



مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

تارا با برند «ایکو» به روسیه می رود، نه برند «لادا»!

مهدی خطیبی: ۲۸ هزار دستگاه خودرو تارا طی سال جاری و سال آینده در روسیه عرضه خواهد شد که ۳ هزار دستگاه آن تا پایان امسال به این کشور فروخته خواهد شد...

۳ صفحات ۲

در شهر یورماه سال جاری محقق شد:

رکوردزنی سایپا در خروج خودرو از ادارات تحویل گروه

رکورد خروج خودرو از ادارات تحویل سایپا پس از دو سال با تحویل ۴۴ هزار دستگاه طی ...

۴ صفحات ۲

وقتی کسند ۱۳ میلیارد تومانی همان کرایه ماک جنگی را می گیرد! کرایه بار برابر با مصرف سوخت سه برابر!

بدون قوانین بازدارنده و مشوق های لازم طرح نوسازی پیشرفتی نخواهد داشت...

۹ صفحات ۲

سمند EF7 دوگانه در بازار ۲۳ میلیون تومان گران شد! افزایش قیمت خودرو با وجود کاهش نرخ ارز

افزایش بهای خودرو در روز گذشته همزمان با کاهش نرخ ارز و بازگشت آن به کانال ...

۷ صفحات ۲

معرفی جانشین پژو ۲۰۶

محصول پروژه TF21 ایران خودرو رونمایی شد

۱۰ صفحات ۲



- ۱۱ حتی توپو تا کمتری هم به روغن سوزی می افتد!
- ۱۲ افزایش تنوع فروش اقساطی خودروهای چینی
- ۱۳ راز موفقیت فولکس واگن در ایالات متحده چیست؟
- ۱۴ بازار ایستگاه تعویض باتری طی سال ۲۰۲۲ به ۲۲ میلیارد دلار می رسد
- ۱۵ مقایسه مرسدس بنز E250 سدان با CLS500 کار کرده در محدوده ۵ میلیارد دو ۱۰۰ میلیون تومان

استارت Start

علی زرااندوز
عضو شورای سردبیری

واردات چراغ خاموش بنزین؟

نخستین بار که موضوع کنترل مصرف بنزین در دستور کار دولت قرار گرفت، به سال پایانی دولت اصلاحات (سال ۱۳۸۳) برمی گردد و در نهایت دولت ...

۲ صفحات ۲

تیتراهای امروز Titles

در معاملات روز چهارشنبه شاخص کل بورس دوباره در مسیر صعودی قرار گرفت

۵ صفحات ۲

افزایش میانگین ۲۷ درصدی در نرخ جدید عوارض آزادراهی

۱۵ صفحات ۲

افزایش چشمگیر بهای خودروهای لوکس

۱۰ صفحات ۲

قطعه سازان در سطح جهانی نگران آینده خود هستند

آینده نامشخص تامین کنندگان قطعات پیشران با برقی سازی

۶ صفحات ۲

Magnetic IATF 16949 : 2016 ISO 9001 : 2015 www.locomobil.ir

فیلتر لوکومیل، محافظ اتومبیل

LOCO Mobil

سفر به قطر با بلیط جام جهانی

مدیران خودرو

ایکس ۲۲ پرو • ایکس ۵۵ پرو

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.

www.mvmco.ir مدیران خودرو... ایده آل



از بوگاتی دیو تنها ۵۰ دستگاه ساخته شد و از آنجا که همه آن‌ها خیلی سریع فروخته شدند، هم‌اکنون تنها راه برای داشتن این خودرو مراجعه به بازار دست دوم است. با این حال، در این بازار خرید یک دیو هرگز ارزان تمام نخواهد شد.

در حال حاضر، یک دستگاه دیو در دوی برای فروش گذاشته شده که به لطف روکش آبی رنگ بیرونی خود از دیگر نمونه‌ها متمایز است. در نگاه اول شاید فکر کنید این خودرو صرفاً با رنگ آبی منحصر به فردی رنگ آمیزی شده است ولی اگر کمی دقیق‌تر شوید، خواهید فهمید کل بخش بیرونی

این هابیرکار با فیبر کربن آبی رنگ پوشیده شده است. هر چند حرفی در مورد هزینه اعمال این روکش فیبر کربنی دیو زده نشده است اما گمان می‌رود هزینه چنین کاری شش رقمی باشد. رنگ‌هایی با بره‌های آبی و نقره‌ای که از پشت آن‌ها کالیبرهای ترمز مشکی رنگ قابل مشاهده هستند نیز مکمل این نمای بیرونی منحصر به فردند. به گفته فروشنده، این دیو صفر کیلومتر بوده و هرگز با آن رانندگی نشده است. قیمت این بوگاتی خاص ۳۷.۵ میلیون در هم معادل ۱۰.۲ میلیون دلار اعلام شده که تقریباً دو برابر قیمت کارخانه‌ای دیو است.



بازار آزاد قیمت «دیو» را دو برابر کرد

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تارا با برند «ایکو» به روسیه می‌رود، نه برند «لادا»!

مهدی خطیبی: ۲۸ هزار دستگاه خودرو تارا طی سال جاری و سال آینده در روسیه عرضه خواهد شد که ۳ هزار دستگاه آن تا پایان امسال به این کشور فروخته خواهد شد



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

ایران خودرو در حالی از پروژه TF21 به‌عنوان دومین محصول جدید خود در سال ۱۴۰۱ رونمایی کرد که به نظر می‌رسد این شرکت عزم خود را برای صادرات آن را هم جزم کرده است. این محصول که در نیمه نخست سال آینده به تولید انبوه رسیده و با بازار عرضه خواهد شد، خودرویی با طراحی صفر تا صد داخلی است و جایگزین محصول TF21 ایران خودرو خواهد شد. با عرضه این محصول و چند محصول دیگر، برخی از خودروهای ایران خودرو که توانایی پاس کردن استانداردهای ۸۵ گانه را ندارند، از رده خارج می‌شوند. اما در حاشیه این مراسم رونمایی مدیرعامل ایران خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» در خصوص پروژه مشترک تولید محصول تارا در روسیه توضیحاتی ارائه داد و این خبر را که قرار است تارا با برند «لادا» در روسیه عرضه شود، کاملاً تکذیب کرد. همچنین مهدی خطیبی از فروش بیش از ۲۸ هزار دستگاه خودرو تارا در روسیه طی سال جاری و سال آینده خبر داد. سید مهدی اسلام‌پناه، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران نیز در خصوص ضرب‌الاجل اجرای استانداردها به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «مهلت تعیین شده برای اجرای استانداردهای ۸۵ گانه به پایان رسیده است و خودروسازان از این نظر در وقت‌های اضافه هستند.»

واردات چراغ خاموش بنزین؟

نخستین بار که موضوع کنترل مصرف بنزین در دستور کار دولت قرار گرفت، به سال پایانی دولت اصلاحات (سال ۱۳۸۳) برمی‌گردد و در نهایت دولت بعد در سال ۱۳۸۶ سهمیه‌بندی بنزین را آغاز کرد. پس از فرازونشیب‌های بسیار، سهمیه‌بندی بنزین در سال ۹۸ دوباره اجرایی و به کاهش ۲۵ میلیون لیتری مصرف سوخت منجر شد. با مازادی که برای تولید این فرآورده نفتی به وجود آمد، صادرات بنزین توانست بخشی از نیازهای مالی دولت وقت را تامین کند، ولی این پایان کار نبود. بیژن زنگنه (وزیر وقت) همان روزها گفت نمی‌توان به صادرات بنزین امید بست، زیرا روند مصرفی افزایش خواهد یافت و دوباره باید به فکر واردات بود. در سال ۱۴۰۰ که دولت سیزدهم روی کار آمد، وزیر نفت گفت میزان مصرف بنزین حدود ۹۵ میلیون لیتر در روز است. البته او سال گذشته عنوان کرد اگر کرونا نبود، مصرف بنزین به ۱۲۰ میلیون لیتر در روز هم می‌رسید، در حالی که توان تولید کشور ۱۰۶ میلیون لیتر است. اما آمارهای رسمی از سوی شرکت ملی پالایش و پخش گویای این موضوع است که در شش ماهه نخست امسال، میزان مصرف بنزین به‌طور میانگین ۱۰۵ میلیون لیتر در روز بوده است. یکی از مراکز مهم تحقیقاتی در حوزه انرژی ایران در گزارشی آورده است: «کاهش ۱۱ درصدی تولید بنزین پالایشگاه ستاره در سال گذشته، با توجه به سهم حدود ۴۰ درصدی این پالایشگاه در تولید بنزین کشور، عاملی مهم در کاهش تولید بنزین نسبت به سال‌های اخیر بوده است.» به گفته برخی کارشناسان، افزایش مصرف بنزین طی یک سال گذشته، ایران را دوباره به‌واردکننده بنزین تبدیل کرده است، هر چند اخبار رسمی در این باره منتشر نمی‌شود.

برخی منابع اعلام کردند روند واردات بنزین از برخی کشورهای همسایه به‌ویژه ترکمنستان آغاز شده است. از سوی دیگر برخی پتروشیمی‌ها نیز تولید بنزین را از سر گرفته‌اند تا مبادا کشور دچار محدودیت شود. مدتی قبل هم مدیرعامل اسبق شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفته بود: «پتروشیمی‌ها برای تولید بنزین طراحی نشده‌اند، میزان آروماتیک و ترکیبات حلقوی پتروشیمی‌ها بالا و در حد ۷۰ تا ۸۰ درصد بوده که برای محیط زیست مضر است.» به نظر می‌رسد مسئولان باید به جای ارائه راه‌حل‌های کوتاه‌مدت و گاه زیان‌آور برای سلامت شهروندان و محیط زیست به دنبال راهکارهای اساسی برای تامین بنزین مورد نیاز کشور باشند که آمار مصرف آن، هر روز هم در حال افزایش است. دولت برای تامین بنزین بیشتر، چهار راهکار اصلی دارد. احداث پالایشگاه‌های جدید، تغییر قیمت بنزین برای کاهش مصرف، بهینه‌سازی مصرف از طریق همکاری با خودروسازان و در نهایت واردات بنزین. راهکار اول زمان‌بر و هزینه‌بر است. راهکار دوم با توجه به شرایط اقتصادی این روزها فعلاً در دستور کار نیست و راهکار سوم نیز تاکنون با وجود پیگیری‌ها و وعده‌های بسیار به نقطه مطلوب نرسیده و گویا فعلاً تنها راهکار ممکن، بحث واردات بنزین و البته باز کردن دوباره شیر بنزین پتروشیمی هاست.



علی زرازدوز
عضو شورای سردبیری



انواع
لنت ترمز و
قطعات اصطکاکی
را از ما بخواهید

www.jahantormoz.com



فروش می‌رسد. هنوز نمی‌دانیم آیا فردی تمایل خواهد داشت پشت فرمان این مرسدس SL بخت برگشته بنشیند یا خیر! ظاهر SL رودستر شرکت Sbarro با رنگ صورتی روشن خود به شدت برجسته است. طراحی منحصر به فرد این خودرو با نمای جلو شروع می‌شود که دارای اسپلتری خاص، جلو پنجره صورتی و کاپوتی یسف‌دار با ورودی‌های بزرگ و عناصر نقره‌ای است. تغییرات مرسدس بنز SL کمیاتی مورد بحث در بخش جانبی نیز ادامه داشته و این شرکت با نازل‌های جدید و رکاب‌های متمایز با عناصر کرومی را در نظر می‌گیرد.

شرکت سوئیس Sbarro در سال‌های گذشته برخی محصولات عجیب و خبرساز را تولید کرده بود. حالا این محصول جدید که بر پایه مرسدس بنز SL مدل ۱۹۹۲ شکل گرفته، می‌تواند یکی از متمایزترین و عجیب‌ترین محصولاتش در تاریخ شرکت باشد. حتی یک سانتی‌متر از بدنه این SL نیز به عنوان خودرو و استاندارد قابل‌شناسایی نیست و اگر هدف Sbarro از دستکاری این خودرو تولید محصولی متمایز باشد قطعاً در رسیدن به هدف خود موفق بوده است.

این خودرو در اوکراین پلاک شده و در حال حاضر توسط شرکت ریکاردو به



سلیقه عجیب در اعمال تغییرات «بنز SL»



محصول تارا با برند ایران خودرو در روسیه تولید می‌شود

مهدی خطیبی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو

باشد که هیچ عیب و بهانه‌ای نداشته باشد. باید متناسب با قیمت و سگمنتی این خودرو تولید شود. تاکید ما این است که استانداردهای ۸۵ گانه به دقت اجرا شود.

قیمت محصول پروژه TF21 چندان بالا نیست. اما در حال حاضر نمی‌توان قیمت دقیقی برای آن اعلام کرد. زیرا جزو خودروهای رده پایین قیمتی در شرکت ایران خودرو خواهد بود. این محصول اقتصادی و اختصاصی ایران خودرو است. برنامه ما این است این محصول را که استانداردهای روز دنیا را پاس می‌کند، به کشورهای دیگر صادر کنیم. کشورهایی مانند ونزوئلا، روسیه و حتی کشورهای حاشیه خلیج فارس و شمال آفریقا در اهداف صادراتی ما قرار دارند. همکاری ما با روسیه بسیار خوب پیش می‌رود و در حوزه خودروهای تجاری و سنگین پیشرفت بیشتری هم داشته‌ایم. برای صادرات تارا هم تمام توافقات انجام شده و طرف روسی ما هم به دنبال اخذ استاندارد ده‌است. برای خودروهای تجاری و محصول آتامان قرارداد فروش یک‌هزار دستگاه را طی یک سال داریم.

ضمن این که تا پایان امسال ۳ هزار دستگاه خودرو تارا به روسیه فروخته خواهد شد و طی یک سال بعد هم ۲۵ هزار دستگاه از این محصول در بازار روسیه به فروش خواهد رسید. فکر و ایده همکاری مشترک در حوزه خودرو با روسیه از طرف ما بود. اعتقاد داریم برای حضور بهتر و موثرتر در کشور روسیه با توجه به شرایط موجود، بهترین نوع همکاری این است که تولید مشترک خودرو را در دستور کار قرار دهیم.

روس‌ها هم استقبال خوبی از این مساله کرده‌اند، اما به نظر من آن‌ها باید یک مقدار سرعت‌شان بیشتر از این باشد. این که گفته می‌شود محصول ما در روسیه با برند لادا عرضه می‌شود را تکذیب می‌کنم. این صحبتی است که برخی رسانه‌ها مطرح کرده‌اند و چنین موضعی مطرح نیست. این محصول با برند ایران خودرو (تارا) عرضه می‌شود.

در ایران خودرو به احترام توأم با حرکت کردن رسیدیم و به آن عمل می‌کنیم. از ابتدا که وارد گروه صنعتی ایران خودرو شدیم، دیدگاه انتقادی داشتیم. به لحاظ کیفی مردم از رضایت نداشتند و از روز اول به دنبال ارتقای کیفی محصولات بودیم. ۲۷۹ پروژه کیفی در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت در ایران خودرو تعریف شده است. این پروژه‌ها شامل پیش از مونتاژ، حین مونتاژ و بعد از تحویل بوده است. اما موضوع بسیار مهمی که ما کمک کرده، سیاست تولید عبور مستقیم است. از پایان اردیبهشت‌ماه امسال ایران خودرو با تولید خودروهای ناقص برای همیشه خداحافظی کردیم و صد در صد تولیداتمان کامل است. این مساله به ما کمک بسیاری کرده و سبب کاهش ۲۵ درصدی نمره منفی کیفیت تولید خودروها شده است.

همچنین در کاهش هزینه‌ها و شناخت گلوگاه‌های شبکه تامین کمک کرد. از ابتدای امسال تا امروز ۳۳۲ هزار دستگاه خودرو کامل در ایران خودرو تولید شده که ۱۰۸ هزار دستگاه بیشتر از مدت مشابه پارسل است. حدود ۳۳۰ هزار دستگاه خودرو هم تحویل مشتریان داده‌ایم که نسبت به سال گذشته ۴۰ درصد رشد را نشان می‌دهد. این پروژه به اتفاق صدها پروژه کیفی دیگر به ما کمک کرده است. بررسی‌هایی که شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران انجام داده و بررسی‌هایی که CRM، ایساکو و سایر شرکت‌ها خودمان انجام داده‌اند، نشان از آن دارد که در مسیر رشد قرار گرفته‌ایم. هر چند از آن که می‌خواهیم به آن برسیم، عقب هستیم.

همچنین به نظر من کیفیت مسیر بی‌پایانی است که نباید از آن غافل شد. همچنین تعداد عیب و عیوب موجود در خودروها طی این مدت به نصف کاهش پیدا کرده و از ۴.۸ به حدود ۲.۴ رسیده است. برنامه‌ریزی ما این است که تا پایان سال به حدود ۱.۴ برسد. در خصوص محصولات جدید نیز باید بگویم که ما یک خط میان خودروهای قدیمی و خودروهای جدید کشیده‌ایم و از این به بعد سعی ما بر این است محصولات صددرصد در تراز جهانی و خودرویی

خودروسازان برای اجرای استانداردها در اوقات اضافه هستند!

سید مهدی اسلام‌پناه، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

انتظار دولت، سازمان ملی استاندارد و ارکان تصمیم‌گیرنده در این زنجیره این است که خودروسازان داخلی حق الناس و رضایت مردم را تحصیل کنند که یک امر اخلاقی و قانونی و شرعی است. در تولید محصولات مختلف به منظور مصرف داخلی و صادرات، باید کلاس و شأن ایران و ایرانی حفظ شود که یک الزام است. این تولیدات، شرف کشور است و باید در کلاس کیفی مردم ایران باشد و شاهد تحقق رضایت مشتریان در انتهای زنجیره باشیم. تاکیدات نظام‌های استاندارد ملی به موضوع خودرو و سایر محصولات صنعتی و خدماتی، یک مطالبه ملی است و امروز این تاکیدات حاکمیتی در ارتقای کیفیت محصولات ایرانی سبب شده تا شاهد بروز و ظهور محصولات جدید در کشور باشیم. این سازمان همچنان وظیفه دارد به نظام کیفیت و استاندارد خودروها وجود داشته باشد، به حمایت از تولید، صنعت و معدن در کشور نظر دارد تا عامل انگیزشی برای این سرمایه‌ها در کشور باشد، اما در عین حال باید نظام ارزیابی کیفی خودرو به صورت کامل در تولیدات دیده شود. کیفیت مسئولیت بنگاه است و بنگاه باید مسئولیت اجتماعی، اخلاقی و قانونی را متقبل شود. در خصوص استانداردهایی که تولیدکنندگان خودرو برای تولیدات داخلی خود باید رعایت کنند، پیش‌تر مواضع خود را صریح و روشن اعلام کرده‌ایم و محکم در جهت احقاق حقوق مردم ایستاده‌ایم. برای خودروسازان ضرب‌الاجل تعیین شده است و در حال حاضر آن‌ها در وقت‌های اضافه به دنبال اجرای استانداردهای ۸۵ گانه هستند و رونمایی از این محصول و سایر محصولات در راستای اجرای همین استانداردها بوده است. این که یاد در پیش گرفتن این سیاست، تیراژ تولید مدنظر امسال خودروسازان محقق می‌شود یا خیر، بحث دیگری است. اما مطلع هستیم خودروسازان و همه تلاش خود را به منظور ارتقای کیفی تولیدات به کار بسته‌اند. در این پروژه سعی شده است؛ حرکت تحولی طراحی، ساخت و صنعتی‌سازی در دستور کار باشد و امیدواریم این خودرو با پاس کردن الزامات کارخانه‌ای و استانداردهای ۸۵ گانه بتواند زمینه‌ساز جبران عقب‌ماندگی‌های گذشته و تامین رضایت مشتریان را فراهم کند. تاکید مدیرعامل ایران خودرو نیز ناظر بر ادای حق الناس، جبران عقب‌ماندگی‌ها و تامین رضایت مشتریان است. این جریان مهندسی و نگاه جدید، نوآورانه و خلاقانه به تولید می‌تواند اتفاقات جدیدی در صنعت خودرو کشور رقم بزند. همه تلاش نظام استاندارد و تایید صلاحیت کشور نیز با فشاری بر اقدامات کیفی و مطالبه کیفیت موثر است تا ارتقای تولیدات داخلی رقم بخورد. سازمان ملی استاندارد ایران در راستای ارتقای تولیدات کشور در حوزه‌های صنعتی، غیرصنعتی، صنایع غذایی و خدمات محکم‌تر از همیشه ایستاده است و امیدواریم با مطالبه همگانی و ملی این حرکت تسهیل و تسریع شود. در این مسیر حرکتی، جریان صنعتی کشور نیز کاملاً همراه بوده و فصل الخطاب قانونی تنظیم‌گری این موضوع نیز با سازمان ملی استاندارد ایران است. این که گفته می‌شود برخی از خودروهای وارداتی که استانداردها را پاس نمی‌کنند، مورد تایید ما نیست، هنوز که خودرویی وارد کشور نشده است. اما در هر صورت خودروهایی اجازه واردات به کشور را خواهند یافت که به‌طور حتم بتوانند استانداردهای ۸۵ گانه مدنظر این سازمان را پاس کنند.

