



دبیر انجمن خودروسازان در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

## توقف تولید خودروهای پرتیراژ با اجرای استانداردهای تعلیقی

احمد نعمت بخش: اگر بخواهیم فقط همین استاندارد ایمنی بر خورد با عابر پیاده را یک شبه برای همه خودروها اجباری کنیم، باید بسیاری از محصولات را کنار بگذاریم که باعث...

۳۲ صفحات ۳۰۲

افزایش قیمت دست از سر بازار خودرو بر نمی دارد

### رکود تورمی بر بازار خودرو سایه انداخت

بازار خودرو در چند هفته اخیر به واسطه اتفاقات مختلف که عمده ترین آن ها نوسانات نرخ... ۷ صفحه ۴

دبیر انجمن تولیدکنندگان لنت ترمز و کلاچ ایران با انتقاد از رویه سازمان صمت استان ها مطرح کرد:

### ثبت سفارش گسترده واردات لنت ترمز خودروهای پرتیراژ داخلی

۱۴ صفحه ۴

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی خبر داد:

### طرح «پلاک سوم خودرو» به زودی در کشور اجرایی شود

برابر ماده ۱۳ آیین نامه راهور مصوب ۱۳۸۴ باید همراه یک زوج پلاک که در جلو و عقب خودرو نصب می شود... ۱۵ صفحه ۴

### نوسازی قطره چکانی در ناوگان فر توت!

## ۹۰ درصد میثی بوس ها و ۸۰ درصد اتوبوس ها فرسوده اند

آخرین نفس های اوتادور  
در دانه کاوازاکی ۲۷۰ میلیون ارزش دارد؟  
خط تولید خودرو ایرانی در ارمنستان احداث می شود  
ایمنی سرنشینان در کابین خودرو چگونه تامین می شود؟  
رشد ۶۲ درصدی خریداران سازمانی پیکاپ فو تون نیوفیس ایران خودرو دیزل

### استارت Start

سهیل سیاوشی  
عضو هیات تحریریه

#### توجه به «تجربه کاربری» در صنعت خودرو

بر خلاف کالاهای مصرفی، خریدار به خاطر ماهیت تندمصرف بودن این کالاها یا «FMCG» مجبور به پذیرش آنها بود اما چرخه صنعت خودرو بر اساس... ۲ صفحه ۴

### تیترهای امروز Titles

#### بورس هفته را نزولی استارت زد

۵ صفحه ۴

#### قطار سوددهی زیر مجموعه های ایران خودرو به ایستگاه آپکور سید

۲ صفحه ۴

#### اولویت های سایپا؛ از کیفیت و تجاری سازی تا توسعه محصول

۱۰ صفحه ۴

#### فعالیت های دیجیتال مارکتینگ در حوزه فروش خودرو متوقف شد

۱۰ صفحه ۴

روایت جدیدی از مردی که همیشه عینک آفتابی می زد

#### بازیگر جنگ ستارگان در نقش «انزو فراری»

۶ صفحه ۴

## حرکت مطمئن، توقف ایمن

۰۹۱۲۳۵۸۸۲۰۱ ۰۲۱۴۴۹۰۵۵۰۵

KERMANMOTOR  
WWW.KERMANMOTOR.COM





شاهد نصب یک پیشرانه الکتریکی جدید و قوی تر در پژو ۲۰۸ الکتریکی هستیم که باعث شده قدرت این خودرو از ۱۳۴ اسببخار نسخه قبلی به ۱۵۴ اسببخار برسد. البته گشتاور ۲۶۰ نیوتونمتری این خودرو تغییری نداشته است. پژو پر فورمنس محصول به روز تر خود را منتشر نکرده اما با توجه به اینکه مدل قبلی می توانست در ۸.۱ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد بنابراین انتظار می رود مدل سال ۲۰۲۳ این خودرو صفر تا ۱۰۰ حدود ۷.۵ ثانیه ای داشته باشد.

پژو برخی بهبودهای قابل توجه را در ۲۰۸ الکتریکی مدل ۲۰۲۳ اعمال کرده تا این خودرو کوچک و بدون آلایندگی پر فروش بتواند رقابت بهتری داشته باشد. هاجیک الکتریکی پژو هم اکنون از قدرت و شعاع حرکتی بیشتری نسبت به مدل سال قبل خود سود می برد. کوچک ترین محصول الکتریکی پژو از نظر ظاهری تغییر خاصی را تجربه نکرده و البته مشکلی هم وجود ندارد زیرا ۲۰۸ را می توان زیباترین سوپر مینی کلاس خود دانست؛ اما مشخصات فنی ۲۰۸ الکتریکی به لطف قرض گرفتن سخت افزار ۲۰۸ الکتریکی از تقاطع بهبود محسوسی را نشان می دهد. هم اکنون



توان پیمایشی بیشتر  
برای «پژو ۲۰۸» برقی

دبیر انجمن خودروسازان در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

## توقف تولید خودروهای پرتیراژ با اجرای استانداردهای تعلیقی

چهار استاندارد تعلیقی در سواری ها شامل سیستم کنترل پایداری، پایش فشار تایر، نشانگر تغییر دنده و حفاظت عابر پیاده است. در خودروهای تجاری نیز این استانداردها شامل کنترل پایداری، هشدار انحراف از مسیر، ترمز پیشرفته و استحکام کابین هستند

**چند مورد از استانداردها برای اجرائی شدن مدنظر سازمان ملی استاندارد قرار گرفته است؟**  
شورای ملی استاندارد ۸ استاندارد تعلیقی در دو بخش دارد. زمان بندی اجرائی این استانداردها با همکاری وزارت صمت باید پیش می رفت. اما سازمان ملی استاندارد فشار بسیاری به خودروسازان وارد می کند تا این استانداردها اجرا شود. متأسفانه امکانات نرم افزاری در این بخش فراهم نیست. چون ارتباطی با تکنولوژی خارج نداریم و امکانات اجرائی آن در کشور فراهم نیست.

یعنی برخی زیرساخت ها برای اجرائی این استانداردها در کشور وجود ندارد. یکی از این استانداردها بحث انحراف از جاده است. برای اجرائی این استاندارد نیاز است جاده های کشور دارای خط کشی استاندارد باشند. این مساله در بسیاری از جاده ها دیده نمی شود. مورد دیگر ترمز اضطراری برای خودروهای تجاری است. این استاندارد هم با این وضعیت رانندگی در کشور چالش برانگیز است. روش رانندگی ما اشتباه است. فکر کنید هر لحظه یک موتور یا خودرو جلوی این خودروهای تجاری که دارای ترمز اضطراری هستند، بپیچند. خودرو قرار است مدام ترمز کند. این مساله اعصاب راننده را بهم می ریزد.

برای اجرائی استانداردها و برخی موارد دیگر که در گذشته سابقه اجرا نداشته، به نفع صنعت خودرو نیست. هر چند بسیاری نیز اجرائی این استانداردها را سبب افزایش ایمنی و کاهش مرگ و میر ناشی از تصادفات می دانند و بر اجرائی آن تأکید دارند. در همین زمینه با احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران به گفت و گو پرداختیم.

**بحث رعایت استانداردهای خودرو را چگونه ارزیابی می کنید؟ اصولاً صنعت خودرو ایران توانایی پاسخگویی به رعایت همه استانداردها را دارد؟**

در خصوص مساله استانداردهای خودرویی باید به موارد مختلفی که در این بخش وجود دارد، توجه شود. نخست این که؛ شرایط کشور ما به گونه ای نیست که بتواند برخی اقدامات خاص را انجام دهد. تحریمها مهم ترین چالش در این بخش هستند. دیدیم که روسیه به محض آغاز تحریمها علیه این کشور، اجرائی برخی استانداردهای خودرویی را کنار گذاشت. یعنی برخی استانداردها را فراموش کرد تا بتواند تولید خودرو را ادامه بدهد. هر چند تولید این کشور با ایران قابل مقایسه نیست. در مجموع باید به همه جوانب برای اجرائی استانداردها توجه داشت.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

اجرائی استانداردهای تعلیقی در حالی تبدیل به ضرورت شده که برخی خودروهای پرتیراژ کشور توانایی پاس کردن آن ها را ندارند. در صورتی می توان این استانداردها را اجرا کرد که تولید این خودروها متوقف شده و محصولات مدرن تر جایگزین آن ها شود. اجرائی این استانداردها برای پرتیراژ خودروهای پرتیراژ مانند انواع محصولات پژو از چرخه تولید است. در حالی که حذف ناگهانی این خودروها می تواند شوک بسیار بزرگی به بازار خودرو وارد کند و احتمالاً بخش بزرگی از تولید سالانه را کاهش دهد. بنابراین به نظر می رسد فشار سازمان ملی استاندارد برای اعمال این استانداردهای تعلیقی که در مجموع برای بخش خودروهای سواری و سنگین به ۸ مورد می رسد، سبب کاهش شدید تولید خودرو خواهد شد. این در حالی است که مخالفان معتقدند؛ در شرایطی که ارتباط با خارج به دلیل تحریمها میسر نیست، فشار

توجه به «تجربه کاربری» در صنعت خودرو



سهیل سیاوشی

عضو هیات تحریریه



بر خلاف کالاهای مصرفی، خریدار به خاطر ماهیت تندمصرف بودن این کالاها یا «FMCG» مجبور به پذیرش آنها بود اما چرخه صنعت خودرو بر اساس جلوه نمایی و جذب مشتری است. بیرون کشیدن سرمایه از جیب افرادی که طی چند سال آن را جمع کرده اند و آن را در اختیار خودروساز قرار می دهند، کار ساده ای نیست؛ به اصطلاح هنر می خواهد و مرد کهن! در چنین شرایطی اگر بازار شرایط استاندارد داشته باشد، در نظر گرفتن یک درگاه جامع برای فروش انواع خودروهای عرضه شده در کشور آن هم با کمترین توجه به نیازهای مارکتینگ شرکت ها قطعاً باعث نگرانی تولیدکنندگان می شود. البته اینکه چه شرایطی غیر استاندارد است که عرضه کنندگان خودرو در کشور بدون اشاره به ضعف های این طرح از آن تبعیت می کنند، خود بحث مفصلی است که قصد پرداختن به آن را نداریم. اما از همان ابتدای مطرح شدن انجام قرعه کشی و به طور کلی عرضه خودرو و قطعات مرتبط با آن در بستری یکسان، عجیب است که این سوال مطرح نشد که آیا انگیزه های ثانویه مثل اخبار، سایت رسمی تولیدکننده و شبکه های اجتماعی نیز به عنوان تبلیغات غیر جاری در روند خرید کالا برای اقناع افکار عمومی و خریداران کافی هستند یا خیر. بدون شک چاشنی اختصاصی هر خودروساز در هزینه کردن برای طراحی محصول، زبان طراحی، لوگو اختصاصی، فضای کلی گرافیکی و هزاران موضوع در مبحث برندینگ و بازاریابی از جمله مهم ترین محرک هایی هستند که باعث سوق یافتن خریدار به سمت محصولی خاص می شوند اما در نظر گرفتن فضای یکسان برای عرضه و یافتن مشتری برای محصولات را می توان به مرگ بخش بازاریابی و بیهوده بودن تمام این هزینه ها در روند اصلی انتخاب محصول دانست. در فضای سایبری یکی از موضوعات مطرح برای میخکوب کردن یا حداقل نگهداشتن مخاطب پشت سایت هر مجموعه، استفاده از موضوعی به نام تجربه کاربری است. به این معنی که سناریویی برای ورود کاربر، جذب آن برای انتخاب محصولات و تشویق برای دریافت هزینه بالاتر یا حداقل گردش بیشتر در وبسایت فروش طراحی می شود. این در حالی است که سامانه جامع عرضه خودرو به طور کلی سیاست متفاوتی را در پیش گرفته و به هدف کاهش ترافیک وبسایت عملاً جذابیت برای گردش یا Crawl کردن مخاطب ایجاد نمی کند. هر چند اخیراً فعالیت هایی در زمینه همکاری بخش بازاریابی برخی شرکت های خصوصی برای ایجاد فضایی اختصاصی در سامانه جامع عرضه خودرو انجام شده و شاهد عرضه برخی از خودروها در نمایه سایت هستیم که البته بیشتر به حال و هوای گرافیکی آن خودرو ساز شباهت دارد اما این اتفاق را به فال نیک می گیریم ولی این سوال برایمان ایجاد می شود که ممکن است عدم تلاش سایر خودروسازان به معنای بی تفاوتی آنها نسبت به مقوله بازاریابی باشد؟

## سفر به قطر با بلیط جام جهانی



ایکس ۲۲ پرو • ایکس ۵۵ پرو

www.mvmco.ir

با خرید محصولات ام وی ام از ۱۵ مهر تا ۱۵ آبان یکی از برندگان خوش شانس قرعه کشی بزرگ جام جهانی مدیران خودرو باشید.

مدیران خودرو... ایده آل





## رقیب تراشی «ژپینگ» برای «پورشه»



الکتريکی این خودرو ساز چینی از شکل بدنه شاسی بلند سنتی سود برده و برخی عناصر اسپرت همچون ستون D انحنادار و اسپویلر سقفی در آن دیده می‌شوند. دستگیره‌های در پاپاوت و چراغ‌های عقب پهن و LED از دیگر موارد قابل ذکر خواهند بود. قیمت مدل دیفرانسیل عقب و دارای شعاع حرکتی ۵۷۰ کیلومتری G9 از ۴۲.۷۰۰ دلار شروع می‌شود اما مدل برد بلند دیفرانسیل عقب قیمت ۵۶.۴۰۰ دلاری خواهد داشت. همان‌طور که گفتیم موسس این کمپانی با طرح ادعاهای برجسته می‌گوید G9 از پورشه عبور خواهد کرد و به سنگ محک جدیدی در صنعت خودرو تبدیل خواهد شد.

ژپینگ G9 قدرت ۵۵۱ اسب بخاری و شعاع حرکتی ۷۰۲ کیلومتری دارد و قیمت پایه آن از ۴۷.۷۰۰ دلار شروع می‌شود. موسس این شرکت می‌گوید G9 می‌تواند در چین حتی با پورشه نیز رقابت کند. این شاسی بلند بدون آلایندگی که در کلاس خودروهای D قرار می‌گیرد، از جدیدترین زبان طراحی ژپینگ سود برده است. نمای جلوی خودرو الگوی L ربات را به نمایش می‌گذارد و چراغ‌های نازک LED و بلوک‌های بزرگ نور بالا در زیر آن جزو ویژگی‌های برجسته به‌شمار می‌روند. ظاهر کلی G9 را می‌توان مینی‌مالیستی و ساده دانست. همچنین شاسی بلند ژپینگ ضرب در ۰.۲۷ دارد. محصول

تغییر کنند و تبدیل به یک خودرو دیگر شود. زیرا علاوه بر طراحی ظاهری، جانمایی اجزای فنی هم باید عوض شود. بنابراین این استاندارد بر خورد با عابر مهم است، اما امکان اجرای آن برای همه خودروها وجود ندارد. البته در همین شرایط تحریم نیز شرکت‌ها بیکار ننشسته‌اند و خودروهایی مانند دنا و شاهین را که این استانداردها را پاس می‌کنند، عرضه کرده‌اند. در هر صورت شرکت‌ها در حال فعالیت هستند. آقایان هم باید اجازه بدهند که محصولات جدید به مرور وارد سیستم شوند، تیراژ بالا پیدا کنند و با محصولات قدیمی جایگزین شوند. اما اگر بخواهیم فقط همین استاندارد ایمنی بر خورد با عابر پیاده را یک شبه اجرایی کنیم، باید بسیاری از خودروها را باید کنار بگذاریم. در این صورت مملکت چه خواهد شد که این همه نیاز به خودرو دارد؟

### این استانداردهای تعلیقی به‌طور مشخص شامل چه مواردی است؟

در خودروهای سواری یک مورد استاندارد کنترل پایداری است. مورد دوم پایش فشار تایر، مورد سوم نشانگر تغییر دنده، مورد چهارم هم حفاظت عابر پیاده است. برای مثال استاندارد ایمنی بر خورد با عابر پیاده و نشانگر تغییر دنده در برخی خودروهای اقتصادی مانند سایننا هم وجود دارد، اما روی برخی خودروها دیده نمی‌شود. برای خودروهای سنگین هم چهار استاندارد وجود دارد. یک مورد کنترل پایداری، مورد دیگر استاندارد هشدار انحراف از مسیر، یک مورد ترمز پیشرفته و مورد دیگر نیز استحکام کابین است. این موارد را در خودروهای جدید داریم اما در برخی محصولات قدیمی که مثلاً در ایران خودرو دیزل تولید می‌شوند و برای معادن بسیار پر طرفدارند، امکان اجرا وجود ندارد. البته حسن این محصولات این است که ۹۰ درصد آن ساخت داخل است. حرف ما این است که همه جوانب را بررسی کنند. وقتی تحریم هستیم و اجازه انتقال تکنولوژی را به ما نمی‌دهند باید ملاحظاتی را رعایت کنند.

### به لحاظ قیمتی اجرای این استانداردها چقدر هزینه بر است؟

به‌حال اجرای هر استاندارد هزینه خاص خود را دارد. آن هم با این قیمت‌گذاری دستوری. ضمن این که به لحاظ تکنولوژی نیز به دلیل تحریم‌ها دستمان از شرکت‌های خارجی کوتاه است. نمی‌توانیم همه را اجرا کنیم.

استانداردهای تعلیقی است. استانداردهای تعلیقی همان‌طور که تاکید کردیم، در دو چارت «چهار استاندارد» است. اصولاً به استاندارد مصوبه شورای عالی استاندارد، زمان‌بندی اجرای این استانداردهای تعلیقی باید با هماهنگی وزارت صمت انجام شود. در این شرایط، وزارت صمت است که می‌تواند دخالت داشته باشد. وزارت صمت هم خبر دارد که وضعیت شرکت‌ها به چه صورت است. اما آقایان در سازمان ملی استاندارد سخت‌گیری بسیاری در مورد خودروسازی‌ها اعمال می‌کنند.

### کدام یک از این استانداردها در شرایط فعلی برای کشور ضروری است؟

یک‌سری از این استانداردها مانند استاندارد بر خورد با عابر بسیار مهم است و به درد کشور ما می‌خورد. این استاندارد در خودروهایی مانند شاهین و تارا و برخی محصولات دیگر هم رعایت شده است. اما اگر بخواهیم این استاندارد را در همه خودروها اجرایی کنیم، باید بسیاری از خودروهای پرتیراژ را کنار بگذاریم. در حال حاضر پنج خودرو را کنار گذاشته‌ایم. برای اجرای این استاندارد به‌طور کلی باید جلوی خودرو

### نوربان

آقایان باید اجازه دهند محصولات جدید به مرور وارد سیستم شوند، تیراژ بالا پیدا کنند و با محصولات قدیمی جایگزین شوند. اما اگر بخواهیم فقط همین استاندارد ایمنی بر خورد با عابر پیاده را یک شبه برای همه خودروها اجرایی کنیم، باید بسیاری از محصولات را باید کنار بگذاریم.

### یکی از مسائلی که از سوی سازمان ملی استاندارد روی آن تاکید شده: بحث آزمون‌های تصادف است. چه مشکلاتی در این بخش وجود دارد؟

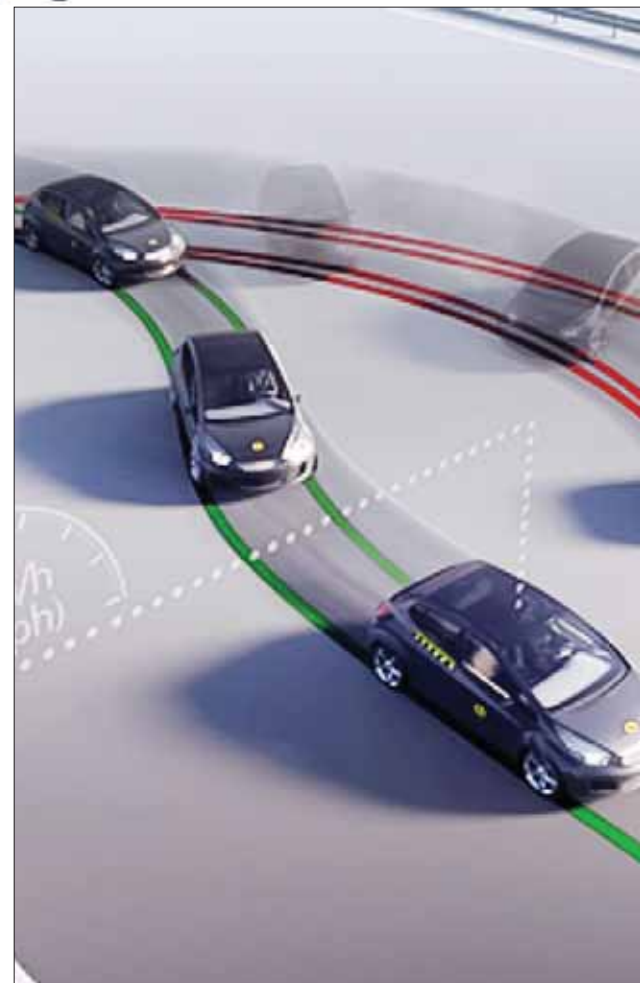
بله؛ تاکید دارند در سطح COP تست تصادف انجام شود، در صورتی که همواره این تست‌ها در TA انجام شده است. البته خودروسازان در انجام آزمون‌های تطابق تولید (COP) با انجام حدود ۱۷۰ آزمون که امکان تست آن در داخل وجود دارد، اقدام کرده‌اند. اما امکانات برخی از آزمون‌های تصادف مانند تصادف از جلو در کشور وجود ندارد. به‌همین دلیل، تمدید شماره‌گذاری برخی خودروهای متوقف شده است. این مورد اصلاً در گذشته مرسوم نبود و همان‌طور که تاکید کردیم این تست‌ها در TA انجام می‌شده است. برای انجام این کار ما باید خودروها را به خارج ارسال کنیم. آن هم در شرایط تحریم که این کار با سختی فراوان قابل انجام است و مجبوریم خودروها را به اسم کشورهای دیگر به مراکز معتبر اروپایی ارسال کنیم. اصولاً آن‌ها می‌ترسند با ما کار کنند. بحث نقل و انتقالات مالی هم که خود در این شرایط کار را بسیار سخت‌تر کرده است. این موارد در سال‌های قبل وجود نداشت، اما حالا می‌بینیم که خواهان این اقدامات از خودروسازان هستند.

