

بلو که شدن سرمایه‌های نیم‌میلیاردی برای خودروهایی که نوع، قیمت و زمان تحویلشان معلوم نیست هزاران متقاضی در سودای چندمیلیارد تومانی!

از آن‌جا که قیمت خودروهای وارداتی طی ۲ سال اخیر رشد عجیبی داشته است، برخی افراد تصور می‌کنند اگر موفق به خرید سری نخست خودروهای وارداتی شوند، یک لاتاری...
۳۰۲ صفحات ۳

با آغاز تولید نسخه‌های اتوماتیک و دوگانه‌سوز

ساینااس هم تشکیل خانواده داد

حضور این دو مدل خودرو در کنار نسخه پایه ساینااس، این سه محصول را به خانواده‌ای از...
۴۴ صفحه ۷

تشدید فرسودگی ناوگان تجاری، سهم ایران از حمل‌ونقل بین‌المللی را کاهش داد:
افت تقاضا برای کشتی‌ها در پی کوچک شدن بازار ترانزیتی کشور
۹ صفحه ۴

آبی پوشان جاده‌مخصوص از موتورهای قدیمی عبور کردند
ایران خودرو؛ پیشرو در به‌روزرسانی پیشرفته‌ها
موتور EFP توربو به‌عنوان قدرتمندترین پیشرفته تولیدی داخل ایران از پیشرفته‌های...
۴ صفحه ۲

رئیس اتحادیه صنف سازندگان و فروشندگان باتری تهران:

فروش باتری نو در ازای دریافت نمونه فرسوده ممنوع شد

۱۲ صفحه ۴

- ۲ اشتباه‌ترین آپشن‌های ثابت شده اخیر!
- ۸ بررسی نسل جدید هیوندای الانترادر تهران
- ۱۲ محصولات اختصاصی جدید «پیرلی» برای شاسی‌بلندها
- ۶ مجوز مجلس به‌جانبازان ۵۰درصد و بالاتر برای واردات یک دستگاه خودرو
- ۱۵ کاهش ۷۳۰۰ تن ذرات آلاینده در سال با جایگزینی ۲۰هزار موتورسیکلت برقی

استارت Start
محمدعلی دیانتهی زاده
عضو ارشد شورای سردبیری

سقوط تولید از بام ارز ترجیحی

یکی از سیاست‌های اقتصادی دولت سیزدهم، حذف ارز ترجیحی یا ۴۲۰۰ تومانی بود. پدیده ارز ترجیحی، در دولت دوازدهم متولد شد و هدف آن کاهش فشار...
۲ صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

استفاده از تصویر کودک کار در تبلیغات یک نمابندگی
استیکر تعویض روغن برای «فولکس واگن» در دسر ساز شد
۱۱ صفحه ۵

بورس دیروز به مدار صعودی بازگشت
۵ صفحه ۵

پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات به کانال ۹۰۰ میلیون تومان بازگشت
ریزش قیمت دنباله‌دار خودروهای داخلی!
۱۰ صفحه ۴

پیشنهادهای اصلی برقی می‌شوند
پایانی برای شاسی‌بلندهای ۵ نفره درون‌سوز
۶ صفحه ۴

m.co Industrial Group
High-Tech Autoparts

یک بار با ما ... همیشه با ما...
Once With us... Always With us...

گروه صنعتی امکو، تولید کننده لنت ترمز، دیسک و صفحه کلاچ انواع خودروهای داخلی و خارجی
اعطای نمایندگی فروش و نصب رایگان دیسک صفحه کلاچ و لنت ترمز امکو در سراسر کشور

021 - 44 00 25 07
0910 100 0765
www.mco-co.ir

نوروز مبارک

BEHTAM

1422

شرکت بهتام روانکار تولید کننده انواع روغن های خودرویی، صنعتی، گریس و ضدیخ
پیشاپیش فرا رسیدن سال نو را به همه هموطنان عزیز تبریک میگوید.



باید گفت ۴ در بخش دستیار ایمنی فقط ۶۲ درصد امتیازها را کسب کرده است، بخشی که به تکنولوژی پیشگیری از برخورد فعال خودرو اشاره می کند. در بخش حفاظت از کاربران آسیب پذیر جاده، بامو ۱۴ در ۷۱ درصد امتیازها را به دست آورده است. انکپ استرالیا می گوید طراحی جلوی خودرو به گونه ای است که ریسک آسیب زن به عابران پیاده و دوچرخه سواران را در بر خواهد داشت. این موسسه ایمنی همچنین تکنولوژی های پیشگیری از برخورد یا کاهش ریسک آسیب در زمینه تصادف با عابران پیاده، دوچرخه سواران و موتور سواران را بررسی کرده است.

بامو ۱۴ برقی مانند عملکردی که سال پیش و در بورو انکپ داشت فقط ۴ ستاره ایمنی را بر نامه تست های ایمنی انکپ استرالیا کسب کرد. سدان برقی باواریا مانند بار قبل از دستیابی به ۵ ستاره ایمنی کامل باز مانده است. چنین موضوعی به ندرت در کلاس خودروهای لوکس مشاهده می شود. فقط پژو ۳۰۸ و بامو ۱۴ برقی در جدیدترین سری تست های تصادف انکپ استرالیا ۴ ستاره ایمنی به دست آورده اند و باقی خودروهای سیتروئین C5X، آلفا رومئو توناله و گریت وال اورا توانسته اند ۵ ستاره ایمنی را کسب کنند؛ اما چه چیزی باعث شده است خودرو لوکس و برقی بامو از دستیابی به ۵ ستاره کامل باز بماند؟



سخت گیری استرالیا در تست تصادف بامو «i4»

بلو که شدن سرمایه های نیم میلیار دی برای خودروهایی که نوع، قیمت و زمان تحویلشان معلوم نیست هزاران متقاضی در سودای چند میلیارد تومانی!

از آن جا که قیمت خودروهای وارداتی طی ۲ سال اخیر رشد عجیبی داشته است، برخی افراد تصور می کنند اگر موفق به خرید سری نخست خودروهای وارداتی شوند، یک لاتاری بزرگ را برده و سود چند میلیاردی کرده اند

چرا صنعت خودرو به این شرایط رسیده است؟ چرا وضعیت تا این حد نا بسامان شده است؟

نه تنها بازار خودرو بلکه سایر بازارهای سرمایه ای موازی در کشور مثل مسکن، طلا و سکه، بورس، ارز و... دچار یک آشفتگی و سردرگمی و رکود هستند. بخش بزرگی از مشکلات و مصائب اقتصادی مردم ناشی از سیاست های کلان نادرست مالی و نگاه های گذرا به اقتصاد و صنعت در دولت های گذشته و فعلی است. اگر در این بین در بخش صنعت خودرو برای مثال یک رخداد بزرگ مثل عقد قرارداد با دایملر برای مونتاژ سراسر بنز سواری در «تاپ خودرو» در دهه ۸۰ یا تندر ۹۰ یا رنو در دهه ۹۰ هم به وقوع پیوست، برای کوتاه مدت بود و دوام نیاورد. یک اصل لاینفک در اقتصاد کلان در همه جای دنیا وجود دارد که بر پایه آن می توان بر نامرئی بودن یک شرکت کوچک دو-سه نفره گرفته تا یک کارخانه یا چند هزار نیرو و سپس تعمیم دادن آن به اقتصاد یک کشور و آن؛ ثبات مدیریت و به صورت کلان تر ثبات اقتصادی است. دنیا مثل یک دهکده است؛ همه ما به هم متصل هستیم و اقتصاد یک زنجیره است. اگر از این زنجیره کنار برویم یا کنار گذاشته شویم، به مرور زمان از مراداتمان کاسته می شود و می رسیم به شرایط امروز که بین ۷۰ تا ۸۰ درصد مبادلات کشور منحصر به ۲ تا ۳ کشور جهان است. قدیمی ها در این مورد اصطلاح بده-بستان را به کار می بردند و امروزی ها می گویند بیزنس و دادوستد و انتقال علم و تکنولوژی و مرادات مالی که پاشنه آشیل صنعت و اقتصاد است. بنابراین اگر می بینیم که وضعیت صنعت خودرو و بازار کشور بسامان نیست، تحت تاثیر سیاست گذاری های غلط و اصرار بر ادامه دادن این سیاست ها و همچنین عدم اتصال به زنجیره جهانی و مرادده با تمام کشورهایمان. ما سیاست اقتصادی بلندمدت و کارآیی را در حوزه صنعت خودرو و بازار خودرو نداشته و برنامه مشخصی نیز برای تولید خودرو و اقتصادی باکیفیت در بازه اقتصادی در اختیار نداریم. به همین دلیل نمی توانیم بازار را هدایت کنیم و سروسامان دهیم. برای این که بازار دچار تلاطم نشود، نیاز به برنامه ریزی اقتصادی و صنعتی و همچنین ثبات اقتصادی داریم.

بازار خودرو نیازمند خودروهای بیشتری در بازه و سگمنت قیمتی متفاوت است. به بیان ساده: بازار تشنه خودروهای جدید است. ممنوعیت واردات، افزایش



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

روزافزون تورم و قیمت ارز، باعث افزایش دلالی و رشد قیمت خودروهای محدود موجود در بازار شده است. تا حدی که قیمت خودروهای مدل ۲۰۱۸ در بازار ایران از قیمت مدل های ۲۰۲۳ آن در بازارهای خارجی بسیار بالاتر است. این روند به دلیل سیاست گذاری اشتباه و اصرار بر اجرای این سیاست ها بوده است. اگر هر سال خودروهای جدیدی به بازار عرضه می شدند، قطعاً قیمت خودروهای قدیمی دیگر رشد نمی کرد و بازار این چنین دچار نابسامانی نمی شد. تورم موجود در بازار خودرو به مراتب بزرگ تر از تورم موجود در اقتصاد کشور است و این نتیجه همان سیاست های اشتباه است. با این وجود از ابتدای سال بحث واردات مطرح بوده و همین بسیاری را دلگرم کرده است که با واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال قیمت ها کمی افت خواهد کرد. اما پس از چند ماه زمان بردن برای رونمایی از آیین نامه واردات، شاهد سقف قیمتی برای خودروها بودیم که این قطعاً برای بازار خودرو و تقاضاهای مختلفی را شامل می شود، مناسب نیست. در حال حاضر تعداد محدودی خودرو وارد شده و وزارت صمت به جای این که شرایط را برای فروش آنها تسهیل کند، باز هم بحث قرعه کشی را مطرح کرده است. پرداخت و بلو که شدن ۵۰۰ میلیون تومان شرط حضور در این قرعه کشی است. هر چند گفته می شود به همه ثبت نام کنندگان خودرو تخصیص داده می شود، اما با توجه به این که هنوز تعداد بالایی خودرو به کشور نیامده و غیر از چند مدل، مابقی مدل ها مشخص نیستند، پیش فروش آن بسیار عجیب است. در خصوص وضعیت بازار و صنعت خودرو و همچنین تبعات این مدل فروش خودرو با مسیح فرزانه، کارشناس و فعال حوزه خودرو به گفت و گو پرداختیم.

سقوط تولید

از بام ارز ترجیحی

یکی از سیاست های اقتصادی دولت سیزدهم، حذف ارز ترجیحی یا ۴۲۰۰ تومانی بود. پدیده ارز ترجیحی، در دولت دوازدهم متولد شد و هدف آن کاهش فشار ناشی از تحریم ها بر اقشار کم درآمد از طریق جلوگیری از افزایش قیمت کالاهای اساسی بود. اما ارز ۴۲۰۰ تومانی از همان ابتدا با سبلی از انتقادات مواجه بود و منتقدان معتقد بودند این پدیده می تواند به ایجاد فساد و رانت به دلیل اختلاف قیمت این ارز با نرخ ارز آزاد بینجامد و بخشی از عواید و فواید آن در میانه زنجیره مصرف، حیف و میل شود و به دست مصرف کننده نهای نرسد. اما پس از حذف ارز ترجیحی، رشد عجیب و بی سابقه تورم در خرده دامه امسال نشان داد بر خلاف نظر منتقدان، ارز ۴۲۰۰ تومانی به هدف بر خورد کرده و توانسته بود از رشد تورم به ویژه در بخش مواد غذایی که بیشترین رشد را میان تمام کالاها تجربه کردند تا حد قابل توجهی جلوگیری کند.

بر این اساس و طی ماه های گذشته، نرخ ارز نیامی یا ۲۸۵۰۰ تومانی تبدیل به نرخ ارز ترجیحی دوم در اقتصاد ایران شد و در تار و پود اقتصاد ایران جریان پیدا کرد. حال اما بار دیگر صحبت از حذف ارز ترجیحی به میان آمده و در عمل نیز به گفته تولید کنندگان؛ پس از جهش اخیر نرخ ارز آزاد، دیگر ارز ویژه ای برای واردات مواد اولیه تولید یا کالاهای واسطه ای وجود ندارد. بدین ترتیب؛ همه فشارهایی که با هدف حذف ارز ترجیحی از آمد و روغن و... و تعدیل اقتصادی بر دوش اقشار آسیب پذیر جامعه وارد شد، در صورت حذف ارز ۲۸۵۰۰ تومانی تکرار خواهد شد و قیمت تولیدات ارز محور را دو برابر خواهد کرد. این کالاها شامل وسایل نقلیه مونتاژی که واردات آن ها به صورت CKD (قطعات منفصله) انجام می شود و تولید آن ها با درصد داخلی سازی ناچیزی همراه است نیز خواهد بود. البته این بار اعلام شده که قرار است ارز ۲۸۵۰۰ تومانی برای واردات برخی اقلام از جمله کالاهای اساسی و مایحتاج اولیه در اختیار برخی افراد قرار بگیرد.

از سوی دیگر؛ بر اساس اعلام وزیر اقتصاد، سقف منابع عمومی دولت در بودجه ۱۴۰۲ رقمی حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان است که نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان معادل ۴۵ درصد رشد داشته و در مقایسه با آخرین لایحه بودجه ای که دولت قبل به مجلس فرستاد، بیش از دو برابر شده است. به باور کارشناسان اقتصادی، این اعداد و ارقام باعث رشد احتمالی نقدینگی در سال آینده و رشد تورم و نوسانات در بازارها خواهند شد. در همین حال، دولت به دنبال آن است که از طریق مالیات، درآمدهای مورد نیاز خود را تامین کند که این روند هم به اعتقاد تحلیلگران اقتصادی، باعث بروز مشکل برای تولید و فشار بیشتر به حقوق بگیران خواهد شد.



استارت

محمدعلی دیبانی زاده

عضو ارشد شورای سردبیری



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.



آفرود به سبک فرانسوی

اینیوس گرنادیر مجیز به پیشراانه بامو سال آینده با قیمت ۷۰ هزار دلار در بازار جهانی عرضه می‌شود. این خودرو طراحی شده در انگلیس و مونتاژ فرانسه، شاسی بلندی توانمند در آفرود خواهد بود. شاید اینیوس اتوموتیو شرکت نوپایی در خودروسازی باشد اما اولین محصول آن یعنی گرنادیر حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. ظاهر این خودرو آفرودهای سرسخت سستی را تداعی می‌کند و چراغ‌های گرد، بدنه جعبه‌ای شکل و گلگیرهای صاف آن لندروور دیفنדר و مرسدس بنز G کلاس را به یاد می‌آورند. این یعنی گرنادیر باید در عملکرد هم قابل‌مقایسه با این

خودروها باشد که اسلاف معنوی آن محسوب می‌شوند. اینیوس گرنادیر هم برای رانندگی‌های آفرودی خشن و هم تردد در خیابان‌های شهری از انعطاف پذیری بالایی برخوردار است و به نظر می‌رسد قیمت آن نیز همان جایی است که باید باشد. به گفته اینیوس، قیمت تیپ‌های تریل‌مستر و فیلدمستر در آمریکا از حدود ۷۰ هزار دلار آغاز می‌شود. یعنی گرنادیر بالاتر از لندروور دیفنדר قرار می‌گیرد اما با مرسدس بنز G550 فاصله زیادی دارد. البته اینیوس باید پیش از عرضه شاسی بلند خود در بازار ایالات متحده نقض‌های آن را برطرف کند.

در حال از دست دادن ارزشش به صورت سریع است. پس اولین و منطقی‌ترین تصمیم تبدیل این وجه نقد به یک کالای سرمایه‌ای است. بخشی از افرادی که به طرح ثبت‌نام خودرو وارداتی گام می‌گذارند، از

نوربالا



واردات خودرو و شماره گذاری خودروهای موجود مناطق آزاد، هیچ کدام نمی‌توانند شوکی به بازار خودرو بدهند. طرح واردات خودروهای کار کرده هم بسیار خام است و چون سازوکارهای نظارتی کافی برایش وجود ندارد، به راحتی می‌تواند تبدیل به جریانی شود برای واردات خودروهای کیلومتر خورده و معیوب که دستکاری شده‌اند

روی ناچاری این کار را می‌کنند، برخی هم روزانه با امثال من مشورت می‌کنند و می‌گویند مستأصل هستند که به سمت کدام بازار بروند؛ طلا و سکه؟ خودرو؟ ارز؟ زمین و مسکن؟ و... افراد دیگری هم هستند که دچار تحلیل اشتباه می‌شوند و متصورند چون قیمت خودروهای وارداتی طی این ۲ سال اخیر رشد عجیبی داشته است، پس اگر موفق به خرید این سبک شوند، یعنی یک لاتاری بزرگ را برده‌اند و سود چند میلیاردی کرده‌اند. من به برخی دوستان مردد در خصوص بلو که کردن ۵۰۰ میلیون تومان برای چیزی که معلوم نیست کی و چگونه و با چه مدلی به دستشان می‌رسد، گفتم؛ همین مبلغ را به بازار ببرد و خودرو را بخرد تا به قول معروف کالایی که خریده‌اید زیر سرتان باشد. این نحوه سرمایه‌گذاری بسیار محکم‌تر است.

باتوجه به شرایط و قیمت‌ها، همان سوال همیشگی مطرح است که آیا در حال حاضر وقت خرید خودرو است یا ماستری باید منتظر سال بعد و احتمال عرضه خودروهای نو و دست‌دوم باشد؟

این یکی از پرتکرارترین سوالات بوده و البته در کمی‌کنم که کلیدی‌ترین پرسش برای مصرف‌کنندگان است و من فعلاً یک پاسخ دارم که دور‌نمای اقتصادی در بازار، پالس کاهش قیمت نمی‌فرستد. با شروع سال جدید قطعاً یک افزایش قیمت دیگر روانه بازار می‌شود و اگر کاهش قیمتی رخ دهد، صرفاً حد‌اصلاح جزئی قیمت‌ها خواهد بود. به همین دلیل مصرف‌کننده به اندازه بودجه‌اش باید خرید را انجام دهد و از امکاناتی که دارد، استفاده ببرد.

چون واردات خودرو نو و نه کار کرده و شماره گذاری خودروهای موجود مناطق آزاد، هیچ کدام نمی‌توانند شوکی به بازار خودرو بدهند. از سوی دیگر طرح واردات خودروهای کار کرده بسیار خام است و چون سازوکارهای نظارتی کافی برای آن وجود ندارد، به راحتی می‌تواند تبدیل به جریانی شود برای واردات خودروهای کیلومتر خورده و معیوب که دستکاری شده‌اند. مثل شرايطی که برای خودروهای گذر موقت رخ داده است. در حال با این تورم و با این نرخ ارز و این حجم نقدینگی انباشته فقط معجزه می‌تواند راهگشا باشد. چون در این بازار نمی‌توان حتی در لحظه هم از اعداد و ارقام و داده حرف زد و این تاسف‌آور است.

در حال حاضر شرط عجیب بلو که کردن ۵۰۰ میلیون تومان پول را هم رونمایی کرده‌اند که متأسفانه گفته می‌شود بیش از ۵۰ هزار نفر اقدام به ثبت‌نام کرده‌اند، آن هم برای خرید خودرویی که معلوم نیست از چه برندی است، قیمت نهایی‌اش چقدر است و چه زمانی به دست مشتری می‌رسد.

این مدل فروش خودرو بسیار خطرناک است. قطعاً شما را هم مثل من یاد سال ۹۷ و حواشی و مشکلات برای واردات کنندگان و مردم می‌اندازد که تا همین الان هم ادامه دارد و به‌نظرم آزمون را از مودن خطاست.

چرا مردم نباید اقدام به خرید خودرو به این شکل کنند؟
این سبک فروش خودرو و بدان معناست که از مصرف‌کننده پول را بگیری و برایش خودرو وارد کنی. به نظر من انجام این کار یعنی ارزی برای واردات خودرو وجود ندارد و چیزی شبیه آرزو فروختن است. در سال ۹۷ و قبل از آن برخی شرکت‌ها به این سبک خودرو فروختند. متأسفانه خودروها هرگز وارد نشدند و بسیاری همچنان به دنبال سرمایه از دست رفته‌شان هستند. حال نکته بسیار مهم در این بخش، این است که وزارت صمت متولی دریافت پول و فروش خودرو شده است. اگر وزارت صمت نتواند به تعهدی که داده، عمل کند، بی‌اعتمادی دوچندانی ایجاد خواهد شد. بنابراین معقول این بود که ابتدا خودروها وارد می‌شدند و سپس اقدام به فروش خودرو می‌کردند. این کار بیشتر شبیه جمع کردن نقدینگی از دست مردم است تا فروش خودرو.