BEHTAM QUANTIC SL 10W40

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

PRO TEC Engine Oil ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

...because it works!

www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir



بهره می برد. 4M50 نسخه کیت در قوای محرکه هیچ تغییری را تجربه نکرده و مشابه نمونه استاندارد است اما در بامو 1602 مدل 1972 پیشترانه درون سوز اصلی جای خود را به قوای محرکه الکتریکی داده است ولی بامو جزئیاتی در مورد این موتور جدید منتشر نکرده است. 1602 به منظور اشاره به گذشته الکتریکی بامو انتخاب شده است زیرا این اولین خودرو تاریخ بامو بود که به قوای محرکه الکتریکی مجهز شد. در آن سال ها، بامو دو دستگاه از نسخه الکتریکی 1602 را به عنوان خودرو فیلم برداری به المپیک 1972 مونیخ فرستاد.

بامو برای دومین بار با برند مد کیت (Kith) همکاری و دو خودرو بسیار خاص تولید کرده است. خودرو اول یک 4M50 بسیار تولید محدود و دومی یک 1602 اصلاح شده مدل 1972 است. از 4M50 تنها هفت دستگاه ساخته می شود و یکی از آنها در حراجی به فروش می رسد. هر هفت دستگاه این خودرو با سبز تیره کیت رنگ آمیزی خواهند شد. اولین بار است که بامو یکی از رنگ های رسمی خود را با یک برند همکار نام گذاری می کند؛ اما علاوه بر این رنگ خاص، 4M50 محصول همکاری بامو و کیت از ویژگی های انحصاری دیگری هم



نتیجه دومین همکاری «بامو» و «کیت»

در شهریور ماه سال جاری محقق شد:

رکوردزنی سایپا در خروج خودرو از ادارات تحویل گروه

رکورد خروج خودرو از ادارات تحویل سایپا پس از دو سال با تحویل 44 هزار دستگاه طی شهریور ماه سال 1401 شکست



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

مدیر توزیع محصولات گروه خودرو سازی سایپا گفت: «گروه خودرو سازی سایپا با هدف تسریع و تسهیل در ارسال و تحویل خودرو های تخصصی یافته دارای پلاک انتظامی به مشتریان بر اساس برنامه ریزی مناسب، موفق به شکستن رکورد خروج خودرو از ادارات تحویل پس از دو سال به تعداد 44 هزار دستگاه طی شهریور ماه سال 1401 شد.» رضا شجعی ضمن اعلام این خبر گفت: «با توجه به افزایش تولید در ماه های گذشته و با برنامه ریزی های صورت گرفته، ارسال به موقع و همچنین افزایش ظرفیت خروج و تحویل خودرو ها به مشتریان در دستور کار قرار گرفته است.» وی با بیان این که علاوه بر ارسال خودرو ها به نمایندگی های سراسر کشور، طرح افزایش ظرفیت تحویل خودرو به صورت حضوری نیز در دستور کار قرار گرفته و بر همین اساس مراکز تحویل حضوری مشتریان، در تمامی سایت های تولیدی (سایپا، سایپا-سیترن، زامیاد و پارس خودرو) در ایام هفته آماده پذیرش و ارائه خدمات به مشتریان حضوری هستند.»

از ابتدا افزایش تولید محصولات را در دستور کار خود قرار داد و با برنامه ریزی منسجم و دقیق توانست در مدت 8 ماه، تولید محصولات را کاملاً هدفمند افزایش دهد، به نحوی که در انتهای مرداد ماه سال جاری تولید این گروه خودرو ساز به 171 هزار دستگاه رسید که این تعداد نسبت به مدت مشابه سال گذشته در سال 1400 با تولید 168 هزار خودرو رشد بسیار مناسبی داشته است و این افزایش تولید در حالی رقم خورد که محصولات قدیمی و پرتیراژ این گروه چون تیا، تبا 2 و ساینا بدون برنامه ریزی قبلی از سبد محصولات خارج شد. علاوه بر این تیم مدیریتی، از ابتدای هدایت گروه سایپا رویکرد تولید اقتصادی را به عنوان یکی از اصلی ترین برنامه های خود قرار داد و بر همین اساس افزایش 40 درصدی تولید محصولات اقتصادی نسبت به مدت مشابه سال گذشته از دیگر دستاوردهای گروه سایپا در این مدت است. در همین مدت تولید روزانه خودرو از هزار و 57 دستگاه در بهمن ماه 1400 به هزار و 822 دستگاه در مرداد ماه 1401 رسید و رشد 73 درصدی را به همراه داشت. از دیگر برنامه های مورد نظر گروه سایپا در سال جاری تولید خودرو کامل بود. در گذشته خودرو ها به صورت ناقص تولید و در پارکینگ ها

نوربالا

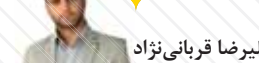
علاوه بر ارسال خودرو ها به نمایندگی های سراسر کشور، طرح افزایش ظرفیت تحویل حضوری نیز در دستور کار قرار گرفته و بر همین اساس، بیشترین تعداد خودرو از ابتدای شروع این طرح به میزان 6 هزار و 500 دستگاه از طریق مراکز تحویل حضوری به مشتریان تحویل داده شده است

تحویل حضوری 6 هزار و 500 دستگاه به مشتریان اشجعی اظهار کرد: «مشتریان گروه خودرو سازی سایپا می توانند در صورت تمایل با هماهنگی نمایندگی محل ثبت نام خود، ضمن اطلاع از محل خودرو و همچنین تخصیص و تحویل پلاک از سوی پلیس راهور ناجا با همراه داشتن مدارک شناسایی معتبر نسبت به مراجعه و تحویل حضوری خودرو اقدام کنند.» وی تصریح کرد: «در طرح یاد شده، هزینه حمل خودرو متناسب با محل شهر ثبت نام مشتری و مطابق ضوابط شرکت سایپا، پس از تحویل خودرو محاسبه و به حساب ثبت نام کننده خودرو مسترد می شود.» بنابراین گزارش، در شهریور ماه سال جاری علاوه بر ثبت رکورد خروج خودرو، بیشترین تعداد خودرو تحویل حضوری از ابتدای شروع این طرح به میزان 6 هزار و 500 دستگاه نیز به مشتریان از طریق مراکز تحویل حضوری در گروه انجام شده است.

افزایش عرضه و تحویل در پرتو شد تولید گروه خودرو سازی سایپا با حضور تیم مدیریتی جدید

پیگیری يك موضوع

Follow Up



علیرضا قربانی نژاد

کارشناس صنعت خودرو

کاهش قیمت خودرو محقق نشد، افزایش نرخ از بیخ گوشمان گذشت

با وجود وعده های کارشناسان وزارت صمت، قیمت محصولات خودرو سازها نه تنها پایین نیامد بلکه افزایش قیمت نیز از بیخ گوش متقاضیان گذشت. تولید بالاتر نرفته است و اعداد و ارقام این را نشان می دهد. معاون حمل و نقل وزارت صمت اعلام کرد نسبت به پار سال 283 در صد تولید تجاری بالاتر رفته و در 6 ماهه اول امسال 400 هزار خودرو شده است. در حالی که دولت قول یک میلیون و 600 هزار خودرو را داده بود. در ادامه علیرضا قربانی نژاد، کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود پیرامون این موضوع می پردازد.

وعده ها برای کاهش قیمت خودرو چه تأثیری بر بازار خودرو داشته اند؟

وعده ها از ابتدا هم نادرست بودند. در جایی که تورم رسمی دولت 40 درصد است و حقوق ها 57 درصد بالا رفت، چه انتظاری باید داشت؟ از سوی دیگر، یک سری از کارها را هم نکردند. برای مثال، قرار بود از 420 تومانی را کامل حذف کنند، اما دیدیم که مبنای محاسبه تعرفه را تغییر ندادند. این یعنی قیمت از این هم بالاتر می رفتند. در واقع وعده ها از اول اشتباه بودند. یعنی در فضایی که 40 درصد تورم داریم، خود به خود قیمت خودرو بالا می رود پس این که ادعا کنید 15 درصد قیمت خودرو پایین می آید، کاملاً اشتباه است.

چرا مسئولان وزارت صمت نتوانستند به وعده هایی که به نظر عملیاتی می آمد جامه عمل بپوشانند؟

نکته کلیدی این است کل وعده هایی که دادند، اشتباه بود. بین وعده های مطرح شده و تصمیمات اجرایی آنها تناقض وجود دارد. همچنین خیلی از آن شرایط محیطی که مورد انتظار نبود نیز رخ نداد. به عنوان مثال، قرار بود تا شب عید برجام نهایی شود. در رابطه با 7 میلیارد دلار پول کره جنوبی، حداقل دوبر تاکنون گفته اند که آزاد شده است. این یعنی وزیر صمت و حتی رئیس جمهور در حیطه هایی که در اختیارشان نبوده، وعده دادند. از سوی دیگر، وزیر صمت در حیطه اختیارات خود هم یک سری وعده های متناقض داده است.

مسئولان وزارت صمت عنوان می کنند رابطه با کیفیت خودرو های تولید داخل پیشرفت هایی داشته ایم. به نظر شما چه میزان کیفیت محصولات خودرو سازان ارتقا پیدا کرده است؟

کیفیت را همه حس می کنیم بنابراین لازم نیست درباره آن صحبت کنیم.

نگاه

View



روح اله ابو جعفری

مشاور وزیر اقتصاد

خودروسازان قطعات تولید شرکت های دانش بنیان را نمی خردند

در حالی که در صنعت خودرو به شدت نیاز به قطعاتی مانند ECU داریم اما در حال حاضر ایران خودرو و سایپا به دلایل مختلف از جمله نرخ ارز یا خرید خارجی این قطعات از این محصولات استقبال نمی کنند.

تشخیص اینکه چه شرکتی دانش بنیان است و کدام شرکت نیست بر عهده مرکز شرکت های دانش بنیان است و دبیر خانه آن در معاونت علمی ریاست جمهوری تشکیل شده و دستگاه های مختلف در این مرکز عضو و نماینده دارند. اما اگر بهترین قانون هم وضع شود امکان سوء استفاده وجود دارد. از این رو نکته ای که در قانون دیده شده، این است که عملاً بر چسب دانش بنیانی به شرکت ها نمی زنیم که تا پایان عمر دانش بنیان محسوب شوند. عمر گواهی دانش بنیانی هر شرکت تنها دو سال است و بعد از آن منقضی خواهد شد و پس از انقضای فرآیند بررسی و ارزیابی دانش بنیان شدن را باید طی کند. البته این مدت زمان به صورت محدود در نظر گرفته شده که جلوی سوء استفاده گرفته شود.

از سوی دیگر اینکه چه شرکت هایی مشمول تسهیلات و معافیت های مرتبط با شرکت های دانش بنیان می شوند نیز مشخص شده و شرکتی که دانش فنی و محصولی را تولید می کند، مشمول این حمایت ها است. در واقع این شرکت ها به واسطه محصولی که تولید می کنند با عنوان دانش بنیان تعریف می شوند. وقتی گفته می شود یک شرکت دانش بنیان است لزوماً تمام آن شرکت را دانش بنیان نمی دانیم، ممکن است از چند محصول این شرکت یک یا دو محصول آن دانش بنیان باشد و به واسطه تولید آن محصول شامل حمایت های تعریف شده از شرکت های دانش بنیان شود.

معاونت علمی ریاست جمهوری گواهی نامه دانش بنیان را ارائه می دهد و این شرکت مالی از جمله تسهیلات و معافیت ها مانند دانش بنیان مشمول یکسری حمایت های مالی از جمله تسهیلات و معافیت ها مانند صندوق 3 هزار میلیارد تومانی است و در قانون جهش تولید دانش بنیان 2 هزار میلیارد تومان دیگر به آن اضافه شده است. البته علاوه بر این صندوق، نظام بانکی هم حمایت هایی از تولیدات و شرکت های دانش بنیان دارد. برخی از این شرکت های دانش بنیان در دهه 70 تاسیس شده اند اما از آنجا که محصولات آنها که تولید می کنند به تایید معاونت علمی ریاست جمهوری می رسد، دانش بنیان هم شده اند.

نگهداری می شد که این نوع تولید علاوه بر کاهش کیفیت، هزینه های هنگفتی را به سایپا تحمیل می کرد و از همین رو تولید خودرو به صورت کامل در دستور کار گرفت و افزایش 90 درصدی نرخ عبور مستقیم در گروه سایپا از 10 درصد در دی ماه 1400 به صد درصد در مرداد ماه 1401 رسید به نحوی که از ابتدای مرداد ماه سال جاری تمام محصولات تولید شده به صورت کامل بوده و این روند با افزایش 131 درصدی تولید خودرو به صورت کامل نسبت به مدت مشابه سال گذشته در این ایام به دست آمده است. علاوه بر این تکمیل خودرو های ناقص موجود در پارکینگ ها نیز همزمان با تولید کامل محصولات انجام شد و 80 هزار خودرو ناقص موجود در پارکینگ ها در بهمن ماه سال گذشته با گذشت 6 ماه و در انتهای تیر ماه به صفر رسید.

توسعه محصول به موازات افزایش تولید سایپا در حوزه تولید محصولات جدید و پیشرفته، تولید محصول شاهین اتوماتیک و آریا را در نیمه دوم 1401 دنبال می کند. همچنین برنامه ریزی برای تولید خودرو اقتصادی و جایگزین خودرو پراید در دستور کار قرار دارد و به منظور کمک به حمل و نقل عمومی نیز وزن جدید در نیمه دوم سال 1401 و وانت جدید زاگرس در سال جاری تولید خواهد شد. در حوزه خودرو های تجاری سنگین نیز گروه خودرو سازی سایپا عرضه دو محصول جدید فوتون و دانگ فنگ را برای سال جاری در دستور کار دارد. همچنین راهبری پروژه های محصولات جدید اطلس، سهپند و خودرو اقتصادی M44 که برگرفته از خودرو سیتروئن C3 است، در دست اقدام قرار دارد که در سال 1402 عرضه خواهند شد. وانت جدید 251 و خودرو P90 در سال 1402 و خودرو SP0 نیز در سال 1404 به بازار عرضه می شوند. سایپا در حوزه توسعه قوای محرکه هم برنامه بسیار مدونی را در دستور کار خود قرار داده و تولید سه موتور 16IME15 و M24+ را برای پایان سال 1401 در نظر گرفته که تاکنون بیشتر مراحل تولید این سه موتور چون تست ها و آزمون های نهایی انجام شده است و مراحل پایانی را می گذرانند. علاوه بر این سایپا در این مدت به منظور تولید و عرضه محصولات جدید و به روز، مذاکراتی را با شرکای خارجی خود شروع کرده که خوشبختانه توانسته است در این مورد هم توافقاتی را حاصل کند و در آینده ای نزدیک و با ایجاد شرایط مناسب، قطعاً محصولات جدیدی در گروه سایپا تولید خواهد شد.

زاپاس

Spare Tire

اسقاط فرسوده ها انگیزه می خواهد



این روند باید سالانه حدود 250 هزار دستگاه اسقاط شود و ای در عمل اتفاق نیفتاد.» گودرزی با اشاره به افزایش تعداد مراکز اسقاط به 220 مرکز بر لزوم ایجاد اشتیاق در تحویل دستگاه های فرسوده تأکید و تصریح کرد: «یک درصد قیمت خودرو بر اساس شمارگان تولید و قیمت مصوب دولتی حدود 2 میلیون و 950 هزار تومان می شود که اگر ضرب در چهار

صنعت خودرو در خرداد ماه امسال افزود: «بر اساس این قانون باید به ازای تولید هر چهار خودرو، یک وسیله نقلیه (اعم از موتورسیکلت، کامیون، سواری) اسقاط شود اما با وجود مصوبه سال 88 هیات وزیران، خودرو سازان اسقاطی نداشته اند و خود را ملزم به انجام این قانون نمی دانند. مقرر شده بود سالانه حدود یک میلیون و 200 تا یک میلیون و 400 هزار دستگاه تولید شود اما با

رئیس کار گروه خودرویی اتحادیه صنایع اسقاط و بازیافت کشور با تأکید بر ضرورت افزایش انگیزه صاحبان خودرو برای تحویل خودرو فرسوده گفت: «این امر جز با واقعی شدن قیمت خودرو فرسوده محقق نخواهد شد بنابراین لازم است با اضافه کردن مبلغی به قیمت فعلی، خودرو های فرسوده را نوسازی کرد.» محمدحسین گودرزی با اشاره به ابلاغ قانون ساماندهی

شود 11 میلیون و 800 هزار تومان خواهد شد، این عدد انگیزه لازم را برای صاحب خودرو فرسوده ایجاد نمی کند؛ این در حالی است که صاحبان خودرو های فرسوده جزو اقشار ضعیف جامعه هستند و تنها با واقعی شدن قیمت خودرو فرسوده این انگیزه ایجاد می شود. البته دولت پیشنهاد یک درصد را مطرح کرده که در صورت تصویب، باید اسقاط را فراموش کرد.»



توان ۵۰۰ اسب بخاری به کمک موتورهای برقی برای «موتانگ ۶۷»

اگر ایده تولید یک خودرو الکتریکی با ظاهر کلاسیک را دوست دارید؛ شاید شلارز ۱۶۷ ایده آل شما باشد. در نگاه اول با یک فورد موستانگ فست بک ۱۹۶۷ روبه‌رو هستیم اما زیر بدنه تر و تو این خودرو قوای محرکه الکتریکی و چهار چرخ محرک قرار دارد. همچنین در کابین نیز یک نمایشگر بزرگ دیده می‌شود. اولین بار اوایل سال جاری میلادی بود شلارز ۱۶۷ را دیدیم اما کمپانی سازنده حالا اطلاعات بیشتری از آن منتشر کرده است. باتری ۶۲ کیلووات ساعتی این خودرو با چهار پیش‌ران الکتریکی مستقل همکاری دارد. قدرت مجموع این پیش‌ران‌ها به

۵۳۶ اسب بخار و گشتاور آن ۱۵۱۸ نیوتون متر می‌رسد. همچنین شلارز می‌گوید این موستانگ الکتریکی در ۲.۹۹ ثانیه می‌تواند از سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت دست یابد. حداکثر سرعت خودرو مورد بحث نیز به ۲۴۱ کیلومتر در ساعت است. برخلاف بدنه کلاسیک و جذاب، کابین شلارز ۱۶۷ مدرن تر شده و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی پیش جشمان راننده اطلاعات ضروری را نشان می‌دهد. نکته جالب اینکه خودرو مورد بحث در لندن ساخته می‌شود و تنها ۴۹۹ دستگاه از آن با قیمت ۳۵۰ هزار پوند معادل ۳۹۱ هزار دلار تولید خواهد شد.



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در معاملات روز چهارشنبه

شاخص کل بورس دوباره در مسیر صعودی قرار گرفت

شاخص کل بورس روز سه‌شنبه با ۱,۴۵۲ واحد افزایش تا رقم یک میلیون و ۳۱۲ هزار واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۱۷۲۱ واحد افزایش یافت و به رقم ۳۷۷ هزار و ۹۴۳ واحد رسید. از سوی دیگر دیروز در این بازار ۲۰۰ هزار معامله به ارزش ۲۷ هزار و ۹۹۸ میلیارد ریال انجام شد. همچنین نمادهای پالایش نفت اصفهان، پالایش نفت بندرعباس و پالایش نفت تهران نسبت به سایر

نمادها بیشترین تاثیر مثبت و در مقابل فولاد مبارک اصفهان، معدنی صنعتی چادرملو و معدنی صنعتی گلگهر نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص کل بورس گذاشتند. دیروز سرمایه شاخص فرابورس ۵۳ واحد افزایش یافت و به رقم ۱۷ هزار و ۸۵۲ واحد رسید. در این بازار ۱۵۵ هزار معامله به ارزش ۳۸ هزار و ۷۸ میلیارد ریال انجام شد.

اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	تغییر ارزش
سایبا	۱,۷۱۶	۰.۵۹	▲
ایران خودرو	۱,۹۰۹	۰.۰۵	▲
ایران خودرو دیزل	۲,۰۹۴	-۱.۵۱	▼
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۹۵۴	۱.۳۷	▲
زامیاد	۱۰,۱۷۰	۱.۱۹	▲
سایبا دیزل	۱۰,۱۷۰	-۲.۱۲	▼
سرمایه‌گذاری رنا	۴,۷۱۲	۱.۷۱	▲
گروه بهمن	۱,۴۰۵	۰.۲۱	▲
محورسازان ایران خودرو	۱۲,۲۹۰	۴.۷۷	▲
راداتور ایران	۴,۳۳۹	۰.۰۷	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۹۴۰	۰.۶۵	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۲,۳۱۰	۴.۲۷	▲
مهر کام پارس	۱,۷۰۶	۴.۲۲	▲
چرخشگر	۱۷,۵۷۰	۵.۹۷	▲
بهمن دیزل	۵۰,۶۰۰	-۱.۱۷	▼
نیرو محرکه	۳,۶۲۲	۰.۷۵	▲
کمک‌فرا ایندامین	۱۴,۳۵۰	۱.۸۶	▲
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۳۰,۲۰۰	-۲.۶۵	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۰,۱۵۰	۱.۱۵	▲
کرمان خودرو	۲,۹۱۷	-	-
ایرکا پارت صنعت	۲,۱۶۷	۰.۴۲	▲
سایبا آذین	۱,۹۱۴	۴.۷۶	▲
مالیبل سایبا	۲۴,۹۰۰	۱.۴۳	▲
صنایع تولیدی استاد ایران	۴,۱۰۹	-۰.۰۵	▼
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۴,۶۰۸	-۰.۳۲	▼
تولید محور خودرو	۳,۳۴۴	۰.۶۷	▲
لنت ترمز ایران	۲۳,۱۰۰	۳.۴۹	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۰۳۰	۰.۳۳	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۷,۲۰۰	۱.۶۹	▲
فترسازی خاور	۶,۷۷۰	-۰.۱۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۳۸۴	۴.۳۸	▲
فترسازی زر	۳,۰۰۰	۰.۸۴	▲
سازه پوشش	۲,۰۵۹	-۰.۲۴	▼
لیزینگ ایران و شرق	۳,۳۲۱	-۵.۱۱	▼
بهمن لیزینگ	۱,۹۰۳	۳.۰۳	▲
لیزینگ ایرانیان	۲,۷۸۶	۱.۰۵	▲
لیزینگ رایان سایبا	۱,۲۴۷	۲.۳	▲
لیزینگ آریا دانا	۱۴,۴۳۰	۲.۹۲	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۳,۳۶۷	۰.۱۴	▲
لیزینگ کار آفرین	۹,۲۷۰	۱.۹۸	▲
لیزینگ رازی	۲۱,۸۵۰	-	-
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۸۵۰	۰.۱۸	▲
لیزینگ پارسین	۳,۱۰۶	۰.۰۶	▲
واسپاری ملت	۲,۹۷۸	-۰.۸۷	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۴۷۹	-۰.۲۸	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۷,۰۵۰	۱.۶۱	▲
حمل‌ونقل پتروشیمی	۳۲,۳۵۰	-۱.۱۹	▼
حمل‌ونقل خلیج فارس	۱۲,۴۹۰	۲.۷۱	▲
ریل سیر کوثر	۱۷,۷۵۰	۲.۳۱	▲
ریل‌پرداز سیر	۲,۲۵۰	۳.۳۷	▲
تایدواتر خاورمیانه	۴,۶۵۷	-	-
حمل‌ونقل ریلی پارسین	۳۵,۵۰۰	۰.۲۸	▲
کشتیرانی خط دریاندر	۲۵,۳۵۰	-۰.۲	▼

۱,۰۷۱
تومان
قیمت هر سهم

۲۰ لیر
تیرتیر
معدل

۵۲,۰۰۰
تومان
قیمت هر سهم

مقایسه VS

فولادساز ایرانی در مقابل فولادساز ترکیه‌ای

«فولاد هرمزگان جنوب» که با نماد «هرمز» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۸۷ افتتاح شد و اکنون عمدتاً فولادهای کربنی برای کاربرد رول و ورق به صورت نورد گرم و سرد تولید می‌کند. روز گذشته قیمت هر سهم نماد «هرمز» به ۱,۰۷۱ تومان رسید. در مقام مقایسه، شرکت فولاد «اردمیر» (Erdemir) قرار دارد و یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان فولاد در ترکیه است. قیمت هر سهم «اردمیر» در بورس استانبول، هم اکنون حدود ۲۰ لیر (تیرتیر ۵۲ هزار تومان) است. هر دو شرکت، در تولید قطعات فولادی مورد نیاز صنایع دو کشور، از جمله صنعت خودرو فعالیت دارند.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

۱۴۸ میلیارد تومان

میزان معامله سهام

۵۷۰ میلیون سهم

ارزش معاملات گروه خودرویی در روز دوشنبه بیستم و بیستم مهرماه بالغ بر ۱۵۲ میلیارد تومان و ۵۲۷ میلیون سهم شد.

کدال نگر

«کمک‌فرا ایندامین» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه، مبلغ ۹۶۱ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خکمک» در این دوره نسبت به ماه قبل ۶۶.۳۶ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته با ۶۴.۷ درصد رشد روبه‌رو شده است.

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه «بیمه‌اتکایی ایرانیان» مبلغ ۲۴۵.۴ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۷۸ میلیارد تومان به‌عنوان خسارت پرداختی داشته است.

«لیزینگ پارسین» در دوره یک‌ماهه منتهی به پایان شهریورماه، مبلغ ۱۶.۷ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته، البته درآمد نماد «ولپارس» در این دوره نسبت به ماه قبل ۵۶.۷ درصد افزایش یافته است.

نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «خفارس»

نمودار تکنیکالی «حمل‌ونقل خلیج فارس» نشان‌دهنده آن است که نماد «خفارس» بعد از لمس قله قیمتی خود در شهریورماه ۱۴۰۱ در قیمت ۱,۲۸۰ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می‌شود.



۹۵۸,۵
میلیارد تومان

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «موتورسازان تراکتورسازی ایران» ۹۵۸,۵ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «خموتور» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۴۲۱,۳ میلیارد تومان بوده که ۱۲۸ درصد افزایش یافته است.

۷۲%

رشد درآمد

«لیزینگ خودرو و غدیر» در یک‌ماهه منتهی به پایان شهریورماه، ۵.۷ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته، همچنین درآمد نماد «ولغدیر» در این دوره نسبت به ماه قبل ۷۲ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته ۷۲.۷۸ درصد بارش روبه‌رو بوده است.

۱۷۱

درآمد ۶ ماهه

از ابتدای سال مالی تا ۳۱ شهریورماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «لنت ترمز ایران» ۹۵ میلیارد تومان شده، البته جمع درآمدهای نماد «لنت» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۶۶,۴ میلیارد تومان بوده که ۴۳ درصد افزایش یافته است.

تراز مثبت

«بیمه تعاون» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه مبلغ ۱۷۸ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۵۵,۹ میلیارد تومان به‌عنوان خسارت پرداختی داشته، البته نماد «تعاون» در این دوره تراز مثبت ۱۲۲,۱ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.

و گوشی‌های هوشمند از سیستم‌های مدیریت باتری (BMS) پیشرفته سود می‌برند تا چرخه زندگی‌شان را افزایش دهند. در ایالات متحده خودرو ساز بر اساس قانون فدرال موظف است باتری خودرو را تا ۸ سال یا ۱۰۰ هزار مایل (۱۶۰ هزار کیلومتر) گارانتی کند. بسیاری از متخصصان این حوزه معتقدند که باتری‌ها از حد تعیین شده توسط متخصصان آمریکا بیشتر دوام خواهند آورد. البته باید توجه داشته باشید که گارانتی این محصولات در برابر خرابی آن‌ها انجام می‌شود که مقوله‌ای جدا از افت ظرفیت آن است. در واقع افت ظرفیت که امری طبیعی و غیر قابل جلوگیری محسوب می‌شود، تا حد معینی به عنوان بخشی از گارانتی این محصولات به‌شمار نمی‌رود.

جدا از بحث واقع‌گرایانه افت ظرفیت باتری در گذر زمان، بسیاری از افراد معتقدند برای دوری از این دردسر نباید به‌سراغ خرید خودروهای برقی رفت. پست‌ها و مقاله‌های بسیاری هم به‌ضعف عملکرد باتری‌ها در گذر زمان اشاره کرده‌اند که گواهی بر این مطلب است که با بلااستفاده شدن این محصولات، نمی‌توان آن‌ها را باز یافت کرد. اما مدیر بازاریابی شرکت نیسان در انگلستان به‌مقابله با این نظرات رفته که در بسیاری از موارد به‌اشکال احساسی و حتی غیر منطقی بیان می‌شوند. «کارتون رید» در مقاله‌ای که اخیراً در مجله فوربز منتشر کرده است به‌باتری ماشین‌های برقی می‌پردازد و اشاره می‌کند که این محصولات برخلاف باتری لپ‌تاب

نگرانی از بابت آینده خودروهای برقی



نگرانی نمایشگاه‌داران از همکاری بین سونی و هوندا



نماینده‌گی‌های هوندا در سرتاسر ایالات متحده می‌توانند که از برنامه‌های مشترک هوندا و سونی برای فروش خودروهای الکتریکی در این کشور محروم شوند. این دو شرکت اخیراً تأیید کردند که نخستین خودرو الکتریکی خود را تا سال ۲۰۲۴ در ایالات متحده به‌فروش خواهند رساند و افزودند که قصد دارند مدل فروش صرفاً آنلاین را پیاده‌سازی کنند. این موضوع سبب ایجاد سوالاتی در بین فروشندگان هوندا و آکورا در مورد نحوه گنجاندن آن‌ها در این مدل فروش و نحوه تحویل و سرویس خودروها شده است. برای این بنسنتاک، مدیر شرکت پاراگون هوندا و پاراگون آکورا که در شهر کوئینز نیویورک نماینده‌گی خودرو ساز ژاپنی را در اختیار دارد به «تونیوز» گفت: «این مسائل قطعاً نگران‌کننده هستند و بهترین مسیر، همراهی با فروشندگان است.» از سوی دیگر مای ناگادوم، سخنگوی جوینت‌ونچر سونی هوندایمیلیتی بیان کرده که بسیاری از جزئیات این طرح هنوز نهایی نشده و نیازمند بررسی بیشتر است و افزود که این مجموعه احتمال فروش از طریق نماینده‌گی‌ها را رد نکرده است. همچنین او خاطر نشان کرد که مشتریان بدون فرآیند خدمات پس از فروش فعلی احساس ناراحتی می‌کنند.

افتخار آفرینی راننده‌های ایرانی در مسابقات رالی ترکیه



صابر خسروی به‌عنوان راننده و حامد مجد به‌عنوان نقشه‌خوان در تیم فورد کاسترول ترکیه موفق شدند مسیر ۴۰۰ کیلومتری مسابقه را در ۲ روز طی کنند و بهترین زمان را در کلاس خود به‌ثبت برسانند. مرحله آخر این مسابقات شنبه و یکشنبه در از میر بر گزار خواهد شد. اتومبیل شرکت‌کنندگان ایرانی در این مسابقه فورد فیستا با موتور ۲ سیلندر و حجم ۱۰۰۰ سی‌سی با قدرت ۱۵۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۰۰ نیوتون‌متر است که با توجه به وزن حدود یک تن ماشین از چابکی خوبی برخوردار است. مدیر تیم فورد کاسترول به‌عهده سردار بوستانچی بوده و قبلاً هم بوستانچی‌ها (پدر و پسر) در این سری از مسابقات حضور داشته و افتخاراتی هم در کارنامه خود دارند. مسابقات فیستا کاپ ترکیه در جاده‌های آسفالت و خاکی برگزار می‌شود. برای رانندگی در جاده‌های آسفالت دمای تیر و همچنین ریسینگ لاین از فاکتورهای مهم محسوب می‌شود. اینجا جا دارد از فدراسیون محترم موتورسواری و اتومبیلرانی کشور درخواست کنیم بیشتر به‌رشته‌هایی بپردازد که جنبه مسابقات بین‌المللی نظیر رالی دارد که علاوه‌بر افتخار آفرینی در سطح بین‌المللی بتوانند از پتانسیل بالای کشور عزیزمان برای میزبانی مسابقات جهانی هم استفاده کنند.

قطعه‌سازان در سطح جهانی نگران آینده خود هستند

آینده نامشخص تامین‌کنندگان قطعات پیش‌رانه با برقی‌سازی

خود هستند، به‌احتمال زیاد به‌جای این که از طراحی‌های مجدد کامل استفاده کنند، جزئیات را تغییر می‌دهند. مارک ویکیفیلد، مدیر بخش صنعت خودرو و AlixPartners در این باره گفت: «برخی از خودروهای می‌توانند از نوعی خوشبوکننده برخوردار شوند که حدود ۱۰۰ میلیون دلار هزینه دارد. مدل‌های کاملاً جدید معمولاً یک میلیارد دلار یا بیشتر قیمت دارند و موسسه BofA Global Research اخیراً در گزارش خود پیش‌بینی کرده تا سال ۲۰۲۴، بازار ایالات متحده حدود ۱۲۵ مدل خودرو و الکتریکی مختلف برای فروش و تعداد مساوی خودروهای احتراق داخلی خواهد داشت. اگر خودرو سازان برای مدل‌های سنتی خود هزینه کمتری کنند، این خودروها در نهایت می‌توانند برای مصرف‌کنندگانی که توانایی خرید خودروهای برقی را ندارند یا دسترسی زیادی به زیرساخت‌های شارژ ندارند، به‌گزینه‌ای مناسب برای خرید تبدیل شوند. این مساله همچنین می‌تواند برای خودرو سازان و تامین‌کنندگان آن‌ها با کاهش حجم فروش تا حدی مفید به‌نظر برسد. AlixPartners تخمین می‌زند که تا سال ۲۰۳۰، ۷۰ میلیارد دلار برای سازندگان بزرگ و تامین‌کنندگان ردیف یک هزینه کند تا منابع جدید قطعات خودروهای احتراق داخلی را تامین کنند یا به‌فروشندگان کمک کند تا از این انتقال جان سالم به‌در ببرند.

کاهش حاشیه‌سود

با افزایش حجم فروش خودروهای برقی، حاشیه‌سود نیز باید بهتر شود. تسلا ثابت کرده است که خودروهای برقی در صورت فروش در تعداد زیادی می‌توانند درآمد قابل قبولی داشته باشند. این در حالی است که حاشیه‌سود خودروهای درون‌سوز ممکن است با حجم کمتر چندان چشمگیر نباشد؛ اما جان مورفی، تحلیلگر BofA بیان کرده که سرمایه‌گذاری کمتر به‌حفظ سود کمک می‌کند. بنابراین تمام این تغییرات دینامیک می‌تواند علاوه‌بر مصرف‌کنندگان را به خودروهای الکتریکی افزایش دهد. اما بحث سرمایه‌گذاری در مورد وسایل نقلیه درون‌سوز همچنان مطرح است و این مدل خودروها تغییرات ظاهری کمتری دریافت می‌کنند و به‌همین دلیل جذابیت کمتری خواهند داشت. حقیقت این است که مشتریان با نگاه به‌ظاهر تازه، شتاب سریع‌تر و سواری نرم‌تر خودروهای برقی جدید سراغ کیف پول خود برای خرید می‌روند.



سرمایه‌خود را دو برابر کنند، این سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی به‌قیمت منفی شدن هزینه‌های توسعه برای وسایل نقلیه درون‌سوز جدید و باز طراحی شده تمام می‌شود. در این میان جنرال‌موتورز اعلام کرده که قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ تمام برقی شود و سایر شرکت‌ها می‌گویند ۲۰۴۰ مصرف‌کنندگان تنها تا ۱۵ یا ۲۰ سال دیگر می‌توانند یک وسیله‌نقلیه جدید بنزین‌سوز خریداری کنند.

وقتی درون‌سوزها قدیمی می‌شوند

اگر مدل‌هایی که با سوخت کار می‌کنند در آینده نزدیک در دسترس باشند، اما بیشتر سرمایه‌گذاری روی خودروهای برقی باشد، فروشندگان خودروه در سال‌های آینده مجموعه‌ای از قطعات قدیمی را خواهند فروخت. برای شروع، خودرو سازان برای تقویت پیش‌رانه‌های خود در پیش‌رانه و اجزایی که چرخ‌ها را به‌حرکت درمی‌آورند، سرمایه‌گذاری نخواهند کرد و موتورها و گیربکس‌ها به‌طرز وحشتناکی قدیمی می‌شوند؛ زیرا خودرو سازان اکنون می‌توانند نقطه‌ای را ببینند که در آن به‌طور کامل این نوع موتورها را کنار می‌گذارند. تغییرات در پیش‌رانه‌ها به‌دلایل کارایی و رعایت قوانین آلاینده‌گی سخت‌تر انجام می‌شود؛ نه این که خودروها سریع‌تر می‌توانند در شسولند. از لحاظ طراحی نیز پیش‌رانه‌های جدید می‌توانند در صندلی عقب قرار بگیرند. از آن جایی که خودرو سازان شاهد کاهش فروش مدل‌های دورن‌سوز



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تامین‌کنندگان قطعات خودرو در اروپا به‌ویژه آن‌هایی که برای موتورهای درون‌سوز قطعات تولید می‌کنند، با یک بحران هویتی مواجه هستند؛ زیرا این قاره برای تغییر به‌سمت خودروهای برقی در حال آماده شدن است. از آن جا که خودروهای برقی هنوز به‌تمام ظرفیت فروش خود دست نیافته‌اند، در شرایط فعلی تامین‌کنندگان در موقعیتی گرفتار شده‌اند که نیاز به سرمایه‌گذاری هنگفت با هدف تامین تجهیزات جدید برای تولید خودروهای برقی دارند و در عین حال با کاهش درآمد به‌دلیل افت فروش خودروهای معمولی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. به‌عنوان مثال در مورد «EVTec Aluminium» به‌عنوان تامین‌کننده قطعات موتور جگوار-لندروور که با دو کارخانه در بریتانیا سرمایه‌گذاری میلیون پوندی در ماشین‌الات برای تولید قطعات موتورهای دیزلی کرده بود (چراکه دیزل سوخت غالب در اروپا در دهه گذشته بود) شاهد آن هستیم که این سرمایه‌گذاری تنها ابزارهای خاموش و خسارت‌های هنگفتی را به‌همراه داشته است. زیرا اتحادیه اروپا پس از رسوایی «دیزل‌گیت» فولکس‌واگن از سوخت دیزل و به‌طور کلی پیش‌رانه‌های درون‌سوز دور شد. اکنون تمرکز روی خودروهای الکتریکی است و بسیاری از کشورهای اتحادیه اروپا در نظر دارند تا سال ۲۰۳۵ ساخت موتورهای احتراقی را به‌طور کامل ممنوع کنند. با وجود این که EVTEC توانست زنده بماند، اما این شرایط توسط یک گروه سرمایه‌گذار به‌مدیریت دیوید رابرتز ایجاد شد که اقدام به‌تصاحب این شرکت کرد، چراکه احساس می‌کرد سرمایه‌گذاری در این مجموعه «بدون پشتوانه نیست». در واقع توانایی این شرکت در تولید قطعات پیچیده آلومینیومی مطمئناً سبب جذب مشتری از سوی تولیدکنندگانی خواهد شد که به‌دنبال قطعات خودروهای برقی هستند. به‌گزارش «رویترز» شرکت‌های دیگری مانند تامین‌کننده پیش‌رانه‌های آلمانی با نام «Vitesco Technol» و «ogles Group AG» به‌دنبال تغییر تمرکز خود از موتورهای درون‌سوز روی خودروهای الکتریکی هستند و انتظار دارند تا سال ۲۰۳۰ تا ۷۰ درصد بازار خودرو را به‌خود اختصاص

خبر News

اتهام کلاهبرداری بر گردن بنیانگذار نیکولا

ترور میلتنون، بنیانگذار و مدیر عامل سابق نیکولا به‌دلیل فریب دادن سرمایه‌گذاران شرکت خودروهای الکتریکی در مورد تجارت و فناوری آن به‌سهم‌فتره کلاهبرداری متهم و در نهایت مجرم شناخته شد. در مجموع او در یک فقره کلاهبرداری اوراق بهادار و دو فقره کلاهبرداری از نوع دیگر مجرم شناخته شد. البته او به‌اتهام کلاهبرداری از اوراق بهادار تبرئه شد. تعیین حکم برای او روز ۲۷ ژانویه تعیین شده و در صورت تأیید شدن اتهام او حداقل با ۲۰ سال زندان مواجه است. میلتنون سال گذشته توسط هیات منصفه فدرال به‌این اتهامات متهم شد و دادستان‌ها به‌دروغ‌های ادعایی متعددی از جمله بسیاری از آن‌ها در تویتر، در مصاحبه‌های پادکست و سایر رسانه‌ها اشاره کردند.



NIKOLA

دادستان‌ها ادعا کردند که او در تلاش برای افزایش سهام سازنده خودروهای برقی، در مورد «تقریباً تمام جنبه‌های تجارت» دروغ گفته است. کمیسیون SEC در سال ۲۰۲۰ پس از آن که هیندنبورگ رسچ علناً نیکولا را به‌همراه کردن مردم در مورد وضعیت نیمه‌الکتریکی محصول نیکولا وان متهم کرد، تحقیقات درباره او آغاز شد. در حالی که این شرکت ویدیویی منتشر کرده بود که ادعا می‌کرد آن‌ها را «در حال حرکت در جاده‌ای با سرعت بالا» نشان می‌دهد، هیندنبورگ اعلام کرده بود و انت آن‌ها در واقع «به‌بالای تپه‌ای در یک مسیر دورافتاده از جاده یدک‌کش شده و به‌سادگی از آن قلم گرفته شده است.» این شرکت در نهایت ۱۲۵ میلیون دلار برای تسویه اتهامات مدنی با SEC در سال ۲۰۲۱ پرداخت کرد.

در طول محاکمه، وکیل مدافع میلتنون استدلال کرد که این ویدیو صرفاً «جلوه‌های ویژه» است و «مطمئناً استفاده از جلوه‌های ویژه جرم نیست». اما دادستان‌ها چندین ادعای نادرست دیگر از سوی میلتنون که در تویتر بسیار فعال بود را مطرح کردند. به‌گزارش «تایمز» دادستان‌ها گفتند که میلتنون درباره بستن «قراردادهای الزام‌آور با شرکت‌های حمل‌ونقل» که در واقع رزرو وسایل نقلیه قابل لغو است، دروغ گفته است.