### آیا بحث عدم شماره‌گذاری برخی خودروها هم در راستای افزایش استانداردهاست؟

بله یکی دیگر از دلایل عدم تمدید شماره‌گذاری برخی خودروها، استاندارد یا معیار مصرف سوخت است. این در حالی است که هنوز آیین‌نامه اجرایی مصرف سوخت آماده نشده، در این شرایط جلوگیری از شماره‌گذاری خودروها آسیب و زیان مالی جدی به خودروسازان وارد می‌کند. به‌حال باید شرایط برای اجرایی این گونه طرح‌ها در نظر گرفته شود.

### وزیر صمت می‌گوید: به دنبال اجرای استانداردهای خودرویی (استانداردهای تعلیقی) هستیم. اما به نظر می‌رسد برخی دیگر موافق اجرای این استانداردها نیستند. وزارت صمت چه اقدامی در این خصوص می‌تواند انجام دهد؟

ما مخالف اجرای استانداردها نیستیم. آن افرادی هم که در مورد مخالفت با اجرا صحبت کرده‌اند، احتمالاً منظورشان اجرای





**ایران تایر**  
IRAN TIRE

تجربه کیفیتی متفاوت

بم دور دستها برانید...



**PCR**  
رادپال سواری

185/65R14 **ROXANA**

M+S 72 db



تهران، کیلومتر ۵ جاده مخصوص کرج

WWW.IRANTIRE.IR  
SALES@IRANTIRE.IR  
EXPORT@IRANTIRE.IR





## حذف موتور درون سوز از نسل بعدی «NSX»



«آکورا NSX همواره به عنوان پرچمدار این برند شناخته می‌شود؛ از نسل یکم این خودرو با بدنه و شاسی تمام آلومینیومی و موتور V6 مجهز به سیستم VTEC هوندای آن گرفته تا نسل کنونی این سوپر خودرو که از سه موتور برقی سود می‌برد و یک خودرو هیبرید به‌شمار می‌رود. با توقف تولید نسل دوم این خودرو، نمونه‌های تایپ S با تولید محدود ۳۵۰ دستگاه وارد خط تولید شدند. حال سوال این است آیا هوندا نسل سوم سوپر اسپریت محبوبش را روانه بازار خواهد کرد یا خیر؟ با بازگشت NSX، از چه پیشرفته‌ای برای حرکت آن استفاده خواهد شد؟ آکورا

هنوز برنامه رسمی و مشخصی را برای ادامه تولید نام NSX برای نسل سوم اعلام نکرده است اما معاون ارشد و مدیر این برند، جان آیکدا، در مصاحبه‌ای با مجموعه «Nikkei Asia» گفت اگر NSX چراغ سبز تولید را از مدیران هوندا بگیرد به‌طور حتم به عنوان یک خودرو تمام برقی روانه بازار خواهد شد. او باور دارد نسل سوم این سوپر اسپریت پلت فرمی مناسب برای ارائه ویژگی‌های منحصر به فرد هوندا به شمار می‌رود و راهی مناسب برای انتقال از موتورهای درون سوز به پیشرفته‌های برقی محسوب می‌شود.



## بررسی صورت‌های مالی نیمه نخست امسال نشان داد:

# قطار سوددهی زیر مجموعه‌های ایران خودرو به ایستگاه «آپکو» رسید

شاخص مجموع درآمدهای آپکو ۱۴۸ درصد و تعداد خودروهای تحویلی این شرکت ۵۹ درصد نسبت به مدت مشابه پار سال رشد داشته است



ایران خودرو از رتبه سه به یک، گفت: «تشکیل تیم مسابقات اتومبیلرانی و آماده‌سازی محصولات ایران خودرو در این مسابقات با دانش فنی آپکو و کسب سه مقام قهرمانی، توسعه محصولات ایران خودرو تا جوانان، ۲۰۷ بانوان، فوتون آفرود و فوتون کمپر و همچنین انجام اقدامات اولیه برای شروع پروژه شهر آپشن آپکو، از سایر اقدامات این مجموعه در شش ماهه نخست امسال به شمار می‌رود.»

پرداخت ۸۰ درصد بدهی‌ها و کاهش ۱۵ درصدی هزینه‌های سربار  
جعفری با بیان این که آپکو با برنامه‌ریزی دقیق و به موقع، از زبان عملیاتی خارج شد، اظهار داشت: «۸۰ درصد بدهی‌های سنواتی آپکو به سایر شرکت‌های گروه پرداخت شده و هزینه‌های سربار نیز با کنترل هزینه‌ها ۱۵ درصد کاهش یافته است.» وی در ادامه با اشاره به این که از ابتدای امسال، پروژه‌های متعددی در راستای گسترش هرچه بیش تر فعالیت‌ها و خدمات رسانی و ارتقای کیفیت این مجموعه صورت گرفته است، اظهار کرد: «افتتاح سالن شماره دو تیونینگ و دیتیلینگ، افتتاح خط تولید دسته‌سیم به‌عنوان یکی از قطعات استراتژیک آپکو که تا پیش از این با مشکلات بسیاری از جمله عدم تامین به موقع و نوسان قیمت مواجه بوده است، اجرای پروژه تامین قطعه برای شرکت ایران خودرو دیزل، افتتاح مرکز تحقیقات و نوآوری در شرکت آپکو و نیز ثبت این مجموعه به‌عنوان شرکت دانش بنیان، از جمله این پروژه‌ها به شمار می‌رود.»

افزایش رتبه نمایندگی آپکو از سه به یک  
مدیرعامل شرکت تولید خودروهای سفارشی ایران خودرو با اشاره به افزایش رتبه آپکو به‌عنوان نمایندگی ۱۰۶۸

## نوربالا

**شرکت تولید خودروهای سفارشی ایران خودرو در شش ماهه نخست امسال توانسته است نسبت به مدت مشابه سال گذشته به رشد آپشن دست یابد. این شرکت در بازه زمانی مذکور از زبان عملیاتی خارج شده است و تا پایان سال نیز از زبان سنواتی خارج خواهد شد.**

## پیگیری یک موضوع



سعید مدنی  
مدیرعامل اسبق سایپا

## پلت فرم مشترک؛ راهی برای کاهش قیمت خودرو

باتوجه به پایان تولید خودروهای سمند و پژو در سایت گروه خودروسازی ایران خودرو در خصوص تولید و طراحی پلت فرم مشترک با همکاری دو خودروساز بزرگ کشور به ویژه پس از ادغام خدمات پس از فروش این دو شرکت که می‌تواند در ادامه زمینه‌ساز طراحی پلت فرم نیز باشد، رواج استفاده از پلت فرم مشترک به حدود ۵۰ تا ۶۰ سال گذشته بازمی‌گردد. به دلیل هزینه بالای طراحی پلت فرم و خودرو، استفاده از پلت فرم مشترک در بسیاری از شرکت‌های خودروسازی جهان اتفاق می‌افتد و نیسان که سهامدار یکدیگر هستند یا شرکت‌هایی با یکدیگر ادغام شدند همچون فیات و کرایسلر از نمونه آنهاست. در ادامه سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا به بیان نظرات خود می‌پردازد.

## آیا خودروسازان داخلی توانایی طراحی یک پلت فرم مشترک را دارند؟

پلت فرم تندر ۹۰ به عنوان طرح مشترک ایران خودرو و سایپا برای برنامه ریزی پلت فرم جدید قابل توجه است. پس از استفاده از پلت فرم مشترک، طرح کلی و استایل خودرو به خودروساز واگذار می‌شود. اما به دلیل اینکه تیراز مورد نظر برای این خودرو تامین نشده، این دو خودروساز مجوز استفاده از طراحی و استایل مورد نظر خود روی پلت فرم مشترک تولیدی را دریافت نکردند. باتوجه به نقاط ضعف و قوت دو خودروساز بزرگ در حوزه‌های مختلف تولید قطعه به‌عنوان مثال به روز تر بودن موتور، گیربکس یا اکسل و نظایر آنها برای برهیز از سرمایه‌گذاری مجدد نقاط قوت به اشتراک گذاشته می‌شود. این موضوع موجب کاهش قیمت تمام شده نیز خواهد شد.

## با حذف سامانه یکپارچه فروش خودرو و قرعه‌کشی محصولات چه الزاماتی برای فعالان این حوزه به وجود خواهد آمد؟

با اعلام وزارت صمت مبنی بر حذف سامانه یکپارچه فروش خودرو، از این پس محصولات خودروسازان داخلی به غیر از برخی خودروهای گروه صنعتی ایران خودرو الزامی بر عرضه در این سامانه و قرعه‌کشی ندارند و این امکان فراهم نشده تا خودروسازان محصولات خود را در سایت فروش خود خارج از شرایط قرعه‌کشی به فروش برسانند.

## نگاه View



آیت‌الله سیدهاشم حسینی پوشه‌ری  
رئیس جامعه مدرسین حوزه علمیه قم

## از آزاد شدن واردات خودرو استقبال کنید

رقابت، عامل پیشرفت صنعت خودرو کشور خواهد شد و باید از آزاد شدن واردات خودرو استقبال کنید. خودروسازی کشور به یک تحول بنیادین نیازمند است تا به مرور زمان، ذهنیتی که سال‌ها برای مردم شکل گرفته است، به واسطه افزایش کیفیت و تقویت این صنعت در کشور، تغییر کند.

پیشانی‌سازی کشور در عرصه تولیدات نظامی می‌تواند سرلوحه دیگر صنایع کشور شود. همان‌طور که در صنعت موشکی و تسلیحات نظامی، با شعار «ما می‌توانیم» توانستیم در دنیا حرفی برای گفتن داشته باشیم، با نهادینه کردن این شعار در صنعت خودرو نیز خواهیم توانست.

استفاده از ظرفیت دانش بنیان‌ها، به کارگیری استعدادهای درخشان و خلاق و ارتباط با دانشگاه‌ها از عوامل ارتقای صنعت خودرو کشور هستند. مافیای خودروسازی باید از بین برود تا صنعت خودرو به سبب افتخار کشور تبدیل شود.

استفاده و به کارگیری تجربیات سایر کشورها و خودروسازان موفق نیز می‌تواند در پیشرفت این صنعت در کشور موثر واقع شود. همان‌گونه که رهبر معظم انقلاب فرمودند «ما کاملاً حاضریم شاگردی کنیم، برای اینکه یاد بگیریم؛ منتها همیشه نباید شاگرد بمانیم.»

رقابت عامل پیشرفت خودروسازی کشور است و باعث پیشرفت خواهد شد. از آزاد شدن واردات خودرو استقبال کنید؛ چرا که فضای رقابتی می‌تواند سبب پیشرفت شود.

متأسفانه صنعت خودرو ما هم چنان به دولت متکی است و به بلوغ لازم نرسیده تا بتواند بدون سیاست‌های حمایتی دولت از جمله وضع تعرفه‌های گمرکی برای خودروهای خارجی، به فعالیت بپردازد.

آمار بالای تصادفات جاده‌ای منجر به مسرک نتیجه عملکرد بیسته صنعت خودرو در کشور است، هرچند بخشی از آمار تلفات جاده‌ای مربوط به کیفیت پایین خودروهای داخلی یا عدم استفاده از تجهیزات ایمنی متناسب با جاده‌ها و وسایل نقلیه تولیدی کارخانه‌های بزرگ ملی است.

حدود شصت سال از تولد صنعت خودرو در کشور می‌گذرد؛ اما این صنعت به گونه‌ای که شایسته و بایسته است، رشد نکرده است و شاهد هستیم کشورهایی که هم‌زمان با ما خودروسازی را آغاز کرده‌اند، اکنون در دنیا حرف جدی برای گفتن دارند.

## زاپاس

### Spare Tire

## خط تولید خودرو ایرانی در ارمنستان احداث می‌شود



امیر عیاض پیمان‌پاک

توسعه تجارت ایران افزود: «موافقت اولیه برای احداث خط تولید خودرو ایرانی در ارمنستان انجام شده و بر اساس این موافقتنامه، طرح توجیهی آن آماده می‌شود. پیمان‌پاک با بیان اینکه در همکاری‌های خودرویی با ارمنستان تهاتر انجام نمی‌شود، ادامه داد: «هم‌اکنون بخش خصوصی ارمنستان، خودرو را از ایران خریداری و در بازار این کشور عرضه می‌کند.» وی با بیان اینکه خودروهای صادر شده به

از ارسال تعداد مقرر شده در مرحله نخست، شاهد افزایشی شدن روند صادرات خودرو به این کشور باشیم.» پیمان‌پاک با اشاره به اینکه ارمنستان جزو کشورهای حوزه اوراسیاست و تعرفه تجاری به این کشورها پرداخت نمی‌کند، ادامه داد: «امیدواریم از این فرصت نهایت استفاده را ببریم و بتوانیم ارمنستان را به قطب تولید و صادرات کالاها و محصولات ایرانی تبدیل کنیم.»

رئیس سازمان توسعه تجارت ایران از ایجاد خط تولید خودرو ایرانی در ارمنستان با هدف صادرات به کشورهای حوزه اوراسیا خبر داد.

علیرضا پیمان‌پاک گفت: «در این باره یک خودروساز ایرانی و یک سرمایه‌گذار از طرف ارمنستان اعلام آمادگی کرده‌اند. این موضوع از طریق وزارت اقتصاد ارمنستان و وزارت صمت ایران در حال پیگیری است.» رئیس سازمان



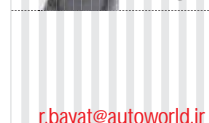


## اصلاحات «بنتایکای هیبرید» در سال ۲۰۲۳

بنتلی برای مدل ۲۰۲۳، نسخه هیبرید بنتایکا را با قدرت بیشتر، برد الکتریکی بیشتر و دو تیپ جدید که از نسخه بنزینی گرفته شده، به روز کرده است. زیر کاپوت این خودرو همان پیشرانته ۳ لیتری V8 توربوشارژ بنزینی به همراه یک موتور الکتریکی قرار دارد اما حالا خروجی موتور الکتریکی به ۱۳۶ اسببخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور رسیده که در صد در قدرت و ۱۵ درصد در گشتاور افزایش داشته است. به لطف این افزایش خروجی موتور الکتریکی، حالا مجموع قدرت قوای محرکه از ۴۵۰ به ۴۶۲ اسببخار رسیده است که زمان شتاب صفر تا صد را از ۵.۵ به

۵.۲ ثانیه کاهش می دهد. علاوه بر این، پکیج باتری ۱۳ کیلووات ساعتی قبلی نیز با نمونه بزرگ تر ۱۸ کیلووات ساعتی جایگزین شده که برد تمام الکتریکی خودرو را با افزایش جزئی سه کیلوواتی به ۴۲ کیلووات رسانده است. اما علاوه بر قدرت و برد الکتریکی بیشتر، بنتایکا هیبرید مدل ۲۰۲۳ حالا دو تیپ جدید به نام های S و Z را ارائه می شود در حالی که قبلا فقط در یک نسخه به بازار عرضه می شد. هر دو تیپ S و Z در بنتایکا هیبرید ۲۰۲۳ طی ماه های آینده راهی نمایندگی های فروش خواهند شد اما هنوز قیمت آن ها اعلام نشده است.

### گزارش Report



رامین بیات

## شاخص کل باز هم کاهش یافت

# بورس هفته رانزولی استارت زد

در حالی که بازار سرمایه هفته قبل را صعودی به پایان برده بود، اما هفته جاری را با چراغ قرمز آغاز کرد. به طوری که شاخص کل بورس روز شنبه با ۱۸۹۵ واحد کاهش تا رقم یک میلیون و ۳۱۷ هزار واحد سقوط کرد. شاخص کل با معیار هم وزن نیز با کاهش ۶۹۸ واحدی در رقم ۳۷۹ هزار و ۵۷۱ واحد ایستاد. از سوی دیگر در این بازار ۲۱۰ هزار معامله انجام شد که ۳۱ هزار و ۷۵۳ میلیارد ریال ارزش داشت. همچنین دیروز نمادهای شرکت

ملی صنایع مس ایران، فولاد مبارک اصفهان، ایران خودرو و پالایش نفت اصفهان نسبت به سایر نمادهای بیشترین تاثیر منفی و در مقابل پتروشیمی پردیس، پتروشیمی فناوری و سرمایه گذاری نامین اجتماعی نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت را بر شاخص کل بورس گذاشتند. شاخص فرابورس نیز دیروز با ۱۴ واحد کاهش در رقم ۱۷ هزار و ۹۵۶ واحد ایستاد. در این بازار ۱۶۷ هزار دادوستد به ارزش ۱۰۷ هزار و ۴۱۱ میلیارد ریال انجام شد.

### اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اگر افزایش
ایران خودرو	۱,۹۶۲	-۱.۶	کاهش
سایپا	۱,۷۵۱	-۱.۷۹	کاهش
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۹۶۵	-۲.۸۲	کاهش
ایران خودرو دیزل	۲,۲۵۳	-۲.۴۷	کاهش
سایپا دیزل	۱,۰۸۳	-۲.۹۶	کاهش
زامیاد	۱,۰۱۵	-۴.۱۵	کاهش
گروه بهمن	۱,۴۱۶	-۰.۶۳	کاهش
سرمایه گذاری رنا	۴,۷۸۰	-۲.۴۵	کاهش
رادیا تور ایران	۴,۲۹۸	-۲.۵۵	کاهش
قطعات اتومبیل ایران	۲,۹۷۳	-۳.۵۱	کاهش
مهر کام پارس	۱,۶۶۶	۰.۶	افزایش
الکترونیک خودرو شرق	۱۱,۶۱۰	-۰.۱۷	کاهش
محورسازان ایران خودرو	۱۱,۰۶۰	۰.۸۲	افزایش
نیرو محرکه	۳,۶۳۸	-۲.۴۱	کاهش
بهمن دیزل	۵,۰۵۰	-۱.۹۴	کاهش
چرخشگر	۱۶,۵۱۰	-۲.۴۲	کاهش
کمک فیر ایند آمین	۱۳,۹۸۰	-۳.۲۵	کاهش
رینگ سازی مشهد	۱۹,۵۸۰	-۰.۴۱	کاهش
مالیبل سایپا	۲۳,۸۵۰	۱.۴۹	افزایش
سایپا آئین	۱,۸۷۲	-۰.۹۹	کاهش
ایر کا پارت صنعت	۲,۲۱۳	-۱.۸۶	کاهش
مهندسی صنعتی روان فن آور	۲۱,۴۰۰	۰.۷۱	افزایش
کرمان خودرو	۲,۹۳۱	-۲.۵۹	کاهش
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴,۷۰۷	-۰.۰۸	کاهش
لنت ترمز ایران	۲۲,۷۰۰	-۰.۳۹	کاهش
تولید محور خودرو	۳,۵۹۴	-۰.۷۲	کاهش
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۷,۱۲۰	-۰.۵۶	کاهش
فترسازی خاور	۶,۸۷۰	۰.۱۵	افزایش
صنایع ریخته گری ایران	۳,۰۳۷	۰.۱۳	افزایش
سازه پویش	۲۰,۵۷۰	۰	تغییر
بنیان دیزل	۷,۰۰۰	۰	تغییر
مونورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۴۱۵	-۰.۹	کاهش
فترسازی زر	۳,۰۳۱	۰	تغییر
صنایع تولیدی استاد ایران	۴,۱۴۸	-۰.۳۱	کاهش
مهندسی نصیر ماشین	۱۲,۶۵۰	۰	تغییر
لیزینگ ایران و شرق	۳,۵۹۶	-۰.۶۵	کاهش
بهمن لیزینگ	۱,۸۲۵	-۰.۵۱	کاهش
لیزینگ ایرانیان	۲,۸۰۲	-۰.۵۳	کاهش
لیزینگ رایان سایپا	۱,۳۲۸	-۰.۱۶	کاهش
لیزینگ خودرو و غدیر	۳,۵۶۳	-۳.۲۶	کاهش
لیزینگ رازی	۲۳,۸۵۰	-۲.۳۵	کاهش
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۸۵۱	۰.۱۸	افزایش
لیزینگ پارسین	۳,۱۰۰	-۰.۰۳	کاهش
واسپاری ملت	۳,۰۹۶	-۰.۲۳	کاهش
لیزینگ کار آفرین	۸,۴۲۰	-۰.۱۲	کاهش
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۴۹۵	-۰.۲۴	کاهش
لیزینگ آریا دانا	۱۴,۰۶۰	-۱.۷۵	کاهش
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۷,۷۲۰	۰.۱۷	افزایش
حمل و نقل پتروشیمی	۳۳,۹۱۰	۰.۷۱	افزایش
حمل و نقل خلیج فارس	۱۲,۰۶۰	۰.۸۴	افزایش
ریل پرداز سیر	۲,۲۸۴	-۲.۷۷	کاهش
ریل سیر کوثر	۱۶,۶۳۰	۰.۷۳	افزایش
تاید واتر خاورمیانه	۴,۷۱۹	-۰.۴	کاهش

# ۲۸۶

تومان

قیمت هر سهم

# ۸۵

یورو معادل

# ۲,۸

میلیون تومان

قیمت هر سهم

### مقایسه VS

## «لیزینگ صنعت و معدن» در مقابل لیزینگ آلمانی «Sixt car hire»

«لیزینگ صنعت و معدن» با نام «آریا لیزینگ» به منظور انجام فعالیت در زمینه اعطای تسهیلات به روش اجاره اعتباری دستگاه ها، ماشین آلات، تجهیزات و انواع خودرو اعم از سواری و کار و تجاری با سرمایه گذاری تعدادی از بانک های ایرانی و بانک فرانسوی سوئیتز آل در سال ۱۳۵۶ تاسیس شد. اما در سال ۱۳۶۱ نام شرکت از «آریا لیزینگ» به «شرکت پی خرید ایران» و متعاقب آن در سال ۱۳۸۱ به منظور شفاف تر شدن زمینه فعالیت شرکت، نام آن به «لیزینگ صنعت و معدن» تغییر یافت. قیمت هر سهم نماد «ولصنم» در حال حاضر ۲۸۶ تومان است. در مقام مقایسه، شرکت «Sixt car hire» قرار دارد که دفتر اصلی آن در آلمان واقع شده است. این شرکت در زمینه اجاره و نیز لیزینگ خودرو فعالیت می کند. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۲.۸ میلیون تومان رسید.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دانا	۱,۸۱۵	۰
بیمه رازی	۱,۶۵۱	۲.۸۷
بیمه پاسارگاد	۲۳,۳۵۰	۰
بیمه دی	۳,۷۵۶	۰.۵۱
بیمه البرز	۱,۶۳۱	۶.۸۸
بیمه ملت	۱,۳۹۶	۲.۲۷
بیمه نوین	۱,۳۵۷	۰.۴۴
بیمه سامان	۹,۷۰۰	-۰.۰۱
بیمه مهن	۲,۲۳۳	-۱.۵۲
بیمه آسیا	۱,۵۰۵	-۰.۴۶
بیمه کوثر	۳,۰۴۳	۰
بیمه تجارت نو	۳,۴۸۰	۰.۶۹
بیمه حافظ	۱۱,۲۴۰	-۱.۲۳
بیمه خاورمیانه	۱,۸۶۹	-۰.۴۸
بیمه اتکایی ایرانیان	۶,۸۵۰	-۰.۵۸
بیمه حکمت صبا	۱,۵۲۴	۲.۱۴
بیمه معلم	۱,۳۲۴	-۰.۲۳
بیمه اتکایی سامان	۴,۶۰۸	۰.۳۳
بیمه آرمان	۴,۲۳۶	-۰.۰۲
بیمه پارسین	۲,۹۵۷	۰.۰۱
بیمه تعاون	۱,۴۹۳	۱.۱۵
بیمه ما	۳,۸۵۷	-۰.۱۸
بیمه سینا	۱,۸۸۶	-۰.۱۱
بیمه سرد	۲,۶۷۵	۰
بیمه باران	۳,۲۳۳	۰.۰۶

## بیمه اتکایی «تهران رواک» مجوز فعالیت گرفت

شرکت بیمه اتکایی «تهران رواک» از اخذ مجوز فعالیت از بیمه مرکزی ایران خبر داد. این در حالی است که ۱۳ آذر ماه سال گذشته پذیره نویسی این شرکت در فرابورس انجام شده بود. شرکت بیمه اتکایی «تهران رواک» در راستای ایفای نقش موثر در بازار بیمه اتکایی و استقرار رقابت حرفه ای، ارائه خدمات اتکایی به صنعت بیمه و کمک به توسعه اقتصادی کشور در شرایط تحریم، معرفی اوراق بهادار و پلی به بازار سرمایه و توسعه فناوری اطلاعات در صنعت بیمه اتکایی ایران تاسیس شده است. از سوی دیگر کارشناسان صنعت بیمه معتقدند رویکرد بیمه مرکزی برای ورود بازیگران جدید به صنعت بیمه، می تواند باعث ظرفیت سازی جدید در بازار بیمه و افزایش ضریب نفوذ بیمه شود. همچنین برای تسهیل بازار کسب و کار باید تلاش کرد و این موضوع با افزایش ظرفیت ورود فعالان جدید برای توسعه رقابت امکان پذیر است.

### کدال نگر

● از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه «بیمه دانا» ۱۲ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۳,۹۳۲ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، البته نماد «دانا» از ابتدای سال مالی تا پایان شهریورماه تراز مثبت ۸,۵۸۰ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.

● گروه اقتصادی «کرمان خودرو» در ۳ ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه به ازای هر سهم زیان محقق کرده است.

● «بیمه البرز» در یک ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۷۸۱,۹ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و مبلغ ۳۴۰,۸ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته، همچنین نماد «البرز» در این دوره تراز مثبت ۴۴۱ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.

### امار معاملات TRADE

میزان معامله سهام	میزان ارزش سهام
گروه خودرویی	گروه خودرویی
۵۲۳ میلیون سهم	۱۵۵ میلیارد تومان

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز چهارشنبه بیستم مهرماه بالغ بر ۱۲۵ میلیارد تومان و ۴۴۵ میلیون سهم شد.

نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «حریل»

نمودار تکنیکالی «ریل سیر پرداز» نشان دهنده آن است که نماد «حریل» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیرماه ۱۴۰۰ در قیمت ۱,۰۱۸ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می شود.

## پیش بینی

کارشناسان بازار سرمایه معتقدند یکی از ریسک هایی که بازار سرمایه به شدت از آن هراس دارد، افزایش بهره بانکی است. این در حالی است که سرمایه گذار در مواجهه با یک بازار کم ریسک و پر ریسک قسرار دارد، بنابراین انتظار سرمایه گذار هنگام ورود به بازار پر ریسک، بازدهی بیشتر است. از سوی دیگر افزایش نرخ بهره بانکی در تصمیم گیری سرمایه گذاران تاثیر گذار است، چرا که در یک بازار بدون ریسک امکان سرمایه گذاری وجود دارد. البته در حال حاضر بازار سرمایه با اقداماتی از قبیل قیمت گذاری دستوری و همچنین شرایط مبهم اقتصادی مواجه است بنابراین از سایر فاکتورها نیز تاثیر می پذیرد. این موضوع باعث شده است بازار روبه رشد نباشد و سلب اعتماد سرمایه گذاران را نیز به دنبال داشته است.



### افزایش درآمد

۱,۳۶۴ میلیارد تومان

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ شهریورماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «سایپا دیزل» ۱,۲۶۴ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «خکاوه» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۴۲۸,۵ میلیارد تومان بوده که ۱۹۵ درصد افزایش یافته است.

### رشد درآمد

۲۰٪

«سازه پویش» در یک ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۱۶۶,۹ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خپویش» نسبت به ماه قبل ۴,۴۴ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۲۰ درصد با رشد روبه رو بوده است.

### افزایش سود خالص

«لیزینگ صنعت و معدن» در ۹ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۳۸۰ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۱ درصد کاهش یافته، البته سود خالص نماد «ولصنم» در این مدت بالغ بر ۱۵۲ میلیارد تومان بوده که ۵۷,۷۷ درصد رشد داشته است.

### کاهش سودآوری

«لیزینگ ایران و شرق» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه به ازای هر سهم ۴۹ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۵۹ درصد کاهش داشته، البته درآمد حاصل از عملیات لیزینگ نماد «ولشرق» بالغ بر ۳۶,۹ میلیارد تومان بوده که ۲۵,۰۴ درصد رشد کرده است.





تولید می شود. پروژکت ۲۴ مجوز تردد قانونی در معابر عمومی را ندارد و به همین خاطر مجبور به رعایت قوانین و محدودیت های خودروهای جاده ای نیست. این امر به طراحان مازراتی اجازه داده خودرویی خشن تر و خاصی تر تولید کنند. از جمله ویژگی های برجسته این هیولا می توان به چراغ های جلوی نازک نصب شده در ارتفاع بسیار پایین، ورودی هوای بزرگ روی کاپوت، پوشش های آبرود بنامیکی روی رینگ های ۱۸ اینچی سفارشی، باله مرکزی مشابه خودروهای فرمول یک و چراغ های عقب سه شاخ مانند LED اشاره کرد. انتظار می رود در آینده نزدیک از این هایپر کار تازه نفس تصاویر و اطلاعات بیشتری منتشر شود.

چند ماه پیش بود که مازراتی اعلام کرد هایپر کار پروژکت ۲۴ را تولید خواهد کرد. این کار با انتشار اسکیچ های طراحی این خودرو صورت گرفت و حالا ایتالیایی ها با برخی اطلاعات و تصاویر بیشتر از هایپر کار تولید محدود و بیست محور خود بازگشته اند. مازراتی در این تصاویر می خواهد برنامه شخصی سازی محصولات خود را که با نام Fuoriserie شناخته می شود، برجسته کند. پروژکت ۲۴ تنها به تعداد ۶۲ دستگاه تولید خواهد شد و بنا به گفته این خودرو ساز از بالاترین سطح شخصی سازی سود خواهد برد. این خودرو ساز مطرح می گوید هر نمونه از این هایپر کار بر اساس سلیقه و میل شخصی خریدار



## پروژه ۲۴ مازراتی یک قدم به واقعیت نزدیک تر شد

## درخشش آلپین در کانسپت جدید Alpenglow



شرکت آلپین به عنوان بازوی سازنده محصولات اسپرت رنو با معرفی کانسپت - Alpenglow - آلپنگلو قصد دارد چهره محصولات آینده خود را به معرض نمایش بگذارد. آلپین آلپنگلو با فرم های برجسته بدنه و ساختار سبک وزن، بازتابی از نسل آینده محصول فعلی این برند، یعنی آلپین A110 در سال های آینده است. در فرم بدنه آلپین آلپنگلو به آبرود بنامیک توجه زیادی شده است که مثال بارز آن را می توان در باله فعال عقب و ساب ر بخش های بدنه مشاهده کرد. نکته مهم این که طرح کلی بدنه نماینده آلپین در مسابقات LMDh سال ۲۰۲۴، مشابه با آلپنگلو خواهد بود.

رینگ های آلپین آلپنگلو از دیگر موارد جالب توجه در این خودرو

اسپرت است که طرحی شبیه به دانه های برف دارد. این خودرو با طول نزدیک به ۵ و عرض بیش از ۲ متر، ابعادی نسبتاً بزرگ دارد. در حالی که ارتفاع کمتر از یک متر به هویت اسپرت آن تاکید دارد و بنابراین اعلام آلپین، تناسبات یک خودرو رویایی را به معرض نمایش گذاشته است. آلپین آلپنگلو به پیشرفته درون سوز مجهز شده است؛ با این تفاوت که از سوخت هیدروژن برای حرکت استفاده می کند. ظاهر آلپین هم مثل تویوتا به آینده خودروهای سلول سوختی خوشبین بوده و به همین دلیل، یک پیشرفته دوسیلندر با مخزن ۷۰۰ بار را برای این کانسپت طراحی کرده است.

## اعمال زبان جدید شورولت روی ترکس ۲۰۲۴



شورولت ترکس ۲۰۲۴ در حالی معرفی شده که از نظر طراحی، ابعاد و فناوری کاملاً متحول شده است. چهره شورولت ترکس ۲۰۲۴ در مسواری همچون چراغ های دیلایت در لبه کاپوت و جلو پنجره بزرگ چندضلعی به نسل جدید شورولت بلیزر شباهت دارد؛ در حالی که چراغ های اصلی این مدل در دو گوشه قرار گرفته است. طول و فاصله بین محور های شورولت ترکس ۲۰۲۴ به ترتیب ۴،۵۴ و ۲،۷ متر اعلام شده است. شورولت ترکس ۲۰۲۴ به پیشرفته ۳ سیلندر ۱،۲ لیتری توربوشارژر مجهز شده است که ۱۳۷ اسب بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به محور جلو انتقال می دهد. مدل

فعلی ترکس به پیشرفته ۱،۴ لیتری توربوشارژر ۴ سیلندر مجهز شده است که ۱۵۵ اسب بخار قدرت و ۲۳۹ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. به رغم خروجی بیشتر پیشرفته قبلی، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت شورولت ترکس ۲۰۲۴ با یک ثانیه کاهش به ۸،۶ ثانیه رسیده است. شورولت از کاهش مصرف سوخت خبر داده؛ هر چند از اعلام اعداد دقیق خودداری کرده است. فروش شورولت ترکس ۲۰۲۴ در ایالات متحده از بهار ۲۰۲۳ و با قیمت پایه ۲۱ هزار و ۴۹۵ دلار برای تریم LS آغاز خواهد شد که تا ۲۴ هزار و ۹۹۵ دلار برای تریم اکتیو افزایش می یابد.

## روایت جدیدی از مردی که همیشه عینک آفتابی می زد!

# بازیگر جنگ ستارگان در نقش «انزو فراری»



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

آدم درایور بار دیگر در نقش یک شخصیت مطرح ایتالیایی و یک راننده مسابقات اتومبیل رانی یعنی انزو فراری بازی می کند. آدم درایور بعد از بازی در نقش «گوچی» بار دیگر در نقش ایتالیایی دیگری یعنی انزو فراری، راننده مسابقات اتومبیل رانی در فیلمی از مایکل مان با نام «فراری» بازی می کند.

هم اکنون نخستین تصاویر از درایور که قبلاً نامزد دریافت جایزه اسکار بوده، منتشر شده است. گفته می شود فیلم فراری در سال ۲۰۲۳ اکران خواهد شد.

بر اساس آن چه نشریه ویرایتی منتشر کرده، داستان فیلم فراری در تابستان سال ۱۹۵۷ رخ می دهد؛ یعنی زمانی که کمیابانی انزو فراری با مشکلاتی مواجه بوده که حتی آن را در آستانه ورشکستگی قرار می دهد.

همچنین فراری در زندگی شخصی خود نیز با مشکلات خاصی دست و پنجه نرم می کرده و با این وجود در مسابقات میله میگلیا شرکت می کند. محتوای فیلم در سال ۱۹۵۷ رخ می دهد؛ زمانی که فراری وارد مسابقه یک هزار مایلی میگلیا می شود.

وی در سال ۱۸۹۸ به دنیا آمد و بنابراین در این فیلم سن ۵۸ یا ۵۹ سالگی او به تصویر کشیده شده است. البته باید به این نکته اشاره کنیم که آدم درایور هم اکنون ۳۸ ساله است و با توجه به تصاویر منتشر شده از او باید گفت آرایش یا پروتز خاصی روی چهره اش کار نشده و بنابراین در صفحه نمایش پیرتر به نظر می رسد.

همچنین درایور در فیلم وزن کمتری نسبت به انزوی واقعی دارد. این طور که خط داستانی فیلم می گوید، داستان در تابستان ۱۹۵۷ می گذرد و فراری، راننده سابق اتومبیل رانی در بحران خاصی به سر می برد.

درواقع ورشکستگی، شرکتی را که او و همسرش ۱۰ سال قبل، از هیچ ساخته بودند تحت تاثیر قرار می دهد. از دواج آن ها همراه با مرگ یکی از فرزندان شان همراه می شود و در نتیجه او برای مقابله با ضرر هایش در یک مسابقه بزرگ

وودلی، جک اوکانل، گابریل لئونو و پاتریک دمپسی در آن حضور دارند.

«مایکل مان» علاوه بر کارگردانی، تهیه کنندگی فیلم «فراری» را نیز بر عهده دارد که در خیابان های ایتالیا فیلمبرداری شده است. مایکل مان بیشتر به خاطر فیلم های Heat و Collateral شناخته می شود. مدیر فیلمبرداری نیز اریک مسرشمیت خواهد بود که قبلاً برنده جایزه اسکار شده است.

تدوینگر فیلم، پیتر واسکالیان نیز قبلاً جایزه اسکار را کسب کرده است. ماجراهای زیادی درباره مسابقات فراری وجود دارد.

مثلاً در رقابت ۱۶۰۰ کیلومتری میله میگلیا (Mille Miglia) سال ۱۹۵۷، آلفونسه ده پورتاگو تصادف مرگباری داشت و جان خود را از دست داد. این حادثه منجر به ممنوعیت برگزاری مسابقات خودرویی در جاده های عمومی ایتالیا شد.

لازم به توضیح است در سال ۲۰۰۳ نیز فیلمی تحت همین عنوان «انزو فراری» روی پرده سینماها رفت که البته به خاطر ایتالیایی بودن کارگردان، تهیه کننده، بازیگران و سایر عوامل، این فیلم عمدتاً در اروپا مخاطب پیدا کرد. سر جیو کاستلیتو در سال ۲۰۰۳ نقش فراری را بر عهده داشت و البته روایت این فیلم عمدتاً بر اساس کتابی بود که آنو بیباگی ژورنالیست مشهور ایتالیایی به رشته تحریر آورده بود.

در فیلم ۲۰۰۳ بیشتر به رویدادهای صنعتی مرتبط با فراری پرداخته شده بود؛ اما در فیلم ۲۰۲۳ قرار است بیشتر به زندگی شخصی انزو پرداخته شود.

همچنین با وجود این که جزئیات بیشتری از فیلم ۲۰۲۳ منتشر نشده، اما احتمالاً جزئیات بیشتری از تیم مسابقه ای اسکودریا فراری و حسی رقابت با فورد و لامبورگینی را در فیلم ۲۰۰۳ نسبت به نمونه ۲۰۲۳ مشاهده می کنیم.

سر جیو کاستلیتو خود کارگردانی فیلم هایی همچون دوبار متولد شد را بر عهده گرفته بود و در فیلم هایی همچون تحت درمان، پادره پیو و سرگذشت نارنیا هم ایفای نقش کرده است و از سوی دیگر آدم درایور را بیشتر در نقش کاپولون در سه گانه جدید جنگ ستارگان می شناسیم.



## نوربالا

در فیلم ۲۰۰۳ بیشتر به رویدادهای صنعتی مرتبط با فراری پرداخته شده بود، اما در فیلم ۲۰۲۳ قرار است بیشتر به زندگی شخصی انزو پرداخته شود

شرکت می کند. بازیگران دیگر فیلم شامل پنلوپه کروز در نقش همسر فراری است و پاتریک دمپسی که در دنیای واقعی نیز راننده مسابقه است نقش پیرو تاروفی، راننده فقید فراری را بر عهده دارد.

این شخصیت پردازی تازه ترین نقش یک شخصیت قدیمی و ایتالیایی برای درایور بعد از بازی وی در گوچی، ساخته ریذلی اسکات است. او نقش یک چهره مطرح مد و لباس را بازی کرد که در سن ۴۶ سالگی توسط همسرش پاتریسیا رجانی با بازی لیدی گاگا کشته شد.

این فیلم هم اکنون در حال فیلمبرداری در خیابان های ایتالیاست و در سال ۲۰۲۳ اکران جهانی خواهد داشت. اریک مسرشمیت، برنده اسکار فیلمبرداری این فیلم را به عهده دارد و دیگر نامزدها و برندگان اسکار نیز طراحی، تولید، تدوین و... را بر عهده دارند.

