

نهاده‌های تولید در منگنه نرخ ارز و قیمت گذاری دستوری و حرکت مواد اولیه در چرخه صنعت کند شد

برخی بنگاه‌های قطعه‌سازی ترجیح می‌دهند با حفظ مواد اولیه موجود و عدم تزریق آن‌ها به چرخه تولید، در انتظار ایجاد شرایط بهتر بمانند. با توجه به شرایط کنونی قدرت...
۳ صفحه

دولت به کمک تاپر سازان آمد
افزایش ۲۰ درصدی قیمت
تاپر در انتظار تصویب
ستاد تنظیم بازار
۱۳ صفحه

ویروس افزایش قیمت در میان خودروهای لوکس!
بامو 740Li در بازار آزاد
۲۲ میلیاردی شد
بازار خودرو روز گذشته همچنان بارشدهای چشمگیر
مدل‌های خارجی همراه بود. این افزایش قیمت در...
۱۰ صفحه

تمجید مدیرعامل جدید
از تلاش‌های مدیرعامل سابق
تشریح سه محور اصلی
برنامه‌های عظیمی
در ایران خودرو
۴ صفحه

مدیرعامل آذین تنه با اشاره به نقش این شرکت
در تغییر تکنولوژی ترمز و کالیپر در ایران مطرح کرد:
**بومی سازی سیستم ترمز
در ایران توسط آذین تنه**
۸ صفحه



استارت
Start
علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

مرگ «پیروز» و مسئولیت
اجتماعی یک برند

پر داختن به مسئولیت اجتماعی توسط برندها از قدیم
تا امروز جزو اولویت‌های کاری مدیران خوش فکر در
صنایع مختلف از جمله صنایع مرتبط با حمل و نقل و...
۲ صفحه

تیترهای امروز
Titles

با افزایش بیش از ۲۸ هزار واحدی شاخص کل
رقم خورد

رشد دوباره بورس!

پیش بینی افزایش بی سابقه

سفرهای نوروز

بهترین ون‌های الکتریکی

در سال ۲۰۲۳

شاهین و ساینما عازم سنگال می‌شوند

محبوبیت قد بلندها در بازار جهانی
به چالش کشیده شد

عرضه بر شاسی بلندها

هم تنگ می‌شود

۶ صفحه

پارس لنت PARS LENT
www.parslent.com
لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

FARDA MOTORS
SUBA FMC M4
سوبا، پارس‌سی فرداست...
فردا موتورز
۰۲۱-۴۸۶۴۵۰۰۰
FardaMotors.com
Plus HOME SERVICE + سرویس خودرو در محل



اما تستاروساچی استاندارد می تواند به حداکثر سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت برسد بنابراین اضافه شدن ۳ اسب بخار به قدرت خودرو احتمالاً تأثیر مثبتی بر عملکرد آن خواهد داشت. شاید به همین دلیل باشد که مدل باکو گارا زول کیج مسابقه‌ای استفاده می کند. البته به راحتی می توان رول کیج را از خودرو جدا کرد تا طراحی فراری تستاروساچی باکو گارا لیتل کار جذاب تر به نظر برسد. هنوز اطلاعاتی از قیمت یا میزان تولید اسباب بازی مورد بحث منتشر نشده است اما اگر به خرید آن علاقه مند هستید می توانید با کمیاتی تماس بگیرید. باید گفت تنها ۲۹۹ دستگاه از مدل استاندارد تستاروساچی باقیمت حدود ۱۰۰ هزار دلار تولید شد.

شرکت لیتل کار سبد محصولات ماکت ۷۵ درصد خود را گسترش داد. لیتل کار محصولی الهام گرفته از فراری ۲۵۰ تستاروسا با نام جی باکو گارا را رونمایی کرده است، خودرویی با سقف تولید محدود و قیمتی گزاف. عبارت باکو گارا در زبان ایتالیایی به معنی «یکج مسابقه» است و بنابراین لیتل کار با معرفی تستاروسا جی باکو گارا قول قدرت بیشتر، ویژگی های برگرفته از مسابقات و حتی همکاری نزدیک تر با فراری را می دهد. مهم ترین به روز رسانی محصول مورد بحث بهبود نرم افزاری است که باعث می شود قدرت پیشرفته برقی اسباب بازی گران لیتل کار از ۱۶ به ۱۹ اسب بخار برسد. این شرکت اشاره های به عملکرد خودرو جدید خود نکرده



حمایت «لیتل کار» از کودکان فراری سوار

نهادهای تولید در منگنه نرخ ارز و قیمت گذاری دستوری حرکت مواد اولیه در چرخه صنعت کند شد

برخی بنگاه های قطعه سازی تریج می دهند با حفظ مواد اولیه موجود و عدم تزریق آن ها به چرخه تولید، در انتظار ایجاد شرایط بهتر بمانند

شروع تولید یک خودرو از کارخانه قطعه سازی آغاز می شود؛ آن جایی که با استفاده از مواد اولیه ای مانند فلزات سبک و سنگین، فرآورده های پتروشیمی، محصولات پلیمری، پلاستیک و غیره، قطعات اصلی و فرعی خودروها تولید می شود. طبیعی است بسیاری از این مواد، در کشور موجود نیستند یا تهیه آن ها به لحاظ کیفی و قیمتی، مقرون به صرفه نیست؛ بنابراین، قطعه سازان مجبور به وارد کردن این مواد هستند.

کلاه به قطعه سازان از خودرو سازان بزرگ؛ عدم پرداخت به موقع مطالبات و نبود همخوانی و تناسب میان افزایش قیمت خرید قطعات با تورم در کشور است. آن ها معتقدند این جاماندگی در صنعت خودرو باعث زیان زنجیره تامین می شود. به نظر شما برای کاهش این فاصله چه اقداماتی موثر خواهد بود؟

هزینه های تبادل مالی بین شرکت های داخلی و خارجی برای خرید مواد اولیه و قطعات به عنوان یکی از ارکان اصلی فرمول قیمت گذاری محسوب می شود و رابطه ارزش پول ملی و خودرو را جدی می کند. در حالی که قطعه ساز برای قطعه ای که به خودرو ساز تحویل می دهد، نمی تواند قیمتی شناسا در نظر بگیرد. بر همین اساس، بازه های از ضرر و زیان را برای نوسان های انتظاری ترسیم می کنند و در نهایت، قطعه مربوطه به خط تولید می رسد؛ اما در صورتی که میدان نوسان ها بیش از حد انتظار باشد، قطعه ساز مجبور است قیمت تمام شده خود را نیز افزایش دهد. از سوی دیگر، خودرو سازان داخلی برای تولید یک خودرو،

یکی از دغدغه های صنعت خودرو، قیمت گذاری مستقل محصولات است. به نظر شما برای کشف قیمت محصولات خودرو سازان و استمرار تولید قطعات توسط زنجیره تامین چه اقداماتی موثر خواهد بود؟

در شیوه قیمت گذاری بر اساس مدل قیمت گذاری به همراه هزینه گذاری، قیمت یک کالا تابعی از هزینه های مستقیم، غیرمستقیم و البته هزینه های ثابت به اضافه سود است. به تعبیری ساده تر، در این روش، قیمت نهایی محصول با جمع هزینه هایی مانند نرخ مواد اولیه، دستمزد تولید، مالیات و در نهایت، لحاظ کردن حاشیه سود روی آن محصول تعیین می شود. خودرو سازان داخلی نیز اغلب از این روش برای قیمت گذاری محصولات خود بهره می برند؛ یعنی با محاسبه هزینه تمام شده خرید یا تامین قطعات یا مواد اولیه و اضافه کردن سایر هزینه ها، قیمت مصرف کننده را تعیین می کنند. اما در این میان، سرفصل هزینه های مربوط به قطعات و مواد اولیه را باید به صورت شناور محاسبه کرد؛ چرا که جریان زنده خط تولید، رابطه مستقیمی با روند زنجیره تامین آن دارد.

در آغاز فعالیت میزهای توسعه داخلی سازی کارشناسان صنعت خودرو بر این باور بودند که می توانند بسیاری از قطعات و مایحتاج خطوط تولید خود را تولید کنندگان داخلی تهیه کنند. چرا با توجه به استمرار فعالیت میزهای توسعه داخلی سازی، باز هم نیازمند واردات قطعات برای تولید محصولات خودرو سازان هستیم؟



نهاد علی بیک زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بزرگ ترین شوکی که به بازار پولی کشور طی سال چهار سال گذشته تاکنون وارد شده، کاهش ۱۲۰۰ درصدی ارزش ریال در مقابل ارزهای خارجی است. در همین زمینه، داریوش بدیعی ثابت، فعال و کارشناس صنعت و تجارت در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تأثیر قابل توجه کاهش بی سابقه ارزش ریال بر تولید ناخالص داخلی اظهار کرد: «همان طور که کارشناسان اقتصادی مطرح می کنند؛ آسیب وارد شده به تولید داخلی در پی جهش نرخ ارز و متعاقب آن؛ افزایش قیمت مواد اولیه و کالاهای سرمایه ای، موجب افت تیراژ تولید و کیفیت آن می شود و در صنعت خودرو نیز فشار مضاعفی را بر زنجیره تامین قطعات خطوط تولید وارد می کند.» وی تصریح کرد: «با توجه به نقش آفرینی پرنسب واردات در تامین مواد اولیه و فناوری های تولید، جهش نرخ ارز در صنایع خودرو و قطعه سازی با شدت بیشتری نمود پیدا خواهد کرد.» بدیعی ثابت افزود: «اختصاص بیش از ۹۰ درصد واردات رسمی کشور به مواد اولیه و کالاهای سرمایه ای و واسطه های وابستگی ۱۰ تا ۷۰ درصدی صنایع کشور به مواد اولیه خارجی، نمایانگر وابستگی شدید تولید به واردات است.»

مرگ «پیروز» و مسئولیت اجتماعی یک برند



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری



پرداختن به مسئولیت اجتماعی توسط برندها از قدیم تا امروز جز اولویت کاری مدیران خوش فکر در صنایع مختلف از جمله صنایع مرتبط با حمل و نقل و خودرو بوده است. با تولد «پیروز»، توله یوز ایرانی یک شرکت فعال در صنعت موتورسیکلت به عنوان حامی رسمی یوز ایرانی خیابان های شهر را با بلبوردهای تبلیغاتی خود با شعار حمایت از این گونه در حال انقراض و البته حائز اهمیت برای مردم ایران تزئین کرد تا در کنار تبلیغات خود با حمایت مردم از پیروز نیز همراه باشد. حالا پیروز، تولد یک سالگی خود را ندید و البته مشخص هم نشد حامی رسمی او تا کجای کار از این توله یوز برای برخورداری از داشتن یک زندگی سالم و حتی درمان بیماری حمایت کرده است. اما فارغ از تمام این موضوعات آنچه اهمیت دارد، انتخاب صحیح موضوعات اجتماعی توسط مدیران برندهای مختلف در بخش های گوناگون صنعتی برای تأثیر گذاری بیشتر بر آحاد جامعه است. برای نمونه جادار در جامعه ای که تلفات ناشی از تصادفات راکبان موتورسیکلت و صدمات ناشی از عدم استفاده از کلاه ایمنی و رعایت قوانین به معضلی برای کشور تبدیل شده است، شرکت های تولید کننده موتورسیکلت فرهنگ سازی در استفاده از موتورسیکلت را به عنوان مسئولیت اجتماعی خود برگزینند یا به عنوان حرکتی نمادین ماهانه تعدادی کلاه ایمنی استاندارد به راکبان موتورسیکلت هدیه دهند. از سوی دیگر در شرایطی که آلودگی هوا به معضلی بزرگ برای مردم کلانشهرها تبدیل شده است و تنفس دشوار است، یک تولید کننده موتورسیکلت می تواند حمایت خود را بر حمل و نقل پاک بگذارد و بخشی از فعالیت خود را بر توسعه ناوگان موتورسیکلت های برقی با کیفیت برای اقلشار کم درآمد جامعه قرار دهد. به هر حال «پیروز» در ۱۰ ماهگی تلف شد و در عمل، حامی او احتمالاً با کمترین دستاورد تبلیغاتی باید بلبوردهایش را از سطح شهر جمع کند اما هنوز با ایده های مناسب همچنان می توان تبلیغات را بر اساس مسئولیت های اجتماعی تعریف و با هزینه کم در دست پول، مانع از ایجاد اتفاقات ناگوار برای موتورسواران شد و فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه پاک را نیز در جامعه اشاعه داد.



کامیون کشنده فوتون H5

مجهز به گیربکس اتوماتیک



ایران خودرو

جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی های مجاز فروش و وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

www.ikd.ir

IKDCO

کاری انجام می‌شود زیرا خودروهای ۱۲ اسلندر رولزرویس آخرین نمونه‌هایی هستند که خواهیم دید و دیگر خبری از چنین محصولاتی نخواهد بود. البته گفته‌های مدیرعامل رولزرویس به معنی ناپدید شدن ناگهانی خودروهای درون سوز این برند نیست، فانتوم، گوست و کولینان تا چند سال آینده نیز در دسترس خواهند بود اما سر نوشت نهایی آن‌ها موزه خواهد بود. در واقع با خاتمه تولید خودروهای یاد شده باید منتظر رولزرویس های برقی باشیم. بسیاری از برندها تصمیمی مشابه اتخاذ کرده‌اند اما به خاطر سبب محصولات بزرگ تر، تحقق چنین هدفی طول خواهد کشید.

رولزرویس همگام با اکثر خودروسازان مطرح جهانی اعلام کرد در آینده با خودروهای ۱۲ اسلندر خود خداحافظی خواهد کرد تا راه برای تولید محصولاتی تمام برقی هموار شود. می‌دانیم برندهای برتر در جهان به فکر بازنشسته کردن خودروهای درون سوز خود و برقی کردن آن‌ها هستند. البته چنین کاری یک شبه انجام نخواهد شد زیرا پیش نیازهای متعددی برای همه‌گیری خودروهای برقی مورد نیاز است. هر چند باید گفت برندهایی همچون رولزرویس که سبب محصولاتی محدود و مشتریانی خاص دارند به صورت ناگهانی نیز می‌توانند محصولاتشان را برقی کنند و به نظر می‌رسد چنین



شروع حذف درون سوزها در «رولزرویس»



این مشکلات دومینووار به سراغ صنایع می‌روند و حرکت مواد اولیه و قطعات وارداتی را در مسیر واردات، ترخیص و رسیدن به خط تولید را کند می‌کند. همچنین عدم همکاری بانک مرکزی با قطعه‌سازان و خودروسازان نیز، خود فاکتور موثری برای تاثیرگذاری بیشتر نرخ ارز بر قیمت تمام شده است.

این تاثیر در روند واردات خودرو اعم از CKD (به صورت قطعات منفصله) و CBU (خودرو کامل) به چه صورت است؟ به همین ترتیبی که گفته شد، تاخیر در ترخیص خودروهای وارداتی، منجر به رسوب ارزش سرمایه‌گذاری‌ها در این زمینه می‌شود. این در حالی است که تا پایان موعدی که برای واردات ۱۰۰ هزار دستگاهی اعلام شده بود، کمتر از ۲۰ روز باقی مانده است.

همانطور که پیشتر مطرح شد، زنجیره تامین قطعات در خصوص قیمت‌گذاری محصولات خود دچار سردرگمی هستند و با ادامه روند نوسانات در بازار ابرز، سیاری از فعالان این حوزه نمی‌توانند به تعهدات خود عمل کنند. به نظر شما دلیل تمایل به کاهش تیراژ در بنگاه‌های تولیدی صنایع خودرو و قطعه‌سازی چیست؟

باتوجه به شرایط کنونی، قدرت برنامه‌ریزی و پیش‌بینی از تولید کنندگان سلب شده است و اطمینانی برای تعیین قیمت فروش قطعه در سفارش‌های آتی وجود ندارد. از این رو، بنگاه‌های تولیدی ترجیح می‌دهند تا با حفظ مواد اولیه موجود و عدم تزریق آن‌ها به چرخه تولید، در انتظار ایجاد شرایط بهتر بمانند. این شرایط، میزان تمایل به سرمایه‌گذاری در بنگاه‌های تولیدی را کاهش خواهد داد. زیرا وقتی که حفظ مواد اولیه تولید به مثابه حفظ دارایی باشد، فعالان اقتصادی در صدد نگهداری سرمایه خود بر پایه مواد خام برمی‌آیند. این شرایط منجر به جایگزینی فعالیت‌های سوداگرانه با فعالیت‌های مولد و در نهایت کاهش افق سرمایه‌گذاری خواهد شد. از سوی دیگر، سردرگمی ناشی از نوسانات گسترده در بازار، بالطبع محرک انجام معاملات و خرید مواد اولیه به صورت نقدی است که قاعدتا اختلال در سیستم معاملات اقتصادی را رقم خواهد زد.

با صدها قطعه‌ساز در ارتباط هستند. یک نوسان ساده، می‌تواند موجی از افزایش قیمت تمام شده و در نهایت گرانی خودرو را به همراه داشته باشد. اما نکته این جاست که تنها کنار گذاشتن سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو کشور می‌تواند این معضلات را کوچک کند.

واردات مواد اولیه از کشورهای دیگر برای تولید قطعات یکی از دلایل رشد قیمت تمام شده خودرو بر شمرده می‌شود، در حالی که به گفته مدیران اجرایی، داخلی سازی در خصوص برخی محصولات خودروسازان داخلی به بیش از ۷۰ درصد رسیده است. چه عوامل داخلی و خارجی به غیر اختلاف ارزش پول در کشور موجب این نابسامانی می‌شود؟ ریشه گران شدن مواد اولیه یا عدم تامین قطعات خام، الزاما در خارج کشور نیست و صرفا نوسانات نرخ ارز تنها منجر به افزایش قیمت تمام شده و گرانی خودرو نمی‌شود. هر زمان که گمرک، شیوه ارزش‌گذاری خود را تغییر می‌دهد نیز

نوربالا

با توجه به شرایط کنونی قدرت برنامه‌ریزی و پیش‌بینی از تولید کنندگان سلب شده است و اطمینانی برای تعیین قیمت فروش قطعه در سفارش‌های آتی وجود ندارد. زیرا وقتی که حفظ مواد اولیه موجود و عدم تزریق آن‌ها به چرخه تولید، در صدد نگهداری سرمایه خود بر پایه مواد خام برمی‌آیند



BEHTAM

QUANTIC

QUANTIC SL 10W40

API SL 4L

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

ایرانلنت

ایرانلنت

حرکت مطمئن، توقف ایمن

تولید کننده انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج

۰۲۱۴۴۹۰۵۵۰۵

۰۹۱۳۳۵۸۸۲۰۱

Sales@iranlentcom



از تفاع وولینگ بینگو به ترتیب برابر با ۱۷۰/۳۹۵۰/۱۷۰۸/۱۵۸۰ میلی‌متر است و فاصله بین محورهای آن نیز به ۲۵۶۰ میلی‌متر می‌رسد. خودرو مورد بحث از یک پیش‌رانه برقی استفاده می‌کند و در دو تریم عرضه می‌شود. تریم پایه قدرت ۴۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۱۰ نیوتون‌متر دارد و با باتری ۱۷.۲ کیلووات ساعتی عرضه می‌شود. ششاع حرکتی این مدل به ۲۰۳ کیلومتر می‌رسد. مدل دوم که سطح بالاتر محسوب می‌شود خروجی ۶۷ اسب‌بخاری و گشتاور ۱۵۰ نیوتون‌متری دارد و باتری ۳۱.۹ کیلووات ساعتی لیتیم-آهن فسفات آن شمع حرکتی ۲۳۳ کیلومتری ارائه می‌کند.

