

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی درباره دلایل قاچاق سوخت: قیمت گازوئیل در کشورهای همسایه ۶۰ برابر ایران است!
۱۵ صفحه



جولیای جدید؛ گربه زشت ایتالیایی!

۱۲ صفحه



استارت Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

دو موضوع مهم

۱- بازار لوازم یدکی خودرو چندسالی به هم ریخته بود. این بازار بزرگ که گردش مالی ۲.۵ میلیارد دلاری داشت، سال‌ها به حال خود رها شده و ۹۰ درصد آن هم در اختیار تولیدکنندگان زیرپله‌ای و...
۲ صفحه

تیتراهای امروز Titles

مقرون به صرفه‌تر، ایمن‌تر و دارای قابلیت شارژ سریع

باتری‌های جامد ۱۰ سال دیگر به تولید انبوه می‌رسند

۱۴ صفحه

بی‌توجهی بازار به موضوع واردات خودرو

۱۰ صفحه

بازار داغ فروش کامیون‌های دست‌دوم اروپایی

۱۰ صفحه

تحول شبکه‌ای در چهارمین خودروساز دنیا از تابستان ۲۰۲۲ اعمال می‌شود ساختار جدید برای نمایندگی‌های استلانتیس

۶ صفحه

از ۴۰۰ هزار دستگاهی شدن «ایکو» تا صدرنشینی ایران در نرخ رشد تولید خودرو جهان

ایران خودرو و آمارهای جهانی را جابه‌جا کرد

گفته می‌شود رشد تولید ایران خودرو در کسب رتبه دهم ایران نقش موثری داشته است. ایران در این دوره بیشتر از فرانسه، انگلستان و ایتالیا خودرو سواری تولید کرده و علاوه بر...
۴ صفحه

آمریکایی‌ها آخر هفته را با بنزین تخفیف‌دار به پایان می‌رسانند
«روز شکرگزاری» با بنزین ارزان در ایالات متحده در مناسبت‌های ایرانی کارهایی مانند خیرات و میراث دیده می‌شود که افراد در این روزها...
۱۱ صفحه

رشد بهای خارجی‌ها و نوسان قیمت خودروهای داخلی و چینی

کیا اپتیما هیبرید فقط یک قدم تا ۳ میلیاردی شدن فاصله دارد!
۷ صفحه

وقتی خودروساز گران‌تر می‌فروشد اما مصرف‌کننده ارزان‌تر می‌خرد! سر بی‌کلاه دلان در عرضه‌های بورسی آخرین باری که خودرو در بورس عرضه شد، ۵ میلیون تومان ارزان‌تر از بازار به دست...
۳ صفحات

استقبال مشتریان از عرضه پرچمدار محصولات سایپا تکمیل ظرفیت شاهین در فروش فوری ویژه
۱۰ صفحه



پارس لنت PARS LENT
www.parslent.com

آیا خودرویی را می‌شناسید که این شرکت لنت ترمز آن را تولید نکرده باشد؟؟

مسابقه پیش‌بینی یار سیزدهم
بارز، هواخواه هواداران فوتبال در جام جهانی
با مسابقه پیش‌بینی رایگان نتایج بازی‌ها، بارز در کنار شماست تا جایزه میلیونی ببرید!

www.barez.org

BAREZ TIRES
www.barez.org



همچنان از پیش‌رانه ۱۲ سیلندر حجیم سود خواهد برد اما دستیار هیبرید جدیدی نیز وجود خواهد داشت که طبق گفته مدیران شرکت باعث می‌شود جانشین اوتادور بسبب قوی‌تر از این خودرو دوست داشتنی باشد. اما آخرین محصول کاملاً درون‌سوز لامبورگینی یعنی استراتو قبل از رونمایی تست‌های متنوعی را پشت سر گذاشته است. این خودرو اساساً مبدع کلاس جدیدی خواهد بود. کلاسی که در آن خبری از سوپر کارهای قدبلند و آماده آفرود نیست. اوراکان استراتو که در زبان ایتالیایی به معنی «جاده کثیف» است اولین بار به صورت مفهومی در سال ۲۰۱۹ و به‌عنوان نسخه خشن‌تر اوراکان اوو معرفی شد.

لامبورگینی اوراکان استراتو نخستین محصول این برند با پیش‌رانه کاملاً درون‌سوز خواهد بود. ایتالیایی‌ها از این خودرو در آذرماه سال جاری رونمایی خواهد کرد. لامبورگینی امروز این اخبار را تأیید کرد. به این ترتیب شاهد به پایان رسیدن تقریباً ۷۰ سال تولید محصولات اسپرت درون‌سوز توسط این خودرو ساز هستیم. استراتو به دیگر اعضای جدید سبب محصولات لامبورگینی یعنی اوراکان تکنیکا و اروس پر فور منته خواهد پیوست. خودروهایی که در سال جاری معرفی شده‌اند. اتوکار می‌گوید جانشین لامبورگینی اوتادور مشهور از قوای محرکه هیبرید استفاده می‌کند. این خودرو که قرار است در سال ۲۰۲۲ پدیدار شود

پایان روایت لامبوهای درون‌سوز با «اوراکان استراتو»



دو موضوع مهم

۱ بازار لوازم یدکی خودرو چندسالی به هم ریخته بود. این بازار بزرگ که گردش مالی ۲٫۵ میلیارد دلاری داشت، سال‌ها به‌حال خود را شده و ۹۰ درصد آن هم در اختیار تولیدکنندگان زیرپله‌ای و قاچاقچیان قرار داشت. وزارت صمت برای به‌سامان کردن امور آن از آغاز سال جاری طرحی به‌نام «شناسایی کالا» را تدوین و اجرا کرد که براساس آن «کد رهگیری» برای قطعات و لوازم یدکی خودرو صادر شد.

در همین راستا تاکنون ده‌ها میلیون «کد رهگیری» براساس اعلام وزارت صمت برای لوازم یدکی تهیه گردید و با اجرای آن بخش عمده این بازار مهم تنظیم و به‌سامان شد و بقیه آن نیز در آینده نزدیک سرسامان خواهد گرفت. با اجرای طرح «کد رهگیری» تولیدکنندگان زیرپله‌ای و قاچاقچیان از این بازار کوچ کرده‌اند به‌گونه‌ای که هم‌اکنون نقش آنها کم‌رنگ است که به حساب نمی‌آیند. این بازار ره‌اشده از دست تولیدکنندگان زیرپله‌ای و قاچاقچیان در اختیار آن دسته از قطعه‌سازانی قرار گرفت که علاوه بر تأمین نیازهای خط تولید شرکت‌های خودروساز با ارائه و عرضه تولیدات خود سهم بزرگی در این بازار دارند. علاوه بر آن اجرای طرح «کد رهگیری» باعث حل نسبی مشکل نقدینگی این گروه از قطعه‌سازان شده است، در این زمینه دو خواسته متقابل، شکل گرفت که اولی خواسته مسئولان وزارت صمت از قطعه‌سازان مذکور جهت ارتقای کیفیت قطعات تولیدی است و خواسته دوم نیز توقع و انتظار قطعه‌سازان مذکور از دولت است که واردات قطعات مشابه خارجی را ممنوع کنند. نتایج اجرای طرح «کد رهگیری» نشان داد که اگر اراده برای حل مشکلات باشد و فعل خواستن خوب صرف شود، باید گفت: «مشکلی نیست که آسان نشود».

۲ متأسفانه در صنعت خودرو ایران استفاده از تجارب مفید متداول نیست و همین امر، یکی از دلایل اصلی عقب‌ماندگی این صنعت و عدم توسعه آن پس از ۶ دهه است.

مسئولان سیاست‌گذار و به‌تبع آن مدیران واحدهای خودروسازی همچنان به دنبال «اختراع دوباره چرخ» و اجرای مداوم طرح زین‌بخش «آزمون و خطا» هستند و از آنها دست‌هم بر نمی‌دارند.

همین دو هفته پیش در سرمقاله «دنیای خودرو» یادآور شدیم که عرضه خودرو به بازار از طریق بورس پدیده‌ای ناشناخته است و تاکنون در هیچ کشوری اقدام به این کار سابقه نداشته است، مسلماً اگر این شیوه مفید بود آنها هم دست به چنین اقدامی از گذشته دور می‌زدند که تاکنون ندهاند اما در کشور ما طرفداران اقدام به این کار، چنان توجیهات خود را با واژه‌های طلایی آذین می‌بندند که بیشتر شک‌برانگیز است تا توجیه‌کننده و دو دلیل مهم توجیهی آنها کمک بیشتر به تنظیم بازار و نیز اختصاص حساب بانکی جهت واریز مابه‌التفاوت قیمت کارخانه و فروش رفته در بورس و ذخیره آن در این حساب و اختصاص وجوه مذکور به طرح‌های توسعه در صنعت خودرو است که توجیه پلاموجه و بسیار بی‌ربط است. اگر چه در این زمینه به‌صورت معکوس سابقه‌ای وجود دارد، در انتظار می‌نشینیم و نظاره گر نتایج تکراری آن می‌شویم.



استارت

حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

وقتی خودروساز گران‌تر می‌فروشد اما مصرف‌کننده ارزان‌تر می‌خرد!

سربی کلاه دلالان در عرضه‌های بورسی

آخرین باری که خودرو در بورس عرضه شد، ۵۰ میلیون تومان ارزان‌تر از بازار به دست مصرف‌کننده رسید، خودروسازان نیز ۱۷۰ میلیون تومان بیش از قیمت کارخانه فروختند و در این بین چیزی نصیب سوداگران نشد

در آخرین روز هفته گذشته اندیشکده سیاست‌گذاری دانشگاه صنعتی امیرکبیر میزبان سومین نشست هم‌اندیشی صاحب‌نظران دانشگاهی، فعالان صنعت خودرو و وزیر امور اقتصادی و دارایی بود. در این نشست که مورد توجه اکثریت فعالان و دانشگاهیان قرار گرفت، فعالان و کارشناسان صنایع خودرو و قطعه‌سازی در خصوص شیوه‌های واگذاری خودروسازان بزرگ ایران خودرو و سایپا به بحث و تبادل نظر پرداختند.



نهاد علی‌بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در عرضه‌های بورسی چیزی نصیب دلالان نمی‌شود

محمد رضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی



۱۷۰ میلیون تومان بیش از قیمت کارخانه فروختند و در این بین چیزی نصیب سوداگران نشد. بنابراین این روش باید برای همه خودروها اعمال شود. موضوع بعدی، واگذاری سهام دولت در خودرو سازی‌هاست که موجب ورود نقدینگی می‌شود و بنیبه مالی آنان را تقویت می‌کند. پس از انجام این واگذاری، باید مدیریت را به سهامداران مجموعه واگذار کرد تا قانون تجارت اعمال شود.

دولت به‌خاطر قیمت‌گذاری دستوری ۱۲۰ هزار میلیارد تومان زیان خالص به این صنعت وارد کرده است. برای این که شرکت‌ها از حالت زیان‌دهی خارج شوند، باید از قیمت‌گذاری دستوری صرف نظر شود. در حال حاضر راهکار عرضه در بورس برای این موضوع در نظر گرفته شده، که راهکار بسیار خوبی است. آخرین باری که خودرو در بورس عرضه شد، ۵۰ میلیون تومان ارزان‌تر از بازار به دست مصرف‌کننده رسید و خودروسازان نیز

رانت ۲۵۰ هزار میلیارد تومانی در جیب دلالان خودرو

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی



شکاف بازار ۲۵۰ هزار میلیارد تومانی رانت به حساب افرادی که از کارخانه خودرو خرید و در بازار آزاد به فروش رساندند، واریز کرده و در همین زمان ۱۴۰ میلیارد تومان زیان انباشته برای صنعت خودرو ایجاد شده است. در حال حاضر ظرفیت تولید قطعه‌سازان در کشور برای تولید ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو بوده و ظرفیت تولید خودروسازان یک میلیون و ۷۰۰ هزار است. اما مشکل اصلی که موجب شده نتوانیم از این ظرفیت استفاده کنیم، نحوه سیاست‌گذاری است.

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

تشکیل شده از الیاف کربن

قدرت ترمزگیری قوی حتی در دماهای بالا | عدم زنگ زدگی در طول استفاده

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

www.mco-co.ir

این آسمان پر از ستاره است

ایساکو

رتبه یک خدمات پس از فروش

برای نخستین بار در تاریخ صنعت خودرو کشور
همزمان با سی‌زده سال صدرنشینی

www.isaco.ir



حراج «گالونگی» بازسازی شده توسط «برابوس»



مرسدس بنز 300SL گالونگی متعلق به اندی وار هول مشهور که توسط برابوس بازسازی شده است، در حراجی ساتنیز نیویورک به فروش رسید. این حراجی از دهم تا هفدهم نوامبر برگزار شد و خودرو مورديحت نیز در نیویورک به نمایش در آمد. 300SL مورديحت بر اساس سلیقه و ذائقه این هنرمند مشهور سفارش داده شده بود. براساس تحقیقی که برابوس با همکاری بخش کلاسیک مرسدس بنز انجام داده، این خودرو دقیقاً از همان چیزی الهام گرفته که خودروهای تاریخی مرسدس بنز نشان داده‌اند. 300SL گالونگی در کتاب خودروهای سری اسپرت سال ۱۹۴۵

تا ۱۹۸۰ متعلق به فرانک اولسی و در صفحات ۹۴ و ۹۵ به نمایش در آمده است. کار بازسازی این خودرو دو سال طول کشیده و برابوس بیش از ۴۵۰۰ ساعت را صرف بازسازی آن از طریق برنامه احیای ۶ ستاره خود کرده است. هم‌اکنون مرسدس بنز 300SL گالونگی همان کیفیت اولیه خود را به نمایش می‌گذارد. خودرو مورديحت دارای رنگ بدنه نقره‌ای و خاکستری، کابین با چرم آبی‌رنگ و رینگ‌های متمایز است. این خودرو ۷۰ ساله توانسته درجه A کاراکتر جدید خودرو را از سازمان خودروهای کلاسیک آلمان دریافت کند.



بخش خصوصی هم با قیمت‌گذاری دستوری زمین می‌خورد

علی نبوی، معاون وزیر صمت و رئیس ایدرو



اگر بخش خصوصی هم مدیریت ایران خودرو و سایپا را بر عهده داشت، با این نحوه قیمت‌گذاری زیان‌ده می‌شد و زیان انباشته آن در نهایت به جای ۱۲۰ هزار میلیارد تومان به ۸۰ هزار میلیارد تومان می‌رسید. ریشه مشکلات صنعت خودرو، مدیریت بخش دولتی در بنگاه نیست، بلکه دخالت دولت در صنعت خودرو است. وزارت صمت با اجماعی که با همه نهادهای موثر ایجاد می‌کند، نقشه راه این صنعت را برای متولیان آینده مشخص می‌کند و ما هم اصرار داریم که سهام تودلی و درون گروهی باید واگذار شود. در این میان، یکی از موضوعات تشکیل بازار رقابتی است؛ فضای اقتصاد کشور در دهه‌های گذشته، نشان داده؛ اقتصاد ما برای اتصال مستقیم به بازار بین‌المللی عزم لازم را نداشته است.