تروی کندی مارتین فیلمنامه را بر اساس کتابی از براک یتنس، نویسنده کتاب «انزو فراری، انسان و ماشین» می نویسد.

نگارش فیلمنامه توسط مایکل مان و تروی کندی مارتین انجام شده و بازیگران مطرحی چون پنلوپه کروز، شیلیان

## خبر News

### آخرین نفس های اونتادور

در اوایل سال جاری میلادی، کشتی Felicity Ace با تعدادی خودرو از محصولات گروه فولکس واگن از جمله ۱۵ دستگاه لامبورگینی اونتادور و ۷۰ دستگاه از سایر مدل های لامبورگینی، در اقیانوس آتلانتیک غرق شد. این سرنوشت تلخی برای آخرین سری از محصول پرچمدار لامبورگینی بود که هرگز به مالکان تحویل داده نشدند. اما خودروساز ایتالیایی باید به تعهد خود در قبال مشتریان عمل می کرد؛ بنابراین اونتادور این فرصت را پیدا کرد که مجدداً روی خط تولید قرار بگیرد. در اواخر ماه سپتامبر، آخرین نمونه از این سری هم تولید شد تا لامبورگینی اونتادور واقعاً به پایان راه برسد. خودرو مورد نظر به صورت روباتی از سری اولتیمانه و تحت برنامه شخصی سازی Ad Personam



شکل گرفته و حال تصاویر آن با کمی تأخیر از سوی لامبورگینی منتشر شده است. ظاهراً لامبورگینی این مدل را برای ادای احترام به خاطره میورا رودستر تولید کرده و به همین دلیل، بدنه این خودرو سفارشی با رنگ آبی روشن Azzuro Flake تزیین شده است. لامبورگینی میورا رودستر یک شاهکار منحصر به فرد با طراحی برتونه بود که در نمایشگاه خودرو بروکسل ۱۹۶۸ به معرض نمایش درآمد؛ اما هرگز وارد خط تولید نشد. اکنون روح میورا P400 رودستر در کالبد آخرین نمونه از اونتادور دمیده شده است تا تصاویری خاطره انگیز در تاریخ لامبورگینی به ثبت برسد. بخش زیرین بدنه لامبورگینی اونتادور اولتیمانه با قطعاتی از برندهای Grigio Liqueo و Nero Aldebaran تزیین شده که با رنگ بدنه تضاد زیبایی ایجاد کرده است. در فضای کابین هم این ترکیب به طریق دیگری تکرار شده است؛ چرا که روکش چرم Bianco Leda در کنار قطعات Nero Aldebaran قرار گرفته تا خاطره میورا رودستر تداعی شود. داشبورد هم با روکش آلکانترا Nero Ade با دوخت Bianco Leda و البته نشان Miura تزیین شده است. شرکت لامبورگینی تاکنون ۱۱ هزار و ۴۶۵ دستگاه اونتادور تولید کرد و اونتادور موفقیت بزرگی برای لامبورگینی بود.

## آمادگی پول استار ۳ برای هجوم به بازار کراس اوورهای برقی

مجهز شده است و می تواند به صورت مستقل عمل کند. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت پول استار ۳ در دو نسخه عادی و پرپرفورمنس به ترتیب ۴،۹ و ۴،۶ ثانیه و ظرفیت یدک کشی این خودرو ۱۵۹۰ کیلوگرم اعلام شده است.

پول استار ۳ در حالی که در نسخه پرپرفورمنس این اعداد به ۵۱۷ اسب بخار و ۹۱۰ اختیارات دارد؛ در حالی که در نسخه پرپرفورمنس این اعداد به ۵۱۷ اسب بخار و ۸۵ نیوتون متر گشتاور افزایش می یابد. پول استار ۳ در کامل ترین نسخه با قیمت ۸۵ هزار و ۳۰۰ دلار از خط تولید در چین خارج می شود و از سه ماهه چهارم سال ۲۰۲۳ به مشتریانی تحویل داده می شود. از اواسط سال ۲۰۲۴، خط تولید این خودرو در کارولینای جنوبی نیز عرضه خواهد شد.

برند تازه تاسیس پول استار که تاکنون در بخش خودروهای کوپه و سدان حضور داشته، قصد دارد با ورود به بخش کراس اوورها، خود را به عنوان یک رقیب جدی در بازار خودروهای برقی معرفی کند. این امر با معرفی پول استار ۳ اتفاق افتاده است و یک کراس اوور برقی با ابعاد کوچک تر از بامو X۱، روی پلت فرم مخصوص خودروهای برقی و مشترک با محصولات ولوو شکل گرفته و به واسطه شیب سقف، فرم هیجان انگیزی را به نمایش گذاشته است. پول استار ۳ به مجموعه باتری ۱۱۱ کیلووات-ساعت مجهز شده است که از جریان سریع ۲۵۰ کیلووات پشتیبانی کرده و بر اساس اعلام سازنده، نیروی لازم برای بیمودن ۴۸۰ کیلومتر مسافت (۳۳۲ کیلومتر با پکیج پرپرفورمنس) را فراهم می کند. موتور برقی محور عقب به قابلیت تقسیم گشتاور از طریق کلاچ دو تایی







## شاسی بلند زشت چینی!

بولیکری ۲۵ بر اساس نسل اول پورشه کاین (از ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۰ روی خط تولید بود) توسعه یافته یا بهتر بگوییم از آن کپی شده است! بولیکری ۲۵ در بازار روسیه نیز عرضه شد. هاو تای نام یک کمپانی خودروسازی چینی است که فعالیت خود را در سال ۲۰۰۰ آغاز کرد. در سابقه فعالیت این شرکت نام ۱۴ خودرو در کلاس های شاسی بلند، سدان و الکتریکی مشاهده می شود که هیچ یک در بازار خودرو کشور چین مطرح نیستند. هاو تای در فاصله سال های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۰

با هیوندای همکاری داشت. یکی از محصولات هاو تای که در سال ۲۰۱۷ معرفی شد و انتقادات فراوانی نیز متوجه آن بود، بولیکری ۲۵ نام دارد که القابی مانند زشت ترین شاسی بلند را همراه خود دارد. در رابطه با طراحی این خودرو نیازی به توضیح خاصی وجود ندارد و تنها کافی است آن را با کاین مقایسه کنید تا عمق فاجعه مشخص شود! قسمت دماغه نماینده تلاشی کاملاً ناموفق است که حاصل کار بیشتر به لیغان اکس ۶۰ شباهت دارد (مدل ۲۰۱۵) تا پورشه کاین.

### محصول Product

#### خودرو برقی مشترک سونی و هوندا



سونی و هوندا قصد دارند در سال ۲۰۲۶ خودرو برقی مشترکی را ارائه کنند. سرمایه گذاری مشترکی که توسط گروه ژاپنی سونی و هوندا موتور راه اندازی شده است، قصد دارد نخستین خودروهای الکتریکی خود را تا سال ۲۰۲۶ تحویل دهد و آن ها را به صورت آنلاین در ایالات متحده و ژاپن به فروش برساند. به گفته این شرکت ها، خودرو برقی جدید با قیمتی بالاتر و سیستم نرم افزاری جدید ارائه می شود. جزئیات مهم از جمله قیمت، محدوده باتری و حتی پلت فرم این خودرو جدید هنوز مشخص نشده است. سونی سیستم نرم افزاری را برای خودرو جدید ارائه خواهد کرد. همچنین حسگرها و سایر فناوری ها را فراهم می کند که به رانندگان اجازه می دهد توجه بیشتری به محتوا و خدمات نرم افزاری ارائه شده داشته باشند. میزنو، رئیس هوندا می گوید هوندا بر این باور است که سال ۲۰۲۵ سال حیاتی برای تغییر به سمت خودروهای برقی در بازار ایالات متحده خواهد بود و سرمایه گذاری مشترک نشان می دهد باید به این مورد دست یابد.

### تیونینگ Tuning

#### خودرو غول پیکر شرکت رضوانی



خودرو «ونچس» شرکت رضوانی که اوایل این ماه میلادی رونمایی شد، زیبایی یک کادیلاک اسکالید را در خود پنهان کرده است و با این حال رضوانی روی این مدل چیزی بیشتر از افزودن یک بدنه جدید صورت داده و میزان این تغییرات در پیکربندی وسیله نقلیه به خوبی مشخص است. این SUV دارای قیمت اولیه ۲۴۹ هزار دلار است؛ اما لیست گسترده گزینه های عجیب و غریب آن می تواند قیمت آن را به بیش از ۶۳۰ هزار دلار هم برساند! سه گزینه گران قیمت عبارتند از Executive Seating, Military Package و موتور ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری سوپرشارژ. این موتور از کادیلاک اسکالید V می آید و ۶۸۲ اسب بخار قدرت و ۸۸۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. موتور ارتقا یافته ۱۲۵ هزار دلار است و آگزوز اسپرت اختیاری ۴ هزار ۵۰۰ دلار دیگر قیمت دارد. یک موتور ۳ لیتری Duramax دیزل و یک موتور ۶.۲ لیتری V8 تنفس طبیعی نیز وجود دارد. گزینه Executive Seating صندلی های خوابیده را با ماساژ، گرما و تهویه به این خودرو اضافه می کند.

### المانی German

#### فولکس واگن در مسیر موفقیت



فولکس واگن اعلام کرد: «تحویل این خودرو ساز در سه ماهه سوم با کاهش مشکلات زنجیره تامین، اندکی بیش از ۱۰ درصد افزایش یافت؛ اما همچنان در مجموع، امسال ۱۲.۹ درصد کاهش یافته است.» این خودرو ساز در ماه سپتامبر شاهد رشد ۲۰.۷ درصدی در تحویل بود که به ویژه توسط چین و در جایی تقویت شد که محدودیت های کووید-۱۹ تولید را در نیمه اول سال متوقف کرد. تولید این خودرو ساز نشان دهنده بهبود گسترده صنعت خودرو در ماه های اخیر از نیمه اول سال است که با مشکلات زنجیره تامین به دلیل جنگ در اوکراین و تعطیلی کارخانه های چینی به دلیل محدودیت های ناشی از ویروس کرونا مواجه شده است. بر اساس گزارش «رویترز» خودروهای تمام الکتریکی ۶ درصد از کل تحویل ها را تشکیل می دهند که در مجموع ۳۶۶ هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو را شامل می شود. حدود دو سوم تحویل های تمام الکتریکی در اروپا و یک سوم باقیمانده عمدتاً در چین بود که فولکس واگن با رقابتی داخلی و تسلا برای سهم بیشتری مقابله می کند.

## افزایش قیمت دست از سر بازار خودرو بر نمی دارد

# رکود تورمی بر بازار خودرو سایه انداخت



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در چند هفته اخیر به واسطه اتفاقات مختلف که عمده ترین آن ها نوسانات نرخ ارز و مخایره گزارش های نه چندان امیدوار کننده از مذاکرات برجام است، با نوسان قیمت شدیدی دست و پنجه نرم می کند. بر این اساس شاهد رکود محسوس و چشمگیری در این بازار هستیم و شاید کمتر کسی حاضر باشد در این اوضاع نامساعد برای خرید خودرو اقدام خاصی کند. در عین حال متأسفانه شاهد آن هستیم که برخلاف بیشتر نقاط دنیا، حتی نبود مشتری در بازار پراکندگی کشور نیز نمی تواند سبب افت قیمت محصول خاصی شود و در چند هفته اخیر به رغم آن چه ذکر شد، همچنان شاهد افزایش قیمت خودرو هستیم. این رویه روز گذشته به عنوان نخستین روز هفته نیز همچنان ادامه داشت و نیمی از خودروهای موجود در بازار بارشده با مواجه شدند. جایی که در مورد خودروهای داخلی شاهد افزایش قیمت یک تا ۴ میلیون تومانی برخی مدل ها و در عین حال افت بهای یک و ۲ میلیون تومانی برخی دیگر بودیم. اتفاقی که سبب شد قیمت خودروهایی مانند پژو ۴۰۵ SLX و تارا اتومات با ۴ میلیون تومان افزایش به ترتیب به ۳۳۸ و ۴۰۸ میلیون تومان برسد. همچنین در این میان قیمت پژو ۲۰۷ سقف فرم MC با یک میلیون تومان کاهش به ۴۸۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۶ تیپ ۲ با ۲ میلیون تومان کاهش به ۳۰۷ میلیون تومان رسید. در گروه خودروهای چینی نیز شاهد افزایش قیمت اکثر خودروهای این گروه بودیم. جایی که این دسته از خودروها در بازار آزاد روز گذشته افزایش بهای ۲ تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. همچنین کی ام سی T8 نیز با ۱۰ میلیون تومان افزایش، یک میلیارد و ۱۷۵ میلیون تومان، دیگنیتی با ۱۰ میلیون تومان افزایش، یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان و فیدلیتی (تیپ ۲) هفت نفره با ۱۰ میلیون تومان افزایش، یک میلیارد و ۲۸۵ میلیون تومان معامله شدند. همچنین در خودروهای خارجی پریمیوم نیز شاهد رشد بهای ۵ تا ۳۰ میلیون تومانی برخی خودروها بودیم. جایی که هیوندای آزا با ۳۰ میلیون تومان افزایش به قیمت ۳ میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان، کیا ایتیمایهیرید با ۳۰ میلیون تومان افزایش، ۲ میلیارد و ۶۴۰ میلیون تیج GT با ۲۰ میلیون تومان افزایش، ۳ میلیارد و ۶۰ میلیون هیوندای سانتافه با ۱۰ میلیون تومان افزایش، ۳ میلیارد و ۶۰ میلیون تومان معامله شدند. همچنین در میان خودروهای خارجی لوکس نیز شاهد افزایش قیمت ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی در برخی مدل ها بودیم که از آن جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد. بامو 740Li با ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت ۱۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، فولکس تیگوان با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، فولکس پاسات با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان و ولوو XC90 با ۲۰ میلیون تومان افزایش، ۹ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در نخستین روز هفته با توجه به نوسان نرخ ارز شاهد نوسان بهای خودرو نیز بودیم. نرخ ارز در بازار روز شنبه با ۳۲ هزار و ۷۰۰ تومان کار خود را آغاز کرد و پس از روندی صعودی به ۳۲ هزار و ۸۳۰ تومان رسید و در نهایت با قیمت ۳۲ هزار و ۸۵۰ تومان به کار خود پایان داد.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
چینی			
جک J4	۵۰۵	۰	
جک S3	۷۵۹	۲	▲
جک S5 موتور ۲۰۰۰	۹۵۸	۳	▲
جک S5 نیوفیس (1.5L)	۱ میلیارد و ۵۵۰	۵	▲
کی ام سی T8	۱ میلیارد و ۱۷۵	۱۰	▲
تیگو 71E	۱ میلیارد و ۱۴۵	۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت	۱ میلیارد و ۳۲۰	۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم	۱ میلیارد و ۸۷۵	۵	▲
دیگنیتی	۱ میلیارد و ۴۲۰	۱۰	▲
فیدلیتی (تیپ ۵) نفره	۱ میلیارد و ۲۵۵	۵	▲
فیدلیتی (تیپ ۷) نفره	۱ میلیارد و ۲۸۵	۱۰	▲
هایما S5 جدید	۸۵۸	۴	▲
هایما S7 پلاس	۹۶۵	۴	▲
لاماری ایما	۱ میلیارد و ۴۷۵	۱۰	▲
خارجی پریمیوم			
هیوندای اکسلنت	۱ میلیارد و ۷۰	۰	
هیوندای i20	۱ میلیارد و ۸۰	۰	
هیوندای المنترا	۱ میلیارد و ۸۳۵	۰	
هیوندای سانتافه	۳ میلیارد و ۶۰	۱۰	▲
هیوندای آزا	۳ میلیارد و ۷۳۰	۳۰	▲
کیا اسپورتیج GT لاین	۳ میلیارد و ۶۰	۲۰	▲
کیا ایتیمایهیرید	۲ میلیارد و ۶۴۰	۳۰	▲
مزدا ۳	۱ میلیارد و ۴۸۵	۵	▲
کیاسراتو ۲۰۰۰ مونتاز	۱ میلیارد و ۲۴۰	۰	
سیترون C3	۱ میلیارد و ۳۶۰	۰	
سوزوکی ویتارا	۱ میلیارد و ۷۴۵	۵	▲
خارجی لوکس			
بامو 740Li فول	۱۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
بامو 530i	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لکسوس RX200fsport توربو فول	۸ میلیارد و ۸۵۰	۰	
لکسوس NX300 هیبرید	۵ میلیارد و ۳۳۰	۰	
فولکس تیگوان	۴ میلیارد و ۲۹۰	۲۰	▲
فولکس پاسات	۳ میلیارد و ۵۷۰	۲۰	▲
ولوو XC90	۹ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
مرسدس بنز E200	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۲۰۷	۰	
پراید ۱۳۱	۱۸۶	۱	▲
پراید ۱۳۲	۱۷۸	۰	
پراید ۱۵۱ آپشنال	۱۷۷	۰	
تیبا صندوقدار	۱۹۸	۱	▲
تیبا ۲	۲۰۶	۲	▲
ساینا	۲۰۹	۲	▲
کوییک	۲۰۹	۱	▲
نیسان آپشنال 405GLX	۳۴۴	۲	▲
پژو 405GLX دو گانه	۳۰۳	۰	
پژو 405SLX	۳۱۰	۲	▲
پژو 405SLX	۳۳۸	۴	▲
پارس سال XU7	۳۳۳	۳	▲
پژو پارس TU5	۳۹۲	۱	▲
پارس TU5 سفارشی	۴۳۹	۱	▲
پژو پارس دو گانه	۴۲۳	۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای فول	۴۰۵	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما	۴۱۷	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	۶۰۹	۲	▲
پژو ۲۰۷ سقف فرم MC	۴۸۰	۱	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۰۷	۲	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۳۶۵	۰	
پژو ۲۰۶ صندوقدار	۳۵۶	۰	
رانا پلاس	۳۲۲	۲	▲
رانا پلاس سقف شیشه	۳۴۵	۱	▲
سمند LX	۳۱۸	۲	▲
سمند EF7	۳۴۸	۲	▲
سمند EF7 دو گانه	۴۳۰	۰	
سورن پلاس	۳۴۵	۱	▲
دنامعمولی باکروز	۴۰۵	۰	
دنا پلاس	۴۴۴	۲	▲
دنا پلاس توربو	۴۸۰	۱	▲
دنا پلاس توربو اتومات	۵۲۰	۱	▲
تارا دنده ای	۴۳۷	۲	▲
تارا اتومات	۴۰۸	۴	▲
وانت آریسان	۲۵۷	۲	▲





تکمیل کننده ویژگی های ظاهری سوپراسپرت دوست داشتنی لامبورگینی نیز نوار سفیدبخش پایینی سپر و باله مرکزی خواهد بود. همانند دیگر نسخه های لامبورگینی اوراکان STO. این مدل به پیشرانه ۱۰ سیلندر ۵.۲ لیتری تنفس طبیعی مجهز بوده و قدرت ۶۳۱ اسب بخاری و گشتاور ۵۶۵ نیوتون متری تولید می کند. نیروی یاد شده نیز از طریق گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه به چرخ های عقب فرستاده می شود تا این سوپراسپرت بتواند ظرف ۲.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد و سقف سرعت آن نیز ۳۱۱ کیلومتر بر ساعت است.

لامبورگینی اوراکان STO مرز بین خودروهای جاده ای و پیست را کمرنگ کرده و بر فورنس فوق العاده آن سبب می شود بین اعضای خانواده این سوپراسپرت ایتالیایی بر جسته باشد. اگر چه بسیاری از نسخه های اوراکان STO از رنگ های خاص و متمایزی سود می برند اما این خودرویی که مشاهده می کنید دارای رنگ بدنه ملایم «ورده توربین» مات بوده و توسط شرکت پرستیز ایمپورتس به فروش می رسد. مردم همیشه محصولات لامبورگینی را با جت های جنگنده مقایسه می کنند و اوراکان STO با این رنگ شبیه خودروهای نظامی قطعاً بیش از پیش در معرض دید قرار خواهد گرفت.

## «ورده توربین» رنگ جدید لامبورگینی برای اوراکان STO



### نکات فوق ایمنی برای سرنشینان

اگر خودرویی که از آن استفاده می کنید دارای ایربگ باشد، احتمالاً در بخش کناری داشبورد یا نمود آفتاب گیر، این متن هشدار را خوانده باشید که کودکان (به ویژه کودکان زیر ۱۲ سال) نباید روی صندلی جلو بنشینند.

زیرا پس از برخورد خودرو با جسم یا خودرو دیگر و محاسبه این نیرو توسط سنسورهای ضربه، تشخیص تصادف، شتابسنج و سایر سنسورهای حاضر در مدار ایربگ، تنها سه هزارم ثانیه زمان نیاز است که ایربگ فعال شود.