جوینت ونچر سایک - جنرال موتورز تحت برند وولینگ به صورت رسمی از هاجک برقی بینگو رونمایی کرد. این خودرو کوچک و جمع‌وجور با قدرت ۶۷ اسب‌بخار و قیمت حدود ۱۰ هزار دلار در دسترس خواهد بود. وولینگ بینگو به عنوان جدیدترین محصول جوینت ونچر جنرال موتورز با شرکت‌های چینی در ماه‌های آینده راهی بازار خواهد شد. مدیر تولید بینگو قبلاً اعلام کرده بود قیمت خودرو یادشده بین ۱۰.۳۰۰ تا ۱۴.۷۰۰ دلار خواهد بود. بینگو با چهار رنگ بدنه سفید، سبز، مشکی و صورتی در دسترس خواهد بود و خریداران می‌توانند رنگ بدنه صورتی را با سقف سفید رنگ سفارش دهند. طول/عرض/



قدم بعدی جنرال موتورز در مسیر برقی‌های ارزان «وولینگ»

تمجید مدیر عامل جدید از تلاش‌های مدیر عامل سابق

تشریح سه محور اصلی برنامه‌های عظیمی در ایران خودرو

آقایان عظیمی، شیخ‌زاده و ایمانی جایگزین آقایان خطیبی، پیرمحمدی و داداشی در هیات‌مدیره ایران خودرو شدند



مدیر عامل جدید گروه صنعتی ایران خودرو، مهم‌ترین محورهای فعالیت در ایران خودرو را افزایش تیراژ تولید، ارتقای کیفیت و توسعه سبد محصولات در راستای بهبود رضایت‌مندی مشتریان اعلام کرد. علیرضا جابئی ضمن قدردانی از تلاش‌های مهدی خطیبی و اقدامات وی در طول ۱۳ ماه حضور در سمت مدیر عاملی گروه صنعتی ایران خودرو، عنوان کرد: «تلاش خواهیم کرد تا با همکاری تمام مدیران، کارکنان و کارگران زحمتکش این مجموعه عظیم صنعتی مسیر رحمت و تلاش‌های ایشان را ادامه داده و برنامه‌های مبتنی بر پیشرفت همه‌جانبه گروه را سرعت ببخشیم و توسعه دهیم.» وی با اشاره به اهم اهداف برنامه‌های مدنظر برای گروه صنعتی ایران خودرو، اولین هدف را افزایش شمارگان تولید برشمرد و گفت: «در حال حاضر با توجه به حجم بالای تقاضا برای خرید خودرو در کشور، وظیفه داریم تا تمام تلاش خود را برای افزایش تولید به کار گیریم و در راستای تأمین نیاز بازار گام برداریم.» مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به اهمیت و جایگاه نیروهای انسانی در برنامه‌های آتی گروه صنعتی ایران خودرو، افزود: «بهبود ارتقای رضایت‌مندی کارکنان یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها در چشم‌انداز پیش رو خواهد بود و معاونت منابع انسانی شرکت نیز موظف خواهد بود تا با حفظ تمام مزايا و حقوق همکاران، نسبت به پرداخت و اقدام به موقع آن برنامه‌ریزی کنند.» وی افزایش کیفیت راه‌یگر هدف ترسیم شده دانست و اظهار کرد: «در شرایط فعلی تصویر ذهنی جامعه در خصوص کیفیت تولیدات داخلی تغییر کرده و باید با تمرکز بیشتر بر موضوعات کیفیت تفکر جامعه نسبت به صنعت خودرو را تغییر دهیم و با توجه به گلایه‌هایی که از کیفیت خودروها وجود دارد، برای رفع نقاط ضعف بکوشیم.»

توسعه سبد محصول: از مهم‌ترین اهداف دوره جدید عظیمی همچنین توسعه سبد محصول را از مهم‌ترین اهداف ترسیم‌شده طی دوره جدید مدیریتی در گروه صنعتی ایران خودرو برشمرد و صنعت خودرو را امانتی در دست مدیران کشور دانست و افزود: «صنایات از این صنعت به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین سرمایه‌های کشور و لوکوموتیو دیگر صنایع، وظیفه یکایک مدیران خواهد بود و بدون شک اگر کوچک‌ترین خدشه‌ای در روند فعالیت‌های صنعت خودرو و قطعه‌سازی وارد شود، دیگر صنایع بسیار بزرگ کشور نیز دچار مشکل خواهند شد.» وی با بیان این که برای حفظ این امانت ارزشمند نمی‌توان برنامه‌ریزی سطحی انجام داد، افزود: «ارتقای جایگاه صنعت خودرو به‌طور عام و استمرار نقش آفرینی ایران خودرو در اقتصاد و اشتغال کشور به‌صورت خاص مستلزم تلاش چندبرابری و برنامه‌ریزی دقیق و بدون حتی یک مورد اشتباه است و با وجود سرمایه‌های ارزشمند و نیروهای انسانی زنده و کارآمد از یک سو و زنجیره تأمین چابک و توانا از سوی دیگر می‌توان این اهداف بلند را محقق کرد.» مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با بیان این که پوشیدن لباس آبی ایران خودرو برای من مایه افتخار بوده و به مثابه لباس سربازی در جنگ اقتصادی است، تصریح کرد: «در راستای اعتلای هر چه پیش‌تر صنعت خودرو و گروه صنعتی ایران خودرو، پذیرای نقد منصفانه و حرفه‌ای در حوزة عملگرایی و به همراه پیشنهادهای اصلاحی تمامی ذینفعان خواهیم بود.»

نوربالا

ارتقای جایگاه صنعت خودرو به‌طور عام و استمرار نقش آفرینی ایران خودرو در اقتصاد و اشتغال کشور به‌صورت خاص مستلزم تلاش چندبرابری و برنامه‌ریزی دقیق و بدون حتی یک مورد اشتباه است و با وجود سرمایه‌های برای من مایه افتخار بوده و به مثابه لباس سربازی در جنگ اقتصادی است، تصریح کرد: «در راستای اعتلای هر چه پیش‌تر صنعت خودرو و گروه صنعتی ایران خودرو، پذیرای نقد منصفانه و حرفه‌ای در حوزة عملگرایی و به همراه پیشنهادهای اصلاحی تمامی ذینفعان خواهیم بود.»

پیگیری يك موضوع Follow up



عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی

دولت باید سیاست یکپارچه و منسجمی در صنعت خودرو داشته باشد

تغییر سیاست‌گذاری‌های دولت در حوزه خودرو و شفاف شدن و یکپارچه بودن این سیاست‌ها بسیار احساس می‌شود. تزلزل و تشتت آراء در این حوزه سبب شده است در بحث فروش، صنعت خودرو با چالش جدی مواجه شود. فروش خودرو یا چندرورش انجام می‌شود و مشتری در این بخش سردرگم است. سیاست قیمت‌گذاری دستوری نیز باعث شده است همه طرف‌ها درگیر از وضع موجود ناراضی باشند. در همین زمینه شهریار حیدری، عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود پرداخت.

رشد نرخ ارز تاثیر منفی بر تولید خودرو خواهد داشت. دولت چگونه باید از خودروسازان حمایت کند؟

باتوجه به تداوم رشد نرخ ارز در کشور و تأثیر آن بر قیمت خودرو دولت ملزم به پرداخت مابه‌التفاوت نرخ ارز با قیمت تمام‌شده خودرو است. چرا که تاوان رشد نرخ ارز را نباید تولیدکننده و مصرف‌کننده بپردازد. افزایش قیمت خودرو موجب نارضایتی مصرف‌کننده و قیمت‌گذاری دستوری نیز موجب گلایه خودروسازان و وضعیت موجود شده است. دولت باید یکپارچه برای همیشه تکلیف خود را با صنعت خودرو مشخص و در گام اول باید اقدام به بازنگری سیاست‌ها در صنعت خودرو بر اساس واقعیت‌های موجود کند و در گام بعدی زمینه‌ساز ورود و مشارکت‌های خارجی به کشور و رقابت‌پذیری در صنعت خودرو شود.

بسرای تغییر این شرایط چه اقداماتی باید انجام داد؟

بازنگری در سیاست‌گذاری‌های دولت و اعمال سیاست واحد و شفاف در صنعت خودرو الزامی است، اینکه یک روز شاهد عرضه خودرو در بورس و روز دیگر شاهد قیمت‌گذاری توسط شورای رقابت هستیم بیانگر تعدد تصمیم‌گیری و تقابل راهکارها در صنعت خودرو است که مصرف‌کننده و تولیدکننده را دچار سردرگمی و مسئولان را نسبت‌به آینده صنعت خودرو نگران کرده است. رشد نرخ ارز، قیمت‌مواد اولیه و قطعات وارداتی خودرو و بهای خودرو را افزایش داده است. قیمت‌گذاری دستوری هیچگاه در اقتصاد تأثیرگذار نبوده و در صنعت خودرو نیز کیفیت، ارتحت تأثیر قرار داده و موجب زیان‌دهی در صنعت خودرو شده است. این شرایط باید تغییر کند.

نگاه View



عضو هیات علمی دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی

واردات خودروهای دست‌دوم باید در اولویت باشد

اهمیت و قابلیت اجرایی شرط انتقال فناوری و اسقاط برای واردات خودروهای کارکرده جای بحث دارد. در شرایط تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای همچنین با وجود تیراژ نسبتاً قابل قبول خودروسازهای داخلی، افزایش قیمت این کالا و همچنین عدم تناسب آن با قدرت خرید مصرف‌کنندگان به‌منظر می‌رسد مهم‌تر از شرط انتقال تکنولوژی، دولت باید هدف اصلی را برقراری آرامش در بازار خودرو قرار دهد. شرایط فعلی بازار خودرو و افزایش قیمت این محصول به‌زیان مصرف‌کنندگان است و در این شرایط بیشتر مصرف‌کنندگان خرید خودرو کارکرده را ترجیح می‌دهند و با خودرویی که در اختیار دارند، تعمیر می‌کنند.

واردات خودروهای خارجی کارکرده که قیمت پایین‌تری دارند، می‌تواند به برقراری تعادل در بازار خودرو کمک کند و واردات نسبت به انتقال تکنولوژی در اولویت است. اولویت اصلی بر این است که وضعیت فعلی بازار اصلاح شود زیرا خرید خودرو از خودروسازان داخلی دشوار است.

خودروهای تولید داخل به لحاظ تکنولوژی لزوماً برتر از خودروهای وارداتی کارکرده نیستند، حتی اگر خودروهای وارداتی پنج‌سال ساخت باشند. به عنوان مثال، وانت‌های تولید داخل ممکن است به لحاظ موتور و سیستم انتقال قدرت، ارتقا یافته باشند اما نظیر بدنه و ترمیم این خودروها متعلق به ۴۰ سال گذشته است.

اگر خودروهای وارداتی کارکرده، مشابه خودروهای موجود در بازار باشند یعنی به‌عنوان مثال پژو ۲۰۷ وارد شود، نیازی به انتقال تکنولوژی نیست. اگر این خودروها از خانواده هیوندای، کیا، پژو، رنو و مزدا باشند که محصولات این شرکت‌ها در گذشته توسط خودروسازان داخلی به تولید می‌رسید بنابراین زیرساخت‌های تأمین خدمات پس از فروش و قطعات این خودروها در داخل فراهم است.

با واردات هر خودرویی که موجب برقراری تعادل در بازار خودرو شود، موفق هستیم اما این موضوع که هر خودرویی که وارد کشور می‌شود، انتقال فناوری از نیز صورت بگیرد، ضرورت ندارد. به‌عنوان مثال، بسیاری از کشورهای دنیا بدون اینکه دارای خودروسازی باشند، صرفاً مصرف‌کننده هستند و تنها بحث خدمات پس از فروش در این کشورها مطرح است. بر خوردراری از فناوری، بیشتر به شرکت خودروساز مربوط می‌شود و در شرایط فعلی کشور، تأثیرگذار بر بازار و ساماندهی بازار اولویت اصلی است.

برگزار شد، گفت: «بر این اساس، شخصیت‌های حقوقی عضو هیات‌مدیره ایران خودرو به‌وسیله سهامداران تعیین شدند و در نتیجه، اعضای حقیقی نمایندگان صاحب سهم حقوقی هیات‌مدیره باید مسئولیت خود را آغاز کنند.» فیض‌بخش ضمن قدردانی از تلاش‌های ۱۳ ماهه مهدی خطیبی، تأکید کرد: «آنچه در زمینه انتصابات جدید اتفاق افتاد، تنها حاصل ساز و کار قوانین بوده و موضوع دیگری در این باره مطرح نیست.» به گفته وی، خطیبی در ۱۳ ماهه گذشته تلاش‌های بسیاری کرده و دستاوردهای بسیاری نیز در این مدت کسب کرده است.» وی با اشاره به این که عظیمی سال‌هاست که در بخش‌های مختلف خودروسازی خدمت کرده است، خاطر نشان کرد: «آخرین مسئولیت ایشان در ریاست هیات‌مدیره سایپا بوده که در آن خودروسازی سال‌ها خدمت کرده و راهبردهای لازم را پشتیبانی می‌کرده است.» رئیس هیات‌مدیره ایران خودرو با اشاره به این که ایران خودرو نقش آفرین بزرگی در صنعت کشور دارد و یکی از مهم‌ترین مجموعه‌های صنعتی کشور است، گفت: «توجه ویژه‌ای که همه دستگاه‌ها نسبت به ایران خودرو دارند، از جمله بخش‌های تبلیغاتی، رسانه‌ای، اجتماعی، اقتصادی، امنیتی، پولی، مالی و... گویای این مساله است.»

ارائه گزارش اقدامات صورت گرفته به مدیر عامل جدید مهدی خطیبی، مدیر عامل سابق گروه صنعتی ایران خودرو نیز ضمن تبریک ایام مبارک ماه شعبان و خیر مقدم به اعضای جدید هیات‌مدیره، گفت: «از خداوند متعال بهترین خیرات و برکات را برای تیم جدید این مجموعه آرزو مندیم.» وی عنوان کرد: «اگر اتفاق مثبتی در ۱۳ ماه حضورم در گروه صنعتی ایران خودرو افتاد، به فضل و محبت خداوند و نتیجه تلاش، همکاری و مساعدت و دلسوزی همکارانم بوده است و هر گونه قصوری به‌ضعف اجرایی بنده‌بازی می‌گردد.» خطیبی با بیان این که در خصوص اقدامات صورت گرفته در زمینه توسعه محصول، افزایش تیراژ، کیفیت، صادرات، رضایت‌مندی کارکنان و دیگر موارد، گزارش‌های لازم را به مدیر عامل جدید ارائه خواهد کرد، اظهار کرد: «ایران خودرو امروز از منظر تمام شاخص‌های کمی و کیفی، اختلاف معنادار و مثبتی با ایران خودرو ۱۳ ماه قبل دارد که باید از این بابت خدا را شاکر باشیم.» در پایان این برنامه، از مدیر عامل سابق گروه صنعتی ایران خودرو تقدیر و قدردانی به عمل آمد. همچنین مدیر عامل جدید ایران خودرو از خط مونتاژ این خودروساز باز دید به عمل آورده است و با حضور در مزار شهید گمنام ایران خودرو، به مقام الای این شهید ادای احترام کرد.

زاپاس Spare Tire

چرا برای خرید خودرو ۱۰ هزار دلاری، ۵۰۰ میلیون پیش‌پرداخت دریافت می‌شود؟

چندبرابر قیمت تمام‌شده در اختیار مردم قرار گیرد که اشتباه است.» نماینده مردم مرودشت و پاسارگاد در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «متأسفانه هر چه می‌گوییم اما گوش شنوایی نیست. خودرو ۱۰ هزار دلاری که با ارز نیما می‌وارد شده است، دوستان بالغ‌بر یک میلیارد دلار پول برای این موضوع گذاشته‌اند، حتی گفتند تعرفه واردات نیز بین ۲ تا ۶ درصد در نظر گرفته شده است. با دلار ۳۰ تومانی



در حوزه واردات خودرو اشتباه است، با عرضه محدودی که انجام می‌دهیم، می‌خواهیم رضایت عمومی را به دست آوریم؛ در حالی که این اتفاق نخواهد افتاد این اقدام منجر به انحصار ویژه‌خواری خواهد شد.» وی در ادامه اظهار کرد: «در حوزه خودروهای وارداتی نیز باین تعداد خودرویی که وارد شده است، اگر باز به این سمت و سو برویم، مسیر اشتباه رفته‌ایم. قرار است این خودروها در بورس کالا با

یک عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوهرادر مجلس تأکید کرد: «خودرو ۱۰ هزار دلاری که با ارز ۳۰ هزار تومانی وارد شده است با احتساب تعرفه ۳۰ درصدی حدود ۴۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود، پس چرا مردم برای ثبت‌نام باید ۵۰۰ میلیون در حساب خود بلوکه کنند؟» جلال رشیدی کوچی با اشاره به شرایط پیش‌بینی شده پیش‌فروش خودروهای وارداتی بیان کرد: «چنین اقداماتی

زاپاس Spare Tire



شورولت «تریل بلیزر» با چاشنی کروم کاری بیشتر



شورولت فیس لیفت کراس اوور کوچک تریل بلیزر را با تغییراتی در ظاهر به همراه نمایشگرهای بزرگ تر و داشبورد جدید در داخل معرفی کرده است. شورولت تریل بلیزر برای مدل ۲۰۲۴ فیس لیفتی را تجربه کرده است که تغییرات ظریفی را در طراحی بیرونی و همین طور نمایشگر بزرگ تری در داخل را به همراه دارد. در جلوی خودرو دی لایتها با یک تر ششده و نمای جذاب تری به دماغه خودرو و بخشیده است. در اینجا جلو پنجره همچنان به دو قسمت تقسیم شده اما بخش بالایی حالا بسیار باریک تر شده و لوگو شورولت روی نوار میانی منتقل شده است. این طراحی جلو پنجره مشابه چیزی است

که قبلا در مدل های بزرگ تر بلیزر و ترکس دیدیم. زیر کاپوت تریل بلیزر اما تغییری صورت نگرفته و هنوز هم با پیشرفته های سه سیلندر توربوشارژ ۱.۲ لیتری و ۱.۳ لیتری ارائه می شود که به ترتیب ۱۳۷ اسب بخار و ۱۵۵ اسب بخار قدرت دارند. پیشترانه ۱.۲ لیتری فقط به صورت محرک جلو ارائه می شود اما برای موتور قوی تر امکان سفارش سامانه چهار چرخ محرک هم وجود خواهد داشت. انتقال نیروی هر دو موتور هم توسط یک گیربکس CVT انجام می گیرد به جز نسخه ۱.۳ لیتری چهار چرخ محرک که به گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک مجهز است. قیمت شورولت تریل بلیزر مدل ۲۰۲۴ از ۲۴.۳۹۵ دلار آغاز می شود.

گزارش Report

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بافزایش بیش از ۲۸ هزار واحدی شاخص کل رقم خورد

رشد دوباره بورس!

روز گذشته و در جریان دادوستدهای بازار سهام، شاخص کل بورس بیش از ۲۹ هزار واحد افزایش یافت و تا رقم یک میلیون و ۸۳۸ هزار واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار هم وزن نیز با افزایش ۴۳۴۳ واحدی در رقم ۵۳۸ هزار و ۸۰۳ واحد ایستاد. در این بازار ۶۶۹ هزار معامله به ارزش ۹۶ هزار و ۳۲۵ میلیارد ریال انجام شد. همچنین روز سه شنبه نماهای معدنی و صنعتی گل گهر، معدنی و صنعتی چادرملو و صنایع پتروشیمی خلیج فارس نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت بر شاخص کل

بورس گذاشتند.

از سوی دیگر دیروز شاخص فرابورس با ۳۲۸ واحد افزایش و ارد کانال ۲۳ هزار واحد شد و رقم ۲۳ هزار و ۴۳ واحد را ثبت کرد. در این بازار ۳۶۸ هزار معامله انجام شد که ۳۵۵ هزار و ۲۳۴ میلیارد ریال ارزش داشت. همچنین نمادهای سرمایه گذاری صبا تامین، پتروشیمی زاگرس و آهن و فولاد غدیر ایرانیان نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت را بر شاخص فرابورس گذاشتند.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۳,۱۹۲	-۱.۰۲	▼
سایپا	۲,۳۱۱	-۱.۹۹	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۴,۲۹۳	-۳.۴۲	▼
زامیاد	۴,۷۵۵	۲.۷۹	▲
ایران خودرو دیزل	۳,۸۵۸	-۲.۷۷	▼
گروه بهمن	۱,۹۸۲	-۲.۲۲	▼
سایپا دیزل	۱۷,۸۴۰	۰	-
نیرو محرکه	۶,۳۶۰	۰.۴۷	▲
قطعات اتومبیل ایران	۴,۶۱۸	-۰.۶۷	▼
مهر کام پارس	۲,۶۱۳	۱.۴۴	▲
ایرکاپارت صنعت	۳,۴۴۴	۰	-
سرمایه گذاری رنا	۶,۶۸۰	-۳.۸۸	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۳,۵۹۰	-۳.۹۶	▼
کرمان خودرو	۳,۹۰۰	۱.۳	▲
سایپا آذین	۲,۵۲۱	-۰.۱۶	▼
فنتساز زر	۴,۹۳۵	-۲.۶۲	▼
رادیاتور ایران	۵,۶۴۰	-۲.۰۸	▼
محورسازان ایران خودرو	۱۹,۷۵۰	-۲.۲۳	▼
بنیان دیزل	۹,۷۸۰	-۴.۹۶	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۶,۰۱۰	-۱.۹	▼
رینگ سازی مشهد	۳۰,۱۸۰	۲.۴۱	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۳,۹۸۶	-۲.۲۸	▼
مهندسی صنعتی روان فن آور	۲۱,۴۰۰	۱.۱۸	▲
فنتساز خاور	۱۱,۴۱۰	-۲.۰۶	▼
بهمن دیزل	۶,۶۰۰	-۱.۰۵	▼
سازه پوش	۱۷,۷۷۰	-۰.۷۳	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۷,۰۷۰	۳.۸۲	▲
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۳,۸۱۹	۲.۶۱	▲
صنایع ریخته گری ایران	۱۳,۶۸۰	-۲.۹۱	▼
کمک فترا ایندیمین	۲۰,۵۸۰	-۲.۴۶	▼
چرخشگر	۱۸,۶۳۰	-۲.۳۱	▼
تولید محور خودرو	۴,۲۰۰	۰.۰۲	▲
لنت ترمز ایران	۲۹,۷۳۰	-۱.۲۹	▼
مالیبل سایپا	۳۳,۴۰۰	۱.۸۲	▲
لیزینگ رایان سایپا	۱,۴۸۰	-۱.۳۳	▼
بهمن لیزینگ	۲,۹۱۲	۲.۳۵	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۴,۳۴۴	-۲.۲۷	▼
لیزینگ آریا دانا	۳۳,۸۰۰	-۰.۲۱	▼
لیزینگ رازی	۳۲,۳۰۰	۲.۸۷	▲
لیزینگ ایرانیان	۳,۸۵۴	-۰.۳۴	▼
لیزینگ پارسین	۴,۱۷۵	۰.۷۲	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۳,۶۸۷	۶.۹۹	▲
لیزینگ ایران و شرق	۳,۵۴۵	۳.۵۳	▲
واسپاری ملت	۴,۲۲۳	۲.۵	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۴۱۰	۲۰.۸	▲
لیزینگ کار آفرین	۸,۳۶۰	-۰.۱۲	▼
ریل پرداز نوافرین	۳,۷۷۱	۳.۹۴	▲
حمل و نقل خلیج فارس	۱۲,۰۱۰	۱.۱۸	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۲۹,۵۹۰	-۰.۵۴	▼
ریل پرداز سیر	۲,۷۵۲	-۱.۴۳	▼
تایدواتر خاورمیانه	۵,۶۱۰	۰.۷۲	▲
آسیا سیرارس	۸,۶۷۰	۲.۲	▲
توکار ریل	۱۰,۶۱۰	۰	-

مقایسه VS

«گروه صنعتی نیرو محرکه» در مقابل شرکت فرانسوی «Faurecia»

۶۳۶ تومان قیمت هر سهم

۱,۳ میلیون تومان قیمت هر سهم

امار معامله TRADE

میزان ارزش سهام: ۱,۲۱۱ میلیارد تومان

میزان معامله سهام: ۳,۱ میلیارد سهم

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز دوشنبه هشتم اسفند بالغ بر ۱,۸۵۴ میلیارد تومان و ۵,۶ میلیارد سهم شد.