اما به هر حال یک جمعیت ۵۱ هزار نفری حاضر به بلو که شدن ۵۰۰ میلیون تومان از پول خود برای به دست آوردن خودروهایی شدند که هنوز وارد نشده‌اند، چرا چنین ریسکی را قبول می‌کنند؟

شرايط خرید خودرو با این روش عملاً مثل خرید تخم مرغ شانس است و برخی هم ناگزیر برای این که نقدینگی خود را به صورت پولی دست خود نگه ندارند و از تورم عقب نمانند، تن به این کار می‌دهند. وقتی شما به عنوان یک مصرف‌کننده و یک فرد معمولی اخبار را رصد می‌کنید، قیمت ارز و تورم را می‌بینید و متوجه می‌شوید پولتان

بازار خودرو در روزهای پایانی سال چه شرايطی را تجربه می‌کند؟

در این یک ماه و چند روز اخیر، بازار خودرو دچار تلاطم شدیدی شده و دلیلش بر همگان مشخص است؛ نرخ ارز و تورم. این به هم ریختگی و در رفتن فنر نرخ ارز برای امثال من که هر روز در بازار اند و شرايط را به صورت لحظه‌ای رصد می‌کنند، دور از انتظار نبود. اگر خاطر تان باشد من و همکارانم در مصاحبه‌های گذشته با شما و رسانه‌های دیگر در چند نوبت این هشدار را داده بودیم که رشد قیمتی و تورم دوباره در پیش است. این هشدارها به ویژه از سال گذشته و پس از شنیده شدن زمزمه حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی داده شد. حدود ۶ ماه پیش گفتیم اگر این رویه ادامه پیدا کند، به زودی شاهد ۲۰۶ ششصد میلیون تومانی خواهیم بود که متأسفانه همین‌طور شد.

این جهش قیمتی طبعاً در بازار خودروهای وارداتی خیلی بیشتر بود. قیمت‌های مدل‌های پایین‌تر با مدل‌های بالاتر در زمان کوتاهی عوض شد. غیر از نرخ ارز یک دلیل دیگر هم در کنار اعلام نرخ‌های رسمی تورم و مشاهده نرخ‌های واقعی وجود دارد و آن هم عدم رسیدن سیگنال مثبت از تحولات اقتصادی و اجتماعی و سیاسی جامعه است که به شدت روی اقتصاد تاثیر می‌گذارد. علاوه بر این، واردات هم در واقع تا این لحظه اتفاق نیفتاده و به نظر من اگر هم بیفتد، دیگر تاثیرش را از دست داده است. به ویژه آن که تاثیر گفتار در مانی بر بازار خودرو با بحث واردات هم به نوعی لوپ شده است.

شاهد بودیم وزارت صمت از کسانی که خواهان خرید خودرو خارجی بودند دعوت به ثبت‌نام و بلو که کردن ۵۰۰ میلیون تومان کرد. با توجه این که عمده این خودروها هنوز به کشور وارد نشده‌اند، این مساله را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

پیش از آماده شدن طرح واردات که ماه‌ها قرار بود رونمایی شود و از این ماه به ماه بعد حواله داده می‌شد، من عرض کردم چنین طرحی با این حجم از محدودیت و وزن‌هایی که به دست و پایش بسته شده است، کارایی ندارد. از تیراژ محدود شده واردات تا سقف قیمتی و گنجایش موتور و چندبار تک‌دب و تایید فروش این خودروها در بورس و در نهایت سامانه یکپارچه، نشان از سردرگمی و بی‌معنایی و بی‌هویتی این طرح داشت.

آگهی استخدام

شرکت طراحی و مهندسی قطعات کرمان خودرو (کادک)، جهت تکمیل نیروی انسانی خود از دانش آموختگان دانشگاه‌های معتبر با شرايط ذیل دعوت به همکاری می‌نماید:

ردیف	عنوان شغلی	تحصیلات	جنسیت	بازه زمانی	سابقه کار	مهارت‌ها
۱	رئیس انبارها و لجستیک	لیسانس صنایع و یا رشته‌های مرتبط	مرد	۳۰-۴۰	۵	تسلط بر زنجیره تامین تسلط بر مدیریت موجودی تسلط بر سیستم لجستیک مسلط به سیستم‌های ERP (سیستم رابورز مزیت می باشد) برنامه ریزی تخصیص بهینه منابع در حوزه انبارها و لجستیک
۲	کارشناس انبار (ایراتور سیستم)	فوق دیپلم صنایع و یا رشته‌های مرتبط	مرد	۳۰-۴۰	۵	تسلط بر مدیریت موجودی کالا تسلط به سیستم‌های ERP (سیستم رابورز مزیت می باشد) آشنایی با کلیه فعالیت انبارها و لجستیک آشنایی با FIFO و ورود و خروج قطعات تسلط بر اصول ایمنی انبار و چیدمان کالا
۳	کارشناس ساخت	لیسانس صنایع و یا مکانیک	مرد و زن	۳۰-۴۰	۵	آشنا با داخلی سازی و مدیریت زنجیره تامین آشنا با استانداردهای سیستم مدیریت کیفیت آشنا با فرآیندهای تولید قطعات خودرو مسلط به نرم افزارهای اویس

واجدین شرايط می‌توانند رزومه شغلی خود را به نشانی الکترونیکی hr@kadec.ir ارسال فرمایند.

خواهشمند است عنوان شغلی در موضوع نامه درج شود.



تصادف با مامو X7 M50i هر چند کیفیت بسیار بالایی ندارد اما می تواند ایده‌های از مقاومت یک خودرو بزرگ و سنگین در سرعت‌های بالاتر را ارائه دهد. با مامو X7 M50i اگر چه در حال حاضر جای خود را به نمونه فیس لیفت M60i داده است اما در ویدئوی ما حضور دارد و با سرعت‌های گوناگون به دیوارهای مستحکم برخورد می‌کند. همان‌طور که می‌بینید آدمک‌ها نیز کمر بند ایمنی نبسته‌اند و همین شبیه‌سازی سساده نیز می‌تواند تاثیر نبستن کمر بند ایمنی در شدت آسیب‌های وارده را نشان دهد. در اولین تست خودرو با سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت به دیواره برخورد می‌کند و خسارت زیادی را متحمل نمی‌شود.

با مامو X7 M50i به عنوان گل سرسید شاسی‌بلندهای این برند در یک سری تست‌های تصادف شبیه‌سازی شده شرکت می‌کند! قطعاً تماشاگر تست تصادف خودرویی سنگین وزن با ۳۰۰ کیلومتر در ساعت جذابیت‌های خاص خود را خواهد داشت. ایمنی خودروها امری حیاتی به شمار می‌رود و خودروسازان تر از اول نیز به دنبال پاس کردن استانداردهای سختگیرانه‌ای هستند که هر روز وضع می‌شوند. اگر چه موسسه‌هایی مانند یورو انکپ اقدام به تست خودروهای جدید می‌کنند اما در اکثر مواقع سرعت استاندارد در نظر گرفته شده برای برخورد خودروها با مانع حدود ۶۴ کیلومتر در ساعت است. ویدئوی شبیه‌سازی



تصادف مجازی با مامو «X7» در سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت

آبی پوشان جاده مخصوص از موتورهای قدیمی عبور کردند

ایران خودرو؛ پیشرو در به‌روزرسانی پشرا نه‌ها

موتور EFP توربو به‌عنوان قدرتمندترین پیشرانه تولیدی داخل ایران از پیشرانه‌های مولتی پورت چینی هم قدرتمندتر است



پیشرانه‌های سه‌استوانه؛ قلب تپنده محصولات آینده اما مهم‌ترین اقدام ایران خودرو قطعاً توسعه خانواده پیشرانه‌های سه‌استوانه بوده که انواع مختلفی داشته و قرار است در آینده روی محصولات مختلف این شرکت نصب شوند.

ایران خودرو اوایل سال جاری قدرتمندترین واریانت موتور سه‌سیلندر خود را معرفی کرد که در آینده توانبخشی محصولات تولیدی گروه صنعتی ایران خودرو خواهد بود. در تمام کشورهای دنیا با هدف کاهش مصرف سوخت، آلایندگی و هبیریدسازی خودروسازان ملزم به کاهش حجم موتور و تعداد سیلندرها شده‌اند.

ایران خودرو هم با الگوبرداری از خودروسازان مطرح جهان، یک خانواده متنوع از پیشرانه‌های سه‌سیلندر اعم از بنزینی و دوگانه‌سوز، تنفس طبیعی و توربوشاژ و حتی با سیستم سوخت‌رسانی GDI تزریق مستقیم را توسعه داده است تا بتواند اهداف آینده ایران خودرو در خصوص کاهش مصرف سوخت محصولات، پاس کردن استانداردهای آلایندگی یورو ۶ و همچنین توسعه قوای محرکه میکرو هیبرید، هیبرید و پلاگین-هیبرید را پوشش دهد.

دستیابی به دانش تولید خودروهای برقی ایران خودرو تنها در زمینه خودروهای درون سوز فعالیت نکرده و این شرکت به خوبی می‌داند که آینده برای خودروهای برقی است. هر چند صنعت خودرو ایران تا امروز در زمینه تولید خودروهای برقی عقب‌ماندگی داشته، اما ایران خودرو با اتکا به دانش مهندسان خود توانست در مدت زمان کمی نسخه نزدیک به نمونه تولیدی تارا برقی را معرفی کند. همچنین در خصوص کراس‌اوور ریرا، پروژه طراحی واریانت برقی این خودرو هم‌زمان با توسعه مدل بنزینی به‌صورت موازی انجام می‌شود و در سال آینده نسخه برقی کراس‌اوور ریرا نیز معرفی خواهد شد.

توسعه پیشرانه‌های مدرن؛ زمینه‌ساز شکل‌گیری «ایکو پاورترین» توسعه پیشرانه‌های مدرن، زمینه‌ساز شکل‌گیری «ایکو پاورترین» شد تا ایران خودرو بتواند قوای محرکه خودروهایی تولیدی شرکت‌های دیگر داخلی را نیز تامین کند. هم‌اکنون ایران خودرو با برخی شرکت‌های خودروساز داخلی از جمله سایپا و دیار خودرو در زمینه خودروهای سواری و زامیاد و عقاب‌افشان در زمینه خودروهای تجاری در خصوص تامین پیشرانه و قوای محرکه توافق کرده است و با آغاز تولید انبوه قوای محرکه مدرن و جدید سه‌سیلندر، این امکان وجود دارد که برای پیشرانه‌های تولیدی ایران خودرو مشتریانی از خارج از کشور نیز وجود داشته باشند.



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

پیشرانه و قوای محرکه یکی از نشانه‌های توان صنعت خودرو یک کشور است. ششاید تا به امروز صنعت خودرو ایران در زمینه توسعه قوای محرکه اعم از موتور و گیربکس عقب مانده بود، اما طی مدت اخیر اقدامات بسیار مهمی هم در راستای توسعه پیشرانه‌های جدید و مدرن و هم گیربکس اتوماتیک انجام شده که این اقدامات را می‌توان نقطه عطفی در صنعت خودرو کشور دانست. ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز ایران طی ماه‌های گذشته ضمن توسعه پیشرانه‌های جدید و به‌روزرسانی قوای محرکه محصولات خود، اقدامات مهمی در راستای افزایش تیراژ تولید پیشرانه‌نیز انجام داده است تا بتواند زمینه رشد تیراژ محصولات خود و همچنین فروش پیشرانه‌ها به سایر شرکت‌ها را فراهم کند. ایران خودرو در سال‌های اخیر برای محصولات سواری خود از پیشرانه‌های تی‌بو، تی‌و، تی‌۳، ایکس‌یو ۷ و ای‌اف ۷ در دو مدل تنفس طبیعی و توربوشاژ استفاده کرده است. با توجه به این که طراحی و تکنولوژی این پیشرانه‌ها به چند دهه قبل مربوط می‌شود، ایران خودرو تصمیم گرفت با هدف عرضه محصولات مدرن تر، با آلایندگی کمتر و مطابق با استانداردهای روز، دست به ارتقای پیشرانه‌های فعلی خود بزند. در همین راستا، پیشرانه TUSP را توسعه داد که اکنون روی خودروهای نظیر تارا، پژو ۲۰۷ و رانا پلاس نصب شده است. این پیشرانه تا حد زیادی نسبت به پیشرانه تی‌بو معمولی تغییر کرده و دارای سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و پمپ روغن با فشار متغیر است. این تغییرات موجب افزایش راندمان و بازده موتور تی‌بو شده و توان آن را از ۱۰۵ به ۱۱۳ اسب‌بخار رساند و در عین حال دوام پیشرانه، آلایندگی و مصرف سوخت آن را کاهش داد.

توسعه پیشرانه XU7P پس از TUSP در گام بعدی ایران خودرو پیشرانه قدیمی و پر مصرف ایکس‌یو ۷ را که روی خانواده پژو ۴۰۵، پارس و سمند نصب می‌شد، به‌روزرسانی کرد و نتیجه کار توسعه پیشرانه XU7P بود. این پیشرانه که در دو مدل بنزینی و دوگانه‌سوز اکنون در محصولات ایران خودرو نصب می‌شود، تفاوت‌های زیادی به پیشرانه پایه از جمله تغییر منیفولد ورودی و میل‌بادامک، سرسیلندر، یاتاقان، میل‌لنگ، شاتون و رینگ پیستون داشته و در نسخه دوگانه‌سوز نیز ریل گاز و واژکتور CNG برای هر یک از سیلندر طراحی شده است تا توان تولیدی موتور هنگام استفاده از گاز نسبت به موتور قبلی افزایش یابد.

معرفی پیشرانه EFP در دو مدل توربو و تنفس طبیعی گروه صنعتی ایران خودرو به‌تازگی دست به ارتقای موتور ملی خود یعنی ای‌اف ۷ زد که نتیجه آن معرفی پیشرانه EFP در دو مدل تنفس طبیعی و توربوشاژ بوده است. این اقدام پس از آن صورت گرفت که ایران خودرو در مهرماه موفق به افزایش ظرفیت تولید روزانه موتور ملی و رساندن آن به مرز هزار دستگاه در روز و فراتر شد تا بتواند ضمن رشد تیراژ تولید، فروش پیشرانه به شرکت‌های مختلف از طریق طرح «ایکو پاورترین» را دنبال کند. چرا که امروزه تنها فروش خودرو راه درآمدزایی یک خودروساز نیست و خودروسازان مختلف از راه‌های مختلف از جمله همین فروش پیشرانه به دیگر شرکت‌ها نیز کسب درآمد می‌کنند. پیشرانه EFP را نباید پیشرانه‌ای‌اف ۷ به‌روزرسانی شده دانست، چرا که تقریباً هیچ قطعه مشترکی ندارد و تنها وجه اشتراک آن همان‌اشمال است.

پیگیری یک موضوع

Follow up



روبرت بگلریان
عضو کمیسیون انرژی مجلس

واردات خودرو کار کرده متولی متناسبی ندارد

در مقوله واردات خودروهای کار کرده نحوه تامین منابع و اینکه آیا شرکت‌های خصوصی موجودیت دارند و تا چه میزان قادر به جهت‌دهی منابع هستند، حائز اهمیت است. روبرت بگلریان، عضو کمیسیون انرژی مجلس در این خصوص اظهار کرد: «واردات خودروهای سبک و سنگین ۵ سال ساخت بر اساس مصوبه کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۲ اقدامی مثبت و تا حدودی راهگشا خواهد بود.»

وعده آزادسازی واردات خودرو به کشور در حالی به پایان مهلت اولیه خود می‌رسد که هنوز کمتر از ۲۰۰ خودرو به کشور وارد شده است، به نظر شما وعده ۲۰۰ هزار دستگاهی وزارت صمت عملی خواهد شد؟

وزارت صمت به‌حسوزه واردات ورود کرده و با توجه به روند اجرای مصوبات این وزارتخانه، واردات در حال عملیاتی شدن است. وزارت صمت باید منابع مالی را به حساب شرکت‌های واردکننده تحت نظارت این وزارتخانه واریز کند. دغدغه من این است که کدام شرکت‌ها تحت چه شرایطی اقدام به واردات خودرو می‌کند.

واردات خودروهای کار کرده چگونه امکان پذیر خواهد شد؟

بر اساس تجربیات گذشته، رعایت استانداردهای لازم الاجرا برای خودروهای پنج سال کار کرده می‌تواند شبهه‌برانگیز باشد، بنابراین اتخاذ رویکردی متفاوت و ورود خودروهای صفر کیلومتر با کیفیت مشخص و پایین‌تر که تکلیف مصرف‌کننده از لحاظ نظارت استاندارد بر این خودروها روشن باشد، پیشنهاد می‌شود. واردات خودروهای پنج سال کار کرده توسط بخش خصوصی نیز صورت می‌پذیرد، بر همین اساس عمل‌نحوه نظارت و کیفیت این خودروها مشخص نیست.

اگر خودروهای وارداتی دارای استانداردهای ۸۵ گانه باشند، آیا نوب با دست دوم بودن آنها مهم است؟

در واردات خودروهای کار کرده احتمال حذف قطعه کاتالیست و ورود خودرو دست‌دوم با ویژگی‌های خاص و دارای نواقص و کاستی‌هایی که با افزایش آلایندگی و مصرف بیشتر بنزین همراه باشند، وجود دارد و به‌عنوان یک خطر بالقوه کشور را تهدید می‌کند. همان‌طور که رعایت استانداردهای ۸۵ گانه برای خودروهای داخلی الزامی است، برای خودروهای وارداتی نیز این موضوع باید به‌طور جدی تحت‌نظارت باشد. اما اجرای آن مشخص نیست. مسئولیت نظارت با دولت و وزارت صمت است و مجلس در این باره توان نظارتی ندارد.

نگاه View



نوید حبیبی
تولیدکننده و فعال بازار لوازم‌بدکی

واردات خودرو کار کرده و شکاف عرضه در بازار قطعات بدکی

در واردات خودرو نوس، شرکت واردکننده موظف به ارائه خدمات پس از فروش طی ۵ سال است. در این بازه زمانی، خودرو وارداتی به غیر از هزینه‌های اضافه به‌عنوان مثال تصادفات، هزینه سرباری برای مالک خودرو ندارد.

اما در واردات خودرو دست‌دوم، نهاد متولی برای تعیین میزان کارکرد خودرو وجود ندارد و نهاد واردکننده‌ای هم که خودرو دست‌دوم تحویل مشتری می‌دهد، عهده‌دار تامین خدمات پس از فروش نخواهد بود. این موضوع موجب افزایش تقاضا برای قطعات بدکی خودرو وارداتی است.

شاید واردات خودرو دست‌دوم بتواند بر بازار و تقاضا تاثیر مثبت داشته باشد اما به‌دلیل اینکه شناسنامه و مشخصات خودرو دست‌دوم مشخص نیست، چالش‌هایی را برای بازار قطعات بدکی ایجاد می‌کند.

از یکسو تقاضا برای خودرو افزایش یافته البته از نسبی دیگر با افزایش نرخ ارز و وضعیت ارزی کشور، به‌منظر می‌رسد دولت ارز، مورد نیاز برای واردات خودرو نو در اختیار ندارد. معتقد هستم واردات باید باز از اشخاص آزاد شود و حقوق گمرکی خودرو نیز کاهش یابد، حتی حقوق گمرکی برای خودروهای هیبرید نیز شود تا افرادی که از توانایی واردات برخوردارند، بتوانند شخصاً اقدام به واردات نمایند.

تعیین هفت شرکت دولتی یا خصولتی به‌عنوان متولی واردات خودرو، بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت به مدت شش ماه و سپس واردات خودرو با قیمت روز طرح‌هایی نیستند که موجب ساماندهی بازار خودرو شوند. شرکت ایرتو متولسی واردات خودرو تویوتا در سال‌های گذشته خودروهای صفر کیلومتر تحویل به مشتریان را تا ۵ سال یا ۶۰ هزار کیلومتر و در برخی خودروها تا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی می‌کرد، در این صورت شرکت واردکننده، قطعات بدکی خودرو تحت گارانتی را ضمن دریافت هزینه تامین می‌کند.

با ورود خودروهای صفر کیلومتر به کشور، خودروهای وارداتی پس از دوره گارانتی و طی یک بازه زمانی دو تا سه ساله کار کرده محسوب می‌شوند. در دوران گارانتی، بازار افرمارکت خود را با قطعات مصرفی خودروهای وارداتی تطبیق می‌دهد و پس از پایان گارانتی، از طریق واردات، متولی تامین لوازم‌بدکی این خودروها خواهد بود. در واردات خودروهای دست‌دوم، خودرویی که به مرحله آغاز استفاده از لوازم بدکی رسیده است، وارد کشور می‌شود، در حالی که بازار داخلی هنوز نسبت به شناسایی، تطبیق خود با قطعات بدکی مورد نیاز این خودروها و واردات اقدامی نکرده است.