ایربگ در زمان فعال شدن سرعت بسیار زیادی (طبق آخرین اطلاعات از کمپانی مرسدس بنز سرعتی بالغ بر ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت) دارد و این سرعت با شدن ایربگ ممکن است سرنشینان خردسال را به کام مرگ بکشد. بر این اساس سیستم مهار کننده تکمیلی (SRS) هم در برخی خودروها تعبیه شده است. بنابراین کودکان تا سن ۱۲ سال باید روی صندلی های عقب بنشینند.



### ساختار ایربگ چگونه است؟

کیسه هوا (Air Bag) همانند سایر قطعات الکترونیکی هوشمند در خودرو دارای یک بخش واحد کنترل الکترونیکی موسوم به ACU، ۸ سنسور (بسته به نوع سیستم شبکه برق خودرو، عملگر، خازن و لامپ هشدار دهنده است. در حقیقت سنسورهای تشخیص تصادف، سنسورهای تشخیص وضعیت سرنشینان خودرو، سنسور ضربه، سنسور شتابسنج، سنسور وزن سرنشین، سنسور تشخیص حضور سرنشین، سنسور تشخیص فاصله سرنشین و سنسور موقعیت صندلی در این سیستم فوق ایمنی پیشرفته نصب شده است. ناگفته نماند که در خودروهای قدیمی تنها یک یا دو سنسور از جمله سنسور تشخیص ضربه و سنسور شتاب منفی وجود دارد. اطلاعات به دست آمده توسط سنسورها به بخش واحد کنترل الکترونیکی ایربگ ACU ارسال شده و در ادامه عملگرها آماده فعال شدن ایربگ می شوند. در این جا تنها یک عملگر به نام متورم کننده یا فعال کننده ایربگ وجود دارد. همچنین واحد الکترونیکی دیگری به نام سوئیچ غیر فعال کننده نیز در این سیستم وجود دارد.

### ایمنی سرنشینان در کابین خودرو چگونه تامین می شود؟

## کیسه هوا، فرشته نجات انسان ها!

ایربگ یا همان کیسه هوا برای همه ما آشنا به نظر می رسد؛ چرا که در اکثر خودروهایی که از آن ها استفاده می کنیم، این سیستم تعبیه شده تا در زمان تصادفات همانند یک فرشته نجات، جان راننده و سرنشینان را نجات دهد. اما ایربگی که این روزها به عنوان یک استاندارد ایمنی شناخته می شود، ما حاصل تلاش و زحمات مهندسان و طراحان مختلفی است که طی دهه های قبل با روش آزمون و خطا و انجام تست های فوق ایمنی توانستند به این تکنولوژی دست پیدا کنند. در واقع ایربگ را باید نخستین تحول بزرگ ایمنی در خودروها دانست. در ادامه این مطلب، سرگذشت ایربگ و نحوه ورود آن به صنعت خودرو و در نهایت پیشرفت های اخیر این سیستم ایمنی را بررسی می کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

### نگاهی دقیق به ایربگ

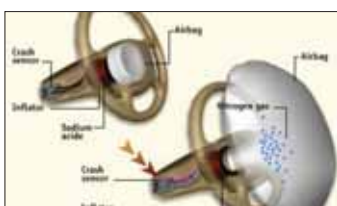
کیسه هوا به صورت لایه ای نازک از جنس منسوجات الیاف دار نایلونی است که دارای ضخامت تقریبی نیم میلی متر است. گاز ناشی از احتراق سوخت جامد از نوع گاز نیتروژن است و گاز نیتروژن مورد نیاز برای پر کردن کیسه هوا می تواند از سوختن سریع (واکنش شیمیایی) ماده آزد سدیم (نیتروید سدیم) حاصل شود. آزد سدیم یک ماده جامد سفید رنگ است که به عنوان سوخت جامد در قسمت متورم کننده کیسه هوا مورد استفاده قرار می گیرد. فلز سدیم که از این انفجار حاصل می شود، ماده ای واکنش پذیر و خطرناک است که احتمال آتش سوزی آن وجود دارد. به همین منظور برای جلوگیری از بروز هر گونه مشکلی، این ماده را با اکسید آهن واکنش می دهند تا بدل به اکسید سدیم شود. در بخش عملگر، فعال کننده چاشنی وجود دارد که درون آن یک سوخت جامد جاسازی شده است. این سوخت آزد سدیم است که در اثر انفجار آن، گاز نیتروژن آزاد می شود. گاز نیتروژن می تواند در زمان بسیار کوتاهی، کیسه هوا را



متورم کند. از طرفی خازن با توجه به فرمان صادر شده عمل تخلیه الکتریکی و جرقه زنی را انجام می دهد. پس از انفجار و باز شدن ایربگ، سیستم مهار کننده تکمیلی (SRS) مجموعه کیسه های هوای راننده، سرنشین جلو، پرده ای، جانبی، زانویی و میان صندلی ها (در خودروهای لوکس از سال ۲۰۲۰ به بالا) را به صورت پهنه کنترل می کند. در این مجموعه یک مدول کنترل کننده الکترونیکی وجود دارد که متناسب با اطلاعات به دست آمده از سنسورهای ایربگ، عملگر کیسه های هوا و سیستم پیش کننده کمربند ایمنی را به صورت پهنه کنترل می کند. از سوی دیگر سوئیچ غیر فعال کننده به منظور غیر فعال کردن ایربگ ها توسط راننده تعبیه شده است. این سوئیچ معمولاً روی پدل کناری داشبورد نصب شده تا راننده بتواند سیستم ایمنی کیسه های هوا را غیر فعال کند. در حالتی که سوئیچ روشن است، میدان مغناطیسی ضعیف شده و مقاومت آن افزایش می یابد. در این حالت ACU ایربگ در حالت غیر فعال قرار دارد.

### عملکرد ایربگ در خودرو

عملکرد کیسه هوا (Air Bag) به گونه ای است که ضربات ناگهانی و شدیدی که به خودرو وارد می شود توسط یک سنسور الکترومکانیکی حساس به ضربه، حس شده و پالسی به واحد کنترل الکترونیکی ایربگ (ACU) ارسال می شود. در این لحظه یک جریان الکتریکی که در اثر تخلیه یک خازن فراهم می شود، توسط واحد کنترل الکترونیکی ایربگ ارسال می شود که سبب سوختن یک سوخت جامد و تولید گاز می شود. این گاز می تواند به سرعت کیسه های هوا را پر کرده و از برخورد سرنشینان با داشبورد، غربیلک فرمان و سایر ادوات داشبورد جلوگیری کند. سرعت عکس العمل کیسه های هوا باید به حدی زیاد باشد که مانع پر تاب شدن و برخورد سرنشینان با کابین خودرو شود. معمولاً از لحظه احساس شوک توسط سنسور تا باد شدن کیسه های هوا، کمتر از چند میلی ثانیه (طبق نتایج بررسی های سازمان بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS



این زمان سه هزارم ثانیه است) طول می کشد. محل تعبیه ایربگ ها در داخل غربیلک فرمان، پوسته جلوی سرنشین جلوی داشبورد، پوسته ستون A، B و C از داخل، داخل صندلی ها، نمود زیر غربیلک فرمان و اخیراً بین صندلی ها است. اما با توجه به محاسبه شوک و نیروی ضربه، کیسه های هوا آزاد شده و به سرعت پرباد می شوند. ناگفته نماند که موقعیت قرارگیری کیسه های هوا و نحوه باز شدن آن ها به گونه ای است که هم به سرنشینان آسیب وارد نشده و هم باعث خفگی آن ها نمی شود. البته در صورت نامناسب بودن موقعیت کیسه های هوا و نحوه باز شدن آن ها، احتمال برخورد کیسه هوا با صورت سرنشینان وجود دارد.

همچنین برخی بررسی ها توسط یوروانکپ نشان داده که باز شدن ایربگ ها گاهی سبب بیهوشی سرنشینان شده و احتمال مسدود شدن مسیر تنفس سرنشینان نیز وجود دارد.

### نگاهی به سرگذشت ایربگ

اختراع نخستین ایربگ به سال ۱۹۱۹ میلادی بازمی گردد و دو دندان پزشک بیرمنگامی به نام های آر تور پاروت و هارولد راند به صورت آزمایشی کیسه های پر از هوا را طراحی کردند که از وارد شدن جراحات ناشی از تصادف خودرو به سرنشینان آن جلوگیری می کرد. اما ایربگ اولیه آر تور پاروت و هارولد راند شکل ظاهری چندان کاربردی نداشت؛ تا این که سال ۱۹۵۱ میلادی یک مهندس آمریکایی به نام «جان دلبیو. هنریک» توانست نخستین ایربگ کاربردی با شکل ظاهری مناسب و کارآمد را طراحی کند.

ایربگ هنریک در پنجم آگوست سال ۱۹۵۲ میلادی در سازمان ثبت اختراعات ایالات متحده به ثبت رسید. اما هم زمان با هنریک مهندس دیگری در آلمان به نام والتر لیندر که تحصیل کرده رشته مهندسی مکانیک بود، توانست در ششم اکتبر سال ۱۹۵۱ میلادی اختراع خود را که یک کیسه هوا برای خودرو بود به سازمان ثبت اختراعات آلمان ببرد و در نهایت در ۱۲ نوامبر سال ۱۹۵۳ میلادی یعنی سه ماه پس از ثبت اختراع هنریک در ایالات متحده، ثبت اختراع خود را دریافت کند. ایربگ های هنریک و لیندر هر دو مبتنی بر یک سیستم



هوای فوق فشارده بودند که توسط یک فنر و یک دامپر توسط راننده آزاد می شد. اما این طرح به دلیل مکانیزم مکانیکی و سرعت کند باد نمی توانست حداکثر ایمنی را برای سرنشینان بهارمغان آورد. ایربگ هنریک در ایالات متحده به فروش نرسید و از سوی خودروسازان نیز مورد توجه قرار نگرفت. تا این که در سال ۱۹۷۱ میلادی کمپانی فورد با احترام به ارزشمندترین اختراع ایالات متحده یعنی ایربگ هنریک، نخستین خودرو خود را مجهز به این سیستم ایمنی کرد. در سال ۱۹۶۴ میلادی یک مهندس خودرو ژاپنی به نام «یاسوزا بورو کوپوری» شروع به توسعه شبکه ایمنی کیسه هوا کرد و این اختراع در ۱۴ کشور به ثبت رسید؛ اما مدتی بعد، این مهندس ژاپنی در گذشت. در سال ۱۹۶۷ میلادی آلن کی. برید، تمام مشکلات ایربگ را برطرف کرد و با استفاده از سیستم یاسوزا بورو کوپوری توانست سیستم ایربگ را توسعه دهد. پس از آن، این سیستم به کمپانی کرایسلر ارائه شد و ایربگ ها از دهه ۷۰ میلادی در خودروها گسترش یافتند.

### بهبود عملکرد در ایربگ های جدید

سال ۲۰۱۸ بود که طراحان و مهندسان کمپانی هوندا یک ایربگ، مشابه توپ بیسبال طراحی کردند که بین دو صندلی جلو قرار می گرفت. این طرح، کانسپت بود و بعدها کمپانی مطرح مرسدس بنز در سدان فول سایز لاکچری خود، یعنی S کلاس (W223) ایربگ های میان سرنشینان جلو و حتی سرنشینان عقب را تعبیه کرده تا ایمنی سرنشینان را بهبود بخشد. این طرح توسط شرکت معروف تاکاتا توسعه داده شده و در خودروهای فوق لوکس نصب شده است.

البته ایربگ های حال حاضر در خودروهای بهروز از سال ۲۰۱۸ به بعد، از نسل پنجم هستند. این نسل از ایربگ ها دارای همان زمان سه هزارم ثانیه برای باز شدن هستند؛ اما اندکی تغییرات در آن ها ایجاد شده است. مثلاً ACU با بهینه سازی سرعت پردازش و همچنین سرعت تخلیه نسبتاً بیشتر و جنس پارچه های الیاف منعطف پایه گیاهی، سرنشینان را از احتمال خفگی یا جراحات ناشی از باز شدن ایربگ ها نجات می دهد.





قصه دارد از ولوو FH الکتریکی به عنوان جایگزینی مستقیم برای همتایان دیزلی خود استفاده کند و از مسافت پیموده شده سالانه یک میلیون کیلومتر جاده‌ای ۲۰ هزار مایل عبور کند. ولوو تراکس در حال حاضر شش مدل کامیون برقی ارائه می‌دهد: سه مدل سنگین FH الکتریکی، FM الکتریکی و FMX الکتریکی و علاوه بر دو ولوو الکتریکی کوچک تر ولوو FE الکتریکی (از سال ۲۰۱۹) در اروپا و ولوو IVNR الکتریکی سنگین در شمال آمریکا. هدف این شرکت افزایش فروش کامیون‌های برقی باتری (یاسلول سوختی هیدروژنی) به ۵۰ درصد تا سال ۲۰۳۰ است.

ولوو تراکس اعلام کرد تا پایان سال جاری ۲۰ دستگاه کامیون سنگین تمام الکتریکی را به آمازون در آلمان تحویل خواهد داد. آمازون مدل ولوو FH الکتریکی را که ماه گذشته وارد تولید انبوه شد، علاوه بر مدل‌های ولوو FM الکتریکی و ولوو FMX الکتریکی در گوتنبرگ سوئد سفارش داد. هر سه مدل دارای وزن ترکیبی ناخالص تا ۴۴ تن هستند و در حداکثر پیکربندی باتری (۵۴۰ کیلووات ساعت) تا ۳۰۰ کیلومتر (۱۸۶ مایل) برد دارند. به گفته سازنده، با در نظر گرفتن زمان شارژ، محدوده روزانه ممکن است به ۵۰۰ (۳۱۱ مایل) افزایش یابد. آمازون



آمازون ۲۰ دستگاه کامیون الکتریکی ولوو FH سفارش می‌دهد



نوسازی قطره‌چکانی در ناوگان فر توت!

## ۹۰ درصد مینی بوس‌ها و ۸۰ درصد اتوبوس‌ها فرسوده‌اند

برنامه نوسازی ۸ هزار دستگاه اتوبوس و ۵ هزار دستگاه مینی بوس در دستور اجرایی قرار گرفته است



فرانک آقاصفی

faghasafi@autoworld.ir

لزم نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور در سنوات اخیر بیش از همیشه مورد اهمیت قرار گرفته است. گرچه روند اجرای طرح‌های نوسازی و حتی بازسازی طی سال‌های اخیر به شدت کند بوده است، اما به نظر می‌رسد در سال جاری اتفاق نظری بر نوسازی ناوگان مسافری به ویژه بخش اتوبوسرانی وجود دارد و اکثر مسئولان و دستگاه‌های ذیربط تا امروز بر نامه‌های متنوعی را برای راه‌یابی ناوگان فرسوده کشور در نظر گرفته‌اند. این در حالی است که طی حدود ۱۲ سال گذشته گامی در زمینه نوسازی اتوبوسرانی کشور برداشته نشده با آن که بارها اعلام شده است که بیش از ۸۰ درصد اتوبوس‌ها فرسوده هستند که استفاده از آن‌ها هزینه‌های هنگفتی را به دولت تحمیل می‌کند.

### ۱ فرسودگی ۸۰ درصدی اتوبوسرانی کشور

باتوجه به آن که طی یک دهه گذشته اقدام مناسبی برای نوسازی این ناوگان اتفاق نیفتاده، هر گامی برای خروج فرسوده‌ها از ناوگان می‌تواند شروع مناسبی برای توسعه اتوبوسرانی کشور باشد. ابعاد فرسودگی ناوگان اتوبوسرانی کشور به اندازه‌ای گسترش یافته که پای وزارت کشور را هم به این ماجرا باز کرده است. پیش از این وزارت کشور با اشاره به فرسودگی ۸۰ درصدی اتوبوس‌ها و افزایش مصرف سوخت اعلام کرده بود که طی قراردادی ۱۰ تا ۸ هزار تامین خواهد کرد قرارداد حدود ۵ هزار دستگاه اتوبوس متعهد و تکمیل شده است. بنابراین اعلام این وزارتخانه، سهم حمل و نقل عمومی در کشور ۳۳ درصد است که باید به ۴۵ درصد افزایش یابد. حدود ۱۲ هزار دستگاه ون نیز در کشور وجود دارد که کل آن فرسوده است و بالای ۱۳ سال عمر دارند. برای نوسازی ۵ هزار دستگاه قرارداد منعقد شده است.

همچنین حدود ۹۰ درصد مینی بوس‌ها فرسوده هستند. از این میان، برنامه نوسازی ۸ هزار دستگاه اتوبوس و ۵ هزار دستگاه مینی بوس در دستور اجرایی قرار گرفته است.

### ۲ نوسازی ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس تا پایان سال جاری

از سوی دیگر به نظر می‌رسد نوسازی اتوبوسرانی توانسته است در نخستین گام‌های خود به ویژه در کلاتشهر تهران موفق باشد. از جمله آن که مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در راستای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی کشور وعده داده است تا پایان سال جاری ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس نوسازی و بهسازی شود. بهرام نکاحی در این خصوص بیان کرده است: «تمامی ۵۵۰ دستگاه اتوبوسی که قول داده بودیم، به ناوگان حمل و نقل عمومی تریق شد و فاز دوم این کار دی ماه انجام می‌شود و تمام ظرفیت را در نظر گرفتیم.» وی همچنین به نقل از وزارت کشور اعلام کرده که این وزارتخانه وعده تحویل ۲۵۰ دستگاه اتوبوس را به این شهرداری داده است.

### ۳ نوسازی بدون تولیدکنندگان داخلی امکان پذیر نیست

بدیهی است نوسازی ناوگان اتوبوسرانی کشور در شرایط فعلی، بدون همکاری خودروسازان و توسعه فعالیت‌های آن‌ها امکان پذیر نخواهد بود. به همین منظور سال گذشته شاهد آن بودیم که ایران خودرو دیزل به عنوان بزرگترین تجاری سازان کشور بعد از ۱۰ سال فعالیت خود را در زمینه تولید اتوبوس از سر گرفت و توانست قراردادهایی را به منظور تولید و تامین بخشی از نیاز این ناوگان به اتوبوس‌های تازه نفس منعقد کند. از سوی دیگر، تولیدکنندگانی از جمله اسنا و عقاب افشان نیز در این دوره دست از فعالیت برداشته و گام‌های موثری را در تامین نیاز ناوگان برداشته‌اند. اسنا شهرپور ماه سال جاری ۱۰۰ دستگاه اتوبوس را به ناوگان تبریز تحویل داد و قرار شد ۹۰۰ دستگاه دیگر نیز برای حمل و نقل عمومی تامین کند. همچنین ایران خودرو دیزل نیز متعهد شده است طی قراردادی ۱۸ ماهه ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس تولید و به وزارت کشور تحویل دهد.

### ۴ تاثیر نوسازی حمل و نقل عمومی بر مصرف سوخت

نوسازی ناوگان اتوبوسرانی کشور زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که نقش این خودروها در آلودگی و مصرف سوخت مشخص می‌شود. به گفته یکی از نمایندگان مجلس، چنانچه بتوان هر چه سریع‌تر ناوگان حمل و نقل عمومی کشور را نوسازی کرد، شاهد کاهش مصرف سوخت خواهیم بود. نماینده بوئین‌زهرا در این زمینه اعلام کرده است با نوسازی حمل و نقل عمومی می‌توانیم در زمینه صادرات بنزین و گازوئیل اقدام کنیم و ارزآوری مناسبی را رقم بزنیم. در مقابل اگر اسقاط خودرو صورت نگیرد، نیروی محرکه تولید ایجاد نمی‌شود و چرخه تولید از کار می‌افتد.

این نماینده مجلس با بیان این که با خروج خودروهای فرسوده از گردونه حمل و نقل اشتغال‌زایی تقویت می‌شود، بیان کرد: «طبق اصلاحات صورت گرفته، یک چهارم خودروهای تولیدی در کشور باید اسقاط خودرو فرسوده صورت گیرد. همچنین تاکسی‌ها و اتوبوس‌های عمومی باید از تسهیلات خرید خودرو جدید در صورت اسقاط بهره‌مند شوند.»

### رشد ۶۲ درصدی خریداران سازمانی پیکاپ فوتون نیوفیس ایران خودرو دیزل



«ایران خودرو دیزل از افزایش تقاضای سازمانی خرید پیکاپ فوتون نیوفیس دیزلی خود خبر داد. وانت پیکاپ نیوفیس فوتون قدرتمندترین و تنها وانت پیکاپ دو کابین دیزلی در بازار ایران به حساب می‌آید و به عنوان قدرتمندترین پیکاپ در بازار ایران با افزایش ۶۲ درصدی تقاضای خرید از سوی ارگان‌ها و سازمان‌ها در شش ماهه ابتدای سال رو به رشد است.»

