



عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

استانداردهای اروپایی؛ شرط خرید روس‌ها از قطعه‌سازان ایرانی

در بحث کیفیت، روسیه انتظار اجرای استانداردهای اروپایی را از ایرانی‌ها دارد؛ موضوعی که قرار است با تشکیل کمیته‌ای مشترک بین طرف روسی و قطعه‌سازان ایرانی، بر اجرای...
۳۲ صفحات ۴

لکسوس RX200 FSPORT توربو ۱۰ میلیاردی شد!

کاهش قیمت یک تا ۷ میلیون تومانی خودروهای داخلی

۷ صفحات ۴

مدیر روابط عمومی ستاد معاینه‌فنی خودروهای
تهران اعلام کرد:

خدمات نوبت‌گیری تلفنی معاینه‌فنی راه‌اندازی شد

شهر تهران از بضاعت ۵۴ خط معاینه‌فنی مختص
خودروهای سبک در ۱۶ مرکز ثابت...
۱۵ صفحات ۴

بررسی صورت‌های مالی نارنجی پوشان
نشان از رشد ۱۶۸ درصدی دارد

درآمد در خشان عملیاتی شرکت سایپا در نیم سال اول سال ۱۴۰۱

۱۰ صفحات ۴

بزرگ‌ترین خودروساز تجاری داخلی برای نوسازی ناوگان آستین بالا زد

بازگشت مقدرانه ایران خودرو دیزل به بازار خودروهای مسافری

۹ صفحات ۴

- ۱ بازار تشنه وانت‌بارهای سبک
- ۲ شورولت بولت EV جدید با ویژگی‌های خاص تر به بازار آمد!
- ۳ سلاح مخفی اروپایی‌ها برای تبدیل شدن به پرچم‌داری باتری در جهان!
- ۴ مقایسه آخرین مدل از هیوندای I30 موجود در بازار ایران با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی

استارت Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

بازار آشفته کامیون و کشنده

بازار انواع خودرو در حال حاضر امیدوارکننده نیست و تصمیماتی هم که برای به‌سامان کردن آن گرفته می‌شود عمدتاً خلق الساعه و فاقد عمق و بررسی‌های...
۲ صفحات ۴

تیتراهای امروز Titles

آیا در هفته جاری بازار سهام سبز خواهند ماند؟
بورس؛ همچنان بر مدار مثبت
۵ صفحات ۴

در نشست سازمان توسعه منابع انرژی وزارت دفاع و گروه صنعتی ایران خودرو اعلام شد:
آمادگی صنعت باتری برای همکاری در تولید تارا برقی
۴ صفحات ۴

نقش خودران‌ها در کاهش ترافیک جاده‌ای

۶ صفحات ۴

احتمال افزایش بیشتر قیمت خودرو وجود دارد
مصرف‌کنندگان واقعی خرید خود را به تعویق نیندازند
۱۰ صفحات ۴

انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاک را از ما بخواهید.

Jahan Lent

رازی تایر

RAZI TIRE

۴۰ ماه گارانتی
بی قید و شرط

جدید

165/65 R13
مناسب برای انواع خودرو پراید

WWW.TIRERAZI.COM



خودرویی پایدار با ماموریت شکل دهی دنیای بهتر از طریق حمل و نقل جدید و پایدار نام می برد. اگر چه جانور هنوز در مراحل اولیه تولید خود قرار دارد اما ۹۰ درصد متر یال به کار رفته در آن از نوع باز نافتی یا گیاهی خواهند بود. برای مثال پوسته بیرونی، کابین و بخش هایی از شاسی از بیوپلیمر مبتنی بر فیبرها و رزین های ارگانیک ساخته خواهند شد. این خودرو همچنین بنا به گفته لیوکس از پوست دوزیست سود خواهد برد که در آن از کرک، لینن تقویت شده، پرایمر و رنگ استفاده می شود.

یک شرکت تازه تاسیس فعال در زمینه خودرو با نام لیوکس از کراس اوور جدید خود رونمایی کرد. این شرکت که در اسپانیا مستقر است برند ناشناخته ای خواهد بود چرا که در مارس ۲۰۲۱ شکل گرفته اما در همین زمان کوتاه نیز مراحل اولیه توسعه یک کراس اوور الکتریکی با نام جانور یا Animal را پشت سر گذاشته است. لیوکس به آرامی تیم خود را در ۱۸ ماه گذشته رشد داده و با سرمایه گذاری جذب شده در دسامبر یا سال نوآیند است پروژه خود را پیش برد. این شرکت از خود به عنوان کمپانی



اسپانیا «جانور» می سازد!

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازی در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

استانداردهای اروپایی؛ شرط خرید روس ها از قطعه سازان ایرانی

در بحث کیفیت، روسیه انتظار اجرای استانداردهای اروپایی را از ایرانی ها دارد؛ موردی که قرار است با تشکیل کمیته ای مشترک بین طرف روسی و قطعه سازان ایرانی، بر اجرای صحیح آن نظارت شود

می دانند، اما به هر حال حضور در بازار کشورهای دیگر نیازمند برخی الزامات است. اما در بحث کیفیت، روسیه انتظار اجرای استانداردهای اروپایی را از ایرانی ها دارد؛ موردی که قرار است با تشکیل کمیته ای مشترک بین طرف روسی و قطعه سازان ایرانی، بر اجرای صحیح آن نظارت شود. در همین زمینه با ابراهیم دوست زاده، فعال قطعه سازی و عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازی کشور به گفت و گو پرداختیم.

حضور قطعه سازان در روسیه و ارتباط آن ها با روس ها چطور پیش رفت؟ آیا ارتباط موثری بین آن ها برقرار شده است؟

چند شرکت داخلی در این خصوص ارتباط برقرار کرده اند و نیازها و قطعاتی که مورد درخواست طرف روسی بوده، به چند سازنده قطعه خودرو در کشور منتقل شده است. اما به دلیل آنکه بخش خصوصی پیگیر این موضوع است، اطلاعات و محتوای مذاکرات آن ها چندان رسانه ای نمی شود. این بخش احتیاط بیشتری به خرج می دهد، هم به دلیل آن که رقابتی در داخل و خارج کشور دارند و هم به علت ملاحظاتی که از نظر تحریم ها مانع کار آن ها می شود. به همین سبب، چندان مایل به ارائه اطلاعات به رسانه ها نیستند. به هر حال در این زمینه اتفاقات خوبی در شرف است. طی دو هفته گذشته هم تیمی از طرف روسیه با هماهنگی اتاق بازرگانی ایران به کشور آمده بود و هم قطعه سازان و هم سایر تولید کنندگان مجموعه و اصناف دیگر مذاکراتی در این بخش داشتند. برای پایان آذر ماه هم هیات تجاری دیگری با هماهنگی اتاق بازرگانی و انجمن قطعه سازان به روسیه خواهند رفت تا هم توافقات نمایشگاه روسیه را پیگیری کرده و هم توافقات و تفاهم نامه سفر روس ها به ایران را پیگیری کنند.

صنایع خودرو و قطعه سازی در سال های گذشته به رغم موانع موجود و برای جبران مافات وارد در بازار داخلی، به دنبال



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

بازارهای صادراتی بوده اند؛ بازاری که بتوانند محصولات خود را صادر و البته کار خود را توسعه بدهند. پس از شروع تحریم ها کار برای تولید کنندگان داخلی سخت شد، تولید کنندگانی که روزی با رنو کار می کردند و قطعه به این شرکت تحویل می دادند و به سمت حضور در زنجیره تامین این شرکت فرانسوی پیش می رفتند، خود را مقابل سد تحریم ها دیدند. از این حیث، حضور در دیگر بازارهای صادراتی برای قطعه سازان و خودروسازان ایرانی اهمیت بالایی دارد. روسیه نیز که با شروع جنگ اوکراین مورد تحریم های گسترده ای قرار گرفت، دچار مشکلات بسیاری در حوزه تولید خودرو و قطعات شده است. این موضوع برای قطعه سازان فرصت خوبی بود و در این زمینه چندین قرارداد و تفاهم نامه منعقد شد. قرارداد قطعه سازان ایرانی با شرکت ها و بازرگانان روسی یکی از مهم ترین موارد این بخش بوده است. هر چند به نظر می رسد به دلیل برخی مشکلات داخلی و خارجی این روند خیلی کند پیش می رود. در این بخش، ایرانی ها قطعه سازان چینی و ترک را هم به عنوان رقیب پیش روی خود می بینند. هر چند قطعه سازان ایرانی کیفیت و قیمت رقابتی را دلیل برتری خود بر طرف های دیگر

بازار آشفته کامیون و کشنده

بازار انواع خودرو در حال حاضر امیدوار کننده نیست و تصمیماتی هم که برای به سامان کردن آن گرفته می شود عمدتاً خلق الساعه و فاقد عمق و بررسی های کارشناسانه است به همین دلیل به جای گره گشایی نتایج معکوس می دهد.

همه این مشکلات زاینده فقدان یک استراتژی مدون چه در بخش تولید و چه در بازار است. در این مقال از آشننگی بازار سواری ها صرف نظر می کنیم و عندالاقضا به آن خواهیم پرداخت. در اینجا به بازار آشفته خودروهای کار و تجاری به ویژه کامیون و کشنده که از یک سال پیش رخ نمود و روز به روز بر مشکلات آن افزوده می شود، می پردازیم.

ابتدا باید گفت هدف اصلی قانونگذاران که واردات کامیون ها و کشنده های تاسه سال کار کرده و سالم را تصویب کردند، پایین نگه داشتن قیمت ها بود اما این مصوبه چنان بد اجرا شد که هم اکنون قیمت این گونه تراک ها با قیمت نو و صفر کیلومتر آن برابری می کند و در بعضی موارد مانند «ولو FH500» حتی از آن هم سبقت گرفته که موجب بهت و شگفتی است. از آغاز اجرایی شدن مصوبه مذکور قیمت انواع کامیون و کشنده تاسه سال کار کرده آن هم از بهترین برندها یعنی ولو FH، بنز، آکتروس، داف، اسکانیا و... بین ۷۲ تا ۸۸ هزار یورو بود که با احتساب نرخ ارز آن یعنی یورو قیمت آنها در پشت مرزها و یا گمرک کمتر از ۳ میلیارد تومان بود و با ۳۰۰ میلیون تومان هزینه اسقاط و نیز هزینه های گمرکی و... کمتر از ۴ میلیارد تومان تمام می شد اما معلوم نیست چه اتفاقی افتاده که طی یک سال گذشته هزینه اسقاط هر دستگاه کامیون و یا کشنده با یک میلیارد تومان افزایش، به یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید که خود دلیل کافی برای اثبات نابه سامانی در این بازار است.

بر اساس گفته دبیر انجمن مراکز اسقاط تاکنون حدود یک صد هزار گواهی اسقاط صادر شد که از آن رقم تنها حدود ۱۰ هزار دستگاه کامیون و کشنده وارد کشور شد و بقیه گواهی ها در بازار و به صورت کذا و خرید و فروش می شود که خود دلیل اصلی افزایش سرسام آور قیمت گواهی اسقاط است.

دومین عامل نابه سامانی را باید در نحوه صدور مجوز این گونه کامیون ها و کشنده ها جست و جو کرد زیرا متأسفانه سازمان راهداری و حمل و نقل، امعان نظر و دقت کافی به خرج نداد و به کسانی مجوز واردات داد که شرایط احراز آن را نداشتند، مثلاً اعطای مجوز واردات به کلون انجمن های صنفی کامیون داران که از نامش مشخص است وظیفه اصلیش رسیدگی به امور صنفی کامیون داران است و نه واردات. کانون مذکور مجوز واردات صدها دستگاه کامیون و کشنده را اخذ و جهت اجرا به برخی شرکت های حمل و نقل واگذار کرد که خود به نوعی افزایش قیمت ها را به دنبال داشت! فرجام سخن اینک: مشکلات فعلی در بازار خودروهای کار و تجاری منبعت از تصمیمات شتاب زده و غیر کارشناسی است به همین دلیل می بینیم خودرویی مانند ولو FH500 تا ۱۲ میلیارد تومان خرید و فروش می شود اگر کارها به سامان بود و به روال درست انجام می گرفت، قیمت خودرو و صفر کیلومتر مذکور مسلماً از قیمت سه سال کار کرده آن در بازار کمتر می بود. حال؛ همه نگاه ها به سوی ستاد حمل و نقل و مصرف سوخت است که جدیداً این اختیار به آن واگذار شد تا با تصمیمات کارشناسی این مشکلات را از بازار خودروهای کار و تجاری رفع و به سامان کند.



استارت

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست گذاری

amicoir.com

Coming Soon

19 Ton Truck
New Product From Amico Industrial Company
The Leader in power
Engine Power: 400 HP
Torque: 1920 N/M
Gear Box: 14gear (12+2)

TRUST
RESISTANT
UNIQUE
SAFETY
TECHNIC

به زودی

نسل جدید کامیون ۱۹ تن یاری
محصولی جدید از گروه صنعتی آمیکو
پیشتر در قدرت
موتور WEICHAI ۶ سیلندر خطی
مجهز به توربوشارژر و اینتر کولر
قدرت: ۴۰۰ اسب بخار
گشتاور: ۱۹۲۰ نیوتون متر
گیربکس: ۱۴ دنده (۱۲+۲)



AMICO
MICO A'
AMIC
AMICO TRUST
MICO
MICO A'
AMIC

ایران
ایرانت
حرکت مطمئن، توقف ایمن



تولید کننده انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج

۰۲۱ ۴۴۹۰۵۵۰۵

۰۹۱۲۳۵۸۸۲۰۱

Sales@iranlentcom

1929
TRUST



زنده کردن «بیوک ۶۵۰ اسب بخاری» بازیگر مشهور



کوبین هارت کمترین و بازیگر مشهور آمریکایی علاقه خاصی به خودروها به ویژه بیوک گردنشمال دارد و این موضوع را می توان با مشاهده کلکسیون خودروهای عضلانی او تأیید کرد. جدیدترین خودرویی که به این مجموعه می پیوندد، یک دستگاه او تانک ۱۹۸۷ کاملاً رتقا یافته است. کار باز تولید خودروی یادشده را شرکت سالوجیوود بیزاین انجام می دهد. خودرو مورد بحث بجای پیشرانه ۶ سیلندر ۳.۸ لیتری توربو LC2 مربوط به دهه ۸۰ میلادی از نیروگاه ۶ سیلندر ۲.۶ لیتری توربو LF4 متعلق به کادیلک ATS-V استفاده می کند. این نیروگاه آهنین در صورت استفاده از سوخت با اکتان ۱۰۳

قدرت ۶۵۰ اسببخار را تولید خواهد کرد. همچنین در صورتی که از سوخت مسابقه ای استفاده شود قدرت پیشرانه به ۷۰۰ اسببخار می رسد. شرکت یادشده پلت فرم G بادی اصلی جنرال موتورز را با فریم مخصوص خود که با تکنولوژی خاصی جوشکاری شده و با لیزر برش می خورد، تعویض کرده است. سساب فریم جدید این خودرو نیز باعث افزایش استحکام بیوک گردنشمال نسبت به نمونه اصلی می شود. سیستم تعلیق این خودرو نیز دارای فنرهای پیشینی پرفورمنس و سیستم چهار اتصال عقب است. برای توقف هم ترهای برمو GT باشی پیستون در جلو و چهار پیستون در عقب انجام طبقه می کنند.

روسیه در صنعت خودرو را دریافت کرده اند. به عنوان مثال، بسیاری از قطعه سازان ما تاییدیه های نو و پژو فرانسه را دریافت کرده اند. این قطعه سازان می توانند با توجه به نیاز به کشور روسیه و متناسب با سطح کیفی قبلی قطعاتی را تولید کنند و صادرات داشته باشند. از این نظر در انجمن قطعه سازان نگرانی احساس نمی شود.

روس ها از نظر کیفیت به طور مشخص چه سطحی را مدنظر دارند؟

سطح مورد نظر روسیه شبیه به استانداردهای اروپایی است که قطعه سازان ایرانی هم با آن آشنایی دارند و به صورت انبوه هم بسیاری از این قطعات را تولید کرده اند. بیشتر نگرانی ما روی آیین نامه ها و مقررات دولتی و از سوی دیگر بحث نقدینگی و مسائل مرتبط با گردش مالی با روسیه است. در این خصوص باید مسیرهای مشخصی ایجاد شود که نیازمند همکاری از سوی دو طرف است تا این ارتباط سرعت بگیرد.

با توجه به این که هر دو کشور تحریم هستند، آیا در زمینه نقل و انتقال مالی هم صحبت هایی شده است؟

در این زمینه در نمایشگاه جلساتی را با چند بانک روسی برگزار کردیم. یکی از اولین انتقال مالی ریال به روبل، از طرف ایران با روسیه انجام شد. این مسیرها ایجاد شده است، اما قطعاً مشکلاتی در این زمینه وجود دارد که برخی از آن ها رفع شده و برخی هم در حال پیگیری است. مسیر وجود دارد اما نیازمند توسعه است.

آیا قرار است کمیته فنی مشترک بین دو کشور برای نظارت بر کیفیت قطعات و خودرو ایجاد شود؟

این پیشنهاد ما در حاشیه نمایشگاه بود و طرف روس هم از آن استقبال کرد. انجمن قطعه سازان روسیه و موسسات کیفی و استاندارد هم در این نمایشگاه حضور داشتند. یکی از موارد در سرفصل هایی که در سفر پایان آذر ماه به روسیه خواهیم داشت، پیگیری تفاهم نامه و موارد سرفصل های مطرح شده در جلسات قبلی و نمایشگاه است. یکی از این سرفصل ها ایجاد کمیته فنی مشترک برای دستیابی به یک نگاه یکسان و استاندارد جامع و یکسان و مشترک بین خودروسازان و قطعه سازان روسیه و ایران است.

در واقع جاده و زیربنای لازم را ساخته بودند و در حال توسعه آن هستند. ایرانی ها ما در بسیاری از بخش ها ارتباطی با روس ها نداشته و در برخی از بخش ها هم ارتباطات ضعیفی داشته اند. قالب جامعه آماری کشور در ارتباطات بین المللی سابقه خوبی ندارند و از طرف دیگر قوانین و مقررات و آیین نامه های دولتی هم متناسب با این بخش نوشته نشده و چابک نیستند. این دو امر باعث شده فعلاً از ترکها عقب بمانیم و احتمال دارد این فاصله افزایش یابد. اما باید تلاش کنیم این ارتباط را برقرار کنیم. البته موضوع دیگری هم در این میان مطرح است؛ آن هم نیاز مبرم روسیه به برخی قطعات است. زمانی که مشتری نیاز داشته باشد، به لحاظ قیمت و کیفیت قطعات را مقایسه می کند. در این میان قطعه سازانی در کشور داریم که قیمت و کیفیت بهتری نسبت به تولید کنندگان ترکیه دارند. در چنین شرایطی قاعده متفاوت است؛ چنانچه به لحاظ قیمتی و کیفیتی مزیت رقابتی داشته باشیم، قاعده قبلی صدق نمی کند و می توانیم شاهد صادرات باشیم.

به لحاظ کلی خواسته روس ها از لحاظ کیفی در چه سطحی است.