زاپاس Spare Tire

مجوز مجلس به جانبازان ۵۰ درصد و بالاتر برای واردات یک دستگاه خودرو



لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور، با بند (و) تبصره (۷) ماده واحده این لایحه با ۱۲۵ رأی موافق، ۴۹ رأی مخالف و ۷ رأی ممتنع از مجموع ۲۱۸ نماینده حاضر در جلسه موافقت کردند. بر اساس بند (و) تبصره (۷) ماده واحده لایحه بودجه ۱۴۰۲، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است با معرفی بنیاد شهید و امور ایثارگران به جانبازان ۵۰ درصد و بالاتر مجوز واردات یک دستگاه خودرو متناسب با وضعیت مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی بخش هزینه‌ای

جانجاری ایثارگران ارائه کند. در خصوص سایر مشمولان ماده (۴۵) قانون مذکور از محل تسهیلات قرض الحسنه تبصره (۱۶) این قانون برای خرید خودرو داخلی اقدام می‌شود. احمد امیرآبادی فراوانی در توضیح پیش‌نهادی مبنی بر اینکه به جای جانبازان ۷۰ درصد، جانبازان ۵۰ درصد و بالاتر بتوانند یک دستگاه خودرو متناسب با وضعیت جانبازی ایثارگران کار کرده، گفت: «اگر چه در ماده (۴۵)

قانون جامع ایثارگران درصد در نظر گرفته شده برای مجوز وارداتی یک دستگاه خودرو برای جانبازان ۵۰ درصد به بالاست اما کمیسیون تلفیق پیشنهاد ۷۰ درصد به بالا را داده است بنابراین درخواست ما به‌عنوان فراکسیون ایثارگران مجلس از نمایندگان مجلس یازدهم که کمک‌های بسیاری به جامعه ایثارگران کرده، این است که به قانون اصلی بازگردیم.»



تست میدانی عمود پروازهای «جیلی»



شرکت جیلی چین تست‌های پروازی ایروفوجیا AE200 به عنوان بزرگ‌ترین هواپیمای عمود پرواز و برقی تاریخ چین را آغاز کرد. خودروساز مشهور چینی برنامه‌های جدی برای حضور در بخش حمل و نقل شهری و هوایی دارد و به همین دلیل پروتوتایپ تاکسی هوای ۵ نفره و فول سایز خود را راهی تست‌های مهمی کرده است. جیلی در سال ۲۰۱۷ شرکت ترافوجیا ماساچوست را خرید و توانست مجوزهای طراحی و فنی مختلف هواپیمای عمود پرواز آن را به دست آورد و پس از آن بود که کارخانه در سال ۲۰۲۱ به کشور چین منتقل شد. جیلی سپس ۵ میلیون دلار در شرکت آلمانی ولوکوپتر سرمایه‌گذاری و

یک زیربرند جدید با نام آبرو فوجیا را تاسیس کرد. آبرو فوجیا در چنگدو مستقر است و یک جوینت ونچر را جهت ورود به بازار تاکسی‌های هوایی عمود پرواز و برقی تشکیل می‌دهد. حال پروتوتایپ مقیاس کامل آبرو فوجیا راهی تست‌های پروازی شده است و البته از طراحی‌های تیم ترا فوجیا استفاده می‌کند. پروتوتایپ AE200 یک تاکسی هوایی برقی و ۵ نفره با بال نصب شده در بالا و چهار پره است. پره‌های جلویی می‌توانند جهت پرواز در حالت کروز و به صورت افقی مورد استفاده قرار گیرند و دو بخش داخلی تر نیز با بال عقب به یکدیگر متصل می‌شوند و به سمت عقب و تیغه‌های دمی عمودی گسترش می‌یابند.

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بافزایش بیش از ۷ هزار واحدی شاخص کل بورس به مدار صعودی بازگشت

بورس تهران دیروز برخلاف دو روز گذشته، روند صعودی داشت، به طوری که شاخص کل با ۷،۷۳۰ واحد افزایش تا رقم یک میلیون و ۷۹۵ هزار واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار هموزن نیز ۴،۵۷۱ واحد افزایش یافت و به رقم ۵۳۷ هزار و ۵۶۳ واحد رسید. در این بازار ۵۲۷ هزار معامله به ارزش ۷۰ هزار و ۲۷۸ میلیارد ریال انجام شد.

نمادهای معدنی و صنعتی گلگهر، گروه مپنا و سرمایه‌گذاری غدیر نسبت به سایر نمادها بیشترین

تاثیر مثبت را بر شاخص کل بورس گذاشتند. همچنین روز یکشنبه شاخص فرابورس با ۶۵ هزار و ۱۰۷ افزایش در رقم ۲۲ هزار و ۷۸۴ واحد ایستاد. در این بازار ۲۵۷ هزار معامله به ارزش ۳۳۲ هزار و ۱۰۷ میلیارد ریال انجام شد و نمادهای گروه انتخاب الکترونیک آرمان و فرابورس ایران نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت و در مقابل آهن و فولاد غدیر ایرانیان نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص فرابورس گذاشتند.

مقایسه VS

«لیزینگ ایران و شرق» در مقابل لیزینگ ایتالیایی «UniCredit Leasing»

«لیزینگ ایران و شرق» در سال ۱۳۸۴ تاسیس شد. این شرکت در حال حاضر مبادرت به خرید کالاهای سرمایه‌ای نظیر انواع خودروهای سواری و کاروتجاری، تجهیزات و ماشین‌آلات سنگین و... و آگذاری آن‌ها در قالب عقود اجاره به شرط تملیک، اجاره عملیاتی یا فروش اقساطی می‌کند. روز یکشنبه قیمت هر سهم نماد «ولشرق» در بورس تهران به ۳۳۹ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت «UniCredit Leasing» قرار دارد که یک شرکت ایتالیایی است و در زمینه ارائه لیزینگ و اجاره خودرو، تجهیزات و ماشین‌آلات سنگین راهسازی، معدنی و... فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۱۹۷۷ تاسیس شد و در حال حاضر یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های لیزینگ ایتالیاست. این شرکت لیزینگ از طریق شبکه‌ای از شعب و نمایندگی‌ها در سراسر ایتالیا و دیگر کشورهای اروپایی خدمات خود را ارائه می‌دهد. روز گذشته قیمت هر سهم این شرکت در بورس ایتالیا به ۱۷ یورو (۹۳۵ هزار تومان) رسیده است.



نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه سامان	۱۰,۳۵۰	۰
بیمه دانا	۳,۰۰۰	-۰.۵۶
بیمه البرز	۲,۳۶۹	-۰.۹۴
بیمه ملت	۱,۳۶۸	-۰.۷۴
بیمه آسیا	۱,۵۶۶	-۰.۵۱
بیمه پارسیان	۳,۳۱۰	-۰.۷۲
بیمه سپهر	۴,۷۶۶	-۰.۱۵
بیمه پاسارگاد	۲۰,۱۵۰	-۰.۲۵
بیمه رازی	۱,۳۲۷	۲.۷۱
بیمه دی	۴,۱۴۶	-۰.۴۸
بیمه نوین	۱,۹۵۲	-۰.۸۳
بیمه اواپارس	۲۰,۲۱۱	۰
بیمه حافظ	۴,۶۵۲	۲.۹۹
بیمه حکمت صبا	۲,۳۶۷	۲.۹۹
بیمه تجارت نو	۳,۶۵۵	۱.۱۶
بیمه اتکایی ایرانیان	۶,۲۶۰	-۱.۸۲
بیمه اتکایی اسپن	۵,۱۳۰	۰.۲
بیمه معلم	۱,۷۱۸	۱.۶۶
بیمه خاورمیانه	۲,۷۲۴	-۰.۴۴
بیمه ما	۳,۰۷۲	-۰.۲۹
بیمه سرمد	۱,۶۶۹	۰
بیمه تعاون	۱,۶۱۰	-۰.۳۷
بیمه اتکایی سامان	۳,۴۶۳	-۲.۵۳
بیمه کوثر	۲,۹۵۳	۰
بیمه آرمان	۶,۲۰۰	-۰.۴۷

چرا شرکت‌های بیمه از تحولات دیجیتال حمایت نمی‌کنند؟

کارشناسان صنعت بیمه معتقدند بر اساس تبصره ۲ ماده ۱۱ آیین‌نامه ۷۵ شورای عالی بیمه، شرکت‌های بیمه موظف هستند زیرساخت‌های فیزیکی و امکانات نرم‌افزاری لازم برای فروش بیمه‌نامه در فضای مجازی توسط نمایندگان و برقراری ارتباط الکترونیکی همزمان بین نماینده، شرکت بیمه و بیمه مرکزی فراهم کنند. این در حالی است که از تحول دیجیتال به عنوان یکی از رخداد‌های مهم سال‌های اخیر در صنعت بیمه یاد می‌شود. اقدامی که بیشتر در امر صدور بیمه‌نامه، پرداخت خسارت، کشف تقلب و توسعه ارتباطات درون سازمانی و طراحی محصولات دنبال شده است. از منظر صدور، با توجه به اینکه بیش از ۸۰ درصد پر تقوی صنعت بیمه توسط نمایندگان و کارگزاران کسب می‌شود، تحول دیجیتال می‌تواند فرصت‌هایی را در اختیار شبکه فروش صنعت بیمه قرار داده تا وظایف اصلی خود را به‌عنوان ارائه‌دهنده خدمات به مشتریان به‌شکل مطلوب‌تری انجام دهند. در این زمینه به نظر می‌رسد با توجه به شرایط اقتصادی، نمایندگان توانایی پرداخت هزینه‌های سنگین طراحی و راه‌اندازی وب‌سایت، پشتیبانی سالانه آن و موارد توسعه کسب و کار دیجیتال را ندارند.

پیش‌بینی

به اعتقاد کارشناسان بازار سهام، بورس هنوز خود را با افزایش نرخ ارز هماهنگ نکرده و حتی تاثیر دلار ۴۰ هزار تومانی هم در قیمت سهام نمایان نشده است. افزایش نرخ ارز حتما بر سودآوری شرکت‌ها تاثیر مثبتی بر جای خواهد گذاشت. به نظر می‌رسد با توجه به خوش‌بینی‌هایی که احتمال توافق بعد از سفر رئیس آژانس بین‌المللی انرژی اتمی به ایران، بازار سرمایه منتظر است نرخ ارز اندکی تثبیت شود و بعد از آن متناسب با وضعیت سودآوری شرکت‌ها، اخبار مجامع، قیمت‌های جهانی، نرخ ارز در کشور و سایر متغیرهای تاثیرگذار بر قیمت سهام، حرکت کند. از سوی دیگر اکثر تحلیلگران و فعال بازار سرمایه معتقدند افزایش دامنه نوسان اتفاق مثبتی برای بازار سرمایه بوده و به افزایش نقدشوندگی سهام کمک می‌کند.



کدال‌نگر

- «گروه سرمایه‌گذاری سایپا» در بهمن‌ماه از معاملات خود ۲ میلیارد تومان سود کسب کرد. همچنین ارزش پرتفوی بورسی این شرکت در این ماه به ۸،۳۳۳ میلیارد تومان رسید که بر این اساس ۱،۱۸۱ میلیارد تومان ارزش پورتفوی نماد «وسپا» نسبت به ماه قبل کاهش یافته است.
- «بیمه پاسارگاد» در ۱۱ ماهه منتهی به بهمن ۸،۵۴۵ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره داشت که ۹۰۸ میلیارد تومان آن مربوط به همین ماه بوده البته نماد «پاسا» در دوره مشابه قبل ۶،۱۹۵ میلیارد تومان حق بیمه شناسایی کرده بود که به این ترتیب درآمد حق بیمه دوره جاری بارشد ۳۹ درصدی همراه شده است.
- «ریل‌پرداز نوآفرین» در ۱۱ ماهه امسال حدود ۷۳۰ میلیارد تومان درآمد به دست آورد. البته در مدت مشابه سال قبل این رقم حدود ۴۰۳ میلیارد تومان بود.

امار معاملات TRADE



نمودار تکنیکالی نماد «خودرو»

نمودار تکنیکالی «ایران خودرو» نشان‌دهنده آن است که نماد «خودرو» بعد از لمس قله قیمتی خود در بهمن‌ماه ۹۸ در قیمت ۱،۲۸۷ تومان، یک اصلاح قیمتی و یک افزایش سرمایه سنگین را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

۳,۳۹۴
میلیارد تومان

افزایش درآمد

«نیرو محرکه» در ۱۱ ماهه امسال بیش از ۳،۳۹۴ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که بارشد ۵۰ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته رو به رو بوده، البته نماد «ولپارس» در مدت مشابه سال گذشته درآمد ۱۸ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

۵۰%

رشد درآمد

«لیزینگ پارسیان» در یک ماهه منتهی به بهمن بیش از ۲۷ میلیارد تومان درآمد از انجام عملیات لیزینگ به دست آورده و بارشد ۵۰ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته رو به رو بوده، البته نماد «ولپارس» در مدت مشابه سال گذشته درآمد ۱۸ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

افزایش فروش

«رینگ‌سازی مشهد» در ۱۱ ماهه اخیر بیش از ۴،۵۸۵ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که بارشد ۱۵۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته رو به رو بوده، البته نماد «خرینگ» در مدت مشابه سال گذشته درآمد ۱،۷۶۴ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

درآمد ۱۱ ماهه

«بیمه کوثر» در ۱۱ ماهه سال جاری بیش از ۷،۷۸۹ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش بیمه‌نامه به دست آورده که بارشد ۵۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته رو به رو بوده، البته نماد «کوثر» در مدت مشابه سال گذشته درآمد ۴،۹۸۱ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۳,۳۳۷	۳,۹۵	▲
سایپا	۲,۲۷۳	۲,۳۴	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۴,۲۷۷	۳,۲۶	▲
ایران خودرو دیزل	۳,۷۵۳	۲,۸۲	▲
زامیاد	۵,۰۶۰	۴,۹۸	▲
گروه بهمن	۱,۹۵۳	۱,۸۲	▲
نیرو محرکه	۶,۷۶۰	۶,۶۲	▲
قطعات اتومبیل ایران	۴,۶۸۴	۶,۷۹	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۶,۶۴۰	۲,۴۷	▲
مهر کام پارس	۲,۶۳۰	۴,۹۱	▲
ایرکاپارت صنعت	۳,۳۷۰	۱,۵۷	▲
الکترونیک خودرو و شرق	۱۷,۹۰۰	۴,۰۱	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۳,۴۰۰	۲,۳۷	▲
سایپا آذین	۲,۵۴۰	۴,۳۵	▲
راداتور ایران	۵,۸۴۰	۶,۱۸	▲
رینگ‌سازی مشهد	۳۱,۵۲۰	۳,۱۴	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴۰,۱۲	۱,۷۸	▲
محورسازان ایران خودرو	۱۸,۹۵۰	۰,۸	▲
سازه پویش	۱۷,۹۹۰	۰,۱۲	▲
فن‌سازی خاور	۱۱,۳۰۰	۰,۲۷	▲
مونوسازان تراکتورسازی ایران	۷,۲۷۰	۴,۷۶	▲
کمک‌فنر ایندیمین	۲۰,۸۵۰	۲,۰۶	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۹۴۵	۴,۴۲	▲
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۳,۳۸۰	۰,۰۷	▲
چرخشگر	۱۹,۵۴۰	۶,۲	▲
تولید محور خودرو	۴,۱۸۹	۲,۹۲	▲
لنت ترمز ایران	۲۹,۱۹۰	۱,۳۵	▲
بنیان‌دیزل	۹,۷۸۰	-	-
سایپا دیزل	۱۷,۸۴۰	-	-
کرمان خودرو	۳,۹۱۲	۱,۲۷	▲
فن‌سازی زر	۴,۸۳۱	-	-
مهندسی صنعتی رون فن‌آور	۳۱,۹۵۰	۲,۵۷	▲
بهمن دیزل	۶,۵۴۰	-۰,۶۱	▼
مالیبل سایپا	۳۴,۴۵۰	-۱,۱۵	▼
صنایع تولیدی استادان ایران	۵,۲۹۰	-۰,۳۸	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۵۰۹	۱,۳۴	▲
لیزینگ خودرو و غدیر	۴۰,۲۸	۵,۲۸	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۴,۲۶۴	-۲,۰۴	▼
لیزینگ ایرانیان	۴,۲۳۷	-۰,۱۴	▼
واسپاری ملت	۴,۳۷۷	۰,۲۷	▲
بهمن لیزینگ	۳,۰۵۳	۳,۲۱	▲
لیزینگ آریا دانا	۲۵,۸۰۰	۲,۷۹	▲
لیزینگ رازی	۳۵,۱۵۰	۲,۹۳	▲
لیزینگ پارسیان	۴۰,۱۱۱	۰,۸۸	▲
لیزینگ ایران و شرق	۳,۳۸۳	-۰,۳۵	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۵۶۴	۱,۹۹	▲
لیزینگ کارآفرین	۸,۳۳۰	-۰,۲۴	▼
ریل‌پرداز نوآفرین	۴,۱۲۶	۱,۳۸	▲
حمل‌ونقل خلیج فارس	۱۱,۳۳۰	۱,۸۹	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۳۹,۸۹۰	۴,۰۷	▲
تایدواتر خاورمیانه	۵,۶۰۰	۱,۰۸	▲
ریل‌پرداز سیر	۲,۸۰۶	-۰,۳۶	▼
آسیا سیر ارس	۹,۱۱۰	-۳,۶	▼



آلمانی سبب کاهش رقابت و محدودیت انتخاب مصرف کنندگان می شود. از طرف دیگر مرسدس بنز می گوید مجبور به پرداخت هیچ گونه جریمه ای نخواهد بود. مرسدس همچنین تایید کرده است که همکاری با KFTC کاملاً با KFTC خواهد داشت؛ سازمانی که سیاست گزاری مربوط به رقابت صنایع و شرکت ها در کره جنوبی را انجام می دهد و در پرونده های ضد انحصاری ورود پیدا کرده و تصمیم گیری می کند. این نخستین باری نیست که کره جنوبی اقدام به جریمه مرسدس بنز می کند؛ زیرا سال پیش نیز زرن من مجبور شدند چندین میلیون دلار را به خاطر تبلیغات نادرست آلاینده گی خودروهای سواری دیزلی خود بپردازند.

کره جنوبی اعلام کرده به خاطر تبانی صورت گرفته در زمینه دست کاری گزارش آلاینده گی خودروهای دیزلی اقدام به جریمه مرسدس بنز، آئودی و بامو خواهد کرد. رگلا توری ضد انحصار کتسور کره جنوبی که جایگاهی در سطح وزیران دولت این کشور دارد خودرو سازان آلمانی یاد شده را در مجموع حدود ۲۳ میلیون دلار جریمه می کند. بنا به گزارش «تومو یونوز» کمیسیون تجارت عادلانه کره KFTC جریمه های چند میلیون دلاری را برای مرسدس بنز، آئودی و بامو در نظر گرفته است. البته نکته جالب این که فولکس واگن با جریمه مالی روبرو نمی شود؛ زیرا از مشکل مورد بحث در آمدی کسب نکرده است. KFTC می گوید تبانی شرکت های



دیزلی های آلمانی در کره هم جریمه می شوند

قیمت ۲۵ هزار دلاری برای لینکلن که تبدیل به بوگاتی نشد!



اخیراً لیموزینی با ظاهر هایپر اسپرت بر اساس خودرو لینکلن تاون ساخته شده است و نیاز مبرمی به رنگ آمیزی و تعمیرات اساسی داخلی دارد. اگر به دنبال یک لیموزین با ظاهر منحصر به فرد هستید، از کار روی خودرو لذت می برید، این ماکت کشیده بوگاتی و بیرون برای شما مناسب است. پروژه ای که بر اساس یک لینکلن فروتن ساخته شده است، نیاز به کار زیادی دارد؛ اما حداقل در شرایط کار آمد و مناسبی است و بدنه فایبر گلاس آن به نظر می رسد از کارخانه مولشیم فرانسه بیرون آمده است. این پروژه با اسقاط یک دستگاه لینکلن توتن مدل ۲۰۰۱ آغاز شد که به طور کامل از بین رفته بود تا امکان تبدیل هایپر کار فراهم شود. بدنه فایبر گلاس

جدید بر اساس یک قاب لوله فولادی ساخته شده است و خطوط و بیرون را به ویژه در قسمت جلویی و با وجود موتور V8 خود فورد در زیر کاپوت تکرار می کند. به طور خاص خودرو مورد اشاره ظاهراً ۹ هزار دلار هزینه داشته است. با ۱۰ هزار دلار دیگر برای تهیه بدنه فایبر گلاس، ۵ هزار دلار برای درهای لامبویی، ۴ هزار دلار برای در گالولینگ، ۴ هزار دلار برای کاپوت و صندوق عقب و ۲ هزار دلار برای شیشه جلو. با این حال، مالک جدید باید مایل به سرمایه گذاری پول و زمان بیشتری باشد تا پروژه لیموزین شبیه گاتی تمام شده و برای سرویس گرفتن آماده شود.