بر پایه گزارش روابط عمومی ایران خودرو دیزل، سازمان‌ها، شرکت‌ها و ارگان‌های مختلف در ایران با توجه به نیاز عملیاتی و کاربردی خود به طور معمول از وانت‌های دو کابین بهره می‌برند و به دنبال محصولی مطمئن، پر قدرت و کم مصرف برای انجام امور عملیاتی خود هستند که پیکاپ فوتون دیزلی ایران خودرو دیزل با موتور کامیون توربودار با گشتاور ۳۶۰ نیوتون متری توانسته به تنهایی سهم بالایی را در بازار به خود اختصاص دهد.

پیکاپ فوتون نیوفیس ایران خودرو دیزل، پیش از این با حضور در پنجمین نمایشگاه سفر، اکوتورسم، ماجراجویی، کمپینگ، اتو کمپینگ، تجهیزات و صنایع وابسته ایران که اواخر شهر پور ماه و در مجموعه نمایشگاهی برج میلاد تهران برگزار شد، مورد توجه بازدیدکنندگان و علاقه‌مندان به سفر در این نمایشگاه قرار گرفته بود.

از جمله قابلیت‌ها و ویژگی‌های مهم این محصول که آن را نسبت به رقبا متمایز کرده، می‌توان به موتور معروف کامیون با سوخت دیزلی و با گشتاور موتور ۳۶۰ نیوتون متری، قابلیت چهار چرخ محرک و هزینه پایین تر سوخت گازوئیل به نسبت سوخت بنزین در سایر خودروهای موجود بازار اشاره کرد.

## آغاز پیمایش کامیون تسلا با برد ۵۰۰ مایل

درخواست سپرده ۲۰۰۰ دلار کرد. در آن زمان قیمت مدل با محدوده پیمایش ۳۰۰ مایل ۱۵۰ هزار دلار و قیمت مدل با محدوده پیمایش ۵۰۰ مایل ۱۸۰ هزار دلار اعلام شد. احتمالاً تسلا با آغاز مجدد فرآیند رزرو این کامیون قیمت آن را افزایش دهد.

تسلا شش ساعت صفر تا ۶۰ مایل بر ساعت Semi تراک را ۲۰ ثانیه اعلام کرده است و گفته که این مدل توانایی شتاب‌گیری تا شیب ۵ درصد را دارد. این ارقام در صورت حمل حداکثر بار با این کامیون با وزن کلی ۳۷ تن است.

قدرت این مدل از سه موتور برقی تامین می‌شود. تسلا جزئیاتی درباره باتری این کامیون منتشر نکرده است اما گفته که با استفاده از شارژرهای طراحی شده برای آن امکان شارژ ۷۰ درصد این مدل در ۳۰ دقیقه وجود دارد.

احتمالاً Semi تراک تسلا از سیستم اتوپایلوت و امکانات کمک‌راننده الکترونیکی تمام خودران تسلا بهره‌برده هر چند که این شرکت وجود این قابلیت را تایید نکرده است. به گزارش خودروبانک، البته تسلا در زمان معرفی این کامیون در سال ۲۰۱۷ به نوعی از قابلیت رانندگی خودران در آن اشاره کرده بود.

ایلان ماسک، مدیر عامل تسلا در توییتر اعلام کرد؛ تولید کامیون تریلر این شرکت آغاز شده است. او همچنین تایید کرد پیمایشی که سفارش ۱۰۰ دستگاه از کامیون‌های کلاس ۸ رادر سال ۲۰۱۷ ثبت کرده بود، جزو اولین سفارش‌دهندگان این مدل جدید خواهد بود. تحویل کامیون‌های Semi تراک به این شرکت تولیدکننده نوشیدنی از اول دسامبر آغاز خواهد شد. شرکت با دو بزرگترین سفارش ۴۰ کامیون Semi را همزمان با پیمایشی ثبت کرده است.

تولید Semi در کارخانه تسلا در آستین تگزاس انجام می‌شود. تسلا در همین کارخانه کراس اور مدل ۷ را تولید می‌کند و قرار است از سال ۲۰۲۳ تولید پیکاپ سایبر تراک را در آنجا آغاز کند. ابتدا قرار بود تولید کامیون تسلا از سال ۲۰۱۹ آغاز شود، اما تسلا به دلیل کمبود سلول‌های باتری و سایر مشکلات زنجیره تامین این تاریخ را به تعویق انداخت و تولید مدل ۷ را در اولویت قرار داد.

از آن زمان تاکنون، شرکت‌های کامیون‌سازی مانند دایملر تراکس و ولوو تراکس کامیون‌های برقی خود از جمله کامیون‌های کلاس ۸ را روانه بازار کرده‌اند. تسلا رزرو Semi تراک را از ماه مه آغاز کرد و از ماه اگوست برای تحویل این مدل







بر ضرورت ایجاد تنوع بیشتر در این بخش تاکید می‌کند: چرا که در پنج سال گذشته تنها محصولات جدید در این بازه قیمتی تارا و شاهین بوده‌اند.

در سال‌های اخیر بیشترین حجم تقاضا در بازار خودرو بنا بر آمار فروش در محدوده قیمت ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان بوده است و این موضوع به خوبی



بیشترین حجم تقاضا

راهکار مناسب به اداره فروش شرکت‌ها در شرایط فعلی

## فعالیت‌های دیجیتال مارکتینگ در حوزه فروش خودرو متوقف شد

وضعیت فعلی مناسب‌ترین راه برای این کسب و کارها استفاده از سرویس‌های اشتراک گذاری ویدئو و همچنین نمایش خودرو در مکان‌های عمومی یا همان کارشواست. بخصوص این راهکار برای نمایندگی‌های فروش خودرو بسیار مناسب است؛ هرچند احتمالاً این کار نسبت به تبلیغات در فضای مجازی و تولید محتوا برای پلت‌فرم‌هایی نظیر اینستاگرام هزینه بسیار بیشتری را طلب می‌کند.

در روزهای اخیر فیلتر شدن شبکه‌های اجتماعی بخصوص اینستاگرام برای صاحبان کسب و کارهای خودرویی یک دغدغه اصلی شده است. و آنها همواره به این می‌اندیشند که در شرایط فعلی از چه راهی می‌توان اقدام به جذب مشتری یا عملیات بازاریابی کرد. زیرا در طول چند سال گذشته بیشترین تمرکز آنها روی فضای مجازی و بخصوص تولید محتوا برای اینستاگرام بوده است. حال در

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات  
کلیه خودروهای بازار ایران

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	صفر تا ۱۰۰ (ثانیه)	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
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	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی ضعیف کابین	۴۴۰	جک ۱.۵J5
تارا دنده	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۳	۱۴۴	دستی ۵	۹.۵	۷.۱	۱۱۷۰	طراحی جذاب	امکانات کم	۴۱۲	
وانت زامیاد دیزل	عقب	وانت	۲۴۰۰	۹۰	۱۸۰	دستی ۴	۱۷	۹	۳۸۰۰	موتور قدرتی	ترمز ضعیف	۴۲۰	
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۱	۴ اتوماتیک	۱۲	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۵۰	هیوندای آوانته
رنو پارس تندر	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۴۴۷	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
برلیانس H330	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	دستی ۵	۱۲	۶.۳	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	امکانات کم	۴۴۷	
اموی ام ۳۱۵ پلاس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۳	۱۲۱۰	خدمات پس از فروش	دیسک و صفحه ضعیف	۴۳۰	
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۲۶	۱۶۸	CVT	۱۲	۸.۲	۱۳۳۰	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۳۵	
اموی ام X22 اسپرت اکسلند	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۱	۱۲۲۰	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۶۰	
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۱۳.۵	۶.۲	۱۱۱۰	فرمان برقی	حجم موتور کم	۴۷۰	هیوندای آوانته
وینگل ۵-دو کابین دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۴۰۰	۱۲۵	۱۸۰	دستی ۵	۱۷	۱۰.۷	۱۶۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت کم	۴۷۸	
چری آریزو ۵ لاکچری	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۱۶	۱۴۱	دستی ۵	۱۰.۵	۶.۵	۱۳۸۷	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۷۸	

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تشریح کرد:

## اولویت‌های سایپا؛ از کیفیت و تجاری سازی تا توسعه محصول

تیموری: تفکر سیستمی و توسعه محور سبب هموار شدن مسیر رشد و تعالی گروه سایپا می‌شود

است خطوط تزریق فوم یخچالی نیسان و اتاق بار نیسان پادرا را در راستای توسعه این شرکت راه اندازی کند که این موضوع نشان از ظرفیت بالای این شرکت در راستای تولید محصولات تجاری و کاربری سازی در گروه سایپا دارد. وی افزود: «گروه سایپا می‌تواند با هم‌افزایی، علاوه بر خلق ارزش و تولید محصولات جدید با استانداردهای جهانی، با تکیه بر توان متخصصان و کارکنان کل مجموعه در مسیر رشد و توسعه پایدار قرار گیرد.» تیموری خاطر نشان کرد: «سازمان باید به صورت یکدست و هماهنگ باشد تا امکان تولید محصول با کیفیت فراهم شود.»

■ خلق ارزش و بهبود فرآیندها  
تیموری تعریف پروژه‌های مناسب و توسعه محور را در راستای اهداف سازمان مهم دانست و گفت: «شکل‌گیری پروژه‌های مختلف در حوزه‌های تولید محصول می‌تواند بر نرد گروه سایپا را در سال‌های آینده به جایگاه بالایی برساند.» وی ادامه داد: «تفکر سیستمی و توسعه محور در گروه سایپا شکل گرفته که نیاز است با خلق ارزش و بهبود فرآیندها، مسیر رشد و تعالی گروه خودروسازی سایپا بیش از پیش هموار شود.»

■ افزایش ۴۱ درصدی تولید محصولات شاسی و کاربری در ادامه حسین قربانی، مدیرعامل شرکت ایران کاوه با ارائه گزارشی از افزایش ۴۱ درصدی تولید محصولات شاسی و کاربری نسبت به سال گذشته خبر داد و گفت: «توسعه محصولات جدید در حوزه کاربری سبک با تولید اتاق بارهای کمپرسی نیسان و پادرا پلاس در دو نوع تک‌سوز و دوگانه‌سوز و همچنین اتاق بار یخچالی نیسان انجام شده است.» وی افزود: «در حوزه طراحی و توسعه محصولات نیمه‌ترنر پیشرفت‌هایی صورت گرفته است که به زودی از محصولات نمونه و صادراتی رونمایی خواهد شد.»



گروه سایپا می‌تواند با هم‌افزایی، علاوه بر خلق ارزش و تولید محصولات جدید با استانداردهای جهانی، با تکیه بر متخصصان و کارکنان کل مجموعه در مسیر رشد و توسعه پایدار قرار گیرد

تولید این محصولات می‌تواند ظرفیت اشتغالزایی بالایی در این شرکت ایجاد کند.

■ تولید محصولات جدید با استانداردهای جهانی  
مدیرعامل گروه سایپا تصریح کرد: «شرکت ایران کاوه سایپا با تکیه بر توان متخصصان داخلی امروز توانسته

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: «در خصوص خودروهای تجاری توجه ویژه‌ای در گروه سایپا وجود دارد و تجاری سازی جزو اولویت‌های اصلی است.» محمدعلی تیموری در حاشیه افتتاح و بازدید از خطوط تزریق فوم یخچالی نیسان و اتاق بار پادرا اظهار داشت: «رعایت دستورالعمل‌های کیفی در تولید محصولات استاندارد باید در اولویت تمام همکاران قرار داشته باشد و با افزایش بهره‌وری، می‌توان ظرفیت و پتانسیل گروه را بالا برد.» وی افزود: «شرکت ایران کاوه سایپا یکی از شرکت‌های استراتژیک گروه سایپاست که در چند سال گذشته مورد توجه قرار نگرفته است.»

■ تعریف پروژه‌های توسعه محور  
تیموری بیان کرد: «خودروهای تجاری در ایران از مزیت بالایی برخوردارند و شرکت ایران کاوه سایپا با تعریف پروژه‌های توسعه محور علاوه بر اینکه در خود کارخانه ایران کاوه سایپا اشتغالزایی ایجاد کرده، توانسته است بستر ایجاد شغل در جامعه را نیز افزایش دهد.»  
وی ادامه داد: «تجاری سازی و کاربری سازی به دلیل درگیر بودن نیروی انسانی در مراحل تولید، امکان رشد اشتغال نیروی انسانی در آن مجموعه را افزایش می‌دهد و بر همین اساس سایپا با تمام توان تلاش خواهد کرد تا این موضوعات را در شرکت ایران کاوه سایپا افزایش دهد و به این ترتیب در استان البرز اشتغال مناسبی ایجاد شود.» به گفته مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، تولید خودروهای تجاری و کاربری سازی آن‌ها علاوه بر افزایش ارزش افزوده محصول، رشد پایدار و توسعه برای گروه سایپا، می‌تواند تضمین‌کننده اشتغال مناسب در جامعه نیز باشد که این موضوع از اهمیت بالایی برای گروه خودروسازی سایپا برخوردار است. وی افزود: «در حال حاضر در شرکت ایران کاوه سایپا، خودرو نیسان کاربری سازی می‌شود و در فاز بعدی تولید اتوبوس، مینی‌بوس و مینی‌باس است که در دستور کار قرار دارد و



**PERTEKS OIL**  
MOTOR OIL COMPANY



**DIESEL**  
**10W40**  
**CK-4 15W40**



LEAVE YOUR HEART SAFETY TO US

- محافظت فوق العاده در برابر اکسیداسیون روغن و تشکیل رسوب تحت دما و فشار بالا در موتورهای مدرن
- کنترل عالی بر ضخیم شدن روغن در دمای بالا موتور و عمر طولانی روغن
- حفاظت از سایش فوق العاده برای اجزای موتور حتی در سرعت ها و دماهای بالاتر، عمر طولانی تر موتور

www.perteksoil.com

perteksengineoil

نیاز ایستگاه‌های فضایی به جایگاه‌های عرضه سوخت «هیدرازین»

«نیروی فضایی آمریکا» مشتری پمپ سوخت فضایی شد

را با شرکت استرواسکل یواس یا «Astroscale US» در ژانویه امضا کرد. این شرکت در ماه مارس، ۱۲ میلیون دلار دریافت کرد تا پورت سوخت‌گیری اختصاصی خود را به ماهواره‌های نظامی اضافه کند. در فضا، الزامات مأموریت یا مانور در اطراف زیاله‌ها می‌تواند ماهواره‌های حیاتی را به سوزاندن سوخت گرانبه‌مجبور ندو عمر مفید آنها را کوتاه کند. سرهنگ جوزف راث، مدیر نسوآوری و نمونه‌سازی در فرماندهی سیستم‌های فضایی آمریکا، طی مصاحبه‌ای در ماه آوریل گفت: «اگر بتوانیم سوخت را به عنوان خدمات دریافت کنیم، نیازی نیست که زیرساخت‌ها را در مدار بسازیم بلکه می‌توانیم بر حفاظت از ماهواره‌ها تمرکز کنیم.» شیل ادامه داد: «سوخت‌گیری در مدار، پیامدهایی فراتر از افزایش طول عمر ماهواره‌ها دارد؛ از جمله این که به سازنده اجازه می‌دهد تجهیزات را در مدار مونتاژ کند زیرا این تجهیزات آن قدر بزرگ هستند که نمی‌توان آنها را روی یک موشک قرار داد.» وی افزود: «در ذهن من، همه چیز به دنبال سوخت‌گیری تحقق می‌یابد. اقتصاد تنها زمانی رشد می‌کند که منبع سوخت ارزان و قابل اعتمادی داشته باشیم زیرا به ما امکان می‌دهد از دارایی‌هایی که در حال حاضر در اختیار داریم، دوباره استفاده کنیم.»



یک شرکت آمریکایی، قراردادی را با نیروی فضایی آمریکا مبنی بر استفاده از پمپ سوخت فضایی امضا کرد.



استفاده از پمپ سوخت فضایی امضا کرد. به گزارش ایسنا و به نقل از فست کمپانی، نیروی فضایی آمریکا یا «USFS» به عنوان یکی از نخستین مشتریان یک پمپ سوخت در فضا قرار داد بسته است. این هفته، یک شرکت سوخت‌رسانی در فضا موسوم به اوربیت فاب (Orbit Fab) برنده قراردادی به ارزش ۱۳.۲ میلیون دلار با نیروی فضایی آمریکا شده است تا سوخت‌رسانی به ماهواره‌های نظامی موجود در مدار زمین ایستار که از سال ۲۰۲۵ آغاز می‌شود، انجام دهد. براساس یک قرارداد چهار ساله، قرار است این شرکت مستقر در کلرادو سوخت هیدرازین (Hydrazine) را به حداقل یک ماهواره نیروی فضایی در مدار زمین ایستار برساند. جرمی شیل یکی از بنیان‌گذاران و مدیران توسعه شرکت اوربیت فاب گفت انتظار دارد این قرارداد، اعتبار آنها را در بازار تجاری افزایش دهد. وی افزود: «این کانونی است که به صنعت تجاری نشان می‌دهد دولت در حال خرید خدمات اوربیت فاب است. اوربیت فاب که در سال ۲۰۱۸ تأسیس شد، نخستین قرارداد سوخت‌گیری خود

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	گلف	

**TITAN FORMULA SN**

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

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

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱-۲۱۱۶۲

www.aparat.com/fuchs.ir





## سرمایه گذاری لکسوس در بخش محصولات!

هر ساله در زمینه طراحی، ایده پردازی و تولید محصولات لوکس مسابقاتی برگزار می شود و برندهای خودروسازی مطرحی چون رولز رویس، پورشه، جگوار، اینفینیتی، لینکلن و... این مسابقات را برگزار می کنند تا در زمینه برندهای لوکس بتوانند موفقی ظاهر شوند و برند خود را در ذهن مشتریان لوکس پسندماندگار کنند. امسال نیز کمپانی لکسوس تصمیم به برگزاری چنین مسابقه ای گرفت و در آن پو یون رو (Poh Yun Ru) دختر طراح نابغه ژاپنی موفق به کسب جایزه مسابقات لکسوس شد. این طراح با ابتکار و خلاقیت جدید خود توانسته دسته های را طراحی کند که به افراد سالمند و کسانی که مبتلا به آرایمر شده اند،

کمک کند. این ابداع برای یادآوری بهتر حرکات از طریق بخش های شنیداری و بصری است. این محصول از سه روش پیش بینی، نوآوری و مجذوب کردن تبعیت می کند که یک ساختار جدید را به وجود آورده تا با کمک حرکات بهبود حافظه کمک کند. پو یون رو در این باره می گوید: «این محصول تأثیرات مثبتی بر جامعه خواهد داشت و بسیار خوشحالم که در جهت بهبود زندگی مردم توانسته ام قدم مثبتی بردارم. این کار بدون حمایت تیم طراحی، مهندسی و بخش تحقیقات و توسعه لکسوس امکان پذیر نمی شد. بردن جایزه طراحی لکسوس فرصت بسیار خوبی برای من خواهد بود.»

## تلگرام

Telegram

### خودروهای وارداتی رقابت را سخت می کنند!

پس از حدود چهار سال که از ممنوعیت واردات خودرو به کشور می گذشت، در ۲۱ اردیبهشت ماه سال جاری، واردات خودرو به تأیید هیات وزیران رسید و وزارت صمت به صورت رسمی واردات خودرو را آزاد اعلام کرد. شنیده ها از این موضوع حکایت دارد که خودروهای اقتصادی در ابتدا به کشور وارد خواهند شد. اما دسته های از منتقدان بر این باورند که لازم است ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۴۰ هزار دلار نیز برداشته شود و امکان ورود خودروهای لوکس و اسپرت به کشور فراهم شود. اما آن جا که حدود چهار سال است صنعت و بازار خودرو کشور تحت تأثیر امپراتوری خودروسازی چین است، این سوال مطرح می شود که با توجه به حضور خودروهای چینی در بازار، آیا ورود خودروهای وارداتی اقتصادی از سایر کشورهای می تواند این سلطه را برهم بزند و بار دیگر شاهد حضور خودروهای با کیفیت در بازار کشورمان باشیم و در این صورت رقابت برای چینی ها تا چه میزان در بازار سخت می شود و آیا امکان همکاری با شرکای خارجی برای خودروسازان داخلی فراهم خواهد شد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

هم اکنون بازار خودرویی کشور بیشتر نیاز به خودروهای اقتصادی دارد و به بیان دیگر با ورود خودروهای اقتصادی به کشور، اگر قیمت گذاری این خودروها متناسب با شرایط بازار و قدرت خرید مردم باشد، چینی ها دیگر توانایی اعمال نفوذ در این بخش را نخواهند داشت از طرفی خودروسازان داخلی باید فرصت را غنیمت بدانند و ضمن همکاری با شرکای خارجی و کمپانی های مطرح، عرصه را برای چینی ها تنگ کنند تا در ادامه شاهد درخشش صنعت خودرو کشور باشیم.