روس ها بسیاری از سایت ها را تعطیل کردند و حاضر به تولید به هر شکلی نشدند. به لحاظ کیفی چه استانداردهایی را از قطعه سازان ایرانی در خواست کرده اند. آیا حاضر هستند کوتاه بیایند و با کیفیت کمتر اما سرعت بیشتری به قطعه مورد نظر برسند؟ تصور نمی کنم چنین انتظاری از روس ها داشته باشیم. انتظارات روس ها هم در قد و قواره استانداردهای کیفی اروپاست، اما از آن جا که ارتباط آن ها با اروپا قطع شده، قرار شد هیات همکاری مشترک در بخشی از کار خود، دسترسی به زبان مشترک و درک یکسانی از استانداردها و خواسته های طرفین را فراهم کند. یعنی مرجعی وجود داشته باشد که هم مورد تایید قطعه سازان و صنعتگران و تولید کنندگان ایرانی باشد و هم روس ها، تا بتواند حداقل خواسته های طرفین را هم تعیین کند و زبان و درک مشترکی از الزامات کیفی طرفین داشته باشیم. به نظر من روس ها از خواسته های خود کوتاه نمی آیند. شاید نیازی هم در بسیاری از بخش ها وجود نداشته باشد که کوتاه بیایند. چرا که خودروسازان و قطعه سازان ایرانی در بسیاری از مقاطع قطعاتی تولید کرده اند که تاییدیه های خیلی معتبر تر از کشور

آیا این که گفته می شود مسائل مربوط به همکاری با روس ها کند پیش می رود یا متوقف بوده، در دست است؟

واقعیت این است که قواعد و قوانین و مقررات پیچیده ای در کشور ما حاکم است و روس ها هم شرایط مشابهی دارند. نمی توان گفت که این اتفاقات سریع پیش رفت، اما صادرات و ارتباط با کشوری مانند روسیه که در زمینه صادرات سابقه و پیشینه ای با آن ها نداریم، برای نخستین بار نیازمند جاده سازی است. بخشی از سرعت پیش رفتن طبیعی است، اما بخشی از آن هم به کندی پیش می رود.

گفته می شود ترکیه در همکاری با روسیه بهتر از ایران پیش رفته است. آیا قطعه سازان در این رقابت می توانند جایگاهی برای خود در روسیه باز کنند؟

این موضوع بستگی به شرکت های ایرانی و حمایت های دولتی دارد. در کل هم ما نسبت به ترکیه دیرتر شروع به کار کرده ایم، چرا که شرکت های ترک پیش از نمایشگاه هم ارتباطاتی با روس ها داشته اند.



قطعه سازان ایرانی در بسیاری از مقاطع قطعاتی تولید کرده اند که از تاییدیه های خیلی معتبر تر از کشور روسیه در صنعت خودرو برخوردار بوده اند. نگرانی ما روی آیین نامه ها و مقررات دولتی و از سوی دیگر بحث نقدینگی و مسائل مرتبط با گردش مالی با روسیه است. در این خصوص باید مسیرهای مشخصی ایجاد شود که نیازمند همکاری دو طرف است

«ام وی ام» با کراس اوور های محبوبش در «نمایشگاه خودر و اصفهان»

شانزدهمین نمایشگاه صنعت خودرو اصفهان از ۳ تا ۶ آذر ماه با حضور فعالان مطرح صنعت خودرو کشور در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی اصفهان برگزار شد و برند ام وی ام نیز با کراس اوور های جدید خود حضوری پر رنگ در آن داشت.

برند ام وی ام، با نزدیک به ۲۰ سال سابقه حضور در صنعت خودرو ایران توانسته است خود را به نامی آشنا در جاده ها و شهر های ایران تبدیل کند. زیرا خودرو های این برند بخش قابل توجهی از سلیقه و انتخاب ایرانیان را به خود اختصاص داده اند.

اما شیوه جدید ام وی ام موجب شده است این برند با سابقه، به سمت تولید خودرو های تکنولوژی محور و جوان پسند حرکت کند. در همین راستا، دو کراس اوور جدید ام وی ام یعنی «یکس ۵۵ پرو» و «یکس ۲۲ پرو» موفق شده اند در رویدادهای خودرویی اخیر توجه زیادی را به خود جلب کنند.

«یکس ۵۵ پرو» به عنوان پرچمدار برند ام وی ام با موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ و گیربکس CVT ۹ سرعته در کنار طراحی اسپرت و مدرن بر پایه جلو پنجره کبه کشانی، کابین آکوستیک و امکانات به روز مانند صفحه نمایش ۱۰.۲۵ اینچی، سیستم کنترل پایداری Bosch ESP، ترمز پارک برقی و سیستم نگهدارنده خودرو Auto Hold، پنل تهویه لمسی، اهرم تعویض دنده برقی و تغییر حالت رانندگی Eco/Sport، نورپردازی داخلی هفت رنگ و همچنین دو رین ۲۶ درجه و کول باکس جذاب ترین محصول غرفه ام وی ام در این نمایشگاه بود که همچون نمایشگاه های قبل، با استقبال مخاطبان مواجه شد.

«یکس ۲۲ پرو» دیگر کراس اوور ام وی ام در نمایشگاه خودر و اصفهان بود؛ خودرویی که به دلیل طراحی مدرنش، به یکی از خودرو های پرطرفدار بازار ایران تبدیل شده است. «یکس ۲۲ پرو» در کنار بر خورداری از موتور توربوشارژ و امکاناتی مانند سانروف برقی دو حالت، مانیتور ۱۹ اینچی لمسی به همراه بلو توث، مسیج یاب و قابلیت اشتراک گذاری اطلاعات موبایل و تیلت Mobile Mirror Link، گرمکن صندلی راننده و سرنشین جلو، سیستم استارت پیشرانه بادکمه، قابلیت روشن شدن خودرو از روی ریموت، آینه های جانبی برقی با گرمکن، فرمان برقی دی کات، سیستم کنترل فشار باد تایر TPMS در کنار امکانات دیگر از جمله سیستم ضد سرقت ایموبلایزر، تنظیم صندلی راننده در ۶ جهت، سیستم تهویه الکتریکی و دیفیوزر اسپرت به دلیل مصرف سوخت ترکیبی ۶.۳ لیتری از کم مصرف ترین و متمایز ترین خودرو های شهری موجود بازار ایران به حساب می آید.

اما در کنار «یکس ۵۵ پرو» و «یکس ۲۲ پرو» به عنوان کراس اوور های جوان پسند، ام وی ام دو خودرو خانوادگی تر خود را نیز به شانزدهمین نمایشگاه خودر و اصفهان آورده بود؛ «تیگو ۷» که محصولی نام آشنا در بازار ایران است و همچنین «آر بزو ۵ توربو»، سدان خانوادگی ام وی ام، دو محصول دیگر این برند با سابقه در نمایشگاه خودر و اصفهان بودند. نکته قابل توجه، استقبال مخاطبان از «یکس ۵۵ پرو» و «یکس ۲۲ پرو» در نمایشگاه اصفهان بود زیرا آمارها حدود ۱۲۰۰۰ بازدیدکننده را نشان می دهند. ارائه خودرو های جوان پسند و تکنولوژی محور توسط ام وی ام توانسته است نیاز جوانان به چنین خودرو هایی را به خوبی پاسخ دهد و به نظر می رسد که می توان این دو کراس اوور ام وی ام را به عنوان دو خودرو محبوب در بازار ایران معرفی کرد.





لوسید در حال افزایش تنوع برای مدل‌های مختلف ایر است. دومدل جدید به نام‌های بیور و تورینگ در کلاس قیمتی کمتر از ۱۰۰ هزار دلار، رقابت لوسید با تسلا و دیگر سازندگان سدان‌های برقی را جذاب‌تر خواهد کرد. لوسید ایر بیور، سدان ۴ چرخ محرک با ۴۸۰ اسببخار و توان پیمایش ۶۶۰ کیلومتر استاندارد EPA است. این خودروها با ۱۵ دقیقه اتصال به شارژر DC، انرژی لازم برای حرکت تا ۲۲۰ کیلومتر ذخیره می‌کنند. سرعت گیری صفر تا صد کیلومتر

بر ساعت ایر بیور، کمتر از ۴ ثانیه است. لوسید ایر تورینگ، دو موتور و AWD با قدرت ۶۲۰ اسببخار خواهد بود. این مدل در زمان ۴/۳ ثانیه از سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد. شعاع حرکت ایر تورینگ، نزدیک به ۷۰۰ کیلومتر است. فراتر از مدل‌های مختلف لوسید ایر با آستانه قیمت ۸۷ هزار دلار، به‌زودی نسخه ۱۲۰۰ اسببخار به نام لوسید ایر نیز تولید خواهد شد. این نمونه با ادعای پرشتاب‌ترین سدان برقی دنیا، ۲۵۰ هزار دلار قیمت خواهد داشت.

تنوع در خیال‌پردازی‌های «لوسید»



در نشست سازمان توسعه منابع انرژی وزارت دفاع و گروه صنعتی ایران خودرو اعلام شد:

آمادگی صنعت باتری برای همکاری در تولید تارا برقی

گروه صنعتی ایران خودرو تفاهم‌نامه‌ای نیز با دانشگاه جامع امام حسین (ع) در حوزه فعالیت‌های دانش بنیان امضا کرد



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

«در راستای استراتژی‌های کلان دانش بنیان شرکت تام ایران خودرو در سال «تولید، دانش بنیان، اشتغال آفرین» در نشست مشترک با سازمان توسعه منابع انرژی وزارت دفاع، ظرفیت‌های مشترک این سازمان و گروه صنعتی ایران خودرو در زمینه ایجاد زیرساخت‌های تولید باتری و خودرو برقی مورد بررسی قرار گرفت. در نشست مشترک بین شرکت جامع تحقیق و توسعه فناوری‌های خودرو (جتکو) به عنوان یکی از بازوهای دانش بنیان شرکت تام ایران خودرو و مدیران گروه صنعتی شهید حاج امینی در خصوص ظرفیت‌های تام و سازمان توسعه منابع انرژی وزارت دفاع برای تامین باتری مورد نیاز خودروهای برقی مذاکره شد. در این نشست، طرفین الزامات و نیازمندی‌های فنی و اجرایی جهت ثمردهی همکاری‌های صورت گرفته در پروژه تارا برقی و فراهم‌سازی شرایط لازم جهت ایجاد زیرساخت‌های عرضه یک باتری با کاربرد خودروی برقی در کشور را بررسی کردند.

برنامه راهبردی و درازمدت برای تامین قوای محرکه برقی

در ابتدای این جلسه محمدقاسمی، مدیرعامل شرکت جتکو در خصوص سوابق توسعه خودرو برقی در گروه صنعتی ایران خودرو توضیحاتی ارائه کرد و با توصیف عزم جدی گروه صنعتی ایران خودرو برای تولید و عرضه خودرو برقی در کاربردهای مختلف در حمل و نقل عمومی، از برنامه راهبردی و درازمدت شرکت جتکو برای تکمیل خوشه‌های فناوری و تامین قوای محرکه برقی با مشارکت شرکت سایکو و ایران خودرو خبر داد. در ادامه این نشست، مدیر گروه صنعتی شهید حاج امینی با اشاره به زیرساخت‌های فعال این گروه صنعتی سازمان توسعه منابع انرژی، از آمادگی فنی و سازمانی این صنعت در راستای همکاری با گروه صنعتی ایران خودرو در تولید خودروهای برقی خبر داد. آقایان با توجه به رویکرد ویژه سازمان توسعه منابع انرژی در تکمیل زیرساخت‌های تولید و یک باتری، آمادگی این سازمان را برای ایجاد زیرساخت تولید و کنترل کیفیت و همچنین بازافت این باتری‌ها

اعلام کرد و افزود: «گروه صنعتی شهید حاج امینی، به عنوان پیشساز و محور صنعت لیتیوم کشور، ظرفیت لازم برای مدیریت و راهبری صنعت باتری خودرو برقی و جهت‌دهی به سایر صنایع فعال در این حوزه را دارد و در صورت اعلام برنامه تولید گروه صنعتی ایران خودرو، برنامه‌ریزی اجرایی و اقتصادی لازم را برای شکل‌دهی این صنعت در سطح کشور ارائه خواهد کرد.» در این جلسه، برنامه عملیاتی صنعتی سازی تارا برقی توسط مدیر این پروژه تشریح و مشخصات فنی یک باتری این خودرو و الزامات کلی ایران خودرو در این خصوص مطرح شد. گفتنی است؛ ابتدای امسال نیز تفاهم‌نامه راهبردی بین سازمان توسعه منابع انرژی وزارت دفاع و گروه صنعتی ایران خودرو در خصوص توسعه فناوری و زیرساخت‌های تامین باتری‌های خودرو برقی به امضا رسید و گروه صنعتی شهید حاج امینی به صورت فعال در توسعه و کنترل کیفیت یک باتری تارا برقی با شرکت جتکو مشارکت کرده است.

امضای تفاهم‌نامه همکاری با دانشگاه جامع امام حسین (ع) گروه صنعتی ایران خودرو در همین حال، به منظور تحقق اهداف خود در حوزه دانش بنیان و در ادامه توسعه فعالیت‌های علمی، تحقیقاتی و صنعتی با دانشگاه جامع امام حسین (ع) تفاهم‌نامه همکاری امضا کرد. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در مراسم امضای این تفاهم‌نامه که در دانشگاه جامع امام حسین (ع) برگزار شد، اظهار کرد:

نوربالا

در این نشست، طرفین الزامات و نیازمندی‌های فنی و اجرایی جهت ثمردهی همکاری‌های صورت گرفته در پروژه تارا برقی و فراهم‌سازی شرایط لازم جهت ایجاد زیرساخت‌های عرضه یک باتری با کاربرد خودرو برقی در کشور را بررسی کردند

زاپاس

Spare Tire

ایران خودرو و سایپا؛ هر یک ۵۰۰۰ میلیارد تومان زیان داده‌اند



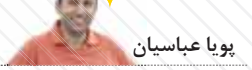
می‌کنند، به قصد سود و کسب رانت آن وارد می‌شوند. وی با تاکید بر اینکه تداوم عرضه خودرو در بورس سبب می‌شود ضمن برچیده شدن هر گونه رانت و فساد در این حوزه، خودروسازان به تدریج از زیان خارج شوند و این مهم با ورود خودروهای پرتیراژ به بورس سرعت بیشتری خواهد یافت، تصریح کرد: «در این صورت، خودروسازان می‌توانند مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت کنند و پس از آن می‌توانند

و قطعه‌سازی کشور شده، واکاوی آمارهای خودروسازان بزرگ در بورس و سهامانه کدال نیز موبد همین مساله است.» وی ادامه داد: «نتیجه قیمت‌گذاری دستوری، توزیع سالانه بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان رانت بین مردم بوده که ناشی از تفاوت قیمت بازار و کارخانه خودروهاست.» نعمت‌بخش افزود: «همچنین بررسی‌ها نشان داده‌اند بین ۸ تا ۸۵ درصد افرادی که در قرعه‌کشی‌ها شرکت

دبیرانجمن خودروسازان ایران گفت: «ایران خودرو و سایپا از ابتدای امسال تاکنون هر یک پنج هزار میلیارد تومان زیان داده‌اند. برای رفع این مشکل، بارها فروش خودرو با نرخ حاشیه بازار را پیشنهاد کردیم زیرا تجربه موفق آن در دهه ۷۰ وجود دارد.» احمد نعمت‌بخش با اعلام این خبر اظهار کرد: «بارها از تریبون‌های مختلف اعلام کرده‌ایم قیمت‌گذاری دستوری بالای جان صنعت خودرو

پیگیری یک موضوع

Now up



پویا عباسیان
کارشناس اقتصادی

تحقق حذف قیمت‌گذاری دستوری با فروش خودرو در بورس

این روزها فروش خودرو در بورس با قیمت‌های واقعی که پیش از این، به عنوان یک راهسکار ناکارآمد از آن یاد می‌شد، ضمن حذف واسطه‌ها از بازار خودرو تا اندازه‌ای توانسته است در تامین نقدینگی خودروسازان تاثیرگذار باشد و امید به خروج از زیان‌دهی را در آن‌ها زنده کند. در این زمینه پویا عباسیان، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بیان نظرات خود می‌پردازد.

عرضه محصولات خودروسازان در بورس کالا چه مزایایی برای متقاضیان خرید خودرو داخلی دارد؟

به تازگی هزار دستگاه پژو ۲۰۷ در بورس عرضه شد البته به گفته مسئولان سازمان بورس این عرضه زمینه و سرآغاز ورود سایر خودروهای عمومی و پرتیراژ در بورس کالا است و متقاضیان می‌توانند به جای امتحان کردن شانس خود در سیستم قرعه‌کشی، از بورس خودرو خریداری کنند. گذشت چندماه از عرضه انواع خودرو در بورس کالا نشان می‌دهد این روش توانسته است به نفع خودروسازان تمام شود و به مصرف کنندگان واقعی سود برساند.

با توجه به نبودنمونه خارجی در خصوص فروش محصولات خودروسازان در بورس کالا آیا این سازمان توانایی مدیریت عرضه و تقاضا را در بازار دارد؟

به گفته مسئولان بورسی وزارت صمت قرار است از این پس تمام خودروهای داخلی روانه بورس کالا شوند البته این روش برای فروش خودرو مرسوم نیست و قیمت باید براساس عرضه و تقاضا تعریف شود اما به دلیل تداوم قیمت‌گذاری دستوری، این شیوه از سوی وزارت صمت پیاده شد. هرچند دولت بارها وعده حذف قیمت‌گذاری دستوری را مطرح و وزیر اقتصاد نیز بر آن تاکید داشت اما در عمل اجرایی نشده ولی حالا با اجرای این روش فروش، آمارها نشان می‌دهند روند عرضه و فروش خودرو در بورس کالا در حال افزایش است به طوری که از ابتدای عرضه نخستین خودرو در بورس تاکنون در مجموع ۵ هزار و ۲۳۶ دستگاه خودرو روی تابلو معاملات رفته و در نهایت ۴ هزار و ۸۰ دستگاه از این خودروها مورد معامله قرار گرفته است. این اقدام که با هدف رساندن سود حاصل از فروش به خودروسازان بود، توانست تا اندازه‌ای به هدف اولیه برسد چرا که علاوه بر کوتاه کردن دست دلالتان از فروش خودرو، خودروسازان نیز توانستند بهای محصولات عرضه شده در بورس را قیمتی غیرزیان‌ده به عنوان نرخ پایه ارائه دهند.

نگاه

View



حسین قربانزاده
رئیس سازمان خصوصی سازی

راهکارهای حذف واسطه‌گری در صنعت خودرو

قیمت‌گذاری دستوری یکی از عوامل زیان‌دهی خودروسازان بوده که منافع آن به جیب دلالتان و واسطه‌گران این حوزه می‌رود.

البته قیمت‌گذاری دستوری در اقتصاد کشور سابقه طولانی دارد. اگرچه براساس علم اقتصاد قیمت کالا باید براساس عرضه و تقاضا تعیین شود اما در کشور به علت ساختار اقتصادی متاثر از نرخ ارز، دولت‌ها نمی‌توانند در قیمت‌گذاری کالا دخالت نکنند. هرچند اخیرا با حذف ارز ترجیحی قیمت‌گذاری دستوری از برخی کالاها حذف شد اما در مورد بعضی از خودروهای تولیدی دو خودروساز هنوز این مساله حاکم است.

حذف قیمت‌گذاری دستوری مقدمه‌ای برای بهره‌مندی این دو شرکت یعنی ایران خودرو و سایپا از مدیریت بخش خصوصی است. اما الزامات حذف قیمت‌گذاری دستوری چیست و چرا باید قیمت‌گذاری دستوری حذف شود؟ قیمت‌گذاری دستوری همواره عامل افزایش بدهی خودروسازان و همچنین اختلاف شدید قیمت خودرو در بازار آزاد و کارخانه عنوان شده. ذکر این نکته نیز لازم است که سال گذشته، مسئولیت قیمت‌گذاری خودرو از شورای رقابت گرفته شد.

زمان انباشته ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی صنعت خودرو؛ حاصل قیمت‌گذاری دستوری و در نتیجه ایجاد صف‌های طولانی قرعه‌کشی و خرید خودرو است. اگر بخواهیم به این ویژه‌سازی شیوه فروش محصولات خودروسازان پایان دهیم باید اقدامات موثری انجام شود.

قیمت‌گذاری دستوری فاصله‌قابل ملاحظه‌ای بین نرخ کارخانه و بازار خودرو به وجود آورده و همین موضوع زمینه واسطه‌گری و سودهای بادآورده را برای دلالتان فراهم و همچنین ۱۲۰ هزار میلیارد تومان زیان به صنعت خودرو وارد کرده است.