سونی از اینفولونسر مجازی برای تبلیغ خودرویش استفاده کرد



برند خودرو سازی آفایلا که به عنوان سرمایه گذاری مشترک هوندا و سونی تأسیس شده است، با وجود اینکه هیچ خودرویی در دست تولید ندارد، در نخستین موزیک-ویدئوی خود حضور پیدا کرد. این کانسپت در موزیک-ویدئوی انیمیشنی یکی از مشهورترین ستاره های کی-پاپ مجازی کره به نام آپوکی مورد استفاده قرار گرفت. به تازگی نخستین تک آهنگ ستاره مجازی کی-پاپ آپوکی در سال جدید به نام Mood V5 منتشر شده است. در این تیزر انیمیشنی، خودرو مفهومی آفایلا که نخستین بار اوایل سال جاری در نمایشگاه لوازم الکترونیکی مصرفی لاس وگاس رونمایی شد، دیده می شود. ستاره کی-پاپ آپوکی به عنوان یک موجود خرگوش مانند توصیف می شود که در فضا زندگی می کند و توسط استار آپ فناوری کره ای AFUN Interactive خلق شده است. این شرکت می گوید که وقتی نخستین کانسپت آفایلا در CES مشاهده کرد، شعار خودرو مینی بر تعقیب نوآوری های حرکتی مورد توجه آن ها قرار گرفت. بنابراین آن ها به منظور همکاری با سونی هوندا موبیلیتی ارتباط برقرار کردند. این خودرو ساز می گوید که خلاقیت های نوآورانه و هنری آپوکی را در میان سایر هنرمندان مجازی به رسمیت شناخته و همین موضوع سبب شده است با این همکاری موافقت کند.

پیشنهاد های اصلی برقی می شوند

پایانی برای شاسی بلند های ۵ نفره درون سوز

خبر News

فیس لیفت گلف ۲۰۲۴

آخرین گلف مجهز به موتور درون سوز مجموعه ای از پیشرفت ها را در طراحی، فناوری و کارایی بهار مغان خواهد آورد؛ به این امید که نقش خود را به عنوان یک معیار برای سگمنت خود حفظ کند. فولکس واگن گلف یکی از محبوب ترین نام ها در دنیای خودرو است و با وجود این که در سطح جهانی، هاجیک های جمع و جور سلطه فروش خود را به شاسی بلند ها از دست داده اند، همچنان یک مدل بسیار مهم برای این برند آلمانی باقی مانده است. توماس شافر، مدیر عامل فولکس واگن تایید کرده است که به روز رسانی نسل هشتم گلف در سال ۲۰۲۴ عرضه می شود. بنابراین ما تمام اطلاعاتی را که در اختیار داریم، همراه با برخی تصاویر گمانه زنی که نشان می دهد از مدل فیس لیفت شده چه انتظاری داریم، جمع آوری کردیم. نسل هشتم گلف در سال



۲۰۱۹ معرفی شد؛ بنابراین جای تعجب نیست که فولکس واگن در حال برنامه ریزی به روز رسانی برای سال ۲۰۲۴ است (قبلاً تصور می شد اواخر اسامال معرفی شود). به طور کلی گروه فولکس واگن رویکرد نسبتاً ضعیفی به فیس لیفت دارد؛ اما این بدان معنا نیست که گلف بازنگری های مهم بصری و تکنولوژیکی دریافت نخواهد کرد. نمونه های اولیه فیس لیفت فولکس واگن گلف قبلاً برای نخستین بار در جاده ها ظاهر شده اند؛ اما هنوز در زیر پوشش های استتاری و بر اساس نورپردازی مدل فعلی پنهان هستند. رندرهایی که در تصویر مشاهده می کنید، تغییرات احتمالی هاجیک جمع و جور را به تصویر می کشد که فوراً به عنوان یک گلف قابل تشخیص خواهد بود و میراث آن و رویکرد تکاملی فولکس واگن را برای این مدل خاص ارج می نهد. در حالی که پیشترانه و پروفیل کلی تغییر خواهند کرد، سپر های جدید با ورودی های باز طراحی شده می توانند به شکل گیری ظاهر تازه ای در این مدل کمک کنند. مهم تر از آن، گرافیک LED جدید برای چراغ های جلو و عقب می تواند از ID الهام بگیرد. خانواده غیر برقی های فولکس واگن احتمالاً بادی کیت های GTI/GTD/GTE و برای ارتقای GTI/GTD/GTE R متمرکز بر عملکرد حفظ خواهد کرد. با این حال، حتی انتظار می رود گلف پایه نیز نسبت به نسل قبلی خود اسپرت تر به نظر برسد.

قدیم شود و ادج را تنها در چین باقی بگذارد. فورد برانکو اسپرت ممکن است ارتباط نزدیکی با اسکایپ داشته باشد؛ اما به دلیل استایل، شخصیت و قیمت خاص، یک شاسی بلند کالایی محسوب نمی شود. علاوه بر این به رغم توقف تولید فوکوس با مشخصات اتحادیه اروپا، پلت فرم C2 با پیکاب ماوریک مخصوص ایالات متحده و سدان چینی موندئو و کراس اوور اوسو را نیز باید در نظر داشت که به محصولی بالقوه برای توسعه آینده تبدیل می شوند. در مورد فورد برانکو محبوب که مطمئناً یک شاسی بلند کالایی نیست و در حکم اعدام قرار نمی گیرد، شاسی نردبانی که از وانت قرض گرفته شده بهر دو نوع درون سوز و برقی اجازه می دهد تا سال های آینده در کنار هم وجود داشته باشند و برای جیب رانگلر مزاحمت ایجاد کنند.

شرایط متفاوت بازار اروپایی

در نظر داشته باشید که اظهارات فارلی به بازار آمریکای شمالی اشاره داشت. فورد همچنین می تواند تولید شاسی بلند های دو دریفه با موتور درون سوز در بازار اتحادیه اروپا را نیز به دلایل مختلف متوقف کند. سال گذشته فورد رسماً تایید کرد که نسخه برقی پوما در سال ۲۰۲۴ به عنوان جایگزین غیر مستقیم برای سوپر مینی متوقف شده فیس تا عرضه می شود. این تصمیم به ما این باور را می دهد که این آخرین نسل از سگمنت B-SUV با گزینه موتور درون سوز خواهد بود. علاوه بر این، کوگا احتمالاً سر نوشت اسکایپ را دنبال خواهد کرد؛ زیرا زمانی که فروش درون سوز ها عملاً تا سال ۲۰۳۵ در اروپا ممنوع شود، فورد برقی منطقی نیست که نسل جدیدی را برای آن توسعه دهد. ما حدس می زنیم که کراس اوور برقی فورد مبتنی بر پلت فرم MEB و جایگزین اسپرت آن که در سال ۲۰۲۴ عرضه می شود، به اندازه این دو مدل مهم خواهد بود و جای خالی این سگمنت را پر می کند. جیم فارلی در مورد خودرو های برقی گفت که این کراس اوور در حال تبدیل شدن به کروا یا سئویک در تجارت خودرو های برقی است؛ چیزی که از مدل های متعدد آینده از این نوع توسط تقریباً تمام خودرو سازان مشهود است. مدیر عامل آبی ها همچنین گفت فورد اطلاعات بیشتری را در مورد استراتژی آینده خود در روز بازار سرمایه که برای ۲۲ می ۲۰۲۳ برنامه ریزی شده است، فاش خواهد کرد. تقریباً جزئیات در مورد تمام خودرو های الکتریکی آینده فورد در این برنامه مشخص خواهد شد.



نور بالا

فورد در حال حاضر چند مدل از جمله اسکایپ و ادج را با این فرمول ارائه می دهد که با این توصیف مطابقت دارند؛ اما اکسپلورر و اسکایپ پیش از آن ها نیستند؛ زیرا این مدل ها دارای طرح بندی اتاق سهر دیفی هستند؛ به این معنی اسکایپ قرار نمی گیرند

طرح بندی اتاق سهر دیفی هستند؛ به این معنی که در دسته شاسی بلند های کالایی قرار نمی گیرند. با نگاه به محصولات مرتفع فورد از کوچک ترین سگمنت، اکسپلورر عملاً مرده است و فورد اساساً آخرین نمونه های باقیمانده مدل ۲۰۲۲ را فروخته است. نسل چهارم اسکایپ (کوگا در اروپا) در سال ۲۰۱۹ معرفی شد و در سال ۲۰۲۲ و در اواسط چرخه عمر خود به روز رسانی شد. جیم فارلی قبلاً اشاره کرده بود که تولید این مدل احتمالاً پس از پایان چرخه عمر نسل فعلی متوقف خواهد شد. طبق گزارش های سال گذشته، این اتفاق در اواخر سال ۲۰۲۵ رخ می دهد و شایعه شده است که جایگزینی برای نمونه برقی آن در سال ۲۰۲۶ در نظر گرفته شده است. در مورد نسل دوم فورد ادج که به سال ۲۰۱۵ بازمی گردد و در سال ۲۰۱۸ فیس لیفت دریافت کرد، انتظار می رود به زودی از خط تولید ایالات متحده حذف شود؛ حداقل با ظاهر فعلی. این خودرو ساز اخیراً از فورد ادج مدل ۲۰۲۴ در چین رونمایی کرد که دارای فضای داخلی سهر دیفه با گزین های بنزینی و پیشترانه هیبرید است. با این حال سناریوی محتمل تر برای آمریکای شمالی این است که یک شاسی بلند تمام الکتریکی جدید جایگزین ادج



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

اعلام اخیر جیم فارلی، مدیر عامل فورد حاکی از توقف تولید برخی از مدل ها یا جایگزینی آن ها با خودرو های الکتریکی است. عمده خودرو سازان به شدت روی برقی سازی شرط بندی کرده اند؛ اما فورد می خواهد گام بزرگ تری بردارد و به طور کلی از سگمنت های کم سود که مجهز به موتور درون سوز هستند، کناره گیری کند. به گفته جیم فارلی وقتی از مدل های مجهز به موتور درون سوز در آمریکای شمالی سخن به میان می آید، فورد در «بازار شاسی بلند های دو دریفه» رقابت نخواهد کرد و این نشان دهنده توقف تولید برخی مدل ها یا جایگزینی آن ها یا عرضه صرفاً خودرو های برقی در این سگمنت هاست.

مراسمی برای توجیه خداحافظی

مدیر عامل این اظهارات را طی مراسمی برای نمایش سود عملیاتی فورد در ماه فوریه در پاسخ به سوالی درباره هدف سود ۸ درصدی بیان کرد. به طور خاص او گفت: «من نسبت به ۸ درصد سود بسیار خوشبین هستم؛ زیرا قرار نیست در بازار شاسی بلند های دو دریفه بازی کنیم؛ در واقع فورد این مدل ها را در کسب و کار درون سوز ها امتحان کرده و برایش کار ساز نبوده است. ما می خواهیم قدرتمان را در وسایل نقلیه تجاری، وانت ها و سگمنت های بزرگ تر به نمایش بگذاریم. ما نمی خواهیم شاسی بلند های کالایی سطح بالایی داشته باشیم؛ زیرا هزینه زیادی برای مهندسی دارد.» شایان ذکر است که اصطلاح «شاسی بلند کالایی» به مدل هایی اطلاق می شود که برای جلب نظر مشتریان به شکل گسترده طراحی و به بازار عرضه شده اند. این نوع از شاسی بلند ها معمولاً قیمت رقابتی تری دارند و اغلب با سود کمتری در یک واحد به فروش می رسند. فورد در حال حاضر چند مدل از جمله اسکایپ و ادج را با این فرمول ارائه می دهد که با این توصیف مطابقت دارند؛ اما اکسپلورر و اسکایپ پیش از آن ها نیستند؛ زیرا این مدل ها دارای

اشتباه ترین آپشن های ثابت شده اخیر!

جدید تبدیل شده اند. نظر جمعی از کاربران نیز برای اظهار نظر خود در مورد سیستم توقف شروع خود کار، شایسته تقدیر است. آنها ۱۰ رأی موافق و تنها یک رأی مخالف ثبت کردند و در مجموع ۷ رأی مثبت آوردند. کاربرد برای الهام بخشیدن به تصویر ذهنی در افتتاحیه و کسب مقام دوم با هفت رأی موافق و بدون مخالف، به نکته جالبی اشاره کرده است. در چیه هایی که هسته باز می شوند، در دسر بزرگ جمعی از کاربران است و می توانیم دلیل آن را بفهمیم. یکی از آن ها می گوید: «کمی باران یا یک برنامه فشرده استفاده از خودرو را متصور شوید تا متوجه شوید که این آپشن تقریباً غیر قابل تحمل است.» او نیز به درستی اشاره می کند که حسگر های ضربه نیز قادر به غیر قابل اعتماد هستند. کاربرد دیگری نظر داده که «تمام اتصالات را از برق جدا کنید.

خودرو های جدید به طور فزاینده ای پیچیده تر می شوند. همراه با این پیچیدگی، فناوری جدید نیز به وجود می آید؛ اما به نظر نمی رسد تمام آن ها پیشرفت باشد. با در نظر گرفتن این موضوع، از مخاطبان وب سایت کارز کوپ پرسیده شده که در صورت امکان، کدام ویژگی استاندارد جدید را کاملاً اختیاری می کنید. در یاد دکه های فیزیکی در روشن است؛ افزودن گزینه های برقی (همچون فرمان، در یاد دکه های فیزیکی) در جایی که نیازی به آن نیست، در دناک است؛ نه تخت بخش، ما حدس زدیم که شاخه ای از آن، یعنی سیستم های کمک های ایمنی راننده، با بیشترین مشکل مواجه می شوند؛ اما وقتی تنها تعداد کمی از مخاطبان به آن اشاره کردند و تنها چند نفر دیگر به آن نظراتی دادند، شگفت زده شدیم. از جمله سیستم مولتی مدیا که به جزه ای اساسی خودرو های





معرفی پکیج کرین ادیشن هنسی ماموت TRX



هنسی اعلام کرد پکیج کرین ادیشن جدید را برای خودرو پر قدرت ماموت TRX تدارک دیده است. پکیج یاد شده با قیمت حدود ۱۲ هزار دلار در دسترس خریداران قرار می‌گیرد. پکیج کرین ادیشن هنسی ماموت TRX شامل مواردی از جنس فیبر کربن است که سبب می‌شود سبک تر، قوی تر و کارا تر از قطعات پلاستیکی فابریک کارخانه باشند. پکیج مورد بحث برای مدل های ماموت 900TRX و 1000TRX قابل سفارش خواهد بود. این کیت که مناسب نصب روی ماموت مدل ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ است، شامل چندین قطعه ظاهری خواهد بود تا ظاهر خودرو را بیش از پیش بهبود

بخشد. وانت های مجهز به پکیج کرین ادیشن هنسی از ترمیم فیبر کربنی جلوبنجره، ورودی هوای روی کاپوت، پوشش پیشسرنانه، نورپردازی اطراف و ورودی های هوای گلگیر سود خواهند برد. سپرهای آفرود خاص هنسی نیز تکمیل کننده کار خواهند بود. هنسی ماموت TRX بر پایه مدل کارخانه ای رم 1500TRX شکل می‌گیرد؛ اما بهبودهای فراوانی را تجربه می‌کند. مدل 1000TRX با قدرت ۱۰۱۲ اسب بخار و گشتاور ۱۳۱۴ نیوتون متر در دسترس است؛ در حالی که پیشترانه ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری سوپر شش‌سرزدار استاندارد درم TRX قدرت ۱۰۷۲ اسب بخار و گشتاور ۸۸۱ نیوتون متر تولید می‌کند.

چینی Chinese

شاسی بلند جذاب جیلی



یکی از شاخص ترین محصولات جیلی را می‌توان بویونه L جدید دانست که با طراحی مناسب، تجهیزات زیاد و قیمت رقابتی ۲۴ هزار دلاری، امکان رقابت با محصولات شرکت های مطرح را خواهد داشت. همین چند روز پیش بود که جیلی از سری محصولات جدید گلکسی رونمایی کرد؛ سبیدی که از هفت محصول برقی شده لوکس تشکیل می‌شود. جیلی بویونه L محصول جدیدی است که جانشین بویونه X محسوب می‌شود و تنها یک فیس لیفت بزرگ از آن نیست؛ بلکه دومین نسل بویونه X به حساب می‌آید و از نظر طراحی، کابین و تکنولوژی پیشرفت های زیادی را نشان می‌دهد. بویونه L بر پایه پلت فرم CMA جیلی شکل می‌گیرد و با قوای محرکه درون سوز و هیبرید عرضه می‌شود. اگر خواهان مدل برقی شده از بویونه L باشید، باید منتظر نسخه معادل آن در سید محصولات گلکسی بمانید. خودرویی که تست شده، به پیشترانه ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو و گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه مجهز است. حداکثر قدرت پیشترانه به ۲۱۵ اسب بخار و حداکثر گشتاور آن نیز به ۳۲۵ نیوتون متر می‌رسد.

تولید Production

عرضه محدود سوزوکی جیمینی هریتج ادیشن



سوزوکی اعلام کرد نسخه ویژه از جیمینی دو دیفرانسیل دوست‌داشتنی را با نام هریتج ادیشن تولید خواهد کرد. قرار است تنها ۳۰۰ دستگاه با قیمت ۲۲ هزار و ۶۰۰ دلار عرضه شوند. هر زمان که نام سوزوکی جیمینی به میان می‌آید، مردم آمریکایا و آوازه‌هایی همچون میوه ممنوعه از آن یاد می‌کنند. البته حتی در بازارهایی که جیمینی عرضه می‌شود نیز دستیابی به مدل هریتج ادیشن سخت خواهد بود. زاپنی‌ها اعلام کرده‌اند آفرودر کوچک خود را به تعداد بسیار محدودی در بازار استرالیا عرضه خواهند کرد. سوزوکی اظهار داشته است تنها ۳۰۰ دستگاه از جیمینی هریتج ادیشن را تولید می‌کند. وبسایت استرالیا جیمینی چهار رنگ سبز، سفید، خاکستری و مشکی از خودرو مورد بحث را با عناصر و گرافیک‌های بدنه قرمز و نارنجی و گل‌پخش کن‌های قرمز رنگ به نمایش گذاشته است. نوشته‌های هریتج نیز تکمیل کننده طراحی ظاهری این خودرو خواهند بود. در قلب مدل هریتج ادیشن همان پیشترانه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری استاندارد جیمینی با ۱۰۰ اسب بخار قدرت قرار دارد.

محصول Product

انتشار تصاویر AC کبرا GT رودستر



این رودستر دو سرنشینه V8 از ۶۵۴ اسب بخار قدرت سود می‌برد که از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی‌اش به چرخ‌ها منتقل می‌شود. در نگاه اول ممکن است تصور کنید این عکس‌ها تنها رندرهایی دیجیتالی و بدون پشتوانه از شلبی کبرا کلاسیک باشند؛ اما این تصور نادرست است؛ چرا که یک مرکز تولید در انگلستان به تازگی از یک نمونه کاملاً جدید از کبرا با ظاهر کلاسیک رونمایی کرده و آن را GT رودستر نامیده است. تصاویر این خودرو نخستین بار در سال ۲۰۲۲ منتشر شدند؛ اما چهره کامل آن مشخص نبود. حال با نزدیک شدن به رونمایی عمومی این طرح بازسازی شده، سازنده تصمیم گرفته هر آن‌چه در پس پرده قرار داشته آشکار کند. جلو پنجره بیضی، چراغ‌های گرد LED به سبک چراغ‌های اصلی کبرا کلاسیک، کاپوت کشیده و طاق چرخ‌های بزرگ و سنگین، همه و همه همان المان‌های خاصی هستند که در یک کبرا ۱۹۶۰ خواهید دید. موتور سوپرشارژ ۵ لیتری V8 این فورد بازسازی شده توان تولید ۶۵۴ اسب بخار قدرت و ۷۸۰ نیوتون متر گشتاور را دارد.

با آغاز تولید نسخه‌های اتوماتیک و دوگانه‌سوز

ساینا اس هم تشکیل خانواده داد

حضور این دو مدل خودرو در کنار نسخه پایه ساینا اس، این سه محصول را به خانواده‌ای از یک سدان کلاس B تبدیل کرد

همان‌طور که روز گذشته خبر دادیم، خطوط تولید دو خودرو و ساینا اس اتوماتیک (CVT) و ساینا اس دوگانه‌سوز (CNG) در گروه خودرو سازی ساینا (شرکت سایباسیترون) افتتاح شد. حضور این دو مدل خودرو در بازار دوشادوش نسخه پایه ساینا اس و در غیاب ساینا معمولی و ساینا پلاس که تولیدشان متوقف شده است، این سه محصول را به خانواده‌ای از یک سدان کلاس B تبدیل می‌کند.