حسینی

اگر بحث قیمت گذاری خودروهای اقتصادی وارداتی به کشور در سطحی باشد که بتواند قیمت خودروهای چینی را زیر سوال ببرد، حتما شاهد سقوط امپراتوری خودروسازان چینی در بازار ایران خواهیم بود.

کیهانی فرد

Message



صدای ما

۸۸۲۰۶۷۶۱

## هر جایی تیونینگ انجام ندهید!

خودرو باهام 428i دارم و مدتی قبل در یکی از پیج های اینستاگرامی تبلیغ یک مرکز تخصصی تیونینگ پیچ پر فور منس را دیدم که مرکز مسود نظر ادعا می کرد به صورت تخصصی در زمینه تیونینگ خودروها فعال است. با مراجعه به این مرکز، رئیس این بخش که خود تیونر بود، پیشنهاد داد که کیت اگزوز Fi-Exhaust را روی خودرویم نصب کند تا صدای خروجی اگزوزها بیشتر شود. اما حدود یک هفته پس از نصب این قطعه، دمای موتور خودرویم به شدت بالا می رفت. با مراجعه به این مرکز تیونینگ، دوباره خودرویم را بررسی و حتی آن را ریمپ کردند. اما مشکل همچنان وجود داشت. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودروهای باهام، مکانیک تشخیص داد که کیت اگزوز فیک و غیراصل بوده و به دلیل بازگشت دود به سیلندر و عدم تخلیه مناسب دود، دمای کاری موتور افزایش می یابد.

۰۹۳۹۶۱۴۵۶

## نظرسنجی

Poll

### پاسخ نظرسنجی شماره ۱۷۴۰

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۷۴۱

کدام مورد می تواند حمل و نقل جاده ای کشور را متحول و ایمن کند؟

۱- استفاده از سیستم ارتباط خودرو با خودرو  
۲- نوسازی و بازسازی جاده ها



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد سبب افزایش لاستیک سایه در خودرو می شود؟

در پاسخ به این پرسش ۷۳ درصد به گزینه یک یعنی عدم توجه به سیستم تعلیق و ۲۷ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از لاستیک های تاریخ مصرف گذشته رأی داده بودند.

## پیامک

SMS

توسعه فناوری

در حال حاضر در زمینه ساخت انواع خودروهای تمام الکتریکی، هیبرید، توربوشارژر و سوپرشارژر با پیشرفت های روزافزونی مواجهیم. آیا می توان پیش بینی کرد در آینده کدام یک از سیستم های فوق، فراگیرتر خواهد شد؟

۰۹۱۵۶۱۳۷

ابتدا باید گفت تمام سیستم ها و تکنولوژی ها در صنعت خودرو و هر روز در حال پیشرفت هستند و تمام خودروسازان تلاش می کنند محصولاتی را تولید کنند که بیشترین راندمان، کمترین میزان آلایندگی، کمترین میزان مصرف سوخت و... را داشته باشند. البته این پیشرفت ها به دلیل سختگیرانه تر شدن استانداردهای محیط زیستی در تولید خودروها نیز بوده است. با توجه به رغبت خودروسازان در جهان برای توسعه و تولید خودروهای الکتریکی و هیبرید، بی شک می توان گفت آینده این صنعت تنها در تولید هر چه بیشتر خودروهای انرژی پاک یا نمونه های الکتریکی محدود خواهد شد و مهندسان و خودروسازان بی وقفه در حال توسعه محصولی هستند که کمترین میزان وابستگی را به سوخت های فسیلی داشته باشند. این هدف سبب شده است بسیاری از چالش های تولید خودروهای هیبرید و الکتریکی به منظور تولید انبوه و تصاحب سهم بیشتر در بازار مرتفع شود. البته این بدان معنا نیست که خودروهای مجهز به پیشرفته های احتراق داخلی به طور کامل از صنعت خودرو حذف می شوند؛ بلکه احتمالاً تولید آن ها محدود خواهد بود. با توجه به شواهد موجود، خودروهای الکتریکی و هیبرید در آینده نزدیک صنعت خودرو را متحول کرده و تمرکز این صنعت بر این بخش خواهد بود.

تعویض سرسیلندر

چه عواملی سبب تعویض سرسیلندر خودرو می شوند و چرا بسیاری از تعمیرکاران تعویض سرسیلندر را پیشنهاد می کنند؟

۰۹۰۲۹۱۳۵

سرسیلندر و واشر سرسیلندر قطعاتی هستند که همواره در معرض تنش های حرارتی قرار دارند؛ بنابراین زمانی که خودرو جوش می آورد، این قطعات تاب بر می دارند. همین مورد می تواند سبب تعویض این قطعات شود. همچنین در صورتی که سرسیلندر دچار ترک شده باشد، باید تعویض شود و گاهی نیز در اثر کاهش فشار روغن، سایش قطعات مکانیکی روی سرسیلندر افزایش می یابد و در این مورد نیز، نیاز به تعویض وجود دارد. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت عمده ترین پیشنهاد به دلیل کاهش هزینه های تعمیر و عدم خرابی دوباره پس از تعمیر این قطعه به مالکان داده می شود. از سوی دیگر باید به این نکته توجه داشت که تعویض واشر سرسیلندر تنها به دلیل عدم نگهداری صحیح مالک از خودرو و در نهایت عدم تعویض قطعات مصرفی مهم اتفاق می افتد و با توجه به این که به فصل سرد سال نزدیک می شویم، لازم است سطح آب رادیاتور و سطح روغن موتور به صورت مرتب کنترل شوند تا همواره در سطح استاندارد قرار داشته باشند. بر این اساس اگر مالکان خودروها به سطح آب رادیاتور و روغن موتور توجه ویژه داشته باشند، هرگز خودرویی که از آن استفاده می کنند، نیازی به تعویض واشر سرسیلندر نخواهد داشت.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

## وقتی نینجا شمشیر Z خود را از غلاف خارج می کند

# در دانه کاوازاکی ۲۷۰ میلیون تومان ارزش دارد؟



نیکدبا یک هاسته ای از موتورسیکلت ها هستند که با توجه به طراحی بدنه و نوع سیستم تعلیق آن ها جزو یکی از مناسب ترین موتورسیکلت ها برای مسافرت روزانه شهری محسوب می شوند و در این زمینه سری Z از

## طراحی بدنه عضلانی

فلاپ های تیز یا چراغ های ذوزنقه ای، کاملاً حس اسپرت بودن را به این دوچرخه جسور زاپنی بخشیده است.

حجم خاص روی باک که فرم عضلانی ایجاد کرده، موتورسیکلت اسپرت سنگینی را به لحاظ بصری به نمایش می گذارد. ناگفته نماند که اگزوز اسپرت بزرگ که با زاویه خاصی نسبت به بدنه قرار گرفته، کارا کتری اسپرت به این نیکدبا یک بخشیده که بیننده را به وجد می آورد.

## پیشترانه قدرتمند

قلب تپنده Z250 را یک موتور ۲ سیلندر موازی به حجم ۲۴۹ سی سی تشکیل می دهد و این پیشترانه با توجه به طراحی محافظه احتراق و نسبت تراکم ۱۰.۶ به یک می تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم کند. بر این اساس قدرت این موتور به ۳۱ اسب بخار در ۱۱ هزار آر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی آن به ۲۱ نیوتون متر در ۱۰ هزار آر پی ام می رسد.

این قدرت و گشتاور به عواملی مانند سایز کورس پیستون (۴۱.۲ میلی متر) در قطر پیستون (۶۲ میلی متر)، پاشش سوخت انژکتوری و سیستم مدیریت هوشمند جرقه زنی بستگی دارد. این موارد در توان و گشتاور تولید شده بسیار موثر است. گیربکس ۶ سرعته دستی با ضرایب بسیار کوتاه، شتاب این نیکدبا یک کاوازاکی را بهبود بخشیده است.

## ویژگی های خاص

گیربکس ۶ سرعته دستی با ضرایب کوتاه به کمک زنجیر با تایپ X قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می کند. همچنین صفحات داخلی با کمک مکانیزم هیدرولیکی، پروسه تعویض دنده را بهبود بخشیده و این موضوع در تسهیل شتاب بسیار اثر گذار است. سیستم ترمز هر دو چرخ دیسکی خنک شونده سوراخ دار است که با سیستم ترمز ABS پر فور منس بالایی دارد. کاوازاکی Z250 مدل ۱۳۹۸ با کارکرد ۲ هزار کیلومتر ۲۰ میلیون تومان ارزش دارد.

## سواری نرم

در زمان قرارگیری در پشت فرمان کاوازاکی Z250 در نخستین نگاه با یک کلاستر آنالوگ-دیجیتالی مواجه می شویم که در واقع یک نمایشگر ۱۳.۲ اینچی دیجیتال برای نمایش اطلاعات مصرف سوخت، سرعت و سایر اطلاعات دینامیکی و حرکتی موتورسیکلت است و ترکیب این صفحه دیجیتال با دور موتور آنالوگ ۱۸۰ درجه ای، در زمان رانندگی با این نیکدبا یک کاوازاکی حس بسیار خوبی را در راکب به وجود می آورد.

همچنین کیفیت بالای سواری Z250 یکی از ویژگی های این نیکدبا یک است. سیستم تعلیق در محور جلو با دو دامپر ۱۲۰ میلی متری قابل تنظیم هیدرولیکی است و در محور عقب نیز یک دامپر هیدرولیکی با ساختار مونوشوک به قطر ۱۳۲ میلی متر، از ورود ضربات به سازه جلوگیری کرده و بالاترین کیفیت سواری را ارائه می دهد. هر چند که سایز تایرهای تیوبلس ۱۱۰/۷۰ در جلو با رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی و تایرهای ۱۴۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی در عقب این موتورسیکلت، در کیفیت بالای سواری بسیار تأثیر گذار است.

## از گونومی و راحتی بالا

با توجه به طراحی فرمان نسبت به بدن راکب که در زاویه ۲۶ درجه قرار دارد، زین (نشیمنگاه) به صورت لاشکل و به گونه ای طراحی شده که بالاترین سطح راحتی را به راکب هدیه می دهد. به طوری که در زمان سواری های نسبتاً طولانی مدت، راکب و سرنشین کمترین احساس خستگی را خواهند داشت.







## پروژه ملی استیل کورد زنجان به بهره‌برداری رسید

مدیرعامل شرکت نخ تایر صباي زنجان گفت: «با بهره‌برداری پروژه استیل کورد، اشتغال‌زایی برای حدود ۲۵۰ نفر فراهم می‌شود.» حسین صنعتان در آیین افتتاح پروژه ملی استیل کورد، با بیان اینکه این پروژه در زیربنایی با وسعت ۱۳ هزار و ۵۰۰ مترمربع احداث شده و قرار است در فاز اول سالانه ۱۲ هزار تن استیل کورد تولید کند، اظهار کرد: «ظرف ۶ ماه آینده فاز دوم استیل کورد نیز با ظرفیت تولید ۱۲ هزار تن آماده افتتاح خواهد شد.» وی با اشاره به اینکه این پروژه با سرمایه‌گذاری هشت میلیون یورو به بهره‌برداری رسید، ادامه داد: «کارخانه نخ تایر صباي شرکت‌های زیرمجموعه شستا، بزرگ‌ترین تولیدکننده منسوج استخوان‌بندی و پارچه‌های

صنعتی در منطقه خاورمیانه است.» صنعتان با بیان اینکه به‌رغم تحریم‌ها این شرکت موفق بوده است، تصریح کرد: «این شرکت توانسته است با وجود تحریم‌های اقتصادی در سال‌های اخیر و محیط رقابتی امروز، مسیر رشد و توسعه را در پیش بگیرد.» مدیرعامل شرکت نخ تایر صباي زنجان با تأکید بر اینکه با بهره‌برداری از این پروژه ملی، شرکت نخ تایر صبا تنها شرکت در خاورمیانه است که محصولات متنوعی در صنعت استحکام‌دهنده‌های انواع تایر تولید می‌کند، بیان کرد: «این طرح در استان زنجان به لحاظ دانش و تکنولوژی بالا، اشتغال‌زایی و منحصربه‌فرد بودن، برای این استان اهمیت بالایی دارد.»

## آمارها حکایت از ۵ درصد رشد در تولید لاستیک سواری در کشور دارد

# تولید ۱۸.۵ میلیون حلقه تایر در شش ماه نخست ۱۴۰۱

پنج درصد بیش از آمار تولیدی ۵ ماهه سال گذشته است. در پنج ماهه ۱۴۰۰ نزدیک به ۶۱ هزار و ۲۹۲ تن معادل هشت میلیون و ۵۰۹ هزار و ۶۸۵ حلقه تایر خودرو سواری در کشور به تولید رسیده بود. در مقابل تولید تایر وانتی در این مقایسه آماری، ۸ درصد کمتر شده است. تولید این تایرها از ۱۰ هزار و ۹۵۹ تن (۷۰۹ هزار و ۱۷۹ حلقه) در مجموع پنج ماه سال گذشته به ۱۰ هزار و ۸۸۸ تن (۶۳۸ هزار و ۴۶۷ حلقه) در پنج ماهه امسال رسیده است. در پنج ماهه امسال از نظر وزنی ۸ درصد و تعدادی ۱۰ درصد نسبت به مجموع تولید تایرهای باری-توبوسی در مدت مشابه سال، ۲۰ هزار و ۹۳۲ تن تایر در کشور تولید شده که برابر ۳۱۴ هزار و ۶۱۰ است. در مجموع ۵ ماهه سال گذشته، ۲۲ هزار و ۷۵۳ تن برابر ۳۵۰ هزار و ۸۱۰ حلقه تولید این نوع تایر به ثبت رسیده بود. بیشترین افت تولید تایرها در این مقایسه میزان تولید را تایرهای کشاورزی و سپس تایرهای راهسازی و صنعتی به خود اختصاص داده‌اند. از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا پایان مرداد ماه به ترتیب ۷۶۴۵ تن (معادل ۲۱۶ هزار و ۷۲۳ حلقه) تایر کشاورزی و ۱۷۲۲ تن (معادل ۱۴ هزار و ۸۶۰ حلقه) تایر راهسازی و صنعتی در کشور تولید شده که به ترتیب ۱۷ درصد تایرهای کشاورزی و ۱۴ درصد تایرهای راهسازی و صنعتی افت تولید را نسبت به میزان تولید در مدت مشابه سال گذشته تجربه کرده‌اند. طبق آمار، تولید تایر دوچرخه و موتور در مدت مذکور سال جاری نسبت به آمار تولید در مدت مشابه سال ۱۴۰۰ تغییر چندانی نداشته است. در حالی که در مجموع پنج ماهه سال گذشته ۶۸۳۸ تن (سه میلیون و ۱۷۳ هزار و ۵۳۱ حلقه) تایر دوچرخه و موتور در کشور تولید شده، این عدد در مجموع پنج ماهه امسال به ۷۶۱۷ تن (سه میلیون و ۲۷۰ هزار و ۵۰۶ حلقه) رسیده است. در نهایت در پنج ماهه ۱۴۰۱ با افت پنج درصدی وزنی، ۳۶۰۷ تن انواع تیوب تولید شده که معادل پنج میلیون و ۲۴۷ هزار و ۹۷۸ حلقه ثبت شده است. در مجموع پنج ماه سال گذشته ۳۷۸۲ تن تیوب معادل پنج میلیون و ۲۳۳ هزار و ۹۳۱ حلقه تیوب تولید شده بود.



آمار ارائه شده توسط تولیدکنندگان بزرگ تایر، از تولید نزدیک به ۱۸ هزار تن از انواع تایرها معادل بیش از ۱۸.۵ میلیون حلقه در پنج ماهه امسال حکایت دارد که رشد یک درصدی به



لحاظ وزنی و رشد ۲ درصدی به لحاظ تعداد این کالا را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد. تولید انواع تایر خودرو در کشور نیز در مدت مذکور به عدد ۱۰۶ هزار و ۶۸۷ تن معادل ۱۰ میلیون حلقه رسیده است. در حالی که آمار تولید تایر توسط تیرسازان بزرگ در مجموع سال گذشته روند نزولی داشت، این جهت تولید در سال جاری تغییر کرده و دوباره به مدار صعودی خود بازگشته است. بر اساس گزارش عملکرد تیرسازان بزرگ کشور طی پنج ماهه امسال، در مجموع ۱۱۷ هزار و ۹۱۱ تن تایر (کل تایر تولیدی کشور) معادل ۱۸ میلیون و ۶۳۰ هزار و ۱۳۶ حلقه تولید شده است. میزان تولید تایر در پنج ماهه سال گذشته برابر ۱۱۶ هزار و ۸۶۲ تن (معادل ۱۸ میلیون و ۳۱۹ هزار و ۴۰۰ حلقه) ثبت شده؛ بر این اساس مجموع تولید تایر کشور در مدت مذکور سال جاری به لحاظ وزنی یک درصد و از منظر تعداد حلقه‌ها دو درصد رشد داشته است. از این میزان تایر تولیدی، ۱۰۶ هزار و ۶۸۷ تن تایر انواع خودرو معادل ۱۰ میلیون و ۱۱۱ هزار و ۶۵۲ تن در مجموع پنج ماهه امسال تولید شده که نسبت به ۱۰۶ هزار و ۲۴۲ تن (۹ میلیون و ۸۱۱ هزار و ۹۳۸ حلقه) تولیدی در مجموع پنج ماهه ۱۴۰۰ به لحاظ وزنی تغییر چندانی نداشته، اما به لحاظ تعداد ۳ درصد بیشتر شده است. طبق آمار، بیشترین و تنهاریش تولید که سبب توازن رشد کلی شده، مربوط به رشد تولید تایر خودروهای سواری است. از ابتدای سال جاری تا پایان مردادماه، ۶۶ هزار و ۳۰۰ تن تایر خودرو سواری معادل هشت میلیون و ۹۲۷ هزار و ۵۴۱ حلقه تولید شده که به لحاظ وزنی ۸ درصد و به لحاظ تعداد

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	26وKB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۱,۷۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تینیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تینیا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ و پژو ۴۰۵ - پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۷,۵۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۲۱,۸۵۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۲۳,۷۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - جک - S3 چری - X22 تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	لیفان - X60 ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶ - آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۲۵,۶۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری - سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	چانگان - سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB900		265/65R17	۶۵	۱۷	۱,۱۲۰	۲۱۰	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	پرادو - پیکاپ فوتون - اسنا (آمیکو)
	KB200		215/45ZR18	۴۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB500		225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	جک - S5 توسان - کوراندو
	KB800		235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۳۶,۵۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج - دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۳۳,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورت تیج - هیوندای - IX55 لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)
	KB700		235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راک - سورنتو SX
	KB555		255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی - رکستون



CUV  
SUV



**OPTIRIDERUNNER**

215/60 R 17  
225/65 R 17



**SPORTECH**

215/65 R 16  
225/70 R 16  
235/60 R 16  
265/65 R 17  
235/60 R 18



**RIDERUNNER**

235/65 R 17  
225/55 R 18  
235/55 R 18  
235/55 R 19  
245/45 R 19



**www.Barez.org**





## فراخوان برای ترمزهای دیسکی «هالداکسی»

«گرت دین تریلر» فراخوانی را برای تریلرهای ۲۰۲۲-۲۰۲۳ اورست و چمپیون صادر کرد تا بتواند مجموعه‌های معیوب ترمز این خودروها را اصلاح کند. این فراخوان ۲ هزار و ۴۳۹ دستگاه از اورست ریفر ۲۰۲۲ و چمپیون مجهز به ترمزهای دیسکی HalDEX تولید شده در مرکز هالداکسی مونتری را شامل می‌شود. مشکل این ترمزها یک گیره نگهدارنده بالقوه نامناسب در ترمزهای دیسکی هوا (ADB) است. طبق گزارش اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها «در شرایط خاص جاده، یک

گیره نگهدارنده که به درستی نصب نشده ممکن است میله نگهدارنده را از ترمز جدا کند و منجر به شل شدن لنت ترمز شود.»  
شل بودن لنت ترمز ممکن است تا حدی اثربخشی ترمز را کاهش دهد و دریچه لاستیک را قطع کند و در نتیجه لاستیک صاف شود و در نهایت سبب وارد آمدن آسیب به لنت یا چرخ شود. این گزارش از دو حادثه متفاوت حکایت می‌کند که علت آن خطای گیره نگهدارنده است.