در خصوص رهاسازی و قیمت‌های دستوری باید دو نکته در نظر گرفته شود؛ یکی اینکه در صنعت خودرو در حالت ایزوله نباید قیمت‌ها خیلی بالا بروند زیرا مزیت رقابتی در این صنعت از بین برود، بنابراین اگر در این صنعت محصولات به دلایل مختلف زیان‌ده هستند، باید ریشه‌های این زیان شناسایی شود. دوم آنکه باید بتوانیم برای بخش‌های مختلف بازار محصول داشته باشیم یعنی هم برای خودروهای اقتصادی چاره‌ای بیاندیشیم و هم برای خودروهای زیر ۲۰۰ میلیون تومان برنامه داشته باشیم. وجود محصولات اقتصادی و رقابت‌پذیر بودن خودروها مقدمه‌ای برای حذف قیمت‌گذاری دستوری است، در غیر این صورت برداشتن قیمت‌های دستوری نتیجه بخش نخواهد بود.



«پاگانی» به جای روتاری در «V-RX»



بسیاری از افراد مزدا RX-7 را با پیشرفته روتاری آن می‌شناسند. همین خودرو و پیشرفته‌اش حتی پس از خاتمه تولید در چند سال قبل محبوب‌تر شده‌اند. اخبار مربوط به پیشرفته روتاری باعث شد شایعات زیادی مبنی بر بازگشت دوباره آن منتشر شود اما فعلاً چنین چیزی رخ نداده است. البته گفته می‌شود سال آینده شاهد معرفی مزدا MX-30 با پیشرفته روتاری افزایش دهنده شعاع حرکتی خواهیم بود. جدا از این موارد قبلاً چند نمونه از مزدا RX-7 با پیشرفته سایر خودروها را دیده‌ایم چراکه برخی مالکان علاقه‌ای به پیشرفته روتاری نداشته‌اند. از میان تمامی RX-7های دارای پیشرفته‌های گوناگون، این مزدا تولید شده توسط شرکت امریکایی گونچی موتورز

می‌تواند جذاب‌ترین و دیوانه‌وارترین آن‌ها باشد! دلیلش هم استفاده از پیشرفته ۱۲ سیلندر پاگانی زونداست! این پیشرفته که با کد M120 شناخته می‌شود، در حالت عادی قدرت ۱۷۸۹ اسب بخار و گشتاور ۸۵۰ نیوتون متری دارد اما سازنده مزدا RX-7 یاد شده اشاره‌ای به مشخصات هیولای خود نکرده است. البته قرار دادن این نیروگاه آهنین ساخت مرسدس بنز در پطن مزدا کار ساده‌ای نبوده و گونچی موتورز مجبور به ساخت سفارشی بسیاری از قطعات شده است. شرکت یاد شده برای جادادن پیشرفته ۱۲ سیلندر پاگانی زوندا در مزدا RX-7 مجبور به حذف کاپوت نیز شده است اما خود شرکت می‌گوید یک کاپوت سفارشی را در آینده روی محصول خود سوار خواهد کرد.

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

آیا در هفته جاری بازار سهام سبز خواهد ماند؟

بورس؛ همچنان بر مدار مثبت

بازار سهام در آخرین روز معاملات در هفته گذشته سبزپوش به کار خود پایان داد، به طوری که شاخص کل بورس با ۳۰۱۶۷ واحد افزایش تارقم یک میلیون و ۴۱۷ هزار واحد صعود کرد. از سوی دیگر روز چهارشنبه شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز با افزایش ۴۶۳ واحدی در رقم ۴۱۳ هزار و ۱۱۵ واحد ایستاد.

در این بازار ۲۸۳ هزار معامله انجام شد که ۲۸ هزار و ۳۳۱ میلیارد ریال ارزش داشت. همچنین نمادهای

ملی صنایع مس ایران، سرمایه‌گذاری گروه توسعه ملی، معدنی و صنعتی گل‌گهر، پالایش نفت اصفهان، پالایش نفت تهران و پتروشیمی نوری نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت و در مقابل ایران خودرو نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص کل بورس گذاشتند. شاخص فرابورس نیز با هفت واحد صعود رقم ۱۸ هزار و ۶۹۱ واحد را ثبت کرد. در این بازار ۱۷۸ هزار معامله به ارزش ۷۳ هزار و ۲۰۶ میلیارد ریال انجام شد.

اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اثرات
سابیا	۲۰۴۵	-۱.۵۴	کاهش
ایران خودرو	۲۴۰۹	-۲.۲۳	کاهش
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۳۸۸۱	-۰.۹۴	کاهش
ایران خودرو دیزل	۲۲۹۱	-۰.۶۱	کاهش
زامیاد	۱۳۵۳۰	-۰.۹۵	کاهش
سابیا دیزل	۱۰۲۵۰	۱.۶۹	افزایش
سرمایه‌گذاری زنا	۵۸۱۰	-۱.۵۳	کاهش
مهرکام پارس	۱۸۲۵	-۲.۱۴	کاهش
گروه بهمن	۱۶۶۰	-۰.۹	کاهش
مهندسی نصیر ماشین	۱۱۲۳۰	-۰.۷۱	کاهش
بنیان دیزل	۹۶۱۰	۳.۸۹	افزایش
فرتساری خاور	۹۷۹۰	۲.۴۱	افزایش
رینگ‌سازی مشهد	۲۳۵۹۰	-۲.۲	کاهش
قطعات اتومبیل ایران	۳۴۶۷	۰.۰۳	افزایش
نیرو محرکه	۴۰۱۰	-۱.۲۳	کاهش
ایر کاپارت صنعت	۲۴۴۸	-۰.۵۷	کاهش
الکترونیک خودرو شرق	۱۳۷۴۰	۱.۶۳	افزایش
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۴۰۴۸۱	-۱.۲۳	کاهش
محورسازان ایران خودرو	۱۳۰۱۰	-۱.۴۴	کاهش
بهمن دیزل	۵۲۱۰	-۱.۵۱	کاهش
رادیا تور ایران	۴۵۱۶	-۰.۳۵	کاهش
صنایع ریخته‌گری ایران	۳۲۸۸	-۱.۱۴	کاهش
سابیا آذین	۲۱۵۲	۰.۲۸	افزایش
چرخشگر	۱۶۰۳۰	-۰.۹۹	کاهش
مهندسی صنعتی رون فن‌اوپر	۲۰۷۱۰	۱.۹۷	افزایش
فرتساری زر	۳۴۷۲	۲.۱۸	افزایش
لنت ترمز ایران	۲۵۰۸۰	۴.۲	افزایش
کمک‌فنی‌اندامین	۱۷۷۹۰	۱.۰۸	افزایش
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۸۱۴۰	۳.۱۷	افزایش
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۴۹۷۰	۱.۰۲	افزایش
تولید محور خودرو	۳۶۳۱	۴.۴۶	افزایش
کرمان خودرو	۲۹۴۸	۰.۶۵	افزایش
سازپوش	۱۸۰۶۰	-۱.۷۴	کاهش
صنایع تولیدی استادان ایران	۴۰۴۸	-۰.۲	کاهش
مالیبل سابیا	۳۱۱۵۰	۱.۲	افزایش
پارس خودرو	۱۰۰۰	-	تغییر
بهمن لیزینگ	۱۹۶۶	-۴.۶۱	کاهش
لیزینگ آریا دانا	۱۶۳۵۰	۰.۶۲	افزایش
لیزینگ اربان سابیا	۱۳۳۳	۰.۰۸	افزایش
لیزینگ ایرانیان	۳۴۶۰	-۱.۵۱	کاهش
لیزینگ خودرو غدیر	۲۸۰۲	۱.۰۱	افزایش
لیزینگ صنعت و معدن	۳۱۸۸	-۰.۲۲	کاهش
لیزینگ ایران و شرق	۲۸۶۹	۱.۱۳	افزایش
لیزینگ رازی	۳۰۱۰۰	-۰.۷۴	کاهش
واسپاری ملت	۴۴۵۶	-۵.۷۷	کاهش
لیزینگ پارسین	۳۴۱۶	-۰.۰۹	کاهش
واسپاری تجارت و سرمایه ایرانیان	۲۲۶۳	-۱.۳۵	کاهش
لیزینگ کارآفرین	۸۶۴۰	-	تغییر
تایدواتر خاورمیانه	۴۷۵۸	-۰.۶۹	کاهش
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۲۴۴۴۰	۰.۲۹	افزایش
حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس	۱۳۲۸۰	-	تغییر
حمل‌ونقل توکا	۶۵۶۰	-۴.۶۵	کاهش
ریل سیر کوثر	۱۹۵۶۰	۲.۳۵	افزایش

۳۱۹

تومان
قیمت هر سهم

۱۸,۰۰۰

تومان
قیمت هر سهم

«لیزینگ صنعت و معدن» در مقابل «Europcar»

«لیزینگ صنعت و معدن» با نام «آریا لیزینگ» به منظور انجام فعالیت در زمینه اعطای تسهیلات به‌روش اجاره اعتباری دستگاه‌ها، ماشین‌آلات، تجهیزات و انواع خودرو و اعم از سواری و کار و تجاری با سرمایه‌گذاری تعدادی از بانک‌های ایرانی و بانک فرانسوی سوئیته‌ت‌رال در سال ۱۳۵۶ تأسیس شد. اما در سال ۱۳۶۱ نام شرکت از «آریا لیزینگ» به «شرکت پی خرید ایران» و متعاقب آن در سال ۱۳۸۱ به منظور شفاف‌تر شدن زمینه فعالیت شرکت، به «لیزینگ صنعت و معدن» تغییر نام داد. در حال حاضر قیمت هر سهم نماد «ولصنم» به ۳۱۹ تومان رسیده است. در مقام مقایسه، شرکت «Europcar» قرار دارد و یک شرکت لیزینگ خودرو در فرانسه است که دفتر مرکزی آن در شهر پاریس واقع شده و امروزه در بیش از ۱۴۰ کشور در اروپا، آمریکای شمالی، آسیای غربی و آفریقا فعالیت می‌کند. قیمت هر سهم این شرکت لیزینگ خودرو در بورس پاریس در حال حاضر ۵٫۰ یورو (حدود ۱۸ هزار تومان) است.

کدال نگر

- از ابتدای سال مالی تا ۳۰ آبان ماه، درآمد حاصل از سود سهام محقق شده «قطعات اتومبیل» بالغ بر ۲۱۶ میلیارد تومان شده است.
- «فرمان خودرو سپاهان» در یک‌ماهه منتهی به ۳۰ آبان، مبلغ ۲۴٫۵ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته در این دوره درآمد شرکت نسبت به میانگین ماه‌های قبل ۳۹٫۵۸ درصد افزایش داشته است.
- شرکت «توکا ریل» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به‌ازای هر سهم ۲۳۶ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۸۷ درصد افزایش داشته، همچنین درآمدهای عملیاتی نماد «توریل» برابر با ۷۵۸٫۶ میلیارد تومان بوده که بار شد ۲۵٫۱۸ درصدی رو به‌ر شده است.

امار معاملات TRADE



آیا ارتباط شرکت‌های بیمه با خودروسازان مطلوب است؟

به باور کارشناسان صنعت بیمه، ارتباط کم‌رنگ صنعت بیمه با صنایع و وزارتخانه‌های بزرگ اقتصادی و همچنین نداشتن شناخت لازم سازمان‌ها از خدمات و مهم صنعت بیمه، نکات مهمی تلقی می‌شوند که البته از تلاش اندک صنعت بیمه برای ایجاد ارتباط بیشتر با سازمان‌های اقتصادی بیرونی نیز حکایت دارند. بر این اساس، صنعت بیمه باید ارتباط خود با سازمان‌های بزرگ کشور را در قالب برگزاری همایش‌ها و ارتباط و تعامل بهتر سندیکای بیمه‌گران با نهادها و سازمان‌های بیرونی برای فرهنگ‌سازی بهبود بخشد تا بتوان مدیران این سازمان‌ها را متقاعد کرد که بیمه‌نامه مناسب‌تری تهیه کنند. در این زمینه باتوجه به بیمه شخصی ثالث و بدنه خودرو، صنعت بیمه باید ارتباط خود را با خودروسازان بهبود بخشد، زیرا این رابطه دوطرفه می‌تواند به یک بازی برد-برد تبدیل شود. حال باید دید در آینده چه اتفاقاتی در این زمینه رخ خواهد داد.

پیش‌بینی

کارشناسان بازار سهام معتقدند در حال حاضر باتوجه به گسترش عرضه خودروهای پر تیراژ در بورس کالا، حال و روز نمادهای بزرگ خودروساز بورس یعنی ایران خودرو و سایپا به نوعی خوش است. زیرا اگر از یک سو این عرضه‌ها استمرار داشته باشند و از سوی دیگر این اقدام منجر به حذف قیمت‌گذاری دستوری شود، این امر از لحاظ بنیادی یک فاکتور مهم در صورت‌های مالی خودروسازان خواهد بود که می‌تواند زمینه خروج آن‌ها را از زبان‌دهی فراهم کند. همچنین آزادسازی قیمت خودرو بر قیمت سهام شرکت‌های جاده‌مخصوص در بورس تهران نیز تاثیر قابل توجهی دارد و می‌تواند زمینه رشد آن‌ها را فراهم آورد. همچنین باتوجه به اینکه دو نماد ایران خودرو و سایپا در بازار سهام به نوعی لیدر بازار قلمداد می‌شوند، در صورت روند صعودی آن‌ها کلیت بورس نیز از این موضوع منتفع خواهد شد. بر این اساس باید دید چه زمانی شمارش معکوس برای کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری خودرو آغاز خواهد شد.



تراز مثبت

از ابتدای سال مالی تا ۳۰ آبان ماه «بیمه آسیا» مبلغ ۱۱٫۷۹۰ میلیارد تومان در محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۵٫۸۸۶ میلیارد تومان به‌عنوان خسارت پرداختی داشته، البته نماد «آسیا» تراز مثبت ۵٫۹۰۴ میلیارد تومانی را ثبت کرده است.



افزایش فروش

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۰ آبان ماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «فرتساری زر» ۳۴۸٫۴ میلیارد تومان بوده، البته جمع درآمدهای نماد «خزر» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۱۷۵٫۶ میلیارد تومان بوده که ۹۹ درصد افزایش یافته است.



افزایش درآمد

طراحی و ساخت قطعات داخلی خودرو «سایپا آذین» در یک‌ماهه منتهی به ۳۰ آبان، مبلغ ۱۹۹٫۲ میلیارد تومان درآمد داشته، البته درآمد نماد «خاذین» در این دوره نسبت به ماه گذشته ۵۱٫۸۷ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های قبل ۶۰ درصد رشد داشته است.



کاهش درآمد

«ایر کاپارت پویا»؛ زیرمجموعه «ایر کاپارت صنعت» در یک‌ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به‌ازای هر سهم ۲۴۰٫۵۴ ریال سود محقق کرده است که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۹۲ درصد افزایش داشته، همچنین سود خالص این شرکت بالغ بر ۱۵٫۹ میلیارد تومان شده است.



بیشتر و شتاب گیری بهتری را فراهم کند. تسلا S پلد ۱۰۲۰ اسب بخار قدرت و ۱۴۰۰ نیوتون متر گشتاور دارد. شرکت سازنده ادعا می کند این خودرو، ۱/۹۹ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد که البته در تست های واقعی، معمولاً عددی حدود ۲/۳ تا ۲/۵ برای تسلا S پلد ثبت شده است. تسلا S پلد، ۳۵ هزار دلار گران تر از مدل پایه، به قیمت ۱۲۱ هزار دلار فروخته می شود. ایر سافایر در کلاس سدان لوکس برقی، سسنگین تر و بزرگ تر از تسلا S است. محصول پرچمدار لوئیس، خودرویی تولید محدود با آستانه قیمت ۲۵۰ هزار دلار خواهد بود.

بنابر اخبار رسمی، لوئیس ایر سافایر توانسته است در زمان ۱/۸۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۶۰ مایل بر ساعت (۹۶ کیلومتر بر ساعت) برسد. همچنین سرعت گیری صفر تا ۱۰۰ مایل بر ساعت (۱۶۱ کیلومتر بر ساعت) ۳/۸۷ ثانیه ثبت شده است. حدود ۲ ماه از رونمایی ایر سافایر به عنوان قوی ترین و سریع ترین محصول لوئیس می گذرد؛ اما اطلاعات رسمی این خودرو تا امروز منتشر نشده بود. مهم ترین اطلاعات فنی این خودرو به قدرت ۱۲۰۰ اسب بخار و نهایت سرعت ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت آن اشاره دارد. در سال ۲۰۲۱ نسخه جدیدی از تسلا مدل S با نام پلد به خط تولید اضافه شد تا قدرت



رکوردهای شتاب گیری زیر ۲ ثانیه سافایر

وعده برقی برای اوپل آسترا



اپل آسترا برای نخستین بار در عمر ۳۲ ساله اش، بدون پیشران احتراقی عرضه می شود. این خودرو کامپکت الکتریکی از نظر فنی به پژو E-308 (که در سپتامبر معرفی شد) شبیه است و با فرم بدنه هاجک و استیشن واگن ارائه می شود. خودروهای الکتریکی طبق پلتفرم نسخه احتراقی ساخته شده اند و به همین خاطر مشابه آن ها هستند. کارشناسان اپل ادعا می کنند آسترا اسپرت تورر برقی، نخستین خودرو استیشن واگن آلمانی بدون آلایندگی است. همانند پژو E-308، آسترا نیز یک خودرو دیفرانسیل جلو است و نیروی مورد نیاز آن از طریق موتور ۱۵۶ اسب بخاری تامین می شود. گشتاور ۱۰ واحد نسبت به پژو E-308 افزایش یافته و به ۲۷۰ نیوتون متر رسیده است. این در حالی است که آسترا GSE، پیشرانه پلاگین-هیبرید دارد و ۲۲۵ اسب بخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. تفاوت های جزئی بین دو خودرو همچنان ادامه دارند و آسترا باز هم جلوتر است. ظرفیت پیمایش آسترا ۴۱۶ کیلومتر است؛ اما پژو E-308 با هر بار شارژ حداکثر ۴۰۰ کیلومتر طی می کند. هر دو خودرو به باتری ۵۴ کیلووات-ساعتی مجهز شده اند که ظرفیت قابل استفاده آن ۵۱ کیلووات-ساعت است.

نسخه GR اسپرت از تویوتا آکوا



افرادی که مقیم ژاپن نیستند، احتمالاً آشنایی چندانی با تویوتا آکوا ندارند. نسل اول این خودرو چیزی نبود جز نسخه تغییر نام یافته از تویوتا پریوس C که در سال ۲۰۱۱ در ژاپن عرضه شد. اما نسل جدید این خودرو سال گذشته و در قالب یک هاچ بک وارد بازار شد. هر چند تویوتا آکوا بر اساس پلتفرم مشترک با یاریس شکل گرفته است، اما ابعاد بزرگ تری دارد. برای سال ۲۰۲۳ تویوتا نسخه GR Sport از این مدل را نیز معرفی کرده است. ترمیم میانی GR Sport که جایگاهی بین GR و GRMN دارد، تنها به تحولات ظاهری محدود می شود. بنابراین تویوتا آکوا GR Sport هم به جز بازنگری در سیستم برقی فرمان و افزایش سفتی کمک فنرها، تغییر فنی دیگری را تجربه نکرده است. با انتخاب حالت Power+ پاسخگویی فرمان افزایش یافته است تا حس بهتری به راننده منتقل شود. البته طراحی سیستم تعلیق تغییر نکرده و همچنان از میله پیشینی در محور عقب استفاده شده است. مهندسان Gazoo Racing اتصالات بیشتری به کف خودرو اضافه کرده اند تا استحکام سپر عقب در سرعت های بالا افزایش یابد. رینگ های ۱۷ اینچی با تایر های 205/45R17 بر جیستون پونترا، خشونت ظاهری را افزایش داده است.

هوش مصنوعی به نفع یا به ضرر سر وقت رسیدن عمل می کند؟!

نقش خودران ها در کاهش ترافیک جاده های



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فناوری بخش مهمی از خودروهای مدرن شده و امروزه پیدا کردن خودرویی بدون سیستم الکترونیکی دشوار است. در یکی از جدیدترین اقدامات برای بهرمندی بیشتر خودروها از تکنولوژی، آزمایشی با هدف پایان دادن به ترافیک توسط نپسان انجام شده است. نمایندگی نپسان در آمریکا شمالی به همراه کنسرسیومی تشکیل شده از محققان دانشگاه های Vanderbilt, Temple, Rutgers و UC Berkeley و بسا هماهنگی وزارت حمل و نقل ایالت تنسی آزمایشی را انجام داده است که هدف از آن صرفه جویی در مصرف سوخت و خلاص شدن از شر ترافیک است.