جذابیت‌های بدنه و کابین ساینا اس عمده تفاوت ظاهری ساینا اس با ساینا معمولی و پلاس، شامل مواردی همچون سپر جلوی جدید با جلوبنجره بزرگ طرح لانه زنبوری و قاب کرومی، چراغ روشنایی روز (دی لایت) و ورودی هوای متفاوت روی سپر جلو، سپر عقب جدید همراه با دیفیوزر متفاوت چراغ‌دار، چراغ‌های عقب جدید و الگوی متفاوت در صندوق عقب می‌شود. پشت فرمان خودرو هم گرینیک فرمان جدید با طرح دی کات، کلاستر (صفحه کیلومتر) نیمه دیجیتالی و دکمه‌های بیشتر متفاوت خودنمایی می‌کند. ساینا اس با تغییرات صورت گرفته در نمای ظاهری، چهره پخته‌تر و زیباتری به خود گرفته است. این خودرو در نمای جلویی تغییرات قابل توجهی را تجربه کرده و مجموعه سپر شاسه تغییرات اساسی بوده و در کل طراحی جلوبنجره این خودرو بهبود یافته است. نمای عقب ساینا اس با تفاوت‌هایی که اشاره شد نیز به کلی تغییر کرده است. در خصوص راحتی سرنشین در ساینا باید گفت فضای داخلی این سدان کلاس B (شهری) به خصوص در قسمت صندلی عقب، جادارتر از خانواده ۲۰۶ و راناست و جای پا و حتی جای سر بیشتری در اختیار سرنشینان عقب قرار می‌دهد که این مورد برای یک خودرو کامپکت اقتصادی مزیت بسیار مهمی محسوب می‌شود. میزان مصرف سوخت کم، ساینا اس را به یک خودرو جمع‌وجور مناسب مصارف شهری با قیمت اقتصادی تبدیل کرده است که به‌ویژه در نسخه دوگانه‌سوز می‌تواند با مصارف ناوگان عمومی و به‌عنوان تاکسی مورد استفاده قرار گیرد. حضور این خودرو جدید ساینا در ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون شهری با توجه به قیمت اقتصادی، ابعاد مناسب و مصرف سوخت کم می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاهش سید هزینه این بخش کمک کند.

اصلاح، بهبود و ارتقا در این پیشترانه همراه بوده است. یکی دیگر از مزایای ساینا اس، سیستم برق و الکترونیک BCM آن است که تغییر برخی تجهیزات مانند فیوز باکس و رله باکس، کاهش یک سری سیم‌ها و... را موجب شده و امکان نصب اصولی کروز کنترل را نیز فراهم آورده است.

صفحه کیلومتر، ۲۱- جلوبنجره جدید (طرح لانه زنبوری) با قاب کرومی، ۲۲- سپر جلوی جدید همراه با ورودی هوای جدید روی سپر، ۲۳- سپر عقب جدید، ۲۴- دیفیوزر چراغ‌دار، ۲۵- چراغ‌های عقب جدید، ۲۶- الگوی جدید در صندوق عقب، ۲۷- بالانسرف شفت موتور و کونول‌های

نوربالا

پیشترانه نام آشنا و کم‌استهلاک M15 در ساینا اس به

در بچه‌گاز برقی مجهز شده و در برخی موارد اصلاح، بهبود و ارتقا داشته است. از دیگر مزایای این خودرو، سیستم برق و الکترونیک BCM آن است که تغییر برخی تجهیزات برقی مانند فیوز باکس و رله باکس، کاهش یک سری سیم‌ها و... را موجب شده است

جدید، ۲۸- هشداری صوتی روشن ماندن چراغ‌ها پس از خاموش کردن خودرو و ۲۹- خاموش شدن اتوماتیک تمام چراغ‌ها در مدت کوتاهی پس از خارج کردن سوئیچ، ۳۰- نمایشگر زمان سرویس و تعویض روغن، ۳۱- دکمه مستر لاک (قفل کل مرکزی) روی داشبورد، ۳۲- حذف زبانه قفل درها در نسخه‌های جدیدتر، ۳۳- صندلی‌های جلو مجهز به پشت‌سری تیلت‌دار با قابلیت تنظیم در چهار جهت، ۳۴- فیوز باکس و رله باکس جدید به منظور کیفیت و عملکرد بهتر سیستم الکترونیکال و توزیع الکتریکی خودرو، ۳۵- کامپیوتر سفری.

آپشن‌های مشترک در نسخه‌های قبلی و جدید ساینا در تمام تیپ‌ها هم از معمولی، پلاس و اتوماتیک و نیز در مدل اس و جی مجهز به نمایشگر دمای محیط، ایموبلایزر، تهویه نیمه اتوماتیک با صفحه نمایش دیجیتال (MFD)، شیشه‌های تمام‌برقی، آینه برقی، سنسور دنده عقب، قفل کودک درها، استاندارد محافظت از عابر پیاده، تنظیم ارتفاع نور چراغ‌های جلو، ترمز ضد قفل (ABS)، توزیع کننده نیروی ترمز (EBD)، پشت سری وسط صندلی عقب، کاور موتور، باز شدن اتوماتیک درها هنگام تصادف، کمربند سه‌نقطه‌ای در صندلی‌های عقب و ایربگ راننده و سرنشین است.

در مجموع و در وضعیت فعلی بازار خودرو، خودرو ساینا اس محصول گروه خودرو سازی ساینا با کیفیت مطلوب و قوای محرکه مناسب می‌تواند گزینه قابل قبولی برای خریداران خودروهای اقتصادی باشد.

کره‌ای Korean

هوندا و ادامه تولید پیشترانه‌های درون‌سوز

هوندا ضمن سرمایه‌گذاری روی توسعه خودروهای الکتریکی و هیدروژنی، معتقد است می‌توان تا سال ۲۰۴۰ و پس از آن همچنان از پیشترانه‌های درون‌سوز استفاده کرد. هر چند اروپا و تعدادی از ایالت‌های آمریکا قصد دارند تا سال ۲۰۳۵ فروش خودروهای درون‌سوز نورا ممنوع کنند، اما به گفته هوندا، مطالعات این شرکت نشان می‌دهد تولید این موتورها می‌تواند تا سال ۲۰۴۰ و پس از آن ادامه پیدا کند. مدیرعامل هوندا، توشیهیرو میبه در مصاحبه اخیر خود با «وینتر» گفته است که این شرکت هم‌اکنون در



حال انجام مطالعات امکان‌سنجی روی طیف متنوعی از تکنولوژی‌های آینده باتری‌های پیشرفته گرفته تا وسایل نقلیه هوایی است. این مطالعات همچنین سوخت‌های مصنوعی کربن پایین را هم بررسی می‌کند که می‌تواند به حفظ پیشترانه‌های درون‌سوز برای یک یا دو دهه دیگر کمک کند.

به گفته میسه، خودروهای پر فورنس، کامیون‌ها و سایر وسایل نقلیه سنگین احتمالاً برای مدت طولانی‌تری در آینده موتورهای درون‌سوز را زنده نگه خواهند داشت. وی ۲۰ سال است که در حوزه توسعه پیشترانه فعالیت دارد و بنابراین شش‌دهه به دوران الکتریکی علاقه‌مند نیست؛ اما با این حال می‌گوید: «هن باید احساس خودم را از آن چه برای بیزنس بهتر است، جدا کنم.» به همین دلیل به‌رغم بررسی گزینه‌های مختلف، هوندا روی الکتریکی‌سازی و تکنولوژی پیل سوختی هم تمرکز دارد. برای رسیدن به این هدف، هوندا قصد دارد ماه آینده یک واحد تجاری مستقل برای توسعه فعالیت‌های برق و باتری خود ایجاد کند.



می‌شود. برای مقایسه، قیمت بنتلی کانتیننتال ۸ سیلندر ۱۵۵۰ اسب بخاری هم از ۲۳۸ هزار دلار شروع می‌شود. حال باید منتظر ماند و دید که آیا نسل جدید کوپه مازراتی می‌تواند در بازار موفق شود یا خیر. البته این ماشین ویژگی‌های جذابی دارد که یکی از آن‌ها طراحی چشمگیر است. هر چند گرند تورسمو شباهت‌هایی با نسل قبلی خود دارد، اما تمام پانل‌های بدنه آن تغییر کرده و نمایی هم‌راستا با زبان طراحی جدید مازراتی دارد. نسل جدید مازراتی گرند تورسمو در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۳ در ابتدا در نسخه‌های مودنا و تروفئو در ایالات متحده تولید می‌شود و پس از آن نیز نسخه فولگوره به آن‌ها ملحق خواهد شد.

قیمت نسل جدید مازراتی گرند تورسمو در بازار آمریکا در تیب مودنا از ۱۷۴ هزار دلار و در تیب تروفئو از ۲۰۵ هزار دلار شروع می‌شود. چند ماهی است از معرفی نسل جدید مازراتی گرند تورسمو می‌گذرد و حالا سازنده ایتالیایی قیمت این کوپه لوکس را برای بازار آمریکا اعلام کرده است. قیمت گرند تورسمو جدید در تیب مودنا از ۱۷۴ هزار دلار آغاز می‌شود که این رقم در نسخه اسپرت تروفئو به ۲۰۵ هزار دلار می‌رسد. مازراتی هنوز قیمت نسخه تمام‌الکتریکی فولگوره را اعلام نکرده است؛ اما انتظار می‌رود گرند تورسمو از تروفئو باشد. با این قیمت گذاری، گرند تورسمو وارد قلمروی استون مارتین و بنتلی با قیمت پایه ۱۴۷ هزار دلاری



رقابت مازراتی و استون مارتین جدی‌تر شد

نخستین بررسی نسل جدید هیوندای الانترا در تهران

فصل جدید الانترا



عکس‌ها: روزنامه دنیای خودرو / مهدی تریانی

تصور ما ایرانی‌ها از الانترا، یک سدان نسبتاً کند با شتاب حدود ۱۰ ثانیه است. اما الانترایی که اکنون پیش روی ماست، دیگر کند نیست. زیر کاپوت این الانترا یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری قرار گرفته که حجم آن از همه الانتراهای موجود در ایران کمتر است؛ اما به لطف استفاده از توربوشارژ، قدرت تولیدی آن از ۲۰۰ اسب بخار فراتر می‌رود

نسل نو، طراحی نو

همان‌طور که اشاره شد، الانترا در نسل جدید به سبک کاملاً جدید و متمایز از تمام نسل‌های پیش از خود، طراحی شده است. سبک طراحی جدید هیوندای روی این سدان کامپکت سبب شده است این خودرو چهره‌ای کاملاً اسپرت به خود بگیرد. خطوط شکسته نقش قابل توجهی در طراحی الانترا جدید داشته و بیشتر قسمت‌های خودرو با این خطوط تند و تیز شکل گرفته است. چراغ عقب، یک تکه و چراغ‌های جلو (که با جلو پنجره بسیار بزرگ خودرو در هم آمیخته شده) ظاهری متمایز و خاص به این هیوندای بخشیده است. یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های بصری الانترا مورد نظر، رنگ‌های همرنگ بدنه آن بوده که جذابیت این سدان را دوچندان کرده است.

کابین دلباز

هنگام ورود به کابین، تریم رنگ روشن آن توجه ما را به خود جلب کرد. استفاده از رنگ روشن در طراحی داخلی کابین الانترا مورد نظر سبب شده است کابین دلبازی در اختیار سرنشینان قرار گیرد. همچنین استفاده از رنگ روشن، فضای کابین را بزرگ‌تر از اندازه واقعی نشان می‌دهد. طراحی زیبای غریب‌گفتمان، در کنار داشبورد و کنسول کاملاً جدید، خبر از یک الانترای نو می‌دهد.

با این الانترا شوخی نکنید!

تصور ما ایرانی‌ها از الانترا، یک سدان نسبتاً کند با شتاب حدود ۱۰ ثانیه است. اما الانترایی که اکنون پیش روی ماست، دیگر کند نیست. زیر کاپوت این الانترا یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری قرار گرفته که حجم آن از همه الانتراهای موجود در ایران کمتر است؛ اما به لطف استفاده از توربوشارژ، قدرت تولیدی آن از ۲۰۰ اسب بخار فراتر می‌رود. قرار گرفتن این موتور پر بازده در کنار گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه، این الانترا را تبدیل به یک سدان نسبتاً سریع کرده است. برای این که چابکی الانترا جدید را بهتر درک کنید، باید گفت این سدان اکنون دارای شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۷.۶ ثانیه‌ای بوده و از این نظر، سریع‌تر از سدان‌های بزرگ‌تر و قدرتمندتری همچون تمام مدل‌های نیسان ماکسیما، هیوندای آزاو حتی مرسدس بنز E200 است. شاید باورش سخت باشد، اما قیمت این سدان با وجود نرخ سر به فلک کشیده ارز، اکنون در بازار جهانی زیر ۲ میلیارد تومان است.

نام و مدل	Hyundai Elantra 2021
نوع پیش‌راننده	۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژر
حداکثر قدرت	۲۰۴ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۲۶۵ نیوتن متر
نوع گیربکس	۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه
شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت	۷.۶ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۲۵ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۷.۱ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار جهانی	۲۳۲.۶۵۶ دلار
	حدوداً معادل ۱,۹۰۶,۰۰۰,۰۰۰ تومان

مدل دستی، اتوماتیک، اتوماتیک DCT و CVT نسل قبل بوده؛ با این تفاوت که تعداد گیربکس اتوماتیک CVT از یک مدل به ۳ مدل افزایش یافته است. طول و عرض الانترای جدید نسبت به نسل پیشین، امارت‌ها را کمتر شده تا ظاهر اسپرت‌تری داشته باشد.

الانترا یا آوانته؟

نسل اول الانترا با نام Lantra هم در برخی بازارها عرضه می‌شد. این نام در نسل دوم نیز مورد استفاده قرار گرفت. اما از نسل سوم تاکنون دیگر خبری از نام الانترا روی این محصول از هیوندای نیست. البته این بدان معنا نیست که اکنون نام سدان کامپکت هیوندای تنها الانتراست. چون این خودرو از نسل دوم تاکنون علاوه بر الانترا در برخی بازارها همچون بازار کشور کره جنوبی (که زادگاهش به حساب می‌آید) با نام آوانته عرضه می‌شود. حتی نخستین حضور این خودرو در بازار ایران نیز با نام آوانته بود. تنها نسل سوم از این خودرو با نام آوانته و به صورت مونتاژ داخل عرضه شده است. بعداً نسل‌های پنجم و ششم با نام الانترا در بازار ایران به فروش رسیدند. از نسل هفتم به همان نسل فعلی، نام سومی هم به جمع نام‌های این هیوندای افزوده شده و آن ۱۳۰ اسدان است. به هر حال خودرویی که امروز پیش روی ماست، عبارت Elantra روی در صندوق بارش نقش بسته که نام اصلی و جهانی آن به حساب می‌آید.

الانترای سدان؛ الانترای موفق

با وجود این که در نسل‌های مختلف، الانترا در کلاس‌های خودرویی متنوعی عرضه شده، اما همواره مدل اصلی آن سدان بوده است. الانترای دوم در کنار نسخه سدان، در کلاس استیشن‌ها تولید شد. نسل سوم از الانترا هم به جای نسخه استیشن در کلاس لیفت‌بک‌ها تولید شد؛ اما نسخه سدان آن همچنان با برجا بود. هیوندای نسل چهارم این خودرو را همچون نسل اول، تنها در کلاس سدان تولید کرد و دیگر خبری از مدل‌های بیشتر نبود. در سال ۲۰۱۰ هیوندای برنامه متفاوتی را برای الانترا تدارک دید و در کنار نسخه سدان نسل پنجم، مدل کوپه آن را نیز تولید کرد. البته ظاهراً ایده الانترای کوپه چندین مورد استقبال قرار نگرفت و پرونده آن در همان نسل پنجم بسته شد. تولید نسخه کوپه الانترا حتی یک نسل هم دوام نیاورد و تنها پس از گذشت ۲ سال، تولید آن متوقف شد تا عرضه این مدل به ظاهر اسپرت از الانترا به‌بازار زمانی ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۲ محدود شود. در نسل‌های ششم و هفتم که نسل فعلی به حساب می‌آید، الانترا همچون نسل‌های نخست و چهارم، تنها در نسخه سدان به‌بازار عرضه شده و می‌شود.



الانترا یکی از معروف‌ترین خودروهای هیوندای در بازار ایران بوده و تاکنون چند نسل از آن در بازار خودرویی کشورمان عرضه شده است. اما به دلیل بسته شدن دروازه‌های واردات



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

خودروهای خارجی در سال ۲۰۱۸، هنوز فرصتی برای حضور جدیدترین نسل این سدان سایز کامپکت اهل کره جنوبی در بازار ایران پیش نیامده است. با این حال امروز میزبان جدیدترین الانترا در تهران هستیم. یکی از انگشت‌شمار مدل‌های روز هیوندای در کشورمان که با پلاک دیپلمات موفق به حضور در خیابان‌های ایران شده است. چندی پیش فرصتی مهیا شد تا این هیوندای نایاب و جدید را از نزدیک مورد بررسی قرار دهیم. خودرویی که با چهره متمایز، مزین به رنگ خاکستری و رنگ‌های همرنگ بدنه خود است و شبیه هیچ یک از هیونداهای موجود در سطح شهر نیست و توجه هر کسی را به خود جلب می‌کند. گفته می‌شود الانترا هم جزو خودروهای زیر ۲۰ هزار یورویی است که امکان وارداتش به کشور وجود دارد؛ اما هنوز خبری از هیج خودرو خارجی مدل ۲۰۲۳ در خیابان‌های کشور نیست. امروز در ادامه این نوشتار، قصد داریم به معرفی و بررسی این هیوندای تازه‌وارد به کشور بپردازیم.

۱۹۹۰؛ شروع داستان الانترا

هیوندای در سال ۱۹۹۰ خودرو الانترا را به‌عنوان یک سدان کامپکت وارد ویتنام و سایر کشورهای آسیای شرقی کرد. الانترا از آن زمان تاکنون ۳۳ سال بی‌وقفه تولید شده است. در سال ۱۹۹۵ نسل دوم الانترا تولید و برای نخستین بار، امکان سفارش موتور دیزلی روی این خودرو نیز فراهم شد. با قرار سیدن سال ۲۰۰۰ شاهد معرفی نسل سوم الانترا بودیم. در سال ۲۰۰۶ نیز کمپانی هیوندای نسل چهارم الانترا را عرضه کرد. از اتفاقات مهم این نسل می‌توان به اضافه شدن گیربکس CVT در کنار گیربکس‌های دستی و اتوماتیک اشاره کرد. همچنین یک نسخه دو گانه‌سوز از الانترا هم تولید شد که با استفاده از بنزین و گاز LPG کار می‌کرد. سال ۲۰۱۰ نوبت به نسل پنجم از سدان محبوب هیوندای رسید. در نسل پنجم، خیلی چیزها از جمله گیربکس CVT، موتور دیزلی و همچنین مدل دو گانه‌سوز از فهرست موارد قابل سفارش برای الانترا حذف شدند. در سال ۲۰۱۵ هم زمان با توقف تولید نسل پنجم، نسل ششم از الانترا روی کار آمد. جالب است بدانید هیوندای در این نسل، دوباره گیربکس CVT، موتور دیزلی و مدل دو گانه‌سوز را به الانترا بازگرداند و تولیدش را تا سال ۲۰۲۰ ادامه داد.

و اینک جدیدترین نسل!

هیوندای در سال ۲۰۲۰ نسل هفتم الانترا را که نسل فعلی این سدان کامپکت به حساب می‌آید، معرفی کرد. در نسل جدید، شاهد طراحی کاملاً جدید هستیم که شبیه هیچ یک از اجدادش نیست. نسل جدید الانترا جسورتر از همیشه ظاهر شده تا سنت‌های دیرینه سدان‌های سایز کامپکت هیوندای را در هم بشکند. هیوندای که پیش از این با تولید نسخه کوپه از الانترا در نسل‌های گذشته با شکست مواجه شده بود، این بار به جای تولید الانترا در کلاس کوپه، آن را از نظر عملکرد فنی تبدیل به یک خودرو اسپرت کرده است. پروژه‌ای که با پسوند N که این بار به نظر می‌رسد موفقیت‌آمیز باشد. در نسل جدید الانترا، تنوع موتورهای بنزینی از ۵ مدل به ۷ مدل رسیده و موتور دیزلی جای خود را به مدل هیبرید (بنزین و برق) داده است. گیربکس‌های مورد استفاده در آن نیز همان ۴

در پایان از سورن دیر بوغوسیان (مدیریت گروه خودرویی هوپک) جهت در اختیار گذاشتن خودرو هیوندای الانترا برای انجام این بررسی تشکر می‌کنیم.