نامک نیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه سامان	۱۰,۳۳۰	-۰.۷۸
بیمه دانا	۳,۱۴۲	۴.۱۲
بیمه اواپارس	۲,۰۲۱	-۰.۲
بیمه پاسارگاد	۲۰,۱۸۰	-۰.۸۵
بیمه مهین	۲,۴۶۳	۱.۵۷
بیمه الیز	۲,۳۸۰	۲.۵۴
بیمه رازی	۱,۳۱۲	-۲.۸۱
بیمه دی	۳,۳۲۹	-۰.۳۵
بیمه نوین	۱,۳۳۱	-۱.۶۸
بیمه ملت	۱,۲۹۷	-۱.۶۹
بیمه آسیا	۱,۵۷۸	-۰.۷۵
بیمه اتکایی امین	۵,۲۱۰	-۰.۱۹
بیمه حافظ	۲,۳۲۹	۱.۶۸
بیمه تجارت نو	۳,۶۱۵	-۱.۰۹
بیمه حکمت صبا	۲,۱۴۷	-۱.۳۳
بیمه اتکایی ایرانیان	۶,۷۴۰	-۰.۳
بیمه پارسین	۳,۳۶۹	-۱.۰۱
بیمه معلم	۱,۷۴۰	-۱.۸۱
بیمه اتکایی سامان	۳,۲۲۶	-۰.۲۹
بیمه تعاون	۱,۶۱۴	-۱.۷۷
بیمه ما	۳,۱۶۰	-۲.۳۵
بیمه خاورمیانه	۲,۳۳۸	۱.۴۱
بیمه آرمان	۶,۳۱۰	۱.۷۷
بیمه کوثر	۳,۹۷۶	۰
بیمه باران	۳,۲۷۵	۰.۳

رشد اندک قیمت سهام شرکت های بیمه ای در بازار سرمایه

بررسی معاملات روز گذشته نمادهای شرکت های بیمه ای در بازار سرمایه حاکی از آن است که، قیمت سهام بیمه های بوری و فرابورسی با تغییرات اندکی روبه رو بوده است. بر این اساس روز سه شنبه بیشترین افت قیمت سهام بیمه ای حاضر در بورس به نماد بیمه ما با کاهش ۳.۲۵ درصدی اختصاص یافت و کمترین افت هم به نماد بیمه آسیا با کاهش ۰.۷۵ درصد رسید. از سوی دیگر بیشترین افت قیمت سهام بیمه ای حاضر در فرابورس به نماد بیمه رازی با کاهش ۲.۸۱ درصدی اختصاص یافت و کمترین افت نیز به نماد بیمه کار آفرین با کاهش ۰.۰۸ درصد رسید. همچنین بیشترین رشد قیمت سهام بیمه ای حاضر در بورس به نماد بیمه دانا با افزایش ۴.۱۱ درصد اختصاص یافت و کمترین رشد هم نصیب نماد بیمه اتکایی امین با افزایش ۰.۱۹ درصدی شد. دست آخر نیز بیشترین رشد قیمت سهام بیمه ای حاضر در فرابورس به نماد بیمه آرمان با افزایش ۱.۷۷ درصدی اختصاص یافت و کمترین رشد هم به نماد بیمه باران با افزایش ۰.۳ درصد رسید.

طی روز گذشته از ۲۴ شرکت بیمه فعال در بورس و فرابورس نماد ۱۳ شرکت فرمز پوش و نماد ۱۱ شرکت سبز پوش شدند.

کدال نگر

● «بانک صادرات» ایران اعلام کرد با عنایت به آگهی مزایده منتشره برای واگذاری سهام شرکت «ایران خودرو» در ۷ اسفندماه به استحضار می رساند مزایده مذکور برگزار شد و سهام به مزایده گذاشته شده فاقد متقاضی خرید بوده است.

● بر اساس اعلام «ایرکاپارت صنعت» با تعدیل قیمت های جدید فروش شرکت سسایکو، نرخ مجموعه های واتر پمپ و اوپل مازول به طور میانگین حدود ۱۱ درصد افزایش داشته، در نتیجه از این بابت معادل ۱۰۳ میلیارد ریال تا پایان بهمن ماه تعدیل افزایش نرخ فروش محاسبه و ثبت و در فعالیت ماهانه بهمن ماه نمود «خاکر» منعکس شده است.

● «سرمایه گذاری گروه صنعتی رنا» در نظر دارد یک دستگاه ساختمان متعلق به خود را به صورت نقدی از طریق برگزاری تشریفات مزایده عمومی واگذار کند.

نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «خمتور»

نمودار تحلیلی تکنیکالی «خمتور» نشان دهنده آن است که نماد «خمتور» بعد از لمس قله قیمتی خود در ۹۹ در قیمت ۲,۸۶۳ تومان، یک اصلاح قیمتی و دو افزایش سرمایه را تجربه کرده و در حال حاضر نیز باتوجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل معامله می شود.

بورس کالا

به گفته رئیس سازمان بورس وقتی هیات پذیرش عرضه کالایی را در بورس مصوب می کند، دیگر کسی نمی تواند آن کالا را از بورس خارج کند، مگر آنکه عرضه کننده درخواست خروج از بورس را بدهد یا دیگر آن کالا را عرضه نکند که این مساله موضوعی جدا است. مجید عشقی افزود: «باتوجه به قوانین، کالای پذیرفته شده در بورس از سایر مقررات پیروی نمی کند و مطابق مقررات بازار سرمایه درباره آن تصمیم گیری می شود.» وی گفت: «باتوجه به این قوانین و مقررات، از ابتدا نظر ما این بود که ورود شورای رقابت به کالاهای انحصاری که تشخیص می دهد، مغایر تی وجود ندارد.» رئیس سازمان بورس ادامه داد: «کالاهای دیگری هم داریم که سال های گذشته توسط شورای رقابت انحصاری تشخیص داده شدند اما باتوجه به دستورالعمل شورای رقابت، این کالاها در بورس کالا در حال معامله هستند؛ در این زمینه شورای رقابت یک سری ملاحظات داشت که عرضه کننده آنها را در عرضه رعایت کردند و این کالا چند سال است که عرضه می شوند.»

افزایش فروش

۱۵,۰۰۰ میلیارد تومان

«زامیاد» در ۱۱ ماهه اخیر بیش از ۱۵ هزار میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که بار شد ۱۵۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته روبه رو بوده، البته نماد «خزامیا» در مدت مشابه سال قبل درآمد ۶,۰۹۸ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

رشد فروش

۱۵۹%

«تولیدمحور خودرو» در ۱۱ ماهه سال جاری بیش از ۲,۳۲۹ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که بار شد ۱۵۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته روبه رو بوده، البته درآمد نماد «خمتور» در مدت مشابه سال قبل بالغ بر ۷۸۹ میلیارد تومان بوده است.

افزایش درآمد

رادیاتور ایران

«رادیاتور ایران» در مدت ۱۱ ماهه امسال بیش از ۱,۲۸۳ میلیارد تومان درآمد کسب کرده که با افزایش ۴۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته روبه رو شده، البته نماد درآمد نماد «ختور» در مدت مشابه سال گذشته بالغ بر ۸۶۲ میلیارد تومان بوده است.

درآمد ۱۱ ماهه

«سایپا شیشه» در ۱۱ ماهه اخیر بیش از ۳۴۶ میلیارد تومان درآمد به دست آورده که با افزایش ۰۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته روبه رو شده، البته درآمد نماد «کسپا» در مدت مشابه سال گذشته ۱۳۷ میلیارد تومان بوده است.



نیو تون قدرت دارد. در طرف دیگر پیشترانه برقی قرار دارد که قدرت و گشتاور آن به ۱۵۰ اسب بخار و ۴۴۰ نیوتون متر می رسد. قدرت ترکیبی مجموعه مورد بحث به ۱۵۰ اسب بخار و گشتاور آن به ۷۵۰ نیوتون متر خواهد رسید که همان مشخصات مرسدس بنز S580e استاندارد خواهد بود. زرمین ها می گویند میباخ S580e ظرف ۵.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن نیز ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است. البته در حالت برقی سقف سرعت خودرو تنها ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود. در آینده و قبل از عرضه S580e به بازار اطلاعاتی همچون قیمت آن نیز منتشر خواهد شد.

مرسدس میباخ از خودرو جدید S580e به عنوان نخستین محصول پلاگین-هیبرید خود رونمایی کرد. S580e به صورت ترکیبی ۵۱۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. زرمین ها قبلاً نسخه استاندارد سدان مورد بحث را در سال ۲۰۲۰ معرفی کرده بودند و حالا S580e به عنوان نسخه ای لوکس و متعلق به برند میباخ عرضه اندام می کند. نخستین کشوری که پذیرای سدان پلاگین-هیبرید مورد بحث خواهد شد چین است و پس از آن نوبت به تایلند، اروپا و دیگر بازارها خواهد رسید. در قلب مرسدس-میباخ S580e پیشترانه ۶ سیلندر ۳ لیتری خطی مرسدس قرار دارد. این نیروگاه آهنین ۳۶۷ اسب بخار قدرت و ۵۰۰



میباخ باتوان ۵۱۰ اسب بخاری هیبرید می شود

معرفی رسمی ظاهر جدید هیوندای i10



طی هفته گذشته، عکاسان یک نمونه اولیه از هیوندای i10 به روز شده را مشاهده کردند و اکنون این هاچ بک به شکل کامل و رسمی معرفی می شود. بر اساس استانداردهای صنعت خودرو فیس لیفت در اواسط چرخه تغییرات سنگینی در استایل و تجهیزات ایجاد نمی کنند؛ اما برخی تغییرات وجود دارد که ارزش صحبت کردن را دارد. به طور استاندارد، مینی هاچ مجهز به کلاستر LCD ۴.۲ اینچی و پورت USB نوع C در جلو و عقب است. یک صفحه نمایش ۸ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در داشبورد جای مرکزی دارد و سیستم ناوبری، اتصال بی سیم اپل کارپلسی و اندروید اتو و به روزرسانی های نرم افزاری را ارائه می دهد. در بخش ایمنی، هیوندای دستیار جلوگیری از برخورد رو به جلوراً ساخته که قادر به تشخیص دو چرخه سواران است؛ در حالی که هشدار جدیدی برای سر نشینان عقب وجود دارد که به راننده یادآوری می کند در عقب باز شده است. در مورد تغییرات مکانیکی صحبتی مطرح نیست که احتمالاً این معنی است که i10 همچنان با موتور یک لیتری یا ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر در اروپا عرضه خواهد شد. این خودرو ساز می گوید در آوریل سال جاری، هاچ از قطعه A در خطوط تولید کارخانه از میت خود در ترکیه بر خوردار خواهد شد.

طی هفته گذشته، عکاسان یک نمونه اولیه از هیوندای i10 به روز شده را مشاهده کردند و اکنون این هاچ بک به شکل کامل و رسمی معرفی می شود. بر اساس استانداردهای صنعت خودرو فیس لیفت در اواسط چرخه تغییرات سنگینی در استایل و تجهیزات ایجاد نمی کنند؛ اما برخی تغییرات وجود دارد که ارزش صحبت کردن را دارد. به طور استاندارد، مینی هاچ مجهز به کلاستر LCD ۴.۲ اینچی و پورت USB نوع C در جلو و عقب است. یک صفحه نمایش ۸ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در داشبورد جای مرکزی دارد و سیستم ناوبری، اتصال بی سیم اپل کارپلسی و اندروید اتو و به روزرسانی های نرم افزاری را ارائه می دهد. در بخش ایمنی، هیوندای دستیار جلوگیری از برخورد رو به جلوراً ساخته که قادر به تشخیص دو چرخه سواران است؛ در حالی که هشدار جدیدی برای سر نشینان عقب وجود دارد که به راننده یادآوری می کند در عقب باز شده است. در مورد تغییرات مکانیکی صحبتی مطرح نیست که احتمالاً این معنی است که i10 همچنان با موتور یک لیتری یا ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر در اروپا عرضه خواهد شد. این خودرو ساز می گوید در آوریل سال جاری، هاچ از قطعه A در خطوط تولید کارخانه از میت خود در ترکیه بر خوردار خواهد شد.

مودنا؛ نام احتمالی محصول خودرویی شیائومی



بررسی ها نشان می دهد شیائومی علامت تجاری جدیدی را ثبت کرده است که احتمالاً به نخستین خودرو این شرکت ارتباط دارد. آن طور که گیزموجاپینا می نویسد، شیائومی چند علامت تجاری تحت عنوان مودنا «Modena» ثبت کرده است. در توضیحات این علامت های تجاری به مواردی مثل وسیله نقلیه و ابزار های علمی اشاره شده است. شایعه های تایید نشده می گویند شیائومی مشغول کار روی یک خودرو سدان فست بک است که در دو مدل مختلف روانه بازار می شود. همچنین برخی از افشاگران ادعا می کنند دومین خودرو شیائومی با کد نام Lemans در سال ۲۰۲۵ از راه می رسد. تیم تحقیق و توسعه خودرو مودنا بیش از ۲ هزار و ۳۰۰ عضو دارد و شیائومی سرمایه گذاری زیادی روی این خودرو نخستین خودرو شیائومی در سال ۲۰۲۴ به تولید انبوه می رسد. لی جون، مدیر عامل شیائومی سال گذشته تأیید کرد که نمونه آزمایشی خودرو این شرکت از خط تولید خارج شده و در حال گذراندن آزمون های مختلف است. چون گفت آزمون های زمستانی خودرو شیائومی در اواخر سال ۲۰۲۲ انجام خواهد شد. شیائومی به دنبال احداث کارخانه خودرو سازی بزرگی است که سالانه ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید کند.

محبوبیت قد بلندها در بازار جهانی به چالش کشیده شد

عرضه بر شاسی بلندها هم تنگ می شود



اندونزی، ترکیه، مالزی، ویتنام، آفریقای جنوبی، تایلند و فیلیپین مشاهده شده است. از طرفی، درخواست برای این خودروها در ایالات متحده (دومین بازار بزرگ جهان) ۷ درصد کاهش یافت.

در کشور چین نیز درخواست برای شاسی بلندها ۲ درصد افت پیدا کرد و به ۱۰.۴ میلیون دستگاه رسید. رشد سریع این خودروها می تواند توسط قوانین سختگیرانه مربوط به آلودگی و وزن تهدید شود. البته خودروهای شاسی بلند به میزان قابل توجهی از نظر آلودگی بهبود یافته اند؛ اما از آن جایی که به طور کلی خودروهای سنگینی محسوب می شوند، به موتورهای حجیم تری نیاز دارند.

طبق اطلاعات و داده های آلودگی JATO، تمام خودروهای شاسی بلند، به جز لوکس ها، در اروپا و بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱، با کاهش میانگین آلودگی مواجهه بوده اند. البته باید توجه داشت که آن ها به طور میانگین ۱۰۷.۹ گرم در کیلومتر CO2 تولید می کنند که نسبت به خودروهای شهری، مدل های کوچک، کامپکت و حتی اجرایی، بالاتر است. این خودروها به ترتیب ۷۶.۹،



تربیدی در آن نیست که در سال های اخیر، محبوبیت خودروهای شاسی بلند مقدار قابل توجهی افزایش یافته است. امروزه این خودروها اولویت اول بسیاری از کسانی هستند که قصد خرید خودرو را دارند. با توجه به انواع مختلفی از خودروهای شاسی بلند که وارد بازار شده اند، انتخاب خودرو مناسب فرد و خانواده کمی سخت شده است. اغلب این تفاوتها مربوط به اندازه و شاسی خودروهاست. قطعاً مهم ترین دلیل توانایی مقابله صنعت خودرو با بحران های چند سال اخیر، شاسی بلندها هستند. شاسی بلندها به محبوب ترین خودروها در سراسر جهان تبدیل شده اند. آن ها از خودروهای الکتریکی و پیکاپا نیز محبوب تر هستند. حال سوال این است که آیا این خودروها تا ابد محبوب می مانند یا تهدیداتی متوجه آن ها است؟

وقتی اعداد با ما سخن می گویند

شاسی بلندها در سال ۲۰۲۱ به طور تقریبی ۴۲ درصد کل فروش جهانی خودروهای جدید (به جز مدل های تجاری سبک) را به خود اختصاص دادند. مصرف کنندگان در سراسر جهان تقریباً ۳۱.۹ میلیون دستگاه شاسی بلند خریداری کرده اند که نسبت به سال ۲۰۲۰، رشد ۱۳ درصدی را نشان می دهد.

این میزان رشد، عدد شگفت انگیزی محسوب می شود. سایر خودروها از کلاس F، A، B، یک در صد و پیکاپاها ۳ درصد رشد داشته اند. دلایل رشد فروش شاسی بلندها کاملاً مشخص شده است؛ ارائه محصولات گسترده، شامل کراس اوورهای کوچک (A) تا شاسی بلندهای لوکس (F) با انواع پیشترانه های احتراق داخلی و الکتریکی. در سال گذشته، داده های اولیه نشان می دهد شاسی بلندها ۴۵ تا ۴۶ درصد فروش خودروهای سواری را به خود اختصاص داده اند. افزایش چشمگیر فروش این خودروها در کشورهایی مانند هند، آلمان، بریتانیا، مکزیک،

خبر News

سدان برقی لوتوس در چالش میدانی

به نظر می رسد شرکت لوتوس پس از معرفی سوپراسپرت برقی اوایا، اسپرت موتور-وسط امیرا و کراس اوور برقی الترا، قصد دارد یک سدان برقی را هم در آینده نزدیک معرفی کند. این خودرو که فعلاً با نام موقت تایپ ۱۳۳ شناخته می شود، اخیراً برای آزمایشات فنی به شمال سوئد رفته و در همان جا به دام عکاسان افتاده است. نخستین نکته جالب توجه در ظاهر سدان برقی لوتوس، روکش استتاری زرد و مشکی آن است که با عدد ۷۵، به هفتاد و پنجمین سالگرد تولد لوتوس اشاره دارد. یکی از تصاویر هم سدان برقی لوتوس را روی یک خودروبر نشان می دهد که احتمالاً برای نجات این خودرو و به آن محل آمده است. برخلاف دو سدان برقی مطرح یعنی پورشه تایکان و



آئودی e-Tron GT، سدان برقی لوتوس با فرم لیفت بک طراحی شده است. ضمن این که شیب سقف آن هم می تواند به کاهش ضربه درگ و افزایش شعاع حرکتی منجر شود. ابعاد ترمزها بسیار بزرگ به نظر می رسد؛ در حالی که در گاه شارژ که روی گلگیر جلو سمت چپ قرار گرفته، از نمونه موجود در لوتوس الترا کوچک تر است. به نظر می رسد نمای جلوی تایپ ۱۳۳ بسیار به الترا شبیه باشد. همچنین دستگیره مخفی شونده درها و دوربین های جانبی هم مستقیماً از مدل شاسی بلند به این خودرو منتقل شده است. در نمای عقب هم می توان چراغ سرتاسری LED و لیدار روی سقف را تشخیص داد. در برخی زوایا، وجود صندلی های ریکارو و میله های حفاظتی در کابین قابل تشخیص است که البته در نسخه تولیدی، حذف خواهد شد. به لطف پلت فرم برقی لوتوس که فاصله محوری ۳۰۱۹ متر را برای لوتوس الترا بهارمغان آورده، انتظار می رود در کابین تایپ ۱۳۳ هم فضای جادار مواجه باشیم. مخصوصاً که این سدان برقی در مقایسه با مدل شاسی بلند، مطمئناً وزن کمتری دارد. انتظار می رود سدان برقی لوتوس با حرف E در ابتدای نام خود، پس از رونمایی در اواخر سال ۲۰۲۳، از سال ۲۰۲۴ وارد بازار شود.