ارتش سایبری نپسان

این آزمایش ۵ روزه از تاریخ ۱۴ تا ۱۸ نوامبر در یکی از بخش های تازه افتتاح شده مسیر بین ایالتی آمریکا به نام I-24 Motion انجام شد. بخش I-24 Motion یک زیرساخت دائمی است و برای آزمایش های محققان، همیشه در دسترس بوده و تنها محیط آزمایش خودرویی حقیقی در جهان به حساب می آید. تنها همین ۴ مایل در جنوب شرقی Nashville است که مجهز به ۳۰۰ سنسور دیجیتال 4K بوده که می توانند در هر سال ۲۶۰ میلیون مایل را ضبط کنند. این سیستم تنها در تاریخ ۱۶ نوامبر توانسته ۱۴۳ هزار و ۱۰ مایل و ۳ هزار و ۷۸۰ ساعت رانندگی را ثبت و ضبط کند. آزمایش با به کار گیری صد دستگاه نپسان روگ ویژه و تجهیز شده صورت گرفت و قصد داشت سیستم کروز کنترل AI تست کند تا نتیجه تحت تاثیر قرار گرفتن آن از رفتار رانندگی و سرعت سایر خودروها را متوجه شود. نتایج به دست آمده در آزمایش های اولیه نشان می دهند یک دستگاه خودرو مجهز به AI می تواند یک موج مثبت را برای کمک به تراکم ترافیک در ارتباط با ۲۰ دستگاه خودرو اطرافش ایجاد کند. این موضوع طی چند ماه آینده در اختیار تیم Circles قرار می گیرد تا داده های به دست آمده از آزمایش ۵ روزه



نظرات متناقض درباره ترافیک سازی خودران ها

فناوری خودران این روزها در کانون توجه بوده و از خودروسازان بزرگ گرفته تا استارت آپ های کوچک ظهور مشغول تحقیق درباره آن هستند. اگرچه بسیاری این فناوری را برای حمل و نقل آینده مفید می دانند، اما در این بین افرادی نیز وجود دارند که معتقدند فناوری خودران سبب ایجاد مشکلات زیادی خواهد شد. کوین دلانی (Kevin Delaney) خبرنگار سابق «وال استریٹ ژورنال» و سردبیر پایگاه خبری «کوارتز»

را تألیف کنند. تیم Circles در بیانیه ای گفت که سیستم I-24 Motion با مدل های انرژی و وسایل نقلیه (که در پروژه Circles توسعه یافته) ترکیب شده و مصرف سوخت کل جریان ترافیک را در آن ساعات تخمین می زند. در واقع مفهوم این سیستم آن است که با داده ها، استفاده از هوش مصنوعی کروز کنترل ها و... می توان ترافیک را کاهش داد و مصرف سوخت را بهینه کرد. تویوتا آمریکا شمالی و جنرال موتورز نیز از آزمایش ۵ روزه ماه نوامبر حمایت کردند و دو دستگاه خودرو تست تویوتا را و ۴ و کادیلاک XT5 را برای آن ارائه دادند.

محققان در یافته اند مردم وقتی به خودروهایی که با هز پنه و تلاش کمتر راننده می شوند دسترسی داشته باشند، بیشتر به رانندگی با آن ها می پردازند.

بنابراین ترافیکی که ما امروزه تجربه می کنیم، بسیار بدتر خواهد شد.

(Quartz) یکی از این افراد است. وی در مصاحبه اخیر خود با یکی از شبکه های تلویزیونی گفته در زمان فعلی ما با اتومبیل های خودران «به سمت جهنم می رویم» و باید هر چه زودتر گام هایی در راستای ایجاد «مسیری خوب» برای این خودروها برداشته شود. دلانی اعتقاد دارد اتومبیل های بدون راننده مثل یک چاقوی دولبه هستند؛ زیرا می توانند شهرهای آینده را به یک بهشت یا یک جهنم تبدیل کنند. او تصور می کند با شرایط کنونی، جهنم در انتظار ماست. سردبیر و مؤسس نشریه «کوارتز» در مصاحبه خود افزوده: «این اتومبیل ها ایمن نیستند و طبق گواهی نامه های دولتی ایالات متحده پنج سطح برای ایمنی اتومبیل های خودران وجود دارد و اینک در بهترین حالت ما در سطح دوم هستیم. این به معنای آن است که رانندگان هنگام رانندگی باید همچنان دست های خود را روی فرمان قرار دهند و به منظور اجتناب از تصادف همواره آماده نشان دادن عکس العمل مناسب باشند.» مشکل بالقوه دیگر اتومبیل های خودران این است که در صورت استفاده شخصی از آن ها، مشکلاتی چون نبود فضای پارک کافی و آلودگی هوا در شهرهای بزرگ بیشتر خواهد شد. دلانی در این باره نیز گفته: «محققان دریافته اند مردم وقتی به خودروهایی که با هز پنه و تلاش کمتر راننده می شوند دسترسی داشته باشند، بیشتر به رانندگی با آن ها می پردازند. بنابراین ترافیکی که ما امروزه تجربه می کنیم، بسیار بدتر خواهد شد.» برای مقابله با اثرات منفی اتومبیل های خودران، دلانی پیشنهاد می کند که پس از ایجاد یک سیستم خوب باید به صورت تدریجی و مرحله به مرحله آن ها را وارد خیابان ها کرد. به اعتقاد این خبرنگار برجسته تولید اتومبیل های خودرانی که سرعت کمی دارند، همچون اتوبوس ها و حرکت گروهی پشت یک خودرویی که توسط راننده کنترل می شود، از جمله راهکارهای احتمالی می توانند باشند. علاوه بر این باید استفاده اشتراکی از خودروها و ترغیب مردم به سمت وسایل حمل و نقل عمومی در دستور کار قرار گیرد تا از بار ترافیک کاسته شود. تصویب قوانین جدید توسط سیاستمداران و همراهی آن ها دیگر عاملی است که دلانی برای ایجاد آینده ای بهتر به آن اشاره کرده است. او افزوده در حال حاضر شتاب خودروسازان در حرکت به سمت فناوری خودران بسیار بیشتر از دولتمردان بوده و بین این دو گروه هماهنگی چندانی دیده نمی شود.

خبر News

پایان انتظار ۲ ساله برای پوروسانگوه

با افزایش توجه مشتریان به خودروهای شاسی بلند، از همان ابتدا می شد پیش بینی کرد فراری پوروسانگوه هم با استقبال مشتریان مواجه شود. تنها چند روز پس از رونمایی نخستین شاسی بلند ساخت فراری در میانه سپتامبر ۲۰۲۲، اثریکو گالیپامدر بخش تجاری و بازاریابی شرکت فراری از احتمال توقف ثبت سفارش برای این خودرو خبر داد. ظاهراً این اتفاق زودتر از آنچه انتظار می رفت به وقوع پیوسته؛ چرا که گالیپا در گفت و گو با نشریه استرالیایی Drive، از تصمیم فراری برای توقف ثبت سفارش جدید برای این محصول جنجالی پرده برداری کرده است. برخلاف اکثر رقبا همچون لامبورگینی اوروس که محدودیتی در



تیراژ تولید ندارد، فراری قبل از رونمایی پوروسانگوه هم اعلام کرده بود که قصد ندارد بیشتر از ۲۰ درصد ظرفیت تولید سالانه خود را به این مدل اختصاص دهد. به همین دلیل بوده که با گذشت دو ماه و نیم از شروع ثبت نام، سفارش ها به حدی رسیده که مشتریان حتی تا دو سال دیگر باید منتظر بمانند. قیمت پایه فراری پوروسانگوه در بریتانیا ۳۱۳ هزار و ۱۲۰ پوند تعیین شده که تقریباً دو برابر قیمت لامبورگینی اوروس است. قیمت نسخه بازار ایالات متحده هنوز اعلام نشده است؛ اما رقمی حدود ۴۰۰ هزار دلار کاملاً قابل پیش بینی خواهد بود. بنابراین اختلاف قیمت بسا اوروس در همه بازارها رعایت شده است. بر اساس برنامه ریزی فراری، تولید پوروسانگوه در آخرین روزهای سال ۲۰۲۲ آغاز می شود. انتظار داریم که نخستین نمونه ها در اوایل ۲۰۲۳ به مشتریان تحویل داده شود. با استقبال چشمگیری که از فراری پوروسانگوه به عمل آمده، بعید است که خودروساز ایتالیایی در آینده نزدیک این محصول را به روزسانی کند. جالب است بدانید که فراری رکورد فروش جدیدی را در سال ۲۰۲۱ به ثبت رساند و بیش از ۱۱ هزار خودرو را در سراسر جهان تحویل داد. این میزان، رشد ۲۲.۳ درصدی را نسبت به سال ۲۰۲۰ نشان می دهد.

هوراکان استراتو وظیفه رقابت با پوروسانگوه را بر عهده گرفت

همین خودرو است. هوراکان استراتو از پیشران ۵.۲ لیتری V10 نیرو می گیرد و ۶۰۲ اسب بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه به چرخ ها می فرستد. هوراکان استراتو در شرایطی که چسبندگی بسیار زیاد است، در مدت زمان ۳.۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت است. این محصول به اندازه سایر هوراکان ها سریع نیست؛ اما در عوض هدف دیگری دارد. لامبورگینی هوراکان استراتو آخرین سوپراسپرت آفرود از گروه فولکس واگن نیست؛ چرا که پورشه هم در حال تکمیل ۹۱۱ داکار است. تنها یک هزار و ۴۹۹ دستگاه لامبورگینی هوراکان استراتو ساخته می شود و تولید آن از ماه فوریه ۲۰۲۳ آغاز خواهد شد. قیمت آن نیز به مرور اعلام می شود.

شاید عجیب به نظر برسد که نخستین خودرو آفرودی لامبورگینی، آخرین محصول تمام احتراقی آن است. هوراکان استراتو (Sterrato) برای نخستین بار در Art Basel واقع در میامی معرفی شد و مجموعه ای از اطلاعات آن در دسترس قرار گرفت. سیستم تعلیق نسخه استراتو نسبت به هوراکان اوو، ۴۳ میلی متر بلندتر است. لامبورگینی برای این خودرو سیستم به روز شده Integrated Vehicle Dynamics (پویایی و حرکت یکپارچه) را در نظر گرفته است. برای مهار هوراکان استراتو از دیسک های ترمز ۱۵ اینچی با کالیپر ۶ پیستونی در جلو و دیسک های ۱۴ اینچی با کالیپر چهار پیستونی در عقب استفاده شده است. این رینگ ها با تایر های Bridgestone Dueler AT002 مناسب تمام مسیر ها پوشیده شده اند که مختص





ورشکستگی جوینت ونچر جیپ در چین

خودروسازان بزرگ خارجی در حال از دست دادن برتری خود در چین و واگذاری بازار به سازندگان داخلی این کشور هستند. ۳۱ اکتبر ۲۰۲۲ روز تسناکی برای صنعت خودرو بود؛ زیرا در این روز استلانتیس و ورشکستگی جوینت ونچر جیپ-کرایسلر را که به تولید محصولات جیپ در چین می پرداخت، اعلام کرد. تحلیلگران معتقدند ورشکستگی جوینت ونچر جیپ-کرایسلر می تواند نشانه خطرناکی برای سایر خودروسازان خارجی حاضر در بازار چین باشد. یکی از این تحلیلگران در این زمینه به «ویترز» گفته است: «من انتظار ندارم که این مشکل فقط برای استلانتیس باشد. احتمالاً تمام خودروسازان غربی

باید منطق حضور خود در بازار چین را بررسی کنند.» هرچند قطعاً برخی از دلایل ورشکستگی جیپ در چین فقط مختص این شرکت است، اما برخی از دیگر عوامل دخیل در این موضوع می تواند سبب نگرانی خودروسازان غربی شود. یکی از اصلی ترین این عوامل، کاهش تولید اکثر کارخانه های خودروسازان خارجی طی پنج سال اخیر بوده است. البته شیوع بیماری کرونا را می توان یکی از دلایل این کاهش تولید دانست؛ زیرا چین اقدامات سخت گیرانه ای را برای کاهش سرعت گسترش این بیماری اجرا کرده است که به تولید خودروسازان و قطعه سازان آن ها تأثیر می گذارد.

برقی EV

آیا خودروهای درون سوز محبوب تر از برقی ها هستند؟



ظاهراً هنوز هم مردم آمریکا علاقه زیادی به خودروهای درون سوز دارند؛ در حالی که این داستان در کانادا و استرالیا صدق نمی کند! یک مطالعه از سایات «مقایسه بیمه های استرالیا» نشان می دهد مردم ایالات متحده برخلاف مردم استرالیا و کانادا هنوز به خودروهای درون سوز علاقه بیشتری نشان می دهند. در این مطالعه از کاربران سوال شده در صورت هم قیمت بودن یک خودرو برقی و یک نمونه بنزینی، کدام را ترجیح می دهند؟ در مقام مقایسه، ۵۰٪ درصد استرالیایی ها و ۵۱٫۴٪ درصد کانادایی ها خودروهای برقی را بر نمونه های بنزینی ترجیح می دادند. در میان آمریکایی ها که به خودروهای برقی علاقه نشان دادند، افراد ۱۸ تا ۲۴ سال بیشترین شانس خرید این خودروها را داشتند. این در حالی است که ۷۰٪ درصد افراد بالای ۵۰ سال خودروهای درون سوز متداول را به نمونه های برقی ترجیح می دادند. براساس داده های این نظر سنجی، ۳۲٫۵٪ درصد آمریکایی ها تنها در صورتی حاضر به خرید خودرو برقی خواهند بود که قیمت خودرو از ۲۵ هزار دلار فراتر نرود.

تکنولوژی Technology

آینده خودروهای خورشیدی در صنعت خودرو



یک شرکت هلندی قصد دارد سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو خورشیدی ۲۰۰ هزار دلاری بفروشد؛ اما آیا چنین چیزی ممکن است؟ حساب کردن روی شرایط آب و هوایی به ویژه در مناطقی با آب و هوای دگرگون شونده مانند اروپای شمالی، ریسک بالایی دارد. با این وجود، یک شرکت هلندی سازنده خودروهای برقی که انرژی مورد نیازش را از سلول های خورشیدی می گیرد، به تصمیم خود اطمینان دارد. شرکت «لایت پر» ماه گذشته اعلام کرد برای آغاز تولید نخستین محصولش مبلغ ۸۱ میلیون یورو سرمایه جذب کرده است. به این ترتیب راننده برای سفرهای طولانی به توقف کمتری در ایستگاه های شارژ نیاز دارد. صفحه خورشیدی سبب می شود خودرو حتی در حالتی که مورد استفاده قرار نمی گیرد و تنها زیر تابش خورشیدی پارک شده است هم باتری خود را شارژ کند که خود یک مزیت قابل تامل به شمار می رود. همین مساله به راننده اطمینان خواهد داد که می تواند بدون نگرانی مسافت های طولانی تری را با خودرو خورشیدی اش بپیماید.

امریکایی American

تصادف شدید تسلا مدل Y در چین



تقریباً هر هفته خبرهایی درباره تصادف محصولات تسلا منتشر می شود. حالاً نیز گزارشی یک حادثه مرگبار دیگر منتشر شده و مقامات چینی در حال بررسی تصادف جدیدی هستند که یک طرف آن تسلا مدل Y پرسرعت است. این خودرو با سرعت بالا به دو خودرو حاضر در پشت چراغ قرمز یک تقاطع برخورد کرده و جان دو نفر را گرفته است. همین چند هفته پیش بود که ویدئویی از شتاب گیری خارج از کنترل مدل Y که منجر به فوت دو نفر و جراحت سه نفر شد، منتشر شده بود. ویدئوی منتشر شده از این حادثه نشان می دهد خودرو مورد بحث با سرعت از تقاطع عبور می کند. به نظر می رسد تسلا به پشت یکی از خودروها برخورد کرده و آن خودرو نیز با خودرو دوم برخورد می کند. شدت حادثه به حدی بوده که خودرو اولی که تسلا با آن برخورد کرده چندین متر به جلو حرکت کرده و تقریباً چیزی از بخش پشتی آن باقی نمانده است. خود تسلا نیز به شدت آسیب دیده هر چند بخش کابین آن تقریباً سالم است و این موضوع ایمنی بالای تسلا مدل Y را نشان می دهد.

لکسوس RX200fsport توربو ۱۰ میلیاردی شد!

کاهش یک تا ۷ میلیون تومانی قیمت خودروهای داخلی



در بازار خودرو آخرین روز هفته گذشته شاهد افت بهای یک تا ۷ میلیون تومانی خودروهای داخلی بودیم. جایی که علاوه بر خودروهای داخلی، چینی ها و خارجی های پریمیوم نیز در بازار کاهش قیمت را تجربه کردند. این در حالی است که برخی خودروهای خارجی لوکس همچنان روی نوار افزایش نرخ قرار دارند. برخی خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته به دلیل نوسان نزولی بهای ارز در بازار، پس از چند روز گرانی، سرانجام تا ۷ میلیون تومان کاهش قیمت را تجربه کردند. جایی که ارزش پارس سال XU7 موتور جدید به ۳۷۷ میلیون تومان رسید تا بیشترین کاهش بهار در میان خودروهای داخلی به نام خود به ثبت برساند. این در حالی بود که طی هفته گذشته شاهد افزایش قیمت روزانه خودرو در بازار آزاد بودیم. البته باید گفت کاهش قیمت خودروهای داخلی، چینی و برخی مدل های خارجی پریمیوم تنها اتفاق بازار آخر هفته نبود. در هفته گذشته در گروه خودروهای لوکس شاهد افزایش بهای لکسوس RX200fsport توربو بودیم. جایی که این خودرو رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کرد. در بازار آخرین روز هفته گذشته در گروه خودروهای داخلی، شاهد افت قیمت یک تا ۷ میلیون تومانی اغلب خودروها بودیم. جایی که پارس سال XU7 موتور جدید با ۷ میلیون تومان کاهش ۳۷۷ میلیون تومان، پژو ۴۰۵ GLX با ۵ میلیون تومان کاهش ۳۱۰ میلیون تومان و تارا اتومات با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۳۵ میلیون تومان معامله شدند. همچنین در مورد خودروهای چینی نیز شاهد افت بهای ۵ تا ۱۵ میلیون تومانی برخی مدل ها بودیم. جایی که فیدلیتی ۵ نفره با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و یک میلیاردر و یک میلیاردر و ۹۷ میلیون تومان، جک S3 با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۷۹۵ میلیون تومان، لاماری ایما با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیاردر و ۶۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی ۷ نفره با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیاردر و ۴۰۰ میلیون تومان، هایما S7 پلاس با ۸ میلیون تومان کاهش یک میلیاردر و ۱۰۲ میلیون تومان و جک J4 با ۵ میلیون تومان کاهش ۵۷۰ میلیون تومان معامله شدند. از طرفی در خودروهای چینی شاهد افزایش قیمت تیگو 71E بودیم. جایی که ارزش این خودرو با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان رسید. بهای این خودرو با افزایش ۱۵۰ میلیون تومانی به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید. همچنین در میان خودروهای لوکس نیز شاهد افت قیمت محسوس ۲ مدل خودرو بودیم. جایی که ولوو XC90 با ۵۰۰ میلیون تومان کاهش ۱۰ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و بامو E200 با ۱۵۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان معامله شدند. از طرفی قیمت لکسوس RX200fsport توربو با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد تومان رسید. در آخرین روز هفته گذشته، نوسان نزولی نرخ ارز سبب کاهش بهای اغلب خودروها در بازار آزاد شد. دلار در بازار روز پنجشنبه به ۳۶ هزار و ۳۸۰ تومان کار خود را آغاز کرد و پس از این که در یک روند نزولی ارزش آن به ۳۶ هزار و ۲۰۰ تومان رسید، در پایان روز با قیمت ۳۵ هزار و ۱۵۰ تومان به کار خود پایان داد.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
چینی			
جک J4	۵۷۰	۵	▼
جک S3	۷۹۵	۱۱	▼
جک S5 موتور ۲۰۰۰	۹۸۰		
جک S5 نیوفیس (1.5L)	۹۷۰	۱۳	▼
کی ام بی T8	۲۲۰	۱ میلیارد و ۲۲۰	●
تیگو 71E	۱۶۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو اسکلت	۴۰۰	۱ میلیارد و ۴۰۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم	۹۷۰	۱ میلیارد و ۹۷۰	●
دیگنی	۴۲۵	۱ میلیارد و ۴۲۵	●
فیدلیتی (تیپ ۱)	۳۵۵	۱۵	▼
فیدلیتی (تیپ ۲)	۴۰۰	۱۰	▼
هایما S5 جدید	۹۸۵		
هایما S7 پلاس	۱۰۲	۸	▼
لاماری ایما	۶۱۰	۱۰	▼
خارجی پریمیوم			
هیوندای اسکنت	۲۱۰	۱۰	▼
هیوندای i20	۲۴۰	۱۰	▼
هیوندای النترا	۲۵۰	۲	●
هیوندای سانتافه	۹۰۰	۳	●
هیوندای آزرا	۲۴۰	۴	●
کیا اسپورتیج GLT	۴۵۰	۳	●
کیا پتیما هیبرید	۱۰۰	۳	▲
مزدا ۳	۶۰۰	۱	●
کیاسراتو ۲۰۰۰ مونتاز	۴۳۰	۱	●
سیترون C3	۴۹۰	۱	●
سوزوکی ویتارا	۷۷۰	۱	▼
خارجی لوکس			
بامو 740Li فول	۹۵۰	۱۲	●
بامو 530i	۷۵۰	۷	▼
لکسوس RX200fsport توربو فول	۱۰	۵۰	▲
لکسوس NX300 هیبرید	۸۵۰	۵	●
فولکس تیگوان	۷۵۰	۴	●
فولکس پاسات	۹۰۰	۳	●
ولوو XC90	۱۰	۵۰۰	▼
مرسدس بنز E200	۳۰۰	۹	●