ضرورت تدوین یک نظام تنظیم‌گری برای ۲۹ نهاد ناظر

امیر حسین کاکایی، استاد دانشگاه و فعال و کارشناس صنعت خودرو



اگر سهام تودلی خودروسازان را به خوبی واگذار کنیم، به سرعت مدیریت آن‌ها به بخش خصوصی واگذار می‌شود. بدین منظور، ما نیاز به سیاست‌گذاری برای رقابت سالم داریم. در واقع نیازمند تنظیم‌گری برای بازار و تعیین حد و مرزها هستیم. بر این اساس، باید تعرفه در کل زنجیره تعریف و توازن داشته باشد. برای احصای اهلیت خریداران سهام نیز باید اهداف را تعیین کرده و چارچوب آن را مشخص کنیم و این چیز پیچیده‌ای نیست. اما آن چه در این میان بسیار اهمیت و ضرورت دارد، تدوین یک نظام تنظیم‌گری است؛ باید یک نظام تنظیم‌گری که ۲۹ نهاد ناظر و تصمیم‌گیر برای صنعت خودرو را در راستای حمایت و تقویت این صنعت هماهنگ کند، تدوین شود تا هر نهاد نظر متفاوت ندهد.

ملاحظات واگذاری سهام خودروسازان به بخش خصوصی

سیدرضا مضان شجاعی، عضو مرکز پژوهش‌های مجلس



سه الزام در واگذاری سهام دولت در خودروسازی‌ها وجود دارد که باید به سمت آن برویم؛ ابتدا باید قواعد بازار را رعایت کنیم. در مرحله دوم باید سهام درون گروهی که در این بنگاه‌ها وجود دارد و منشأ مشکلات عدیده‌ای است، واگذار شود. سومین الزام هم که قبل از همه واگذاری‌ها باید در نظر گرفت؛ امکان‌سنجی واگذاری‌هاست. یعنی باید یک سری تمرین‌ها را انجام دهیم و ببینیم آیا دولت برمی‌تابد که یک بخش خصوصی واقعی در صنعت خودرو داشته باشیم یا خیر. این که هر دو خودروساز را بخواهیم به‌طور هیجانی و هم‌زمان واگذار کنیم، به‌نظر مناسب نیست. بلکه باید هر کدام را که زمینه واگذاری بهتری دارند، ابتدا واگذار و عرضه کنیم و سپس با دیدن آثار آن نسبت به واگذاری بنگاه بعدی اقدام کنیم.

خصوصی‌سازی بخشی از راه حل است، نه همه آن

مهدی مجیدی پور،

رئیس دانشکده مدیریت علم و فناوری دانشگاه امیر کبیر

موضوع مهم در واگذاری خودروسازان بزرگ، اتفاقات بعد از واگذاری است؛ آیا ما به پساواگذاری فکر کرده‌ایم یا تنها واگذاری و خصوصی‌سازی را راه حل مشکل می‌دانیم. ما هم تجارب شکست‌خورده و هم تجارب موفق در این زمینه داریم. باید نقشه اعتلای راه صنعت را داشته باشیم و واگذاری و خصوصی‌سازی بخشی از راه حل باشد؛ اطلاع‌یک روند نامطلوب و همچنان سیاست‌گذاری نامطلوب در دهه‌های گذشته در صنعت خودرو موجب شده است با موضوع واگذاری احساسی برخورد کنیم. در صورتی که اگر فرصتی را که در این صنعت است، ببینیم و واگذاری به‌عنوان بخشی از تصویر کلی باید دیده شود، نه به‌عنوان کل تصویر. در آن صورت، برای پساواگذاری برنامه‌ریزی خواهیم داشت. ما باید هم‌زمان اقتصاد خودرو و صنعت خودرو را با هم ببینیم و واگذاری سهام نیز بخشی از این پازل باشد. باید به فکر این باشیم که توسعه صادرات هم داشته باشیم. سیاست‌های حمایتی با رقابتی باید توأم باشد. این در حالی است که در سال‌های گذشته، سیاست‌های حمایتی صورت گرفته، اما سیاست‌های رقابتی نداشتیم و این پاشنه آشیل سیاست‌های ماست.



فروش ویژه ایکس ۵۵ پرو



X55 PRO



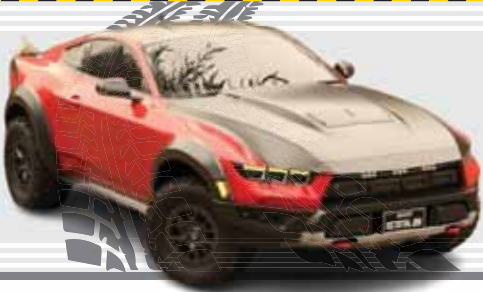
تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir



جدید ۵650 نورد موستانگ به‌عنوان پایه و اساس طرح انتخاب شده است. هدف این دو طرح خوش ذوق نیز خلق یک موستانگ بوده که ارزش نشان رپتور را داشته باشد. ظاهراً هر دو نفر به هدف خود رسیده‌اند. همان‌طور که پیش‌بینی می‌کنید نورد موستانگ رپتور R ارتفاع بسیار بیشتری از سطح زمین دارد که دلیل آن نیز سیستم تعلیق بازنگری شده و رینگ‌های جدید و لاستیک‌های آفرود است. قوس چرخ‌های پهن تر و راکاب‌های جانبی متفاوت نیز جزو دیگر تغییرات این پروژه مجازی هستند

اگر چه تمرکز اصلی فورد در نمایشگاه سما امسال اکثراً بر شاسی‌بلندها و وانت‌پیکاپ‌ها بود اما این موستانگ رپتور R مجازی می‌تواند نظرات کاربران را به خود جلب کند. یک طراح مستقل خودرویی را تجسم کرده که افراد زیادی به دنبال آن در دنیای واقعی هستند. با فورد موستانگ رپتور R آشنا شوید که نسخه آفرود این خودرو عضلانی مشهور بوده و آماده حمله به پیراهه‌ها و مسیریاری‌های خشن به نظر می‌رسد. این کانسپت دیجیتال را اسکار وارگاس طراحی کرده است. او برای این پروژه با استوارت وب همکاری داشته و نسل



نسخه کراس کوپه «موستانگ» در دنیای مجازی

پیکری يك موضوع

Follow up



احمد رضا رعنایی

عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازی کشور

مهم‌ترین گلوگاه و مانع تولید در صنعت خودرو چیست؟

صنعت خودرو برای رسیدن به پیشرفت نیازمند تغییر و تحولات جدی بوده و البته مهم‌ترین مشکل در این صنعت در حال حاضر قیمت‌گذاری دستوری است. هرچند حذف قیمت‌گذاری دستوری باید با تغییر ساختار مالی خودروسازان همراه باشد. در این شرایط حذف قیمت‌گذاری دستوری نمی‌تواند به این صنعت کمک کند بلکه باید اصلاحات ساختاری در این حوزه شکل بگیرد. در همین زمینه با احمد رضا رعنایی، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازی کشور به گفت‌وگو پرداختیم.

رسیدن به شرایط مطلوب در صنعت خودرو نیازمند چه مواردی است؟

قیمت‌گذاری دستوری، ساختار مالی خودروسازان و تغییر یک‌شبه مدیران از مهم‌ترین گلوگاه‌ها و موانع تولید عبور مستقیم هستند. همچنین کسب نتایج بهتر در عبور مستقیم تولید مستلزم حذف قیمت‌گذاری دستوری، اصلاح ساختار مالی خودروسازان و بهره‌گیری از مدیران توانمند در خودروسازی است.

به نظر شما حذف قیمت‌گذاری می‌تواند به بهبود وضعیت صنعت خودرو کمک کند؟

قیمت‌گذاری دستوری و تابعیت صنعت خودروسازان اقتصاد آزاد، بخش عمده‌ای از موانع تولید رفع خواهد شد. برای اینکه بتوانیم صنعت خودرو را به سمت مسیر اصلی خود برگردانیم باید زمینه‌های اجرای اقتصاد آزاد را در آن فراهم کنیم. بدون اقتصاد آزاد و شرایط رقابتی اصولی نمی‌توان انتظار تغییرات بزرگ و پیشرفت در حوزه خودرو داشت.

نقش دولت در این بخش را چه می‌دانید؟ دولت در ایجاد این شرایط چقدر مقصر است؟

گلوگاه‌های تولید در صنعت خودرو مشخص بوده و موانعی مانند قیمت‌گذاری دستوری نیز به راحتی قابل‌رفع هستند اما اینکه موانع تاکنون برطرف نشده‌اند، به این دلیل است که اراده‌ای برای رفع این موانع وجود ندارد.

در حال حاضر برای رفع موانع تولید چه اقداماتی باید انجام داد؟

تأمین نقدینگی خودروسازان و قطعه‌سازان به‌عنوان راهکاری برای عبور از موانع تولید مطرح است. خودروسازان در صورت تأمین نقدینگی و تسریع در پرداخت مطالبات زنجیره تأمین می‌توانند عبور مستقیم تولید را تداوم بخشدند.

از ۴۰۰ هزار دستگاهی شدن «ایکو» تا صدر نشینی ایران در نرخ رشد تولید خودرو جهان

ایران خودرو و آمارهای جهانی را جابه‌جا کرد

ایران در این دوره بیشتر از فرانسه، انگلستان و ایتالیا خودرو سواری تولید کرده و علاوه بر کسب بالاترین نرخ رشد تولید بین ۱۰ کشور بزرگ خودروساز، در جایگاه دهم جهان بر اساس تیراژ تولید قرار گرفته است



که تا پایان آذرماه از عدد عرضه سال گذشته عبور خواهد کرد. وی اعلام کرد: «از ابتدای امسال تا دوم آذرماه در حوزه سواری و تجاری با افزایش ۴۲ درصدی موفق به تولید ۴۰۲ هزار و ۸۹۶ دستگاه خودرو شده‌ایم». قائم‌مقام تامین و تولید ایران خودرو از وضعیت مطلوب زنجیره تأمین در فراهم‌سازی قطعات مورد نیاز خطوط تولید خبر داد و افزود: «در حال حاضر تولید روزانه با میانگین ۲۷۰۰ دستگاه در حال انجام است و بر همین اساس عرضه به بازار نیز در شرایط مناسبی قرار گرفته است.»

امسال داشته است و دهمین تولیدکننده بزرگ این نوع خودروها در جهان شناخته شده است. ایران در ۹ ماهه سال قبل در رتبه سیزدهم قرار گرفته بود، اما با رشد قابلتوجه تولیدات خود در ۹ ماهه سال جاری میلادی توانسته است سه کشور روسیه، جمهوری چک و اسلواکی را کنار بزند. ایران در ۹ ماهه امسال حتی بیشتر از فرانسه خودرو سواری تولید کرده است. فرانسه در ۹ ماهه سال جاری میلادی تنها ۶۹۳ هزار دستگاه خودرو سواری تولید کرده است که بسیار کمتر از تولیدات بیش از ۹۴۹ هزار دستگاهی ایران است. انگلستان، ترکیه، اندونزی، ایتالیا، جمهوری چک، اسلواکی و سوئد نیز از دیگر کشورهای هستند که تولید خودرو سواری کمتری در مقایسه با ایران داشته‌اند.

عبور ایران خودرو از مرز تولید ۴۰۰ هزار دستگاه در همین راستا، قائم‌مقام تامین و تولید ایران خودرو، از عبور تولید این گروه صنعتی از مرز ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو سواری و تجاری سنگین و نیمه‌سنگین از ابتدای امسال تا دوم آذرماه خبر داد. کیانوش پورمحبیب با اعلام این که در پایان آذرماه از عدد رکورد سال گذشته عرضه خودرو به بازار عبور خواهیم کرد، گفت: «در سال گذشته ۴۵۸ هزار و ۲۰۸ دستگاه خودرو به بازار عرضه شده است که با آغاز شمارش معکوس، در پایان آذرماه از این عدد عبور خواهیم کرد و رکورد جدید دیگری در عرضه خودرو به بازار در شرایط سخت تولید خودرو به ثبت خواهیم رساند.»

نویسندگان

ایران خودرو در سال گذشته ۴۵۸ هزار و ۲۰۸ دستگاه

خودرو به بازار عرضه کرده است که با آغاز شمارش معکوس، در پایان آذرماه از این عدد عبور خواهد کرد و رکورد جدید دیگری در عرضه خودرو به بازار در شرایط سخت تولید خودرو به ثبت خواهد رساند

نگاه View



احمد نعمت بخش

دبیر انجمن خودروسازان ایران

ارتباط اجرا استانداردها با حذف قیمت‌گذاری دستوری

تولید خودروهای اقتصادی، اجرای استانداردهای تعلیقی و سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو با چالش‌های تأمین ملزومات و قیمت‌گذاری دستوری گره خورده است. تأمین مواد اولیه، وابستگی آن به واردات و فقدان کیفیت لازم حتی در بخشی از مواد اولیه داخلی که به‌عنوان مثال از فولاد مبارک تأمین می‌شود، از چالش‌های زنجیره تأمین در صنعت خودرو است. خودروسازان همچنان به منظور اجرای استانداردهای جدید و برای تأمین ورق مورد نیاز در بدنه خودروهای جدید ناگزیر از واردات هستند. وابستگی به واردات تأمین مواد اولیه مورد نیاز برای قطعه‌سازان نیز وجود دارد. در صورت اجبار سازمان ملی استاندارد نسبت به اجرای کامل استانداردهای ۸۵ گانه رعایت استانداردهای تعلیقی، آپشن‌های جدید به دلیل اینکه هزینه‌بر هستند، قیمت خودرو را افزایش می‌دهند به طوری که ارزان‌ترین خودرو داخلی قیمتی کمتر از ۲۰۰ میلیون تومان نخواهد داشت. متأسفانه وضعیت به گونه‌ای است که حتی قطعه‌سازان نیز به سرمایه‌گذاری در سایر حوزه‌ها ورود می‌کنند. زیان‌دهی خودروهای بر تیراژ به دلیل قیمت‌های تکلیفی، پرداخت کامل مطالبات قطعه‌سازان را غیرممکن ساخته و بدی خودروسازان به زنجیره تأمین قطعه‌سازی در حال حاضر حدود ۴۰ تا ۵۰ هزار میلیارد تومان است. زمانی می‌توان به صنعتی امیدوار بود که سرمایه‌گذاری و تولید متضمن سودآوری باشد و امکان توسعه محصول و به‌روزرسانی ماشین‌آلات فراهم باشد.