بررسی تقاضا برای شاسی بلندها افراد زیادی با افزایش اعضای خانواده ترجیح می دهند خودرو خود را با یک مدل شاسی بلند جادار تعویض کنند تا از این طریق به آسودگی کامل حین سفر برسند.

بسیاری از جوانان امروز و دپروز، علاقه مند به داشتن خودرو شاسی بلند هستند تا با آن به سفرهای آفرود بروند یا در خیابان های شهرها و جاده ها رانندگی کرده و سفر بروند. بسیاری از افراد هم با افزایش تعداد اعضای خانواده ترجیح می دهند خودرو جاداری از نوع شاسی بلند یا کراس اوور از برلینس شاسی بلند گرفته تا لندکروز داشته باشند.

اما پیش از خرید شاسی بلند مورد علاقه خود باید بدانید که اساساً به چه منظوری این کلاس خودرو را می خواهید انتخاب کنید و به نکاتی درباره آن توجه داشته باشید. در آخر به خاطر داشته باشید که به طور کلی خودروهای شاسی بلند ایرودینامیک خوبی در مقایسه با سایر مدل های سواری ندارند و سوخت بیشتری مصرف می کنند.

بنابراین اگر اهل سفرهای آفرود نیستید و تنها شاسی بلند برای تردد در داخل شهر و تعداد محدودی سفر با جاده های هموار می خواهید، شاسی بلند ۴ سیلندر گزینه بهتری برای شماست تا شاسی بلندهای ۶ یا ۸ سیلندر.

یکی از تهدیدات جدی برای تقاضای خودروهای شاسی بلند، مالیات آن است که به سودآوری خودرو سازان آسیب می زند. علاوه بر این شاسی بلندها به سرمایه گذاری بالای خودرو سازان نیاز دارند تا از موتورهای احتراقی به الکتریکی برسند

نخستین تصاویر از دومین محصول مرتفع اسمارت

مسئولیت ساخت و توسعه فناوری آن بر عهده جیلی است. اسمارت #3 در طراحی از سطح ایرودینامیکی بالایی برخوردار است و طراحی بیرونی آن شباهت زیادی با اسمارت #1 دارد؛ با این تفاوت که اسمارت هشتگ ۳ یک شاسی بلند کوپه با ظاهری اسپرت تر است. ابعاد دقیق اسمارت #3 بر اساس اطلاعات منتشر شده در طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱۸۴۴.۴۴۰ و ۱۵۵۶ میلی متر با فاصله بین دو محور ۲۷۸۵ میلی متر است و می تواند تا ۱۶۰۰ کیلوگرم وزن را بکشد. بر اساس ابعاد اعلامی، طول اسمارت #3 تقریباً ۱۳۰ میلی متر بیشتر از اسمارت #1 است. اسمارت هشتگ ۳ با دو پیشترانه مختلف راهی بازار می شود؛ نسخه RWD با یک موتور الکتریکی تک با قدرت ۲۷۲ اسب بخار و نسخه 4WD نیز با دو موتور الکتریکی تک با قدرت ترکیبی ۴۲۸ اسب بخار عرضه خواهد شد.

قرار است طراحی محصولات مشترک طراحی شده توسط جیلی با اخذ اعتبار از مرسدس بنز به سمت سگمنت های جذاب تری همچون کراس اوور کوپه برود و البته در این میان کامپکت با جمع و جور بودن این برند نیز حفظ خواهد شد. پس از اسمارت #1 حالا تصاویری از یک خودرو به شدت استراتژیک نشان از تست و بررسی اسمارت #3 در چین دارد. اسمارت که محصول مشترک مرسدس بنز و جیلی است، تا پیش از این با خودروهای کوچک خود مشهور بود؛ اما با استقبال از خودروهای کراس اوور و شاسی بلند، اسمارت نیز به فکر تولید خودرو در این سگمنت افتاد. تصاویر ثبت شده از اسمارت #3 نشان می دهد جدیدترین خودرو اسمارت یک شاسی بلند کوپه است. محصولات اسمارت حاصل مشارکت جیلی و بنز است و طراحی خودرو بر عهده بنز و





نسل آینده توپوتا سوپر ابرقی می شود



مورد بحث را مجله بست کار این منتشر کرده است. آن‌ها می‌گویند آخرین نسخه درون سوز سوپر ابرقی می‌تواند قدرت ۵۴۲ اسب بخار داشته باشد که نسبت به خروجی ۲۸۲ اسب بخار پیش‌تر ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد. چنین قدرتی را در باهام ۳ CSL و M4 دیده‌ایم. احتمال دارد آخرین نسخه پر فورمنس و بنزینی سوپرا به جای نام GRM از GRM استفاده کند که مخفف عبارت «گاز و ریسینگ» است. تون شده توسط استاد نوربرگ ریگ» است و تنها برای داغ ترین محصولات GR به کار می‌رود.

بر اساس جدیدترین اخبار منتشر شده، ششمین نسل توپوتا سوپرا با قوای محرکه برقی تولید خواهد شد و آخرین نسخه سوپرای فعلی با پیش‌ترانه بنزینی بر قدرت که ۵۴۲ اسب بخار قدرت دارد، در دسترس قرار خواهد گرفت تا زمانی‌ها وداع باشکوهی با محصول اسپرت خود داشته باشند. برخی رسانه‌ها مدعی شده‌اند نسل آینده سوپرا به عنوان یک محصول اسپرت و برقی تولید خواهد شد؛ اما قبل از این که چنین اتفاقی رخ دهد، زاپانی‌ها نسخه پر فورمنس و گیراتری را برای خداحافظی باشکوه با این خودرو تولید خواهند کرد. شایعات

برقی EV

تیونینگ تسلا مدل Y



ایر مشر آلمان، تیونر باتجربه اما گمنامی است که تلاش زیادی کرده تا چهره مدل Y را بیش از پیش اسپرت و متمایز کند. ممکن است تسلا مدل Y به‌دید برخی از طرفداران تسلا آن طور که باید، اسپرت و جذاب

نباشد. یک تیونر آلمانی این مساله را در ک کرده و دستی بر سر این خودرو برقی آمریکایی کشیده است. یکی از مهم‌ترین تغییرات ایجاد شده در مدل Y، سپر جلوی آن به‌شمار می‌رود که با فرورفتگی خاص خود چهره تازه‌ای به خودرو بخشیده است. یک ورودی هوا و یک جلو پنجره با طراحی رادیاتور و شبکه تار عنکبوتی هم به‌چهره خودرو افزوده شده است. این آلمان‌ها روی هم‌رفته چهره این تسلا را از مدل‌های استاندارد آن مجزا می‌کند. در نمای جانبی هم شاهد استفاده از گلگیر تازه‌ای هستیم که سبب کمرافق دیده شدن مدل Y شده و برای هماهنگی بیشتر با جلو پنجره به رنگ سیاه و نوار سرخ رنگ به‌همراه لوگوی تیونر مزین شده است. ایر مشر در ادامه تصمیم گرفته است بخش پشتی را هم با یک اسپویلر کوچک مطابق با رنگ آمیزی سایر قسمت‌ها به‌خودرود اضافه کند.

حراجی Sales

فراری ۱۱ میلیون دلاری!



ظاهرا یکی از نمونه‌های خاص فراری 250GT LWB کالیفرنیا قرار است در حراجی آینده مجموعه RMSotheby's با قیمت نجومی به‌فروش برسد و بار دیگر به‌دنیا یادآوری کند که جایگاه فراری در دنیای خودروهای

کلاسیک تا چه اندازه بالاتر از سایر خودروسازان جهان است. این خودرو کمیاب که به‌رنگ سرخ خاص مزین شده، دقیقا یک هفته دیگر حراج می‌شود. حراجی مورد نظر، این نمونه قابل مزاییده را یکی از راحت‌ترین و خاص‌ترین نمونه‌های ۲۵۰ کالیفرنیا اسپایدر معرفی می‌کند و می‌گوید به‌صورت استاندارد به‌موتور کامپتیشن فراری مجهز شده است. همچنین در سال ۲۰۱۲، متخصصان بازسازی و نوسازی خود فراری این خودرو را بازسازی کرده‌اند. این که افتخارات یک خودرو در رویدادهای لوکس و خاص چقدر روی قیمت آن تاثیر گذار هستند، نامعلوم است؛ اما مسلما تاثیر مثبتی روی کلکسیون‌داران دارد. قیمت شروع این حراجی برای این نمونه خاص از فراری 250GT LWB کالیفرنیا تا ۹ تا ۱۱ میلیون دلار تعیین شده که رقمی نجومی برابر چند دستگاه ابر خودرو و جدید است.

محصول Product

طرح گرافیکی از شاسی بلند مک‌لارن



یکی از طراحان خوش ذوق دنیای خودرو رندر یا طرحی دیجیتالی از شاسی بلند مک‌لارن با عناصر بدنه برگرفته از ابر خودروهای این برند را منتشر کرده است. چندین سال است که نظر مک‌لارن درباره تولید یا

عدم تولید یک شاسی بلند مدام تغییر می‌کند. مدیر عامل جدید برند بریتانیایی یاد شده اذعان می‌کند که شاسی بلندها را دوست دارد و این خودروها بازار بسیار مهمی را تشکیل می‌دهند. البته در صورتی که مک‌لارن دست به تولید یک شاسی بلند بزند، نخستین باری نخواهد بود که چنین کاری در صنعت خودرو انجام می‌شود؛ زیرا قبلا نیز کمپانی‌هایی همچون لامبورگینی و فراری وارد بازار پرسود شاسی بلندسازی شده‌اند. البته مک‌لارن با تولید قدبلند مخصوص خود می‌تواند DNA خاص محصولاتش را به آن تزریق کند تا خودرویی خاص راهی بازار شود. به‌تازگی طرح‌های دیجیتالی از چنین خودرویی در فضای مجازی منتشر شده است و می‌توانیم یک قدبلند نسبتا جذاب را تماشا کنیم. قطعاً با دیدن این تصاویر به‌یاد محصولات سوپراسپرت مک‌لارن خواهیم افتاد.

برقی EV

نخستین تیزر از هاچ‌بک ۲۵ هزار دلاری تسلا

چندین ماه است اخبار گوناگونی درباره تولید یک هاچ‌بک ۲۵ هزار دلاری توسط تسلا منتشر می‌شود و هم‌اکنون به‌نظر می‌رسد نخستین تیزر از آن به‌صورت مرموز در دسترس قرار گرفته است. احتمال دارد تسلا از رقیب فولکس واگن ID.3 در مراسم ویژه‌ای رونمایی کند و ایلان ماسک مدیر عامل این برند نیز به‌توسعه سومین نسل پلتفرم برقی شرکت اشاره کند. در تیزری که تسلا منتشر کرده است، علاوه‌بر رندهای گرافیکی تسلا مدل ۳ و مدل Y فیس لیفت می‌توانیم پرو فایلی جانبی یک خودرو را ببینیم که ظاهرا کوچک‌ترین و



ارزان‌ترین محصول شرکت یعنی همان هاچ‌بک ۲۵ هزار دلاری تسلاست. در این تصویر خودرویی با تناسب کوچک‌تر از تسلا دیده می‌شود. اگر چه خودرو ساز مورد بحث چیزی را به‌صورت رسمی تایید نمی‌کند، اما هاچ‌بک جدید تسلا احتمالا نخستین خودرویی خواهد بود که از نسل بعدی پلتفرم کمپانی با کد نسل ۳ استفاده می‌کند. ماسک قبلا اظهار کرده بود این پلتفرم سبب کاهش هزینه‌ها و قیمت خودروها و دوبرابر کردن میزان تولید نسبت به‌روند فعلی خواهد شد. تسلا مدل ۳ در بازار بسیار موفق عمل کرده است. ارزان‌ترین محصول شرکت به‌شمار می‌رود و قیمت پایه آن در بریتانیا به ۵۰ هزار و ۶۰۰ دلار می‌رسد. برخی رسانه‌ها می‌گویند هاچ‌بک ۲۵ هزار دلاری تسلا در سال جاری میلادی تولید خواهد شد؛ اما معمولا محصولات این برند در بازارهای خارج از آمریکا گران‌تر به‌فروش می‌رسند و بنابراین احتمال دارد در کشوری همچون بریتانیا بهایی حدود ۲۸ هزار دلار داشته باشد. ظاهرا هاچ‌بک ۲۵ هزار دلاری تسلا در کشور چین تولید خواهد شد.

بازدید مشاور عالی اقتصادی رئیس جمهور سنگال از شرکت سایپا

شاهین و سایننا عازم غرب آفریقا می‌شوند

پس از نهای شدن توافقات، شاهد ورود خودروهای سواری و تجاری «شاهین»، «سایننا» و «وانت نیسان» به کشور سنگال هستیم



این کشور برای همکاری در حوزه توسعه محصول، تولید خودرو و ایجاد مرکز R&D داشته‌ایم، یک نقشه راه ۱۰ ساله تدوین شده است که خروجی آن ایجاد پلتفرم مشترک خواهد بود. همچنین به‌صورت هم‌زمان بحث قطعه‌سازی در آن کشور را پیگیری می‌کنیم تا بخشی از قطعات در آن کشور تولید شود.

بر این اساس امیدواریم در نخستین گام بتوانیم پس از راه‌اندازی خط تولید، قطعات را به‌صورت SKD به‌این کشور ارسال کنیم. در ادامه نیز بر اساس نقشه راه تعیین شده، خط رنگ و بدنه اضافه خواهد شد تا عمق تولید افزایش یابد و تولید به‌صورت CKD انجام شود. این بازار برای کوئیک و سایننا خواهد بود و در ادامه خودرو شاهین در دستور کار است و در نهایت نیز محصول ایرانی- الجزایری در این کشور تولید خواهد شد. «وی افزود: «علاوه‌بر بازار الجزایر، در بازار تونس نیز با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی این کشور، خط تولیدی فعال شده است که محصولات سایپا ۱۱۱ و ۱۵۱ در آن تولید می‌شود و خودروهای تجاری سبک زامیاد به‌عنوان محصولات بعدی مد نظر قرار دارد.»

مدیر صادرات گروه سایننا ادامه داد: «در حوزه بازار کنیا نیز با توجه به پتانسیل‌های این منطقه و کشاورزی فعالی که دارد، نیاز به‌خودرو و تجاری قوی با استهلاک کم و قابلیت تعمیر راحت بسیار زیاد است. بدین منظور و بر اساس مذاکرات انجام شده، تولید و ارسال ۵۰ هزار دستگاه خودرو به آن منطقه در دستور کار قرار گرفته است. البته چون خودروهای این کشور راست فرمان است، پروژه‌ای در شرکت زامیاد برای تولید محصول شروع شده و تعدادی خودرو نمونه از این محصول، در حال تولید و ارسال است.»

همچون دسترسی به بازار کشورهای همسایه، عضویت در پیمان‌های همکاری اقتصادی متعدد و... می‌تواند جایگاه خوبی برای حضور محصولات سایپا در شمال آفریقا باشد و بر همین اساس چند سال پیش، خط تولید سایپا در آن کشور احداث شد که با توجه به تغییرات سیاسی این کشور، فعلا غیر فعال است. اما پیرو مذاکراتی که با وزیر صنایع

نوربالا

هدف از این بازدید شناخت توانمندی‌های صنعت خودرو ایران و به‌خصوص گروه خودروسازی سایپا بود تا به‌صورت عملیاتی مذاکرات و برنامه‌ریزی به‌منظور خرید ۳ هزار دستگاه خودرو به‌منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل سنگال و همکاری دوجانبه در تولید و واردات خودرو به این کشور صورت پذیرد

سنگال و همکاری دوجانبه در تولید و واردات خودرو به‌این کشور صورت پذیرد. «شیخ سبیسه افزود: «با توجه به تعاملات سازنده تجاری ایرانی و سنگالی از گذشته تاکنون، این علاقه‌مندی توسط تجار و بازرگانان سنگالی وجود دارد تا سطح همکاری‌های دوجانبه در صنعت خودرو نیز افزایش یابد.»

او تاکید کرد: «بازار سنگال بازار مهم و تاثیر گذاری در بین کشورهای آفریقایی است و بر اساس سیاست‌های ملی کشور سنگال این کشور آمادگی لازم را برای حضور خودروسازان مطرح خارجی در راستای بازسازی و توسعه صنعت حمل و نقل شهری و تجاری دارد که امیدواریم بتوانیم از آخرین فناوری‌ها و تکنولوژی صنعت خودرو ایران در کشور سنگال بیش از پیش بهره‌مند شویم.» رئیس اتحادیه تجار و بازرگانان سنگال گفت: «هیات سنگالی آمادگی دارد در این سفر طبق شرایط و نیازهای کشور سنگال، قرارداد و تفاهم‌نامه‌های لازم برای ادامه همکاری دوجانبه صنعت خودرو سنگال و گروه خودروسازی سایپا منعقد کند تا شاهد ورود نخستین محموله خودروهای گروه سایپا با حجم زیاد به‌کشور سنگال باشیم.» گفتنی است از دیگر برنامه‌های اجرایی هیات سنگالی ایجاد شبکه فروش و خدمات پس از فروش محصولات گروه خودروسازی سایپا در سنگال است.

مشاور عالی اقتصادی رئیس جمهور و رئیس اتحادیه تجار و بازرگانان سنگال در بازدید از خطوط تولید شرکت سایننا گفت: «سایننا یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان صنعت خودرو ایران و خاورمیانه است که به‌لحاظ تنوع، قیمت و کیفیت شرایط مناسبی برای حضور در بازار سنگال دارد.» شیخ سبیسه، مشاور عالی اقتصادی رئیس جمهور و رئیس اتحادیه تجار و بازرگانان سنگال و جمعی از نمایندگان باشگاه تجاری ایران و آفریقا، با هدف مذاکره در راستای همکاری دوجانبه، از آخرین توانمندی‌ها و خطوط تولید شرکت سایپا بازدید کردند. شیخ سبیسه در حاشیه بازدید از خط تولید شرکت سایپا گفت: «به‌عنوان رئیس اتحادیه تجار و بازرگانان کشور سنگال با ۱۰۰ هزار عضو خوشحال هستیم که شرایطی مهیا شده است تا از توانمندی‌های صنعت خودرو ایران بازدید داشته باشیم و بعد از توافقات لازم، شاهد ورود خودروهای تجاری و سواری شاهین، سایننا و وانت نیسان در کشور سنگال باشیم.» وی افزود: «گروه سایپا یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان صنعت خودرو ایران و خاورمیانه است که به‌لحاظ تنوع، قیمت و کیفیت شرایط مناسبی برای حضور در بازار سنگال دارد.»

صادرات ۳ هزار خودرو برای نوسازی ناوگان حمل و نقل سنگال رئیس اتحادیه تجار و بازرگانان سنگال خاطر نشان کرد: «هدف از این بازدید شناخت توانمندی‌های صنعت خودرو ایران و به‌خصوص گروه خودروسازی سایپاست تا به‌صورت عملیاتی مذاکرات و برنامه‌ریزی به‌منظور خرید ۳ هزار دستگاه خودرو به‌منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل

برنامه سایپا برای بازار کشورهای آفریقایی پیش از این علی کریمی، مدیر صادرات و امور بین‌الملل گروه سایننا پیش‌تر با اعلام اینکه برای صادرات به بازار کشورهای آفریقایی مثل تونس، الجزایر و کنیا برنامه‌ریزی کرده‌ایم، گفته بود: «بازار کشورهای الجزایر به‌دلیل مزایایی



ارائه کند. این نیروگاه آهنین M2 و M3 نیز به کار رفته است. تیونر مورد بحث همچنین سیستم تعلیق با فنرهای پیچشی KW را برای خودرو مورد بحث در نظر گرفته است. البته می توان فنرهای کمر تفاع H&R را نیز سفارش داد. منهارت تغییراتی در رینگ‌ها اعمال نکرده و بنابراین هنوز هم رینگ‌های M 1000 طلایی برزیلی به همراه ترمزهای سرامیک کرینی در آن به چشم می خورد. به تمام این موارد باید قطعات فیبر کرینی بدنه را نیز افزود که سبب می شوند محصول باامو ظاهر جذاب تری داشته باشد. منهارت اخیراً پروژه‌های زیادی را در دست اقدام داشته و M5 با قدرت حدود ۸۰۰ اسببخار نیز جزو شاخص ترین آن‌ها بوده است.