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۲۲۷	۱	▼
پراید ۱۳۱	۲۰۸	۱	▼
پراید ۱۳۲	۲۰۴	۱	▼
پراید ۱۵۱ آپشنال	۲۰۲	۱	▼
تیبا صندوقدار	۲۲۳	۰	●
تیبا ۲	۲۲۶	۱	▼
ساینا	۲۳۲	۲	▼
کوییک	۲۳۰	۲	▼
نیسان آپشنال	۳۶۱	۳	▼
پژو 405GLX	۳۱۰	۵	▼
پژو 405GLX دوگانه	۳۴۹	۱	▼
پژو 405SLX	۳۸۰	۲	▼
پارس سال XU7	۳۷۷	۷	▼
پژو پارس TU5	۴۳۰	۱	▼
پارس TU5 سفارشی	۵۲۴	۰	●
پژو پارس دوگانه	۴۵۵	۰	●
پژو ۲۰۷ دنده ای فول	۴۵۳	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما	۴۸۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	۶۵۵	۰	●
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC	۵۲۳	۴	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۴۷	۳	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۴۰۰	۲	▼
پژو ۲۰۶ صندوقدار	۴۰۹	۱	▼
رانا پلاس	۳۴۹	۳	▼
رانا پلاس سقف شیشه	۳۹۴	۱	▼
سمند LX	۳۵۱	۱	▼
سمند EF7	۳۷۸	۲	▼
سمند EF7 دوگانه	۴۵۹	۰	●
سورن پلاس	۴۰۷	۲	▼
دان معمولی با کروز	۴۵۸	۲	▼
دنا پلاس	۵۲۰	۰	●
دنا پلاس توربو	۵۵۳	۲	▼
دنا پلاس توربو اتومات	۵۹۶	۳	▼
تارا دنده ای	۵۲۳	۲	▼
تارا اتومات	۶۳۵	۵	▼
وانتا آریسان	۲۳۵	۱	▼



یادشده در بهترین حالت خود یعنی در M4 CSL قدرت ۵۴۳ اسب بخار و گشتاور ۶۵۰ نیوتون متر را تولید می کند. افزایش ۱۶۷ واحدی قدرت و ۲۰۰ واحدی گشتاور سبب شده حداکثر سرعت خود و نیز با حذف محدود کننده به ۲۲۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این تیونر آلمانی اقدام به نصب آگزوز جدیدی کرده که دارای تنظیمات بهتر و صدای پرطنین تری است. این سیستم آگزوز از خروجی های ۱۰۰ و ۱۰۰ میلی متری با پوشش کربنی سود می برد. اگر فکر می کنید بامو M3 با قدرت فراتر از ۷۰۰ اسب بخار مدنظر شما نخواهد بود می توانید یکجک های کم توان را نیز انتخاب کنید.

شرکت جی پاور با تیونینگ بامو M3 بیگانه نیست و حدود یک سال پیش یکجک ۷۰۰ اسب بخار خود را معرفی کرده بود. این تیونر هم اکنون با کیت پر قدرت دیگری بازگشته تا M3 G80 را به خودرویی توانا تر بدل کند. تیونر مشهور بامو سه مرحله از کیت خود را برای پیشرفته ۳ لیتری این خودرو معرفی می کند که بهترین آن ها کیت GP-720 خواهد بود. همان طور که نام کیت نشان می دهد، استفاده از آن سبب خواهد شد پیشرفته S58 قدرت ۷۲۰ اسب بخار را تولید کند. همچنین حداکثر گشتاور آن نیز به ۸۵۰ نیوتون متر می رسد. این در حالی است که پیشرفته استوک



افزایش تنوع در تیون های M3 جی پاور

مقایسه آخرین مدل از هیوندای i30 موجود در بازار ایران با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی



i30 دیروز و i30 امروز!



ما i30

و گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک مجهز بود. با وجود این که این هاچ بک دیرناسیل جلو توانایی تولید ۱۴۳ اسب بخار قدرت و ۱۸۶ نیوتون متر گشتاور را دارد، اما همچنان پاسخگوی وزن ۱۳۵۰ کیلوگرمی آن نبوده و در نتیجه با شتاب ۱۱،۲ ثانیه ای یک هاچ بک جوان پسند کند محسوب می شود. i30 از این نظر متمایز آن که سعی می کرد خود را اسپرت نشان دهد، در عمل هیچ یک از ویژگی های خودروهای اسپرت را نداشت. حداکثر سرعت i30 طبق اعلام کمپانی ۲۰۵ کیلومتر بر ساعت بوده و این هاچ بک برای پیمایش هر صد کیلومتر به صورت ترکیبی به ۷،۵ لیتر بنزین نیاز دارد. یکی از ویژگی های خوب i30 که در ایران بسیار کمیاب است، عرضه آن با رنگ های متنوع بود. این هاچ بک کره ای از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۲ تنها به مدت ۳ سال میهمان بازار کشورمان بود.

ماجرای حضور i30 در ایران به نسل اول این خودرو و نسخه هاچ بک آن بازمی گردد. نسخه هاچ بک از نسل اول این خودرو و سایز کامپکت کره ای تنها i30 عرضه شده در کشورمان بوده و اکنون حدود یک دهه از آن ماجرا می گذرد. i30 نخستین هاچ بک از هیوندای بود که در بازار خودرویی ایران به فروش رسید.

این هاچ بک در زمان خود با استقلال قابل قبولی مواجه شد؛ اما پرونده آن در همان نسل اول بسته شد و i30 دیگر هرگز به بازار ایران بازنگشت. با وجود این که طبق قوانین واردات امکان عرضه نسل های دوم و سوم i30 هم ممکن بود، اما نمایندگی هیوندای در ایران ترجیح داد شانس موفقیت دیگر هاچ بک های این برند کره ای یعنی i20 و i10 را بیازماید. هیوندای i30 در ایران از نظر فنی تنها در یک نسخه عرضه شد که به موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی

امیر شیرعلیوند: در سال ۲۰۱۸ واردات خودرو به کشور متوقف شد و از آن سال به بعد خودرو جدیدی به بازار ایران عرضه نشده است. ۴ سال زمان کافی است تا بازار خودرویی



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoword.ir

یک کشور از بازار جهانی آن عقب بماند. چرا که طبق یک قانون نانوشته معمولاً خودروها هر ۳ تا ۴ سال یک بار آپدیت می شوند. حال ممکن است این آپدیت یک تغییر نسل اساسی باشد یا یک فیس لیفت جهت بهبود بخش های مختلف خودرو. با توجه به این موضوع می توان گفت محصولات موجود در بازار خودرو ایران با معیارهای جهانی اکنون قدیمی به حساب می آیند. به عبارت دیگر تقریباً هیچ خودرو جدیدی که نمونه آن در بازار جهانی موجود باشد، در بازار داخلی به چشم نمی خورد. به همین بهانه تصمیم گرفته ایم خودروهای وارداتی موجود در بازار کشورمان را با نسخه جدیدتر آن در بازار جهانی مقایسه کنیم و ببینیم در طول این ۴ سال چه تغییراتی در آن ها رخ داده است. البته به برخی خودروها همچون هیوندای i30 هم وجود دارند که از آخرین سال حضورشان در ایران سال های زیادی می گذرد. امروز قصد داریم قدیمی ترین هاچ بک هیوندای در بازار کشور یعنی i30 را با جدیدترین مدل آن در بازار جهانی مقایسه کنیم.

i30 آن ها



نسل های اول و دوم i30 با موتورهایی که جشمشان در بازه ۱،۴ تا ۲ لیتر قرار داشت، عرضه می شدند؛ اما با عرضه نسل سوم، بازه حجم موتورهای قابل سفارش برای این خودرو سایز کامپکت به یک تا ۲ لیتر رسید. شاید این خبر برای جوانان عشق ماشین چندان خوشایند نباشد؛ اما باید گفت هیوندای در کنار استفاده از موتورهای کوچک تر، به کمک تیم مهندسی شرکت N به عنوان زیرمجموعه این برند کره ای در زمینه ساخت خودروهای مسابقه ای و همچنین خودروهای خیابانی با پرفورمنس بالا، برنامه مفصلی برای افزایش بازه موتورهای ۲ لیتری خود نیز داشت. در همین راستا هیوندای برای نخستین بار نسل سوم نسخه N از i30 را با ۲۷۶ اسب بخار قدرت رونمایی کرد. برای این که موفقیت پروژه N را بهتر درک کنید، باید گفت قوی ترین نسخه از نسل اول i30 توان تولید ۱۴۳ اسب بخار قدرت را داشت که این عدد در نسل دوم با ۴۰ واحد افزایش به ۱۸۳ اسب بخار رسیده بود. اما اکنون در نسل سوم شاهد یک جهش ۹۳ اسب بخاری هستیم که i30 را به یکی از داغ ترین هاچ بک های اسپرت جهان بدل کرده است. یک هاچ بک اسپرت واقعی با شتاب ۵،۴ ثانیه که جای آن در بازار خودرویی کشور واقعاً خالی است. بهر حال i30 این روزها و اسپین سال های عمر خود را روی خط تولید کمپانی هیوندای سپری می کند و به زودی باید دید آیا هیوندای قصد عرضه نسل چهارم آن را دارد یا خیر؟

معرفی هیوندای i30

طراحی خاص و متمایز، به خصوص در نمای عقب بود. در سال ۲۰۱۲ نوبت به نسل دوم از این محصول هیوندای رسید و چشممان به جمال i30 دوم روشن شد. در نسل جدید یک نسخه جدید از i30 در کلاس هاچ بک های سه در نیز معرفی شد. با وجود این که تنوع موتورهای قابل سفارش روی این خودرو نیز افزایش یافته بود، اما در مجموع i30 همچون نسل اول با موتورهای بنزینی و دیزلی و گیربکس های دستی و اتوماتیک قابل سفارش بود. با فرار رسیدن سال ۲۰۱۶ نوبت به نسل سوم از i30 رسید. در این نسل، نسخه نه چندان موفق هاچ بک سه در جای خود را به نسخه لیفت بک داد تا i30 این بار شانس خود را در کلاس لیفت بک های سایز کامپکت آزمایش کند. از دیگر اتفاقات مهم این نسل که به عنوان نسل فعلی همچنان در حال تولید است، عرضه نسخه نیمه هیبرید در کنار نسخه های بنزینی و دیزلی است.

هیوندای از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۸ در عرض یک سال ۳ هاچ بک جدید خود را با نامگذاری مشابه معرفی کرد. i20، i10 و i30 آن سه هاچ بک جدید برند هیوندای بودند که تقریباً در یک زمان معرفی شدند. هر چه اعداد در این نامگذاری بالاتر می رفت، ابعاد هاچ بک نیز بزرگ تر می شد. چند سال بعد یک محصول جدید دیگر از هیوندای با نام i40 معرفی شد که ابعاد آن به قدری بزرگ بود که دیگر در کلاس هاچ بک ها دسته بندی نشد و در اصل یک استیشن ناکام بود که البته یک نسل بیشتر در بازار جهانی دوام نیاورد. با این حال برنامه تولید هاچ بک های این خودرو ساز کره ای تا به امروز پابرجا بوده و مدل i30 که سوزده امروز ماست، اکنون سومین نسل خود را در بازار تجربه می کند. تولید نسل اول i30 در سال ۲۰۰۷ به عنوان یک خودرو سایز کامپکت در دو کلاس هاچ بک پنج در و استیشن آغاز شد. i30 در نسخه هاچ بک خود دارای

این کجا و آن کجا؟

دارد. با این حساب هیوندای بعد از گذشت دو نسل موفق شده است بازه موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری بنزین سوز خود را ۲۱ اسب بخار و ۱۷ نیوتون متر بهبود بخشد. شتاب این هاچ بک بالاخره از سد محکم ۱۰ ثانیه عبور کرده و خود را به ۹،۲ ثانیه رسانده است. یعنی ۲۰ ثانیه سریع تر از یک i30 نسل اول. البته حضور گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک با ۲ دنده بیشتر در این ماجرا بی تاثیر نیست. در عین حال کمترین تغییر در زمینه مصرف سوخت بوده که تنها با ۰،۱ لیتر بهبود، به ۷،۴ لیتر در هر صد کیلومتر رسیده است. همچنین حداکثر سرعت خودرو نیز با بهبود جزئی به ۲۰۸ کیلومتر بر ساعت رسیده است. در نهایت باید تحولات طراحی نمای بیرونی و داخلی کابین به همراه اضافه شدن آپشن های مدرن و تکنولوژی ساخت پیشرفته را هم به فهرست تحولات i30 نسل سوم افزود. تحولات طراحی نسل به نسل خودروهای هیوندای به قدری زیاد بوده که نمی توان هیچ وجه اشتراکی در طراحی i30 جدید با نسل اول آن که در ایران موجود است، یافت.

قیمت پایه یک دستگاه هیوندای i30 هاچ بک در بازارهای اروپایی در زمان نگارش این مطلب از حدود ۶۲۴ میلیون تومان آغاز می شود. البته این قیمت پایه i30 صفر کیلومتر مدل روز با ضعیف ترین موتور و حداقل امکانات است. البته این قیمت در شرایطی است که نرخ ارز در کشورمان به شکل افسار گسیخته مدام در حال بالا رفتن است. حال اگر سری به بازار خودروهای دست دوم ایران بزنید، بر حسب قیمت ۵۲۰ تا ۷۱۰ میلیون تومان را روی i30 های مدل ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ خواهید دید.

خودروهایی که بیش از ۱۰ سال کار کرده اند، اما با توجه به این که پلاک ملی ایران را به خود می بینند باید به قیمت یک i30 جدید و صفر کیلومتر فروخته شوند! اما ارزش واقعی i30 های موجود در ایران چقدر است؟ در پاسخ به این سوال سسری به بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس زدیم و دیدیم نمونه های مشابه این خودرو قدیمی و دست دوم در آن کشورها حدود ۲۱۲ تا ۲۴۵ میلیون تومان ارزش دارد. در نسل جدید i30 نسخه ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی این خودرو، توانایی تولید ۱۶۴ اسب بخار قدرت و ۲۰۳ نیوتون متر گشتاور را

در پایان از مدیریت گروه خودرویی هویک برای در اختیار گذاشتن وقت خود و خودرو هیوندای i30 مورد نظر برای تهیه گزارش تشکر می کنیم.



فروش بدون قرعه کشی وانت آریسان ۲ دوگانه سوز



وانت آریسان ۲ دوگانه سوز بدون قرعه کشی فروخته می شود. گروه صنعتی ایران خودرو محصول جدید وانت آریسان ۲ را در طرح فروش فوری با موعد تحویل یک ماهه و بدون قرعه کشی از امروز (شنبه ۱۲ آذر ماه) عرضه می کند. طرح فروش بدون قرعه کشی وانت آریسان ۲ به مدت سه روز اجرا خواهد شد. در این طرح، به هر کد ملی یک دستگاه خودرو وانت آریسان ۲ اختصاص خواهد یافت و دارا بودن گواهی نامه برای

مقتضیان الزامی است. براساس این طرح وانت آریسان ۲ در رنگ های تیره ای، خاکستری، متالیک و مشکی متالیک با قیمت ۲۸۵ میلیون تومان عرضه می شود. زمان تحویل این خودروها ۳۰ روز عنوان شده است. مقتضیان می توانند در موعد مقرر با مراجعه به سایت اینترنتی فروش محصولات ایران خودرو به نشانی esale.ikco.ir نسبت به ثبت نام اقدام کنند.

بزرگ ترین خودروساز تجاری داخلی برای نوسازی ناوگان آستین بالا زد

بازگشت مقتدرانه ایران خودرو دیزل به بازار خودروهای مسافری

جواد توسلی مهر: متعهد به تحویل ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برای ۱۸ ماه و ۵ هزار دستگاه ون برای ۱۴ ماه هستیم



فرانک آقاصفی

faghafasi@autoworld.ir

نیاز کشور به خودروهای تجاری مسافری به بیشترین میزان خود طی سال های اخیر رسیده است. به رغم آن که تولید کنندگان در این بخش

از ظرفیت های بالایی برای تولید خودروهای تجاری برخوردارند، اما طی یک دهه گذشته سفارش گذاری این خودروها تقریباً متوقف بوده و روند تولید میان اتوبوس سازان کشور هم به صفر نزدیک شده بود. با این حال، تولید کنندگان اتوبوس همواره فارغ از تاثیرات تحریم ها، تلاش خود را برای حفظ ظرفیت های تولید و در برخی موارد ادامه کم و بیش تولید به کار بستند و توانستند با چنگ و دندان این صنعت را در کشور زنده نگه دارند. در این میان، بزرگ ترین تولید کننده تجاری کشور با وقفه در مسیر تولید اتوبوس ها مواجه بود و حدود ۹ سال تولید این خودرو مهم را کنار گذاشت، اما سرانجام توانست از ابتدای سال جاری دوباره به این صنعت بازگردد و امید به تامین نیاز ناوگان کشور را جانی تازه بخشد.

حساب ویژه کشور بر توانمندی ایران خودرو دیزل

ایران خودرو دیزل در راستای تامین نیاز ناوگان داخلی به اتوبوس به تازگی قراردادی را با وزارت کشور امضا کرده که براساس آن، این تجاری ساز بزرگ کشور متعهد به تحویل ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برای ۱۸ ماه و ۵ هزار دستگاه ون برای ۱۴ ماه است. به گفته توسلی مهر، نمونه نخست اتوبوس برای این قرارداد مورد تایید قرار گرفته است. مدیر عامل ایران خودرو دیزل همچنین در خصوص وضعیت قرارداد این ون هم اعلام کرده است که در حال حاضر ۹۰۰ دستگاه ون آماده تحویل داریم. ظرفیت بالای ایران خودرو دیزل در تولید انواع خودرو تجاری و مسافری باعث شده است چشم امید برای نوسازی و عرضه محصولات جدید در این بخش به ایران خودرو دیزل باشد. استفاده از ظرفیت کامل این مجموعه بزرگ می تواند بخش مهمی از نیاز کشور به خودروهای کاروتجاری از جمله انواع اتوبوس، مینی بوس و میدل باس را تامین کند.