پلیس فدرال پیگیر پرونده ایلان ماسک در جریان تویتر شد

حالا این شرکت خواستار دسترسی به این اسناد شده است. گفتنی است تویتر در واقع این درخواست را پیش از به‌توقیف افتادن دادگاه از سال کرده بود. این شبکه اجتماعی خواستار پایان پنهانکاری‌های طرف مقابل شده بود و می‌خواست به‌تمام اسناد مربوط به این قرارداد دسترسی پیدا کند. تویتر می‌گوید تیم ایلان ماسک از ارائه این اسناد خودداری کرده؛ چراکه نمی‌خواهد جایگاه خود را در دادگاه متزلزل تر کند. کمیسیون بورس و اوراق بهادار در تاریخ ۲۷ دسامبر تویتری گفته بود تا زمانی که مدیر عامل تویتر تخمین مربوط به اکانتهای اسیم را اثبات نکند، این معامله قابل انجام نیست. این کمیسیون همچنین در حال تحقیق درباره اظهار خرید ۹.۲ درصد از سهام تویتر توسط ماسک بود که خبر آن پیش از معامله نهایی آن‌ها منتشر شد.

تویتر می‌گوید ایلان ماسک به‌خاطر اقداماتش در زمینه خرید تویتر تحت‌بازرسی فدرال قرار گرفته است. این خبر که در قالب نامه‌ای به‌دادگاه منتشر شده، جزئیات خاصی درباره تحقیقات و موضوع آن‌ها ارائه نمی‌کند؛ اما به‌خودی‌خود حائز اهمیت است. تویتر در این نامه که برای قاضی «کاتلین مک‌کورمیک» از دادگاه کیفری ایالت دلاور ارسال شده، خواهان دریافت اطلاعات بیشتر درباره این تحقیقات شده است. این شرکت می‌گوید شرکت حقوقی ماسک در تاریخ ۲۳ اردیبهشت ایمیلی را برای کمیسیون بورس و اوراق بهادار فرستاده که در کمیسیون تجارت فدرال مطرح شده است؛ با این حال جزئیات بیشتری در این زمینه در دسترس نیست. تویتر مدعی است که مدیر عامل تسلا مکاتبات زیادی با این نهاد داشته و





تانتو، مکعب ۱۰ هزار دلاری!

تانتو نام محصولی از برند دایهاتسو است که در کلاس خودروهای کی قرار می‌گیرد. نسل اول تانتو سال ۲۰۰۳ روانه بازار شد و تا ۲۰۰۷ روی خط تولید قرار داشت. نسل دوم تا ۲۰۱۲ و نسل چهارم تا ۲۰۱۹ تولید شدند. از سال ۲۰۱۹ تاکنون تانتو همچنان در نسل پنجم توسعه یافته و جزو پر فروش ترین محصولات خودرویی بازار زاین بوده است. در بخش پیش‌سراجه تانتو از نمونه ۶۵۰ سی‌سی ۳ سیلندر تنفس طبیعی و همچنین توربوشارژ استفاده می‌شود که خروجی تریم پایه ۵۲

تانتو نام محصولی از برند دایهاتسو است که در کلاس خودروهای کی قرار می‌گیرد. نسل اول تانتو سال ۲۰۰۳ روانه بازار شد و تا ۲۰۰۷ روی خط تولید قرار داشت. نسل دوم تا ۲۰۱۲ و نسل چهارم تا ۲۰۱۹ تولید شدند. از سال ۲۰۱۹ تاکنون تانتو همچنان در نسل پنجم توسعه یافته و جزو پر فروش ترین محصولات خودرویی بازار زاین بوده است. در بخش پیش‌سراجه تانتو از نمونه ۶۵۰ سی‌سی ۳ سیلندر تنفس طبیعی و همچنین توربوشارژ استفاده می‌شود که خروجی تریم پایه ۵۲

برق‌ن
EV

پولستار برنامه‌ای برای تولید مدل‌های کوچک ندارد

توماس اینگنلات، مدیرعامل پولستار تایید کرده است که در آینده نزدیک خودرو الکتریکی کوچکتری از این برند وجود نخواهد داشت. پولستار ۲ نخستین خودرو تمام‌الکتریکی این برند، در آینده کوچک‌ترین گزینه در خط تولید باقی خواهد ماند. پولستار به‌طور رسمی سایر مدل‌های آینده از جمله پولستار ۴، ۳ و ۵ را تایید کرده است. اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، تا سال ۲۰۲۶ پولستار ۶ مدل در دسترس خواهد داشت. اگر چه تنها ۵ مدل کاملاً الکتریکی خواهند بود. پولستار یک با تولید محدود، یک خودرو هیبرید-پلاگین است و بر اساس چندین عکس جاسوسی به‌نظر می‌رسد پولستار ۲ در حال تغییر چهره است. این برند به‌تازگی از پولستار ۳ مدل ۲۰۲۳ رونمایی کرده است که یک شاسی‌بلند الکتریکی است. گفته می‌شود پولستار ۴ یک کراس‌اوور کوچک‌تر و مدل ۵ یک مدل تورینگ بزرگ برای رقابت با تسلا مدل S و پورشه تایکان است. پولستار ۶ هم یک رودستر کانور تیبل است.

رونمایی
ShowRoom

اعلام قیمت میتسویشی مدل ۲۰۲۳

پس از اعلام رونمایی میتسویشی اولتندر هیبرید-پلاگین مدل ۲۰۲۳، شرکت میتسویشی آمریکا شش مدل تمام‌الکتریکی را موجود در ایالات متحده را به همراه جزئیات منتشر کرد. میتسویشی اولتندر هیبرید-پلاگین مدل ۲۰۲۳ نسخه کاملاً جدیدی از پیش‌سراجه برقی هیبرید-پلاگین این خودروساز را دریافت می‌کند که دارای قدرت و گشتاور بیشتر، برد تمام‌الکتریکی بیشتر، آخرین نسخه کنترل سوپر سیستم چهار چرخ محرک و صندلی استاندارد هفت‌سر نشین است. اولتندر هیبرید-پلاگین تا ۳۸ مایل (۶۱ کیلومتر) برد تمام‌الکتریکی و تا ۴۲۰ مایل (۶۷۵ کیلومتر) برد کلی را ارائه می‌دهد. میتسویشی می‌گوید این تنها خودرو هیبرید-پلاگین موجود در بازار است که قابلیت شارژ سریع DC برای تریم‌های SEL و بالاتر دارد که می‌تواند بسته به تریم ۲۰ کیلووات-ساعتی را ظرف ۳۸ دقیقه تا ۸۰ درصد پر کند. پیش‌سراجه دو موتور چهار چرخ محرک شامل یک موتور بنزینی و یک موتور الکتریکی جلویی است که چرخ‌های جلو را به حرکت درمی‌آورد.

چینی
Chinese

بی‌وای دی و کسب ۵ ستاره ایمنی!

بی‌وای دی اتو ۳ (در چین معروف به یوان‌پلاس) در دور اخیر تست‌های ایمنی یورو NCAP قبل از عرضه در بازار اروپا در اواخر سال جاری، همه را شگفت‌زده کرده است. این کراس‌اوور-شاسی‌بلند چینی با نتایج بسیار خوب محافظت از سر نشینان (۹۱ درصد برای بزرگسالان و ۸۹ درصد برای کودکان) و امتیاز ایمنی مناسب ۷۴ درصد، ۵ ستاره برتر دریافت کرد. یورو NCAP خاطر نشان کرد خودرو برقی مقرون به‌صرفه در تست‌های تصادف یورو NCAP عملکرد خوبی دارد و مجهز به آخرین فناوری ADAS است. اکنون باید انتظار داشته باشیم که دو مدل بزرگ‌تر دیگر (هان و تانگ) که برای عرضه در چندین کشور اروپایی نیز آماده شده‌اند هم بتوانند حداکثر نتایج را به دست آورند. قیمت بی‌وای دی اتو ۳ در آلمان از حدود ۳۸ هزار یورو (۳۷ هزار دلار، شامل مالیات بر ارزش افزوده) شروع می‌شود و حدود ۴۲۰ کیلومتر (۲۶۱ مایل) را با استفاده از باتری تیغه‌ای ۶۰.۴۸ کیلووات-ساعتی (LFP) پیمایش دارد.

افزایش قیمت خودرو با وجود کاهش نرخ ارز
سمند EF7 دو گانه در بازار ۲۳ میلیون تومان گران شد!



افزایش بهای خودرو در روز گذشته هم‌زمان با کاهش نرخ ارز و بازگشت آن به کانال ۳۲ هزار تومان متوقف نشد و همچنان به روند صعودی خود در بازار ادامه داد. این افزایش قیمت در حالی اتفاق افتاد که اغلب خودروها در گروه‌های داخلی، چینی، خارجی پرمیوم و خارجی لوکس در بازار تغییر قیمت را تجربه کردند. روند صعودی بهای برخی خودروها در روز گذشته تا حدی محسوس بود که برخی فروشندگان خودرو نیز از این تغییر قیمت در بازار خودرو متعجب شدند. افزایش بهایی که در روز گذشته سبب شد سمند EF7 دو گانه بار شد ۲۳ میلیون تومانی ر کوردا افزایش قیمت در میان خودروهای داخلی را جابه‌جا کند و ۴۶۰ میلیون تومان در بازار معامله شود؛ رشد قیمت بی‌سابقه‌ای که شاید در میان خودروهای داخلی، سالی یک بار رخ دهد. اما در حالی با این رشد قیمت در بازار خودرو مواجهیم که در بازار ارز اوضاع به گونه دیگری بوده و نرخ آن کاهش یافته است. در این میان برخی مدل‌های داخلی در حالی با رشد قیمت تا ۲۳ میلیون تومانی همراه بودند که برخی دیگر افت بهای ۵ تا ۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. این در حالی است که علاوه بر سمند EF7 دو گانه که افزایش قیمت ۲۳ میلیون تومانی را تجربه کرد، پژو پارس TU5 موتور جدید و پژو پارس دو گانه نیز ۴۳۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. همچنین در این میان بهای رانا پلاس نیز ۵ میلیون تومان کاهش به ۳۲۰ میلیون تومان رسید تا بیشترین افت بهار در میان خودروهای داخلی داشته باشد. خودروهای چینی نیز در بازار روز گذشته با افزایش ۳ تا ۱۰ میلیون تومانی قیمت همراه بودند. جایی که ارزش دیگنیتی با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی (تیپ ۱) پنج نفره با ۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۲۵ میلیون تومان، هایما S5 جدید با ۵ میلیون تومان افزایش به ۸۶۵ میلیون تومان، جک S5 نیوفیس با ۵ میلیون تومان افزایش به ۶۰ میلیون تومان، جک S5 موتور ۲۰۰۰ با ۵ میلیون تومان افزایش به ۹۵۵ میلیون تومان و جک S3 با ۳ میلیون تومان افزایش به ۷۵۸ میلیون تومان رسید. همچنین در خودروهای خارجی پرمیوم نیز شاهد رشد بهای ۵ و ۱۰ میلیون تومانی در مدل خودرو بودیم. جایی که هیوندای سانتافه با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان، کیا سراتو ۲۰۰۰ مونتاژ با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، هیوندای الانترا با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۶۵ میلیون تومان، مزدا ۳ با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان و سیترون C3 با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۶۵ میلیون تومان معامله شد. همان‌طور که به آن اشاره کردیم، روز گذشته با توجه به روند نزولی نرخ ارز شاهد افزایش قیمت اغلب خودروها بودیم. دلار در بازار روز سه‌شنبه با ۲۲ هزار و ۷۵۰ تومان کار خود را آغاز کرد و پس از آن که در یک روند نزولی ارزش آن به ۳۲ هزار و ۶۶۰ تومان رسید، دوباره با قرار گرفتن در مسیر رشد، به جایگاه ۳۲ هزار و ۷۵۰ تومان رسید و در نهایت با قیمت ۳۲ هزار و ۷۳۰ تومان به کار خود پایان داد.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
چینی			
جک J4	۵۱۰	۰	
جک S3	۷۵۸	۳	▲
جک S5 موتور ۲۰۰۰	۹۵۵	۵	▲
جک S5 نیوفیس (1.5L)	۱ میلیارد و ۶۰۰	۵	▲
کی‌ام‌سی T8	۱ میلیارد و ۱۷۵	۰	
تیگو 71E	۱ میلیارد و ۱۴۵	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت	۱ میلیارد و ۳۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو پرمیوم	۱ میلیارد و ۸۶۰	۰	
دیگنیتی	۱ میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▲
فیدلیتی (تیپ ۱) ۵ نفره	۱ میلیارد و ۲۲۵	۵	▲
فیدلیتی (تیپ ۲) ۷ نفره	۱ میلیارد و ۲۶۰	۰	
هایما S5 جدید	۸۶۵	۵	▲
هایما S7 پلاس	۹۷۰	۰	
لاماری ایما	۱ میلیارد و ۵۳۰	۰	
خارجی پرمیوم			
هیوندای اکسلنت	۱ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هیوندای i20	۱ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای المنترا	۱ میلیارد و ۸۶۵	۵	▲
هیوندای سانتافه	۳ میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▲
هیوندای آزرا	۳ میلیارد و ۷۸۰	۰	
کیا اسپورتیج GT لاین	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا پتیمه‌هیبرید	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
مزدا ۳	۱ میلیارد و ۴۹۰	۵	▲
کیا سراتو ۲۰۰۰ مونتاژ	۱ میلیارد و ۲۵۰	۱۰	▲
سیترون C3	۱ میلیارد و ۳۶۵	۵	▲
سوزوکی ویتارا	۱ میلیارد و ۷۵۰	۰	
خارجی لوکس			
بامو 740Li فول	۱۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
بامو 530i	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لکسوس RX200fsport توربو فول	۸ میلیارد و ۸۵۰	۰	
لکسوس NX300 هیبرید	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷۰	▲
فولکس تیگوان	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
فولکس پاسات	۳ میلیارد و ۶۳۰	۰	
ولوو XC90	۱۰ میلیارد	۰	
مرسدس بنز E200	۹ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۲۰۷	۱	▲
پراید ۱۳۱	۱۸۶	۰	
پراید ۱۳۲	۱۸۱	۰	
پراید ۱۵۱ آپشنال	۱۷۷	۰	
تیبا صندوقدار	۱۹۷	۲	▼
تیبا ۲	۲۰۵	۲	▼
ساینا	۲۰۹	۰	
کوییک	۲۱۰	۱	▲
نیسان آپشنال	۳۴۶	۱	▲
پژو 405GLX	۳۰۴	۰	
پژو 405GLX دو گانه	۳۱۳	۰	
پژو 405SLX	۳۴۳	۰	
پارس سال XU7	۳۳۵	۰	
پژو پارس TU5	۴۰۰	۵	▲
پارس TU5 سفارشی	۴۵۴	۱۰	▲
پژو پارس دو گانه	۴۳۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول	۴۰۸	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما	۴۲۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما تومات	۶۱۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ سقف‌قرمز MC	۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۱۰	۳	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۳۶۵	۰	
پژو ۲۰۶ صندوقدار	۳۵۷	۱	▲
رانا پلاس	۳۳۰	۵	▼
رانا پلاس سقف‌شیشه	۳۴۹	۳	▲
سمند LX	۳۲۰	۴	▲
سمند EF7	۳۴۶	۳	▼
سمند EF7 دو گانه	۴۶۰	۲۳	▲
سورن پلاس	۳۶۳	۲	▲
دان معمولی با کروم	۴۰۸	۲	▼
دنا پلاس	۴۴۶	۱	▲
دنا پلاس توربو	۴۸۳	۰	
دنا پلاس توربو تومات	۵۲۶	۶	▲
تارا دنده‌ای	۴۴۴	۰	
تارا تومات	۵۹۷	۳	▼
وانتا آریسان	۲۵۱	۱	▲



که او خودرو را تراند. در حقیقت زمانی که وودراف خودرو را خریداری کرده محل ویژه نصب پلاک روی تویوتا وجود نداشته است. پس از بردن GR86 به خانه، وودراف سریعا پیشرانه ۲.۴ لیتری بوکسوری را با نمونه JZ-GE متعلق به سدان لکسوس IS300 تعویض می کند. او حتی خودرو را برای چند کیلومتر با پیشرانه اصلی و استاندارد نرانده است. این پیشرانه JZ-GE تغییر چندانی نداشته و وودراف در نصب آن روی GR86 به تلاش زیادی نیاز نداشته است. البته برخی تنظیمات برای گیربکس مورد نیاز بوده، اما فضای کافی برای پیشرانه وجود دارد. صحبت از گیربکس شد و باید گفت از گیربکس دستی سری W تویوتا که در سوپرا به کار رفته، استفاده کرده است.

اگر بخواهیم یکی از مشهورترین و محبوبترین پیشرانه های دنیا را نام ببریم، قطعاً پیشرانه JZ یکی از آن ها خواهد بود. اکثر طرفداران خودروهای اسپرت که به دنبال این پیشرانه هستند، معمولاً خودروهای قدیمی و کارکرده را انتخاب کرده و سپس پیشرانه JZ را روی آن ها نصب می کنند؛ اما خودرویی که در ادامه خواهیم دید داستان متفاوتی دارد؛ زیرا مالک آن یک دستگاه تویوتا GR86 صفر کیلومتر را برای این کار انتخاب کرده است. خودرو مورد بحث تنها ۶ کیلومتر کار کرده است. مالک این تویوتا یعنی جف وودراف می گوید زمان زیادی را برای یافتن GR86 مخصوص این پروژه صرف کرده است. پس از یافتن خودرو مورد نظر، نمایندگی تاکید داشته



کاپوت تویوتا GR86 هم
پیشرانه JZ را المسی کرد

مقایسه مرسدس بنز E250 سدان با CLS500 کار کرده در محدوده ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان

سدان امروزی یادیروزی؟



موتور ۸ سیلندر E250 دو برابر سیلندر داشته و حجم موتور آن نیز ۷،۰ لیتر بیشتر از دو برابر این خودرو است. همین اختلاف فاحش میان موتور دو خودرو سبب شده است CLS500 نزدیک به دو برابر E250 قدرت و گشتاور تولید کند

اینچی با کنترلر، دوربین عقب، دوربین دید در شب، قابلیت پشتیبانی از USB، CD، DVD، MP3، AUX، MP4 و کارت SD، بلوتوث، نمایشگر ۴،۹ اینچی صفحه کیلومتر، مجموع ایربگ ها ۶ عدد، پشت ستری فعال، ورود بدون کلید، استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتوماتیک چهار گانه با دریچه تهویه عقب، کول باکس، صندلی راننده و صندلی سرنشین جلو با تنظیم برقی و مموری، صندلی عقب تاشودو تکه، گرمکن صندلی جلو، سردکن صندلی جلو، ماساژور صندلی جلو، روکش صندلی چرم دیزاین، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، صندوق برقی با جک، ترمیم چوب، ساعت آنالوگ، آینه عقب الکترو کرومینگ، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرمکن، سانروف، پرده برقی عقب، سقف جیر و... است، گوی سبقت راز برادر بزرگ تر خود رده است.

اختلاف از زمین تا آسمان است



همان طور که عدد ۵۰۰ در نام CLS دو برابر عدد ۲۵۰ در نام E کلاس است، از نظر فنی هم دو برابر اختلاف میان اندازه موتور و قدرت تولیدی این دو سدان مرسدس بنز وجود دارد. موتور ۸ سیلندر CLS500 دو برابر E250 سیلندر داشته و حجم موتور آن نیز ۷،۰ لیتر بیشتر از دو برابر این خودرو است. همین اختلاف فاحش میان موتور دو خودرو سبب شده است CLS500 نزدیک به دو برابر E250 قدرت و گشتاور تولید کند.

در بخش شتاب دیگر اختلاف ۲ برابر نبوده و تنها ۲،۲ ثانیه است. البته هر یک ثانیه در دنیای خودروهای لوکس و اسپرت یک اختلاف فاحش به حساب می آید و با وجود این که اندازه موتور CLS500 و بازده آن دو برابر رقیب هم قیمتش بوده، اما مصرف سوخت آن حدود ۱،۵ برابر است.

نام و مدل	Benz E250 Sedan 2016	Benz CLS500 2012
نوع پیشرانه	۴ سیلندر ۲،۰ لیتری توربوشارژر	۸ سیلندر ۴،۷ لیتری توربوشارژر
حداکثر قدرت	۲۱۱ اسب بخار	۲۰۸ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۳۵۰ نیوتون متر	۴۰۰ نیوتون متر
نوع گیربکس	۷ سرعته اتوماتیک	۷ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۷،۴ ثانیه	۵،۲ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۵۰ کیلومتر بر ساعت	۲۵۰ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۶،۱ در هر صد کیلومتر	۹،۰ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۴،۸۵۰،۰۰۰ تا ۵،۴۰۰،۰۰۰ تومان	۵،۵۰۰،۰۰۰ تا ۶،۴۰۰،۰۰۰ تومان

E زیباست، اما نه به اندازه CLS

در این که مرسدس بنز E کلاس مورد نظر سدان زیبایی است، شکی نیست؛ اما باید اعتراف کرد که اگر کنار یک دستگاه مرسدس بنز CLS پارک شده باشد، تمام جذابیت های بصری خود را از اسپرت و منحصر به فرد CLS چهره به ابهت تری به آن بخشیده است. CLS های موجود در ایران همگی متعلق به نسخه قبل از فیس لیفت هستند، چرا که فیس لیفت این نسل هم زمان با ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی در سال ۱۴۰۱ ارائه شد. هر چند تغییرات بصری زیادی هم در فیس لیفت این خودرو رخ نداد. اما اجرای فیس لیفت E کلاس کاملاً متفاوت است. تغییرات بصری اعمال شده در فیس لیفت E کلاس مورد نظر به خصوص در نمای جلوی خودرو به قدری زیاد بود که چهره خودرو به طور کلی دگرگون شده بود. فیس لیفت این خودرو در سال ۲۰۱۳ معرفی شد و E کلاس مورد نظر هم از نوع فیس لیفت شده است. با وجود اختلاف زیاد در طراحی نمای بیرونی این دو مرسدس، در بخش کابین طراحی بسیار مشابهی دارند و باید به این نکته اشاره کرد که فضای سر محدودتر سرنشینان عقب در CLS یکی از نکات منفی آن در برابر E کلاس است.