شهرکت تیونینگ منهارت که در تقای محصولات خودروسازان آلمانی تبحر ویژه‌ای دارد، از بامو M4 کامپیتیشن جدید خود با ۶۲۵ اسببخار قدرت رونمایی کرد. پس از تیونینگ بامو M4 CSL در سال پیش که خروجی بیش از ۷۰۰ اسببخار داشت، منهارت یکجای ار تقای جدیدی را برای مدل کامپیتیشن تدارک دیده است. خودرو مورد بحث با نام MH4 600 شناخته می شود و پیشترانه ۶ سیلندر توئین توربووی آن هم اکنون ۶۲۵ اسببخار قدرت و ۷۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. واحد کنترل MH تروینگ منهارت سبب شده است پیشترانه ۲ لیتری S58 نام آشنای بامو M4 ۱۲۵ اسببخار قدرت و ۱۲۰ نیوتون متر گشتاور بیشتری

وعده ۶۰۰ اسببخاری منهارت برای M4



مدیر عامل آذین تنه با اشاره به نقش این شرکت در تغییر تکنولوژی ترمز و کالیپر در ایران مطرح کرد:

بومی سازی سیستم ترمز در ایران توسط «آذین تنه»

پرداخت‌های نامنظم چه اندازه روی کار شرکت و پرداخت حقوق پرسنل شما تاثیر دارد؟
اولویت اول پرداخت ما کارگران هستند. در تاریخ آذین تنه شاید سابقه نداشته باشد که کارگران از دهم ماه دیرتر حقوق گرفته باشند. همیشه پرداختی‌ها تا پنجم انجام شده و در صورت مشکلات بسیار به دهم هم رسیده است. البته تاریخ دریافتی‌های ما روی تعهد به سازنده‌ها تاثیر می‌گذارد و قطعاً تامین قطعه برای ما سخت‌تر می‌شود؛ چرا که آن‌ها هم به مشکلات تامین مواد بر می‌خورند. این یک زنجیره است که اگر پول به ما دیر برسد، ما هم پرداختی‌های خود را برای تامین کنندگان دیرتر انجام می‌دهیم و آن‌ها مواد را به ما دیرتر تحویل می‌دهند و کار به‌طور کلی به تاخیر می‌افتد.

ورود خودرو به بورس می‌تواند سبب آزادسازی قیمت‌ها شود که این سبب می‌شود زمان پرداختی‌ها به موقع باشد. اما حالا شرایط به گونه‌ای شده که مشخص نیست قیمت گذاری چطور پیش می‌رود. اگر قیمت‌ها واقعی شود پرداختی‌ها به موقع انجام شود و قیمت‌ها با توجه به تورم شناور شود، روند آزادسازی چه تاثیری بر صنعت قطعه می‌گذارد؟

اگر قیمت‌ها واقعی شود، در چه نخست روی کیفیت تاثیر می‌گذارد. خودروساز نمی‌تواند بگوید که قیمت برای من بصره نیست و با همین کیفیت هم قابل قبول است. زمانی که قیمت واقعی را می‌گیرد، باید کیفیت واقعی را هم تحویل دهد. به نظر من آزادسازی قیمت روی کیفیت تاثیر زیادی می‌گذارد. طبیعتاً قطعه‌ساز هم زمان ارائه خدمات، باید با کیفیت مورد نظر خودروساز هماهنگ شود و می‌تواند به‌ازای آن افزایش قیمت داشته باشد و بهای واقعی را دریافت کند. در این صورت خودروساز هم اگر بودجه داشته باشد می‌پذیرد و قیمت تمام‌شده واقعی را از مشتری دریافت می‌کند.

در حال حاضر کیفیت محصول برای خودروساز با توجه به پولی که پرداخت می‌کند، مناسب است؟
بله؛ غیر از این هم نیست. در واقع برای قطعات مربوط به ترمز این اتفاق نمی‌افتد؛ چرا که بحث اینمینی دارند و نمی‌توان روی کیفیت آن ریسک کرد.

بحث گارانتی قطعات ترمز بسیار اهمیت دارد. در این بخش هم قطعه‌سازان از این که خودروساز از محل مطالبات روز اقدام به پرداخت جریمه و هزینه گارانتی می‌کنند، گلایه داشتند. به‌طور مشخص چند درصد قطعات تولیدشده چارخرایی می‌شوند؟ آیا باخرایی یک قطعه مشخص از سیستم ترمز، تمام آن از سوی خودروساز تعویض می‌شود؟ نظرات شما بر گارانتی به چه صورت است؟

برای قطعاتی که در واقع در قالب خدمات پس از فروش تعریف می‌شوند، یک تیم در نظر گرفته ایم که با تیم ایران خودرو و سایپا که به صورت مشترک، محصول را بررسی می‌کنند. اگر قطعاتی خراب باشد، در محل تعمیر نمی‌شود و به‌طور کامل تعویض می‌شود. به‌عنوان مثال اگر بخشی از سیستم ترمز خراب باشد، کل یکجک تعویض می‌شود. همیشه این‌طور نیست که مشکل از قطعه‌ای باشد که تعویض شده است. گاهی حتی راننده بر اساس حس خود به خدمات پس از فروش مراجعه کرده و درخواست تعویض قطعه را می‌دهد. دستگاه‌هایی را هم در خودروساز می‌نصب کرده‌ایم که قطعات برگشتی از خدمات پس از فروش را به صورت مشترک با نماینده خودروساز و سایپا بررسی می‌کنیم و به این نتیجه می‌رسیم که بسیاری از این قطعات سالم هستند و با نظر خودروساز و راننده تعویض شده است. به‌ازای قطعاتی که ایراد داشته باشند، تاسه برابر جریمه برای قطعه‌ساز در نظر گرفته می‌شود.

اگر خودروهای مونتاژی در سال جاری رشد تولید داشته باشند، آیا برای آن‌ها هم قطعه تولید می‌شود؟
تعداد تولید این خودروها به‌میزانی نیست که خود کفای برای آن‌ها داشته باشد. اما اقتصادی داشته باشد. همچنین درخواستی هم از ما نشده است.

آذین تنه چه آینده‌ای را برای خودرو در سال‌های آتی متصور است؟

آذین تنه حرف اول قطعات ترمز را در ایران می‌زند و باید در همین رده باقی بمانیم. با ارتقای تکنولوژی و نوآوری‌ها باید همیشه یک یا چند قدم از دیگران جلو تر باشیم. امیدوارم بتوانیم این جایگاه را حفظ کنیم و همواره آذین تنه حرف اول را در سیستم ترمز خودروساز بزنند.



قطعه‌ساز حتی با تاخیر به پول خود می‌رسد.

شما همکاری گسترده‌ای با سایپا نداشته‌اید. آیا قرار است این روند تغییر کند یا همچنان مانند سابق عمل خواهید کرد؟

ما تاییدیه بوستر سایپا را دریافت کرده ایم و در زمینه تولید محصولات دیگر این خودروساز نیز فعال هستیم. در حال حاضر تامین خط سایپا را به عهده گرفته ایم.

محصول جدیدی هم برای این خودروساز در نظر دارید؟ خط تولید جدیدی که راه‌اندازی کرده‌اید، محصولات سایپا را هم پوشش می‌دهد؟

اگر ترمز قرنی را تولید کنیم، به‌طور مثال برای خودرو شاهین نیز که مدل روز این خودروساز است هم کاربرد خواهد داشت. با تغییرات کمی این محصول روی شاهین و دیگر محصولات این خودروساز نیز به کار گرفته خواهد شد. در این زمینه مذاکراتی هم انجام شده است.

قرار است سهم آذین تنه از تامین قطعات سایپا تا چه اندازه باشد؟

سایپا برای خرید محصول آذین تنه مشکل خاصی ندارد. اگر ظرفیت ما تکمیل شده می‌توانیم از سایپا سهم بالایی بگیریم.

در حال حاضر روی همین مجموعه کار می‌کنید یا برای توسعه کارخانه به نام‌های دیگر نظر دارید؟
در همین مکان فعلی برنامه توسعه ساختمانی داریم و در حال توسعه سوله هستیم تا بتوانیم خطوط جدید را نصب کنیم.

راه‌اندازی خطوط جدید، چه تعداد به پرسنل شرکت اضافه خواهد شد؟

حداقل ۱۰۰ کارگر دیگر برای سال آینده به شرکت اضافه می‌شود.

خروج برخی خودروها از چرخه تولید آیا بر میزان تولید شما اثرگذار بوده یا تولید برای محصولات جدید افزایش یافته و جایگزین قبلی‌ها شده است؟

این اتفاق روی تولید ما هیچ تاثیری نداشته است. همین ظرفیت را برای محصولات جدید ایران خودرو استفاده می‌کنیم. ایران خودرو با خروج برخی خودروها، قرار است ظرفیت خود را به‌سایر محصولات اضافه کند؛ ما نیز این ظرفیت را به خودروها تخصیص می‌دهیم.

یکی از مواردی که قطعه‌سازان از آن گلایه داشته‌اند، بحث پرداختی از سوی خودروساز بوده است؟ در حال حاضر شما چه میزان مطالبات از خودروساز دارید و آیا در شکر پرداختی‌ها تغییر ایجاد شده است؟

پرداختی‌های ما با تاخیر همراه نبوده، اما با توجه به این که تعدیل قیمتی که از ابتدای سال دریافت کرده ایم هنوز در سیستم ثبت نشده است، به‌شکل سیستمی از دریافت‌ها عقب نیستیم، اما در واقع عقب هستیم. اگر این تعدیل‌ها را از ابتدای سال لحاظ کنیم، طلب ما معادل قابل توجهی می‌شود؛ اما از نظر سیستمی این تاخیر ثبت نشده است.

مناسب‌تر اندازد. شرکت آذین تنه در بحث بازار بدکی هم وارد شده با صراف برای خودروساز تولید می‌کنید؟ آیا قرار این بازار به دنبال افزایش سهم هستید؟
سال گذشته و سال جاری فعالیت خوبی در بازار داشتیم؛ طوری که ۸۰ درصد موجودی نمایندگی‌های مادر سطح بازار مختص محصولات آذین تنه بوده و عرضه محصول در بازار به شدت افزایش یافته است.

آیا قطعاتی که به خودروسازان عرضه می‌شود متفاوت از آن چیزی است که در بازار به چشم می‌خورد؟

خیر؛ به‌هیچ‌وجه این‌گونه نیست و همواره تلاش می‌شود رضایت مشتری حاصل شود. در واقع این حق مشتری است که جنس را با کیفیت و قیمت مناسب تحویل بگیرد. قیمت افتار مارکت محصولات ما بسیار نزدیک به OE است. طبیعتاً زمانی که به نمایندگی واگذار می‌شود، تا زمان خرید و فروشی بازار افزایش قیمت همراه خواهد بود که این نیز به‌مفادار و بانکدار مربوط می‌شود.

برخی قطعه‌سازان تنها با خودروساز همکاری می‌کنند و علاقه‌ای به مشارکت در افتر مارکت ندارند. آیا حضور در این بازار چالش خاصی دارد؟

آذین تنه به‌دلیل ارتباط خوب و اعتماد بالایی که به‌نمایندنده خود دارد، در خصوصی امور مالی دغدغه‌ای ندارد. اما به‌طور معمول در بازار با مشکلاتی از قبیل نقد شدن چک‌ها و تاخیر در سررسید و وصول آن‌ها مواجهیم که به‌همین دلیل برخی قطعه‌سازان تمایلی به حضور در این بازار ندارند. کار کردن با خودروساز اگر دیر و زود دارد، اما سوخت و سوز ندارد و اعتماد زیادی بین قطعه‌ساز و خودروساز وجود دارد که در نهایت

آیا می‌توان گفت با خطی که راه‌اندازی کردید هم تغییر تکنولوژی در خودروهای داخلی ایجاد می‌شود و هم این قطعات بومی‌سازی می‌شود و نیاز به واردات کاهش می‌یابد؟

دقیقاً همین‌طور است. با راه‌اندازی این خط ما سماورد تولید داخلی بومی‌سازی این محصول می‌شویم. این در حالی است که این قطعه پیش از این از طریق واردات تامین می‌شد.

چه زمانی می‌توانیم در ایران با سیستم‌های کفشکی (کاسه‌ای) خداحافظی کنیم؟

اگر تولید ترمزهای عقب دیسکی (کالیپرها) افزایش یابد، خط پر می‌شود و در صورتی که نیاز خودروساز تکمیل شود، دیگر مدل‌های کاسه‌ای کاربردی نخواهند داشت.

این سیستم‌ها را تنها آذین تنه تولید می‌کند یا شرکت‌های دیگری هم در این زمینه فعال هستند؟

تولید به‌صورت خودکفایی تنها در آذین تنه و یک شرکت دیگر انجام می‌شود.

بازار لوازم بدکی نیز به‌گواه فعالان این صنعت با چالش مواجه شده و قطعات در آن کمیاب شده یا کیفیت

جولاین خودروها مشابه چیزی است که ایران خودرو و وسایط هم استفاده می‌کنند. سیستم ترمز عقب این خودروها اما در بسیاری از خودروها برقی است که می‌توانیم بعد از راه‌اندازی خط تولید سیستم ترمز برقی جدید، نیاز این خودروها را هم برآورده کنیم.

وزارت صمت بر انتقال تکنولوژی از طریق واردات تاکید زیادی دارد. به‌نظر شما این امکان وجود دارد؟

مثلاً می‌توانیم آخرین مدل‌های سیستم ترمز را از طریق واردات خودروهای روز در داخل بومی‌سازی کنیم؛ بحث تولید ترمز اضطراری خودکار، ترمزهای ویژه خودروهای برقی و... از طریق واردات خودرو و فراهم می‌شود؟
کمترین تاثیر مقایسه کیفی خواهد بود. کیفیت این محصولات به‌صورت مقایسه‌ای می‌تواند مورد بررسی مشتری قرار گیرد و مشتری یک خودرو ۲۰۲۳ را با تولیدات داخل مقایسه می‌کند که اصطلاحاً به آن پنج‌مارک گفته می‌شود. در پنج‌مارک می‌توان کیفیت را افزایش داد.

خط تولید ترمز برقی آذین تنه چه زمانی به بهره‌برداری می‌رسد؟

برنامه ما این است که کمتر از ۶ ماه و تا تابستان سال آینده این خط را به بهره‌برداری برسانیم. اگر نخستین محصول را تولید کنیم می‌توانیم این قطعه را به محصولات دیگر هم تعمیم دهیم. به‌طور مثال در حال حاضر روی سیستم ترمز کالیپرهای عقب کار کردیم که شامل مدل‌های پژو، رانا و دنا می‌شود. در آینده نزدیک تولید این سیستم را افزایش می‌دهیم و تولید کفشکی در تمام خودروها حداقل در ایران خودرو و شامل انواع سمند، پریشا و سایر محصولات متوقف و کالیپر به آن افزوده می‌شود. کالیپر برقی هم همین قابلیت را دارد که با تازاری را می‌تواند شروع شود و به تدریج روی تمام محصولات کاربرد داشته باشد.

آیا می‌توان گفت با خطی که راه‌اندازی کردید هم تغییر تکنولوژی در خودروهای داخلی ایجاد می‌شود و هم این قطعات بومی‌سازی می‌شود و نیاز به واردات کاهش می‌یابد؟

دقیقاً همین‌طور است. با راه‌اندازی این خط ما سماورد تولید داخلی بومی‌سازی این محصول می‌شویم. این در حالی است که این قطعه پیش از این از طریق واردات تامین می‌شد.

چه زمانی می‌توانیم در ایران با سیستم‌های کفشکی (کاسه‌ای) خداحافظی کنیم؟

اگر تولید ترمزهای عقب دیسکی (کالیپرها) افزایش یابد، خط پر می‌شود و در صورتی که نیاز خودروساز تکمیل شود، دیگر مدل‌های کاسه‌ای کاربردی نخواهند داشت.

این سیستم‌ها را تنها آذین تنه تولید می‌کند یا شرکت‌های دیگری هم در این زمینه فعال هستند؟

تولید به‌صورت خودکفایی تنها در آذین تنه و یک شرکت دیگر انجام می‌شود.

بازار لوازم بدکی نیز به‌گواه فعالان این صنعت با چالش مواجه شده و قطعات در آن کمیاب شده یا کیفیت



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تولید سیستم ترمز و قطعات آن به‌دلیل این که با یعنی خودرو و سر نشینان آن ارتباط دارد، از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. سیستم ترمز در جهان رو به پیشرفت است و فناوری‌های نوین به‌روز شده‌اند. سیستم ترمز و قطعات آن در سال‌های گذشته بومی‌سازی شده و در این میان شرکت آذین تنه در بخش تحقیق و توسعه و بومی‌سازی محصولات جدید سرمایه‌گذاری فراوانی کرده است. این شرکت بخش عمده قطعات ترمز محصولات ایران خودرو را تامین می‌کند. راه‌اندازی خط جدید این شرکت با هدف افزایش تولید کالیپرهای سبب خواهد شد به‌زودی ترمزهای کاسه‌ای از محصولات خودروسازان به‌ویژه ایران خودرو و خداحافظی کند و در آینده‌ای نه‌چندان دور روی محصولات ایرانی هم تنها ترمزهای دیسکی نصب خواهد شد. این‌ها هم‌هون تلاش تیم مدیریتی و پرسنل شرکت آذین تنه است. در بخش دوم مصاحبه با مصطفی نکونظر، مدیر عامل شرکت آذین تنه نقش تحقیق و توسعه در صنعت قطعه بررسی شد.

امازودی که سبب پیشرفت شرکت‌های خود وجود مرکز تحقیقات معظم با سرمایه‌گذاری بسیار چشمگیر است. به‌طور مشخص توانایی قطعه‌سازان ایرانی برای سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه و ایجاد مرکز آن تا چه اندازه است؟

توان مرکز توسعه و تحقیقات به‌خواست مجموعه بر می‌گردد. تمام مجموعه‌ها این توان را دارند؛ اما باید دید که آیا راه کافی برای سرمایه‌گذاری در توسعه و تحقیقات هم وجود دارد و آیا این نیاز را احساس می‌کنند؟ قاعده تانیاز به این مرکز همواره احساس می‌شود و توان تالیس آن نیز در شرکت‌هایی که از نظر اقتصادی متوسط و روبه‌بالا هستند، همیشه وجود دارد. باید در نظر داشت که هزینه مرکز تحقیق و توسعه در شرکت‌ها بالاست. بزرگ‌ترین مجموعه شرکت آذین تنه مربوط به R&D است. تمام سیستم‌های این شرکت در مجموعه تحقیق و توسعه آن راه‌اندازی می‌شود؛ مانند سیستم ترمزهای برقی، سیستم‌های ای‌اس و ای‌اس‌دی، سیستم بوستر پلاجر تاپ‌و مواردی که به‌عملکرد محصول بستگی دارد، به‌طور دائم در سیستم تحقیق و توسعه ما مورد بررسی قرار می‌گیرد.

آیا شرکت آذین تنه هر ساله بودجه مشخصی را برای تحقیق و توسعه در نظر می‌گیرد؟
معمولاً بر اساس پروژه‌های که تعریف می‌کنیم. برای این بخش بودجه در نظر می‌گیریم و این‌طور نیست که بودجه مشخصی از فروش به‌این واحد تعلق بگیرد.

سرمایه‌گذاری شما در این بخش به چه شکل بوده و چند نفر در آن فعال هستند؟

حدود ۱۲ نفر از مهندسان شرکت آذین تنه در مجموعه تحقیق و توسعه فعال هستند که این پرسنل با واحدهم‌ندسی و واحد کیفیت همکاری تنگاتنگ دارند. می‌توان گفت از تیم‌های مهندسی هم برای کمک به تحقیق و توسعه دست به‌کار می‌شویم.

آیا تیم تحقیق و توسعه شرکت با تیم تحقیق و توسعه خودروسازان هم در ارتباط است؟

غیر از این نمی‌توان کاری انجام داد. ارتباط تیم تحقیق و توسعه بر اساس نیاز مشتری ما یعنی خودروسازان است که تعریف می‌شود. قاعده تانیاز این ارتباط تنگاتنگ نباشد، نمی‌توانیم به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم.

بحث ورود خودروهای به‌روز دنیا به کشور وجود دارد. بحث خودروهای کار کرده نیز مطرح است. در صورت افزایش واردات در این بخش و رسیدن سالانه واردات به ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو آیا تولید قطعات ترمز برای این محصولات برای قطعه‌سازان ایرانی صرفه اقتصادی پیدا می‌کند؟

بر اساس نیاز بازار می‌توانیم این نیازها را تامین کنیم. این نیاز مربوط به خودروسازان نیست و بستگی به خودروهایی دارد که وارد بازار می‌شوند و معمولاً بخشی از ترمز این خودروها، ترمزهای سنتی قدیمی است. در برخی موارد سیستم ترمز

فوس ۶ تن با قیمت پایه ۸۹۳ میلیون تومان نیز عرضه خواهد شد. متقاضیان همچنین می‌توانند در بورس کالا نسبت به خرید ۲۵۰ دستگاه فوس ۶ تن خوابدار با قیمت پایه ۹۳۰ میلیون تومان اقدام کنند. پیش از این نیز در هفته‌های گذشته تجاری سازان گروه بهمن محصولات خود را در بورس کالا عرضه کرده بودند.

بهمن دیزل در نظر دارد کشنده امپاور، کامیونت فوس ۶ تن و کامیونت فوس ۶ تن خوابدار را هفته آینده (۱۵ اسفند) در بورس کالا عرضه کند. تاریخ تحویل هر سه محصول ۳۱ خرداد ۱۴۰۲ خواهد بود. بر این اساس، ۱۲۰ دستگاه کشنده امپاور ۱۵ اسفندماه با قیمت پایه ۲ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان به فروش خواهد رسید. همچنین ۸۵ دستگاه کامیونت



عرضه ۳ محصول
بهمن دیزل در بورس کالا



«فورد» در قلمرو تجاری‌های سبک مسافری نیز صدرنشین شد

بهترین ون‌های الکتریکی در سال ۲۰۲۳

اکثر ون‌های برقی با هر بار شارژ بیش از یک روز کار می‌کنند، در حالی که توانایی جابه‌جایی حجم باری مشابه نمونه‌های دیزلی دارند



وقیمت‌ها دیده می‌شود. این ون‌های الکتریکی، بیش‌ترین برد را در میان ون‌های برقی موجود در سگمنت خود به اشتراک می‌گذارند و تا ۲۰۵ مایل را با هزینه باتری ۷۵ کیلووات ساعتی در دسترس دارند.