ظرفیت تولید بیش از ۵ هزار دستگاه اتوبوس و میدل باس

آن چه برای تامین نیاز بازار به اتوبوس و مینی بوس حائز اهمیت است، توان و ظرفیت تولید کنندگان داخلی در این سگمنت خواهد بود. سرمایه گذاری های بسیاری تا امروز در زمینه تولید اتوبوس در کشور انجام شده که یکی از بزرگ ترین های آن، در ایران خودرو دیزل انجام شده است. آن طور که آمارها نشان می دهند؛ در حال حاضر بیش از ۲۰ هزار دستگاه اتوبوس شهری و ۲ هزار دستگاه ون در ناوگان کشور نیازمند نوسازی است. به گفته مدیر عامل ایران خودرو دیزل؛ «این شرکت ظرفیت تولید و تحویل سالانه ۵ هزار و ۸۵۰ دستگاه اتوبوس و میدل باس را دارد. با توجه به اعلام این ظرفیت از سوی مدیر عامل ایران خودرو دیزل، به نظر می رسد این تجاری ساز بزرگ کشور در صورت سفارش گذاری طی مدت زمان کوتاهی بخش بزرگی از نیاز بازار کشور به اتوبوس و میدل باس را تامین خواهد کرد.

سهم ۷۰ درصدی در بازار اتوبوس های شهری

به گفته مدیر عامل ایران خودرو دیزل، این شرکت سهم ۷۰ درصدی در تولید انواع اتوبوس شهری در اختیار دارد و از این حیث به صورت مداوم تلاش می کند تا کیفیت محصولات را ارتقا دهد. توسلی مهر با اشاره به ارتقای کیفیت محصولات این خودروساز، در خصوص وضعیت تولید اتوبوس های شهری تاکید کرد: «اتوبوس شهری ایران خودرو دیزل موفق به ارتقای یک ستاره کیفی شده و اکثر محصولات این خودروساز کاهش نمرات منفی داشته اند. همچنین شرکت گواه ایران خودرو دیزل به عنوان یک مجموعه خدمات رسان در حوزه خدمات پس از فروش، موفق به ارتقای رتبه کیفی از سه به دو شده است.» بررسی روند عرضه محصولات از سوی ایران خودرو دیزل نشان می دهد؛ این شرکت همگام با افزایش فروش خود به رشد کیفی محصولات خود نیز توجه داشته و در بخش های مختلف دارای پیشرفت قابل توجهی بوده است.

تولید هزاران دستگاه از انواع اتوبوس طی یک شیفت کاری

توسلی مهر با بیان این که به عنوان بزرگ ترین خودروساز تجاری خاور میانه، برای پاسخ به نیاز های کشور، در حوزه اتوبوس های بنز، در یک شیفت کاری قادر به تامین و تحویل سالانه ۱۵۰۰ دستگاه هستیم، گفت: «در همین حوزه، امکان تامین و تدارک سالانه ۲ هزار دستگاه به صورت CBU نیز وجود دارد.» استفاده از ظرفیت تولید خودروهای مسافری در ایران خودرو دیزل گواه آن است که این تجاری ساز بزرگ کشور امکان تامین بخش بزرگی از نیاز بازار را دارد. مدیر عامل این شرکت با اشاره به امکان تامین سالانه ۲ هزار دستگاه اتوبوس ۱۸ متری برای سیستم وزارت کشور، تصریح کرد: «امکان تولید و تحویل سالانه ۲ هزار دستگاه میدل باس هم وجود دارد که در صورت تنظیم قرارداد، تحویل این محصول از پایان سال صورت خواهد گرفت.» مدیر عامل ایران خودرو دیزل همچنین با اشاره به درخواست ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، بیان کرد: «به سرعت امکان تامین و تدارک این تعداد را داریم.»

در ایران خودرو دیزل ظرفیت تولید سالانه ۷۵۰۰ دستگاه ون در یک شیفت کاری نیز وجود دارد که در صورت نیاز، به دو برابر نیز افزایش می یابد. در حال حاضر نیز بیش از ۶۳ درصد بازار ون کشور در اختیار این شرکت است که با راه اندازی سالن ویژه تولید ون توانایی تولید بیش از ۱۵ هزار دستگاه ون در سال طی دو شیفت کاری ایجاد خواهد شد.

آمادگی برای نوسازی اتوبوس های فرسوده شهری

طی سال های اخیر و به دلیل عدم نوسازی و افزایش ورود اتوبوس های جدید به حوزه حمل و نقل شهری شاهد فرسوده شدن و استهلاک شدید آن ها بوده ایم. یکی از اقداماتی که می توان برای این اتوبوس ها انجام داد، بازسازی آن ها است. در این بخش نیز ایران خودرو دیزل اعلام آمادگی و همکاری کرده است. مدیر عامل ایران خودرو دیزل در این خصوص با بیان این که شرکت گواه ایران خودرو توانایی بالایی در بازسازی اتوبوس های فرسوده دارد، تصریح کرد: «شرکت گواه ایران خودرو آماده است طی ماه های پایانی سال جاری، ۵۰۰ دستگاه از اتوبوس های فرسوده حمل و نقل شهری را بازسازی کند و تحویل دهد. این اتفاق بسیار بزرگی است.»

ظرفیت تولید ۱۵ هزار دستگاه ون

همچنین تولید گسترده ون هم بخش دیگری از توانمندی ایران خودرو دیزل است. توسلی مهر با اشاره به توانمندی این شرکت در تولید ون اظهار کرد: «در ایران خودرو دیزل ظرفیت تولید سالانه ۷۵۰۰ دستگاه ون در یک شیفت کاری نیز وجود دارد که در صورت نیاز، به دو برابر نیز افزایش می یابد. در حال حاضر نیز بیش از ۶۳ درصد بازار ون کشور در اختیار این شرکت است که با راه اندازی سالن ویژه تولید ون توانایی تولید بیش از ۱۵ هزار دستگاه ون در سال طی دو شیفت کاری ایجاد خواهد شد.»

استقبال تاکسیرانی کشور از ون های ایران خودرو دیزل

ون های ایران خودرو دیزل که به کمک ناوگان فرسوده کشور آمده اند، مورد استقبال تاکسیرانی کشور قرار گرفته است. در همین راستا، هم مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران اعلام کرده است که ون جدید ایران خودرو دیزل از امکانات مناسبی برخوردار بوده و با ظرفیت ۱۲+۱ نفر و سقف بلند و راهروی مناسب شرایط بهتری را برای مسافران فراهم می کند. مهدی اسماعیلی یکی در این خطوط اظهار کرد: «تاکسی های چهار نفره و اتوبوس های ۴۰ نفره در تهران فعالیت می کنند و فاصله جدی بین این دو دستگاه وجود دارد.» مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با بیان این که از سال ۱۳۸۶ تعداد ۷ هزار ون چینی به ناوگان حمل و نقل عمومی تهران اضافه شد، خاطر نشان کرد: «توانستیم خودروهای تاکسی چهار نفره را نوسازی کنیم، اما افاقه برای نوسازی ون ها نداشتیم و قطعات مورد نیاز در دسترس نبود و مشکل جدی ایجاد می کرد که رانندگان این بخش را کاهش می داد.» وی با بیان این که امروز با تلاش تولید کنندگان داخلی شاهد جایگزینی خودروهای جدید هستیم، یاد آور شد: «ون های جدید ایران خودرو دیزل با امکانات مناسب، موجبات رضایتمندی شهروندان را فراهم خواهد کرد.» اسماعیلی یکی با اعلام این که ۲ هزار دستگاه ون فعال داریم، تصریح کرد: «میدانیم بتوانیم تعداد ون ها را به ۵ هزار دستگاه افزایش و فشار موجود بر ناوگان اتوبوسرانی را کاهش دهیم و تا سال آینده بتوانیم ۲۵۰۰ دستگاه ون را اضافه کنیم.»





در این بازار تا به امروز وانت پراید، آریسان و کارا حضور چشمگیری داشته‌اند و اخیراً میکروون بهمن موتور نیز به آن اضافه شده است. این مدل می‌تواند به عنوان وانت بار سبک شهری هم مورد استفاده قرار گیرد؛ اما همچنان برای عرضه مدل‌های جدید و بیشتر و ایجاد تنوع در این بازار ظرفیت زیادی وجود دارد.

تاکنون در صفحه «بازار» روزنامه «دنیای خودرو» چندین نوبت به آفتاب‌نوس‌های آبی بازار ایران و ضرورت توجه به آن‌ها و عرضه محصولات جدید در این بخش اشاره کرده‌ایم. قطعاً یکی از مهم‌ترین آن‌ها بازار وانت‌بارهای سبک شهری است که مشخصات آن حجم بالای تقاضا و تنوع بسیار کم محصول است.



بازار تشنه وانت‌بارهای سبک

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

احتمال افزایش بیشتر قیمت خودرو وجود دارد

مصرف‌کنندگان واقعی خرید خود را به تعویق نیندازند

معمولاً بین دو تا ۶ ماه است. به این ترتیب اگر قصد خرید خودرو دارید، بهتر است هر چه سریع‌تر تصمیم خود را عملی کنید؛ زیرا این احتمال وجود دارد که در آینده نزدیک دوباره قیمت خودرو تغییر کند.

نقدشونده‌ترین بازارها می‌شود که بالطبع بازار ارز در این مبحث گوی سبقت را از سایر بازارها ربوده است. همچنین مطابق با تجربه سال‌های گذشته، مدتی زمان می‌رود که بازار خودرو با نوسانات قیمت ارز خود را سازگار کند که این مدت زمان

با وجود رشد بهای انواع خودرو در روزهای اخیر، اما باز هم این افزایش قیمت به پای بالا رفتن نرخ ارز نمی‌رسد که از دلایل این امر می‌توان به دو مورد اشاره کرد. نخست این که در شرایط عدم تعادل اقتصادی، سرمایه‌های سرگردان جذب

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	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۵	
ساینا S	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۴	ام‌وی ام ۳۱۵
ساینا پلاس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۸	
کوییک دنده‌ای	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۵	
کوییک R (دورنگ)	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۲	
کوییک S	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۳۴	
آریسان	عقب	وانت	۱۷۰۰	۸۶	۱۴۰	دستی ۵	۱۳.۵	۱۰	۱۲۴۰	شتاب مناسب	سروصدای کابین	۲۳۸	

بررسی صورت‌های مالی نارنجی پوشان نشان از رشد ۱۶۸ درصدی دارد

درآمد در خشان عملیاتی شرکت سایپا در نیم سال اول سال ۱۴۰۱

در ۸ ماهه امسال بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو در سایپا تولید شده و تولید روزانه نیز به بالای ۲۱۰۰ دستگاه بدون کسری رسیده است

در سال گذشته که نرخ عبور مستقیم در حدود ۲۳ درصد بوده، نشان دهنده افزایش تولید خودرو آماده تحویل بوده و بر همین اساس، برنامه تولید ۶۵۰ هزار دستگاه در حال انجام است.

■ عرضه ۸ محصول جدید در طول سال ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۲

در گروه خودروسازی سایپا عرضه ۸ مدل خودرو و هدف گذاری شده و از این میان، خطوط تولید خودروهای اطلس و سپهندر آماده سازی شده است. ۳۰ دستگاه از این خودروها نیز تولید شده و در حال گذراندن تست‌های نهایی هستند. ۶ دستگاه خودرو آریا نیز تولید شده که برای مرحله مونتاژ و گذراندن تست‌ها آماده است. بنابر اعلام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، عرضه ساینای گازسوز به تازگی راننی نیز تا پایان آذر ماه کلید می‌خورد. محمدعلی تیموری با اشاره به تولید محصولات جدید در گروه سایپا افزود: «برای خودرو نینسان ۶ کاربری جدید طراحی و ایجاد شده و طول محل بار آن افزایش یافته و تمام استانداردها را گذرانده است. این خودرو قابلیت حمل بارهای سنگین و حجیم را دارد که این موضوع قیمت تمام شده حمل را کاهش می‌دهد.» وی ادامه داد: «در طول سال ۱۴۰۱ تا ۱۴۰۲ تمام تلاشمان را خواهیم کرد که در خودروهای سسوری و تجاری بتوانیم ۸ محصول جدید را عرضه کنیم.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا اضافه کرد: «در سایت سایپا-سیسترون بستر برای تولید محصول اقتصادی آماده است و تمام طراحی‌ها انجام شده و در مرحله ساخت قالب‌ها قرار داریم. علاوه بر این، در سال جاری دو محصول به سید محصولات سایپا-سیسترون اضافه خواهد شد.» وی خاطر نشان کرد: «برای نخستین بار خودرو ساینای گازسوز در این شرکت تولید خواهد شد و تا اذر ماه سال جاری به مردم و شبکه تاکسی‌رانی عرضه خواهد شد. همچنین ساینای اتوماتیک محصول دیگری است که مراحل اولیه را گذرانده و تا پایان سال این خودرو نیز تولید و عرضه خواهد شد.»



تیموری: برای نخستین بار خودرو ساینای گازسوز در این شرکت تولید خواهد شد و تا اذر ماه سال جاری به مردم و شبکه تاکسی‌رانی عرضه خواهد شد. همچنین ساینای اتوماتیک محصول دیگری است که مراحل اولیه را گذرانده و تا پایان سال این خودرو نیز تولید و عرضه خواهد شد.

و در اول آذر ماه موفق به ثبت رکورد تولید یک هزار و ۹۹۳ دستگاه شد که بر اساس آمار موجود این رکورد طی دو سال اخیر بی سابقه است.» وی تاکید کرد: «تمام روند افزایشی تولید در گروه خودروسازی سایپا در حالی انجام شده که این گروه سه محصول پرتیراژ تیبیا، تیبیا ۲ و ساینای را به تدریج از خطوط تولید خود خارج کرده و با برنامه‌ریزی دقیق و مدون توانسته است با سایر محصولات خود به این رشد تولید دست یابد.» علاوه بر این، در سال جاری در گروه سایپا تولید خودرو به صورت عبور مستقیم (تولید خودرو کامل و دارای قابلیت ارسال مستقیم برای تحویل به مشتری) با نرخ ۱۰۰ درصد انجام شده که با مقایسه این موضوع

با توجه به صورت‌های مالی سایپا، این شرکت در ۶ ماهه نخست سال جاری حدود ۲۲۸ هزار و ۸۸۱ میلیارد ریال در آمد عملیاتی داشته که نسبت به مدت مشابه سال قبل با افزایش ۱۶۸ درصدی روبه‌رو شده است. در ۸ ماهه سال جاری بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو در سایپا تولید شده که در چهار سال اخیر این تیراژ تولید به‌رغم تحریم‌های هدف‌دار بی نظیر بوده و روزانه بیش از ۲ هزار و ۱۰۰ دستگاه خودرو کامل و بدون کسری قطعه در گروه سایپا با عبور مستقیم تولید می‌شود. در عین حال در سه ماهه نخست سال جاری خودروهای ناقص کف پارکینگ به‌صفر رسید که حاصل تلاش کارگران و مهندسی و مدیریت این شرکت است.

■ ثبت چهار رکورد جدید در تولید خودرو

در همین زمینه، معاون برنامه‌ریزی جامع تولید سایپا گفت: «گروه خودروسازی سایپا در ادامه روند افزایشی خود توانست تولید محصولات را در سال جاری و طی هفته گذشته از مرز ۱۱ هزار دستگاه عبور دهد و با تولید ۱۱ هزار و ۲۴۴ دستگاه خودرو، رکورد سه سال اخیر خود را بشکند.» مسعود پروین با بیان این مطلب افزود: «گروه خودروسازی سایپا در آبان ماه سال جاری با تولید ۴۷ هزار و ۳۸ دستگاه خودرو، بیشترین تولید ماهانه در طول ۴ سال گذشته را رقم زده و این تیراژ تولید از خردادماه سال ۹۷ تاکنون بی سابقه بوده است.» وی تصریح کرد: «در ادامه روند افزایشی تولید، در ابتدای آذرماه سال جاری و در مدت ۸ ماه از ابتدای سال تاکنون تولید جمعی سایپا از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو عبور کرده که آخرین بار این تعداد تولید سایپا در سال ۹۷ انجام شده است. این در حالی است که در سال ۹۷ و در مدت زمان مشابه، بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه از تولیدات آن سال، از محصولات با قطعات منفصله شرکت تجاری (CKD) بوده است.» معاون برنامه‌ریزی جامع تولید سایپا افزود: «خوشبختانه این گروه خودروساز در آبان‌ماه میانگین تولید روزانه یک هزار و ۸۸۰ دستگاه عبور کرده

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

ن تلاش آسیا برای تامین انرژی قاره سبز

وابستگی غرب به سوخت آسیایی افزایش یافت

برای نفت را تامین کند اما در مقابل، آمریکا و انگلیس به گذار انرژی و عبور از سوخت های فسیلی متمرکز شدند. حمله نظامی روسیه به اوکراین و تحریم هایی که کشورهای غربی علیه صادرات روسیه وضع کردند، بازارهای انرژی جهانی را غافلگیر کرد و نگرانی های مربوط به امنیت انرژی نیز دغدغه کشورهایی شد که ظرفیت پالایش کافی نداشتند، در چنین فضایی، اختلاف فعالیت پالایشگاه ها در نتیجه اعتصاب کارکنان یا توقف غیرمنتظره فعالیت آنها، به شکل شدیدی در بازارها ملموس خواهد بود. غرب، فشار فعالیت پالایشگاه های کمتر احساس می کند. ذخایر دیزل شمال غرب اروپا، روبه کاهش گذاشته و طبق پیش بینی شرکت تحقیقاتی وود مک کنزی، ابتدای بهار به پایین ترین میزان خواهد رسید. در این بین، کمبود روبه رشد دیزل و بنزین در کرانه شرقی آمریکا باعث شد جو بایدن، رئیس جمهور آمریکا دستور فرمانی را بررسی کند که شرکت های نفتی را ملزم می کند میزان بیشتری دیزل ذخیره کنند. کمبود بنزین احتمالا در اوج فصل رانندگی تابستانی تشدید خواهد شد. آماری که توسط بلومبرگ گردآوری شده، نشان می دهد، مکزیک از چین بنزین وارد می کند. صادرات سوخت های حمل و نقل از آسیا به آمریکا، در حال حاضر بیش از دو برابر میزان صادرات سال گذشته است. بر اساس گزارش بلومبرگ، حمل فرآورده های نفتی به مقصد غرب که فاصله طولانی تری دارند، هزینه ها را به میزان قابل توجهی افزایش داده است. طبق آمار شرکت ورتکسا، حجم سوخت حمل شده از طریق دریا، سه درصد بالاتر از میانگین پنج سال گذشته است. حجم صادرات دیزل از آسیا و خاورمیانه به اروپا نیز افزایش پیدا کرده و با آغاز ممنوعیت واردات از روسیه، رشد بیشتری نیز خواهد داشت.



ساختارمندتر خواهد شد. این تغییر شگرف در صنعت پالایش جهانی در دوران پاندمی شتاب گرفت و تاسیسات قدیمی تر در بحبوحه قرنطینه جهانی و کاهش تقاضا برای نفت، تعطیل شدند. چین از آن زمان، پالایشگاه های بزرگ تر و پیشرفته تری را خریداری کرد تا نیاز روبه رشد کشورش

جنگ اوکراین، نقش آسیا و خاورمیانه را به عنوان فراهم کنندگان بزرگ سوخت هایی مانند دیزل و بنزین که برای اقتصاد جهانی ضروری هستند، تقویت کرده است.