زیان‌های ناشی از قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو به شکل تأخیر در افزایش قیمت قطعه‌نمایان است به طوری که همچنان بخشی از قطعات بر مبنای قیمت‌های سال گذشته از قطعه‌سازان خریداری می‌شود. افزایش ۱۸ درصدی قیمت خودرو در سال گذشته موجب ورود هجمه به وزیر صمت از سوی رسانه‌ها شد اما با وجود افزایش ۵۷ درصدی هزینه‌های حقوق و دستمزد، انرژی و مواد اولیه در سال جاری، قیمت کارخانه‌ای خودرو از حدود یک‌سال گذشته تاکنون افزایشی نداشته است. در آخرین مصوبه شورای عالی استاندارد مقرر شد استانداردهای تعلیقی بر اساس زمان‌بندی سازمان ملی استاندارد ایران و با هماهنگی وزیر صمت اجرایی شوند. در حالی که اخیراً تأکید رئیس این سازمان بر اجرای استانداردهای ۸۵ گانه از سه ماه آینده بوده است. بر همین اساس انجمن نیز طی یک نامه رسمی مراتب اعتراض خود را نسبت به این موضوع به اطلاع وزیر صمت رساند. اجرای استانداردهای همچون انحراف از مسیر و ترمز اضطراری به دلیل تکنولوژی بی‌پسیده و عدم ارتباط با خودروسازان تراز اول جهان مقدر نیست.

از سوی دیگر ۱۷۰ هزار دستگاه نیز از پارکینگ تکمیل و به بازار عرضه شده است. «نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس اضافه کرد: «بر اساس وعده‌ها مقرر شده است تا پایان سال تولید خودرو سبک و سنگین در بخش خصوصی و دولتی به ۱۵۰ هزار دستگاه برسد.»

وی ادامه داد: «با توجه به اینکه به صورت میانگین هر خودرو حدود ۲ هزار دلار ارزبری دارد، با رشد نرخ دلار، هزینه تمام‌شده تولید خودرو نیز بیشتر می‌شود. البته باید به این نکته توجه کرد که ما درباره قیمت تمام‌شده تولید خودرو حرف داریم زیرا هزینه تمام‌شده خودرو منطقی نیست و برخی قطعات گران‌تر از ارزش واقعی خریداری می‌شوند.»

زاپاس Spare Tire

واردات؛ گرانی خودرو در بازار را رفع می‌کند



حذف خواهد شد. اما تحقق این مهم مستلزم افزایش تولید، افزایش عرضه از طریق واردات و واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی است.» نماینده مردم ششیران در مجلس شورای اسلامی افزود: «بر اساس گزارش ارائه‌شده تولید دو خودروساز بزرگ کشور طی ۷ ماهه اخیر حدود ۶۵ هزار دستگاه بوده،

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «گرانی خودرو در بازار با واردات رفع می‌شود.» علی‌جندی با بیان اینکه بخشی از گرانی خودرو در بازار با واردات رفع می‌شود، ادامه داد: «در حال حاضر در سایپا قرعه‌کشی حذف شده است و به نظر می‌رسد در صورتی که واردات انجام شود، قرعه‌کشی در ایران خودرو نیز



کلکسیون ۱۸ خودرویی به ارزش ۴۵ میلیون دلار!

«خبر اکلیسیونی شامل ۱۸ سوپر خودرو و آبز خودرو کمیاب مجموعاً به ارزش بیش از ۴۵ میلیون دلار در لندن به حراج گذاشته شده است. مجموعه «RM Sotheby's» که به عنوان حراج کننده این خودروها شناخته می شود، می گوید گردآوری خودروهای این کلکسیون ۲۵ سال پیش و زمانی آغاز شد که مالک آن یک دستگاه فراری F40 خریداری کرد. پس از آن بود که او تصمیم به خرید خودروهای خاص بیشتری کرد تا این که برخی از خاص ترین نمونه های جهان به مجموعه وی اضافه شدند. او پس از خرید F40، مدل های دیگری از این برند ایتالیایی چون 288GTO، F50 و آنزو و لافاری را خریداری کرد. وجه مشترک



تمام این فراری ها نیز رنگ «روسو کورسا» (سرخ مسابقه ای) به شمار می رود. البته فراری های این مجموعه به همین چهار مدل ختم نشده و جواهراتی چون یک عدد ۵۵۰ بار کتا پنین فراری، یک دستگاه سوپر امریکا و یک 599SA برتا نیز در کنار آن ها دلبری می کنند. وجه اشتراک این سه نیز رنگ «جالو» (زرد) است. مالک این کلکسیون طرفدار دو آتشه برند بوگاتی نیز هست و یک دستگاه EB110GT آبی رنگ، یک EB110 سوپر اسپرت سفید و یک بوگاتی شیرون سوپر اسپرت ۲۰۰۰ را هم به گاراز خود اضافه کرده است. دو عدد لامبورگینی کلاسیک میورا و کانتاش LP5000 نیز در این حراج به فروش می رسند.

بازسازی پژو ۲۰۵ برای تحویل ۲۰۰ اسب بخار



«پژو GTI ۲۰۵ به عنوان یکی از بهترین هاچ بک های داغ دنیا شناخته می شود و حالا یک شرکت مهندسی بریتانیایی اقدام به بازسازی یک دستگاه از آن به سفارش مشتری کرده است. این خودرو که تولمن ادیشن نام گرفته در کارگاه این شرکت بازسازی شده است. این ۲۰۵ در ابتدا به یک بوسته فلزی لخت تبدیل شده تا به محافظ ضد پوسیدگی و پوشش سرامیکی مجهز شود. یکی از مهم ترین به روز رسانی های این ۲۰۵ تجهیز به بیش از ۱۰۹ لیتری است که به شدت تقویت شده است. این پیکر به سرسیلندر ۱۶ سوپاپ، میل پادامک جدید و بلوک آلومینیومی مجهز شده و حالا بیش از ۲۰۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. تولمن همچنان این خودرو را به ECU جدید، دریچه گاز برقی و سیستم آگزوز فولادی ضد زنگ هم مجهز کرده؛ در حالی که نیروی پیشراننده از طریق یک دیفرانسیل Quaffle ATB به چرخ ها منتقل می شود. علاوه بر این تولمن پژو هم کار کرده و ارتقاهایی در آن انجام داده تا تعویض دنده را نرم تر انجام دهد. سپس این شرکت سراغ ساسی پژو رفته و آن را به آنزولی بار عقب جدید، فرمان هیدرولیک بهبود یافته و پکیج ترمز اختصاصی با کالیپر های AC، رسینگ و دیسک های فولادی ضد زنگ مجهز کرده است.

محوریت آیفون در محصول چهار چرخ اپل



«فردی که خودش را کارمند اپل معرفی کرده است می گوید Apple Car پدال گاز و ترمز ندارد و راننده از طریق فرمان صوتی، خودرو را به حرکت درمی آورد. بر اساس نوشته اپل اینسایدر به نقل از فردی که خودش را کارمند اپل توصیف کرده، خودرو هوشمند این شرکت از طراحی آینده نگارانه ای با تمرکز بر نمایشگر های لمسی استفاده می کند. این فرد می گوید شیشه جلویی اپل کار (Apple Car) نمایشگر لمسی بر پایه نرم افزار CarPlay خواهد بود. شیشه جلویی از بخش بالایی به سمت دماغه خودرو امتداد خواهد داشت. تنها بخش فیزیکی در ناحیه جلویی خودرو اپل فرمان است. هیچ اشاره ای به پدال گاز و ترمز نشده و ظاهراً خودرو

اپل از طریق نمایشگر لمسی و بر پایه سیستم خودرو به حرکت درمی آید. اپل اینسایدر می گوید فرمان خودرو اپل نمایشگر لمسی کوچکی خواهد داشت و روی آن از حفره ای برای جای گذاری آیفون استفاده خواهد شد. افشاگر ادعا می کند که کاربر می تواند از آیفون به عنوان نمایشگر ثانویه اپل کار استفاده کند. اپل کار کامپیوتر داخلی ندارد و کنترل تمام سیستم های خودرو از طریق آیفون انجام می گیرد. افشاگر می گوید اپل کار در دسترس مشتریان عادی قرار نمی گیرد و قرار است در ناوگان خودروهای سازمانی استفاده شود.

تحول شبکه ای در چهارمین خودروساز دنیا از تابستان ۲۰۲۳ اعمال می شود

ساختار جدید برای نمایندگی های استلانتیس

بیانیه آمده است: «CECRA و تمام نمایندگی ها در سراسر اروپا به تصمیم دادگاه عالی توجه داشتند که باید همراه با قوانین جدید اتحادیه اروپا در نظر گرفته شود تا راه را برای یک مدل توزیع متعادل بین تولید کنندگان و شبکه های آن ها پس از ژوئن ۲۰۲۳ هموار کند.» استلانتیس نیز اعلام کرده که شبکه توزیع جدید آن ها به زودی انتخاب خواهد شد و نمایندگان خرده فروشان به جلسات دعوت خواهند شد تا شرکت برنامه های توزیع جدیدش را به سرعت توسعه دهد. اووه هوچگسورتز (Uwe Hochgeschurtz) مدیر فعالیت های استلانتیس در اروپا در بیانیه ای گفت: «دیدگاه گروه ما توزیع یک مدل توزیع پایدار است و تمام ذینفعان درگیر با تجربه مشتری در هسته از این تغییرات بهره خواهند برد. مشتریان قادر خواهند بود که از رویکرد چند برند و چند کانال با طیف وسیع تری از خدمات بهره ببرند. فروشندگان یک مدل کسب و کار جدید و کارآمد با هدف بهره مندی از مجموعه ۱۴ برند استلانتیس ایجاد هم افزایی، بهینه سازی هزینه های توزیع و ارائه راه حل های حمل و نقل پایدار خواهند داشت. شرکای ما با نمایندگی برندهای مادر این زمینه نقش مهمی ایفا می کنند.»



توزیع مبتنی بر شبکه توزیع چند برند را ترویج کند. در بیانیه آن ها آمده است: «مشتریان از رویکرد چند برند و چند کانالی با طیف وسیع تری از خدمات بهره مند خواهند شد.» مشخص نیست که آیا این روند سبب کاهش شبکه نمایندگی های استلانتیس در اروپا خواهد شد یا خیر. سخنگوی این گروه گفت: «ما با نمایندگان شبکه ها کار می کنیم تا معیارهای واقعی را تعیین کنیم که بر اساس آن در سال ۲۰۲۳ یک شبکه عملکرد محور بسازیم.»

فرصت ۱۰ ساله برای خلق شبکه جدید کارلوس تاوراس، مدیر عامل این گروه می گوید که به هر یک از برندها یک فرصت ۱۰ ساله برای اجرای طرح های تجاری می دهد. شورای اروپا برای تجارت و تعمیرات موتور «CECRA» اعلام کرده که تحولات تغییر ساختاری را یادقت دنبال خواهد کرد. همچنین آن ها به این نکته اشاره کردند که دادگاه عالی کارتل اتریش اخیراً برسد پژو از مرتبط کردن پرداخت های فروشندگان به نظر سنجی های رضایت مشتری و بارانه دادن به قیمت خودروهای فروخته شده در فروشگاه های متعلق به سازنده اش منع کرده است. در این



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«گروه استلانتیس مدل خرده فروشی جدیدی را بر اساس توزیع چند برند و فروش بیشتر اینترنتی در نظر گرفته است. شرکت مادر برندهایی مانند جیپ، دوچ، فیات، مازراتی و پژو روز پنجشنبه اعلام کرد در ژوئیه ۲۰۲۳ شبکه های نمایندگی اروپایی خود را در تلاش برای کاهش هزینه ها و حمایت از سرمایه گذاری خود در برق رسانی سازمانده خواهد کرد. از تابستان آ آینده تمام قرار دادهای فروش و خدمات فعلی با نمایندگی های اتریش، بلژیک، لوکزامبورگ و هلند پایان می یابد و بقیه اروپا نیز برای تمام ۱۴ برند خود به دنبال چنین سرنوشتی هستند. استلانتیس به سمت مدل نمایندگی حرکت خواهد کرد که به خودروسازان کنترل بیشتری بر معاملات فروش، قیمت ها و قرار دادهای به مشتریان می دهد و نمایندگی ها برای کمک به تحول و خدمات وجود خواهند داشت.

در آمد بیشتر به هر قیمتی

به سرمایه گذاران استلانتیس قول داده شده که بیش از ۵ میلیارد یورو (۶،۱ میلیارد دلار) پس انداز سالانه ناشی از ادغام داشته باشند که ۷ درصد از هم افزایی مورد انتظار ناشی از صرفه جویی در عملیات فروش و هزینه های عمومی بخشی از برنامه ارائه این رقم است. تغییر ساختار نمایندگی در حالی اتفاق می افتد که خودروساز به دنبال پیش بینی تغییرات نظارتی برای فروش خودرو در اتحادیه اروپا است. بر این اساس این شرکت همچنین باید تغییراتی را در مدل های توزیع ایجاد کند که ناشی از برق رسانی و افزایش فروش آنلاین است. استلانتیس اعلام کرد: «برنامه ما ارائه کانال های همه کاره است که از جمله فعالیت های آن می توان به فروش آنلاین اشاره کرد که الگوهای خرید مشتری را تغییر داده اند. این محیط همراه با پیش بینی آینده (مقررات معافیت بلوکی اتحادیه اروپا) که در سال ۲۰۲۳ اجرایی می شود، منجر به تغییراتی در قرار دادهای استاندارد های توزیع فعلی خواهد شد.» این گروه بین المللی اعلام کرد که می خواهد یک مدل

خبر News

همکاری سونی و هوندا بر پایه PS5

«سونی و هوندا به دنبال تولید خودرو برقی خودران با تمرکز ویژه بر محتوای سرگرم کننده هستند. این خودرو لوکس مجهز به کنسول پلی استیشن ۵ خواهد بود. سونی و هوندا قصد دارند با استفاده از موسیقی، فیلم و کنسول پلی استیشن ۵ رقابت با تسلا را در بازار خودروهای برقی وارد مرحله جدیدی کنند. آن طور که «فاینشیل تایمز» می نویسد، خودرو برقی جدید سونی و هوندا تمرکز ویژه ای روی قابلیت های سرگرم کننده خواهد داشت. سونی و هوندا دو ماه پیش در همکاری با هم شرکت جدیدی ایجاد کردند که به طور موقتی Sony Honda Mobility نام دارد؛ اما به زودی تبدیل به برند جدیدی با نام اختصاصی خواهد شد. روسای این شرکت می گویند Sony Honda Mobility قصد



دارد با بهره گیری از جایگاه ویژه سونی در صنعت سرگرمی، خودرویی بهتر از آن چه رقیبا در بازار عرضه کرده اند تولید کنند. ایزومی کائوئیتی که سابقه ریاست کسب و کار رباتیک هوش مصنوعی سونی را در کارنامه دارد، می گوید: «سونی محتوا، خدمات و فناوری های سرگرمی محوری دارد که مورد استقبال مردم قرار می گیرند. مادر حال سازگار کردن این دارایی ها با حوزه حمل و نقل هستیم و همین موضوع قرار است قدرت اصلی ما برای رقابت با تسلا باشد.» او می گوید تسلا در حال حاضر «خدمات محتوایی» ارائه نمی دهد و استفاده از پلی استیشن ۵ در خودرو جدید سونی و هوندا اتفاق مهمی است. یاسوهیده میزنو، رئیس هیات مدیره Sony Honda Mobility که پیش تر ریاست واحد خودرو هوندا را برعهده داشت، می گوید شرکت جدیدی که در نتیجه همکاری سونی و هوندا ایجاد شده، روند به خصوصی برای تولید خودرو در نظر می گیرد که در وهله نخست مبتنی بر ارائه محتوای سرگرم کننده است. Sony Honda Mobility به جای تزریق نرم افزار به خودرو پس از پایان تولید، در روند ساخت بهینه سازی هایی انجام می دهد تا خودرو در مقام سخت افزار توانایی ارائه قابلیت های سرگرم کننده را داشته باشد.