رقابت تنگ تنگ بر سر آپشن

وقتی نام مرسدس به میان بیاید همه انتظار فهرستی پر از امکانات رفاهی را دارند. اما فهرست آپشن کدام یک از این دو مرسدس طولانی تر است؟ مرسدس بنز E250 سدان مورد نظر مادر حالت استاندارد به امکاناتی همچون کروز کنترل، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، رانندگی ۴ حالت شامل اکو، کامفورت، اسپرت و اسپرت پلاس، تعلیق هوشمند، سنسورهای جلو و عقب، سنسورهای باران و فشار باد تایر، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، ترمز پارک برقی، اتوهلد، دی لایت، اتولایت، چراغ مه شکن عقب، چراغ چرخ خشکی، چراغ شور، چراغ جلو LED، نور پردازی داخلی سه حالت، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، روکش چرم، دکمه های کنترلی، پدال شیفتر و حساس به سرعت، نور پردازی داخلی سه حالت، سیستم صوتی با هندزفری و قابلیت تشخیص صدا، مانیتور ۱۷ اینچی با کنترلر، نوبیکشن، هد آپ دیسپلی، دوربین عقب، قابلیت پشتیبانی از USB، MP3، iPod، AUX و کارت حافظه SD، بلوتوث، مجموع ایربگ ها ۹ عدد، دو گانه با دریچه تهویه عقب، کول باکس، صندلی راننده و سرنشین جلو ۱۲ حالت برقی با تنظیم برقی گودی کمر و مموری، صندلی عقب تاشو سه تکه، گرمکن صندلی جلو، سردکن صندلی جلو، ماساژور صندلی جلو، روکش صندلی چرم ناپسا، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، ترمیم چوب، ساعت آنالوگ، آینه عقب الکترو کرومینگ، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرمکن، سانروف و... مجهز است. اما CLS با امکانات بیشتری که شامل کروز کنترل هوشمند، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، تعلیق بادی هوشمند، تنظیم ارتفاع هوشمند، سنسورهای جلو و عقب، سنسورهای باران و فشار باد تایر، رادار نقطه کور، رادار تغییر لاین، رادار تصادف جلو، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل، کمکی واضطراری، ترمز پارک برقی، دی لایت، اتولایت، نور بالای اتوماتیک، ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ های مه شکن جلو و عقب، چراغ چرخ خشکی، چراغ شور، چراغ جلو زنون، چراغ خوش آمدگویی، نور پردازی داخلی، فرمان با نیروی کمکی برقی، روکش چرم، دکمه های کنترلی، ترمیم چوب، مموری، پدال شیفتر و حساس به سرعت، سیستم صوتی هارمن کاردن با ۱۴ اسپیکر ۶۱۰ وات، آمپلی فایر و هندزفری، مانیتور ۷

این روزها با بودجه ۵ میلیارد تومانی اگر قصد خرید یک دستگاه سدان لوکس را دارید، می توانید روی مرسدس بنز E250 سدان، مدل ۲۰۱۶ کار کرده به عنوان



امیر شیر علیوند
ashiraliyand@autoworld.ir

یکی از گزینه ها حساب کنید. البته این تنها سدان سایز متوسط لوکس برند مرسدس نیست که در این محدوده قیمتی قرار دارد و یک گزینه دیگر نیز به نام مرسدس بنز CLS500 مدل ۲۰۱۲ در این بازه قیمتی حضور دارد که بسیار وسوسه انگیز و جذاب تر است. البته باید هم جذاب تر باشد؛ چرا که در حالت عادی قیمت پایه مرسدس بنز CLS حدود ۴۰ درصد گران تر از مرسدس بنز E کلاس بوده؛ اما به دلیل ۴ سال اختلاف سن میان این دو خودرو، قیمتشان در یک محدوده قرار گرفته است. از سسوی دیگر CLS یک سدان اسپرت بوده که از نظر بصری هم به عنوان یک سدان کلاسیک، جذاب تر از E کلاس است. در نهایت باید این نکته را هم افزود که CLS پیش از محدودیت حجم موتور ۲۵۰۰ سی سی وارد کشور شده و مجهز به یک نیروگاه بزرگ ۸ سیلندر است. این در حالی است که E کلاس بعد از این محدودیت و با موتور کوچک ۴ سیلندر در ایران عرضه شده است. در ادامه به بررسی دقیق تر این دو سدان ۵ میلیاردی از مرسدس خواهیم پرداخت تا ببینیم کدام یک مناسب چه کسانی است؟

سدان داریم تا سدان!

هر دو مرسدس مورد نظر مادر این نوشتار خودرو سواری ۴ در صندوق دار سایز متوسط هستند. شاید این سوال برایتان پیش بیاید که خوب، این دو خودرو در یک کلاس قرار می گیرند؟ اگر قرن بیستم بود، پاسخ شما بله بود؛ اما با دو خودرو متعلق به قرن ۲۱ طرف هستیم. در قرن حاضر کلاس بندی خودروها دیگر به صورت سنتی محدود نیستند و پیدایش خودروهایی با طراحی متفاوت و جدید باعث پیدایش کلاس خودرویی جدیدتری شده است. به عنوان مثال مرسدس بنز E کلاس مورد نظر یک خودرو سدان کلاسیک بوده و پیرو همان تعریف سنتی سدان هاست. اما مرسدس بنز CLS با وجود این که روی کاغذ همان ویژگی های خودرو سدان را هم دارد، اما تلفیقی از ویژگی های خودرو و کوپه بوده و در اصل باید آن را یک سدان اسپرت یا یک کوپه چهار در دانست. ریشه های E کلاس به خودرو W120 در سال ۱۹۵۳ بازمی گردد؛ اما از سال ۱۹۹۳ شاهد استفاده از نام E کلاس بودیم. مدل مورد نظر مادر این نوشتار متعلق به نسل چهارم از E کلاس بوده که با کد W212 در بازه زمانی ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۶ تولید شده است. این نسل از E کلاس علاوه بر نسخه سدان، در نسخه های استیشن، کوپه و کانورتیبل هم تولید شده است. برخلاف E کلاس، خودرو CLS یک مدل کاملاً امروزی بوده و قدمت چندانی ندارد. در اوایل قرن ۲۱ گروه خودروسازی دایملر یک خودرو کانسپت با نام CLS را در نمایشگاه خودرو فرانکفورت سال ۲۰۰۳ رونمایی کرد که تلفیقی از سدان و کوپه بود. در کمال تلاوری CLS به عنوان عضو جدید سید محصولات مرسدس بنز وارد بازار جهانی شد و کلاس فست بک ها را پایه گذاری کرد. اکنون نزدیک به ۲ دهه از تاسیس این کلاس خودرویی نوپا می گذرد و خودروسازان مطرح زیادی در جهان به این سبک خودرو تولید کرده اند. CLS مورد نظر ما در این نوشتار هم متعلق به نسل دوم بوده که با کد C218 در بازه زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ تولید شده و تقریباً هم عصر با W212 بوده است. CLS نسل دوم علاوه بر فست بک در کلاس شو تیونگ بریک ها هم تولید شده است. حضور CLS در ایران به دوره قبل از ممنوعیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی محدود می شود؛ اما E کلاس به دلیل داشتن موتورهای کم حجم تر، قبل و حتی بعد از اعمال ممنوعیت حجم موتور هم همچنان وارد کشور شد تا این که بالاخره در سال ۲۰۱۸ واردات هر گونه خودرو به کشور متوقف شد.

در بخش شتاب دیگر اختلاف ۲ برابر نبوده و تنها ۲،۲ ثانیه است. البته هر یک ثانیه در دنیای خودروهای لوکس و اسپرت یک اختلاف فاحش به حساب می آید و با وجود این که اندازه موتور CLS500 و بازده آن دو برابر رقیب هم قیمتش بوده، اما مصرف سوخت آن حدود ۱،۵ برابر است.



چراغ عقب ۳ هزار دلار جی ام سی هامر الکتریکی!



چراغ‌های عقب جذاب جی ام سی هامر الکتریکی، هر کدام ۳ هزار دلار قیمت دارند! این مبلغ برای یک چراغ عقب است و شامل مالیات نمی‌شود و اگر خودرو برقی هامر درگیر نوعی حادثه باشد که قسمت پشتی آن را از بین ببرد، فقط برای چراغ‌ها خسارت ۶ هزار دلاری به‌بار می‌آورد. نمی‌دانیم که برداشتن و تعویض آن‌ها چقدر دشوار است، اما با در نظر گرفتن مالیات و نیروی کار، قبض تعمیر ۷ هزار دلاری فقط برای دو چراغ عقب جی ام سی هامر الکتریکی دور از ذهن نیست. این که قیمت چراغ‌های عقب بیشتر باشد

با خیر نیز مشخص نیست. حتی با کمبود ریز تراشه و مشکلات زنجیره تامین، ۳ هزار دلار برای یک چراغ عقب بیش از حد به نظر می‌رسد. البته، با یک شاسی بلند انحصاری لوکس نیز روبه‌رو هستیم که قیمتی حدود ۱۱۰ هزار دلار دارد. تاکنون تنها ۷۸۲ دستگاه از این خودرو در سال ۲۰۲۲ تحویل داده شده است و با انتشار اخباری مبنی بر افزایش قیمت چراغ‌های عقب مانند آنتن سوزی، مالکان آن باید هنگام گردش در خارج از جاده بسیار مراقب باشند!

وقتی کشنده ۱۳ میلیارد تومانی همان کرایه ماک جنگی را می‌گیرد! کرایه بار برابر با مصرف سوخت سه برابر!

بدون قوانین باز دارنده و مشوق‌های لازم طرح نوسازی پیشرفتی نخواهد داشت



فرانک آقاصفی

faghafashi@autoworld.ir

لجستیک به‌ویژه در بخش جاده‌های خود، موضوعی است که این روزها پیش از همیشه مورد توجه قرار گرفته است. گرچه ناوگان خودروهای تجاری در دهه‌های گذشته هم با فرسودگی همراه بوده اما عدم سرمایه‌گذاری دولت در این ناوگان به منظوری نوسازی و احیای خودروها باعث شده است خروج فرسوده‌ها از ناوگان باری و مسافری به عنوان بخشی

حیاتی از صنعت لجستیک کشور به یک الزام تبدیل شود. در همین راستا، نشست مشترکی بین کمیسیون انرژی و کمیسیون حمل و نقل لجستیک اتاق ایران برگزار شد. در این نشست نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی و امکان استفاده از ظرفیت ماده ۱۲ و اوراق سلف موازی صرفه جویی انرژی بررسی شد.

عمل نکردن دولت به تعهدات؛ مشکلی در مسیر نوسازی ناوگان

در این نشست رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران اظهار کرد که یکی از مشکلات بحث نوسازی ناوگان، عمل نکردن دولت و وزارت نفت به تعهدات خود است. علی حسینی افزود: «تخصیص سهمیه سوخت به بخش تجاری، صنعتی و کشاورزی از موضوعاتی است که باید به‌طور دقیق مورد بررسی قرار گیرد برای اینکه ابعاد بهینه‌سازی آن مشخص شود تا از مسیر درستی مشکلات این بخش مهم اقتصادی برطرف شود.» حسینی ادامه داد: «در نشست قبلی مصوبه سال ۱۳۹۳ مبنی بر نوسازی ۶ هزار کامیون را بررسی کردیم و آسیب‌شناسی و در آن نشست عنوان شد یکی از شرکت‌ها ۱۰۰ میلیون دلار از وزارت نفت طلبکار است که اگر عدم اجرای تعهد رخ دهد، داشتن ناوگان فرسوده یکی از عوارض این رویه‌هاست. یکی از اولویت‌های ما نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی است که امیدواریم از این مسیر این اولویت هموار شود.»

بهینه‌سازی؛ حلقه مفقوده اجرای مصوبات نوسازی

مشاور کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران هم در این نشست با اشاره به مشکلات حمل و نقل جاده‌ای و جلوگیری وزارت صنعت از واردات کامیون‌های با کیفیت گفت: «کامیون‌ها در ایران از نظر کیفیت و قیمت با کامیون‌های هیچ‌کدام از کشورهای همسایه نمی‌تواند رقابت کند.» محمود سالمی افزود: «سیستم حمل و نقل در ایران نیاز به نوسازی ناوگان دارد و سن بالای ناوگان به کشور خسارت بالا وارد خواهد کرد.» سالمی ادامه داد: «در نشست قبلی مصوبه سال ۱۳۹۳ بررسی شد؛ حلقه مفقوده این عدم اجرای مصوبه سازمان بهینه‌سازی است. باید این مصوبه طبق زمان به‌روز شود.»

اهمیت هم‌فکری با بخش خصوصی برای اجرای مصوبه

مدیرعامل شرکت اسنا خودرو نیز در ادامه این نشست عنوان کرد: «از آنجایی که مصوبه ۱۳۹۳ کارایی نداشت، اعتقاد می‌باشد که مصوبه این است که مصوبه می‌نویسند این است که به اجرای آن فکر نمی‌کنند و اصلاح بخش اجرا دست آن‌ها نیست و در نهایت بخش خصوصی باید این مصوبه را اجرا کند، اما خود در روند تصمیم‌سازی‌ها هیچ نقشی ندارد.» جلیل هاشمی ادامه داد: «اگر همه در باره اتلاف سوخت اتفاق نظر داشته باشند، می‌توانیم درباره آینده برنامه‌ریزی کنیم.» وی ادامه داد: «روزانه حدود ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کنیم که نیازی نیست این حجم بنزین و گازوئیل بسوزانیم.» وی افزود: «از طرفی تعداد خودروهایی که باید نوسازی شوند، هم مشخص است. باید در تدوین مصوبه و قانون از بخش خصوصی همفکری و همکاری گرفت.»

قوانین باز دارنده و مشوق‌ها به کمک طرح نوسازی بیاید

نماینده شکل‌های صنعتی رانندگان کامیون‌داران نیز در این نشست گفت: «طرح نوسازی ناوگان زمینی تا به حال موفق نبوده؛ باید ابتدا آماری از کامیون‌های مدل پایین و فرسوده داشته باشیم و ببینیم چند دستگاه کامیون فرسوده در جاده تردد دارند. باید به این نکته توجه شود که ماشین‌های ۱۰ سیلندر در ۱۰۰ کیلومتر، ۸۵ لیتر گازوئیل مصرف می‌کنند. اما خودروهای جدید در جاده کوهستانی در ۱۰۰ کیلومتر ۲۵ لیتر مصرف دارند. یعنی در خودروهای ۱۰ سیلندر سه برابر سوخت و سه برابر آلودگی محیط‌زیست داریم. از طرفی سرریز روغن باعث ترافیک و تصادف می‌شود. اما کسی به این هزینه‌ها توجه ندارد و خودرو ۱۳ میلیارد تومانی همان کرایه بار را می‌گیرد که ماک جنگی می‌گیرد.» وی افزود: «این نوسازی برای مالک خودرو فرسوده فایده ندارد. اگر نوسازی انجام شود باید از کمترین مدل کامیون، بازسازی و نوسازی شروع شود. باید کارت هوشمند این‌ها باطل و در جاده اجازه تردد نداشته باشند و خود همین رویه ظلم بزرگی به رانندگان است.»

طرح‌های نوسازی از هم گسیخته است

در ادامه دبیر کانون کامیون‌داران کشور گفت: «خیلی از طرح‌های نوسازی از هم گسیخته و باعث بلا تکلیفی می‌شود.» وی گفت: «فقط سوخت نیست که باید در نوسازی کامیون فرسوده مورد توجه قرار گیرد، باید همه موارد از سلامت روانی تا جسمی راننده تا مصرف سوخت مورد توجه قرار گیرد.» وی اظهار کرد: «متأسفانه ما مدغدغه خروج ارز از کشور را نداریم و برای همین قطعه دست‌دوم وارد می‌کنیم.» وی اظهار کرد: «در حال حاضر در وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت با هم همکاری نمی‌کنند.»

اوراق سلف موازی صرفه جویی انرژی؛ شاه‌بیت نوسازی و کاهش مصرف

آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق ایران نیز گفت: «باید نحوه طرح موضوع نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی را اصلاح کنیم. برای همین ابتدا باید کمیته‌ای تشکیل دهیم؛ در این کمیته همه ذی‌نفعان نهایی صرفه‌جویی و بهینه‌سازی انرژی و نماینده دولت و بخش خصوصی حضور داشته باشند. البته از آنجایی که انحصار انرژی دست دولت است، در نهایت دولت باید متولی باشد.» وی گفت: «باید به این نکته توجه شود که اوراق سلف موازی صرفه جویی انرژی شاه‌بیت کار است.» رئیس کمیسیون انرژی تأکید کرد: «باید طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی درست نوشته شود. باید این طرح در کمیته‌ای که دبیرخانه آن در اتاق ایران باشد، تشکیل شود. ما می‌توانیم در این مسیر از ظرفیت ماده ۱۲ و ماده ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار استفاده کنیم.»

ماشین‌های ۱۰ سیلندر در ۱۰۰ کیلومتر، ۸۵ لیتر گازوئیل مصرف می‌کنند. اما خودروهای جدید در جاده کوهستانی در ۱۰۰ کیلومتر ۲۵ لیتر مصرف دارند. یعنی در ماشین‌های ۱۰ سیلندر سه برابر سوخت و سه برابر آلودگی محیط‌زیست داریم. از طرفی سرریز روغن باعث ترافیک و تصادف می‌شود. اما کسی به این هزینه‌ها توجه ندارد

استفاده از ظرفیت اتاق ایران در مسیر نوسازی

همچنین نماینده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: «ما باید از پتانسیل و ظرفیت اتاق ایران در مسیر نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی استفاده کنیم. باید اول مشخص شود کدام ناوگان مشکل دارد و باید نوسازی از همان مسیر شروع شود. باید سراغ سازمان بهینه‌سازی رفت. خیلی از مسائل حقوقی قابل حل است و ولی به دلیل بیان ناقص، به بن‌بست می‌خورد. بیشترین مصرف نفت و گازوئیل و انرژی ما مشخص است که در کدام بخش اتفاق می‌افتد و باید از این اطلاعات استفاده کنیم.»

عرضه وانت کارا تک و دو کابین در بورس کالا

بر اساس آخرین اطلاعیه بورس کالای ایران، تعداد ۱۱۵ دستگاه وانت کارا شامل ۵۰ دستگاه وانت کارا تک کابین و ۶۵ دستگاه وانت کارا دو کابین محصول بهمن موتور، روز دوم آبان ماه ۱۴۰۱ در تالار اختصاصی خودرو عرضه خواهد شد.

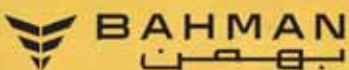
تحویل وانت کارا تک و دو کابین ۲۷ آذر ماه ۱۴۰۱ خواهد بود و با قیمت پایه ۲۹۱ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان در بورس کالا عرضه خواهد شد. سند و شماره گذاری خودروهای وانت کارا خریداری شده از بورس تنها به اسم خریدار صادر خواهد شد. عرضه وانت کارا تنها با رنگ سفید انجام می‌شود و خریداران باید یکی از نمایندگی‌های بهمن موتور را طبق لیست پیوستی در سایت بورس کالا جهت تحویل گرفتن خودرو انتخاب کنند.

خریداران خودرو کارا دو کابین و کارا تک کابین در بورس ملز به واریز وجه هزینه‌های ذیل همزمان با تسویه اصل مبلغ به شماره حساب اعلامی هستند که شامل هزینه ۹ درصد ارزش افزوده بر مبنای قیمت نهایی فروش و سایر هزینه‌ها است.

هزینه‌های جانبی در کارا تک کابین که جمعاً به مبلغ ۲۴ میلیون و ۲۰۰ هزار و ۲۸۱ ریال است که شامل هزینه مالیات و عوارض شماره گذاری به مبلغ ۳۴ میلیون و ۲۰۰ هزار ریال، هزینه هوشمندسازی کارت خودرو به مبلغ ۴۳۵ هزار ریال، هزینه خدمات پست به مبلغ ۵۰۰ هزار ریال، هزینه تولید پلاک و شماره گذاری به مبلغ ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار ریال، هزینه بیمه شخص ثالث به مبلغ ۳۶ میلیون و ۲۶۵ هزار و ۲۸۱ ریال بوده و در کارا دو کابین که جمعاً به مبلغ ۸۷ میلیون و ۶۰۰ هزار و ۲۸۱ ریال است که شامل هزینه مالیات و عوارض شماره گذاری به مبلغ ۲۷ میلیون و ۶۰۰ هزار ریال، هزینه هوشمندسازی کارت خودرو به مبلغ ۴۳۵ هزار ریال، هزینه خدمات پست به مبلغ ۵۰۰ هزار ریال، هزینه تولید پلاک و شماره گذاری به مبلغ ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار ریال، هزینه بیمه شخص ثالث به مبلغ ۳۶ میلیون و ۲۶۵ هزار و ۲۸۱ ریال می‌شود.