آمریکا و اروپا در تلاش برای قطع وابستگی خود به فرآورده های نفتی روسیه هستند اما با کمبود تامین داخلی روبه رو شده اند. این وضعیت، فرصت هایی را برای ابر پالایشگاه هایی که در کشورهای مانند چین و کویت هستند، فراهم کرده است تا بازار را از سوخت لبریز کنند. اوژن لیندل، مدیر فرآورده های پالایشی در شرکت مشاوره FGE در این باره گفت: «اروپا و آمریکا بارور گرداندن از فرآورده های نفتی روسیه، وابستگی به واردات سوخت از خاورمیانه و آسیا را افزایش داده اند. حمله نظامی روسیه به اوکراین، نابرابری بیشتری بین دو منطقه ایجاد کرده است زیرا کشورهای غربی ظرفیت پالایش را در سال های اخیر به میزان قابل توجهی کاهش دادند، در حالی که شرق به توسعه این ظرفیت پرداخته است. پیش بینی می شود این شکاف بیشتر شود. طبق برآورد شرکت ریسناد انرژی، حدود هشت میلیون بشکه در روز ظرفیت پالایش جدید در سه سال آینده است و آسیا بیشترین ظرفیت و اروپا حداقل ظرفیت جدید را ایجاد می کند.» به گفته ماکس شادبو، مدیر فعالیت پایین دستی در شرکت تحقیقاتی ریسناد انرژی، آسیا و خاورمیانه به تامین کنندگان اصلی سوخت جهان تبدیل می شوند و جریان صادرات فرآورده های پالایشی از شرق به غرب،

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (BehtamQuanticplus)	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (BehtamQuanticplus)	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (BehtamQuanticplus)	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (BehtamQuanticplus)	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (BehtamQuanticplus)	1W20SN	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 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



شکار نسل جدید مرسدس بنز E کلاسی!

حدود ۱۰ روز قبل بود که عکاس و خبرنگار مجله خودرو، تصویری از مرسدس بنز E کلاسی را که کاو ر خاصی روی آن قرار داشت و تنها بخشی از دماغه خودرو مشخص بود، ثبت کرد. اگر چه تصویر کامل و واضحی از مرسدس بنز E کلاسی جدید وجود ندارد، اما تحولات طراحی در بخش دماغه به خوبی نشان می‌دهد که طراحی مرسدس بنز تحت سرپرستی گوردن واگنر، E کلاسی را با زبان جدید طراحی مرسدس بنز و با استایلی اسپرت و لوکس تولید خواهند کرد. تغییرات در طراحی چراغ‌های جلوی این خودرو، همراه با جلوپنجره بزرگ

آن که مشابه S کلاسی است و همچنین وجود خطوط افقی، سبک طراحی S کلاسی و EQE را به نمایش می‌گذارد. همچنین تصاویری از کابین E کلاسی جدید نیز منتشر شده که در آن‌ها دو نمایشگر (یکی ۱۰.۲۵ اینچی برای کلاستر و دیگری احتمالا ۱۲.۳ اینچی افقی برای بخش میانی داشبورد) مشاهده می‌شود. در پیچ‌های سراسری داخل کابین این خودرو و مشابه محصولات جدید مرسدس بنز یعنی EQS است و می‌توان گفت محصولات این خودرو سازا اشتو تکار نی در حال تجربه یک تحول در طراحی هستند.



تلگرام

Telegram

پیشنهادی برای صنعت موتور سیکلت

صنعت موتور سیکلت در کشورمان سابقه چهار دهه‌ای دارد. اگر چه این صنعت در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ شمسی به حدی موفق بود که در خاورمیانه کشورمان به‌عنوان هاب موتور سیکلت شناخته می‌شد، اما در حال حاضر در این صنعت، پیر و چینی‌ها و هندی‌ها هستیم. از آن‌جا که علم و دانش ساخت خودرو و ها و موتور سیکلت‌های به روز با فناوری سطح بالا در کشور وجود دارد، سوال این است که چرا به معنای واقعی در صنعت موتور سیکلت، شاهد تولیدات داخلی نیستیم؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

علت عدم وجود تولیدکننده‌های موتور سیکلت در کشورمان، وابستگی شدید به شرکای خارجی است. اگر همچون خودرو سازی مدبران این صنعت نیز در صدد مهندسی معکوس یا حتی استفاده از تکنولوژی‌های محصولات کمیاب‌های خارجی با دانش بومی‌سازی آن‌ها برسیم، در آن صورت شاهد تولید واقعی موتور سیکلت در کشورمان بودیم.

اگراری

ایجاد تحولات اساسی در صنعت موتور سیکلت بسیار محال است؛ زیرا این صنعت باید از پایه موزد بازمبانی و تغییر قرار گیرد. تغییر و تحول در این صنعت در صورتی امکان پذیر است که دیگر شاهد حضور سودجویان در این بازار نباشیم. در عین حال امکان بومی‌سازی، داخلی‌سازی طراحی و تولید موتور سیکلت در کشور وجود دارد؛ اما متأسفانه برخلاف خودرو سازی که در آن شاهد همکاری خودرو سازان با شرکتهای دانش بنیان هستیم، در صنعت موتور سیکلت به این امر مهم توجهی نمی‌شود. در نتیجه تا زمانی که این ارتباط شکل نگیرد، نمی‌توان شاهد بومی‌سازی و داخلی‌سازی در بحث طراحی و تولید موتور سیکلت در کشور بود.

فرا بخش

Message



صدای ما شنیدنی

۸۸۲۰۶۷۶۱



اختلاف قیمت قطعه

خودرو وارداتی مدل ۲۰۱۶ دارم که از سیستم تهویه مطبوع دوگانه بهره می‌برد. هفته قبل سیستم گرمایش خودرو را فعال کردم؛ اما با توجه به دوگانه بودن سیستم تهویه مطبوع، این سیستم عمل نکرد. با مراجعه به نمایندگی کارشناس فنی تشخیص داد که این مشکل به دلیل معیوب بودن مازول الکترونیکی و ادوات داخلی سیستم تهویه مطبوع است که باید تعویض شوند. بخش تامین قطعات نمایندگی خودروییم اعلام کرد برای تهیه قطعات خودرو ۱۴ روز کاری فرصت می‌خواهد. این در حالی است که با مراجعه به بازار و در پی بررسی‌های بیشتر، یکی از فروشندگان قطعه اعلام کرد تا یک هفته دیگر می‌تواند این قطعات را برای خودروییم فراهم کند؛ اما بهای آن ۵ برابر بیشتر از قیمت نمایندگی است!

۰۹۳۸*۱۳۹۳

نظر سنجی

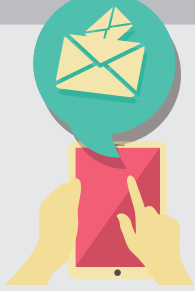
Poll

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۷۷۴



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با استفاده از خدمات توییت تلفنی از مراکز معاینه فنی، تا چه میزان می‌توان شاهد بهبود خدمات ارائه‌شده در این مراکز بود؟ در پاسخ به این پرسش ۳۸ درصد به گزینه یک یعنی ۶۲ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۱۷۷۵
به نظر شما ممنوعیت تردد مشابهه برای خودروهای سنگین کار و تجاری تا چه اندازه در کاهش آلودگی هوا موثر بوده است؟

۱- زیاد
۲- کم

پیامک

SMS

معیوب بودن ترموستات

خودرو را LXA مدل ۱۳۹۸ دارم و حدود سه هفته است چراغ چک در پشت آمپر به صورت چشمک‌زن خاموش و روشن می‌شود. علت چیست؟

ریاحی - تهران

از آن‌جا که موتور خودرو شما از خانواده TU5 یا همان TU5 است، رفع چنین اشکالی نیاز به بررسی‌های بیشتری دارد که لازم است برای این کار، از مکانیک کمک گرفته شود یا به نمایندگی مربوطه مراجعه کنید. اما در حالت کلی می‌توان گفت روشن شدن چراغ چک، آن هم به صورت چشمک‌زن در پشت آمپر دو علت رایج دارد. ۱- اگر انژکتورهای موتور خودرو شما معیوب شده یا به اصطلاح گرفته باشد، پاشش سوخت به صورت دقیق و اصولی انجام نمی‌شود و با توجه به این که قدرت موتور نیز کمی کاسته می‌شود، چراغ چک به صورت چشمک‌زن در پشت آمپر خاموش و روشن می‌شود. در این حالت باید ابتدا شخص متخصص از موتور خودرو شما تست انژکتور بگیرد و پس از آن انژکتورها یا شست‌وسو داده شده یا تعویض شوند تا مشکل برطرف شود. ۲- موتور TU5 به نسبت سایر پیشرانه‌های دیگر خانواده پژو مانند XU به روزتر محسوب می‌شود و از ساختار کویل کتابی یکبار چه بهره می‌گیرد. بنابراین در این مورد باید کویل کتابی که در بخش فوقانی موتور وجود دارد، بررسی شود. همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، لازم است برای هر گونه عیب یابی دقیق از متخصص مربوطه کمک گرفته شود.

صدای ترمز خودرو

خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۹۵ دارم و حدود سه روز است هنگام ترمزگیری صدای عجیبی از خودروییم تولید می‌شود؛ به‌طوری‌که انگار کف خودروییم به مانع یا جسمی گیر می‌کند؛ علت چیست؟

۰۹۰۱*۰۶۱۱۲

در نظر داشته باشید که عیب یابی صحیح خودرو تنها به کمک متخصص و مکانیک امکان پذیر است. بنابراین این مشکل نیاز به بررسی دقیق‌تری دارد. اما به صورت کلی این حالت سه دلیل عمده دارد. نخست این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمزگیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک، صدا یا لرزش ایجاد می‌شود. در زمان تعویض لنت ترمز لازم است تکنسین مربوطه دیسک را نیز بررسی کند. شما باید در گام نخست این موضوع را بررسی کنید. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمزگیری ارتعاش یا صداهای عجیبی از خودرو به گوش می‌رسد. برای حل این مشکل باید لنت ترمز بی کیفیت را تعویض کنید. در آخرین که در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمزگیری به دلیل برخورد لنت با سطح دیسک ترمز، صدا و ارتعاش ایجاد می‌شود. بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع‌تر لنت‌های ترمز را بررسی کنید. لازم به ذکر است برای انجام هر گونه تعویض قطعه و تعمیرات خودرو باید به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

خرابی سیستم تعلیق

خودرو پراید دارم و چندی پیش با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک اعلام کرد که کمک فنرهای خودروییم معیوب شده است. در صورت خرابی کمک فنر چه قطعات دیگری معیوب می‌شوند؟

۰۹۱۳*۰۲۱۱۷

کمک فنر وظیفه دارد ارتعاشات ناشی از حرکت روی سطوح ناهموار جاده و خیابان را جذب کند. جذب این ارتعاشات سبب می‌شود سرنشینان آسایش بیشتری داشته باشند و از طرفی به قطعات و بدنه خودرو هم آسیب نمی‌رساند. اگر خودرویی با سرعت از روی دست‌اندازی عبور کند، سرعت و وزن خودرو تولید نیرو کرده که اگر این نیرو به‌هر شی قطعات خودرو مثل بدنه یا دیفرانسیل وارد شود، موجب خرابی آن‌ها خواهد شد. در نهایت اگر کمک فنر خودرو معیوب شود، زمینه خرابی قطعات دیگری را در سیستم تعلیق فراهم می‌کند.



طراحی زیبای شورولت برای خودرو تمام‌برقی!

بولت EV جدید با ویژگی‌های خاص تر به بازار آمد!

طراحان کمیاب شورولت باری دیزاین (بازطراحی) صندلی‌ها، توانسته‌اند سطح ارگونومی سرنشینان را در سطح بالایی نگه دارند. البته سیستم پیشگیری از برخورد نیز در نسخه‌های فیس لیفت با سنسورها و دوربین‌های نسل جدید همراه شده که عملکرد این سیستم را بهبود می‌بخشد.

در واقع شورولت بولت EV در خلاف مدل EV (که یک فیس لیفت از نسخه قبلی است)، خودرو کاملاً جدیدی محسوب می‌شود. چراکه این نسخه از بولت با وجود شباهت‌های ظاهری بسیار با مدل EV، ۶ اینچ بلندتر از مدل EV است و همچنین فاصله دو محور جلو و عقب ۳ اینچ از مدل EV بیشتر است.

از نظر فنی، تقریباً هیچ تفاوت مهمی بین این دو مدل، یعنی EV و EUV وجود ندارد و هر دو خودرو از یک پک باتری ۶۵ کیلووات - ساعتی لیتیوم - یونی برخوردارند که امکان شارژ سریع را دارند؛ هر چند به لحاظ وزنی مدل EUV اندکی سنگین‌تر است.

در هر دو مدل شورولت بولت، از امکانات نظیر سامانه کمکی ایمنی شورولت شامل ترمز اضطراری خودکار، هشدار تصادف از روبه‌رو، سامانه حرکت بین خطوط و تشخیص عابر پیاده استفاده شده است. البته سیستم شارژ این خودرو نیز دستخوش تغییراتی قرار گرفته که سبب افزایش برد حرکتی این خودرو شده است. قیمت این خودرو تمام‌الکتریکی جنرال موتور از ۳۱ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز می‌شود.

بولت، نام هاجیک ساب کامپکت تمام‌الکتریکی شورولت است که اکتبر سال ۲۰۱۶ تولید آن آغاز و اوایل سال ۲۰۱۷ به بازار عرضه شد. در همان سال، بولت به‌عنوان خودرو سال از سوی مجله «موتور تریلد» معرفی شد و توسط دو مجله اتومبیل‌مگترین و تایم مگترین نیز در میان ۲۵ خودرو برتر سال قرار گرفت. بولت بر پایه پلت‌فرم جدید الکتریکی جنرال موتورز یعنی BEV II شکل گرفته است.

این هاجیک تمام‌برقی در اروپا جایگاه ویژه‌ای دارد و با توجه به آن که بیش از سه سال است ظاهر این خودرو با تغییراتی مواجه نشده، شورولت برای جذب مشتریان بیشتر در سال گذشته میلادی از نسخه فیس لیفت بولت رونمایی کرد. در نسخه فیس لیفت این خودرو شاهد ایجاد تغییرات اساسی در گرافیک چراغ‌ها و همچنین جزئیات آن هستیم. به عبارت دیگر طراحی رنگ‌ها نسبت به قبل متحول شده و با فرم آیرودینامیک خود، ویژگی‌های خودرو را بهبود بخشیده است.

در نسخه فیس لیفت بولت از همان خطوط نرم، سطوح منحنی و تخت استفاده شده که کاراکتر اسپرت و خاصی به این خودرو می‌دهد. در نسخه‌های جدید بولت مدل‌های EV و EUV معرفی شده‌اند و شورولت این دو مدل را با یک بازنگری کامل در طراحی بدنه و کابین روانه بازار کرده است. مسافت قابل پیمایش در مدل بولت EV معادل ۴۱۶ کیلومتر و برای برادر بزرگ‌ترش EUV معادل ۴۰۲ کیلومتر اعلام شده است. تولید هر دو مدل در بهار سال جاری میلادی آغاز شده است. برای نسخه EV قیمت ۳۱ هزار و ۹۹۵ دلار و برای نسخه EUV قیمت ۳۳ هزار و ۹۹۵ دلار اعلام شده است. بولت EV در واقع نسخه فیس لیفت شده از مدل قبلی است که مجموعه چراغ، جلوپنجره و سپر جلو آن، به‌همراه سپر عقب و در پنج این خودرو به‌طور کامل ری‌دیزاین (بازطراحی) شده است.

همچنین طراحی داشبورد با حفظ جانمایی قطعات اصلی، به‌طور کامل متحول شده و اضافه شدن یک نمایشگر لمس ۱۰.۲ اینچی، نمای مدرنی به کابین این خودرو بخشیده است. از سوی دیگر در کنار داشبورد، صندلی‌ها نیز با هدف افزایش راحتی و حمایت بیشتر از بدن سرنشینان به‌طور کامل بازطراحی شده است.

برخلاف استایلی بدنه و کابین، در بخش فنی هیچ تغییری را در نسخه‌های جدید این مدل‌ها شاهد نیستیم. کابین شورولت بولت با استفاده از چرم با کیفیت، دکوراتیو کروم و البته تنوع در ترم رنگ‌های داخلی، جزو ۱۰ کابین زیبای جهان قرار دارد. همچنین





جریمه ۲,۸ میلیارد ریالی برای عرضه خارج از شبکه لاستیک در رشت



«مدیر کل تعزیرات حکومتی گیلان از جریمه بیش از دو میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریالی یک واحد صنعتی برای عرضه خارج از شبکه لاستیک خبر داد. مر تفسی امینی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر با اشاره به شناسایی یک واحد صنعتی متخلف در رشت برای عرضه خارج از شبکه لاستیک گفت: «بروندهای برای این واحد صنعتی تشکیل و شعبه پس از احضار متهم، تفهیم اتهام و استماع دفاعیات وی رای خود را صادر کرد.» وی

افزافه کرد: «در راستای حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و کنترل و نظارت بر اصناف، گشت‌های سیار اداره کل تعزیرات حکومتی استان گیلان به همراه بازرسان سازمان صمت از واحدهای صنعتی بازرسی می‌کنند.» امینی ادامه داد: «گشت‌های سیار در بازرسی از یک واحد صنعتی و مشاهده عرضه خارج از شبکه لاستیک این واحد متخلف به پرداخت بیش از دو میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال جریمه نقدی محکوم گردانند.»

سیلیکون به‌عنوان درزگیر تایر معرفی شد

راهکار «بریجستون» برای پنچری «ران‌فلت»

کمپانی با تکنولوژی کاربردی‌تر و سازگارتر با محیط زیست برای لاستیک خودرو از راه رسیده‌اند. شرکت داو کمیکال با ماده سیلیکونی تازه‌ای تحت‌عنوان SILASTIC SST-2650 به دنبال ایجاد تحول در درزگیر لاستیک خودروهاست. درزگیر سیلیکونی این شرکت ترکیبی دو قسمتی بوده که در فرآیند تولید داخل تایر پیاده‌سازی می‌شود. تکنولوژی جدید داو کمیکال برای لاستیک خودروها طی این همکاری به درزگیرهای B-SEALS شرکت بریجستون نیز راه خواهد یافت. در اصل درزگیر داو کمیکال لایه‌ای از سیلیکون مقاوم و فوق‌انعطاف‌پذیر داخل تایر است. پس از نفوذ یک میخ به تایر، سیلیکون داخلی تایر اطراف میخ را در بر می‌گیرد، بعد از حذف شش‌خارجی، سوراخ را پر می‌کند و فشار را نگه می‌دارد تا بعداً به آن رسیدگی شود.

در واقع این ماده به‌لطف خواص خود می‌تواند برای ترمیم سوراخ ایجاد شده به حالت اولیه خود برگردد؛ چه میخ همان لحظه خارج شده باشد و چه با کمی تاخیر. داو ادا می‌کند این تکنولوژی جدید لاستیک خودروها فرآیند تولید سریعی دارد، ولی باتوجه به اطلاعات فنی در دسترس، شکل‌دهی نهایی تا هفت روز زمان می‌برد. همین امر بر زمان تولید تایرهای برخوردار از این تکنولوژی نقش بسزایی خواهد داشت و اقدامات ویژه‌ای را از سوی بریجستون برای فرآیند ساخت و انبارداری می‌طلبد. این درحالی است که طبق آمار، فرآیند شکل‌دهی به تایرهای وسایل نقلیه سبک معمولاً بین ۱۲ تا ۱۵ دقیقه طول می‌کشد.



پنچر شدن ناگهانی تایر خودرو در رفت‌وآمدهای روزانه یا یک سفر تفریحی کابوسی است که رانندگان آرزو دارند هیچ‌وقت درگیر آن نصبشان نشود. برای حل این مشکل راهکارهای زیادی روی میز قرار دارد؛ از درزگیرها گرفته تا فوم‌های حلقه‌ای لاستیک خودروهای آف‌رود. در میان این راهکارهای متعدد، تایرهای پنچررو یا «ران‌فلت» (Run-Flat) یکی از کارآمدترین نمونه‌ها هستند. داو کمیکال و بریجستون برای حل مشکل پنچری تایر خودرو دست‌به‌کار شده‌اند و تکنولوژی جدید تحول‌آفرینی را برای لاستیک خودروها توسعه داده‌اند. این تایرها مانع خروج هوا از لاستیک نمی‌شوند بلکه از طریق کناره‌های محکم‌تر و استحکام قسمت آج این امکان را برای خودرو فراهم می‌کنند تا حتی هنگام پنچری هم خودرو بتواند به راه خود ادامه بدهد.