پلت فرم نیسان Z در میتسوبیسی تبدیل به اکلیپس می شود

تا ۲۰۱۲ تولید شدند. نسخه های معدودی از نسل چهارم این خودرو نیز به بازار ایران راه یافتند. این نسل طی سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱ تولید شد و از این رو شانس واردات به ایران را داشت. همانند بسیاری از سدان ها و خودروهای اسپرت کوپه، میتسوبیسی اکلیپس نیز قربانی رویه تولید شاسی بلندها شد. این خودرو از خط تولید میتسوبیسی کنار رفت تا یک شاسی بلند یا کراس اوور جایگزین آن شود. حتی میتسوبیسی سعی کرد این مدل موفق را در قالب یک کراس اوور به زندگی بازگرداند. میتسوبیسی Eclipse کراس نسخه باز آفرینی شده از این خودرو بود که حتی در ایران نیز رونمایی شد. با این حال مشتریان از نسخه کراس Eclipse استقبال نکردند؛ چرا که این خودرو هیچ شباهتی به مدل کوپه افسانه ای میتسوبیسی نداشت.

«وضعیت مالی میتسوبیسی در حال حاضر تعریفی ندارد؛ اما احتمال عرضه مجدد میتسوبیسی اکلیپس همواره امید را در دل طرفداران این خودرو زنده نگه داشته است. میتسوبیسی اکنون بخشی از اتحاد سه گانه بارنو و نیسان است و از پلت فرم های اشتراکی بهره می برد؛ مساله ای که می تواند هزینه تولید یک خودرو جدید را کاهش دهد؛ چرا که نیسان زد هم اکنون به عنوان یک کوپه مدرن آماده عرضه اندام در بازار است. میتسوبیسی اکلیپس یکی از مدل های کوپه این برند ژاپنی بود که در سال ۱۹۸۹ رونمایی شد. این خودرو یک کوپه دو در با قیمت مناسب بود که مطابق استراتژی بازار بازاریابی ها عمل می کرد و هدف آن به چالش کشیدن خودروهای کوپه گران تر آمریکایی و اروپایی بود. چهار نسل از میتسوبیسی اکلیپس در فاصله سال های ۱۹۸۹





شرکت ارائه خدمات پس از فروش ایرود بنامیک به نام «آرو» به تازگی از مجموعه سبیرهای جدیدش برای M3 و M4 پرده برداری کرده است. تنها با نگاه کردن به تصاویر می توانید تاثیر طراحی بهتر آرو در زیبایی نسل کنونی این دو خودرو را مشاهده کنید. آرو پیش از رونمایی از محصولات نهایی خود، نخست تصاویر ابتدایی را منتشر کرد. این کیت بدنه قیمت کمی هم ندارد. سبیر جلو به تنهایی ۲.۵ هزار دلار قیمت دارد و اگر مشتری به تجهیز خودرویش به اسپلیتر کربنی نیز علاقه داشته باشد باید ۸۰۰ دلار اضافه تر بپردازد. باقی بخش های بدنه نیز به صورت جداگانه به فروش می رسند.

بسیاری از طرفداران خودرو و حتی هواداران مدل های گوناگون بام نیز به پیش از اندازه بزرگ بودن جلو پنجره نسل های کنونی محصولات این خودرو ساز اذعان دارند. نمی توانید یک پست، مقاله یا بررسی درباره این خودروها پیدا کنید که در آن به این مساله اشاره نشده باشد. جلو پنجره های جدید حقیقتاً مانند برخی المان های دیگر طراحی نسل جدید M3 و M4 چندان با بخش های دیگر بدنه سازگاری و هارمونی ندارد. پس از رونمایی سدان س سری ۲ و کوپه سری ۴، مشخص شد مساله اصلی لزوماً اندازه جلو پنجره نیست؛ بلکه طراحی آن نیز تاثیر به سزایی در ظاهرش دارد. در همین راستا یک



کیت آرو برای بهره برداری بهتر از جلو پنجره M4

مقایسه بام و 125i پنج در بالکسوس IS250 کار کرده در محدوده ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

جدال ژرمن شیرد با آکیتا اینو!



شاید از نظر امکانات، لکسوس IS250 برتر میدان باشد؛ اما در بخش مشخصات فنی این بام و 125i پنج در است که گوی سبقت را از حریف ژاپنی اش می رباید. همان طور که گفتیم از نظر ابعاد IS250 یک سرو گردن بزرگ تر از 125i بوده و این اختلاف ابعاد، سبب شده است حریف ژاپنی ۸۰ کیلوگرم سنگین تر شود. البته موتور بزرگ تر با ۲ سیلندر اضافه و نیم لیتر حجم بیشتر هم در این افزایش وزن بی تاثیر نیست

تریم آلومینیومی، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی، گرمکن و مموری، سانروف، شیشه دودی عقب، کیت بدنه اسپرت لاین و... بوده و در مقابل IS250 از امکاناتی همچون کروزر کنترل هوشمند، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، رانندگی ۳ حالت شامل اکو، نرمال و اسپرت، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، رادار نقطه کور، رادار تغییر لاین، رادار تصادف جلو و عقب، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، دی لایت، اتولایت، نور بالای اتوماتیک، ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ مه شکن جلو، چراغ شور، چراغ جلو بای زنون، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، روکش چرم، دکمه های کنترلی، پدال شیفت، ایزی اکسس و حساس به سرعت، سیستم صوتی مجهز به ۸ اسپیکر، قابلیت تشخیص صدا و هندز فری، مانیتور ۱۷ اینچی با کنترلر، نویگیشن، دوربین عقب، بلوتوث، قابلیت پشتیبانی از iPod، MP3، DVD، USB، AUX، مجموعه ایربگ ها ۸ عدد، پشت س سری فعال، ورود بدون کلید، استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه با درجه تهویه عقب، صندلی کامفورت راننده ۱۰ حالت برقی با تنظیم برقی گودی کمر و مموری، صندلی کامفورت سرنشین جلو با تنظیم برقی، گرمکن و سردکن صندلی جلو، روکش صندلی چرم، ایرو فیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، ساعت آنالوگ دانشور، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرمکن، سانروف، پرده برقی عقب و... بهره می برد.

زیبایی ژاپنی یا جذاب آلمانی؟

با وجود این که از زمان معرفی IS اکنون ۹ سال می گذرد و فیس لیفت های جدیدتر آن با تغییرات زیاد معرفی شده اند، اما این طراحی جسورانه و سنت شکن IS که تند و تیزی آن یادآور شمشیر سامورایی است، همچنان جذاب و زیبا بوده و مورد پسند جوانان است. در مقابل هم با وجود این که نسل جدید سری یک در حال حاضر چند سالی است که در بازار جهانی دلبری می کند، اما چهره نسل پیشین آن هنوز برای ما ایرانی ها نماد یک خودرو اسپرت و جذاب تمام عیار است. ماجرا در بخش کابین هر دو خودرو کاملاً متفاوت است.

کابین سری یک بسیار ساده تر از آن است که باید باشد و کابین لکسوس هم بر خلاف ظاهر آن کاملاً پراکنده یک خودرو خانوادگی است تا یک خودرو اسپرت. البته IS روی کاغذ یک خودرو خانوادگی است و ایرادی به طراحی کابین آن وارد نیست؛ اما در عمل طراحان لکسوس در ظاهر IS یک خودرو اسپرت جوان پسند خلق کرده اند.

لکسوس با امکانات بیشتر



با وجود این که ۷ سال از تولید لکسوس IS250 مورد نظر می گذرد و از سوی دیگر بام و 125i مورد نظر یک خودرو سبک کوچک است، اما با این حال هر دو خودرو از سطح امکانات بالایی برخوردارند که هنوز مشتریان جوان و امروزی خود را راضی می کنند. البته باید گفت IS با اختلاف کم نسبت به سری یک، از امکانات بیشتری برخوردار است. فهرست امکانات 125i شامل کروزر کنترل،

وقتی ژرمن شیرد ضرر به فنی می کند!

شاید از نظر امکانات، لکسوس IS250 برتر میدان باشد؛ اما در بخش مشخصات فنی این بام و 125i پنج در است که گوی سبقت را از حریف ژاپنی اش می رباید. همان طور که گفتیم از نظر ابعاد IS250 یک سرو گردن بزرگ تر از 125i بوده و این اختلاف ابعاد، سبب شده است حریف ژاپنی ۸۰ کیلوگرم سنگین تر شود. البته موتور بزرگ تر با ۲ سیلندر اضافه و نیم لیتر حجم بیشتر هم در این افزایش وزن بی تاثیر نیست.

بام و 125i یک موتور کوچک تر به همراه توربوشارژ استفاده کرده تا ضمن کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، بازده بیشتری از دل این هاچ بک باورایی بیرون بکشد. بر همین اساس 125i پنج در با ۱۷ اسب بخار قدرت و ۶۰ نیوتون متر گشتاور بیشتر و همچنین به لطف دو دنده بیشتر و عملکرد بهتر گیربکس، در نهایت ۲ ثانیه سریع تر از IS250 به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر شتاب آن نیز ۱۸ کیلومتر بر ساعت بیشتر است. این در حالی است که مصرف سوخت آن نیز یک لیتر کمتر از رقیب ژاپنی بوده و کارکرد آن هم ۳ سال کمتر است.

نام و مدل	Lexus IS250 2015	BMW 125i 5-door 2018
نوع پیشروانه	۶ سیلندر ۲.۵ لیتری اتوماتیک	۴ سیلندر ۲.۰ لیتری توربوشارژر
حداکثر قدرت	۲۰۷ اسب بخار	۲۲۴ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۲۵۰ نیوتون متر	۳۱۰ نیوتون متر
نوع گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۸ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۸.۱ ثانیه	۶.۱ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۲۵ کیلومتر بر ساعت	۲۴۳ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۶.۷ در هر صد کیلومتر	۵.۷ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۲.۴۰۰.۰۰۰ تا ۳.۰۰۰.۰۰۰ تومان	۲.۹۲۰.۰۰۰ تا ۲.۷۵۰.۰۰۰ تومان

بام و 125i یک موتور کوچک تر به همراه توربوشارژ استفاده کرده تا ضمن کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، بازده بیشتری از دل این هاچ بک باورایی بیرون بکشد. این در حالی است که مصرف سوخت آن نیز یک لیتر کمتر از رقیب ژاپنی بوده و کارکرد آن هم ۳ سال کمتر است.

برند لکسوس در کنار عرضه خودروهای پریمیوم و لوکس که پیشتر کاربری خانوادگی دارند، توجه ویژه ای به خودروهای اسپرت داشته و راه اندازی برند اختصاصی



امیر شیر علیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

لکسوس F یا همان F اسپرت برای تحقیق و تولید خودروهای اسپرت، نشان از اهمیت بالای این نوع خودروهای جوان پسند برای این برند لوکس ژاپنی دارد. با این حال نمایندگی لکسوس در ایران بیشتر روی محصولات خانوادگی این برند متمرکز شده و اکثر لکسوس های عرضه شده در بازار کشورمان خودروهای جوان پسند و اسپرتی به حساب نمی آیند. در میان خودروهای لکسوس که در یک دهه گذشته پا به بازار ایران گذاشتند، شاید بتوان IS250 سدان را جذاب ترین گزینه برای جوانان عشق ماشین دانست. لکسوس IS250 کار کرده در حال حاضر در محدوده ۲.۵ تا ۳ میلیارد تومان به فروش می رسد. اما آیا جز IS خودرو اسپرت دیگری در این محدوده قیمت پیدا نمی شود؟ لازم به ذکر است می توان با همین پول، یک هاچ بک اسپرت آلمانی به نام بام و 125i خریداری کرد. آکیتا اینو یکی از معروف ترین سگ های نژاد ژاپنی بوده که شاید بتوان IS250 را به آن تشبیه کرد و آن را با ژرمن شیرد یا همان 125i مقایسه کرد.

آشنایی با سری یک و IS

ابتدا به معرفی IS می پردازیم؛ چرا که این خودرو ژاپنی ۶ سال قبل از بام و سری یک متولد شده است. لکسوس مدل IS را برای نخستین بار در سال ۱۹۹۸ رونمایی کرد. IS یک خودرو سبک کامپکت بود که در دو کلاس سدان و استیشن به فروش می رسید. IS مدل موفق بود و بر همین اساس لکسوس تصمیم گرفت نسل دوم آن را در سال ۲۰۰۵ معرفی کند. البته این بار دیگر خبری از نسخه خانوادگی استیشن نبود و مدیران لکسوس ترجیح داده بودند جای خالی آن را با یک مدل اسپرت همچون کانور تیبل پر کنند. این تغییر رویکرد آشکار از جانب لکسوس IS را از یک محصول خانوادگی به یک خودرو جوان پسند تبدیل می کرد و روی سنی پایین تر از مشتریان راه هدف قرار می داد. در سال ۲۰۱۲ نسل سوم از IS رونمایی شد و این بار تمام مسئولیت ها بر دوش نسخه سدان بود و خبری از نسخه دوم این خودرو کامپکت پریمیوم ژاپنی نبود. ظاهر نسخه کانور تیبل هم از این سمت بوم افتاده بود و نتوانسته بود آن طور که باید، توجه مشتریان جوان را به این مدل از لکسوس جلب کند. اکنون ۹ سال از آغاز به کار IS سوم می گذرد و هنوز خبری از پایان تولید آن و همچنین معرفی نسل چهارم نیست. هر دو نسخه از نسل دوم و همچنین نسل سوم از IS میهمان بازار ایران بوده اند. سری یک بام و با وجود این که ۶ سال کوچک تر از IS بوده، اما برنامه تولید منظم و کوتاه مدت تری را تجربه کرده و اکنون این خودرو آلمانی نسل سوم خود را تجربه می کند. نسل اول سری یک در سال ۲۰۰۴ به عنوان یک خودرو سبک کوچک پریمیوم روی کار آمد و در مجموع در ۴ کلاس هاچ بک سه در و پنج در، کوپه و کانور تیبل عرضه شد. در سال ۲۰۱۱ بام و نسل دوم از کوچک ترین عضو خانواده خود یعنی سری یک را معرفی کرد و این بار س سری یک فقط یک خودرو هاچ بک بود که در دو نسخه سه در و پنج در قابل سفارش بود. با فرارسیدن سال ۲۰۱۹ شاهد از راه رسیدن نسل سوم سری یک بام بودیم. در این نسل تنوع مدل های این خودرو باز هم آب رفته بود و در حال حاضر سری یک فقط در یک نسخه قابل سفارش است؛ نسخه هاچ بک پنج در. بنابراین تنها بازمانده از مدل های سری یک که توانسته بیشتر از همه و به مدت ۱۸ سال دوام بیاورد، هاچ بک پنج در است. جالب است بدانید از سال ۲۰۱۷ تاکنون نسخه سدان از سری یک هم تولید می شود که به صورت انحصاری ویژه بازار چین است. تمام مدل های نسل اول و همچنین نسخه پنج در از نسل دوم سری یک در کشورمان عرضه شده اند.