همه هزینه‌های ذکر شده برای خرید وانت کارا تک کابین و دو کابین در بورس کالا تنها باید توسط شخص خریدار و از حساب بانکی شخص خریدار به حساب بهمن موتور واریز شود.

از ابتدای عرضه وانت کارا در بورس کالا تاکنون در مجموع ۲۸۲ دستگاه از این خودرو در بورس کالا مورد معامله قرار گرفته است.





این سیر صعودی قصد کوتاه آمدن ندارد و همچنان به حرکت خود رو به بالا ادامه می‌دهد. اما موضوع قابل توجه در این بخش فروش آسان و راحت این مدل خودروها در بازار است که به خودی خود از رونق بازار آن‌ها حکایت دارد.

ماه گذشته در مطلبی به افزایش محسوس قیمت خودروهای لوکس اشاره کردیم و همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد، دلیل اصلی این افزایش به‌اظ امنیتی بازار از ممنوعیت واردات مدل‌های به‌روز آن‌ها به کشور است. در نهایت گویی



افزایش چشمگیر بهای خودروهای لوکس

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

افزایش تنوع فروش اقساطی خودروهای چینی

شرکت‌های دیگر هم به این شیوه روی آورده‌اند که از آن جمله می‌توان به ایران خودرو و ایران‌موتو و همچنین مطابق با شنیده‌ها به بهمن‌موتور اشاره کرد که برخی از محصولات چینی خود را اخیراً با شرایط فروش اقساطی عرضه کرده است.

با داغ شدن رقابت در بازار خودروهای چینی با افزایش تنوع فروش اقساطی این مدل خودروها مواجهیم و در حالی که قبلاً تنها دو شرکت مدیران خودرو و کرمان‌موتور محصولاتشان را با شرایط اقساطی در اختیار مشتریان می‌گذاشتند، اما اخیراً برخی

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	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
از ۳ تا ۴ میلیارد تومان													
تویوتا رافور ۲۰۱۸ - سفارش امارات	جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶ اتوماتیک	۹،۷	۹،۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳ میلیارد	لکس آن ایکس
تویوتا رافور ۲۰۱۸ - سفارش الفطیم	جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶ اتوماتیک	۹،۷	۹،۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	لکس آن ایکس
تویوتا رافور ۲۰۱۸ - سفارش عمان	جلو	CUV	۲۵۰۰	۱۷۸	۲۳۳	۶ اتوماتیک	۹،۷	۹،۴	۱۶۱۹	کیفیت ساخت	هندلینگ ضعیف	۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون	لکس آن ایکس
فولکس واگن تیگوان	دو دیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو	۱۸۰	۳۲۰	۷ دبل کلاچ	۷،۷	۷،۳	۱۶۴۵	شتاب مناسب	بدون ایراد	۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون	BMW X3 2014
آزرا گرنجور ۲۰۱۹	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۷	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹	۸،۵	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون	BMW 428
بامو 125i-DynamicSport 2018	عقب	هاج یک	توربو ۲۰۰۰	۲۲۴	۳۱۰	۸ اتوماتیک	۶،۱	۵،۹	۱۵۲۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون	BMW 428
مینی کانتری من S	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۸۹	۲۸۰	۸ اتوماتیک	۷،۲	۶،۴	۱۶۰۵	موتور پر قدرت	عرضه محدود	۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
کیا سورنتو GT ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹،۸	۹،۴	۱۷۰۰	کیفیت ساخت	شتاب کم	۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
مینی کوپر S	جلو	هاج یک	۱۶۰۰ توربو	۱۳۶	۲۲۰	۶ اتوماتیک	۸،۱	۴،۸	۱۲۵۰	موتور پر قدرت	لوازم یدکی نایاب	۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
بامو 320i-Legend 2018	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۸ اتوماتیک	۷،۳	۶	۱۴۹۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
دی اس ۷ کراس یک اپرا ۲۰۱۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۳	۳۰۰	۶ اتوماتیک	۸،۳	۶	۱۴۹۵	ظاهر جذاب	لوازم یدکی نایاب	۳ میلیارد و ۴۴۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
بامو X1 مدل 25i-تیپ Epic ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶،۵	۶،۴	۱۵۴۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
کیا سورنتو GT ۲۰۱۸	دو دیفرانسیل	SUV	۲۴۰۰	۱۸۸	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹،۸	۹،۴	۱۷۰۰	کیفیت ساخت	شتاب کم	۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون	۲۰۱۳ BMW X3
از ۴ تا ۶ میلیارد تومان													
بامو 330i-تیپ Performance 2018	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵،۸	۵،۸	۱۴۵۹	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴ میلیارد	۲۰۱۳ BMW X3
لکسوس NX300h - هفت کلید ۲۰۱۷	دو دیفرانسیل	CUV	ELC + 2500	۱۹۴	۲۱۰	E-CVT	۹،۳	۸،۸	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون	BMW X4 2015
لکسوس NX300hfsport - هفت کلید	دو دیفرانسیل	CUV	ELC + 2500	۱۹۴	۲۱۰	E-CVT	۹،۳	۸،۸	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۴ میلیارد و ۶۵۰ میلیون	BMW X4 2015
پورشه ۷۱۸ باکستر - مدل ۲۰۱۷	عقب	کوپه اسپرت	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴،۹	۶،۷	۱۴۴۰	موتور پر قدرت	ارتفاع کم	۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون	BMW X4 2015
لکسوس NX200T - هفت کلید	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۲۳۵	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷	۹،۸	۱۸۳۷	آپشن‌های زیاد	هندلینگ ضعیف	۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون	BMW X4 2015
بامو X4 - ۲۰۱۸ مدل Dynamic 2017	دو دیفرانسیل	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۴۵	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶،۴	۷،۳	۱۷۷۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون	BMW X4 2015
مرسدس بنز کلاس E250- مدل ۲۰۱۶	جلو	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۲۷۰	۷ اتوماتیک	۷،۹	۶،۱	۱۶۵۵	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون	BMW X4 2015

معرفی جانشین پژو ۲۰۶

محصول پروژه TF21 ایران خودرو رونمایی شد

قرار است این محصول در سه نسخه پایه، میانی و لوکس بر پایه پلتفرم P200 به بازار عرضه شود

چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ تنفس طبیعی با حجم دقیق ۱۵۸۷ سی سی است. این پیش‌رانه قادر به تولید ۱۱۰ اسب بخار قدرت در دور ۶ هزار و بیشینه گشتاور ۱۵۰ نیوتن متر بوده که این توان توسط گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک با قابلیت تعویض دنده به صورت تیب ترونیک و همچنین گیربکس دنده‌ای پنج سرعته به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. البته ایران خودرو قصد تولید خودرو TF21 با گیربکس ۶ سرعته دنده‌ای را هم در آینده دارد.

بدین ترتیب پیش‌رانه TF21 یکی از محبوب‌ترین پیش‌رانه‌هایی بوده که روی خودروهای تولیدی نصب شده است. از جمله مزایای پیش‌رانه TU5P می‌توان به مصرف سوخت کم، آلایندگی پایین، صدا و لرزش کم، دوام بالا، تعمیر آسان و فراوانی تعمیر کار و قطعات اشاره کرد.

طراحی استایل ظاهری و ساخت قالب‌های بدنه

در پروژه TF21 طراحی استایل ظاهری خودرو بر عهده واحد طراحی صنعتی معاونت تحقیقات، طراحی و تکوین محصولات ایران خودرو بوده است. همچنین طراحی تمام قطعات تزئینی خارجی و داخلی نیز با استفاده از توان مرکز تحقیقات، ظرفیت تامین کنندگان سطح یک شرکت سایپکو و مشاوران خارجی در دست انجام است. برای تولید بدنه، نسبت به ساخت قالب‌های بدنه و ایجاد خط جدید بدنه‌سازی اقدام شده و قرار است از ظرفیت‌های موجود سالن‌های مونتاژ به‌منظور تولید این خودرو استفاده شود.

همچنین استفاده حداکثری از تجهیزات و امکانات موجود در پروژه صنعتی سازی به‌منظور دستیابی به حداقل هزینه کرد در دستور کار قرار گرفته است. لازم به ذکر است در این پروژه برای نخستین بار رویکرد سیستم‌محور برای انتخاب تامین کنندگان (Tiering) در دستور کار شرکت طراحی و مهندسی تامین قطعات ایران خودرو (سایپکو) قرار گرفته است. این اقدام گام بزرگی در راستای دستیابی به اهداف قیمتی منطقی و سودآوری پایدار در عرضه محصول خواهد بود.

در این پروژه برای نخستین بار رویکرد سیستم‌محور برای انتخاب تامین کنندگان (Tiering) در دستور کار شرکت طراحی و مهندسی تامین قطعات ایران خودرو (سایپکو) قرار گرفته است. این اقدام گام بزرگی در راستای دستیابی به اهداف قیمتی منطقی و سودآوری پایدار در عرضه محصول خواهد بود



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

داشته‌ها و امکانات ایمنی و رفاهی خودرو TF21 در زمینه امکانات ایمنی، فراتر از انتظار ظاهر شده و دارای تجهیزاتی اعم از سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، پایش فشار باد تایرها (TPMS)، راهنمای تعویض دنده سیستم (GSI) و سنسورهای نور و باران است. بدین ترتیب TF21 به‌خوبی قادر به رقابت با رقبای مطرح وارداتی هم‌رده در بازار ایران است. از جمله دیگر تجهیزات مدل لوکس خودرو TF21 می‌توان به رینگ آلومینیومی ۱۵ اینچی، غربیلک فرمان با پوشش چرمی به‌همراه کلیدهای کنترلی روی فرمان، فرمان برقی، سیستم مالتی‌مدیا با نمایشگر لمسی ۷ اینچی و سیستم ورود بدون کلید Keyless اشاره کرد.

ویژگی‌ها و مشخصات فنی

خودرو TF21 به پیش‌رانه آشنای TU5 پلاس مجهز بوده که یک موتور

هاج یک شبیه کراس در بازار خودرو ایران و دنیا آگاه است و قصد دارد مدل کراس لوک CrossLook خودرو TF21 که استایلی بین‌هاج یک و کراس‌اور دارد را طراحی و تولید کند که اتفاقاً بین تمام این نسخه‌ها، اولویت تولید با همین مدل کراس لوک است. ایران خودرو در مدت اخیر به‌استانداردسازی محصولات گذشته و رعایت استانداردهای ۸۵ گانه در محصولات جدید خود توجه زیادی داشته است. نتیجه این تلاش‌ها، عبور از تمام استانداردهای جدید ۸۵ گانه سخت‌گیرانه ملی توسط خودرو TF21 بوده و تمام نسخه‌های این خودرو با وجود تفاوت‌هایی که در ترمیم داخل، سطح امکانات و حتی تفاوت‌های ظاهری دارند، قادر به پاس کردن استانداردهای ملی ۸۵ گانه صنعت خودرو ایران هستند. لازم به ذکر است محصول پروژه TF21 موفق به پاس کردن استاندارد ایمنی حفاظت از عابر پیاده در برخورد هم شده است که استاندارد روز اروپا محسوب می‌شود.

محصول پروژه TF21 به‌عنوان محصولی جدید بر پایه پلتفرم P200 در مدل پروتوتایپ رونمایی شد. گرچه گروه صنعتی ایران خودرو در سال‌های اخیر با پژو ۲۰۶ سهم قابل توجهی در بازار هاج یک‌های اقتصادی داشته و هر چند پژو ۲۰۶ محبوبیت بالایی میان مشتریان دارد، اما ایران خودرو به‌فکر ارائه محصولی مدرن و کراس لوک بر پایه پلتفرم P200 نیز بوده است. بر اساس تصمیمات کمیته محصول ایران خودرو، ضرورت توسعه یک محصول کراس لوک به‌منظور تکمیل سبد محصولات پلتفرم P200 احساس و مقرر شد مرکز تحقیقات روی پلتفرم P200، خودرویی با کد پروژه TF21 طراحی کند. در نتیجه مراحل تحقیق و مطالعه برای توسعه خودرو TF21 که بر خوردار از تمام ویژگی‌ها و استانداردهای روز باشد، آغاز و قرار بر این شد با عرضه محصول کراس لوک پروژه TF21 در کنار محصول هاج یک پژو ۲۰۷ با تنوعی از قوای محرکه و گیربکس محدوده مناسبی از بخش‌های مختلف قیمتی بازار خودروهای هاج یک و کراس لوک مجهز به تمام تجهیزات ایمنی و استاندارد تحت پوشش قرار گیرد.

پروژه ۱۸ ماهه‌ای که در زمستان ۱۴۰۰ کلید خورد

به‌گفته محسن رضایی منش، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو در زمستان سال ۱۴۰۰ با باز دید مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، مدل حجمی تولید شده از TF21 نهایی شد و از ابتدای سال ۱۴۰۱ نیز فرآیند توسعه و تکوین محصول این پروژه در ایران خودرو آغاز شد. طبق تاکیدات مهدی خطیبی، فرآیند طراحی تا تولید انبوه این محصول در مدت زمان ۱۸ ماه انجام خواهد شد. مدل پروتوتایپ محصول پروژه TF21 روز گذشته رونمایی شد و مشتريان در شهر یورماه سال ۱۴۰۲ در انتظار تولید انبوه این محصول جذاب خواهند بود. قرار است این محصول در سه نسخه پایه (Base)، میانی (Medium) و لوکس بر پایه پلتفرم P200 به‌بازار عرضه شود. البته ایران خودرو به‌خوبی از محبوبیت خودروهای

PERTEKS OIL
MOTOR OIL COMPANY
www.perteksoil.com



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

افسانه عدم نیاز به تعویض سریع روغن در خودروهای ژاپنی را فراموش کنید حتی تویوتا کمتری هم به روغن سوزی می افتد!

در کارکرد حدود ۱۹۳ هزار کیلومتر این تویوتا کمتری شروع به روغن سوزی می کند. ابتدا میزان روغن سوزی کم و حدود یک لیتر در هر ۱۶۰۰ کیلومتر بوده اما با کارکرد خودرو بیش از ۲۴۰ هزار کیلومتر میزان روغن سوزی کمتری بیشتر شده و به حدود ۲ تا ۳ لیتر در هر ۱۶۰۰ کیلومتر رسیده است. در نهایت مالک از این وضعیت خوش نیامده و به تعمیرگاه AMD مراجعه و او نیز پس از بررسی اولیه پیشرانه را باز کرده است.

AMD در این ویدئو نشان می دهد علت دقیق روغن سوزی چیست، علائم ساییدگی در دیواره سیلندر نشان می دهند روغن می تواند از پشت رینگ پیستون ها عبور و به داخل محفظه احتراق نفوذ کند. او آسیب های دیواره سیلندر را ناشی از خرابی رینگ پیستون ها و برخی قطعات دیگر می داند و دلیل اصلی این موضوع نیز عدم تعویض روغن پیشرانه در موعد مقرر است.

نتیجه این آسیب نیز تعویض کامل بلوک پیشرانه خواهد بود که هزینه بسیار بالایی دارد. AMD توصیه می کند برای جلوگیری از این مشکل روغن پیشرانه را حدود هر ۸ هزار کیلومتر یا هر ۶ ماه تعویض کنید. البته در نظر داشته باشید آنچه گفته شد، مربوط به خودروهای خارجی با کیفیت در حد جهانی و همچنین استفاده از قطعات اصلی و مناسب بوده و توصیه AMD نیز برای چنین خودروهایی است.

به همین خاطر ما توصیه می کنیم در خودروهای داخلی حتماً از روغن های مرغوب استفاده و ترجیحاً روغن پیشرانه را هر ۵ هزار کیلومتر و حتی زودتر از آن تعویض کنید.



بسیاری از مالکان و علاقه مندان به خودروهای ژاپنی به خصوص تویوتا بر این باورند عدم تعویض روغن این خودروها در زمان اعلام شده توسط خودروساز، پیامدی نداشته، باعث ایجاد خرابی نمی شود زیرا کمتر دیده شده که عدم تعویض روغن «تویوتا» باعث خرابی موتور شود. اگر چه شهرت تویوتا به خاطر دوام و استهلاک اندک محصولاتش از جمله تویوتا کمتری یکی از نقاط قوت این خودروساز ژاپنی به شمار می رود؛ اما این اعتبار و شهرت شاید باعث شود برخی افراد احساس امنیت کاذبی درباره خودرویشان داشته باشند. Carscoops در یکی از ویدئوهای یوتیوب خود، یکی از تکنسین های عیب یاب تویوتا به نام AMD را معرفی می کند. او به کاربران نشان می دهد اگر مالک توجهی به حفظ و نگهداری خودرویش نداشته باشد چه اتفاقی برای پیشرانه خودرواش خواهد افتاد.

در واقع مالک روغن تویوتا کمتری خود را در هر ۱۶ هزار کیلومتر تعویض کرده است. AMD این تویوتا کمتری ۲۰۱۵ یا کارکرد ۲۹۰ هزار کیلومتر را به نمایش می گذارد، خودرویی که مالکش به دنبال کار کشیدن حداکثری از آن بوده است. مالک اصلاً اهمیتی به خودرو نداد و حتی زمانی که یکی از نمایندگی ها به او گفته هر ۱۶ هزار کیلومتر روغن پیشرانه را تعویض کند او این سخن را نپذیرفته است.



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	کمتری	
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 UNIVERSAL CI-4

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CI-4
10W-40, 15W-40, 20W-50
روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

- استارت سریع در هوای سرد
- حفظ گرانی روغن در دمای بالا
- افزایش راندمان موتور و کاهش مصرف سوخت

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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



بسیار هم قرار نمی‌گیرد؛ اما در سطح خود از بالاترین فناوری‌های روز بر خوردار است. دستگیره‌های آسککل مخفی با مکانیزم فوق هوشمندی از بدنه بیرون می‌آید تا سرنشین بتواند در رانندگی، در بخش قوای محرکه پنج نسخه از EQE SUV قرار است به بازار عرضه شوند که قوی‌ترین نسخه آن EQE53 AMG است. در این مدل دو موتور الکتریکی فوق قدرتمند یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب تعبیه شده تا بتواند حداکثر ۹۲۱ اسب‌بخار قدرت را به‌ارمغان آورد. باتری ۹۰۶ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند با یک بار شارژ، توانایی پیمایش ۴۷۰ کیلومتر را به این خودرو بدهد.

کمپانی مرسدس بنز در چند روز گذشته از اس‌یووی کراس‌اوور میان‌ساز لاکچری تمام‌برقی خود با نام EQE SUV رونمایی کرد. اگر چه هدف از طراحی و ساخت EQE SUV تکمیل سبد محصولات لاکچری برقی مرسدس بنز است، اما تمرکز اصلی تیم طراحی و مهندسان این خودرو ساز بر کسب سهم بیشتر از بازار خودروهای الکتریکی و رقابت با تسلا موتور است. EQE SUV از نظر ظاهری مشابه سدان میان‌ساز لاکچری تمام‌برقی این خودرو ساز یعنی EQE سدان است. به بیان دیگر خطوط نرم، سیال و تناسب‌بخته، کاراکتر اسپرت و البته جذابی به EQE SUV بخشیده است. هر چند که چنین طراحی مورد



EQE SUV؛ نماد مهندسی نوین مرسدس بنز!

تلگرام

Telegram

پیشرفت در خودرو سازی!

روز دوشنبه در مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا شاهد رونمایی از خودرو و شاهین کانکتد (خودرو متصل) بودیم. این خودرو به عنوان جدیدترین محصول گروه خودرو سازی سایپا به بالاترین سطح نوآوری ایمنی مجهز شده که در کلاس خود و نسبت به هم‌رده‌های در بازار ایران، در سطح بالاتری قرار می‌گیرد. اگر چه این فناوری در سطح جهانی یکی از استانداردهای خودرو سازی است، اما در کشور ما این تکنولوژی به تازگی به‌عنوان تولید رسیده است. حال در این جا این سوال مطرح می‌شود که آیا امکان دستیابی به تکنولوژی‌های های-تک در خودرو سازی کشور وجود دارد و ورود شرکت‌های دانش‌بنیان و نخبران دانشگاهی به این عرصه تا چه میزان می‌تواند در پیشرفت‌های حاصل شده موثر باشد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان رامرو می‌کنیم:

زمانی که صحبت از تکنولوژی‌های-تک در صنعت خودرو به میان می‌آید، باید با نگاهی دقیق، متوجه شد خودرو سازان کشورمان به کدام یک از این فناوری‌ها نیاز دارند. به بیان دیگر سطح انتظار مشتری از یک طرف و سطح ارتقای ایمنی از طرف دیگر، باید مدنظر قرار گیرد. اما با توجه به دستاوردهای شرکت‌های دانش‌بنیان و حتی افزایش تعداد مخترعین در حوزه خودرو، به خوبی مشخص است که می‌توان به چنین فناوری‌هایی دست یافت.