فراخوان و ن اسپرینتر به دلیل احتمال آتش سوزی



مردس بنز حدود ۵۲ هزار دستگاه از ون های اسپرینتر را به خاطر احتمال آتش سوزی فرامی خواند. دلیل فراخوان این خودروها به اشکالات سیستم تهویه مطبوع مربوط است. مالکان ون های مردس بنز اسپرینتر مدل ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ احتمالاً باید به نمایندگی های مجاز این خودرو ساز مراجعه کنند. ژمن ها اعلام کرده اند تعداد حدود ۵۲ هزار دستگاه از خودروهای اسپرینتر و فرایت لاینر اسپرینتر VS30 شامل فراخوان مور دبحث هستند. مشکل این خودروها مستقیماً به پیش رانه مربوط نمی شود، بلکه مشکل

از موتور دمنده کولر و بخاری است که شاید به خاطر اشکالات طراحی و برقی، داغ شود و آتش سوزی رخ دهد. تاکنون گزارشی از آتش سوزی ون های مردس بنز به دست مقامات نرسیده است. مردس بنز می گوید تعداد دقیق ۵۲،۹۹۳ دستگاه اسپرینتر تحت تاثیر مشکل یاد شده هستند. واضح است اقدامات لازم به صورت رایگان انجام خواهد شد. مالکان خودروها علاوه بر این که از طرف مردس بنز مطلع خواهند شد، خود نیز می توانند با مراجعه به وبسایت کمپانی از چند و چون فراخوان اطلاعات لازم را کسب کنند.

تشدید فرسودگی ناوگان تجاری، سهم ایران از حمل و نقل بین المللی را کاهش داد:

افت تقاضا برای کسنددها در پی کوچک شدن بازار ترانزیتی کشور

معطلی کامیون های ایرانی در صف گمرکات گاه تا ۲۶ روز به طول می انجامد که هم کیفیت محموله را کاهش می دهد و هم از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست

بازار خودروهای تجاری همواره تحت تاثیر موارد بسیاری در این سال ها، حجم فروش و تقاضای متفاوتی داشته است. از جمله موارد تاثیر گذار بر این



فرانک آقاصفی

faghasafi@autoworld.ir

صنعت و بازار آن، وجود بازار کار برای مالکان این خودروها بوده است. از آن جاکه خودروهای تجاری به عنوان یک سرما به و ابزار کار مالکان محسوب می شوند، دور از انتظار نیست که مالکان و متقاضیان این خودروها بخواهند فضای کاری، راحت تر به سمت خرید این خودروها روانه شوند و در صورت کمبود کار، تقاضای خرید این خودروها نیز کاهش می یابد. طی سنین گذشته و هم زمان با افزایش شدید قیمت ها و تاثیر پذیری بازار از تحریم ها و کاهش حجم واردات و صادرات، بازار کار خودروهای تجاری به شدت کوچک شد و به گفته بسیاری از کارشناسان، همین وضعیت پنهانی شد تا سهم ایران از ترانزیت در اختیار برخی کشورهای همسایه قرار گیرد.

کوچک شدن بازار کار و کاهش تقاضای کسنددها

در دورانی که تحریم های خارجی از یک سو و برخی محدودیت های داخلی از سوی دیگر، حجم واردات و صادرات کشور را به شدت کاهش داد، اصلی ترین بازار کار خودروهای تجاری یعنی ترانزیت و حمل و نقل داخلی مورد هدف قرار گرفت و تحت تاثیر این شرایط، بازار کار کامیون ها و سایر خودروهای باری سنگین، کاهش یافت. در همین راستا، به طور مستقیم تقاضای این خودروها افت کرد و باعث شد تا فروش این خودروها کم شود. از سوی دیگر، افزایش بی رویه نرخ ارز روی قیمت نهایی این خودروها تاثیر فراوانی داشت که دلیل عمده آن را می توان در وابستگی تولید این خودروها به تولید کنندگان خارجی وارز دانست؛ موضوعی که در کنار موارد بسیاری، باعث افزایش شدید قیمت نهایی این خودروها شد و با کاهش قدرت خرید متقاضیان، تقاضا برای این خودروها روند نزولی به خود گرفت. همچنین عدم اجرای طرح های نوسازی موضوع دیگری بود که تقاضای خودروها را به امید دستیابی مالکان به مدل های ارزان تر و برخوردار از تسهیلات، متوقف کرد.

کاهش سهم ایران از حمل و نقل بین المللی

کاهش تقاضا و عدم اجرای طرح های نوسازی در سال های گذشته، عمر ناوگان فرسوده کشور را بالاتر برده و باعث شده است میزان فرسودگی خودروهای باری کشور بیش از پیش شود. عمر ناوگان

فاکتور اصلی برای سهم خواهی از حمل و نقل بین کشورها به ویژه ورود به کشورهای پیشرفته است. همین موضوع در دهه گذشته باعث شد سهم ناوگان حمل و نقل ایران از ترانزیت منطقه ای کم شود و خودروهای قدیمی امکان عبور از مرزهای سایر کشورها را نداشته باشند. این در حالی است که بسیاری از دارندگان کالا، ترجیح می دهند بارهای خود را با خودروهای به روز جابه جا کنند تا هم امنیت بار فراهم شود و هم در هزینه های خود صرفه جویی کرده باشند. در نتیجه؛ آن چه سهم خودروهای ترانزیتی قدیمی در ایران می شود، جابه جایی اندک باری در جاده های کشور است.

آب رفتن سهم ترانزیتی ایران به نفع ترکیه ای ها

از سوی دیگر، کوچک شدن حجم صادرات و واردات کشور در سال های گذشته، فضای کار این خودروها را کوچک کرده و تاثیر بسیاری بر این بازار و صنعت خودروهای تجاری گذاشته است.

رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان کامیون های یخچالدار نیز به تازگی از کاهش سهم ناوگان جاده ای کشور در حمل و نقل بین المللی ابراز نگرانی کرد. عبدالله خانعلی به عنوان مثال روسیه را یکی از بزرگ ترین بازارهای ترانزیتی ایران دانست، اما گفت در حال حاضر شرایط برای حضور رانندگان ترک در این کشور نسبت به ایرانی ها ساده تر است. به گفته وی، معطلی کامیون های ایرانی در صف گمرکات گاه تا ۲۶ روز به طول می انجامد که هم کیفیت محموله را کاهش می دهد و هم از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست. چرا که افزایش نرخ کرایه برای صاحب کالا و پایین بودن کرایه ها برای راننده صرفه اقتصادی نخواهد داشت.

مشکلات کامیونداران ایرانی برای ورود به اروپا

خانعلی همچنین به سختی های تردد کامیون های ایرانی در مسیرهای اروپایی هم اشاره کرده و گفته است: «امکان صدور ویزای آلمان به عنوان مسیر ترانزیتی به اروپا، برای رانندگان ایرانی عملاز بین رفته و صدور ویزا از سوی کشور ایتالیا هم که شامل صدور ۲۰ ویزا در هفته و مختص کامیونداران حامل بار برای این کشور است، بیش از ۶ ماه به طول می انجامد.» وی همچنین با اشاره به هزینه های تردد کامیونداران در آسیای مرکزی اعلام کرده است که سهم ترانزیت ایران در این مناطق هم کاهش یافته است. در مجموع باید به این موضوع اشاره کرد که فرسودگی ناوگان در کنار تمام محدودیت ها و تحریم ها، سهم ایران را از ترانزیت بین المللی کاهش داده و افت بار در مسیرهای بین شهری را هم به همراه داشته است. در نهایت نبود کار کافی در این بخش، تقاضا برای خودروهای تجاری را در مقایسه با گذشته کاهش داده و صنعت تجاری سازی کشور را بافت تولید همراه کرده است.

استفاده پورشه از ون آیدی باز

به عنوان محصول خدماتی در مسابقات

پورشه در اقدامی که یادآور روزهای خوش گذشته است، از ون های فولکس واگن استفاده می کند. چند نمایندگی پورشه از فولکس واگن ID.BUZZ به عنوان محصولات خدماتی خود سود خواهند برد. هشت نمایندگی پورشه در هلند به جای استفاده از فولکس واگن ترانسپورتر برای حمل خودروهای مسابقه از وی ID.BUZZ استفاده خواهند کرد.

این ون برقی که حس و حال تر و دارد برابرنند Renndienst رخنمایی می کند تا ما را به یاد مدل های قبل از خود بیندازد. اولین ون فولکس واگن که توسط پورشه به کار گرفته شد، مدل بولی بود که در مسابقه میله میگلیا ۱۹۵۴ حضور داشت. از آن جاکه پورشه در سید محصولات خود ون نادر دنابر این از محصولات گوناگون فولکس واگن استفاده می کند. از دهه ۷۰ تا ۵۰ میلادی وظیفه انتقال برخی از خودروهای مهم مسابقه ای پورشه مانند ۹۰۸، ۹۰۴، ۹۱۰ و ۹۱۷ بر عهده فولکس واگن بوده است. این ون ها برای اهداف گوناگونی مورد استفاده قرار گرفته اند که از جمله آن ها می توان به حمل اعضای تیم به هتل و همچنین رساندن رانندگان به پیست اشاره کرد. در سال ۲۰۲۰ که کانسپت ویژن Renndienst به عنوان یک ون مفهومی و آینده نگرانه رونمایی شد. آن خودرو دارای صندلی راننده مرکزی بود و دو صندلی سرنشین نیز آن را احاطه می کردند تا طراحی شبیه مک لان F1 ایجاد شود. البته در بخش عقب نیز سه صندلی دیگر وجود داشت.

پورشه تصمیم گرفته بود آن کانسپت را به همراه فولکس واگن T1 به نمایش بگذارد. متأسفانه کانسپت ویژن Renndienst فقط یک طرح مطالعاتی بود و هرگز به خط تولید راه نیافت. البته از شنیدن این که یک ون با پیش رانه پورشه وجود داشته است، تعجب خواهید کرد. ون B32 که بر اساس سومین نسل ترانسپورتر ساخته شده بود، فقط به تعداد ۱۵ دستگاه و بین سال های ۱۹۸۳ تا ۱۹۸۵ تولید شد. در قلب این ون پیش رانه ۶ سیلندر ۳.۲ لیتری پورشه ۹۱۱ کررا قرار داشت. تیراگاه یاد شده ۱۲۳۱ اسب بخار قدرت تولید می کرد و باعث می شد B32 در ۳ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد و سقف سرعت ۲۹۰ کیلومتر در ساعت را ثبت کند. ون یاد شده از رینگ های ۱۱۶ اینچی اسپرت، ترمز های ارتقایافته و سیستم تعلیق اسپرت سود می برد. اما در سال ۲۰۲۳ گروه فولکس واگن آماده عرضه ون پرفورمنس جدیدی با پسوند GTX می شود. به گزارش پدال، انتظار می رود ون مورد اشاره از سیستم چهار چرخ محرک، دو پیش رانه و قدرت حدود ۳۰۰ اسب بخار برخوردار باشد.





وجود داشت. اما امروز با همان بودجه می‌توانید یک دستگاه پژو ۲۰۶، آن هم از نوع ساده و پایه آن، یعنی تیپ ۲ را خریداری کنید!

دقیقا ۵ سال پیش یعنی در اسفندماه ۱۳۹۶ با بودجه ۶۰۰ میلیون تومان امکان خرید یک دستگاه پورشه ماکان صفر کیلومتر مدل ۲۰۱۷ با سطح آپشن متوسط



۲۰۶ تیپ دو به جای ماکان!

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

لوکس‌ها؛ رکورددار بالاترین درصد گرانی

صادق است که قیمت آن از ۳۰۰ میلیون تومان در مردادماه به ۶۰۰ میلیون تومان در روزهای اخیر رسیده است. اما در این مقایسه، به لحاظ عدد و رقم برد با مالک بامو است.

به نحوی که قیمت بامو سری ۷ صفر کیلومتر ۲۰۱۸ که مردادماه امسال ۱۲ میلیارد تومان بود، امروز به کانال ۲۴ میلیارد تومان وارد شده است. یعنی افزایش صددرصدی. البته همان‌طور که گفته شد، این در مورد پژو ۲۰۶ تیپ ۲ نیز

با وجود آن که درصد افزایش قیمت تقریبا در تمام سگمنت‌های بازار خودرو به یک اندازه بوده، اما از آن‌جا که افزایش بها شامل عدد و رقم و جزئیات می‌شود، بنابراین از این بابت شاهد بیشترین افزایش در بازار بالادستی خودرو هستیم.

k.talebifard@autoworld.ir

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
جک S3	۱ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
جک J7	۲ میلیارد و ۲۶۰	۲۰	▲
جک S5 نیوفیس (1.5L)	۱ میلیارد و ۷۳۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی K7	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
تیگو 7IE	۱ میلیارد و ۷۴۰	۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت	۲ میلیارد و ۳۱۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس	۳ میلیارد و ۸۴۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم	۱ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
دیگنتی	۲ میلیارد و ۳۴۰	۲۰	▼
دیگنتی پرستیژ	۲ میلیارد و ۷۴۰	۲۰	▼
فیدلیتی (تیپ ۱) نفره	۲ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
فیدلیتی (تیپ ۲) نفره	۲ میلیارد و ۲۷۰	۳۰	▼
هایما S5 جدید	۱ میلیارد و ۴۵۰	۵	▼
هایما S7 پلاس	۱ میلیارد و ۶۹۵	۵	▼
لاماری ایما	۲ میلیارد و ۶۰۰	۴۰	▼



پژو ۲۰۷ پانورا اما اتومات به کانال ۹۰۰ میلیون تومان بازگشت

آیا کاهش قیمت خودروهای داخلی ادامه خواهد داشت؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودروهای داخلی هم‌زمان با ریزش نرخ ارز، روند نزولی را در پیش گرفته است و برخی خودروها با کاهش بهای چشمگیری به نسبت هفته گذشته، در بازار آزاد قیمت گذاری می‌شوند. این ریزش نرخ در خودروهای داخلی سبب شد پژو ۲۰۷ پانورامای اتومات به کانال ۹۰۰ میلیون تومان برگردد و کاهش قیمت حدود ۱۵۰ میلیون تومانی را به نسبت اوایل هفته گذشته تجربه کند. خودروهای داخلی در حالی کاهش قیمت را در بازار آزاد تجربه می‌کنند که همچنان مدل‌های خارجی در بازار آزاد، روی نوار صعود قرار دارند و هر روز افزایش قیمت را تجربه می‌کنند. البته برخی کارشناسان معتقدند علاوه بر ریزش نرخ ارز، عرضه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط خودروسازان، دلیل دیگری برای کاهش قیمت خودرو خواهد بود. در این میان یکی از کارشناسان بازار و صنعت خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «تا زمانی که مسائل کلان اقتصادی ماحل و فصل نشود و بازار ارز به ثبات واقعی نرسد، بازار خودرو همین‌طور نوسان خواهد داشت و تقاضاهای احساسی و هیجانی نیز به بازار افزوده می‌شود.» این کارشناس در ادامه گفت: «بعد از تحریم‌های شدیدی که چند سال پیش اعمال شد، امسال برای نخستین بار حجم تولید خودرو ماه به بالای یک میلیون دستگاه رسیده اما تقاضا آن قدر زیاد است که اثر این میزان تولید، خنثی می‌شود. البته باید گفت این تقاضا بیشتر تقاضای سرمایه‌گذاران است؛ یعنی زمانی که ثبات اقتصادی از بین می‌رود، اهرم تولید از کار می‌افتد و واسطه‌گری رشد پیدا می‌کند. از آن‌جا که خودرو از زمان قدیم از کالاهایی است که در بازار ایران بیشتر جنبه سرمایه‌ای داشته است، تقاضای فعلی در این بازار چندان هم واقعی نیست.»

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی و افزایش قیمت یک تا ۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ارزش پژو ۲۰۷ پانورامای اتومات با ۴۰ میلیون تومان کاهش به ۹۸۰ میلیون تومان و کوئیک پلاس اتومات با ۶ میلیون تومان کاهش به ۴۸۳ میلیون تومان رسید. از طرفی سورن پلاس فول با ۷ میلیون تومان افزایش ۶۱۰ میلیون تومان خرید و فروش شد. همچنین در میان خودروهای چینی نیز شاهد افت بهای ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که فیدلیتی ۵ نفره با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، لاماری ایما با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و فیدلیتی ۷ نفره با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. از طرفی در گروه خودروهای خارجی پریمیوم نیز شاهد رشد بهای ۱۰۰ تا ۱۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که قیمت هیوندای سانتافه با ۱۰ میلیون تومان افزایش به ۳۰۰ میلیون تومان، تویوتا CH-R با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۰ با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و کیا اپتیما GT لاین با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۱ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید. همچنین خودروهای خارجی لوکس نیز رشد بهای ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ارزش لکسوس NX200fsport فول با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، بامو X4 با ۲۸۰ میلیون تومان افزایش به ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، ولوو XC90 با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و لکسوس NX300 هیبرید با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
هیوندای اکسلنت	۲ میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▲
هیوندای i20	۲ میلیارد	۰	●
هیوندای ال‌ترا	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای توسان	۵ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هیوندای سانتافه	۶ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای آزر	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
کیا اسپورتیج GT لاین	۵ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
کیا اپتیما GT لاین	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
کیا سراتو ۲۰۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
مزدا ۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
پژو ۲۰۰۸	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
پژو ۵۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
رنو تلیسمان	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
رنو کولئوس	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
تویوتا CH-R فول	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا پریوس فول شرکتی	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر هیبرید PHEV	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
نیسان جوک اسپرت	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
نیسان ایکس‌تریل	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
بامو 730Li فول	۲۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بامو 530i	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
بامو ۲،۸X4	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
پورشه ماکان	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
لکسوس RX200fsport توربو فول	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
لکسوس NX200fsport فول	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
لکسوس NX300 هیبرید	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
فولکس تیگوان	۷ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
فولکس پاسات	۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
ولوو XC90	۱۷ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
مرسدس بنز E200	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۳۵۰	۰	●
پراید ۱۳۱	۳۳۵	۰	●
پراید ۱۵۱	۲۸۰	۱	▲
تیبا صندوقدار	۳۵۷	۰	●
تیبا ۲	۳۶۶	۲	▲
ساینا	۳۶۲	۰	●
ساینا S	۳۶۵	۰	●
کوئیک	۳۶۳	۱	▲
کوئیک R (سفید-قرمز)	۳۷۴	۲	▲
کوئیک R (سفید-مشکی)	۳۸۰	۲	▲
کوئیک پلاس اتومات	۴۸۳	۶	▼
شاهین	۶۲۹	۲	▼
نیسان آپشنال	۵۳۴	۱	▼
نیسان دوگانه آپشنال	۵۴۱	۰	●
پادرا پلاس	۵۹۰	۰	●
پژو 405GLX دوگانه	۵۱۶	۰	●
پارس سال XJ7 موتور جدید	۵۶۱	۰	●
پژو پارس TU5	۶۴۹	۰	●
پارس TU5 موتور جدید	۷۴۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول	۶۹۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما	۷۴۶	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	۹۸۰	۴۰	▼
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC	۸۳۵	۲	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۶ سقف شیشه	۵۶۱	۲	▼
رانا پلاس	۵۶۰	۴	▲
رانا پلاس سقف شیشه	۶۱۱	۴	▼
دنا پلاس	۶۹۳	۳	▲
دنا پلاس توربو	۸۰۷	۳	▼
دنا پلاس توربو اتومات	۸۸۶	۴	▲
تارا دنده‌ای	۷۶۲	۱	▲
تارا اتومات	۹۲۹	۱	▼
سورن پلاس بدون رینگ	۵۷۹	۳	▲
سورن پلاس فول	۶۱۰	۷	▲
سورن پلاس دوگانه	۶۱۲	۳	▲
وانت آریسان ۲	۳۶۲	۰	●

گذشته نیز ۴۸ هزار تن روغن موتور توزیع شده است. امسال ۱۰۵ هزار تن روانکار توزیع شده که تا پایان سال به بیش از ۱۱۰ هزار تن می‌رسد. توزیع روغن موتور و انواع روانکارها با قیمت مصوب، توزیع عادلانه و جلوگیری از ورود روغن‌های تقلبی به بازار از اهداف راه‌اندازی این مرکز توزیع بوده و شعبه خرم آباد بیست و چهارمین شعبه این شرکت است. تولید روغن موتور برای ۱۷۰ مدل خودرو از ویژگی‌های بازار این شرکت است که قریب ۴۰۰ نفر در شعب آن مشغول فعالیت هستند.

نمایندگی توزیع یک شرکت تولید انواع روانکارها به‌ویژه روغن موتور در شهرک صنعتی شماره یک خرم آباد افتتاح شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز لرستان؛ با هدف اشتغال‌زایی و توزیع عادلانه نمایندگی یکی از شرکت‌های زیرمجموعه وزارت نفت در زمینه تولید انواع روانکارها به‌ویژه روغن موتور در خرم آباد آغاز به کار کرد. این شرکت امسال بیش از ۱۰۰ هزار تن انواع روان کار در کشور توزیع کرده، البته سال



افتتاح نمایندگی شرکت تولید روغن موتور در لرستان



استفاده از تصویر کودک کار در تبلیغات یک نمایندگی

استیکر تعویض روغن برای «فولکس واگن» در دسرساز شد

تمام روز شما را به هدر می‌دهد! آلتون ادامه داد: «فکر می‌کنم قبل از اینکه چنین اتفاقی بیفتد باید کسی آن را می‌دید و محتوا را بررسی می‌کرد. در واقع نباید با مشتری چنین برخوردی شود.» البته فولکس واگن در این زمینه در فیس‌بوک خود عذرخواهی کرد. در متن این اعلامیه آمده است: «۲۵ فوریه، نمایندگی فولکس واگن متوجه شد پیام نژادپرستانه‌ای روی برچسب‌های تشکر از سرویس‌گیری که در خودروهای مشتریان آن روز قرار داده شده بود، درج شده است. بلافاصله تحقیقات خود را آغاز کردیم و متوجه شدیم خدمه نظافت بعد از ساعت کاری به تجهیزات دسترسی یافتند و عصر جمعه این پیام توهین آمیز را منتشر کردند. طی ۴۸ ساعت پس از وقوع این حادثه، با ۱۱ مشتری آسیب‌دیده از این موضوع تماس گرفتیم تا عذرخواهی کنیم. البته قرار دادمان با شرکت نظافتی ثالث را هم فسخ و از سوی دیگر یک عذرخواهی نیز در صفحه فیس‌بوک خود منتشر کردیم. البته اقدامات داخلی برای اطمینان بیشتر را هم انجام دادیم. این اشتباه دوباره اتفاق نخواهد افتاد. بسیار متأسفیم که این حادثه رخ داده است. نمایندگی باور دارد یک کودک زیر سن قانونی مسئول این اشتباه بوده و ظاهراً این کودک با یکی از سرپرستان خدمه نظافت شبانه همراه بوده است.»