اعلام قیمت تاکسی ون های ۱۲ نفره



شهر دار تهران، قیمت هر دستگاه تاکسی ون جدید با ظرفیت جابه جایی ۱۲ نفر را اعلام کرد. علیرضا زاکانی با اشاره به پیوستن تاکسی ون های جدید به ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت گفت: «در سیزدهمین شنبه امید و افتخار تاکسی ون با عنوان وانا و با ظرفیت جابه جایی ۱۲ نفر برای پیوستن به چرخه حمل و نقل عمومی پایتخت در اختیار شهرداری تهران قرار گرفت.» وی با اشاره به پرداخت قدرالسهم شهرداری تهران و وزارت کشور در ارتباط با تعداد تاکسی ون های جدید پایتخت افزود: «امیدواریم این قدرالسهم به عدد یک هزار دستگاه تا نوروز برسد و هم اکنون شهرداری تهران در ارتباط با ۲۰۰ دستگاه قدرالسهم خود را پرداخت کرده است.» شهردار تهران ادامه داد:

«تاکسی ون های جدید که در سیزدهمین شنبه امید و افتخار رونمایی شد، پس از شماره گذاری در اختیار رانندگان تاکسی ون قرار خواهد گرفت.» وی در خصوص قیمت تاکسی ون های جدید و فرایند واگذاری این ون ها به رانندگان گفت: «برای واگذاری این ون های سفید رنگ باید یک دستگاه ون سبزرنگ اسقاط شود. بر همین اساس، ۱۰۰ میلیون تومان بابت ون اسقاط شده محاسبه و به راننده پرداخت می شود و همچنین ۱۰۰ میلیون تومان نیز شهرداری تهران پرداخت می کند و ۲۰۰ میلیون تومان هم در قالب وام ۲۶ ماهه وزارت کشور به آن ها پرداخت می کند و مبلغ هر دستگاه ون یک میلیارد و سی میلیون تومان خواهد بود.»

از پیکاپ «G9» و «فورس ۱۲ تن» تا امپاورهای «BD460» و «BD300» تنوع بخشی به بازار خودروهای کاروتجاری در چهار سگمنت

پیکاپ G9 به معنای واقعی می تواند هم خودرو کار باشد، هم خودرو اصلی خانواده

نمایشگاه خودرو اصفهان بعد از سه سال وقفه، هفته گذشته با حضور پررنگ خودروسازان تجاری کار خود را



فرانک آفاصافی
faghhasafi@autoworld.ir

آغاز کرد. در این میان این خودروسازان تجاری زیر مجموعه گروه بهمن نیز بارونمایی از محصولات جدید خود نظیر بازدیدکنندگان را به خود جلب کردند. این گروه در بخش خودروهای تجاری و باری از پیکاپ G9 خود رونمایی کرد و در سگمنت های مختلف باری هم وعده رونمایی و تولید محصولات جدیدی تا سال آینده را داد.



پیکاپ G9 در بهار ۱۴۰۲ به بازار می آید

پارسا نوری، مدیر فنی مهندسی بهمن موتور در خصوص پروژه پیکاپ جدید این خودروسازی گفت: «بهمن موتور تجربه خوبی روی وانت کارا و کابرا داشته و هنوز هم استقبال خوبی از این خودروها می شود که این موضوع باعث شد این شرکت به سمت طراحی و تولید خودرو جدیدی در میان باری های سبک برود.» وی افزود: «این پروژه که تولید پیکاپ G9 را به همراه دارد، در این خودروسازی شروع و سفارش خطوط بدنه آن انجام شده است و احتمالاً از سه ماه نخست سال ۱۴۰۲ این خودرو عرضه خواهد شد.»

سطح داخلی سازی پیکاپ G9

مدیر فنی مهندسی بهمن موتور در خصوص صرفه اقتصادی تولید این پیکاپ نیز اظهار کرد: «روی ساخت داخل G9 با توجه به ظرفیت های خودروسازی حرکت می کنیم، اما اولویت هایی روی خطوط بدنه و مونتاژ داریم. با توجه به این که این محصول یک پیکاپ با شاسی مجزا است، صرفه اقتصادی برای ساخت داخل برخی از قطعات آن وجود دارد که در اولویت قرار خواهد گرفت.» وی اظهار کرد: «در خصوص برخی قطعات هم به دلیل خدمات پس از فروش ناچار به داخلی سازی هستیم. ولی ما فراتر از فضای بازار حرکت نمی کنیم.» نوری افزود: «شاید تا امروز پیکاپی در کشور نبوده است که به معنای واقعی هم خودرو اصلی خانواده باشد و هم ابزار کار. اما این پیکاپ این ویژگی را دارد و یک محصول جدید با کاربری جدید خواهد بود.»

G9: پیکاپ ۱۹۵ اسب بخاری بهمن

پیکاپ G9 بهمن موتور با یک پیشران ۲ لیتری توربوشارژ، توان تولید ۱۹۵ اسب بخار قدرت بین ۴۰۰۰ تا ۵۵۰۰ دور در دقیقه و بیش از ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور را تولید می کند. این خودرو با یک گیربکس ۸ سرعته ساخت شرکت ZF آلمان با قابلیت تعویض الکترونیکی دنده عرضه می شود. سیستم تعلیق جلو پیکاپ G9 بهمن موتور از نوع جناقی دوپل بوده و بخش عقب دو جناقی مولتی لینک است و نکته جالب در خصوص سیستم تعلیق عقب، استفاده از فنر لول به جای فنر شمش بوده که این پیکاپ را از بقیه محصولات هم رده متفاوت می کند.

پیکاپ G9 از سطح متفاوتی از آپشن نسبت به محصولات موجود در بازار برخوردار است. به عنوان مثال؛ وجود دوربین ۳۶۰ دوربین ثبت وقایع و سنسور بر خورد از جلو از آپشن های متفاوت و جدید این پیکاپ گروه بهمن است.

کابین این خودرو بسیار بزرگ و جادار بوده و با خطوط عمودی و تیز با طراحی جلو خودرو و هماهنگ است. بر اساس اعلام گروه بهمن، هنوز زمان دقیق عرضه این خودرو در بازار مشخص نیست و خودرو در حال گذراندن مراحل تست است و به احتمال فراوان و بر اساس برنامه ریزی های این شرکت، در نیمه اول سال ۱۴۰۲ شاهد عرضه پیکاپ G9 در بازار کشور خواهیم بود.

سه محصول جدید بهمن دیزل در راه بازار

مدیر کسب و کار بهمن دیزل در نمایشگاه اصفهان در خصوص سبد محصولات این شرکت اظهار کرد: «در بخش خودروهای بین ۳،۵ تن تا ۱۲ تن که m2 گفته می شود تولید فورس را در برنامه داشتیم که از دو سال گذشته شروع کردیم و برنامه هایی هم برای آینده این محصول در نظر داریم.» وی بیان کرد: «در بخش خودروهای کامیونت ۳،۵ تن تا ۱۲ تن دو محصول موفق فورس ۶ تن و ۸،۵ تن را سال گذشته به بازار معرفی کردیم. فیدبک های بازار نشان می دهد؛ این محصولات با قیمت و مشخصات فنی بسیار مناسب مورد استقبال مشتریان قرار گرفته است.» افشار ادامه داد: «در بخش کامیونت ها محصولی را تحت عنوان فورس ۱۲ تن را در دو ماه آینده به بازار عرضه خواهیم کرد.» وی گفت: «در بخش کامیون های متوسط و سنگین سال قبل کشنده امپاور را وارد بازار کردیم که مطابقت کامل با استانداردهای روز دنیا داشت و مورد استقبال مشتریان قرار گرفت.» وی تصریح کرد: «در سری امپاور محصول جدیدی با عنوان BD460 را عرضه خواهیم کرد؛ این محصول یک کامیون ۲۶ تن خواهد بود که در سال آتی به بازار معرفی خواهد شد.» مدیر کسب و کار بهمن دیزل افزود: «محصول دیگر در سری امپاور با نام BD300 است؛ کامیونی متوسط با وزن ناخالص ۱۹ تن که در نمایشگاه اصفهان به مشتریان معرفی شد.»

انتخاب شعار «پر قدرت، ایمن و بادوام»

افشار در ادامه عنوان کرد: «هلی ۴ دهه گذشته کامیون هایی که در این بخش عرضه شد با کیفیت کافی نداشته اند یا با استانداردهای روز مطابقت نکرده اند، اما ما برای خودرو BD300 شعار «پر قدرت، ایمن و بادوام» را انتخاب کرده ایم. چرا که این خودرو از قوای محرکه بسیار مناسب و یک موتور کامینز با توان ۳۰۰ اسب بخار و گشتاور ۱۱۰۰ نیوتون متر به همراه یک گیربکس با برند خوب و سیستم تعلیق مناسب بهره می برد.» وی ادامه داد: «سیستم تعلیق جلو و عقب این خودرو به گونه ای انتخاب شده است که به راحتی خودرو کمک می کند.» وی با اشاره به این که این خودرو با استانداردهای ۸۵ گانه کشور و اروپا مطابق است، اظهار کرد: «در این میان ۴ آیت بسیار قوی مربوط به استانداردهای ایمنی را در این خودرو داریم؛ ترمزهای جلو به صورت دیسکی و ترمزهای عقب درام است. ترمز ESD و ترمز EBS و سیستم انحراف از خط مسیر را هم داریم. این خودرو جزو ایمن ترین خودروهایی است که در کشور تردد دارند و از یک کابین بهروز، آراگونومیک و بزرگ برخوردار است.» وی اضافه کرد: «صندلی راننده در جهت حرکت می کند و از سردکن و گرم کن هم بهره می برد. بین صندلی راننده و شاگرد، صندلی سومی هم وجود دارد که هم به عنوان صندلی و هم به عنوان کنسول قابل استفاده است.»

عرضه محصول جدید بهمن دیزل بدون رقیب به بازار

افشار همچنین در مقایسه محصول جدید بهمن دیزل با رقبای موجود در بازار کشور گفت: «امکانات موجود در کامیون جدید بهمن دیزل در سایر محصولات بازار وجود ندارد. باک این خودرو در مرحله اول ۴۵۰ لیتر خواهد بود، اما در مرحله دوم از باک ۶۰۰ لیتری استفاده می کنیم که باک های فعلی در بازار در نهایت ۴۰۰ لیتر است.» وی اضافه کرد: «ابعاد و اندازه این خودرو در بخش باری و کمپرسی عرضه می شود و می توانیم انواع کاربری ها از جمله آتش نشانی را روی این خودرو داشته باشیم.» وی در پایان بیان کرد: «در بخش کامیون های متوسط یک محصول بهروز و مدرن را با قیمت و کیفیت مناسب به بازار عرضه خواهیم کرد که کمک شایانی به سیستم حمل و نقل کشور خواهد بود.»

کامیون های فرسوده سهمیه سوخت ناوگان جاده های را می بلعند

بازرس کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل داخلی کشور گفت: «باتوجه به این که مصرف سوخت کامیون های فرسوده دو برابر کامیون های استاندارد است، می توان فرسودگی کامیون ها را از جمله عوامل موثر بر کمبود سوخت در ناوگان جاده های دانست.» مرتضی مقامی با اشاره به عدم تعادل عرضه و تقاضا در ناوگان حمل و نقل عنوان کرد: «بهرغم تقاضای حمل بار در بنادر و گمرکات با کمبود کامیون های استاندارد در ناوگان جاده های مواجه هستیم، چرا که اغلب کامیون ها فرسوده بوده یا مناسب بارهای تجاری نیستند.» وی با بیان این که برخی محدودیت ها مانع نوسازی ناوگان جاده های کشور شده است، افزود: «متأسفانه واردات کامیون های کار کرده تنها برای عده ای خاص امکان پذیر است و قیمت بالا و کیفیت پایین کامیون های مونتاژ داخل نیز تمایل رانندگان به خرید این کامیون ها را کاهش داده است.» بازرس کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل داخلی کشور یادآور شد: «البته بر اساس مصوبه جدید مجلس امکان واردات کامیون برای همه رانندگان و کامیونداران دارای کارت هوشمند فعال فراهم شده است که می تواند به نوسازی ناوگان جاده های کمک کند.» مقامی در ادامه از افزایش قیمت و تقلبی بودن قطعات یدکی مورد نیاز کامیونداران انتقاد کرد و گفت: «در شد قیمت قطعات یدکی با درآمد کامیونداران همخوانی ندارد و لاستیک و قطعات یدکی تقلبی موجب خواب کامیون ها شده و مشکلات زیادی را برای رانندگان ایجاد کرده است.» وی تخصیص سوخت بر مبنای پیمایش را از دیگر مشکلات رانندگان عنوان و بیان کرد: «تخصیص سوخت بر مبنای پیمایش باعث شده است کامیونداران به بارگیری در مسافت های طولانی تمایلی نداشته باشند. ضمن این که اغلب کامیون های فعال در ناوگان جاده های فرسوده هستند و مصرف سوخت آن ها دو برابر کامیون های استاندارد است. بنابراین یکی از دلایل کمبود سوخت کامیون داران فرسودگی کامیون هاست.» بازرس کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل داخلی کشور ادامه داد: «البته کمبود سوخت در جایگاه ها در تابستان رانندگان را مجبور به مصرف سوخت آزاد کرده بود که در حال حاضر این مشکل تا حدودی برطرف شده، اما در هر حال لازم است دولت در ضرایب تخصیص سوخت کامیونداران تجدیدنظر کند تا فعالان این صنف بتوانند با آسودگی خاطر به فعالیت خود ادامه دهند.» مقامی در پایان بیان کرد: «علاوه بر مشکلات مذکور کمبود امکانات در پایانه های مرزی خواب ناوگان در پایانه ها را افزایش داده و عدم ایمنی جاده ها در مسیرهایی نظیر کرمان و زاهدان رانندگان را با مشکلات زیادی مواجه کرده است.»





برای ترخیص کامیون‌های وارد شده وجود دارد، اما کم‌کم این کشتنده‌ها نبض بازار را در دست می‌گیرند و برتری خود را به رخ کشتنده‌های چینی می‌کشند.