با اضافه کردن دیواره بارگیری اختیاری، حجم بار تا ۶۶ مترمکعب افزایش می‌یابد، در حالی که وزن محموله تا ۱۲۷۵ کیلوگرم نیز از انواع دیزلی فاصله زیادی ندارد. شارژ سریع تا ۱۰۰ کیلووات برای این ون‌ها در دسترس است، بنابراین می‌توانید باتری ۵۰ کیلووات ساعتی را در نیم ساعت تا ۸۰ درصد شارژ کنید، در حالی که باتری بزرگتر ۷۵ کیلووات ساعتی می‌تواند در عرض ۴۵ دقیقه به همان درصد برسد. یک سیستم شارژ ۷،۴ کیلوواتی به صورت استاندارد روی ون نصب شده است، در حالی که یک شارژر ۱۱ کیلوواتی برای رانندگانی که برنامه کاری شلوغی دارند، در دسترس است. این ون‌ها علاوه بر آخرین فناوری باتری، دارای ویژگی‌های ایمنی و اتصال از طیف خودروهای Stellantis هستند. اتصال کامل و دسترسی تلفن هوشمند به عملکردهای مختلف وجود دارد.

به گفته بسیاری از کارشناسان این ون‌ها بر خورداری از ویژگی‌های تازه خود، نوید طیف گسترده‌ای از گزینه‌های سفارشی را برای خریداران ون برقی می‌دهد. این ون‌ها بر خورداری از ۳ گزینه برای طول و گزینه برای ارتفاع سقف و همچنین گزینه متفاوت کابین شاسی و حتی یک نسخه سرنشین با حداکثر ۹ صندلی، یکی از متنوع‌ترین ون‌های بازار اروپا به حساب می‌آید. در فیات دو کاتو، وزن ناخالص خودرو تا ۴،۲۵ تن ارائه می‌شود و قابلیت جابه‌جایی بار تا ۱،۹ تن را هم دارد. گزینه‌ای از دو باتری ۴۷ کیلووات ساعتی یا ۷۹ کیلووات ساعتی روی این خودرو قابل انتخاب است که به ترتیب برد ۱۲۷ مایل و ۲۲۴ مایل را ارائه می‌دهند. شارژ به ۲۲ کیلووات می‌رسد، به این معنی که شارژ مجدد ۸۰ درصدی برای باتری کوچک‌تر دو ساعت و نیم طول می‌کشد و برای باتری بزرگ‌تر به زمانی حدود ۴ ساعت نیاز است.

فیات دو کاتو؛ متنوع‌ترین ون سال ۲۰۲۳

ون الکتریکی فیات دو کاتو در فهرست برترین ون‌های برقی سال ۲۰۲۳ دیده می‌شود. به گفته بسیاری از کارشناسان این ون‌ها بر خورداری از ویژگی‌های تازه خود، نوید طیف گسترده‌ای از گزینه‌های سفارشی را برای خریداران ون برقی می‌دهد. این ون‌ها بر خورداری از ۳ گزینه برای طول و گزینه برای ارتفاع سقف و همچنین گزینه متفاوت کابین شاسی و حتی یک نسخه سرنشین با حداکثر ۹ صندلی، یکی از متنوع‌ترین ون‌های بازار اروپا به حساب می‌آید. در فیات دو کاتو، وزن ناخالص خودرو تا ۴،۲۵ تن ارائه می‌شود و قابلیت جابه‌جایی بار تا ۱،۹ تن را هم دارد. گزینه‌ای از دو باتری ۴۷ کیلووات ساعتی یا ۷۹ کیلووات ساعتی روی این خودرو قابل انتخاب است که به ترتیب برد ۱۲۷ مایل و ۲۲۴ مایل را ارائه می‌دهند. شارژ به ۲۲ کیلووات می‌رسد، به این معنی که شارژ مجدد ۸۰ درصدی برای باتری کوچک‌تر دو ساعت و نیم طول می‌کشد و برای باتری بزرگ‌تر به زمانی حدود ۴ ساعت نیاز است.

ون‌های برقی به‌طور فزاینده‌ای بین خریداران محبوب شده‌اند. ون‌های برقی می‌توانند جایگزین بسیاری مناسبی برای خودروهای آلاینده در ناوگان تحویل درون‌شهری باشند و مزایای بسیاری را برای کاهش آلودگی هوا به همراه دارند. در همین راستا و به منظور تامین تقاضای بازار در این بخش، خودروسازان مطرح جهانی، مدل‌های مختلفی را در سال‌های اخیر در بازارهای جهانی می‌کنند تا بتوانند سهمی در این بازار داشته باشند. در این میان، برخی ون‌های برقی موفق‌تر از سایر مدل‌ها عمل می‌کنند و تقاضای بیشتری را به خود اختصاص می‌دهند. بر همین مبنای برخی سایت‌ها، هر سال با تکیه بر آمارهای جهانی بهترین مدل‌ها را برای راحتی کار متقاضیان معرفی کرده و ویژگی‌های آنها را مطرح می‌کنند. به تازگی نیز فهرستی از بهترین ون‌های الکتریکی در سال ۲۰۲۳ معرفی شده است که به‌طور قطع بیشترین متقاضیان را در بازارهای اروپایی به خود اختصاص خواهند داد. اکثر ون‌های برقی با هر بار شارژ بیش از یک روز کار می‌کنند، در حالی که توانایی جابه‌جایی حجم باری مشابه نمونه‌های دیزلی دارند.



فرانک آفاصی

faghafasi@autoworld.ir

صدرنشین بازار پیکاپ‌ها؛ در رتبه نخست برترین ون‌ها

دور از انتظار نیست که همچون فهرست پیکاپ‌های برتر جهانی، نام فورد، صدرنشین بخش ون‌های الکتریکی هم باشد. فورد در ترانزیت الکتریکی یکی از اصلی‌ترین بازیگران این بازار خواهد بود. این ون بی‌صدا، ظریف و سریع است و گزینه‌های مختلف طول (L3، L2 و L4) را در ارتفاعات مختلف (H2 و H3) برای متقاضیان عرضه می‌کند. به این معنی است که فورد در ترانزیت الکتریکی برای پاسخگویی به اکثر نیازها کافی است. پیش‌رانه الکتریکی باتری دار این خودرو، رانندگی بسیار خوبی را برای این خودرو به همراه دارد.

ترانزیت الکتریکی جدید بر اساس مدل دیزلی ترانزیت ساخته شده اما موتور و گیربکس با مدل‌های برقی جایگزین شده‌اند. این موتور بسته به مدل انتخاب شده، ۱۸۱ یا ۲۶۵ اسب بخار قدرت تولید می‌کند که هر دو گزینه قدرت زیادی را ارائه می‌دهند و به یک باتری ۶۸ کیلووات ساعتی متصل است. فورد ادعا می‌کند ترانزیت الکتریکی حداکثر برد ۱۹۶ مایل با باتری کاملاً شارژ را دارد که گرچه بیشترین برد در این فهرست نیست اما برای یک روز کار برای ناوگان الکتریکی کافی است. بر خورداری از یک سیستم قدرت ۱۱۵ کیلوواتی به این معنی است که اگر شارژر به اندازه کافی قوی در اختیار داشته باشید، باتری را می‌توان از صفر تا ۸۰ درصد ظرفیت در ۳۴ دقیقه شارژ کرد.

ون‌های برقی سیتروئن، پژو و واکسهال؛ بزرگترین خانواده الکتریکی ۲۰۲۳

در انتخاب یک ون برقی خانواده سیتروئن، پژو و واکسهال الکتریکی، واکسهال و یوار الکتریکی، تویوتا پرو-ایس الکتریکی و فیات اسکودو الکتریکی می‌توانند انتخاب مناسبی باشند. همه مدل‌ها عملاً یکسان هستند، به جز اندک تغییراتی که در نشان‌ها و برخی تفاوت‌های جزئی در کابین

فرسودگی ۵۵ درصدی ناوگان زراعی

کشاورزی افزایش اسب بخار در نوسازی ناوگان ماشینی کشاورزی کشور است. «رئیس مرکز توسعه مکانیزاسیون کشاورزی با اشاره به هدررفت سوخت این تراکتورهای فرسوده عنوان کرد: «سالانه ۶۰۰ میلیون لیتر گازوئیل برابر با ۹ هزار میلیارد تومان در کشور به دلیل فرسودگی ناوگان بیش از استاندارد جهانی مصرف می‌شود.» وی با تاکید بر توسعه هوشمند ابزار بخش کشاورزی گفت: «در حال حاضر ریزش در محصولات کشاورزی به ویژه غلات و گندم حدود یک میلیون تن بوده که با تجهیزات هوشمند می‌توان بهره‌وری را در محصولات کشاورزی افزایش داد.» ذوالفقاری در پایان با اشاره به ضرورت معاینه فنی برای ماشین‌آلات کشاورزی بیان کرد: «با تخصیص اعتبار پیگیری انجام معاینه فنی برای کمباین‌ها و تراکتورها به سرانجام می‌رسد.»

رئیس مرکز توسعه مکانیزاسیون کشاورزی از فعالیت ۲۲۰ هزار تراکتور فرسوده در کشور خبر داد که ۵۵ درصد ناوگان بخش زراعی را شامل می‌شود. کریم ذوالفقاری همچنین اظهار کرد: «در گذشته مفهوم مکانیزاسیون فقط به تراکتور ختم می‌شد اما امروز این مفهوم یعنی بهره‌وری و ارزش افزوده که باید در بخش کشاورزی حاصل شود.» وی افزود: «در حال حاضر ۵۸۰ هزار دستگاه از تراکتورهای موجود کشور شماره گذاری شده‌اند که از این تعداد ۲۲۰ هزار تراکتور بالای ۱۳ سال عمر دارند.» او ادامه داد: «عمر مفید تراکتور در کشور ۱۳ سال تعیین شده که ۵۵ درصد این ماشین‌های کشاورزی در کشور فرسوده بوده است و نیاز به نوسازی دارند.» ذوالفقاری اظهار کرد: «یکی از سیاست‌های بخش توسعه ماشین‌آلات وزارت جهاد





است. همچنین ارزش خودرو پرطرفدار فونیکس FX تیپ پرمیوم با ۲۳۰ میلیون تومان افزایش قیمت از یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان رسید. در رده خودروهای MVM نیز قیمت X22 PRO با ۱۱۰ میلیون تومان افزایش از ۷۲۲ به ۸۴۲ میلیون تومان رسیده است.

مدیران خودرو جدیدترین لیست قیمت محصولات خود را ویژه اسفندماه ۱۴۰۱ اعلام کرد. در این لیست جدید قیمت محصولات مختلف افزایش یافته و به عنوان مثال قیمت فونیکس تیگو ۸ پرومکس با ۳۲۰ میلیون تومان افزایش از دو میلیارد و ۲۸۰ میلیون به دو میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان صعود کرده



اعلام لیست جدید قیمت محصولات مدیران خودرو

تحلیل
analysis



علیرضا زبعتی

a.jabeti@autoworld.ir

کدام خودروهای مناطق آزاد پلاک ملی نمی شوند؟

فروش خودروهای وارداتی می‌تواند مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان خود را در آن واریز و مسدود کنند، اظهار کرد: «بانک‌ها باید سود کوتاه‌مدت به این سپرده‌ها تخصیص دهند.» وی تاکید کرد: «چنانچه متقاضیان از بانکی که برای فرآیند ثبت‌نام خودروهای وارداتی (تعریف حساب و کالته و واریز وجه مذکور) راضی نباشند، می‌توانند به راحتی بانک خود را تغییر دهند.»

مشمول این طرح نبوده‌اند و مجاز به پلاک گذاری ملی نخواهند بود. قیمت خودروهای مشمول طرح نیز برای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی از طریق سامانه مرتبط با سازمان مالیاتی کشور (سامانه پرداخت مالیات نقل و انتقال خودرو) تعیین می‌شود. قالیباف همچنین از اختصاص سود کوتاه‌مدت به ثبت‌نام کنندگان خودروهای وارداتی خبر داد و ضمن اشاره به اسامی ۲۲ بانک طرف قرارداد وزارت صمت که متقاضیان طرح

پس از ابلاغ مصوبه هیات وزیران در خصوص نحوه پلاک گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی در روز ۲۴ بهمن‌ماه از سوی معاون اول رئیس‌جمهور، حالا مشخص شده است که کدام خودروهای مناطق آزاد پلاک ملی نمی‌شوند. به گفته امید قالیباف، سخنگوی وزارت صمت، تمام خودروهایی که مجاز به تردد در مناطق آزاد تجاری-صنعتی بوده‌اند مشمول این ابلاغیه می‌شوند، اما خودروهای آمریکایی و انگلیسی به هیچ عنوان

ویروس افزایش قیمت در میان خودروهای لوکس!

بامو و 740Li در بازار آزاد ۲۲ میلیاردی شد



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو روز گذشته همچنان بارشدهای چشمگیر مدل‌های خارجی همراه بود. این افزایش قیمت در حالی اتفاق افتاد که به واسطه بیزنس نرخ ارز، همانند روز دوشنبه شاهد افت قیمت تمام خودروهای داخلی حاضر در بازار بودیم. خودروهای خارجی در بازار آزاد، رشد نهایی عجیب و غریبی را تجربه می‌کنند. افزایش قیمت بیش از یک میلیارد تومان در یک روز اتفاق عجیبی در بازار خودروهای خارجی محسوب می‌شود. جایی که ارزش خودرو بامو 740Li با یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان افزایش تنها در یک روز به ۲۲ میلیارد تومان در بازار آزاد رسید. این افزایش قیمت‌ها در حالی رخ داده که در چند روز اخیر پیرامون واردات خودرو در بازار، حواشی زیادی به راه افتاده است.

حواشی بازار و قیمت گذاری خودروهای خارجی سبب شده است برخی مسئولان در این رابطه هشدار بدهند. روز گذشته یکی از نمایندگان مجلس و عضو کمیسیون داخلی کشور و شوراهای تاکید کرد: «خودرو ۱۰ هزار دلاری که با ارز ۳۰ هزار تومانی وارد کشور شده است، با احتساب تعرفه ۳۰ درصدی حدود ۴۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود؛ حال چرا مردم برای ثبت‌نام فقط باید ۵۰۰ میلیون تومان در حساب خود بیلو کنند؟! انتخاب چنین روش‌هایی در حوزه واردات خودرو اشتباه است؛ چرا که مامی خواهیم با عرضه محدودی که انجام می‌دهیم، رضایت عمومی را به دست آوریم؛ در حالی که با این روند چنین اتفاقی نخواهد افتاد و تنها منجر به انحصار و بی‌خواری خواهد شد. در حوزه خودروهای وارداتی نیز با این تعداد خودرویی که وارد شده است، اگر باز به این سمت و سو برویم، راه نادرستی را پیموده‌ایم. قرار است این خودروها در بورس کالا چند برابر قیمت تمام شده در اختیار مردم قرار گیرد که مسیر اشتباهی است.» وی در ادامه افزود: «مدت‌ها بر این موضوع تاکید شد که قرار است خودروهای اقتصادی وارد کشور شود و برای همین هم برای واردات سقف ۲۰ هزار دلاری برای خودروها لحاظ کردند. آیا واقعاً این قیمت‌ها واقعی است؟»

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۲ تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ارزش پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات با ۵۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ سقف‌قرمز MC با ۱۵۵ میلیون تومان کاهش به ۸۷۷ میلیون تومان رسید. همچنین در میان خودروهای چینی نیز شاهد رشد نهایی ۴۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو پرمیوم با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، تیگو 71E با ۸۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و جک S3 با ۶۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در گروه خودروهای خارجی پرمیوم نیز شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که هیوندای توسان با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هیوندای سوناتا هیبرید (GLS) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد تومان، رنو تلسمان با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و هیوندای آزا با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین خودروهای خارجی لوکس نیز رشد بهای ۲۰۰ تا یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که بامو 740Li فول با یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۲۲ میلیارد تومان، بامو 530i با یک میلیارد و ۱۶ میلیون تومان افزایش ۱۴ میلیون تومان، ولوو XC90 با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۶ میلیون تومان و لکسوس NX300 هیبرید با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در بازار معامله شدند.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۳۷۰	۲	▼
پراید ۱۳۱	۳۵۷	۳	▼
پراید ۱۵۱	۲۹۶	۲	▼
تیبا صندوقدار	۳۷۵	۵	▼
تیبا ۲	۳۸۳	۶	▼
ساینا	۳۸۴	۳	▼
ساینا S	۳۸۵	۵	▼
کوییک	۳۸۴	۶	▼
کوییک R (سفید-قرمز)	۳۹۰	۴	▼
کوییک R (سفید-مشکی)	۳۹۶	۷	▼
کوییک پلاس اتومات	۵۰۸	۴	▼
شاهین	۶۷۲	۱۱	▼
نیسان آپشنال	۵۵۴	۰	▼
نیسان دوگانه آپشنال	۵۶۴	۳	▼
پادرا پلاس	۶۲۷	۲	▼
پژو 405GLX دوگانه	۵۳۷	۳	▼
پارس سال XJ7 موتور جدید	۵۹۰	۷	▼
پژو پارس TU5	۶۸۳	۷	▼
پارس TU5 موتور جدید	۷۸۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول	۷۲۴	۱۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما	۷۹۱	۱۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
پژو ۲۰۷ سقف‌قرمز MC	۸۷۷	۱۵	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۷۸	۵	▼
پژو ۲۰۶ سقف‌شیشه	۵۹۳	۱۰	▼
رانا پلاس	۵۷۹	۵	▼
رانا پلاس سقف‌شیشه	۶۳۶	۱۴	▼
دنا پلاس	۷۲۰	۱۴	▼
دنا پلاس توربو	۸۴۰	۰	▼
دنا پلاس توربو اتومات	۹۱۳	۹	▼
تارا دنده‌ای	۷۹۶	۱۰	▼
تارا اتومات	۹۸۲	۰	▼
سورن پلاس بدون رینگ	۶۰۸	۵	▼
سورن پلاس فول	۶۳۷	۱۱	▼
سورن پلاس دوگانه	۶۳۹	۸	▼
وانت آریسان ۲	۳۸۴	۹	▼

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
جک S3	۱ میلیارد و ۲۰۰	۶۰	▲
جک J7	۲ میلیارد و ۱۱۰	۴۰	▲
جک S5 نیوفیس (L, S)	۱ میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی K7	۲ میلیارد و ۳۸۰	۲۰	▼
تیگو 71E	۱ میلیارد و ۷۵۰	۸۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت	۲ میلیارد و ۲۳۰	۸۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پرمیوم	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
دیگنیتی ریسپکت	۱ میلیارد و ۶۷۰	۳۰	▼
دیگنیتی	۲ میلیارد و ۳۹۰	۳۰	▼
فیدلیتی (تیپ ۱) نفره	۲ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی (تیپ ۲) نفره	۲ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
هایما S5 جدید	۱ میلیارد و ۵۳۸	۷	▼
هایما S7 پلاس	۱ میلیارد و ۷۶۰	۳۰	▼
لاماری ایما	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴۵	▲
اس دبلیوم G01F	۱ میلیارد و ۷۷۰	۰	▼
فردا T5	۱ میلیارد و ۷۷۰	۰	▼

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
هیوندای اکسلنت	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای i20	۲ میلیارد	۰	▼
هیوندای ال‌تترا	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	▼
هیوندای توسان	۴ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۵ میلیارد	۱۵۰	▲
هیوندای سانتافه	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای آزا	۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
کیا اسپور تیج GT لاین	۵ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
کیا اپتیم GT لاین	۴ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
کیا سراتو ۲۰۰۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
مزدا ۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۰۸	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
پژو ۵۰۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	▼
رنو تلسمان	۴ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
رنو کولتوس	۵ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا CH-R فول	۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا پریوس فول شرکتی	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
میتسوبیشی اولتندر	۵ میلیارد	۱۰۰	▲
میتسوبیشی اولتندر هیبرید PHEV	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
نیسان جوک اسپرت	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
نیسان ایکس‌تریل	۵ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
بامو 740Li فول	۲۲ میلیارد	یک میلیارد و ۵۰۰	▲
بامو 530i	۱۴ میلیارد	یک میلیارد	▲
بامو ۲.۸X4	۱۲ میلیارد	یک میلیارد	▲
پورشه ماکان	۱۵ میلیارد	۰	▼
لکسوس RX200fsport توربو فول	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	یک میلیارد	▲
لکسوس NX200fsport فول	۱۰ میلیارد	۳۰۰	▲
لکسوس NX300 هیبرید	۹ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
فولکس تیگوان	۷ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
فولکس پاسات	۶ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
ولوو XC90	۱۶ میلیارد	۵۰۰	▲
مرسدس بنز E200	۱۵ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲

جمع آوری مخازن سوخت کردند. در این طرح از ۳۷ مخزن سوخت در ابعاد مختلف ۱۵ هزار لیتر انواع سوخت قاچاق کشف و ۲۶ دستگاه موتور سیکلت و ۲ دستگاه خودرو و ۲ دستگاه پمپ مخصوص توقیف شد. شهرستان مرزی قصر شیرین با بیش از ۲۷ هزار نفر جمعیت در غرب استان کرمانشاه با عراق ۱۸۶ کیلومتر مرز مشترک و در امتداد این مرز ۲ معبر رسمی پرویزخان و خسروی قرار دارد.