بازده مشتری به خاطر پیام ناخوشایندی که روی برچسب تعویض روغن آنها قرار گرفته بود مشکلاتی را برای فولکس واگن ایجاد کردند. این مشتریان با استیکری مواجه شدند که در آن یک کودک زیر سن قانونی به عنوان خدمه نظافت به تصویر درآمده بود. یکی از فروشندگان فولکس واگن در شهر رالی ایالت کارولینای شمالی پس از اینکه مشتریان مرکز خدمات در یکی از خودروهای در حال دریافت خدمات این استیکر را مشاهده کردند، تحت تأثیر قرار گرفت. نوشته توهین آمیزی روی برچسب‌های تعویض روغن چاپ و پس از اتمام سرویس در خودرو گذاشته شده بود. فروشندگان از آن زمان کل خدمه نظافت را که مسئول این پیام می‌داند، اخراج کرد. مالک این نمایندگی می‌گوید هیچ یک از کارمندان داخلی مسئول برچسب‌های تعویض روغن نبودند. البته باید گفت روی این برچسب‌ها عبارت نژادپرستانه «از حضور شما متشکریم» درج شده بود. یکی از ۱۱ مشتری شاکی، کنراد آلتون بود که دو خودرو از فروشندگان خریداری کرده بود. وی در این زمینه با ایستگاه خبری محلی WRAL نیز صحبت کرد. در صحبت‌های آلتون آمده است: «این شرایط شما را ناراحت می‌کند و عصبانی می‌شود... مساله فقط دیدن چنین چیزی آن هم وقتی در یک مکان تجاری هزینه می‌پردازید، نیست، بلکه این موضوع

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت 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 CH-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

مناسب برای خودروهای توربوشاژ

- حفاظت از قطعات اصلی موتور
- ضد سایش
- کاهش انسداد فیلتر

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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



در سال ۱۹۹۸ میلادی دریافت کرد. وی تا پیش از پیوستن به ایتال دیزاین، کار خود را در شرکت‌های رنو، فورد، اشکودا، سنات و کوپرا ادامه داد. وی بعد از همکاری با سنات و کوپرا به بخش اروپایی نیو پیوست تا در مرکز طراحی استایل این کمپانی به عنوان طراح به صورت مستقیم روی پروژه‌های این کمپانی کار کند. خوان گارسیا دربار پیوستن به ایتال دیزاین به مجله خودرو گفت: «من برای رهبری و رشد یک تیم خلاق در این کمپانی تلاش خواهم کرد و سعی می‌کنم ایتال دیزاین را به سمت پیروزی بیشتر و حضور موثرتر در آینده خودروهای الکتریکی سوق دهم.»

مجله خودرو در اواخر ماه فور به، خبر انتصاب رئیس طراحی جدید ایتال دیزاین را منتشر کرد. بر اساس گزارش این نشریه، فعالیت‌های خلاقانه خوان گارسیا در زمینه طراحی خودرو در این کمپانی انجام خواهد شد. خوان گارسیا جایگزین کارستن مانچن خواهد شد. کارستن مانچن اول ماه آوریل ایتال دیزاین را ترک کرده و سمت سرپرستی طراحی پورشه لایف استایل گروپ را برعهده خواهد گرفت. خوان گارسیا ۴۸ ساله پس از فارغ التحصیلی در رشته طراحی صنعتی از دانشگاه کاردنال هررا در والنسیا، مدرک کارشناسی ارشد خود را در طراحی خودرو از کالج سلطنتی هنر لندن



خوان گارسیا؛ رئیس طراحی جدید ایتال دیزاین

مکانیک خود بازنید

BE YOUR OWN MECHANIC

نکاتی درباره نگهداری صحیح سیستم تعلیق

سیستم تعلیق از اجزای متعددی تشکیل شده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، سیبک فرمان است. این قطعه معمولاً جهت انتقال نیرو در محورهای چرخان یا متحرک مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در زمان خرابی این قطعه، سه مشکل عمده در خودرو رخ می‌دهد؛ نخست این که در زمان گردش فرمان، صدای غیرعادی به گوش می‌رسد و ممکن است فرمان خودرو هم سفت شود. همچنین فرمان دچار عدم تعادل یا لرزش ناخواسته می‌شود. در آخرین که هنگام عبور از روی دست‌اندازها، سروصدای غیرعادی به گوش می‌رسد. در حالت کلی می‌توان گفت بیشتر معضلات این قطعه به دلیل پارگی گردگیر آن رخ می‌دهد.

گردگیر برای افزایش طول عمر این قطعه و ممانعت از ورود آب و سایر آلودگی‌ها به آن تعبیه شده است. در صورت پارگی گردگیر، عمر مفید این قطعه کاهش خواهد یافت. هر چند که کیفیت ساخت و تولید این قطعه نیز در عملکرد و طول عمر آن تأثیر دارد. با توجه به این که نمونه‌های تقلبی قطعات مصرفی و مهم سیستم تعلیق و سایر بخش‌های خودرو در بازار بسیار است، پیشنهاد کارشناسان فنی این است که همواره برای تأمین و تهیه قطعات اصل به نمایندگی‌های خودرو ساز یا مراکز معتبر فروش قطعات خودرو مراجعه کنید. همچنین برای این که استهلاک و خرابی سیستم تعلیق خودرو و پتان تا حد زیادی کاهش یابد، باید تا جایی که ممکن است با سرعت کم رانندگی کنید. یکی از دلایل اصلی خرابی سیستم تعلیق خودرو، رانندگی اسپرت یا به اصطلاح رانندگی با سرعت بالاست. بنابراین با رانندگی ایمن می‌توان خرابی سیستم تعلیق خودرو را نیز کاهش داد.

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۸۳۵

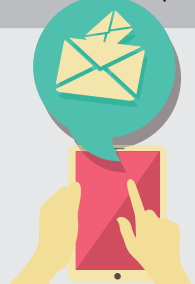
۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۸۳۶

به نظر شما کدام مورد زیر عامل اصلی کاهش ایمنی خودرو است؟

- ۱- عدم توجه مالک خودرو به تعویض به موقع قطعات مصرفی و اصلی و وسیله نقلیه
- ۲- رانندگی با سرعت بالا و عدم رعایت حق تقدم

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام مورد، علت اصلی گران شدن خودروهای اقتصادی در بازار است؟ در پاسخ به این پرسش ۳۲ درصد به گزینه یک یعنی قیمت گذاری‌های دلخواه در بازار، ۳۹ درصد به گزینه دوم یعنی افزایش نرخ ارز و عدم وجود ثبات در این عرصه و ۲۹ درصد به گزینه سوم یعنی بالا رفتن بهای خودروهای خارجی رأی داده بودند.



نصب غیر اصولی سیستم

خودرو ریو مدل ۱۳۸۷ دارم و قصد دارم روی آن سانروف نصب کنم. با این حال بسیاری از مکانیک‌ها توصیه می‌کنند از این کار اجتناب کنم. دلیل این مخالفت چیست؟

خسروشاهی - تهران

باید به این مساله توجه داشت که در طراحی خودروهای مجهز به سقف سانروف یا پانورامیک موجود در سطح بازار، تمام جوانب دینامیکی در کارخانه لحاظ شده است. در عین حال برخی خودروها نیز تنها به دلیل اقتصادی بودن بهای، به این آپشن مجهز نیستند. خودروهای دارای سانروف همواره به گونه‌ای طراحی می‌شوند که در زمان حرکت، جریان هوای آن تأثیر منفی نداشته باشد و همچنین در صورت باز بودن سانروف، مصرف سوخت افزایش نیابد. در نهایت نصب سانروف روی خودرو خارج از کارخانه کار نادرستی است و به احتمال زیاد آب‌بندی سانروف به‌طور کامل غیرممکن خواهد بود و مصرف خودرو نیز حین حرکت در صورت باز بودن سانروف به شدت افزایش می‌یابد.

طوری طراحی شده است که در صورت انتخاب تاپر مناسب، سوارای نرم و هندلینگ مناسبی را برای آن بهار مغان می‌آورد. با توجه به گیربکس و پیش‌راننده پر قدرت این خودرو، رنو تلیسمان پرفورمنس بالایی را از خود به نمایش می‌گذارد. در تیپ E3 این خودرو از به روزترین آپشن‌های خودرو سازی بهره گرفته شده که با وجود کیفیت بالای قطعات و استهلاک پایین، می‌تواند گزینه مناسبی برای خرید یک خودرو خانوادگی اسپرت باشد. البته این سدان تنها حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر گزینه مناسبی است؛ زیرا هزینه نگهداری آن نسبت به رقبای کره‌ای‌اش در سطح بسیار بالاتری قرار دارد. در این بازه قیمتی می‌توانید تویوتا کمری مدل ۲۰۱۳، هیوندای سوناتا LF و کیا اپتیما TF را برای خرید انتخاب کنید. این نکته را فراموش نکنید که رنو تلیسمان، از پیش‌راننده توربوشارژر برخوردار است که با شرایط جوی و سوختی کشور سازگاری و تطابق چندانی ندارد. در این اساس گزینه‌هایی که فاقد پیش‌راننده توربوشارژر هستند، به عنوان مناسب‌ترین و بهترین گزینه‌ها در این بازه قیمتی معرفی می‌شوند.

در پیچه‌های سیستم تهویه مطبوع، دسته‌دنده خاص، خط‌های روی داشبورد و صفحه‌نمایشگر لمسی به همراه سقف پانوراما، فضای زیبایی را برای کابین این خودرو فراهم می‌کنند. از مشخصات فنی این خودرو می‌توان به پیش‌راننده ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۶۰۰ سی‌سی مجهز به سیستم توربوشارژر اشاره کرد که می‌تواند با حجم موتور پایین و سیستم پر خوراک توربوشارژر و پاشش مستقیم سوخت در سیلندر حداکثر ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و ۲۶۰ نیوتون متر گشتاور را در ۲۵۰۰ دور در دقیقه تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک یک گیربکس اتوماتیک دو کلاچه EDC هفت سرعته به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. موتور تلیسمان از تکنولوژی بالایی برخوردار است که با توجه به حجم پایین می‌تواند قدرتی برابر و حتی بیشتر از رقبای کره‌ای خود مانند کیا اپتیما و هیوندای سوناتا LF تولید کند. از نظر ایمنی باید گفت این خودرو دارای ۸ ایربگ است که با توجه به ساختار و طراحی شاسی می‌تواند ایمنی بالایی را برای سرنشینان فراهم کند. سیستم تعلیق این خودرو نیز

پیامک

SMS

سدان لاکچری رنو

قصد خرید رنو تلیسمان دارم؛ این خودرو به لحاظ فنی چگونه است و آیا با قیمتی که دارد، برای خرید گزینه مناسبی است؟

۰۹۱۲*۱۱۶۵*

رنو تلیسمان یک خودرو سدان سایز متوسط خانوادگی است که سال ۲۰۱۵ معرفی شد و با توجه به طراحی جدید و کیفیت مطلوبی که داشت؛ توانست تا حد زیادی توجه بازار را به خود جلب کند. طراحی تلیسمان نسبت به محصولات دیگر کمپانی رنو متفاوت‌تر است. در واقع چراغ‌های جدید دو تکه، جلو پنجره جدید نسبتاً بزرگ و خطوط تیز روی کاپوت و امتداد آن روی بدنه، توجه مخاطب را به خود جلب می‌کند. همچنین فضای داخلی تلیسمان مانند طراحی خارجی آن جدید و متفاوت است. غربلک فرمان نسبتاً بزرگ، طراحی جدید



کارشناسی خودرو فقط رنگ و بدنه نیست!

کارشناسی جامع رنگ، بدنه، فنی و اصالت خودرو در اتوشناس



۰۲۱-۴۵۲۶۷

autoshenas.com

autoshenas

اتوشناس برج

کارواش، کاور، سرامیک و دیتیلینگ خودرو

تهران، برج میلاد، ورودی پارکینگ اصلی

اتوشناس غرب

خدمات جامع خودروهای ایرانی و چینی

کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، نبش خیابان سپاه اسلام

اتوشناس شریعی

خدمات جامع خودروهای وارداتی

تهران، خ شریعی، نرسیده به سه راه معلم، کوچه بینا، پلاک ۱

دفتر مرکزی اتوشناس

تهران، خیابان شریعی، نرسیده به سه راه معلم، پلاک ۶۰

ساختمان اتوشناس

مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس



عملیات لاستیک زدایی باند های پروازی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)



در راستای حفظ و ارتقای ضریب ایمنی سطوح پروازی، عملیات لاستیک زدایی باند های پروازی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) انجام شد. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی علی رضا مجذوبی، عضو هیات مدیره و معاون بهره برداری فرودگاهی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) از انجام لاستیک زدایی باندهای 29R&11L بر اساس الزامات ایکاتو ICAO در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) خبر داد. مجذوبی گفت: «رعایت موارد ایمنی و انجام اقدامات لازم بر حفظ و ارتقای ضریب ایمنی به ویژه در سطوح پروازی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و انجام تست اصطکاک روی باند پروازی و همچنین عملیات لاستیک زدایی از جمله مهم ترین این اقدامات محسوب می شود.»

بنابراین پس از انجام تست اصطکاک و نیازسنجی جهت انجام این مهم، عملیات لاستیک زدایی سطوح پروازی با هدف افزایش ضریب ایمنی سطوح پروازی و محو آثار لاستیک با استفاده از سیستم مکانیزه و اترجت در مدت زمان ۵ هفته انجام پذیرفته است.»

به گزارش روابط عمومی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) وی افزود: «این عملیات با نظارت مدیر کل دفتر تأمین و تجهیز و همکاران بر تلاش اداره مهندسی تأسیسات زیربنایی مکانیکی در متر از ۲۸۰۰ متر مربع صورت پذیرفته است.»

محصولات اختصاصی جدید «پیرلی» برای شاسی بلندها

عقرب های پیرلی به روز شدند

بیشترین میزان هماهنگی با خودروهای هیبرید، الکتریکی یا پلاگین در کل مجموعه پیرلی است. این روند که از نسل قبلی آغاز شده، امروزه با جدیدترین نسل از این محصولات ادامه پیدا کرده است. این تایرها با درج علامت «Elect» روی دیواره کناری قابل تشخیص هستند. از جمله فناوری های پیشرفته ای که توسط جدیدترین طیف محصولات پیرلی ارائه شده است، می توان به امکانات اختیاری اشاره کرد که شامل سیستم حذف نویز صدای اضافه پیرلی (PNCS) است که به کاهش صدای داخل خودرو کمک می کند، همچنین آپشن های رانفلت و پوشش داخلی (Seal Inside) که به رانندگان کمک می کنند حتی پس از پنچر شدن به سفر خود ادامه دهند. مشخصات فنی سری ارتقا یافته اسکورپیون در انواع تابستانی، چهار فصل SF2 و نسل دوم اسکورپیون های زمستانی توسط فرانچسکو سالا، معاون اجرایی پیرلی در اروپا رونمایی شدند. آلدو نیکوترا، مدیر ارشد بازاریابی بازار اروپا و پائولو ریویو، رئیس توسعه محصول در یک کنفرانس مطبوعاتی بین المللی که به صورت آنلاین پخش شد، این سری جدید را معرفی کردند. اما به رغم اعلام عرضه در سال جدید میلادی قرار است ۴۰۰ خودرو که نیمی از آنها از پیشرانه برقی استفاده می کنند نیز از سری اسکورپیون به عنوان تایر OE استفاده کنند. از این میان سری تابستانی شامل ۲۶ سایز (از ۱۸ تا ۲۱ اینچ) خواهد شد که ۷۵ درصد آنها را خودروهای برقی به خود اختصاص داده اند. در انواع چهار فصل نیز در فاز نخست ۳۳ سایز عرضه خواهند شد که در بازه ۱۷ تا ۲۱ اینچ بوده و تمام آنها با عرضه دو نشان ام پلاس اس و سه قله (3PMF) عرضه خواهند شد. در نهایت می توان به نسل دوم تایر های زمستانی اسکورپیون پیرلی اشاره کرد البته فعلا مشخص شده است به دلیل استفاده از طرح آج سه بعدی از ۲۰ درصد درگیری بیشتر بهره می برد، اما هنوز ابعاد اولیه عرضه مشخص نشده است.



پیرلی از طیف جدید تایر های سری اسکورپیون (Scorpion) که به شاسی بلندها اختصاص داده شده، رونمایی کرد. این تایر های خودرویی قرار است جزو محبوب ترین های جهان شوند.



جدیدترین مجموعه نشان دهنده تکامل خانواده ای است که بیش از ۳۵ سال در بازار به شاسی بلندها اختصاص داشته اند زیرا برای مدل های درجه یک و با عملکرد سطح بالا ساخته شده اند؛ بنابراین انتظار عرضه تایر های تخصصی چهار فصل را داریم. اسکورپیون جدید به طور خاص برای پاسخگویی به وزن سنگین تر، مرکز ثقل بالا و مکانیک منحصر به فرد دینامیک پر فشار در رانندگی که از ویژگی های اصلی شاسی بلندهای مدرن هستند، طراحی و ساخته شده است. این ویژگی ها، شاسی بلندها را از طرح های سنتی تر متمایز می کند بنابراین نیاز به تایر هایی با ویژگی های سفارشی و همچنین کیفیت بالا بیشتر احساس می شود. طیف جدید تایر های اسکورپیون به این نیاز پاسخ می دهد. زیرا بسیاری از نوآوری های تکنولوژیکی را که به تازگی توسط پیرلی در سری جدید سینتوراتو (Cinturato) معرفی شده است، با هماهنگی و افزودن فناوری های خاص به منظور مطابقت با ویژگی های این خودروها به دنیای شاسی بلندها منتقل کرده است. نتیجه این تلاش ها، ارائه مدرن ترین فناوری های موجود با توانایی تطبیق بهتر و عملکرد بهتر به خودروهای امروزی است. از جمله آنها خودروهایی هستند که نیروگاه های «سبز» را در اختیار دارند. سری اسکورپیون دارای

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	26وKB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تینیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	تینیا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵-۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB900		265/65R17	۶۵	۱۷	۱,۱۲۰	۲۱۰	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-اسنلا (آمیگو)
	KB200		215/45ZR18	۴۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB500		225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای-IX55 لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB555		255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



متنوع ترین سبد محصولات
صنعت تایرسازی کشور



www.barez.org



به گزارش «رویترز» شهردار سانتا کاتارینا گفت خودرو الکتریکی جدیدی که برای این کارخانه در نظر گرفته شده است، در سه ماه آینده توسط تسلا رونمایی خواهد شد.
در این گزارش آمده است یک مقام ارشد مکزیک به تولید سالانه یک میلیون دستگاه خودرو در سال اشاره کرده است؛ اما ما شک داریم که این موضوع درست باشد.

انتظار می‌رود کارخانه تسلا گیگا مکزیک که اخیراً معرفی شده است، یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های تاریخ خودرو باشد. تسلا برای تولید نسل بعدی خودروهای تمام الکتریکی خود در مکزیک کاملاً مصمم است.
در همین زمینه جزئیات بیشتری نیز توسط دولت مکزیک فاش شده و قرار است این کارخانه در زمینی با وسعت ۴۲۰۰ هکتار در یک منطقه صنعتی در شهر دای سالتا کاتارینا در نزدیکی مونتری احداث شود.



گیگافکتوری تسلا در مکزیک با ظرفیت تولید سالانه یک میلیون دستگاه خودرو

رئیس اتحادیه صنف سازندگان و فروشندگان باتری تهران:

فروش باتری نو در ازای دریافت نمونه فرسوده ممنوع شد

سازمان حمایت از مصرف‌کننده طی نامه‌ای فروش باتری در ازای دریافت باتری فرسوده را ممنوع اعلام کرد

می‌شود. عمده‌فروش با ۳ درصد سود باید باتری را بفروشد برساند و خرده‌فروش نیز با ۱۲ درصد سود باید محصول را عرضه کند. تمام این موارد در قیمت تمام‌شده لحاظ شده است. قیمت تولیدکننده و مصرف‌کننده مشخص است.