قانون واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی در سال ۱۳۹۹ به تصویب رسید و از سال ۱۴۰۰ با سختی و به‌رغم کارشکنی فراوان چینی‌ها بالاخره با شماره‌گذاری در کشور اجرایی شد. هرچند هنوز مشکلات زیادی



بازار داغ فروش کامیون‌های دست‌دوم اروپایی

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

بی‌توجهی بازار به موضوع واردات خودرو

واردات خودرو یا به‌عبارت صحیح‌تر رفع ممنوعیت واردات خودرو استفاده از اثر روانی آن برای کنترل قیمت‌ها در بازار بوده است که حال البته شاهد آن هستیم که این موضوع نیز اثر بخشی خود را از دست داده است.

این وضعیت سبب شده است واردات خودرو به موضوعی کاملاً بی‌رنگ و بی‌تأثیر در بازار خودرو تبدیل شود؛ زیرا به‌نظر می‌رسد پیش از اینکه اجرایی شدن واقعی واردات خودرو بر روی بازار اثر بگذارد، هدف قانون‌گذار از تصویب قانون آزادسازی

با گذشت بیش از سه ماه از زمان تصویب و اجرای آیین‌نامه واردات خودرو و عملی نشدن آن بازار خودرو بدون توجه به‌موضوع واردات به‌روند رشد قیمت‌های خود ادامه می‌دهد.

k.talebifard@autoworld.ir

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 کارکرد
از ۱۶۰ میلیون تومان													
پراید ۱۱۱	جلو	هاجک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۰۴	تیبیا
پراید ۱۳۱	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۴	تیبیا
پراید ۱۳۲	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۷۷	تیبیا
پراید ۱۵۱	جلو	وانت	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۵	تیبیا
از ۱۸۰ تا ۲۲۰ میلیون تومان													
پراید ۱۵۱ آپشنال	جلو	وانت	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۰۰	تیبیا
تیبیا صندوقدار	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۱۹۶	۴۰۵/اریو
تیبیا ۲	جلو	هاجک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۲۰۵	کیاریو
تیبیا صندوقدار آپشنال	جلو	هاجک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۶	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۲۰۲	کیاریو
تیبیا ۲ پلاس	جلو	هاجک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۲۱۲	کیاریو
ساینا S	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۵	ام‌وی ام ۳۱۵
ساینا پلاس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۴	ام‌وی ام ۳۱۵
کوییک دنده‌ای	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۸	
کوییک R (دورنگ)	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۵	
کوییک S	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۲	
آریسان	عقب	وانت	۱۷۰۰	۸۶	۱۴۰	دستی ۵	۱۳.۵	۱۰	۱۲۴۰	شتاب مناسب	سروصدای کابین	۲۳۸	

استقبال مشتریان از عرضه پرچمدار محصولات سایپا موجب شد

تکمیل ظرفیت شاهین در فروش فوری ویژه

وجود انبوهی از آپشن‌های روز می‌تواند است که شاهین را از بسیاری محصولات داخلی متمایز می‌کند. اما گذشته از امکانات، بر خور داری از استانداردهای اروپایی در بخش ایمنی نیز از انگیزه‌های اصلی مشتریان برای خرید این خودرو است

است شاهین حتی بدون داشتن کیسه‌های هوای کناری و پرده‌ای، استاندارد ارتقا یافته را به دست آورد و به این ترتیب، در جایگاه ایمن ترین خودرو ملی قرار بگیرد. بدین ترتیب شاهین علاوه بر خور داری از استاندارد بر خورد با عابر پیاده، تاییدیه نهایی استاندارد ECE اروپا را به دست آورده و تا امروز ویدئوی دو تست ایمنی آن (ایر برگ و استحکام بدنه) به صورت رسمی منتشر شده است که نشان از آمادگی شاهین برای حداقل ۳ ستاره و نیز قابلیت کسب ۴ ستاره از ۵ ستاره ایمنی یورو ان کپ دارد.

از راحتی و جاداری کابین تا استانداردهای خورد با عابر
شاهین سایپا یک خودرو کاملاً مستقل با یک طراحی پخته است که ساختار شاسی ایمن و فاصله محوری مناسبی دارد. این خودرو همچنین از تناسب خوبی بین اجزای بدنه‌اش بهره می‌برد. کلاس C که خودرو شاهین در آن طراحی شده، یکی از پر فروش ترین کلاس‌های بازار است که نیاز تمام اقشار و طیف‌های جامعه مانند جوانان و خانواده‌ها را بر آورده می‌کند. از سوی دیگر بحث ایمنی آن در مسافرت‌های جاده‌ای نسبت به خودروهای کوچک‌تر بیشتر بوده و مجموع این موارد دلیل طراحی شاهین در کلاس C بوده است. یکی از استانداردهای ایمنی که سایپا در طراحی این خودرو نیز مد نظر داشته، استاندارد عابر پیاده است. برای مثال ارتفاع لبه پایینی سپر جلو به شکلی در نظر گرفته شده است که به‌مچ پای عابر بر خورد نکند. ارتفاع پلاک نیز به شکلی تنظیم شده که بر خوردی باز نماند. همچنین ارتفاع و نر می جلو پنجره نیز به نحوی است که منجر به شکستن لگن عابر پیاده نشود. محدوده روی در پوش موتور نیز که محل ضربه سر است، کاملاً منعطف طراحی شده است. فاصله ۱۰ سانتی متری موتور تا کاپوت نیز رعایت شده است تا بر خورد دسر عابر با کاپوت، بر خورد با جسم سخت نباشد و سبب جراحت و آسیب جدی نشود. در مجموع نیز محفظه موتور با اصلاحات بسیار زیاد برای پاس کردن تست تصادف یورو ان کپ با کسب حداقل سه ستاره طراحی شده است.



کلاس C که خودرو شاهین در آن طراحی شده، یکی از پر فروش ترین کلاس‌های بازار است که نیاز تمام اقشار و طیف‌های جامعه مانند جوانان و خانواده‌ها را بر آورده می‌کند. از سوی دیگر بحث ایمنی آن در مسافرت‌های جاده‌ای نسبت به خودروهای کوچک‌تر بیشتر است

است. تست دیگری که آن هم در یکی از مراکز ایمنی سنجی اروپایی انجام شده، تست IR95 از استاندارد ECE بود که شاهین از آن هم سر بلند و موفق بیرون آمده است. گواهی موفقیت در این تست، یکی از شش بخش اصلی برای اخذ مجوز فروش خودرو در اتحادیه اروپاست. حفظ تعادل هنگام ضربه، عدم شکست نقاط جوش و اتصال ستون‌ها، ثبات ستون افقی و سازه سقف، حفظ سلامت کامل ستون A و C، مهار صحیح نیروی وارد شده در نقطه IR، امکان باز شدن درها پس از تصادف، سلامت سازه ضربه گیر داخل درها و جلوگیری از وارد شدن نیروی حداکثری به پا و پهلوی سرنشین، عدم شکست ستون افقی پایینی و... سبب شده

ظرفیت فروش خودرو شاهین در فروش فوری ویژه اخیر گروه خودروسازی سایپا تکمیل شد. بر این اساس، در روزهای پایانی هفته گذشته، مشتریانی که بر اساس اعلام گروه خودروسازی سایپا در آبان ماه برای خرید بدون قرعه کشی خودرو شاهین با رنگ سفید و تحویل ۳۰ روزه به‌سایت فروش اینترنتی این شرکت مراجعه می‌کردند، با عبارت «تمام شد» مواجه می‌شدند که نشان از پایان ظرفیت در نظر گرفته شده برای فروش این خودرو در این نوبت از عرضه داشت. در این عرضه که در قالب فروش فوری و فوق العاده‌ای و طرح قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت از روز چهارشنبه ۱۱ آبان ماه آغاز شده بود، گروه خودروسازی سایپا فروش فوق العاده ۶ محصول شاهین، کوییک پلاس با گیربکس اتوماتیک، کوییک آر با گیربکس اتوماتیک با مودت تحویل ۳۰ روزه و فروش کوییک آر با گیربکس معمولی، کوییک با گیربکس معمولی و سایپا ۱۵۱ را با مودت تحویل ۹۰ روزه انجام داد.

از گستردگی امکانات رفاهی تا استانداردهای ایمنی روز
وجود استارت دکمه‌ای، سانروف، ورود به خودرو بدون کلید، مولتی‌مدیا با نمایشگر ۷ اینچی، دوربین عقب، کلیدهای کنترلی روی فرمان، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، سیستم پایش فشار باد تایر، نشائنگر تعویض دنده، چراغ روشنایی روز، چراغ‌های اتوماتیک، چراغ همراهی تا در منزل، سیستم ناوبری، نمایشگر دمای هوای بیرون، سیستم هشدار دهنده امنیتی، کامپیوتر سفر، صدلی عقب مجهز به نگهدارنده صدلی کودک، فرمان برقی، ترمز جلو و عقب دیسکی و... از جمله مزایایی است که به‌خود خودی شاهین را از بسیاری محصولات داخلی متمایز می‌کند. اما گذشته از آپشن‌ها و امکانات شاهین، سیستم کیسه هوا (ایر برگ) این خودرو بر اساس استاندارد روز اروپا (ECE) و تست‌های انجام شده در کشورهای اروپایی توسعه یافته است. این تست، معیار اصلی صحت‌گذاری و اعطای مجوزهای مختلف «ای‌مارک» و ECE

PERTEKS OIL
MOTOR OIL COMPANY



DIESEL
10W40
CK-4 15W40



LEAVE YOUR HEART SAFETY TO US

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

www.perteksoil.com

pertekengineoil

آمریکایی‌ها آخر هفته را با بنزین تخفیف‌دار به پایان می‌رسانند «روز شکرگزاری» با بنزین ارزان در ایالات متحده

برون شهری افزایش می‌یابند. البته این باج در این زمینه تنها نیست و برخی نمایندگان فروشگاه‌های هوندا در کالیفرنیا جنوبی نیز به صورت تصادفی به برخی رانندگان سوخت رایگان اهدا کردند. به‌رغم آنکه اکثر رانندگان با خودروهای ساخت هوندا شانس بیشتری برای دریافت این سوخت داشتند اما به گفته رسانه‌های محلی حتی رانندگانی هم که خودروی هوندا نداشتند نیز چنین هدیه‌ای دریافت کرده‌اند.

به غیر از ارائه سوخت رایگان در حجم یا تعداد محدود، در جایگاه شورون واقع در لامسا که قیمت بنزین به‌طور میانگین حدود پنج دلار است، حالا به چهار دلار برای همه رانندگان کاهش پیدا کرده است.

دیوید هالاک هدف این کار را پیوستن به جشن روز شکرگزاری عنوان کرده است. به گفته وی این کاهش قیمت هر روز بین پنج هزار تا هفت هزار دلار هزینه به‌جای می‌گذارد که البته وی صرف این هزینه با احساس خوبی توصیف کرده است. به‌رغم تمام این کارها اما قیمت سوخت در آمریکا همچنان پایین نگه داشته خواهد شد.



در مناسبت‌های ایرانی کارهایی مانند خیرات و مبرات دیده می‌شود که افراد در این روزها اقدام به توزیع رایگان مواد غذایی می‌کنند. حال در آمریکا و به مناسبت «روز شکرگزاری» (Thanksgiving) برخی توزیع کنندگان سوخت اقدام به توزیع بنزین رایگان می‌کنند. اگرچه قیمت سوخت در آمریکا رو به کاهش است، اما از دیدگاه آمریکایی‌ها به‌عنوان یکی از نیازهای اولیه، گزینه مناسبی برای خیرات به‌شمار می‌رود. به‌عنوان مثال در نورود ایالت ماساچوست، این باج اقدام به توزیع حدود پنجاه هزار گالن سوخت رایگان کرده است.

وی در ماه آوریل نیز به مناسبت دیگری دست به توزیع هفت هزار گالن سوخت رایگان زده بود که منجر به تشکیل صف طولانی ۹ ساعته مقابل جایگاه شد. به گفته این باج هدف از این کار آوردن لیخنند بر چهره مردم به‌خصوص در مناسبت‌هایی چون روز شکرگزاری است که سفرهای

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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک 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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک 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 کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	گلف	

TITAN UNIVERSAL CF-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CF-4
15W-40, 20W-50

روغن موتور با عملکرد مناسب، برای انواع موتورهای دیزلی

- کاهش رسوبات در پیستون
- کاهش مصرف روغن
- خنثی سازی اسیدهای خورنده

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.



کلاس به عنوان سدان ساب کامپکت سگمنت C شناخته می شود که از سال ۲۰۱۸ به بازار عرضه شده است. در جدیدترین بررسی ها که توسط مجله خودرو انجام شده، این خودرو جایگاه خود را در بازار دست دوم ایالات متحده به خوبی حفظ کرده است. بر این اساس نسخه صفر کیلومتر سال ۲۰۲۲ مدل A250 فورما تیک با قیمت ۴۰ هزار دلار به فروش می رسد؛ در حالی که این خودرو با کارکرد ۲۵ هزار کیلومتر در مدل ۲۰۲۱ با قیمت ۲۴ هزار و ۵۹۰ دلار در بازار دست دوم های ایالات متحده خرید و فروش می شود. این سدان ساب کامپکت سگمنت C مرسدس بنز دارای پیشرفته ۴ سیلندر

ثبات قیمت

برای مرسدس بنز



تلگرام

Telegram

آیا دیزل حذف می شود؟

دیزل به عنوان یکی از کاربردی ترین پیشرفته های احتراق داخلی با توجه به ماهیتی که دارد، در صنایع مختلف حمل و نقلی بسیار مورد استفاده قرار می گیرد. اگرچه دیزل یکی از مناسب ترین پیشرفته های حال حاضر در صنعت خودرو محسوب می شود، اما از سال ۲۰۱۰ میلادی استفاده از نیروی الکتریکی و پیشرفته های الکتریکی در خودروها بیشتر از هرگز بنای مورد توجه قرار گرفته است. حال سوال این است که با توجه به کاربرد این نوع پیشرفته در صنعت خودرو آیا پیشرفته های دیزلی به صورت کامل حذف خواهند شد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

در حال حاضر بهترین پیشنهاد جایگزین برای پیشرفته های دیزلی، موتور الکتریکی است. اگرچه موتورهای دیزلی گشتاور پیوسته بالاتری نسبت به موتورهای بنزینی و گازسوز دارند و نمی توان از این مهم چشم پوشی کرد، اما موتورهای الکتریکی به دلیل توان بالاتر و گشتاور پیکو اختی که ارائه می دهند، می توانند یکی از بهترین گزینه ها برای جایگزینی موتورهای دیزلی باشند. اما دلیل حذف پیشرفته های دیزل از صنعت خودرو، تولید آلایندگی و ذرات معلق بیشتر و همچنین استانداردهای سخت گیرانه اروپا برای این دسته از پیشرفته ها است.

اشرفی

پس از رسوایی فولکس واگن در زمینه دیزل، اتحادیه اروپا به این موضوع بسیار بدبین شده است. بنابراین با توجه به گازهای آلاینده خروجی که توسط موتورهای دیزل تولید می شود، این پیشرفته ها حداکثر تا سال ۲۰۳۰ به طور کامل از صنعت خودرو حذف می شوند. اما گزینه هیبرید، هیبرید متوسط و موتورهای الکتریکی بهترین گزینه ها برای جایگزین شدن با پیشرفته های دیزلی هستند.