زند

خودرو شاهین کانکتد به خوبی نشان داد که اگر خودرو سازان داخلی عزمشان را برای رشد و شکوفایی این صنعت جزم کنند، می‌توانند محصولاتی را با بالاترین سطح فناوری روز خودرو سازی به مشتریان ارائه کنند. بنابراین با سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر خودرو سازان در بخش دانش‌بنیان، اختراعات نوین و استفاده از نخبران دانشگاهی تا حد زیادی می‌توان شاهد رشد و پیشرفت صنعت خودرو کشور بود. اما این نکته نباید فراموش شود که خودرو سازان به تنهایی نمی‌توانند در این زمینه قدم‌بردارند بلکه ارگان‌های مربوطه دولتی مانند وزارت صمت، مجلس شورای اسلامی و سازمان استاندارد هم نقش مهمی در این زمینه دارند.

مطابری

Message



۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای مشتری

خرابی کانکتور سنسور

خودرو مونتاژ داخل دارم و هنگام روشن شدن خودرو، موتور بالرش زیادی کار می‌کرد. وقتی به نمایندگی مراجعه کردم، کارشناس فنی گفت که سوکت سنسور فشار هوا معیوب شده است. به او توضیح دادم که حدود سه هفته پیش برای تعویض فیلتر هوا و روغن موتور به یک تعویض روغنی مراجعه کردم که پس از آن چنین مشکلی ایجاد شد. کارشناس فنی نیز پس از آن اعلام کرد که خرابی سوکت این سنسور به ضربه زدن توسط شخص تعویض روغنی مربوط می‌شود.

فخری - مشهد

نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۷۴۴

رنگ بندی گواهینامه‌های رانندگی تا چه میزان می‌تواند در گسترش رانندگی ایمن موثر باشد؟

۱- کم

۲- زیاد

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۷۴۴

گزینه ۱ ۵۰ درصد

گزینه ۲ ۵۰ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما عرضه بیشتر محصولات خودرو سازان داخلی در بورس تا چه اندازه می‌تواند در کنترل قیمت آن‌ها تاثیر گذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۵۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۵۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



پیامک

SMS

سدان با کیفیت و کم‌استهلاک تویوتا

قصد خرید تویوتا کرولا XLI مدل ۲۰۱۶ دارم.

این خودرو از نظر فنی چگونه است و آیا با وجود

قیمتی که دارد، ارزش خرید دارد؟

۰۹۱۳۵۵۵۵۵۵

تویوتا کرولا از خودروهای سدان جمع‌وجوری است که در بازار ایران از همان ابتدای ورود نخستین مدل کرولا به داخل کشور، موفق ظاهر شد. در سال ۲۰۱۳ کمپانی تویوتا برای موفقیت و فروش بیشتر، طراحی این خودرو را دگرگون کرد؛ به طوری که این خودرو در طراحی جدید از ظاهری زیبا و اسپرت و البته تهاجمی برخوردار است که همین موضوع سبب موفقیت این خودرو و سدان جمع‌وجور شد. از آن جا که کمپانی تویوتا از پیشرفته‌های اقتصادی در محصولاتش استفاده می‌کند تا مقدار گازهای آلاینده را کاهش دهد، در مدل کرولا از یک پیش‌راننده ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۲۰۰۰ سی‌سی استفاده شده است که با توجه به تکنولوژی بالای تویوتا و سیستم VVT-i می‌تواند ۱۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۸۷ نیوتون متر گشتاور را برای این خودرو جمع‌وجور به‌ارمغان آورد.

اما باید اشاره کرد که گیربکس این خودرو یک گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک است و مهندسان تویوتا به انتقال قدرت محصولاتشان اهمیت زیادی می‌دهند. به همین دلیل هم از سیستم‌های جدید هیدرولیکی گیربکس استفاده کرده‌اند. با وجود شیرهای هیدرولیکی و هماهنگ شدن آن با موتور در دورهای پایین، هنگام رانندگی می‌توان آرام و بی‌صدا رانندگی را تجربه کرد. زمانی که در دورهای بالا با این خودرو رانندگی می‌کنید، به دلیل وجود سیستم هیدرولیکی و کنترل‌گرها، رانندگی اسپرت و آرامی را تجربه می‌کنید و مانند خودروهای چینی سر و صدا، کوبش و ضربه احساس نمی‌شود. همین عامل سبب عملکرد بهتر خودرو و رانندگی نرم و راحت‌تر برای راننده می‌شود.

کمپانی تویوتا که به سیستم تعلیق، سواری و هندلینگ اهمیت زیادی می‌دهد با طراحی سیستم تعلیق کارآمد و کاربردی سبب شده این خودرو سدان جمع‌وجور نسبت به رقبای کارهای خود (حتی ام‌جی ۶) نیز از سواری نرم‌تر و راحت‌تری برخوردار باشد. کیفیت قطعات تویوتا نسبت به رقبای خود همواره در سطح بالاتری بوده و به همین دلیل از خرابی کمتر و استهلاک پایین‌تری برخوردار است. تویوتا کرولا نیز از این قضیه مستثنی نیست و نسبت به هم‌کلاسان خود از استهلاک پایین‌تر و خرابی کمتری برخوردار است که در طول زمان این خودرو را به یک خودرو اقتصادی و مقرون‌بصرفه بدل کرده است تا خودرویی مناسب برای مصارف شهری روزانه نیز به‌شمار رود. همچنین تویوتا کرولا با توجه به طراحی شاسی و ایربگ‌ها نسبت به هم‌کلاسان خود ایمن‌تر است و با توجه به فعالیت نمایندگی رسمی تویوتا در ایران (ایرتویا) از خدمات پس از فروش مناسبی برخوردار بوده و به لحاظ تامین قطعات نیز مشکل خاصی ندارد.

این ویژگی‌ها یک مزیت اصلی برای خرید این خودرو محسوب می‌شود که با آپشن‌های کاربردی که در اختیار شما می‌گذارد، بهترین گزینه برای انتخاب یک خودرو جمع‌وجور ایمن با طراحی اسپرت است. براساس یک بررسی کامل که توسط موسسه JD.Power انجام شد، نسل یازدهم کرولا که موسوم به E170 است، در بازار خارومیانه به‌عنوان باکیفیت‌ترین سدان معرفی می‌شود. چرا که اغلب سسوخ‌های مورد استفاده در این منطقه دارای حداقل اکتان ۹۰ است و پیش‌راننده دو لیتری کرولا توانسته با چنین شرایط سوختی و البته محدودیت در انتخاب روغن موتور، حداکثر تا ۷۰۰ هزار کیلومتر کار کرد، خودرو کم‌استهلاکی باشد.

به بیان دیگر تویوتا کرولا در کلاس خود نسبت به رقبایی مانند هیوندای ال‌تترا، کیا سراتو، نیسان ورسا و رنو مکان خودرو با کیفیت‌تری از نظر مونتاژ و دوام قطعات است.

راز موفقیت فولکس واگن در ایالات متحده چیست؟

تیگوان؛ کراس‌اووری محبوب برای خریداران

استفاده از چرم آلکانترا، دکوراتیو چوب، قرارگیری شیفت‌های مشکی رنگ پشت فرمان و سقف سانروف بزرگ، فضای دلنشینی را به سرنشینان هدیه می‌دهد. همچنین سیستم ارتباط کاربری پیشرفته فولکس واگن MIB اورژن ۳ برای تیگوان نسخه ایالات متحده وجود دارد. این نوع سیستم اطلاعات-سرگرمی نسبت به سایر سیستم‌های اطلاعات-سرگرمی دیگر قابلیت‌هایی چون دستیار کمکی صوتی راننده، قابلیت اتصال سریع به اپل کارپلی و اندروید اتو و قابلیت اتصال سریع برای پارک هوشمند روی گوشی را دارد.

قلب تپنده تیگوان نسخه بازار آمریکای شمالی را یک موتور چهار سیلندر توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم با تکنولوژی TSI تشکیل می‌دهد. این پیش‌راننده با وجود نصب توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم حداکثر ۱۸۴ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۹۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تولید می‌کند.

این پیش‌راننده مجهز به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک است که قدرت و گشتاور را به چهار چرخ انتقال می‌دهد. سیستم فرمان چهار چرخ محرک فولکس واگن برای این خودرو در نظر گرفته شده که با وجود نصب سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود، عملکرد این اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت را بهبود می‌بخشد.

تیگوان در این نسخه مزین به سیستم کنترل پایداری الکترونیکی هوشمند شده که منطبق بر عملکرد فرمان برقی می‌تواند پایداری خودرو را در کنار فرمان‌پذیری خوب تضمین کند. از مهم‌ترین آپشن‌های تیگوان نسخه ایالات متحده می‌توان به سیستم دستیار هوشمند کمکی رانندگی، پارک هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم هشدار نقاط کور و هشدار انحراف از مسیر، کروز کنترل، سیستم ترمز اضطراری خود کار و... اشاره کرد.

تیگوان اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت فولکس واگن است و نسل دوم این خودرو و سال ۲۰۱۶ به جهان معرفی شد. آمار فروش تیگوان تا اواخر سال ۲۰۲۰ ۱۳۲ هزار و ۸۳ دستگاه است. همین مساله سبب شده است تیگوان به یکی از خودروهای تولید موفق فولکس واگن در بازار فوق‌رقابتی ایالات متحده بدل شود. تیگوان نسل دوم بر پایه اساس پلت‌فرم MQB A2 شکل گرفته که نسبت به نسل قبلی این پلت‌فرم وزن کلی خودرو را کاهش و استحکام آن را سه برابر افزایش داده است. تیگوان از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ ژوئن ۳۰ تا ۲۰۲۰ با چهره تهاجمی به بازار عرضه شد.

از ابتدای ۲۰۲۰ ژوئن ۲۰۲۰ زبان جدید طراحی فولکس واگن (که پیش‌تر در نسل هشتم هاج‌یک محبوب این خودرو ساز آلمانی یعنی گلف شاهد آن بودیم) چهره زیباتری به تیگوان بخشید. در ابعاد بدنه تغییری اعمال نشده است؛ اما با این وجود فضای راحت و جاداری در اختیار سرنشینان است. در فیس لیفت جزئی که روی تیگوان صورت گرفته است، چهره خودرو و مشابه گلف شده و چراغ‌های نسبتاً باریک با LEDهای دوگانه به‌فرم و LED افقی طراحی شده روی جلو پنجره با خطوط نرم روی کاپوت، جذاب و دل‌فریب به‌نظر می‌رسند. نمای جانبی خودرو با خط افقی کشیده و سطوح و فرم‌های تخت، کاراکتر اسپرتی به خود گرفته است.

کمپانی فولکس واگن طیف گسترده‌ای از رنگ‌های ۱۹، ۱۸، ۱۷ و ۲۰ اینچی را برای تیگوان در نظر گرفته است. این خودرو در نسخه R-Line دارای رنگ‌های ۲۰ اینچی است. در نمای عقب همچنان چراغ‌های L شکل با گرافیک خاص LED حفظ شده که با تغییراتی در سپر و خروجی‌های نمایشی، ظاهری شیک و باوقار را به نمایش می‌گذارد. در زمان ورود به کابین تیگوان، با فضای نسبتاً لوکسی مواجه می‌شویم که استفاده از چرم با کیفیت آلکانترا، دوخت و دکوراتیو باکیفیت و چوبی این حس را به خوبی القای کند. قرارگیری نمایشگر ۱۰، ۲۵ اینچی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپلی و نمایشگر ۸ اینچی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) فضایی مدرن و خلوت را ایجاد کرده است.

همچنین تنظیمات سیستم تهویه مطبوع هوشمند الکترونیکی این حس را به خوبی تداعی می‌کند. طراحی غربیلک فرمان و دسته‌دنده اسپرت و قرارگیری دو پدال شیفت پشت فرمان، رانندگی با این خودرو را اسپرت جلوه می‌دهد. در نسخه ایالات متحده،



نماینده الیگودرز: در راه اندازی کارخانه لاستیک سازی و تولید کاغذ از سنگ تسریع شود

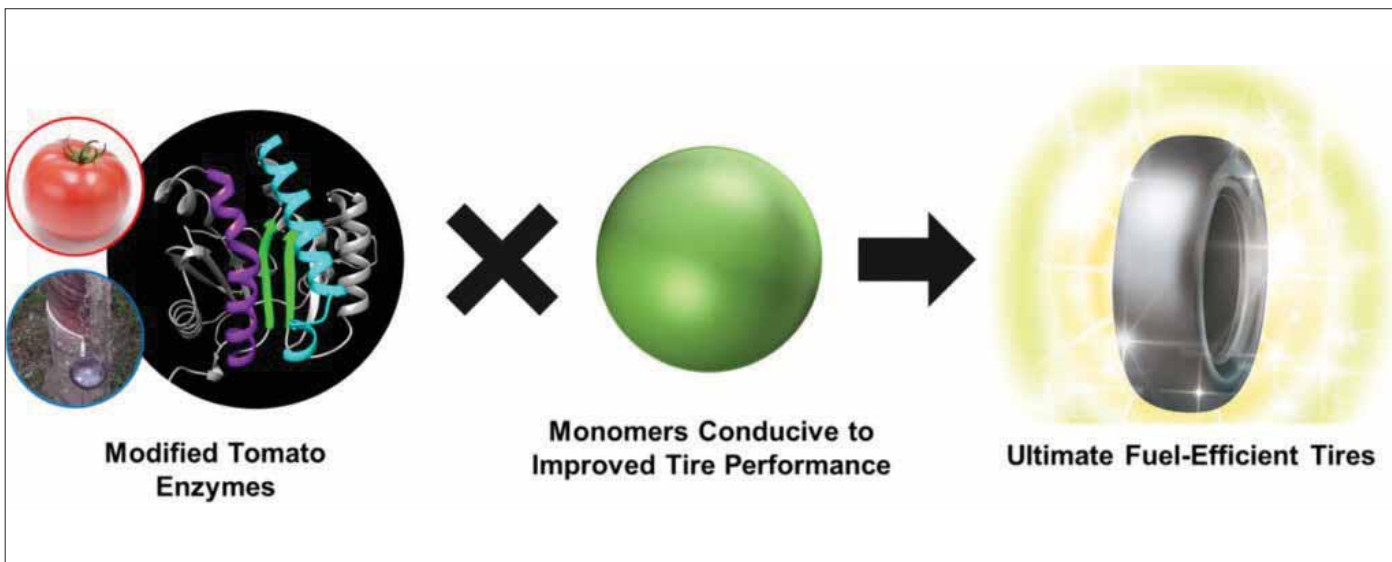


از مصوبات سفر رئیس جمهور است باید تکمیل و راه اندازی شوند. نماینده الیگودرز در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «تکمیل مجمع گردشگری حوضیان یکی دیگر از مطالبات مردم است. آنها منتظر این طرح ها هستند که هر چه سریع تر اجرا شود. در دولت قبلی برخی از این طرح ها آغاز شده و مردم منتظر اجرای شدن آن ها هستند.» خدابخشی اظهار کرد: نیاز است مسئولان کشوری که طرح ها و مصوبات سفر رئیس جمهور را به آن ها ابلاغ شده است، به طور جدی پای کار باشند و این طرح ها را پیگیری کنند. وقتی دولت قول می دهد انتظار داریم که اجرایی شود.»

نماینده مردم الیگودرز در مجلس شورای اسلامی خواستار تسریع در ورود ماشین آلات و راه اندازی کارخانه لاستیک سازی و کارخانه تولید کاغذ از سنگ این شهرستان شد. به گزارش خبرگزاری تسنیم از الیگودرز، محمد خدابخشی در نشست خبری پایان سفر رئیس سازمان انرژی اتمی در این شهرستان با بیان اینکه اشتغال مشکل اصلی شهرستان الیگودرز است، اظهار کرد: «انتظار داریم مسئولان پیگیری کنند تا مصوبات سفر رئیس جمهور به لرستان به نتیجه برسد.» خدابخشی گفت: «کارخانه لاستیک سازی بارز، کارخانه تولید کاغذ از سنگ الیگودرز که منتظر ورود ماشین آلات است، کارخانه فرآوری گیاهان دارویی که جزو تعهدات هلال احمر

شرکت «SRI» موفق به ساخت پلیمرهای سنتتیک لاستیک شد

توسعه بیوپلیمرهای ساختگی برای کاهش مصرف سوخت تایر



به دنبال یک پروژه تحقیقاتی مشترک محققان ژاپنی که در حوزه لاستیک ها فعالیت می کنند، اتفاق جدید روی داد. در این تیم سیجی تاکاهاشی، استاد یار دانشگاه توکو، ساتوشی یاماشیتا، دانشیار دانشگاه کانازاوا و پروفسور یوزورو تووازاو از دانشگاه سایتاما حضور دارند. امیدوارم موفق به کشف ماده جدیدی شده اند. این آزمایشگاه که با صنایع لاستیکی سومیتومو همکاری می کند، بیوپلیمرهای جدیدی را سنتز کرده است که به توسعه عملکرد تایر و کاهش مصرف سوخت کمک می کند. با ترکیب بر تحقیقات قبلی، تیم SRI متوجه شد با استفاده از آنزیم های اصلاح شده گوجه فرنگی به عنوان کاتالیزور پلیمریزاسیون می توان مونومر های اولیه پلیمری را برگزید. به واسطه این کشف آزمایشگاه SRI موفق به سنتز پلیمر های زیستی با ترکیب مونومر های اولیه ای شد که برای بهبود عملکرد تایر مفیدتر هستند. قبلاً با شناسایی بخش سنتز کاتوچو طبیعی که نقش کلیدی در تعیین طول زنجیره پلیمر ایفای می کند، پلیمری زیستی را ایجاد کرد که در طبیعت یافت نمی شود و در واقع این کاتوچورا سنتز کرده است. سپس این بخش با بخش مشابهی از یک آنزیم اصلاح شده خاص که از گوجه فرنگی مشتق شده بود جایگزین شد. با ادامه تحقیقات شرکت در مورد آنزیم های گوجه فرنگی اصلاح شده، SRI دریافت استفاده از آنزیم های گوجه فرنگی اصلاح شده، گزینش مونومر اولیه را تضعیف کرده و سنتز را از مونومر هاشروع می کند و نه مونومر های اولیه را که معمولاً در شروع پلیمریزاسیون دخیل هستند. به واسطه این توسعه می توان تایر هایی ساخت که عملکرد بهتری در زمینه کاهش مقاومت غلظتی و در نهایت مصرف سوخت داشته باشند. محققان ژاپنی به دنبال توسعه اقتصادی و ورود این فناوری به تایر سازی به واسطه سومیتومو هستند.



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبیا	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا ۲	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۱۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۲۱,۸۵۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک-53 چری-X22 تویوتا یاریس	۲۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان-X60 ام وی ام X33	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۲۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان-سراتو	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو-پیکاپ فوتون-اسنا(آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک-SS توسان-کوراندا	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۳۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	۳۳,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-IX55-لکسوس	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



CUV
SUV

OPTI RIDERUNNER

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

BAREZ

www.Barez.org



فعال این کراس اور الکتریکی تلاش می کند یا خیسر. توپوتا همچنان به قیمت بالای خودروهای برقی، کمیبود تقاضا و زیرساخت های شارژ محدود اشاره می کند. خودروهای برقی مطمئنا گران تر از خودروهای بنزینی هستند؛ اما برخی خودروهای برقی ارزان تر نیز در دسترس هستند. تقاضا برای خودروهای برقی اکنون به طور تصاعدی در حال افزایش است؛ بنابراین ادامه این مسیر دشوار به نظر می رسد. در عین حال زیرساخت شارژرها باید رشد کند؛ به خصوص در مناطق دورافتاده؛ تا آن زمان بیشتر مردم خودرو را در خانه شارژ می کنند. علاوه بر این، دولت ایالات متحده به تاژی هزاران دلار بودجه برای ایجاد یک شبکه ملی شارژ عمومی اختصاص داده است.

توپوتا بزرگ ترین خودروساز جهان است و با این حال، مدیرعامل آن و سایر مدیران بلند پایه اصرار دارند که بازار برای خودروهای برقی آماده نیست. در حالی که بیشتر خودروسازان در نهایت با تولید خودروهای تمام الکتریکی و استقبال عمومی از آن ها رو به جلو حرکت می کنند، توپوتا از برنامه های خود برای ارائه پیشرفته های متعدد دفاع کرده و اتخاذ تصمیم در این رابطه را به مشتری واگذار می کند. توپوتا اخیرا یک شاسی بلند کاملا الکتریکی جدید را به بازار عرضه کرده است. با این حال، متاسفانه bZ4X تقریبا بلافاصله فراخوان شد؛ زیرا وجود یک مشکل در مرحله ساخت می تواند منجر به افتادن چرخ های آن شود. اکنون که این مشکل برطرف شده است، باید منتظر ماند و دید که آیا توپوتا برای فروش



دلیل مقاومت توپوتا در برابر برقی سازی خودروها چیست؟

و هزینه مالکیت باتری برعهده شرکت ارائه دهنده خدمات تعویض است و خریداران خودروهای برقی صرفا هزینه استفاده را بر اساس نیاز خود پرداخت می کنند. این گزارش شامل مقایسه هزینه مبادله به شارژ AC/DC، تجزیه و تحلیل هزینه کل مالکیت (TCO) و یک مطالعه جامع سوآوری برای این مدل تجاری جدید است.