حدود ۱۵ هزار لیتر انواع سوخت قاچاق در طرح جمع آوری مخازن سوخت در شهرستان قصر شیرین کشف شد. به گزارش خبرگزاری مهر، طرح جمع آوری مخازن سوخت در شهرستان قصر شیرین اجرا و طی آن ۱۵ هزار لیتر انواع سوخت قاچاق کشف شد. ماموران انتظامی قصر شیرین در راستای مبارزه با قاچاق سوخت اقدام به اجرای طرح



۱۵۰۰۰ لیتر سوخت قاچاق در قصر شیرین کشف شد



باواریایی‌ها در میدان پیل سوختی جدی هستند

گسترش گزینه‌های هیبروژنی بامو به ix5

نخواهد داشت. ویژگی اصلی این خودرو را باید در زیر بدنه جست‌وجو کرد، جایی که دو سیلندر ۶ کیلوگرمی هیبروژن با فشار ۷۰۰ بار، در زیر صندلی‌های عقب جانمایی شده‌اند. این کپسول‌ها توسط توپوتا تامین شدند ولی محفظه آلومینیومی آن‌ها را بامو طراحی کرده است. ژنراتور الکترومکانیکی که در زیر کاپوت نصب شده است، ۱۷۰ اسب‌بخار نیروی حاصل از واکنش هیبروژن با اکسیژن را به چرخ‌ها انتقال می‌دهد. سایر مشخصات فنی از مدل برقی بامو ix به عاریت گرفته شده است، همچون باتری لیتیوم-یون و پیش‌راننده برقی روی محور عقب که ۲۳۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. البته این مجموعه می‌تواند در مدتی کوتاه، ۴۰۱ اسب‌بخار قدرت در اختیار راننده قرار دهد.

با اتمام شارژ باتری، نیروی محرکه از سلول‌های هیبروژنی تامین خواهد شد. شعاع حرکتی این خودرو براساس معیار WLTP حدود ۵۰۰ کیلومتر اعلام شده که رقم قابل توجهی بهش نظر می‌رسد. وزن بامو ix5 هیبروژن هم ۲.۵ تن اعلام شده که با بامو xDrive50e پلاگین-هیبرید قابل مقایسه است. بامو ix5 هیبروژن می‌تواند در کمتر از ۶ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند، در حالی که حداکثر سرعت آن هم ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است؛ بامو از اعلام قیمت ix5 هیبروژن خودداری کرده ولی براساس اعلام رسانه‌های آلمانی، از صد هزار یورو کمتر نخواهد بود. این مبلغ را مقایسه کنید با قیمت پایه ۶۶ هزار یورو برای توپوتا میرای یا ۷۷ هزار یورو برای هیوندای نکسو. بامو xDrive50e پلاگین-هیبرید نیز با قیمت ۱۰۸ هزار یورو در آلمان به فروش می‌رسد.



در میان خودروسازان جهان، تعداد محدودی به طراحی خودروهای هیبروژن‌سوز توجه نشان داده‌اند. غیر از توپوتا میرای و هیوندای نکسو، تقریباً هیچ خودرو دیگری از این نوع در تیراژ بالا تولید نشده است. به‌رغم تاثیر جدی بر کاهش گرمایش زمین و زمان کم سوخت‌گیری، دو عامل مهم یعنی هزینه سرسام‌آور تولید و گسترش زیرساخت شارژ خودروهای هیبروژن‌سوز شرکت‌ها را از سرمایه‌گذاری روی این خودروها منصرف کرده است. البته شرکت بامو از مدت‌ها پیش روی این فناوری کار کرده ولی نتیجه پروژه‌های این خودروساز آلمانی از ساخت نمونه‌های اولیه فراتر نرفته است.

نخستین خودرو هیبروژن‌سوز ساخت بامو، یک ۵۲۰ مدل ۱۹۷۹ با موتور شش سیلندر خطی بود و جدیدترین نمونه هم یک سری ۷ مدل ۲۰۰۶ که موتور ۶ لیتری V12 در سینه داشت. این شرکت در سال ۲۰۱۳ از مشارکت خود با توپوتا برای طراحی خودرو هیبروژن‌سوز خبر داد و حالا اکنون قصد دارد نتیجه این همکاری یعنی بامو ix5 هیبروژن را به تعداد محدود ۱۰۰ دستگاه در تاسیسات مونیخ تولید کند. به‌واسطه ۳ سال تأخیر در تولید، طراحی بدنه و کابین بامو ix5 هیبروژن به مدل قبل از فیس لیفت تعلق دارد.

بر اساس اعلام سازنده، فضای کابین و محفظه بار هم نسبت به سایر نمونه‌های ix5، تفاوتی



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت توپوتا
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 CI-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CI-4
10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق‌العاده بالا (SHPD)

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

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.



محصولات بامو از نظر شتاب و عملکرد جزو بهترین خودروهای جهان هستند؛ اما شتاب هیجان انگیز خودروهای بامو مربوط به پیشرانه قدرتمند و گیربکس به روز آن هاست. یکی از پیشرانه‌های محبوب باواریایی که در محصولات این کمپانی مطرح مورد استفاده قرار می‌گیرد، یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی نوین توربوشارژر است. این موتور که با نام B48B20 شناخته می‌شود، دارای بلوک سیلندر تمام آلومینیومی و سرسیلندر آلومینیومی است. این پیشرانه با حجم موتور ۱۹۹۸ سی‌سی و با همراهی توربوشارژرهای دولف و به کمک پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها، حداکثر می‌تواند ۲۴۸ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور

را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این پیشرانه یکی از موتورهای محبوب اسپرت‌دوستان و تیونرهاست. کمپانی جی-پاور به‌عنوان یک برند تیون کار در سال ۲۰۲۰ میلادی با تیون کردن یک دستگانه بامو G30 اتا ۱۵۳۰ اتا ۳۰ توانست حداکثر ۴۵۰ اسب بخار قدرت و ۶۲۰ نیوتون متر گشتاور را از این پیشرانه دریافت کند. این پیشرانه نه تنها در محصولات بامو، بلکه در کوبه محبوب تیوتا یعنی سوپرا نسل جدید ۴ سیلندر نیز نصب شده است. از سوی دیگر تمام سدان‌ها و کراس‌اوورهای بامو در نسخه ۴ سیلندر به‌این موتور مجهز هستند که قدرت و گشتاور بالاتری نسبت به موتورهای توربوشارژر قبلی اصلی این خودرو ساز تولید می‌کند.

پیشرانه محبوب و قدرتمند باواریایی!



مکانیک خود باشید

BE YOUR OWN MECHANIC

ایرادهای شایع جلوبندی خودرو

در خصوص معایب مربوط به جلوبندی خودرو می‌توان گفت بالانس بودن چرخ‌های جلو نقش چشمگیری در جلوگیری از بروز مشکلات در این بخش دارد. چراکه بالانس نبودن چرخ‌های خودرو می‌تواند به راحتی سبب لرزش فرمان شود و حتی در صورت عدم برطرف کردن آن جلوبندی خودرو با مشکلات زیادی مواجه خواهد شد. میل تعادل نیز همان گونه که از اسمش پیداست، برای حفظ تعادل خودرو به کار می‌رود و این میله با توجه



به شکل خاص و نحوه اتصالش در سر پیچ‌ها، نیروی پیش رو را بین دو چرخ تقسیم کرده و از خم شدن بیش از حد خودرو به یک سمت جلوگیری می‌کند. این میله توسط دو بوش محکم نگه داشته می‌شود و در صورت خرابی این بوش‌ها غربلک فرمان می‌لرزد یا اصطلاحاً فرمان خودرو می‌زند. بوش‌های میل تعادل در بی‌سر و صدا کار کردن سیستم تعلیق و جلوبندی نقش به‌سزایی دارند. اما قسمت دیگری که در جلوبندی نقش موثری دارد، بلبرینگ چرخ است که خرابی آن می‌تواند عیوب زیادی را به وجود آورد که از جمله آن‌ها لرزش فرمان خودرو است. در نهایت خرابی بلبرینگ چرخ صدای خاصی دارد که از آن می‌توان به‌معنای بودن این قطعه بی‌برد.

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۸۳۳

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی جاده‌ای در کشور شود؟ در پاسخ به این پرسش ۴۱ درصد به گزینه یک یعنی توسعه سیستم‌های کمکی ایمنی در خودروهای داخلی، ۵۰ درصد به گزینه دوم یعنی هوشمندسازی سیستم حمل‌ونقل کشور و ۹ درصد به گزینه سوم یعنی سخت‌گیری بیشتر پلیس راهور رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۱۸۳۳
گسترش آموزش نکات مهم رانندگی در فضای مجازی، تا چه میزان می‌تواند به ارتقای فرهنگ رانندگی در کشور کمک کند؟

۱- کم

۲- زیاد

پیامک SMS

ایجاد تغییر غیر اصولی در توان خودرو!

خودرو هیوندای توسان مدل ۲۰۱۶ دارم و احساس می‌کنم نسبت به کیا اسپورت تیج کشش خوبی ندارد. برای بالا بردن قدرت موتور خودرو و هم، قصد تعویض موتور آن را با پیشرانه سانتافه دارم. از آن‌جا که هر دو خودرو شاسی‌بلندهای هیوندای هستند، برای تعویض موتور خودرو و هم چه بخش‌هایی باید دستخوش تغییرات قرار گیرند؟ اینانلو - تهران

«هیوندای توسان به‌عنوان یک کراس‌اوور کامپکت شناخته می‌شود که تا به امروز چهار نسل از آن روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته است. این خودرو تا نسل سوم موسوم به TL وارد کشورمان شد و این نسل از توسان نسبت به دو نسل قبلی بیشتر مورد استقبال قرار گرفت. توسان TL مزین به زبان طراحی

جدید هیوندای در آن سال بود و با استفاده از خطوط تیز روی بدنه و سطوح تخت در کنار چراغ‌های کشیده و جلوپنجره به اصطلاح آبشاری، چهره کاملاً اسپرت و جدیدی به‌خود گرفت.

این خودرو از نظر امکانات رفاهی نسبت به نسل قبلی خود در سطح بالاتری قرار می‌گیرد و از نظر آپشن‌های رفاهی، کاملاً یک خودرو به‌روز و جدید محسوب می‌شود. اما کمپانی هیوندای نسل سوم توسان را تا سال ۲۰۱۸ با پیشرانه دولیتری به بازار جهانی عرضه کرد. پس از این که هیوندای باز خورد های نه‌چندان مناسبی از سوی مالکان توسان TL دریافت کرد، اواخر سال ۲۰۱۷ پیشرانه محبوب ۴ سیلندر ۲،۴ لیتری موسوم به‌تتا ۲ را روی این کراس‌اوور کامپکت قرار داد.

اما تمام نسخه‌های وارد شده به کشورمان از پیشرانه ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲ لیتری ۱۶ سوپاپ موسوم به NU بهره می‌برند.

این پیشرانه با توجه به نصب ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر، پاشش سوخت GDI و سیستم تأمین سوخت سوپاپ‌ها

می‌تواند حداکثر ۱۶۳ اسب بخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۰۴ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام فراهم کند. این توان و گشتاور نسبت به وزن خودرو نسبتاً مناسب است؛ اما به اندازه پیشرانه ۲،۴ لیتری تنها ۲؛ زیرا پیشرانه ۲،۴ لیتری تا ۲ قدرت و گشتاور بالاتری را ایجاد می‌کند.

پیشرانه توسان TL با اینترا و کیا سراتو یکسان است؛ اما همواره در روزنامه «دنیای خودرو» بیان شده است که تعویض پیشرانه یک محصول از یک کمپانی خاص با سایر محصولات آن کمپانی، غیر اصولی است. پیشرانه ۲،۴ لیتری تا ۲ که روی هیوندای سانتافه و کیا اسپورت تیج و نسل قبلی توسان نصب شده، می‌تواند حداکثر ۱۷۶ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۲۸ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد.

توسان TL دارای پیشرانه ۲ لیتری است که سیستم تعلیق و سایر ادوات این خودرو با در نظر گرفتن توان و گشتاور آن طراحی شده است.

اگر قصد تعویض پیشرانه NU تا ۲ را داشته باشید، باید شاسی جلو خودرو و کمی از ادوات سیستم تعلیق خودرویتان در این محور، دستخوش تغییراتی قرار گیرد. از سوی دیگر لازم است سیستم ترمز خودرویتان نیز با تغییراتی مواجه شود که این مساله کاملاً غیر اصولی است. سیستم تعلیق و ترمز خودرو نقش بسیار مهمی را در ایمنی خودرو ایفا می‌کنند و انجام تغییرات در این بخش به معنای کاهش ایمنی است.

بنابراین اگر قصد دارید توان و گشتاور خودرویتان را افزایش دهید، باید قطعات یا سیستم‌های افتر مارکت خاصی روی آن نصب کنید. به‌عنوان مثال باید کیت اگزوز یا هدرز روی خودرویتان نصب کنید تا به این شکل قدرت و گشتاور خودرو به ترتیب در حد ۱۰ اسب بخار و ۵ نیوتون متر افزایش یابد.

اما برای افزایش رانندمان پیشرانه خودرویتان بهتر است به‌نماینده‌گی آن یا تعمیرگاه مراجعه کرده و از شخص مکانیک کمک بگیرید تا به بهترین شکل ممکن، توان و گشتاور خودرویتان ارتقا یابد.

دید و بازدید قبل از نرورز



m.co

Industrial Group

High-Tech Autoparts

ما همین دیروز شما هستیم ... سراسر کشور

Brake Pad

محصولات گروه صنعتی امکو

را فقط با نشان m.co از فروشندگان بخواهید.

تشکیل شده از ایفای کربن

ایمنی، دوام و طول عمر بسیار

عاری از هرگونه ترکیبات آزیست

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

مؤنردان - ساری - شهرک صنعتی شماره یک

www.mco-co.ir



دستگیری سارقان رینگ و لاستیک در میاندوآب



فرمانده انتظامی شهرستان میاندوآب در تشریح جزئیات این خبر گفت: «با هوشیاری مأموران انتظامی میاندوآب دو نفر سارق سابقه‌دار و یک نفر مالخر رینگ اسپرت و لاستیک خودروهای سرقتی شناسایی و به مقر پلیس دلالت داده شدند.» رستم‌پور تصریح کرد: «با هماهنگی مرجع قضایی و در یک عملیات

منسجم مخفیگاه مالخر لاستیک و رینگ اسپرت خودروهای سرقتی مورد بازرسی قرار گرفته و تعداد ۱۰ حلقه لاستیک و ۱۰ حلقه رینگ اسپرت سرقتی کشف شد. در تحقیقات صورت گرفته از سارقان به ۱۰ فقره سرق رینگ و لاستیک از خودروها معترف شده‌اند.»

دولت به کمک تایر سازان آمد!

افزایش ۲۰ درصدی قیمت تایر در انتظار تصویب ستاد تنظیم بازار

بر همین اساس و به گفته مسئولان انجمن صنفی صنعت تایر، شرکت‌های تولیدکننده برای جبران زیان ناشی از بالا رفتن هزینه‌های خود درخواست افزایش ۲۵ درصدی قیمت تایر را به دولت ارائه داده بودند.

حال بر اساس اخبار رسیده از منابع آگاه به روزنامه «دنیای خودرو» وزیر صنعت، معدن و تجارت تنها با بالا رفتن ۲۰ درصد قیمت تایرهای رادیال موافقت کرده که البته برای اجرای آن نیاز به تصویب ستاد تنظیم بازار و تایید نهایی معاون اول رئیس‌جمهور است.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» زیان‌ده بودن تولید تایر با قیمت‌های قدیمی یکی از دلایل اصلی عدم توزیع تایر توسط تولیدکنندگان بین عوامل فروش طی یک‌ماه گذشته بوده که همین امر به نوعی باعث کمبود کالا در سطح بازار از یک سو و بالا رفتن قیمت برخی سایزهای پر مصرف مانند تایر پرایدی در بازار از سوی دیگر شده است. به نظر می‌رسد طی چند روز آینده با تصویب نهایی افزایش قیمت تایر توسط ستاد تنظیم بازار و نقش گرفتن امضای معاون اول رئیس‌جمهور پای این مصوبه، شرکت‌های تایر ساز به سرعت اقدام به توزیع تایر مورد نیاز برای تامین نیاز بازار برای سفرهای نوروزی خواهند کرد و قیمت کاذب ایجاد شده برای تایرهای پر مصرف در بازار با ورود کالای جدید خواهد شکست.



خبرها از افزایش ۲۰ درصدی قیمت تایرهای رادیال سواری و باری-اتوبوسی طی روزهای آینده حکایت دارند. افزایش قیمتی که به نوعی فرار تایر سازان از خطر ورشکستگی به حساب می‌آید و قرار نیست سود چندانی به جیب سهامداران شرکت‌های تایر ساز سازیر کند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» آخرین اجازه افزایش قیمت تایرهای رادیال در نخستین روزهای خردادماه به شرکت‌های تایر ساز داده شد تا بدین ترتیب بتوانند محصولات خود را ۳۰ درصد گران‌تر از گذشته به بازار عرضه کنند؛ با این حال طی ۹ ماه گذشته، جهش نرخ ارز و به دنبال آن بالا رفتن هزینه‌های خرید مواد اولیه وارداتی و تولید داخل همگی باعث شدند صنعت تایر با مشکلات بسیاری روبه‌رو شود و تولید تایر برای تایر سازان همراه با زیان باشد.

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	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبیا	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبیا ۲	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپرت انواع پژو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50 R16		KB44	
مگان-سراتو-جک-53 چری-X22 تویوتا یاریس	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55 R16		KB55	
لیفان-X60 ام‌وی ام X33	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65 R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50 R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55 R17		KB57	
ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60 R17		KB66	
چانگان-سراتو	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50 R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65 R17		KB700	
هایما S7	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65 R17		KB700	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65 R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45 ZR18		KB200	
جک-55 توسان-کوران‌دو	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55 R18		KB500	
اسپورت تیج-دیگنیتی	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55 R18		KB800	
تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60 R18		KB700	
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای-IX55 لکسوس	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60 R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60 R18		KB900	
سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راکو-4-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55 R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45 ZR20		KB555	



متنوع ترین سبد محصولات صنعت تایر سازی کشور



www.barez.org



توجیه اقتصادی ندارد. مصطفی صفرخانی با اشاره به آخرین وضعیت تولید موتورسیکلت‌های برقی در کشور عنوان کرد: «با توجه به عدم فرهنگ سازی و نبود زیرساخت‌های لازم در کشور و همچنین کاهش استقبال از موتورسیکلت‌های برقی، تولید قطعات موتورسیکلت‌های برقی و سرمایه‌گذاری در این زمینه برای قطعه‌سازان توجیه اقتصادی ندارد.»

رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران درباره آخرین وضعیت تولید موتورسیکلت‌های برقی در کشور عنوان کرد: «با توجه به عدم فرهنگ سازی و نبود زیرساخت‌های لازم در کشور و همچنین کاهش استقبال از موتورسیکلت‌های برقی، تولید قطعات این مدل موتورسیکلت‌ها و سرمایه‌گذاری در این زمینه برای قطعه‌سازان



تولید قطعات موتورسیکلت برقی برای قطعه‌سازان توجیه اقتصادی ندارد

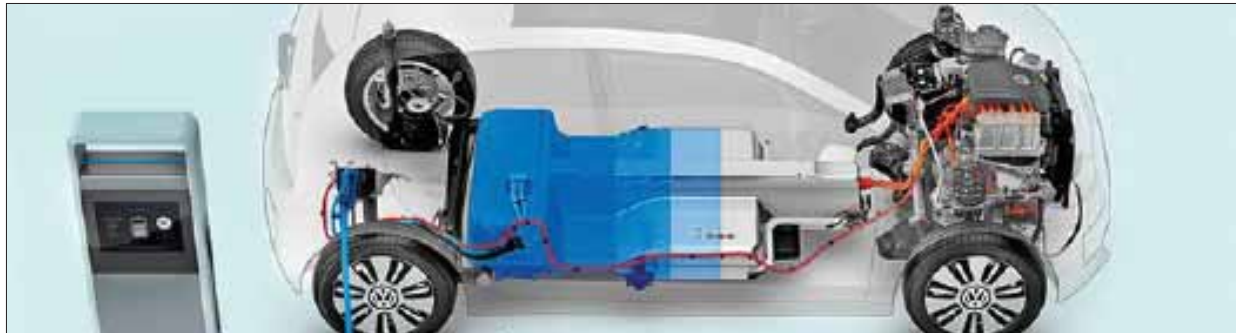
ترندهای فناوری باتری خودروهای الکتریکی در سال‌های آینده

فناوری باتری خودروهای برقی تا سال ۲۰۳۰ چه تغییراتی می‌کند؟

تولید باتری به‌نام طراحی (Tabless) را توسعه داده است که: زبانه‌ترمی‌نماید، برای اتصال سلول‌های باتری را حذف می‌کند و این فرآیند را کارآمدتر و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد.