حکیمی

Message



صدای مانتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

سنسور گران!

خودرو زاپنی کراس اوور مدل ۲۰۱۵ دارم که دارای سنسور فاصله و تشخیص موانع است. حدود سه هفته قبل برای شست و شوی کامل بدنه آن به کارواش مراجعه کردم و تکنسین مربوطه اعلام کرد که خودرو باید حدود دو ساعت در این مرکز باشد تا به طور کامل شست و شو داده شود. با گذشت سه ساعت و بعد از تحویل گرفتن خودرو، هنگام پارک کردن متوجه شدم سیستم مذکور کار نمی کند. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که به دلیل ایجاد ترک روی سپر، این سنسور آسیب دیده و سیستم مورد نظر کار نمی کند. برای خرید این سنسور به بازار لوازم یدکی مراجعه کردم که متوجه شدم سنسورهای این سیستم از ۴۰ تا ۸۰ میلیون تومان قیمت دارند!

جودی زاده - اهواز

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۷۶۹

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

گزینه ۱ ۱۵ درصد
گزینه ۲ ۵۰ درصد
گزینه ۳ ۳۵ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم سخت گیری بیشتر در کدام مورد می تواند حوادث رانندگی را کاهش دهد؟ در پاسخ به این پرسش ۱۵ درصد به گزینه یک یعنی رانندگی با سرعت مجاز، ۵۰ درصد به گزینه دوم یعنی کنترل جدی تر بر عملکرد رانندگان متخلف و ۳۵ درصد به گزینه سوم یعنی ثبت تخلفات لحظه ای رانندگان با احتیاط به کمک دوربین های نظارتی بیشتر رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۷۷۰
بازنگری در طرح ترافیک تهران تا چه میزان سبب بهبود و کنترل ترافیک در این شهر می شود؟

۱- کم
۲- زیاد

پیامک

SMS

رواج یک باور نادرست

خودرو هیوندای النترا مدل ۲۰۱۵ داریم و در برخی صفحات مجازی خواندم که حداکثر قدرت هیوندای النترا ۲۰۱۵، ۱۴۸ اسب بخار است که با نصب هدرز و کیت اگزوز اسپرت می توان این قدرت را تا ۲۰۰ اسب بخار افزایش داد. آیا نصب هدرز و کیت اگزوز اسپرت به خودرو آسیب نمی زند؟

هماپونی - تهران

برای افزایش توان و گشتاور موتورهای احتراق داخلی بنزینی، راه های بسیار زیادی وجود دارد. اما در نظر داشته باشید که به هر میزان توان و گشتاور موتور افزایش یابد، به همان میزان خرابی و استهلاک موتور نیز افزایش می یابد. نمونه های وارداتی هیوندای النترا نسل پنجم (که از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ به تولید می رسید) به کشورمان دارای پیشرفته ۱،۸ لیتری تنفس طبیعی هستند و این پیشرفته موسوم به NLU است و دارای حجم موتور ۱۷۹۷ سی سی با ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر است. این موتور با توجه به نصب سیستم تایمینگ متغیر دائم بسو پاپ ها CVT، پاشش سوخت چند نقطه ای انژکتور MPI و نسبت تراکم ۱۰،۳ به یک، می تواند حداکثر ۱۴۸ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ RPM (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۷۸ نیوتون متر گشتاور را در ۴۷۰۰ RPM (بهرامغان آورد. این پیشرفته براساس شرایط استاندارد نگهداری و سوختی ۱۴۸ اسب بخار قدرت تولید می کند؛ اما می توان این قدرت را به عدد های بالاتر نیز رساند.

این نکته را در نظر داشته باشید که تنها با نصب کیت اگزوز و هدرز نمی توان افزایش قدرت در این موتور را اعمال کرد؛ زیرا پارامترهایی مانند نسبت تراکم، میزان پاشش سوخت، بهبود هوای ورودی و به سیلندر و تسهیل خروج دود از سیلندر نیز در این زمینه بسیار تاثیر گذار است. بر این اساس تنها با نصب یک کیت اگزوز و هدرز نمی توان چنین قدرتی را از یک موتور ۱۸۰۰ سی سی گرفت. این مورد که از موتور ۱،۸ لیتری بتوان ۲۰۰ اسب بخار قدرت گرفت، مساله ای است که می تواند خرابی های پیشرفته خودرو شما را افزایش دهد. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که برای ارتقای توان ۲۰۰ اسب بخاری نیاز است که پیشرفته خودرو شما به صورت کامل تغییر کند.

از جمله تغییرات اعمال شده باید به تعویض پیستون های استاندارد با نسخه مسابقه ای، تعویض سرسیلندر با نسخه قابل تنظیم اسپرت، تغییر مسیر ورودی هوا با کیت هوای اسپرت (فیلتر هوای اسپرت اصولی) و خروجی دود بهتر به کمک هدرز اشاره کرد. البته ECU خودرو شما نیز باید تعویض شود تا توان و گشتاور خودرو به صورت کامل ارتقا یابد. البته با ایجاد تغییرات اساسی در پیشرفته نمی توان قدرت و گشتاور بالایی را به سرچرخ ها رساند. زیرا برای تحقق این امر باید تغییراتی در گیربکس نیز ایجاد شود. به بیان دیگر باید گیربکس و مجموعه دیفرانسیل خودرو نیز به صورت کامل تغییر کند.

البته ناگفته نماند که با وجود کیفیت بسیار پایین سوخت بنزین کشورمان، هرگز امکان رسیدن به توان و گشتاور بالا وجود ندارد. زیرا برای رسیدن به قدرت و گشتاور بالا، پیشرفته نیازمند سوخت بنزین با اکتان حداقل ۹۰ است؛ اما چنین سوختی در کشور برای پیشرفته های احتراق داخلی بنزینی در حال حاضر وجود ندارد. پیشرفته های بنزینی برای رسیدن به توان و گشتاور بالا، نیازمند سوختی با اکتان بالاتر از ۹۰ هستند.

البته اکتان سوخت برای بالا بردن اکتان بنزین در بازار به صورت افزاینده وجود دارد؛ اما مکمل های سوختی با اکتان هایسی که در بازار وجود دارد، چندان کاربردی نیست. همچنین به این نکته باید اشاره کرد که استفاده از سیستم های نوین در ارتقای سوخت رسانی نیز لازم است. وجود این نوع سیستم ها در ارتقای توان و گشتاور می تواند موثر باشند.



فیس لیفت نه چندان جذاب برای سدان آلفارومئو

جولیای جدید؛ گربه زشت ایتالیایی!



گرافیک نمایشگر سیستم اطلاعات سرگرمی ارتقا یافته است، طراحی صندلی های اسپرت، دسته دنده اسپرت (مشابه محصولات قدیمی بامو) و غریبک فرمان اسپرت به همراه دو پدال شیفت آلومینیومی بزرگ در پشت آن، رانندگی با جولیای جدید را هیجان انگیز جلوه می دهد. از مهم ترین امکانات رفاهی جولیای می توان به ۸ ایربگ، سیستم هدایب دینامیکی، سیستم ارتباط کاربری جولیای، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم آنالیز ترافیکی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کنترل سرعت، سیستم لانچ کنترل (تسریع کننده شتاب)، سیستم پایش توزیع گشتاور میان چرخ ها، فرمان الکتریکی، سامانه فوق پیشرفته کمکی رانندگی مبتنی بر سطح دو، پارک هوشمند، سیستم رانندگی و استارت هوشمند خودرو، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش سه بعدی خودرو با وضوح بالا، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه و مجزا برای سر نشینان عقب، گرمکن و سردکن صندلی ها و سیستم تعلیق اسپرت اشاره کرد. در بخش فنی همچنان شاهد پیشرفته های ۴ و ۶ سیلندر بنزینی و چهار سیلندر ۲،۲ لیتری دیزلی هستیم. اما قوی ترین نسخه جولیای همچنان کوادر فیلو است که دارای پیشرفته ۶ سیلندر وی شکل ۹۰ درجه ای ۲،۹ لیتری توین توربوشارژر مزین به سیستم پاشش سوخت مستقیم است. در نسخه جدید مهندسان آلفارومئو با اندکی بهینه سازی در موتور حداکثر قدرت را به ۱۵ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به ۶۰۰ نیوتون متر رسانده اند. از سوی دیگر گیربکس ۸ سرته اتوماتیک می تواند این قدرت و گشتاور را به چهار چرخ برساند تا این خودرو ظرف ۲،۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

سال ۲۰۱۵ میلادی بود که کمپانی آلفارومئو از سدان سگمنت D کامپکت خود با نام جولیای رونمایی کرد. جولیای در حقیقت بازار سدان های اسپرت را که بامو سری ۳، مرسدس بنز C کلاس و آئودی A4 در آن جولان می دهند، هدف قرار داد. جولیای حدود هفت سال با چهره جذاب و اسپرت خود به بازار عرضه شد. طراحی کمپانی آلفارومئو حدود سه هفته قبل بود که سدان خوشنام این کمپانی یعنی جولیای را دستخوش تغییرات طراحی خارجی قرار دادند. جولیای جدید نسبت به نسخه های فعلی، تغییری به لحاظ ابعادی نداشته و بر پایه همان پلت فرم Giorgio شکل گرفته است و تنها تغییرات اعمال شده در چهره این سدان مشاهده می شود. به عبارت دیگر بانگهی به پروفیل جولیای جدید، متوجه همان خط تیز برجسته شخصیتی افقی می شویم که با سطوح تخت و زاویه ستون C کمکان فرمت کوبه خود را حفظ کرده است و کاراکتر اسپرت و نافذی را به نمایش می گذارد. اما در نمای جلو جولیای شاهد همان خطوط تیز روی کاپوت هستیم؛ با این تفاوت که طراحی چراغ های جلو به طور کامل متحول شده است. فرمت کاسه چراغ کشیده باقی مانده است؛ اما LED های سه گانه نیم دایره ای (مشابه محصولات بامو) در کاسه چراغ، جای LED های افقی را گرفته است. همچنین جلو پنجره مثلثی شکل چهره این گربه ایتالیایی را خشن و تهاجمی جلوه می دهد. ناگفته نماند که اگر جلو پنجره مثلثی شکل آلفارومئو در جلو این سدان طراحی نمی شد، جولیای بی شک به عنوان یک بامو شناخته می شد. اما در نمای عقب بر خلاف نمای جلو، شاهد کمترین تغییرات هستیم. در این نما چراغ های کشیده به سبک آلفارومئو حفظ شده و تنها طرح V شکل برای LED های داخل کاسه چراغ تغییر کرده است.

همچنین حجم پسر دازی خاص صندوق عقب نیز به همان صورت حفظ شده که نمای بسیار زیبا و جذابی به این سدان اسپرت ایتالیایی می بخشد. از طرفی اضافه شدن دو اگزوز کرومی شکل در طرفین به همراه دیفیوزر میانی اگزوزها، جاشنی اسپرت را در این خودرو دوچندان می کنند. در زمان ورود به کابین آلفارومئو جولیای فیس لیفت شده شاهد همان طراحی زیبا و دلنشین هستیم. دو درچه کرومی شکل در طرفین داشبورد و درچه های افقی ذوزنقه ای در میان داشبورد تعبیه شده اند که فضایی کاملاً ساده و مینیمال را فراهم آورده است.

از جمله تغییرات ایجاد شده در کابین جولیای با استفاده از نمایشگر ۱۲،۳ اینچی تمام دیجیتال کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و نورپردازی داخلی اشاره کرد. با استفاده از نمایشگر ۱۲،۳ اینچی مقابل راننده و همچنین وجود یک نمایشگر ۱۰،۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات - سرگرمی فضای داخلی این خودرو مدرن جلوه داده می شود. از طرفی



افزایش قیمت لاستیک تکذیب شد



«به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران، سخنگوی انجمن صنعت تایر ایران با اعلام اینکه اخیراً تصمیمی برای افزایش قیمت لاستیک گرفته نشده است، گفت: «آخرین بار در سه ماهه نخست امسال مجوز افزایش قیمت تایر داده شد، اما باید گفت شرایط اقتصادی و نرخ تورم به گونه‌ای نیست که بتوان قیمت‌ها را ثابت نگاه داشت.» مصطفی تنها با بیان اینکه تولید تایر با قیمت گذاری دستوری دیگر میسر نیست، به صورت حساب‌های شرکت‌های تایر یورپی اشاره کرد که اکثر آن‌ها اکنون در محدوده زیان هستند.»

این مقام صنفی یاد آور شد: «این در حالی است که در ماه‌های گذشته تایرهای با یاس از شمول قیمت گذاری خارج شده‌اند و بازار با وجود رشد اندک قیمت‌ها دچار بحران نشد، زیرا رقابت بین شرکت‌ها گرم است.» وی با بیان اینکه مهم‌ترین چالش این صنعت قیمت گذاری دستوری است، گفت: «اکنون تایرهای باری، کامیونی و سواری را دیال مشمول قیمت گذاری دستوری هستند و شرکت‌های تولید کننده این تایرها وضعیت خوبی ندارند.» وی تأکید کرد: «ورود تایر به بورس با شفاف سازی قیمت‌ها می‌تواند چاره ساز باشد.»

الگوبرداری‌های اسپرت در تولید تایرهای سواری

«فرمول‌آوان» به ارتقای فناوری طوقه «پیرلی» کمک می‌کند!



با گذشت زمان خودروسازان تجربه بیشتری در زمینه مدل‌سازی و محاسبات رایانه‌ای به دست می‌آورند که البته این امر باعث کاهش خطاهای دنیای واقعی خواهد شد. همین موضوع درباره محصولات پیرلی نیز صدق می‌کند. از آنجاکه فرمول یک شما را مجبور می‌کند خلاقیت‌های جدیدی را به کار بگیرد، فرایندهای طراحی نیز باعث می‌شود لاستیک‌های کارایی همچون پیرلی پی‌زیرو تولید شوند. زمانی که از ماریو ایزولا درباره تکنولوژی و ویژگی که به صورت مستقیم از لاستیک خودروهای فرمول یک به لاستیک‌های جاده‌ای راه یافته است، پرسیده شد او به فضای بید (bead) یا طوقه اشاره کرد. «bead» در واقع بخشی از لاستیک است که با رینگ تماس پیدا کرده و آب بندی بین لاستیک و رینگ را حفظ می‌کند. ماریو ایزولا، مدیر بخش موتور اسپرت پیرلی می‌گوید: «این فضا در لاستیک پی‌زیرو همان ژئومتری را دارد که در فرمول یک می‌بینیم. واضح است که گشتاور

در فرمول یک بسیار زیاد بوده و شما باید مطمئن شوید هیچ گونه پیچش رینگی بین لاستیک و خود رینگ وجود ندارد؛ بنابراین یافتن ژئومتری درست این بخش از لاستیک بسیار مهم است.»