باتری های خالی را که تعویض می شوند می توان زمانی که برق ارزان است یا تقاضا کم است شارژ کرد. هر کسی که از این مدل ها بر خوردار باشد، می تواند برق مورد نیاز آن را با قیمت ممتازی به رانندگان بفروشد یا حتی در زمانی که قیمت ها بالاست و منابع کم است، آن را دوباره وارد شبکه کند. یکپارچه سازی انرژی های تجدیدپذیر به تعادل عرضه و تقاضا کمک می کند و بانک های باتری که در انتظار تعویض هستند، می توانند انرژی اضافی را جذب کرده و در ساعات اوج مصرف آن را برگردانند. این گزارش جدید IDTechEX نشان می دهد شبکه رو به رشد ایستگاه های مبادله ممکن است یکی از اقتصادی ترین راه ها برای ایجاد ذخیره سازی بزرگ انرژی ثابت لازم برای حمایت از منابع رو به رشد انرژی تجدیدپذیر در جهان باشد.

در مراکز شهری محدود به شبکه، شبکه ای از ایستگاه های تعویض باتری برای ارائه خدمات شارژ مجدد به صاحبان خودروهای برقی در بازار انبوه پدیدار خواهد شد. این صنعت شاهد سرمایه گذاری های بزرگ و ورود تولید کنندگان باتری مانند CATL و SKI Innovation است.

راهی برای گسترش صنعت خودروهای برقی از طریق دسترسی آسان به انرژی بازار تعویض باتری طی سال ۲۰۳۲ به ۲۲ میلیارد دلار می رسد

نظهور مانند Ample و Power Swap در این گزارش آمده است.

در این گزارش جامع به تحلیل بازار خودروهای برقی و باتری های سوآپ طی سال های ۲۰۲۲ و ۲۰۳۲ پرداخته شده و به مزایای تعویض باتری اشاره شده است. بسیاری از دارندگان خودروهای برقی برای شارژ آن ها، خودروها را به برق وصل می کنند که البته ساعت ها طول می کشد. به طور کلی، شارژرهای سریع اکنون می توانند باتری را تا ۸۰ درصد در کمتر از نیم ساعت شارژ کنند. اما ظرف نیم ساعت، برخی از ایستگاه های تعویض باتری می توانند ده ها دستگاه خودرو را تا صد درصد شارژ کنند. در مورد خودروهای سواری، کامیون ها و اتوبوس ها، نیازی به دخالت کاربر نیست؛ بنابراین راننده می تواند به راحتی در داخل خودرو الکتریکی خود بنشیند و نگران جابه جایی کابل های سنگین نباشد. گزارش IDTechEX فرصت های جدیدی را برای شرکت های آب و برق، تولید کنندگان بسته های باتری، تامین کنندگان اصلی خودروها و شرکت های باز یافت باتری که در امتداد زنجیره ارزش مبادله قرار گرفته اند، برجسته می کند.

هدف از تعویض باتری، جدا کردن هزینه باتری از خودرو است و تعمیر و نگهداری، سلامت

شارژ سنتی وسایل نقلیه الکتریکی مبتنی بر کابل اکنون با راه حل دیگری تکمیل شده است: تعویض باتری. خودروهای مختلف با قابلیت تعویض در بخش های مختلف اکنون وارد بازار می شوند و شرکت های خودروساز بزرگ به سمت استفاده از باتری هایی با قابلیت تعویض حرکت کرده اند. این اقدام سبب می شود شارژ خودروها با سرعت بیشتری انجام شود و همچنین باتری ها با تغییر تکنولوژی قابلیت ارتقا پیدا کنند. حل این مشکل به نوبه خود سرعت پذیرش خودروهای برقی را افزایش خواهد داد.

بر اساس آمارها در سال ۲۰۲۱، هشت درصد از باتری تمام خودروهای برقی چینی قابلیت تعویض داشتند و تمام آن ها یک چیز مشترک دارند - یک بسته باتری قابل شارژ، قابل تعویض و البته قابل ارتقا. برخلاف خودروهای برقی با باتری ثابت، چنین خودروهایی که قابلیت تعویض دارند می توانند در عرض ۳ تا ۵ دقیقه از باتری کاملا شارژ شده برخوردار شوند. گزارش IDTechEX چشم انداز فعلی بازار را برای تعویض خودروها، خودروهای دوو سه چرخ و بخش های سنگین تجاری بررسی می کند. تجزیه و تحلیل اجزای مکانیکی در ایستگاه های سوآپ توسط هیران بازار مانند Aulton و Nio و همچنین برخی از بازیگران



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف شامل: VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA.	گارانتی ۱۶ ماهه	۸۴۴,۰۰۰	۱,۰۰۱,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد		می باشد	۹۵۸,۰۰۰	۱,۱۳۵,۲۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۱,۱۴۹,۷۰۰	۱,۳۶۲,۴۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۱,۱۸۱,۲۰۰	۱,۳۹۹,۸۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند راین	سیلد			۱,۲۸۹,۶۰۰	۱,۵۲۸,۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد های تک	سیلد			۱,۵۱۸,۵۰۰	۱,۷۹۹,۴۰۰	
باتری تندرو و ساندررو	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		
آذر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری برندهای دیگر: آذر، سولیفان، نئوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	۵۰ - ۶۰ - ۵۵ (فاریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندرو و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			
باتری خانواده دنا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		
نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان برندهای مختلف شامل: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER. عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندرو و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			
باتری خانواده دنا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		
سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری برندهای: بار کاس، پارا ایکس، سوزو کی، سوپو، بو جیس، اورینتال، اوراتوس، سیوولکس و یاشا، بونا پوشش امپراز ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندرو و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			
باتری خانواده دنا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		
پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولید کننده (تومان)	قیمت مصرف کننده (تومان)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری برندهای: همچون پوتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دینیز، همدل، لیدر، تایگون، باتیکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	۵۰L1 (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	۵۰ - ۵۵ - ۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری تندرو و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی			
باتری خانواده دنا	۵۵ و ۶۰ (تال کوچک)، ۵۰L2 (تال بزرگ)	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		

سال چه تعداد دستگاه اتوبوس می‌توانند تحویل دهند. وزارت کشور نزدیک به ۱۰ سال است که اتوبوس خریداری نکرده و شهرداری‌ها نیز خریدی نداشته‌اند. بر همین اساس شرکت‌ها تولید خود را بر بخش‌های دیگری متمرکز کرده بودند. البته بازگشت به خط تولید به سمت اتوبوس زمان‌بر است.»

چمران ادامه داد: «تلاش بر این است که تولید سریع‌تر انجام شود و وزارت کشور نیز قرار داد ۲۰۰۰ دستگاه را با یکی از خودروسازان منعقد کرده، بنابراین قرار شده هر یک از خودروسازان امروز میزان ظرفیت تولید خود تا پایان سال را اعلام کند.»

ایستاد: رئیس شورای شهر تهران گفت: «در حال حاضر مشغول تصمیم‌گیری هستیم تا تاکسی‌های وارداتی نیز در کنار تاکسی‌های موجود مورد استفاده قرار بگیرند.» مهدی چمران با اشاره به اینکه به شرکت واحد ۲۰۰ دستگاه اتوبوس تحویل داده شده و ۵۵۰ دستگاه نیز قرار بود با سازی و تحویل داده شود که این کار نیز انجام شده است، افزود: «این ۲۰۰ دستگاه جدید با ۸۰ درصد سرمایه وزارت کشور و ۲۰ درصد سرمایه‌گذاری شهرداری تهران خریداری شده است.» وی با بیان اینکه جلسه‌ای در مجلس شورای اسلامی درباره حمل‌ونقل عمومی برگزار می‌شود، افزود: «در این جلسه بررسی خواهد شد کارخانه‌ها تا پایان



تلاش مدیریت شهری برای استفاده از تاکسی‌های وارداتی در تهران



مدیر کل بهره‌برداری آزادراه‌های کشور خبر داد:

افزایش میانگین ۲۷ درصدی در نرخ جدید عوارض آزادراهی

شرکت‌های آزادراهی برای اجرای این طرح استقبال نشده است. البته یک دلیل آن هم توقف در ابلاغ نرخ جدید عوارض بود. مدیر کل بهره‌برداری آزادراه‌های کشور توضیح داد: «دولت به دلیل نگرانی از موضوعات اجتماعی بعد از ابلاغ نرخ جدید عوارض در بهار امسال، جلو اجرای این بخشنامه را گرفت. همین موضوع بر اجرای طرح الکترونیکی شدن آزادراه‌ها سایه انداخت.»

بیات‌سرمی ادامه داد: «با این حال شیوه‌نامه‌های بین تمام ذی‌نفعان اعم از وزارت راه، پلیس، بیمه و شرکت‌های آزادراهی تهیه و موافقت بیمه با امضای رئیس سازمان بیمه مرکزی اخذ شده است، چرا که مطابق قانون، شرکت‌های بیمه‌گر و پلیس ملزم به حمایت زیرساختی از اجرای طرح الکترونیکی شدن اخذ عوارض آزادراهی هستند.»

مدیر کل بهره‌برداری آزادراه‌های کشور افزود: «پلیس هم پای کار است؛ اما باید این شیوه‌نامه امضا و ابلاغ شود. در این صورت فقط ابلاغ نرخ جدید عوارض برای راضی کردن شرکت‌های آزادراهی باقی می‌ماند.»

وی درباره آخرین تصمیم‌گیری برای نرخ‌گذاری جدید عوارض آزادراهی گفت: «تعیین نرخ نیز با پیگیری از سمت معاون اول رئیس‌جمهور در ستاد تنظیم بازار در حال نهایی شدن است و در صورت تصویب به شرکت‌های آزادراهی کشور ابلاغ می‌کنیم. مطالبه ابلاغ نرخ عوارض حق شرکت‌های آزادراهی است. توقف در اجرا نیز از سمت وزارت راه نبوده و قرار است نرخ‌گذاری جدید از چند فیلتر سازمانی از جمله سازمان حمایت از مصرف‌کننده رد شود.» مدیر کل بهره‌برداری آزادراه‌های کشور در ادامه افزود: «در صورت ابلاغ نرخ جدید عوارض، دلخوری و عدم همکاری شرکت‌های آزادراهی هم تمام و برنامۀ اجرای الکترونیکی عوارض آزادراهی تا پایان سال انجام خواهد شد. در بخشنامه قبلی که اجرای آن متوقف شد، متوسط افزایش عوارض ۲۸ درصد بود. البته در برخی موارد صدور صد و در بخشی هم افزایش قیمت اعمال نشده بود.»

وی گفت: «در نرخ‌گذاری جدید متوسط افزایش قیمت ۲۷ درصد است؛ اما انحراف درصدی وجود ندارد و تقریباً هر آزادراه به همین نسبت و در همین حدود افزایش قیمت دارد.» به گفته سرمدی بخش بزرگی از اجرای قانون الکترونیکی شدن به شرکت‌های آزادراهی که عامل و بهره‌بردار اصلی هستند، بازمی‌گردد که باید نسبت به حامی برای اجرای طرح اطمینان حاصل کنند. اگر شرکت بیمه و پلیس در مرحله هماهنگی بین دستگاهی نامانده بودند، بهره‌بردار آزادراهی که مربوط به بخش خصوصی و نیمه‌دولتی است تاکنون قانع شده و پای کار آمده بود.



موانع بر سر راه اجرایی شدن پرداخت عوارض آزادراه‌های کشور به صورت الکترونیکی، این است که بسیاری از رانندگان عوارض خود را پرداخت نمی‌کنند و سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها با مشکلات متعددی در زمینه بازگشت سرمایه و حتی نگهداری از محور آزادراهی که در آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند، مواجه می‌شوند. در این سال‌ها هشدارها، دستورالعمل‌ها و برنامه‌های متعددی برای حرکت جدی‌تر و الکترونیکی شدن عوارض آزادراه‌ها اعلام شده، اما هیچ یک از آن‌ها از جمله تفاهم‌نامه امضا شده بین وزارت راه و پلیس راه برای جریمه شدن رانندگان بدحساب درمانی برای این درد نبوده است. براساس آمارهای موجود در حال حاضر ۱۰ آزادراه در کشور در حال نصب تجهیزات مورد نظر برای دریافت عوارض آزادراهی به صورت الکترونیکی هستند و ۸ آزادراه دیگر به این زیرساخت‌ها مجهز شده‌اند. اما در ۲۱ آزادراه دیگر هنوز این اتفاق نیفتاده است.

زیرساخت‌های الکترونیکی شدن پرداخت عوارض آزادراه‌ها فراهم نیست

در این زمینه مدیر کل بهره‌برداری آزادراه‌های کشور گفت: «الکترونیکی شدن تمام شبکه آزادراهی کشور فقط به تصمیم وزارت راه و شهرداری بر نمی‌گردد و به زیرساخت‌هایی برای اجرا از جمله همکاری بیمه، پلیس و موافقت شرکت‌های آزادراهی نیاز دارد.» عباس بیات‌سرمی گفت: «کنون فقط وزارت راه و شهرداری تصمیم قطعی گرفته و پای کار آمده و از سمت

طبق قانون بودجه امسال، وزارت راه و شهرسازی مکلف بود از طریق مشارکت سرمایه‌گذاران بخش غیردولتی، اخذ عوارض در تمام آزادراه‌ها را تا پایان



معمومه دهقان

m.dehghan@autoworld.ir

خر داده‌ام امسال به صورت الکترونیکی اجرایی کند. با این حال از بین ۲۸ آزادراه در حال بهره‌برداری فقط ۱۲ آزادراه مجهز به زیرساخت‌های دریافت الکترونیکی عوارض آزادراهی بوده و گویا این طرح، طبق برنامه پیش‌ترفته است.

پرداخت در عوارضی‌ها، آسان‌تر شده است

وقتی اسم عوارضی به گوش می‌خورد، ترافیک به عنوان یک واژه متصل، همیشه همراه آن است. نحوه پرداخت عوارضی در سال‌های گذشته از پول نقد به کارت و در حال حاضر به شیوه الکترونیکی تغییر کرده است. در پرداخت عوارضی به صورت الکترونیکی، وقتی خودروی راننده از ایستگاه‌های الکترونیکی عبور می‌کند، پلاک خودرو در سامانه ثبت می‌شود و یک هفته فرصت دارید تا مبلغ عوارض را پرداخت کنید. پس از تردد به مالک خودرو پیامک یادآوری توسط پلیس ارسال می‌شود. در صورت عدم پرداخت تا ۲۴ ساعت پس از تردد، برای بار دوم پیامک یادآوری به مالک خودرو ارسال و در صورت عدم پرداخت تا ۴۸ ساعت پس از پیامک دوم، پیامک سوم از طرف پلیس فرستاده می‌شود. در صورتی که مالک با هیچ‌کدام از این هشدارها نسبت به پرداخت مبلغ عوارض اقدام نکند، مراحل اعمال قانون اجرا می‌شود. در این حالت مبلغ ۴۰ هزار تومان نیز جریمه عدم پرداخت عوارض آزادراهی به مبلغ اضافه خواهد شد که البته با گذشت زمان، دو برابر نمی‌شود.

بسیاری از رانندگان، مبلغ عوارضی را پرداخت نمی‌کنند

در سال‌های گذشته همواره الکترونیکی شدن پرداخت عوارض آزادراه‌های کشور برداشته شدن باجه‌های اخذ عوارض از اهداف وزارت راه و شهرسازی و دولت بوده است، اما هر بار به دلایلی این هدف محقق نشده و حتی آزادراه‌هایی که به‌تازگی و در سال‌های اخیر افتتاح شده‌اند و زیر بار ترافیکی رفتند، عوارض خود را از حالت الکترونیکی به حالت دستی تغییر دادند. یکی از اصلی‌ترین

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

تجربه کیفیتی متفاوت

مقاومت سایشی و طول عمر بالا

- نرمی و راحتی رانندگی
- کاهش مصرف سوخت
- مقاومت غلطشی کمتر
- ترمز گیری عالی
- آکابندگی کمتر

مقاومت سایشی و طول عمر بالا

- نرمی و راحتی رانندگی
- کاهش مصرف سوخت
- مقاومت غلطشی کمتر
- ترمز گیری عالی
- آکابندگی کمتر

محمول جدید رادیال سواری و GUV

215/55R16 MERSANA

تهران، کیلومتر ۵ جاده مخصوص کرج

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

+98 21- 44 50 34 91 (Export)
+98 21- 44 53 70 84
+98 21- 44 50 34 94 (Sales)

72 db

تولید در ایران

موتور ۱۶۰۰ سی سی

کلاس سدان

M+S

46



Autoworld

چهارشنبه ۲۷ مهر ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۷۴۴

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب 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

بیلبوردها

Billboard



«اصالت را کشف کنید»

«مرکز خدمات اشکودا در ایتالیا در کمپین حرفه‌ای خود با عنوان «اصالت را کشف کنید» بر حفظ کیفیت یک برند با ارائه خدمات مناسب تاکید دارد. آژانس تبلیغاتی «mcgarrybowen» این پوستر را برای اشکودا طراحی کرده است.

SKODA Tyre Insurance.
With our assistance in Italy.SKODA
Service

جای خالی باتری!

طی روزهای اخیر خودروسازان در راستای دستیابی به فناوری‌های جدید در حوزه تولید خودرو برنامه‌های مختلفی را برقرار کرده‌اند و هر دو خودروساز بزرگ کشور و سایر خودروسازان از عرضه خودروهای برقی به‌بازار سخن به‌میان آورده‌اند. هرچند در بازار خودرو هنوز با پدیده خاصی در این ارتباط مواجه نشده‌ایم، اما همین که در این شرایط ضرورت ورود به بحث تولید خودروهای برقی از سوی خودروسازان مورد توجه قرار گرفته و اقداماتی هم در این راستا انجام شده است، می‌تواند نویدبخش فرا رسیدن روزهای خوبی در صنعت خودرو باشد.

خودروسازان در بخش‌های تجاری و سواری و برقی‌سازی محصولات از وجود چندین پروژه خبر داده‌اند و بی‌گمان صنعت خودرو با سرعت بسیار بالایی به سمت استفاده از خودروهای برقی و فناوری‌های دیگری که استفاده از سوخت‌های فسیلی را کنار می‌زند، رفته است. در همین راستا بسیاری از خودروسازان بزرگ دنیا تاریخ پایان تولید خودروهای درون‌سوز خود را اعلام کرده‌اند و به‌نظر می‌رسد از سال ۲۰۳۰ به بعد تولید خودروهای برقی به خودروهای درون‌سوز بچربد. اما نکته مهمی که در برنامه‌های هیچ‌یک از خودروسازان به چشم نمی‌خورد، بحث سرمایه‌گذاری یا تولید باتری است. به‌ر حال اگر قرار است خودروسازان در آینده خودرو برقی تولید کنند، بهتر است از همین حالا به فکر سرمایه‌گذاری در حوزه تولید باتری نیز باشند. سرمایه‌گذاری مشترک در این بخش می‌تواند باتری مورد نیاز خودروسازان را تامین کند. حتی اگر تولید خودروهای برقی در کشور تا سال‌های سال به نتیجه نرسد، سرمایه‌گذاری در حوزه باتری برگ‌زنده شرکت‌های خودروسازی خواهد بود. آینده صنعت خودرو متعلق به خودروهای برقی است و اگر قرار است روزی به بازارهای بزرگ دنیا راه پیدا کنیم، سرمایه‌گذاری در حوزه باتری ضروری به‌نظر می‌رسد.

حرف آخر

The Last Word



فرشید سلگی

روزنامه‌نگار



سینما



سرقت خودرو را کنار بگذارید و زندگی متفاوتی را آغاز کنید، اما ناچار می‌شود تعهد ناتمام برادر کوچک‌ترش را به‌سرانجام برساند و در یک شب ۵۰ خودرو از پیش مشخص شده را سرقت کند. این فیلم محصول سال ۲۰۰۰ کشور آمریکا و در ژانر اکشن-جنایی است و دومینیک سنا آن را کارگردانی کرده است.

فیلم «سرقت در ۶۰ ثانیه» (Gone in 60 Seconds) ماجرای یک دزد ماهر به نام رندال و معروف به ممفیس است که می‌تواند ظرف ۶۰ ثانیه هر خودرویی را با هر سیستم امنیتی سرقت کند. او سال‌ها از همین راه زندگی را سپری کرده و زندگی خود را با سرقت خودرو می‌گذراند؛ اما اکنون به‌تواری پوچی رسیده است. در حالی که او تصمیم گرفته

«سرقت در ۶۰ ثانیه»

m.co
Industrial Group

High-Tech Autoparts

یک بار با امکو ... همیشه با امکو

Brake Pad



محصولات گروه صنعتی امکو

را فقط با نشان m.co از فروشندگان بخوایید

www.mco-shop.ir (021) 44 00 25 07
info@mco-co.ir (011) 444 30 177 - 188
mco_industrial_group 0910 1000 765
مؤنذران - ساری - شهرک صنعتی شماره یک mco_group1

www.mco-co.ir



ایران

ایرانلنت

حرکت مطمئن، توقف ایمن

تولید کننده انواع لنت ترمز
و قطعات اصطکاکیتهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج
۰۲۱۴۴۹۰۵۵۰۵
۰۹۱۲۳۵۸۸۲۰۱
www.iranlent.com