## دبیر انجمن تولید کنندگان لنت ترمز و کلاچ ایران با انتقاد از رویه سازمان صمت استان ها مطرح کرد:

# ثبت سفارش واردات گسترده لنت ترمز خودروهای پرتیراژ داخلی

مشروط به این است که ضوابط کار تابل فنی را رعایت کند.»  
وی تصریح کرد: «سازمان صمت استان‌ها برای واردات لنت باید با انجمن لنت ترمز هماهنگ باشد و طی نامه‌ای امکان ساخت داخلی داشتن یا نداشتن آن لنت را بررسی و دنبال کند. به عنوان مثال برای ماشین‌آلات خاصی امکان واردات لنت وجود دارد و ما هم موافق آن بودیم. در روزار تخانه هم بارها این مساله مطرح شده که خودرویی وجود دارد که قیمت آن میلیاردی است و باید از لنت ترمز با برند خاصی که مورد تایید تولید کننده است استفاده شود تا خودرو همچنان مشمول گارانتی باقی بماند.»  
حسن پور در آخر با تاکید بر این که از این نوع خودروها تعداد کمی در کشور وجود دارد و بحث اصلی ما خودروهای تولید داخلی است، تصریح کرد: «متأسفانه در سازمان صمت استان‌ها به وفور ثبت سفارش‌هایی در خصوص خودروهای پرتیراژ داخلی دیده می‌شود و این در حالی است که خودرو سازان داخلی ماز لنت ترمز داخلی استفاده می‌کنند و حال سوال این است که چرا در چنین شرایطی برای تامین لوازم بدکی خودروهایی مانند پراید، پژو، تیبا و... صادر مجوز برای یک بازگان، به‌ویژه اجازه داده می‌شود نمونه خارجی لنت را وارد کشور کند؟»

وی با بیان این که لنت ترمز و لنت کلاچ هر دو در کار تابل فنی قرار دارند، تاکید کرد: «کار تابل فنی به این معنی است که اجازه واردات مشروط داده می‌شود. یعنی ممکن است برای خودرو خاصی که به تعداد محدود در کشور وجود دارد، اجازه واردات لنت داده شود و در این مواقع وزارت صمت به انجمن تولید کنندگان لنت نامه‌ای ارسال می‌کند و انجمن هم تایید می‌کند که می‌توان برای این خودروها لنت وارد کرد.» حسن پور تاکید کرد: «واردات لنت ترمز و کلاچ ممنوع نیست؛ بلکه مشروط است. مشروط به این که آیا آن لنت نمونه داخلی دارد یا خیر. حتی اگر ساخت داخلی داشته باشد، اما ظرفیت تولید در حدی نباشد که نیاز داخل را برآورده کند، اجازه واردات داده می‌شود. به عنوان مثال نیاز داخلی یک عدد به خصوصی است؛ اما تولید داخلی کمی کمتر است. برای تامین مابقی تفاوت آن اجازه واردات داده می‌شود. اما در حال حاضر توانمندی تولید لنت ترمز در داخل «صد درصد» است.» دبیر انجمن تولید کنندگان لنت ترمز و کلاچ ایران در خصوص اجازه ثبت سفارش نیز اظهار کرد: «تفاهتی که در این بخش رخ داده این است که سازمان صمت استان‌ها اجازه ثبت سفارش در این بخش را داده و در وزارت صمت تفویض اختیار شده و اجازه ثبت سفارش به هر استان به صورت مجزا داده شده است. این روند

واردات یک بحث چالشی در ایران به‌شمار می‌رود و در جایی که نیاز به واردات است، معمولاً جلوی آن گرفته می‌شود و جایی که لزومی به واردات نیست معمولاً شاهد سرازیر شدن محصولات خارجی به بازار کشور هستیم. طی سال‌های اخیر صنعت لنت ترمز و حتی لنت کلاچ کشور رشد قابل توجهی در تولید و کیفیت داشته و توانسته نیاز داخل را برآورده کند. این در حالی است که خودرو سازان داخلی از لنت‌های ساخت داخل برای محصولاتشان استفاده می‌کنند و نیاز به واردات در این بخش از بین رفته است. با این وجود طی ماه‌های اخیر باز هم شاهد ورود لنت‌های خارجی به بازار هستیم. این موارد در سازمان صمت استان‌ها ثبت سفارش می‌شود و این مساله برای تولید کنندگان داخلی چالش‌های بسیاری را ایجاد کرده است. در همین زمینه مسعود حسن پور، دبیر انجمن تولید کنندگان لنت ترمز و کلاچ ایران به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «توانمندی تولید لنت در کشور به گونه‌ای است که افراد می‌توانند مطمئن باشند که هر نوع لنتی در داخل تولید می‌شود. یعنی توانایی تولید کمی و کیفی هر نوع لنت ترمز در کشور وجود دارد و در مورد لنت کلاچ هم به سطح بالایی از توانایی تولید رسیده‌ایم و در این بخش می‌توانیم پاسخگوی بیش از ۸۰ درصد نیاز کشور 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		<p>۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>	<p>آلمان و انگلستان</p>	۱۴۵,۰۰۰ (صادراتی)	۱۴۰,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۱۴۵,۰۰۰ (صادراتی)	۱۴۰,۰۰۰	
	لنت جلو تیبا	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۳۶۵,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۲۲۵,۰۰۰ (صادراتی)	۳۵۵,۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۳۳۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				۲۴۵,۰۰۰ (صادراتی)	۳۶۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۳۳۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۳۶۰,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۳۶۵,۰۰۰	
	لنت جلو ساینا	۵۸۶				۳۶۵,۰۰۰ (صادراتی)	۲۲۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				۳۰۰,۰۰۰ (صادراتی)	۲۲۵,۰۰۰	
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				۲۹۰,۰۰۰ (صادراتی)	۲۰۰,۰۰۰	
لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶							
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶							

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		<p>۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>	<p>آلمان</p>	۹۵,۰۰۰	۱۰۸,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۹۵,۰۰۰	۱۰۸,۰۰۰	
	لنت جلو تیبا	۵۸۶				۲۱۰,۰۰۰	۲۵۵,۰۰۰	
	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	۲۵۵,۰۰۰	
	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		<p>۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>	<p>آلمان</p>	۱۱۸,۵۰۰	۱۳۱,۷۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۱۱۸,۵۰۰	۱۳۱,۷۰۰	
	لنت جلو تیبا	۵۸۶				۲۱۰,۸۰۰	۲۷۹,۲۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۱۷۹,۲۰۰	۲۷۹,۲۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				۱۷۹,۲۰۰	۲۷۹,۲۰۰	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶				۲۵۷,۸۰۰	-	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				۲۰۶,۷۰۰	۲۰۳,۵۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۲۵۷,۸۰۰	-	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۲۵۵,۵۰۰	-	

امکو (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		<p>۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>	<p>آلمان</p>	۱۵۶,۵۰۰	۱۵۶,۵۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۱۵۶,۵۰۰	۱۵۶,۵۰۰	
	لنت جلو تیبا	۵۸۶				۲۹۵,۶۱۶	۲۴۷,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۲۷۲,۰۰۰	۲۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				۲۷۲,۰۰۰	۲۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				۲۹۵,۶۱۶	۲۴۷,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				۲۹۵,۰۰۰	۲۴۷,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۲۹۵,۶۱۶	۲۵۷,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۲۹۵,۰۰۰	۲۹۱,۰۰۰	

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لیه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لیه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن قطعات برگشتی



نقش تصویب کننده در جریمه‌های راهنمایی و رانندگی ندارد و تنها پیشنهاددهنده است. افزود: «بر اساس ماده ۲۱ و ۲۲ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی میزان جریمه‌ها به تصویب هیات دولت می‌رسد و هر سه سال یکبار امکان تعدیل جریمه‌های راهنمایی و رانندگی وجود دارد. البته در هفت سال گذشته به دلایل متعدد اعم از مسائل اقتصادی جامعه نرخ جریمه‌ها تغییری نکرده است.» صوفی تصریح کرد: «پلیس راهور بنا به وظیفه خود، افزایش میزان جریمه را با تمرکز به تخلف‌های حادثه‌ساز پیشنهاد داده است که باید در هیات وزیران مصوب شود.»

ایستنا: رئیس اداره حقوقی پلیس راهور فرازا از رنگ‌بندی گواهینامه‌های رانندگی در سه رنگ و رده خبر داد. سرهنگ محسن صوفی گفت: «در صورت تصویب و اجرایی شدن این پیشنهاد پلیس راهور، گواهینامه‌های راهنمایی و رانندگی در سه رنگ و رده دسته‌بندی می‌شوند و به تناسب عدم تخلف رانندگان رنگ گواهینامه از تقابله دورنگ بالاتر، آنها به سمت رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و عدم تخلف ترغیب می‌شوند.» وی همچنین با بیان اینکه پلیس راهور



## رنگ‌بندی گواهینامه‌های رانندگی



رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی خبر داد:

# طرح «پلاک سوم خودرو» به زودی در کشور اجرایی می‌شود

باعث صرفه‌جویی‌های زیادی شود. به عنوان مثال، سالانه حدود ۵ میلیون پلاک جابه‌جایی می‌شود و پلاک‌هایی که بلااستفاده می‌مانند، بعد از یکسال در دستگاه خردکن ریخته می‌شوند و از بین می‌روند که این امر اتلاف انرژی و منابع مالی زیادی را به همراه دارد. در ضمن براساس اعلام کارشناسان، بومی کردن این پلاک‌ها ورود شرکت‌های دانش‌بنیان برای ساخت قسمتی از مدارهای مربوطه را طلب می‌کند.

پلاک‌های فیزیکی خودروهای دیگر فک و نصب نمی‌شوند

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی در این زمینه گفت: «طرح پلاک سوم در سال ۸۴ به تصویب هیات وزیران رسید و باید از آن سال تاکنون مقدمات اجرایی شدن آن فراهم می‌شد. البته بخش زیادی از نرم‌افزارهای مربوط به تولید پلاک سوم آماده و بخشی از چیپ‌های مربوط به آن هم ثبت سفارش شده است. آخرین جلسه‌ای که در این باره برگزار شد، مربوط به بحث «ریدر» است. سردار سید کمال هادیانفر در ادامه بیان کرد: «اگر قرار باشد این پلاک‌ها توسط پلیس خوانده شود احتیاج به یک قطعه داریم، تلاش می‌کنیم تا بتوانیم با یک نرم‌افزار واسط که به آن «ریدر» می‌گویند، QR کدها را بخوانیم و اطلاعات اصلی را از بانک شماره گذاری کسب کنیم. اگر این نرم‌افزار ایجاد شود، دیگر برای خواندن QR کدها احتیاجی نیست قطعه‌ای برای خواندن پلاک سوم وارد کنیم و کار به اتمام می‌رسد.» وی با بیان اینکه فک و نصب پلاک فیزیکی مبلغ زیادی از سرمایه ملی به هدر می‌رود، گفت: «با اجرای قانون پلاک سوم نیاز نیست پلاک‌های فیزیکی را فک و نصب کنیم. از سوی دیگر وابستگی ارزی آن هم قطع می‌شود چرا که برای تولید پلاک‌های فیزیکی نیاز به وارد کردن قطعه‌های دانش‌تیم که برای کشور وابستگی ارزی ایجاد می‌کند.» رئیس پلیس راهور با بیان اینکه پلاک سوم با خرید و فروش خودرو تغییر می‌کند، ادامه داد: «تمام اطلاعاتی که باید از خریدار در سامانه ثبت شود، روی این پلاک سوم ثبت می‌شود بنابراین می‌توان گفت پلاک فیزیکی دیگر جزئی از خودرو می‌شود.» وی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه چه زمانی شاهد اجرا شدن طرح پلاک سوم در کشور هستیم، گفت: «بنا داریم ۲۲ بهمن این کار را در کشور اجرا کنیم و به صورت پایلوت هم از شهر تهران کار را شروع می‌کنیم.» رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی همچنین افزود: «در پایان باید بگویم برای تراشه‌ها و QR کدها و دست‌افزارهای اجرایی شدن طرح پلاک سوم هیچ مشکلی نداریم و فقط باید نرم‌افزارهای مربوط به خواندن یعنی در واقع همان «ریدر» نوشته و آماده شود.»



زمانی اصلا در آن مکان حضور نداشتند! در ادامه وقتی پلیس با شکایت صاحب این خودروها، جریمه مورد نظر را بررسی می‌کند، مشخص می‌شود فردی پلاک خودرویش را مخدوش کرده و به همین دلیل جریمه به نام فرد دیگری صادر شده است. به گفته مسئولان، پلاک سوم می‌تواند

برابر ماده ۱۳ آیین‌نامه راهور مصوب ۱۳۸۴ پاید همراه یک زوج پلاک کسه در جلو و عقب خودرو نصب می‌شود. پلاک سوم وسیله‌نقلیه نیز به صورت برجسته از سوی



علی زاندوز

a.zarandouz@autoworld.ir

راهنمایی و رانندگی یا اشخاص مورد تأیید راهنمایی و رانندگی صادر و روی شیشه جلو یا عقب وسیله‌نقلیه نصب شود. این برجسته دارای اطلاعاتی از قبیل شماره پلاک، تاریخ پایان اعتبار پلاک و کد واحد شماره‌گذاری است. حال پس از ۱۷ سال قرار است از بهمن ماه امسال طرح پلاک سوم در کشور اجرایی شود.

مزایای پلاک سوم خودرو

با هر بار تمدید اعتبار پلاک، نقل و انتقال مالکیت و تعویض قطعات اصلی و رنگ و وسیله‌نقلیه، پلاک سوم با اطلاعات جدید تولید و جایگزین پلاک پیشین خواهد شد. پلاک سوم در قالب دو چیپ روی پلاک و زیر شیشه جلو و زیر آینه باید نصب شود. در این چیپ اطلاعات VIN و سایر اطلاعاتی که نیاز است، در یک حجم مشخص (۳۰ تا ۹۰ کیلوبایت) گنجانده می‌شود. اطلاعات به صورت RFID در اختیار پلیس قرار می‌گیرد تا مأموران راهور بتوانند با دست‌افزارهایی که دارند این اطلاعات را بخوانند و به هویت اصلی مالک و خودرو پی ببرند. این مزیت در شناسایی خودروهای سرقتی بسیار کارآمد است چرا که در سرعت باید اصالت خودرو ثابت شود در حالی که در شرایط کنونی ملاک اصالت، پلاک خودرو است اما با اجرایی شدن قانون پلاک سوم سایر مشخصات خودرو در دست‌افزارهای پلیس قرار دارد و پلیس می‌تواند سرقتی بودن خودرو را احراز کند. به عنوان مثال وقتی پلیس پلاک خودرویی را در شرایط فعلی استعمال می‌کند، کافی است شماره پلاک با سامانه همخوانی داشته باشد زیرا پلیس شماره شناسی موتور و VIN خودرو را در آن لحظه ندارد تا بررسی کند و ببیند آن خودرو سرقتی است یا خیر. البته به گفته مقام‌های پلیس، هر چند در برخی دست‌افزارهای پلیس این مشخصات وجود دارد، ولی پلیس نمی‌تواند کاپوت هر خودرو را بالا بزند و شناسی آن را بررسی کند. همچنین برخی رانندگان همواره از این موضوع شکایت دارند که برای آنها پیامک جریمه شدن در محلی آمده است که آنها در آن بازه

**PRO TEC**  
by bluechem GROUP

...because it works!

**Engine Oil**  
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

SAE 10W-40 FULLY SYNTHETIC  
High-Performance Diesel Engine Oil

دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان

www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir

**BEHTAM**

**QUANTIC**

QUANTIC SL 10W40

مناسب برای استفاده در موتورهای: TU 5, TU 3, EF 7





Autoworld.ir

یکشنبه ۲۴ مهر ۱۴۰۱، سال هشتم، شماره ۱۷۴۱

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۹ ۱۶ اصفهان ۲۹ ۷ شیراز ۲۹ ۱۱ مشهد ۳۱ ۱۴ تبریز ۲۷ ۱۳ ارومیه ۲۷ ۱۰ رشت ۲۴ ۱۹ گرگان ۲۸ ۱۷ ساری ۲۲ ۱۹ شهرکرد ۲۵ ۲ شهرکرد ۲۵ ۲ اهواز ۳۸ ۲۱ یزد ۳۲ ۱۵ کرمان ۲۸ ۷ بندرعباس ۳۷ ۲۴ زاهدان ۳۰ ۱۱

بیل‌بورد

Billboard

## «درست سر وقت!»

کمپانی BMW Motorrad به منظور کاهش اتلاف وقت در ترافیک بوگوتای کلمبیا این کمپین حرفه‌ای را با عنوان «درست، سر وقت!» منتشر کرد. در این کمپین بر تردد ایمن با موتورسیکلت اشاره شده و آژانس تبلیغاتی MullenLowe Group این پوستر را طراحی کرده است.

## درباره برخی باورهای نادرست!

سال‌هاست با این باور در جامعه مواجهیم که اگر راننده‌ای در عین این که فاقد گواهینامه است، تصادفی داشته باشد که به سبب آن منجر به مرگ کسی شود، جرم وی قتل عمد محسوب می‌شود. اما باید بدانید که این یک باور نادرست است و در چنین مواردی ما با قتل غیر عمد مواجهیم؛ بنابراین اگر شخصی در چنین موقعیتی قرار گرفت، نباید از ترس متهم شدن به قتل عمد، صحنه حادثه را ترک کند؛ زیرا فرار از صحنه تصادف با هر پنهانی ممنوع بوده و مجازات دارد. در حقیقت در چنین مواقعی فرد مقصر (در صورتی که در صحنه تصادف حضور داشته باشد) در نهایت به ۳ سال حبس و پرداخت دیه محکوم خواهد شد. هر چند که دادگاه می‌تواند فرد خاطی را تا ۵

حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار



سال از رانندگی محروم کند و به این ترتیب تا ۵ سال به وی گواهینامه داده نخواهد شد. همچنین از باورهای نادرست دیگر در این زمینه، الزامی نبودن بر خورداری از گواهینامه برای راندن موتورسیکلت برقی است. در این ارتباط باید گفت بر اساس سخنان رئیس مرکز صدور گواهینامه پلیس راهنمایی و رانندگی، شرط داشتن گواهینامه برای رانندگی موتورسیکلت الزامی است و در این میان بین موتورسیکلت‌های کاربراتوری، انژکتوری و برقی هیچ تفاوتی وجود ندارد.

سرهنگ کر می‌اسد در این رابطه افزوده است: «مطابق ماده ۲۲۳ قانون مجازات اسلامی (تعزیرات) رانندگی بدون داشتن گواهینامه با هر نوع وسیله نقلیه خودرویی و موتوری تخلف نبوده، بلکه جرم محسوب می‌شود و همکاران بنده در صورت مشاهده، ضمن متوقف کردن وسیله نقلیه، متخلف را به مراجع قضایی معرفی می‌کنند.» دانستن این نکته نیز شاید برایتان جالب باشد که مطابق با سخنان رئیس مرکز صدور گواهینامه پلیس راهور، ایرانیان می‌توانند در ۷۸ کشور اروپایی و آسیایی با گواهینامه ایرانی تا ۶ ماه بدون نیاز به تبدیل گواهینامه رانندگی کنند!

جهان

رانندگی ایمن



۸۰۰ یورو و توقیف خودرو به مدت یک ماه، عبور از چراغ قرمز: ۱۰۰۰ یورو، تولید دود و نقص فنی خودرو: ۵۰۰ تا ۷۰۰ یورو، لایه کشی و حرکات ناموزون: ۷۰۰ یورو، پارک روی خطوط عابر پیاده: ۲۰۰ یورو، همراه نداشتن وسایل ایمنی و ضروری در خودرو: ۳۰۰ یورو، تصادف (مقصر): ۲۰۰ یورو، رانندگی در حالت مستی: ۲۰۰ یورو و توقیف خودرو به مدت ۴ ماه.

به دلیل سختگیرانه بودن قوانین رانندگی در کشور فرانسه، کیفیت رانندگی در این کشور به صورت قابل توجهی بالاست. از لحاظ کیفیت و سختگیری می‌توان فرانسه را با بلژیک مقایسه کرد. اما دلیل این نظم در رانندگی چیست؟ هزینه جریمه رانندگی بسیار بالا در این کشور! برخی از این جرایم عبارتند از: نداشتن کمر بند ایمنی خودرو: ۳۰۰ یورو، پرتاب زباله به بیرون خودرو:

m.co  
Industrial Group

High-Tech Autoparts

یک بار با امکو ... همیشه با امکو

Power Steering Pump



یک سال گارانتی

محصولات گروه صنعتی امکو

را فقط با نشان m.co از فروشندگان بخواهید

www.mco-shop.ir

(021) 44 00 25 07

info@mco-co.ir

(011) 444 30 177 - 188

mco\_industrial\_group

0910 1000 765

mco\_group1

مژندران - ساری - شهرک صنعتی شماره یک

www.mco-co.ir



جهان لنت  
Jahan Lent



۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

jahanlentofficial

www.jahantormoz.com

info@jahantormoz.com

تولید کننده انواع لنت ترمز

سواری و کامیون