اگر در شگفت هستید که چرا طوقه برای تایری همچون پی‌زیرو بسیار مهم است باید به نکاتی که ایزولا می‌گوید؛ دقت کنید: «مشکل تنها به عملکرد مربوط نمی‌شود زیرا واضح است اگر لاستیک بلغزد کارایی را از دست خواهید داد اما اگر لاستیک توازن نداشته باشد لرزش‌های زیادی تولید خواهد شد و به همین خاطر یافتن راه حل مناسب برای این موضوع اهمیت زیادی دارد. به همین دلیل تحلیل‌های اساسی زیادی را روی شکل‌های گوناگون bead و ژئومتری‌های مختلف انجام می‌دهیم و با یافتن گزینه بهینه از آن برای تمام لاستیک‌ها استفاده می‌کنیم.» جدای از این مورد، فرمول یک به پیرلی کمک کرده تا خلاقیت‌هایی را در زمینه فرایند تولید برخی لاستیک‌های جاده‌ای به کار گیرد. برای مثال می‌توان به لاستیک پی‌زیرو تروفنو R اشاره کرد که از نوع لاستیک تابستانی پیست‌مخور بوده و با استفاده از همان فرایند تولید در همان خط تولید لاستیک‌های فرمول یک تولید می‌شود. ایزولا می‌گوید: «در واقع ما فرآیند تولید



جدیدی را برای فرمول یک استفاده می‌کنیم و این فرایند در تولید لاستیک‌های فوق پرفورمنس جاده‌ای نیز به کار می‌رود.» همچنین شاید شما این سوال را داشته باشید که پیرلی تا اینجای فصل چه چیزی از لاستیک‌های جدید ۱۸ اینچی فرا گرفته است. ما هم همین سوال را داریم اما متأسفانه نمی‌توان نتیجه‌گیری دقیقی انجام داد. مدیر این شرکت می‌افزاید: «در حال حاضر تخمین زدن این موضوع زود است زیرا اولین سالی است که از لاستیک‌های ۱۸ اینچی استفاده می‌شود اما در آینده مهندسان بخش تحقیق و توسعه با مهندسان بخش تحقیق و توسعه لاستیک‌های جاده‌ای در تماس خواهند بود. در واقع تماس این دو بخش با یکدیگر رایج است و ایده‌هایشان را با یکدیگر رد و بدل می‌کنند.» اما ایزولا به برخی نکات درباره یافته‌های پیرلی از لاستیک‌های امسال فرمول یک اشاره می‌کند: «تا اینجا که از لاستیک‌های ۱۸ اینچی استفاده می‌کنیم شاهد بهینه‌سازی برخی پارامترها برای سال آینده هستیم. به همین دلیل در حال کار روی این محصول هستیم تا برخی موارد همچون توزیع فشار، دما و تغییر آن را بهینه کنیم زیرا فشار دلنار از دمای پایین به دمای بالا داریم و تمامی این پروفایل‌ها و مشخصات را می‌توانیم برای لاستیک‌های جاده‌ای به کار بگیریم.»

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	
تیبیا 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	
اسپرت انواع پژو	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپرت 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 و 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-آسلا(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	
اسپورت تیج-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-اسپورت تیج-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-4-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



متنوع ترین سبد محصولات صنعت تایر سازی کشور





باشند که تقریباً به اندازه در آمد یک کارمند موقت در کارخانه سوپارواست. سوپارو فکر می کند اگر بخواهد توسعه یابد، برای یافتن کارمندان برای کار با دستمزدهای که ارائه می کند مشکل خواهد داشت. بدون تولید در آمریکای شمالی، تلاش های سوپارو برای تامین خودروهایی برقی، واجد شرایط اعتبار مالیاتی تعیین شده در قانون کاهش تورم نخواهد بود. سوپارو می خواهد تا اواسط دهه ۲۰۳۰ کاملاً برقی شود و با توجه به این واقعیت که آمریکای شمالی یکی از بزرگ ترین بازارهای آن است، به نظر می رسد تصمیم برای عدم سرمایه گذاری در تولید خودروهای برقی در این قاره موقتی باشد.

سوپارو می گوید احتمالاً در تولید خودروهای برقی ایالات متحده سرمایه گذاری نخواهد کرد. ظاهراً بندهای قانون کاهش تورم به اندازه کافی قوی نیستند تا سوپارو را وادار به سرمایه گذاری در تولید خودروهای برقی ایالات متحده کند. نوموسی ناکامورا، مدیر عامل این برند تورم و افزایش هزینه های تولید آمریکایی را دلیل عدم علاقه سوپارو به سرمایه گذاری در کارخانه های تولیدی ایالات متحده ذکر می کند. به طرز عجیبی ناکامورا به دستمزدهای مک دونالدز محلی اشاره کرده و ادعا می کند کارگران مک دونالدز در ایندیانا می توانند ۲۰ تا ۲۵ دلار در ساعت در آمد داشته



عدم سرمایه گذاری سوپارو در تولید خودروهای برقی آمریکا

مقرون به صرفه تر، ایمن تر و دارای قابلیت شارژ سریع

باتری های جامد ۱۰ سال دیگر به تولید انبوه می رسند

از الکترولیت های جامد به جای الکترولیت های ژل مایع یا پلیمری موجود در فناوری های فعلی مانند باتری های لیتیوم-یون یا لیتیوم-پلیمر استفاده می کنند. با این حال این شرکت که تا امروز فناوری باتری های جامد را ترویج کرده، معتقد است باتری های جامد هنوز یک چشم انداز نسبتاً دور هستند. استورادات تاکنون سرمایه گذاری هایی را از ولوو، پلستار، وین فست و دایملر تراکس جذب کرده است. در مارس ۲۰۲۲ این شرکت نقشه راه فناوری استراتژیک XFC 100inX خود را معرفی کرد که شامل سه نسل فناوری StoreDot XFC قالب سیلیکونی (۱۰۰ مایل در ۵ دقیقه شارژ)، نیمه جامد (۱۰۰ مایل در ۳ دقیقه) و جامد (۱۰۰ مایل در ۲ دقیقه) بود. آن زمان استورادات گفت که فناوری 100in5 تا سال 2024، 100in3 تا سال 2028 و 100in2 تا سال 2032 وارد بازار خواهد شد.

واقع بینانه و بدون هیاهو برای معرفی فناوری های باتری با شارژ فوق سریع به تولید کنندگان جهانی خودرو ارائه دهند. به رغم آن که برخی از تولید کنندگان در این صنعت مدعی تولید باتری های نیمه جامد هستند اما هنوز حداقل یک دهه دیگر تا تولید انبوه این خودروها فاصله است. مدیر اجرایی استورادات اعلام کرده است که این شرکت با هدف گذاری تولید انبوه باتری های نیمه جامد تا سال ۲۰۲۸ گام مهمی در این راستا برداشته است. وی می گوید این سلول ها پیشرفته، ایمن و با کارایی بالا هستند که می توانند تنها با سه دقیقه شارژ گیری مسیر معادل ۱۰۰ مایل (۱۶۱ کیلومتر) را طی کنند. به گفته مدیر اجرایی این شرکت این باتری ها از مزایای دیگری از جمله تولید ساده تر و کم چالش تر نسبت به سایر مدل های دیگر برخوردارند. باتری های جامد

استورادات (StoreDot) استارت آپ فناوری باتری های شارژ فوق سریع می گوید تولید باتری های جامد حداقل ۱۰ سال زمان می برد و خودروسازان باید باتری های نیمه جامد را برای میان مدت در نظر بگیرند. این استارت آپ بر این باور است که خودروسازان جهانی باید فناوری های موقتی مانند باتری های نیمه جامد را در میان مدت در نظر بگیرند. در حالی که باتری های جامد نوید باتری های مقرون به صرفه و شارژ سریع و ایمن و همچنین چگالی انرژی بالا را می دهند، استورادات استدلال می کند که آن ها همچنان در حال پیشرفت هستند و هنوز قبل از این که بتوانند در مقیاس انبوه تولید شوند با چالش های مهمی مواجه هستند. بسیار مهم است که توسعه دهندگان پیشرو باتری مانند استورادات نقشه راهی



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 با نام های: 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 بازار عرضه می شود.	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	۸۴۴,۰۰۰	۱,۰۰۱,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۹۵۸,۰۰۰	۱,۱۳۵,۲۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۱,۱۴۹,۷۰۰	۱,۳۶۲,۴۰۰	
	باتری 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 ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	۵۵-۶۰-۷۴	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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای دیگر، آذر، سولیفان، نوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشد	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب 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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نام های: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشد	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب 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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بار کاس، پارا ایکس، سوزوکی، سوپو، بو جیس، اورینتال، اوراتوس، نیپولکس و یاشا، بونا پوشش آمپر از ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری یعنی از محصولات این شرکت هستند اورینتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سووزوکی ۱۵ ماهه و اورینتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باتری محصولات ۱۵ ماهه می باشد	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب 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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دینز، هندل، لیدر، تایگون، باتیکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشد	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب 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	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندر و	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (قالب کوچک)، 50L2 (قالب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی				



Autoworld.ir

شنبه ۵ آذر ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۷۷۰

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: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۱۸، اصفهان ۱۹، شیراز ۲۲، مشهد ۲۲، تبریز ۱۵، ارومیه ۱۳، رشت ۲۴، گرگان ۲۵، ساری ۲۴، شهرکرد ۱۵، اهواز ۲۸، یزد ۲۴، کرمان ۲۱، بندرعباس ۲۹، زاهدان ۲۳

بیلبورد

Billboard

DON'T USE INSTAGRAM WHILE DRIVING

«خطر مرگ»

امروزه استفاده از رسانه‌های اجتماعی بسیار فراگیر و البته اجتناب‌ناپذیر است. اما استفاده از آن حین رانندگی می‌تواند به شدت خطر آفرین باشد. به همین منظور «Cairo Ad School» هم‌زمان با شروع جام جهانی کمیته‌ی رایا عنوان «خطر مرگ» آغاز کرده است که افرادی با سن بین ۲۰ تا ۴۰ سال را هدف قرار می‌دهد. این کمیته هم‌زمان در اتریش، مصر و آفریقای جنوبی منتشر شده و طراح ارشد آن ابراهیم امام، گرافیکست مشهور مصری است.

لا تستخدم انستغرام اثناء القيادة

حرف آخر

The Last Word

رامین بیات

روزنامه‌نگار



آلودگی هوا و بحران حمل و نقل عمومی

با فرارسیدن فصل سرد سال بار دیگر بحث آلودگی هوا در کلان‌شهرهای ایران داغ و تازه شده است. در روزهای اخیر تهران به یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان تبدیل شد و بالاتر از بسیاری از شهرهای پر جمعیت دیگر در دنیا عنوان آلوده‌ترین شهر را به خود اختصاص داد. این وضعیت در کلان‌شهرهای دیگری مانند کرج، اصفهان و... نیز به وضوح قابل مشاهده است. در این شرایط مباحث مربوط به حمل و نقل عمومی و ضرورت اسقاط و نوسازی خودروهای فرسوده اعم از تجاری و سواری همچنان داغ بوده و در محافل رسمی دنبال می‌شود. اما این احتمال بسیار است که امسال نیز همچون سال‌های گذشته این گونه مباحث بی نتیجه به حال خود رها شوند، با این امید که شاید سال دیگر برای آن فکری شود! بر این اساس باید توجه داشت که عمده آلودگی محیط‌های شهری مربوط به خودروهای فرسوده و استفاده بیش از حد از خودروهای شخصی است. این در حالی است که در ارتباط با بخش نخست این مطلب می‌توان گفت صاحبان خودروهای فرسوده توان تعویض آن‌ها را ندارند و در مورد بخش دوم نیز باید گفت افراد نمی‌توانند برای جابه‌جا شدن در سطح شهر ساعت‌ها منتظر اتوبوس و تاکسی باشند یا سلامتی خود را در متروهای شلوغ و پر جمعیت به خطر بیندازند. به نظر می‌رسد برای حل مشکل آلودگی هوا علاوه بر نظارت بر صنایع آلاینده باید فکری هم برای جایگزینی خودروهای فرسوده با نمونه‌های نو و همچنین توسعه حمل و نقل عمومی کرد.

نکته آموزشی

خودروهای مدرن سنسورهای پیچیده‌ای دارند که هنگام بروز مشکل به راننده هشدار می‌دهند. بنابراین باید با مفاهیم نشانگرهای هشدار دهنده آشنا بود. به عنوان مثال «نشانگر هشدار موتور» مشکل در اجزای مختلف موتور خودرو را نشان می‌دهد که به طور فعال توسط یک رابط OBD-II کنترل می‌شود یا «نشانگر هشدار برق» که اعلام می‌کند سیستم شارژ الکتریکی خودرو دارای مشکل است. البته مشکل در ژنراتور نیز سبب این خطا می‌شود. همچنین روشن شدن «نشانگر هشدار ترمز» می‌تواند ناشی از خرابی سوئیچ ترمز دستی، بالابودن اهرم ترمز دستی، ایراد ترمزها، کم بودن روغن ترمز یا تنظیم نبودن فشار روغن باشد. با چشمک زدن «نشانگر هشدار ABS» نیز بهتر است خودرو را به نزدیکی تعمیرگاه برای تشخیص مناسب ببرید، چرا که سیستم مربوط به ترمز ضد قفل شرایط خودرو را در صورت نیاز به توقف ناگهانی پایدار و قابل کنترل نگه می‌دارد و بروز مشکل در این بخش می‌تواند ایمنی خودرو را تا حد زیادی کاهش دهد.

خودروهای مدرن سنسورهای پیچیده‌ای دارند که هنگام بروز مشکل به راننده هشدار می‌دهند. بنابراین باید با مفاهیم نشانگرهای هشدار دهنده آشنا بود. به عنوان مثال «نشانگر هشدار موتور» مشکل در اجزای مختلف موتور خودرو را نشان می‌دهد که به طور فعال توسط یک رابط OBD-II کنترل می‌شود یا «نشانگر هشدار برق» که اعلام می‌کند سیستم شارژ الکتریکی خودرو دارای مشکل است. البته مشکل در ژنراتور نیز سبب این خطا می‌شود. همچنین روشن شدن «نشانگر هشدار ترمز» می‌تواند ناشی از خرابی سوئیچ ترمز دستی، بالابودن اهرم ترمز دستی، ایراد ترمزها، کم بودن روغن ترمز یا تنظیم نبودن فشار روغن باشد. با چشمک زدن «نشانگر هشدار ABS» نیز بهتر است خودرو را به نزدیکی تعمیرگاه برای تشخیص مناسب ببرید، چرا که سیستم مربوط به ترمز ضد قفل شرایط خودرو را در صورت نیاز به توقف ناگهانی پایدار و قابل کنترل نگه می‌دارد و بروز مشکل در این بخش می‌تواند ایمنی خودرو را تا حد زیادی کاهش دهد.

نشانگرهای هشدار دهنده

PRO
TEC
by bluechem
GROUPproteciranofficial
021 79406

...because it works!

Engine Oil
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان



www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir

جهان لنت
Jahan Lent

۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹
۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲
jahanlentofficial
www.jahantormoz.com
info@jahantormoz.com

تولید کننده انواع لنت ترمز
سواری و کامیون