راه‌دیگر برای کاهش هزینه‌ها افزایش طول عمر باتری‌های EV است. در حال حاضر، طول عمر بیشتر باتری‌های لیتیوم-یونی حدود ۱۰ سال یا ۱۶۰ هزار کیلومتر است. با این حال، اگر عمر باتری‌های EV را بتوان به ۱۵ یا ۲۰ سال افزایش داد، می‌تواند به‌طور قابل توجهی هزینه کل مالکیت یک خودرو الکتریکی را کاهش دهد. برای دستیابی به این هدف، سازندگان باتری در حال آزمایش مواد شیمیایی و طرح‌های جدیدی هستند که می‌تواند دوام باتری را بهبود بخشد و با کاهش روند تخریب آن، عمر طولانی‌تری را تضمین کنند.

به‌طور خلاصه، فناوری باتری EV قرار است در آینده (تا سال ۲۰۳۰) پیشرفت چشمگیری داشته باشد. در نهایت با تغییر مسیر به سمت فناوری حالت جامد، استفاده از مواد جدید مانند سیلیکون و توسعه این پیشرفت‌ها احتمالاً شاهد برد طولانی‌تر، شارژ سریع‌تر و هزینه‌های پایین‌تر برای خودروهای برقی خواهیم بود و باتری‌های آینده به‌گزینه‌هایی جذاب‌تر و کاربردی‌تر برای مصرف‌کنندگان خودروهای برقی تبدیل می‌شوند.



لیتیوم-یون سنتنی دارند؛ در حالی که باتری‌های Li-Air می‌توانند حتی چگالی انرژی بالاتری داشته باشند. با این حال، هر دو فناوری هنوز در مراحل اولیه توسعه هستند و ممکن است تا سال ۲۰۳۰ از نظر تجاری در دسترس نباشند.

یکی دیگر از حوزه‌های تمرکز فناوری باتری EV، کاهش هزینه‌هاست. در حالی که هزینه باتری‌های لیتیوم-یونی در سال‌های اخیر به‌طور چشمگیری کاهش یافته، اما همچنان مانع مهمی برای پذیرش گسترده خودروهای الکتریکی است. یکی از راه‌های کاهش هزینه‌ها، بهبود فرآیند تولید است. به‌عنوان مثال، تسلا یک فرآیند جدید

تا ۱۰ برابر افزایش دهد. این می‌تواند به‌این معنی باشد که خودروهای برقی می‌توانند با یک بار شارژ بسیار بیشتر حرکت کرده و برای دارندگان خودروهای برقی تجربه کاربردی‌تری را ایجاد کنند. تسلا یکی از شرکت‌هایی است که درباره استفاده از سیلیکون در باتری‌های EV تحقیقات گسترده‌ای کرده و از آن در مقادیر کم در باتری‌های پیشرفته خود استفاده کرده است. علاوه بر سیلیکون، مواد دیگری مانند لیتیوم-گوگرد (Li-S) و لیتیوم-هوا (Li-Air) نیز برای استفاده در باتری‌های EV مورد توجه واقع شده‌اند. باتری‌های لیتیوم-گوگرد مزیت ذخیره انرژی بیشتر و سبک‌تر بودن را نسبت به باتری‌های

تجاری ببینیم. برای مثال توپوتا اعلام کرده است قصد دارد تا اواسط این دهه باتری‌های حالت جامد را در خودروهای برقی خود معرفی کند. بام و فولکس‌واگن نیز در حال سرمایه‌گذاری روی این فناوری هستند. یکی دیگر از روندهای قابل توجه، استفاده از مواد جدید در باتری‌های EV است. یکی از امیدوارکننده‌ترین مواد، سیلیکون است که پتانسیل افزایش چگالی انرژی باتری و کاهش هزینه‌ها را دارد. در حال حاضر، آند در بیشتر باتری‌های لیتیوم-یونی از گرافیت ساخته شده است که چگالی انرژی را محدود می‌کند. با این حال، استفاده از سیلیکون به‌عنوان ماده آند می‌تواند چگالی انرژی را



در دهه گذشته شاهد پیشرفت قابل توجهی در فناوری باتری خودروهای الکتریکی (EV) بودیم. طی این مدت عملکرد باتری‌ها و هزینه تمام‌شده آن‌ها به‌عنوان دو مورد از حیاتی‌ترین زمینه‌های تکنیکی با بهبود چشمگیری مواجه شد. با نگاهی به آینده نزدیک تا سال ۲۰۳۰، به احتمال زیاد این روند با شیب تندتری ادامه خواهد داشت و چندین تحول هیجان‌انگیز و خیره‌کننده در راه خواهد بود.

یکی از روندهای کلیدی در باتری‌های EV تغییر به سمت فناوری حالت جامد (SOLID-STATE) است. باتری‌های حالت جامد، الکترولیت مایع موجود در باتری‌های لیتیوم-یون سنتنی را با یک الکترولیت حالت جامد جایگزین می‌کنند.

این فناوری امکان شارژ سریع‌تر، برد طولانی‌تر و ایمنی بهتر را فراهم می‌کند؛ زیرا باتری‌های حالت جامد کمتر مستعد فرار حرارتی (افزایش کنترل نشده حرارت در یک سلول) هستند. با توجه به این که باتری‌های حالت جامد صرفاً مدت کوتاهی است که در حال توسعه بوده‌اند، می‌توان انتظار داشت تا سال ۲۰۳۰ آن‌ها را در خودروهای برقی

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام‌های: VARIAN, ARMO NEW, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWISSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA به‌عنوان عرضه‌می‌شود.	گارانتی	۲۳,۷۰۰	۲۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد		کلیه محصولات	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد		صبا باتری	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد		باتوجه	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند راین	سیلد		به‌زمان	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد‌های تک	سیلد		انبارداری	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	
	باتری تندرو و ساندر و باتری خانواده دنا	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		۱۶ ماهه می‌باشد	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	

آخر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	آذر باتری برندهای ویکور، آذر، سولیفان، ژنوس، الوند، روشن، ماموت و آیدانا به بازار عرضه‌می‌شود.	گارانتی	۲۳,۵۰۰	۲۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		کلیه محصولات	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	
	باتری ساینا	60-55-50 (فاریک کارخانه)	سیلد		آذر باتری	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	
	باتری کوئیک	74-66	سیلد		باتوجه	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		به‌زمان	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		انبارداری	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	
	باتری تندرو و ساندر و باتری خانواده دنا	60-66-74	سیلد		۱۲ ماهه می‌باشد	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	نیروگستران خراسان برندهای: VOLTA, CENE, SHARK, SILVER و TURBO به بازار عرضه‌می‌شود.	گارانتی	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		کلیه محصولات	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری ساینا	60-55-50 (فاریک کارخانه)	سیلد		نیروگستران	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری کوئیک	74-66	سیلد		باتوجه	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		به‌زمان	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		انبارداری	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	
	باتری تندرو و ساندر و باتری خانواده دنا	60-66-74	سیلد		۱۵ ماهه می‌باشد	۲۶,۵۰۰	۲۶,۵۰۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد	سپاهان باتری برندهای: بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اورانوس، سیولکس و یاشا، ویا پوشش آمپراز ۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه‌می‌شود.	گارانتی	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		کلیه محصولات	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری ساینا	60-55-50 (فاریک کارخانه)	سیلد		سپاهان باتری	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری کوئیک	74-66	سیلد		باتوجه	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		به‌زمان	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (تابل کوچک)، 50L2 (تابل بزرگ)، 55 و 60	سیلد		انبارداری	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	
	باتری تندرو و ساندر و باتری خانواده دنا	60-66-74	سیلد		۱۵ ماهه می‌باشد	۲۹,۰۰۰	۳۱,۵۰۰	



میزان جانباختگان سوانح جاده‌ای باید به صفر برسد



ایستاد: وزیر راه، مسکن و شهرسازی از ایمن‌سازی ۲۰۰ نقطه حادثه‌خیز در جاده‌های کشور خبر داد و گفت: «هدف گذاری ما رسیدن تعداد جانباختگان سوانح جاده‌ای به عدد صفر است.» مهر داد پذیرش افزود: «در ۱۳ سال گذشته اتفاقات خوبی در کاهش سوانح جاده‌ای داشته‌ایم. البته باید به این موضوع هم توجه کنیم که راه‌ها نیز توسعه یافته‌اند.» وی با بیان اینکه بیشتر انسدادهای راه‌ها مربوط به مسیرهای فرعی و روستایی است، ادامه داد: «با اقدامات و تمهیدات انجام‌شده دیگر مثل گذشته محورهای اصلی مسدود نمی‌شوند.» پذیرش با اشاره به ارتقای سطح خدمت‌رسانی به مسافران نیز بیان کرد:

«در حال حاضر رصد به‌صورت سامانه‌ای انجام می‌شود، پیش‌بینی شرایط جوی دیگر قابل‌مقایسه با ۲۰ سال قبل نیست.» وزیر راه، مسکن و شهرسازی گفت: «هرچه ما و مدیران استانی همت کنیم و کاهش تصادفات را جدی‌تر بگیریم در کاهش سوانح موفق‌تر هستیم. تا زمانی که که تعداد جانباختگان جاده‌ای به صفر نرسد، نباید آرام‌بنشینیم. هدف گذاری ما عدد صفر است.» وی با تاکید بر ضرورت تعامل و هم‌افزایی برای تحقق کاهش هدف کاهش قربانیان حوادث رانندگی تصریح کرد: «در تعامل با یکدیگر و هدف‌گذاری مشخص، در طول برنامه هفتم باید این عدد را تا ۵۰ درصد کاهش دهیم و این کار سختی نیست.»

مشاور رئیس سازمان راهداری اعلام کرد:

پیش‌بینی افزایش بی‌سابقه سفرهای نوروزی ۱۴۰۲

آزادراه، بزرگراه، راه اصلی و راه‌های فرعی روستایی اعلام کرد و ادامه داد: «باتوجه به طیف متنوع مخاطبان، محتوای تخصصی، متنوع و متفاوتی پیش‌بینی شده که هم‌زمان با اجرای طرح در ایستگاه‌ها اجرا خواهد شد.» مشاور رئیس سازمان راهداری بر استفاده از تمامی ظرفیت‌های رسانه‌ای و شبکه‌های اجتماعی برای معرفی ایستگاه‌های پویا و خدمات آن، ظرفیت رسانه ملی، تبلیغات محیطی، بیلبوردها و... تاکید کرد.



فقط به بهانه نوروز نباید به بحث سوانح رانندگی توجه شود سردار سیدکمال هادیانفر در حاشیه هفدهمین همایش پلیس راهور در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «نباید تنها به بهانه نوروز به بحث سوانح رانندگی توجه شود بلکه در طول سال باید شاهد کاهش تصادفات باشیم. طبق تحلیل‌ها، روند تصادفات هزینه‌های سنگینی را بر دوش ما می‌گذارد پس باید با بالا بردن سطح ایمنی، این هزینه‌ها را کاهش دهیم.» رئیس پلیس راهور فراجاد در ادامه اظهار کرد: «سالانه یک میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در جهان بر اثر سوانح رانندگی جان خود را از دست می‌دهند؛ بنابراین هرچه به حوزه حمل‌ونقل وابسته‌تر شویم، شاهد افزایش آمار در این زمینه هم خواهیم بود. بنابراین پیشنهاد می‌شود دولت موضوع ایمنی را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهد.» وی ادامه داد: «از جدی‌ترین گام‌های موثری که در این راستا باید برداشت، این است که از مدیریت کلان در کشور خواسته‌ایم برنامه ایمنی را سریعاً اجرا کنند. شاید ۵۰ درصد آمار را به همین صورت برطرف و کاهش دهیم و البته این موضوع نیازمند اصلاح قوانین و مقررات است. آنچه در برنامه هفتم به آن توجه خواهد شد، کاهش ۲۶ درصدی تصادفات است.» رئیس پلیس راهور فراجاد همچنین تاکید کرد: «در حوزه فرهنگ و ترافیک نیز اعتقاد داریم صدا و سیما مانند دهه ۸۰ که با همه ظرفیت وارد موضوع گمرک شد؛ به همان شدت و به صورت مستمر و پایدار بتواند به مخاطبان نشان دهد غفلت در رانندگی می‌تواند باعث از دست رفتن جان انسان‌ها شود.»

می‌شود نوروز ۱۴۰۲ با توجه به محدودیت بازه توزیع سفرها به جهت تقارن ایام تعطیلات نوروزی با ماه رمضان، شاهد افزایش بی‌سابقه سفرهای نوروز باشیم.» منصور فخران ادامه داد: «ایجاد جاذبه برای توقف و استراحت رانندگان وسایل نقلیه شخصی و عمومی، کمک به افزایش ایمنی سفرهای نوروزی و ارتقای دانش همگانی در ایمنی و فرهنگ رانندگی پیش‌بینی شده است. این طرح در قالب ۱۰۰ ایستگاه شامل مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین‌راهی و راهدارخانه‌های منتخب در سراسر کشور اجرا می‌شود.» فخران عمده‌ترین محورهای پویا را موضوعاتی از جمله حواس‌پرتی، خستگی و خواب‌آلودگی، عجله و شتاب، رانندگی در شب، رانندگی در شرایط خاص جوی، لزوم توجه به ایمنی و الزامات تعمیر و نگهداری مناسب خودرو، آشنایی با اصول رانندگی در

طرح ترافیک، هم‌زمان با رزمایش نوروز برگزار خواهد شد. پیش‌بینی ما این است که در محورهای مواصلاتی شاهد افزایش تردد خواهیم بود.» رئیس پلیس راه کشور با بیان اینکه در طرح نوروزی سال ۱۴۰۱ حدود ۸۲ هزار نیروی عملیاتی حضور داشتند، گفت: «بیشترین افزایش تردد در استان‌های جنوبی کشور بوده که نشان می‌دهد به علت ترافیک محورهای شمالی، مردم رغبت بیشتری نسبت به سفر به جنوب کشور داشتند.» مومنی ادامه داد: «طرح نوروزی سال ۱۴۰۲ از چهارشنبه بیست و چهارم اسفند آغاز می‌شود و تا چهاردهم فرودین ادامه خواهد داشت.»

ایجاد جاذبه برای توقف و استراحت رانندگان وسایل نقلیه در این رابطه، مشاور رئیس سازمان راهداری اظهار کرد: «پیش‌بینی



چند روز قبل، هفتادوششمین کمیته هماهنگی اجرای طرح‌های ویژه ترافیکی نوروز ۱۴۰۲ با حضور سردار هادیانفر (رئیس پلیس راهور)، سردار حسینی (جانشین پلیس راهور) و مسئولان سازمان‌های همسو (سازمان مدیریت بحران کشور، صدا و سیما، وزارت بهداشت، اورژانس، هلال‌احمر، وزارت راه و شهرسازی، بیمه مرکزی، سازمان امداد و نجات، هواشناسی، حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و...) برگزار شد. در ادامه به بررسی برخی جزئیات این موضوع می‌پردازیم.

اجرای طرح نوروزی، بیست و چهارم اسفند تا چهاردهم فرودین رئیس پلیس راهور از حضور بیش از ۸۳ هزار نفر از مجموعه ۸ دستگاه در ۲۹۷ هزار کیلومتر جاده و ۱۴۴۰ شهر در طرح نوروزی خبر داد. سردار هادیانفر در این باره گفت: «از ۲۳ و ۲۴ اسفند، سفرهای نوروزی هموطنان آغاز می‌شود و ۲۵ اسفند، اوج سفرها در جاده‌هاست.» رئیس پلیس راه فراجاد نیز درباره طرح‌های ویژه ترافیکی نوروز بیان کرد: «در نوروز ۱۴۰۱ در استان‌های تهران، البرز، مرکزی، قم و قزوین، کاهش تردد را اعلام کردند.» سردار حسن مومنی ادامه داد: «نکته قابل توجه این است که در مجموع ۱۰۰ هزار نفر کاهش تردد در محورهای چالوس و هراز را به علت سفرهای نوروزی به سمت جنوب کشور را داشتیم.» وی در ادامه یکی از دلایل تصادفات را عدم توجه رانندگان به جلو (۴۰ درصد)، بیان کرد و افزود: «همچنین انحراف به چپ ۱۳ درصد، کنترل نکردن سرعت ۱۲ درصد و عدم رعایت سرعت مجاز نیز سهم ۱۲ درصدی را در تصادفات داشتند.» سردار مومنی با بیان اینکه متأسفانه بین ساعات ۱۶ تا ۲۰، شاهد افزایش ۲۷ درصدی تصادفات بودیم، عنوان کرد: «اغز



انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از ما بخواهید

www.jahantormoz.com



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۸۳۳

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۱۷ آصفهان ۱۶ شیراز ۱۷ مشهد ۱۶ تبریز ۱۳ ارومیه ۱۲ رشت ۱۹ گرگان ۲۱ ساری ۲۱ شهرکرد ۹ اهواز ۲۹ یزد ۱۸ کرمان ۱۲ بندرعباس ۳۰ زاهدان ۱۸

بیلبرد
Billboard

On the road to victory

We are a long-standing partner of Slovak tennis.

PEUGEOT

«جاده پیروزی»

«برند پژو طی چند سال اخیر به پیشرفت‌های قابل توجهی دست یافته است. حال به همین منظور در کمپین خود با عنوان «در مسیر پیروزی» که در اسلوواکی منتشر شد، به مسیر پیش رو و اهدافش اشاره می‌کند. آژانس تبلیغاتی «Ogilvy» این پوستر را طراحی کرده است.»

نقد باید منصفانه باشد!

حرف آخر

The Last Word



فرشید سلگی

روزنامه‌نگار



طی سال‌های اخیر با وجود آن که صنعت خودرو همواره حیات خلوت دولت بوده، اما در عین حال انتقادات ریز و درشت نیز به آن کم نبوده است. صنعت خودرو ایران مشکلات بسیاری دارد و بر این اساس برخی مسئولان که می‌خواهند در عرصه سیاسی خودی نشان دهند، به آن حمله می‌کنند. بی آن که بدانند بسیاری از مشکلات این صنعت ریشه در جای دیگر دارد. اصولاً طی سال‌های اخیر در حالی به عملکرد برخی مسئولان در صنعت خودرو انتقاد وارد شده که کاهش چشمگیر قدرت خرید مشتری نادرده گرفته می‌شود. در واقع در شرایط اقتصادی نامساعد نمی‌توان انتظار داشت کیفیت محصولی همچون خودرو در حد ایده‌آل و حتی مطابق با استانداردهای روز جهان باشد. چرا که مصرف‌کننده معمولاً از پس پرداخت هزینه نصب آپشن‌های به‌روز روی خودرو بر نمی‌آید. این جاست که توقف تولید مدل‌هایی همچون پراید که از خودروهای اقتصادی به‌شمار می‌رود، بازار را به چالش می‌کشد. در عین حال در حالی شاهد وارد آمدن فشار به خودروسازی‌ها با هدف رعایت استانداردها هستیم که کشور با تحریم‌های ظالمانه مواجه است و این صنعت ارتباط چندانی با دنیای تکنولوژی ندارد. البته شکی در آن نیست که شأن مردم کشورمان بالاتر از آن است که از خودروهای معمولی استفاده کنند، اما در شرایطی که بنیه اقتصادی آن‌ها بر اثر تحریم و عوامل دیگر به‌شدت تحلیل رفته، خودروساز نمی‌تواند معجزه کند و در این میان خودرو و مجهز به آپشن روز را با قیمت نازل به‌دست مصرف‌کننده برساند. بنابراین برای حل معضلات این صنعت چاره‌ای جز آن نیست که ارتباطات جهانی با هدف فراهم شدن زیرساخت‌های اقتصادی تقویت شده و توسعه یابد.

نکته آموزشی

معایب شمع چند پلاتینه

استفاده می‌شود تا قدرت جرقه سبب ایجاد احتراق کامل تر شود. اما در موتورهایی که قدرت و گشتاور کمتری دارند، استفاده از این نوع شمع توصیه نمی‌شود. زیرا به دلیل چند پلاتینه بودن شمع عمل احتراق با دمای بیشتری صورت می‌گیرد. همین موضوع منجر به افزایش دمای موتور، کاهش رانندگی و افزایش استهلاک موتور می‌شود.

حلقه آخر احتراق توسط شمع تکمیل می‌شود تا در موتور قدرت تولید شود. شمع وظیفه دارد جریان الکتریکی را در سیلندر به جرقه تبدیل کند تا عمل احتراق صورت بگیرد. شمع‌ها بر اساس سیستم جرقه‌زنی و پیشرفته‌ای که برای خودرو تعبیه شده است، انتخاب می‌شوند. در خودروهایی با گشتاور بالا معمولاً از شمع چند پلاتینه



طرح جایگزینی خودروهای کارکرده تمامی برندها با خودروهای نو مدیران خودرو



☎ ۰۲۱-۴۹۷۸۱
🌐 www.mvmco.ir
🌐 www.iraniankhodro.com

ایرانیان خودرو مجری طرح جایگزینی مدیران خودرو

برای اطلاعات بیشتر:
به وبسایت ایرانیان خودرو و یا به نمایندگان منتخب
مدیران خودرو در سراسر کشور مراجعه کنید.