البته هر راهکاری طبیعتاً بی‌عیب نیست؛ یکی از نقص‌های تایرهای پنچررو این است که خودرو با این لاستیک‌ها در صورت پنچری فقط می‌تواند یک مسافت محدود ۸۰ کیلومتری را با نهایت سرعت ۸۰ کیلومتر بر ساعت طی کند. با این وجود، شرکت‌های بریجستون و داو کمیکال

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی 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-پرشیا	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی	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 S3-چری X22-تویوتا یاریس	۲۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60-ام‌وی 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	
ام‌وی 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-آسنا (آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک S5-توسان-کوران‌دو	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۳۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	۳۳,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-لکسوس IX55	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	



متنوع‌ترین سبد محصولات صنعت تایر سازی کشور





است؛ بنابراین باید بسته باتری نسبتاً بزرگی حدود ۱۰۰ کیلووات-ساعت داشته باشد و حتی می‌تواند همان بسته ۱۱۱ کیلووات-ساعتی باشد که نیروی شاسی‌بند پولستار ۳ را تأمین می‌کند. این دستسگاه دارای پلت‌فرم الکتریکی ۸۰۰ ولتی مشترک با پولستار ۵ بوده که قادر است بسته باتری ۱۰۰ کیلووات-ساعتی را تا ۸۰ درصد در کمتر از ۲۰ دقیقه شارژ کند و درست مانند پورشه ۹۱۱، این خودرو ۴ نفره خواهد بود؛ اگرچه زمانی که ما این کانستیت را در اوایل امسال دیدیم، به نظر نمی‌رسید صندلی‌های عقب آن چندان قابل‌استفاده باشند.

برای رونمایی از پولستار ۶ هنوز حدود ۴ سال زمان باقی مانده؛ اما سازنده اخیراً اطلاعاتی را در مورد رودستر دو در آینده منتشر کرده است که پیش‌بینی می‌کند یک خودرو الکتریکی باشد. پولستار می‌خواهد رودستر ۶۵۰ کیلووات (۸۷۱ اسب‌بخار قدرت) و ۶۶۳ پوند فوت (۹۰۰ نیوتون متر) گشتاور داشته باشد که می‌تواند آن را ظرف ۳.۲ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند و حداکثر سرعت آن نیز به ۱۵۵ مایل بر ساعت (۲۵۰ کیلومتر بر ساعت) می‌رسد. سازنده همچنین برد WLTP 372 مایل (۶۰۰ کیلومتر) را برای این مدل در نظر گرفته



پولستار ۶؛ خودرویی برقی با ۱۸۷۱ اسب‌بخار قدرت

سلاح مخفی اروپایی‌ها برای تبدیل شدن به پرچم‌دار باتری در جهان!

خیز اروپا برای افزایش سهم خود از صنعت باتری

در مورد نیکل، کبالت، لیتیوم و سایر مواد مفید نیز صادق است؛ به این ترتیب ترس از چین و دست‌نیافتن به مواد خام در اختیار آن نیز به‌مرور از بین خواهد رفت. سرچوبیو، مدیرعامل شرکت «Ialmatch» (فعال در زمینه مواد شیمیایی) نیز با شرکت در این میزگرد توضیح داد که ایتالیا به شدت روی موضوع بازیافت کار می‌کند و در این خصوص تکنیک‌های بازیافت انتخابی ایجاد شده است که به‌موادی مانند نیکل و کبالت اجازه می‌دهد امروزه با خلوص بالا بازیابی شوند. در آینده می‌توان همین کار را با لیتیوم انجام داد که بسیار شبیه به سایر عناصر است و نیازمند روش‌های شیمیایی است که هنوز توسعه نیافته است. وی گفت: «ما همچنین در حال کار روی حالت جامد هستیم و در تلاشیم در تعریف فناوری‌های مختلف رادار نظر بگیریم تا بتوانیم درازن‌بند باتری خودروهای الکتریکی گام بزرگی برداریم.» «Giacomo Vigna» رئیس اقتصاد دایره‌های سیاست‌گذاری «Mimit» نیز گفت: «در دنیای باتری آینده، اقتصاد چرخشی نقش بسیار مهمی ایفا می‌کند؛ بنابراین لازم است باتری‌هایی طراحی شوند که بازیافت آن‌ها آسان باشد. قوانینی که همه باید به آن‌ها احترام بگذارند.» با در نظر گرفتن این موضوع، مانیژ باید برای تدوین قوانین در راستای رقابت منصفانه با تولیدکنندگان بین‌المللی تلاش کنیم؛ چراکه در غیر این صورت تولیدکنندگان ما دچار مشکل خواهند شد. در این مسیر ما به یک سیستم کنترل گمرکی نیاز داریم که به‌شکل موثری عمل کند.

بود. وی افزود: «اروپا به‌نوعی مأموریت دارد بر محصولاتی تمرکز کند که تولید آن‌ها پیچیده‌تر است؛ اما با اجازه می‌دهد گام بزرگی در تحرک الکتریکی برداریم. قاره کهن باید بر فرمول‌های شیمیایی جدید و معماری‌هایی که به‌نفع بازیافت مواد گرانبها هستند، تمرکز کند.» بوداردو در ادامه با اشاره به وضعیت معادن برای تولید مواد اولیه باتری خودروهای برقی تصریح کرد: «وضعیت برخی مواد اولیه برای تولید باتری خوب نیست. ما نیاز به فناوری‌هایی داریم که مواد را دوباره بازگردانیم. اروپا همچنین باید فرآیندهای بازیافت خود را بهینه کند. زیرا امروزه هنوز تعداد کمی از انباشته‌های مورد استفاده (حتی پس از عمر دوم) وجود دارد؛ اما در آینده آن‌ها منبعی ضروری خواهند بود.» بوداردو در این خصوص ایده‌های بسیار روشنی دارد و از آن‌ها عنوان باتری‌های امروز معادن باتری‌های فردا خواهد بود، یاد می‌کند. به‌عنوان مثال مورد سرب‌رادر در نظر می‌گیریم. سرب موجود در باتری‌های امروزی به‌طور متوسط، عمر ۱۰۰ ساله دارد و این

چین در زمینه تولید انواع باتری جایگاه نخست را به‌خود اختصاص داده است؛ با این همه اروپایی‌ها می‌توانند با بهره‌گیری از تخصص خود در تولید محصولات مدرن‌تر، سرنوشت خود را در این بخش تا حد زیادی تغییر دهند و بر خود را از عنوان پرچم‌دار خود، به‌مناسبت اجلاس «کسب‌وکار خودروهای دیجیتالی» که توسط «II Sole 24 Ore» برگزار شد، گروهی از کارشناسان وضعیت فعلی و تحولات احتمالی باتری‌های تولید شده در اتحادیه اروپا بررسی کردند. گروهی از کارشناسان در مورد فناوری‌های فعلی و آینده و آن‌چه در حال رخ دادن است، مروری داشته‌اند و در مورد آن به بحث و بررسی نشست‌اند. سیولیا بوداردو، استاد پلی‌تکنیک در تورین در این خصوص گفت: «برای مقابله با قدرت طاقت‌فرسای چین در تولید باتری، اتحادیه اروپا باید ایجاد کردیم؛ انجمنی که هدف آن حمله به‌بازاری با گردش مالی ۲۵۰ میلیارد دلار در سال است. به‌طور خاص، برای تقویت و توسعه صنعت باتری محصولات نسل بعدی، ما باید تمرکز و پایدارتر خواهیم شد.»



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان)	قیمت مصرف‌کننده (تومان)	تصاویر
صبا باتری	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صبا باتری، پارت‌های مختلف، ایل‌های 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	تصاویر باتری‌های صبا باتری
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد		محصولات صبا باتری	۹۵۸,۰۰۰	۱,۱۳۵,۲۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد		با توجه به زمان	۱,۱۴۹,۷۰۰	۱,۳۶۲,۴۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد		انتی‌لادر	۱,۱۸۱,۲۰۰	۱,۳۹۹,۸۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند راین	سیلد		می‌باشد	۱,۲۸۹,۶۰۰	۱,۵۲۸,۲۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد‌های تک	سیلد			۱,۵۱۸,۵۰۰	۱,۷۹۹,۴۰۰	
	باتری تندرو و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			در حال بروزرسانی		
باتری خانواده دنا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد			در حال بروزرسانی			
آذر باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	آذر باتری، پارت‌های دیگر، آذر، سولیفان، نوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	تصاویر باتری‌های آذر باتری
نیروگستران خراسان (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	نیروگستران خراسان، پارت‌های مختلف، بانام‌های VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	تصاویر باتری‌های نیروگستران خراسان
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	60-55-50 (فاریک گر خانه)	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	66-74	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندرو	60-66-74	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		نیروگستران خراسان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		
سپاهان باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	سپاهان باتری، پارت‌های دیگر، بار کاس، پارا ایکس، سوزوکی، سوپو، بو جیس، اوربیتال، اوراتوس، سیوولکس و یاشا، بوبا پوشش امپراز ۱۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	تصاویر باتری‌های سپاهان باتری
پاسارگاد باتری (ایران)	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	پاسارگاد باتری، پارت‌های دیگر، همچون پروتون، شاهین، سیمیرغ، عقاب، دینیز، هندل، لیدر، تایگون، باتیکس، کینگ پاور به‌بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	تصاویر باتری‌های پاسارگاد باتری
	باتری خانواده تیبیا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری ساینا	60-55-50 (فاریک گر خانه)	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری کوئیک	66-74	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	باتری تندرو و ساندرو	60-66-74	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
باتری خانواده دنا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		پاسارگاد باتری	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی		



ساخت پارکینگ شهید باقری در جنوب غرب پایتخت



رئیس سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از کلنگ‌زنی ساخت پارکینگ شهید باقری در منطقه ۱۸ خبر داد. سیدمجتبی شفیعی گفت: «تملک زمین این پارکینگ انجام و با بیمانکار قرارداد ساخت منعقد شده است.» وی با بیان اینکه پارکینگ شهید باقری آماده کلنگ‌زنی است، افزود: «این پارکینگ از محل منابع حذف یا کسری پارکینگ ساخته می‌شود.» رئیس سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره حذف یا کسری پارکینگ توضیح داد: «منظور از کسری پارکینگ یعنی مالک هنگام صدور پروانه به نوعی نتواند

پارکینگ مورد نیاز ملک مربوطه را تأمین کند. منظور از حذف پارکینگ نیز یعنی مالک ملک، با توجه به الزام به احداث پارکینگ عمداً از احداث پارکینگ مورد نیاز در ملک مربوطه خودداری و پارکینگ را حذف کرده باشد که در دو حالت کسری و حذف، مالک باید هنگام صدور پروانه، عوارض را به شهرداری بپردازد. وی در بخش دیگری از سخنان خود، گفت: «این افراد عوارض را به صندوقی واریز می‌کنند که شهرداری برای تأمین پارکینگ‌های محله‌ای یا عمومی آن را هزینه می‌کند. پارکینگ شهید باقری نیز از همین محل ساخته خواهد شد.»

مدیر روابط عمومی ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران اعلام کرد:

خدمات نوبت‌گیری تلفنی معاینه‌فنی راه‌اندازی شد



معصومه دهقان

m.dehghan@autoworld.ir

شهر تهران از بضاعت ۵۴ خط معاینه‌فنی مختص خودروهای سبک در ۱۶ مرکز ثابت و ۷ واحد سیار با پراکندگی مناسب در سطح مناطق شهرداری تهران برخوردار است. مراکز بیهقی، نبایش، دماوند، شهید آبخندان، سراج، خاوران، امام‌رضا (ع)، شهدای زمان‌آباد، بعثت، فدائیان اسلام و ایران خودرو از ساعت ۷:۳۰ تا ۱۷ و مراکز شقایق، شهید چمران، الغدیر، چیتگر، ایوذر و کلیه واحدهای سیار نیز از ساعت ۷:۳۰ تا ۱۶:۱۵ ارائه خدمات دارند. در ادامه به بررسی وضعیت مراکز معاینه‌فنی کلانشهر تهران می‌پردازیم.



در چند روز اخیر، خارج از الزامات قانونی مرتبط با انجام سالانه معاینه‌فنی نسبت به کنترل وضعیت آلاینده‌ی خودرو و خود و اخذ معاینه‌فنی بر اقدام کنند. «مدیر عامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در پایان تصریح کرد: «از شهروندان درخواست می‌شود با توجه به اینکه تعدادی از مراکز در روزهای تعطیل فعال هستند و ساعت کاری مراکز در روز پنجشنبه با سایر روزها متفاوت است، حتماً برای اطمینان از آخرین وضعیت کاری مراکز به سایت ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران به نشانی اینترنتی inspection.tehran.ir مراجعه کنند.»

چه خودروهایی مشمول دریافت معاینه‌فنی هستند؟ محمدرضا گویا از راه‌اندازی خدمات جدید دیگر در واحد امور مشتریان ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران خبر داد و گفت: «در راستای مدیریت توزیع مراجعات به مراکز معاینه‌فنی، کاهش معطلی شهروندان و ارائه

شهرداری پایتخت با هدف اعمال دقیق تر و سختگیرانه‌تر آزمون‌های وسایل نقلیه در این مراکز است.» وی با بیان اینکه هر کدام از این اقدامات سهم خود را در کاهش آلودگی هوا خواهند داشت، افزود: «باتوجه به بسترهای قانونی لازم و زیرساخت‌های ایجاد شده توسط شهرداری تهران، بر لزوم تمایز نحوه پایش آلاینده‌ی خودروها در پایتخت و نیاز به انجام معاینه‌فنی خودروها در مراکز معاینه‌فنی شهرداری تهران به صورت مستمر پیگیری و تأکید شده است، اما متأسفانه اجرای این طرح که با در نظر گرفتن ادله علمی و تجارب سایر کلانشهرها می‌تواند نتایج آراکبار برون رفت از شرایط فعلی در شهر تهران باشد، با تأخیر چندساله در اجرا مواجه شده است.» مدیر عامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در ارتباط با میزان مراجعات روزانه به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران افزود: «در حال حاضر روزانه در حدود ۴۰۰۰ دستگاه خودرو به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران مراجعه می‌کنند و مراکز فاقد صف انتظار هستند. به شهروندان توصیه می‌شود با توجه به تشدید آلودگی هوا

وسایل نقلیه، مهم‌ترین عامل آلودگی هوا مدیر عامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران ضمن اشاره به راهکارهای لازم برای کاهش آلودگی هوا در تهران عنوان کرد: «باتوجه به عزم مسئولان در زمینه حل معضل آلودگی هوای شهر تهران و همچنین اهمیت حفظ جان و سلامت شهروندان، انتظار می‌رود در روزهای آینده جهت اثر بخشی معاینه‌فنی در پایتخت گام‌های موثر برداشته و اقدامات جدی‌تری انجام شود تا در پی مشارکت مسئولان و همسفران، خسارات تحمیلی جانی و اقتصادی این مهمان ناخوانده به حداقل برسد.» سید رضا مفیدی در خصوص کاهش آلودگی هوا در کلانشهر تهران توضیح داد: «حل معضل آلودگی هوا در پایتخت که بخش قابل توجهی از آن مربوط به تردد وسایل نقلیه است، نیازمند مجموعه اقداماتی نظیر از رده خارج کردن وسایل نقلیه فرسوده، افزایش ناوگان حمل نقل عمومی با هدف تسهیل در دسترسی به آنها، الزام معاینه‌فنی وسایل نقلیه کلانشهر تهران در مراکز معاینه‌فنی

این آسمان پر از ستاره است

ایساکو

رتبه یک خدمات پس از فروش

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

www.isaco.ir

...because it works!

Engine Oil

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

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

دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان

www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir



Autoworld.ir

شنبه ۱۲ آذر ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۷۷۵

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 ۱۲ آذر ۱۴۰۱ - اصفهان ۱۵ - شیراز ۲۰ - مشهد ۱۲ - تبریز ۷ - ارومیه ۹ - رشت ۱۱ - گرگان ۱۲ - ساری ۱۴ - شهرکرد ۱۳ - اهواز ۲۵ - یزد ۱۷ - کرمان ۱۹ - بندرعباس ۳۰ - زاهدان ۱۸

بیلبورد

Billboard

«فراتر از همه»

«هوراکان استراتو»
نخستین خودرو
سوپراسپرت با موتور V10
و چهار چرخ محرک برای
هیجان رانندگی در تمام
زمینه‌ها طراحی شده و
به‌شکل شگفت‌انگیزی
غیرمنتظره است؛ زیرا «هر جا
بروی، فراتر از همه خواهی
بود.» لامبورگینی برای
معرفی هوراکان استراتو
با آغاز ماه دسامبر کمپین
حرفه‌ای خود را با عنوان
«فراتر از همه» در ایتالیا
منتشر کرد. آژانس تبلیغاتی
«پراودنس» تبلیغات
محیطی و رسانه‌ای این برند را
برعهده دارد.

لزوم برنامه‌ریزی
برای فصل سرد سال

با توجه به فرا رسیدن ماه‌های سرد سال و آغاز بارش‌ها در برخی از مناطق کشور، لزوم برنامه‌ریزی مناسب برای مواجه شدن با چنین شرایطی از اهمیت بسزایی برخوردار است. در این رابطه لازم است پلیس و سازمان راهداری طرح‌های امداد جاده‌ای و زمستانی خود را بی‌وقفه همچون گذشته دنبال کنند؛ زیرا این طرح‌ها در سال‌های گذشته با موفقیت نسبی همراه بوده و در پی آن میزان تلفات جانی و خسارت‌های مالی به‌شکل چشمگیری کاهش یافته است.

از سوی دیگر با توجه به حادثه‌خیز بودن برخی از محورهای مواصلاتی کشور، باید برای جلوگیری از بروز حوادث احتمالی تمهیدات بیشتری اندیشیده شود. همچنین در صورتی که با خودرو قصد عزیمت به نقاط برف گیر و حادثه‌خیز کشور را دارید، باید حتماً به امکانات و تجهیزات زمستانی مجهز باشید. در این زمینه به همراه داشتن زنجیر چرخ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ چراکه در صورت گرفتار شدن خودرو در برف، تنها زنجیر چرخ می‌تواند به کمک خودرو بیاید. ناگفته نپذاید که در سفرهایی از این دست، به همراه داشتن وسایل گرم‌کننده و حتی آب و غذای نیز به میزان کافی از اهمیت زیادی برخوردار است. چراکه در صورت گرفتار شدن در شرایط بحرانی، ای بسا مجبور شوید ساعات زیادی را درون خودرو در انتظار نیروهای امدادی بمانید. در نهایت با توجه به این که طی سال‌های اخیر آمار تصادفات در ماه‌های سرد سال رو به کاهش گذاشته، امید می‌رود امسال نیز با همکاری مردم و نیروهای ستادی این مهم به نحو شایسته‌ای محقق شود.

حرف آخر

The Last Word

رامین بیات

روزنامه‌نگار

اتوسینما



است، ترک کند. از یک طرف او باید زودتر به همسرش برسد و از طرفی در محل کارش بزرگ‌ترین بتن‌ریزی در اروپا در حال اجراست. قهرمان فیلم هنگام رانندگی باید مدیریت این بتن‌ریزی عظیم را تلفظی انجام دهد. در فیلم به قدری به کاراکتر نزدیک می‌شویم که اصلاً فراموش می‌کنیم دوربینی وجود دارد. گویی کنار این مهندس نشستیم و لحظاتی را در این سفر شبانه پر تعلیق سپری می‌کنیم!

فیلم لاک (Locke) محصول سال ۲۰۱۳ و به کارگردانی استیون نایت، بین فیلم‌های مدرن انگلیسی یک غافل‌گیری تمام‌عیار است. داستان فیلم در خودرو و در یکی از جاده‌های منحصربه‌فرد انگلستان می‌گذرد. جاده‌ای از بی‌مناگم تا کرایدن و کل شب را در این جاده سپری می‌کنید. داستان فیلم در باره یک مهندس ساخت‌وساز است که مجبور شده محل کار خود را شبانه به سمت همسرش که در بیمارستان

«لاک»

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 بخواهید



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

مژندران - ساری - شهرک صنعتی شماره یک

www.mco-co.ir



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

www.barez.org