در طول سال فروشندگان باتری از عرضه گلابه داشتند و معتقد بودند که کارخانه باتری ارانه نمی‌کند. به نظر می‌رسد بازار باتری در سال جاری به نوعی به هم ریخته است. شرایط بازار باتری طی سال ۱۴۰۱ چگونه بود؟

بازار باتری به هم ریخت و هر ساله به نوعی این اتفاق رخ می‌دهد. یک زمانی پیک مصرف است و تولیدکنندگان هم شرایط را به نفع خود تغییر می‌دهند. در حال حاضر نوسان بازار به دلیل قیمت دلار است. بخش بزرگی از نیاز تولیدکننده از طریق واردات تامین می‌شود. از دیگر مباحثی که در جلسه با سازمان حمایت مطرح کردیم، این بود که اگر کارخانه‌ها می‌خواهند قیمت باتری را تغییر بدهند، باید به سازمان حمایت مراجعه کنند. این سازمان است که باید مجوز افزایش قیمت باتری را صادر کند. شرکت‌ها نباید از سر خود قیمت باتری را افزایش دهند. مرجع قیمت‌گذاری باتری این سازمان است. قرار است اعلام کنیم که از ابتدای سال تاکنون نرخ باتری چند درصد رشد داشته و چقدر از این افزایش نرخ با تأیید سازمان حمایت انجام شده است.

در قیمت باتری ما به عنوان توزیع‌کننده نقشی نداریم و این تولیدکننده است که باید در خواست افزایش نرخ باتری را مطرح و سازمان حمایت بر اساس آنالیز موافق یا مخالف افزایش قیمت باشد. اما برخی کارخانه‌ها بدون دریافت مجوز قیمت باتری را افزایش داده‌اند.

در بحث فعالیت اتحادیه آیا شکایتی هم از سوی مردم و مستخریان مطرح شده است؟ رسیدگی به این شکایات چگونه انجام می‌شود؟

یکی از مشکلاتی که وجود دارد بحث شکایات است. هر دو هفته یک‌بار بین ۱۰ تا ۱۰ پرونده شکایت تشکیل می‌شود که به تمام آن‌ها رسیدگی می‌کنیم. ۹۵ درصد این شکایات هم در اتحادیه جمع می‌شود و ۵ درصد مابقی هم به تعزیرات حکومتی ارجاع داده می‌شود. از کمیسیون‌های پنج‌گانه ما سه کمیسیون فعال شده و کمیسیون بازرسی ما واحدهای فاقد پروانه را شناسایی می‌کند.

همچنین از بازرسان فضای افتخاری بهره می‌بریم که بدون هیچ چشم‌داشتی به ما کمک می‌کنند. ما با حداقل شرایط در حال صدور پروانه هستیم.



فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

بازار باتری از ابتدای سال تاکنون با چالش‌هایی همراه بوده است. افزایش قیمت دلار سبب افزایش هزینه تمام‌شده و در نهایت رشد بهای باتری شده است. بحث قیمت باتری فرسوده و ضرورت عرضه این گونه باتری‌ها به برخی شرکتهای تولیدکننده یکی از چالش‌های مهم فروشندگان باتری بوده است. در حال حاضر برخی تولیدکنندگان در صورتی باتری را به واحدهای صنفی عرضه می‌کنند که در مقابل آن باتری فرسوده دریافت کنند. این در حالی است که نرخ که روی باتری درج شده، بهای تمام‌شده و قیمت مصرف‌کننده است و نباید بابت عرضه آن درخواست باتری فرسوده شود. موردی که سبب سوءاستفاده و فساد و در نهایت بی‌فروشی برخی فروشندگان عمده باتری خواهد شد. براساس درخواستی که اتحادیه صنف سازندگان و فروشندگان باتری و خدمات برق تخصصی خودرو تهران از سازمان حمایت از مصرف‌کننده داشته، قرار است باتری بدون الزام به ارائه باتری فرسوده عرضه شود. در همین زمینه با حسین علی‌اکبری، رئیس اتحادیه صنف سازندگان و فروشندگان باتری و خدمات برق تخصصی خودرو تهران به گفت‌وگو پرداختیم.

تمرکز اتحادیه صنف سازندگان و فروشندگان باتری و خدمات برق تخصصی خودرو تهران در سال ۱۴۰۱ بر کدام بخش بوده است؟

بیشتر فعالیتیمان را روی ساماندهی اتحادیه قرار دادیم. پرونده‌ها را بررسی کردیم و بحث حق عضویت‌ها را که بسیاری پرداخت نکرده بودند، در دستور کار قرار دادیم. همچنین یکی از مهم‌ترین اقدامات ما بحث ساماندهی واحدهای بدون پروانه بود. حدود ۴۰۰ واحد شناسایی و برای ۳۵۰ واحد پرونده تشکیل شد. به‌مرور شرایط این ۳۵۰ واحد بررسی و برای آن‌ها پروانه کسب صادر می‌شود. برای حدود ۱۸۰ واحد پروانه صادر شده است. همچنین پیگیری اتحادیه در مورد مشکلات حوزه باتری نیز یکی از اقداماتی بود که انجام دادیم. هفته گذشته جلسه‌ای در این خصوص با سازمان حمایت از مصرف‌کننده داشتیم. دنبال برخی موضوعات بودیم که البته به نتیجه خوبی رسیدیم و در انتظار ابلاغیه آن هستیم.

قیمت تمام‌شده لحاظ شده است. اما متأسفانه تولیدکننده هزینه حمل را به‌صورت جداگانه به عمده‌فروش تحمیل می‌کند. در صورتی که تمام این مبالغ در قیمت تولیدکننده لحاظ شده بود.

در بحث باتری فرسوده چگونه قیمت‌ها محاسبه می‌شود؟

به‌عنوان مثال اگر قیمت هر آمپر باتری فرسوده ۱۴ هزار تومان است، تولیدکننده بابت هر آمپر ۱۲ هزار و ۵۰۰ تومان پرداخت کرده و خریدار را ملزم به ارائه باتری فرسوده می‌کند. در این روش فساد بسیاری نهفته است.

بحث زیرفروشی در بازار چگونه شکل می‌گیرد؟

زیرفروشی هم اگر در بازار دیده می‌شود، به دلیل اقدامی است که روی ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده توسط عمده‌فروش‌ها اعمال می‌شود. یعنی این مالیات را در حلقه مفقوده‌ای قرار می‌دهند و به این صورت هم به سازمان مالیاتی خسارت وارد می‌کنند و هم به دلیل این که باتری با قیمت پایین‌تری در اختیارشان قرار می‌گیرد سبب

قیمت تمام‌شده لحاظ شده است. اما متأسفانه تولیدکننده هزینه حمل را به‌صورت جداگانه به عمده‌فروش تحمیل می‌کند. در صورتی که تمام این مبالغ در قیمت تولیدکننده لحاظ شده بود.

در بحث باتری فرسوده چگونه قیمت‌ها محاسبه می‌شود؟

به‌عنوان مثال اگر قیمت هر آمپر باتری فرسوده ۱۴ هزار تومان است، تولیدکننده بابت هر آمپر ۱۲ هزار و ۵۰۰ تومان پرداخت کرده و خریدار را ملزم به ارائه باتری فرسوده می‌کند. در این روش فساد بسیاری نهفته است.

بحث حمل و نقل هم در قیمت تمام‌شده در نظر گرفته می‌شود؟

بله. مورد دیگری که ما مطرح کردیم، بحث حمل و نقل بود. حمل به شهرستان در قیمت تولیدکننده لحاظ شده است. یعنی اگر یک تریلی باتری به شیراز می‌رود، هزینه حمل در

صبا باتری (ایران)							
تصاویر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات
	۲۵,۰۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۵۰ آمپر سیلد L2 با برند KOTRA	باتری خانواده پراید
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۵۵ آمپر سیلد واریان	باتری خانواده تیبیا
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۶۶ آمپر سیلد واریان	باتری ساینا
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	باتری کوئیک
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۷۴ آمپر سیلد (V) با برند این	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۹۰ آمپر سیلدهای تک	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۶۰-۶۶-۷۴	باتری تندرو وساندرو
	۲۳,۷۰۰	۲۳,۷۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART, SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW, VERESK, RAVEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	۵۵ و ۶۰	باتری خانواده دنا
	۲۵,۰۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری خانواده پراید
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری خانواده تیبیا
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری ساینا
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری کوئیک
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	60-66-74	باتری تندرو وساندرو
	۲۳,۵۰۰	۲۳,۵۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، رزنوس، الوند، روشن، ماموت و پادانا به بازار عرضه می‌شود.	سیلد	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، 55 و 60	باتری خانواده دنا



گام سوم مدیریت صف در مراکز معاینه فنی شهر تهران



مدیرعامل سستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: «از ۱۷ اسفندماه پذیرش خودروها در مرکز معاینه فنی سراج و دو واحد سیار نوبیناد و گیلان تنها با تعیین وقت قبلی از طریق نوبت گیری اینترنتی انجام می شود. شادی مالکی در توضیح این خبر افزود: «در گام نخست اینترنتی شدن مراکز با هدف مدیریت صف، از ابتدای اسفندماه دو مرکز بیهقی و شهید آبناسان صرفاً اینترنتی و در گام بعدی در دهم اسفندماه دو مرکز نیایش و دماوند به این طرح اضافه شدند.» وی افزود: «با اینترنتی شدن این ۵ مرکز و ۲ واحد سیار صف در مراکز معاینه فنی

شهر تهران کاملاً مدیریت شده و میزان معطلی شهروندان در مراکز کمتر از نیم ساعت است و دیگر شاهد صف در مراکز پرازدحام نیستیم.» مالکی ادامه داد: «با توجه به آغاز این طرح و احتمال بی اطلاعی برخی مراجعان، تمهیداتی برای خودروهایی که به صورتی حضوری مراجعه می کنند نیز لحاظ شده است. در این مراکز ایستگاه‌هایی جهت انجام نوبت گیری اینترنتی تعبیه شده که این خودروها با مراجعه به این ایستگاه‌ها می توانند با همکاری کارکنان مرکز نسبت به نوبت گیری اینترنتی اقدام کنند.»

رئیس کمیته بودجه شورای شهر تهران:

کاهش ۷۳۰۰ تن ذرات آلاینده در سال با جایگزینی ۲۰ هزار موتورسیکلت برقی



معصومه دهقان
m.dehghan@autoworld.ir

۲۵ درصد حجم آلاینده‌ها در تهران ناشی از تردد موتورسیکلت‌هاست. با استفاده از موتورسیکلت‌های برقی می توان میزان آلودگی هوا را کاهش داد. چندی قبل سردار حسین رحیمی، رئیس پلیس پایتخت گفت در نیمی از تصادفات تهران، پای موتورسیکلت‌ها در میان است. اما چرا از موتورسیکلت‌های برقی استفاده نمی کنیم؟ موتورسیکلت‌هایی که هم آلودگی ندارند و هم به دلیل سرعت پایین تر، ایمنی بیشتری دارند. علیرضا زاکانی، شهردار تهران نیز یکی از راه‌حل‌های کاهش آلودگی هوای پایتخت را استفاده از موتورسیکلت‌های برقی اعلام کرد و گفت باید هر چه سریع تر به سمت استفاده از موتورسیکلت برقی برویم. در ادامه گزارش به بررسی این موضوع می پردازیم.



اهمیت تامین زیرساخت‌ها برای تولید موتورسیکلت برقی رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران درباره آخرین وضعیت تولید موتورسیکلت‌های برقی در کشور عنوان کرد: «باتوجه به عدم فرهنگ سازی و نبود زیرساخت‌های لازم در کشور و همچنین کاهش استقبال از موتورسیکلت‌های برقی، تولید قطعات این موتورسیکلت‌ها و سرمایه‌گذاری در این زمینه برای قطعه‌سازان توجه اقتصادی ندارد.» وی در ادامه با بیان اینکه هم‌اکنون بیشترین حجم تولید قطعات مربوط به موتورسیکلت‌های بنزینی و سوخت فسیلی است، یادآور شد: «در صورت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تولید موتورسیکلت‌های برقی که مهم‌ترین آن تامین باتری و ایستگاه‌های شارژ است، در آینده نزدیک می‌توانیم شاهد

جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی با بنزینی باشیم؛ اگرچه در کنار موتورسیکلت‌های برقی، نیازمند تولید موتورسیکلت‌های بنزینی نیز خواهیم بود چراکه این موتورسیکلت‌ها مصرفی تر بوده و از کیفیت بهتری برخوردارند.» رئیس اتحادیه تولیدکنندگان قطعات و تعمیرکنندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران در پاسخ به این پرسش که آیا تولیدکنندگان قطعات در سال جاری سفارشی هرچند محدود برای تولید قطعات موتورسیکلت‌های برقی داشته‌اند، گفت: «باتوجه به اینکه برخی موتورسیکلت‌های برقی در گمرکات و انبارها هستند و عمر باتری آنها پس از مدتی تمام شده، سفارش تنها برای تامین باتری بوده که خارج از حیطه فعالیت تولیدکنندگان قطعات موتورسیکلت است.» صفرخانی در پایان

تاکید کرد: «در صورت ایجاد زیرساخت‌های لازم در کشور برای تولید موتورسیکلت برقی، تولیدکنندگان قطعات آمادگی لازم برای تولید قطعات موتورسیکلت‌های برقی را دارند. در غیر این صورت سرمایه‌گذاری در این بخش توجه اقتصادی نخواهد داشت.»

برنامه‌ریزی مدیریت شهری برای توسعه موتورهای برقی اشتراکی رئیس کمیته بودجه شورای شهر تهران بیان کرد: «جایگزینی ۲۰ هزار دستگاه موتور برقی با بنزینی در دستور کار است؛ البته اولویت با موتورسیکلت‌های کار خواهد بود. اجرای این طرح موجب می شود ذرات آلاینده کمتری در طول روز تولید شود. به خریداران هم کمک بلاعوض و تسهیلات بانکی برای جایگزینی داده می‌شود.» میثم مظفر

ادامه داد: «بودجه‌ای که برای موتورسیکلت‌های برقی در نظر گرفته شده، در محدوده ۷۰۰ میلیارد تومان است. البته با پیش فرض پیمایش روزانه هر موتور ۶۰ کیلومتر، در مجموع جایگزینی ۲۰ هزار دستگاه موتور برقی موجب کاهش ۷۳۰۰ تن ذرات آلاینده در سال می‌شود.» همچنین معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از برنامه‌ریزی مدیریت شهری برای استفاده شهروندان از موتورسیکلت‌های برقی اشتراکی خبر داد. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران گفت: «مدیریت شهری برای استفاده شهروندان از موتور و خودروهای برقی اشتراکی در سال آینده در تهران برنامه‌ریزی کرده است.»

جلال بهرامی افزود: «خودروهای برقی دوفره اشتراکی، یکی از برنامه‌های شهرداری در حوزه توسعه حمل‌ونقل پاک است که اگر تولیدکنندگان داخلی امکان تولید آن را داشته باشند، از تولیدکنندگان داخلی آن را تامین کرده و در غیر این صورت با دولت واردات آن‌ها مذاکره می‌کنیم.» معاون شهردار تهران همچنین با بیان اینکه مدیریت شهری به دنبال توسعه حمل‌ونقل پاک از جمله دوچرخه است، ادامه داد: «اینکه گفته می‌شود بودجه دوچرخه در بودجه ۱۴۰۲ حذف شده، درست نیست و در حوزه حمل‌ونقل پاک، توسعه دوچرخه را هم دنبال می‌کنیم.» جلال بهرامی افزود: «در سال ۱۴۰۲ همچنین شاهد حضور اسکوتر برقی و دوچرخه برقی اشتراکی در شهر تهران خواهیم بود. از طرفی به علت اختلاف سطح زیادی که از شمال به جنوب تهران داریم، شهروندان با دوچرخه‌هایی که قبلاً در شهر بود مشکلاتی داشتند و امکان استفاده از آنها برای برخی وجود نداشت. اما با دوچرخه برقی، این مشکلات کمتر خواهند شد.» معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص حذف دوچرخه‌های اشتراکی از سطح شهر تهران که گفته می‌شود به دلیل تاخیر در بستن قراردادها جدید است نیز گفت: «تا امروز قراردادهای دوچرخه‌های اشتراکی به صورت پیمانکاری بوده و طرف مقابل در ازای ارائه خدمات، پولی دریافت می‌کرده اما از آن‌ها خواستیم سبد ترکیبی خود را تکمیل کنند تا قرارداد به صورت اشتراکی بسته شود.»

دید و بازدید قبل از نوروز

در نمایندگی‌های منتخب ایران خودرو
اول لغایت هجدهم اسفند



اجرت رایگان بازدید

مجموعه چرخ‌ها، چراغ‌ها، سطح مایعات و...
۵۵ درصد تخفیف در اجرت تعویض (تولیدکنندگان محصولات ایران خودرو)

تسمه، بازیدهای الکتریکی و مکانیکال
سرویس ادواری، رگلاژ، برف پاک‌کن)

اجرت رایگان تعویض (ویژه مشتریان وفادار)
(تسمه، بازیدهای الکتریکی و مکانیکال
سرویس ادواری، رگلاژ، برف پاک‌کن)



برای آگاهی از جزئیات طرح و بستن نمایندگی‌ها به نشانی زیر مراجعه نمایید
www.isaco.ir

PRO TEC

by bluechem GROUP

...because it works!

protecranofficial
021 79406

Engine Oil

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY



دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان






www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۵ اسفند ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۸۳۶

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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۲ آصفهان ۲۳ شیراز ۲۵ مشهد ۲۳ تبریز ۱۸ ارومیه ۱۵ رشت ۲۹ گرگان ۳۲ ساری ۲۱ شهرکرد ۱۴ اهواز ۳۳ یزد ۲۷ کرمان ۲۲ بندرعباس ۲۸ زاهدان ۲۸

بیلبورد
Billboard

«مسیر را ببین!»

یکی از نکات مهم هنگام رانندگی، برخورداری از دید مناسب است. به همین منظور برند اشکودا در کمپین خود با عنوان «عینک» که در ترکیه منتشر کرد، بر اهمیت بررسی سلامت چشم‌ها و استفاده از عینک (در صورت نیاز) تاکید می‌کند. آژانس تبلیغاتی «Saatchi & Saatchi» در استانبول این پوستر را طراحی کرده است.

حرف آخر
The Last Word

علی زراندوز
روزنامه‌نگار

خطراتی که سلامتی رانندگان را تهدید می‌کند!

«این عبارت که «رانندگی شغل پر زحمتی است» به گوش همه ما آشناست. اما در صورت مبادرت به این کار، برای حفظ سلامتی‌مان باید به چگونگی توجه داشته باشیم؟ در ابتدا باید به این نکته توجه داشت که چشم رانندگان در معرض مستقیم تابش نور خورشید و تماس با ذرات معلق هواست. بنابراین برای مراقبت از این عضو حساس، باید ضمن این که در طول روز از عینک آفتابی استفاده می‌کنیم، صورت‌مان را نیز مرتب با آب گرم و صابون شست‌و شو دهیم و در عین حال از اشک مصنوعی و قطره چشم نیز برای مرطوب نگه داشتن دائمی چشم‌ها غافل نشویم. البته نور مستقیم خورشید می‌تواند روی پوست صورت و دست‌های مانیز تاثیر منفی بگذارد که برای کاهش آسیب ناشی از آن باید همواره از کرم‌های ضد آفتاب و محافظ پوست استفاده کنیم. اما آن چه در مورد این شغل به شکل جدی مطرح است، استرس ناشی از قرار گرفتن در ترافیک‌های سنگین و دست‌وپنجه نرم کردن با ازدحام جمعیت است که در کنار عدم تحرک کافی، گاه منجر به ابتلا به فشارخون بالا و حتی چاقی و اضافه‌وزن می‌شود. البته چه بسیار دیده شده که متأسفانه برخی رانندگان با توجه به در دسترس نبودن سرویس‌های بهداشتی در سطح شهر، از نوشیدن آب و دیگر مایعات به قدر کافی خودداری می‌کنند که این نیز زمینه‌ساز ابتلا به بیماری‌های مرتبط با دستگاه گوارش و ادرار می‌شود. در نهایت آن چه گفته شد با گرفتن رژیم غذایی مناسب و ورزش و تحرک کافی به راحتی قابل پیشگیری است.

نکته آموزشی

عدم تصفیه مناسب و صرفاً ارسال حجم بالای هوا به موتور، در مقایسه با سایر مدل‌ها قدرت پیشران را تا حدی افزایش می‌دهد. بر این اساس اگر چه به این وسیله قدرت موتور تا حدی افزایش می‌یابد، اما نباید از این نکته غافل شد که با توجه به آن چه گفته شد، استفاده از این فیلترها استهلاک موتور و خرابی قطعات داخلی آن را نیز به شدت افزایش می‌دهد.

یکی از راه‌های ارتقای قدرت موتور، افزایش حجم هوای ورودی به آن است. هر چه حجم هوای ورودی افزایش یابد، مقدار قدرت احتراق نیز بیشتر خواهد شد. اما هوای ورودی به سیلندر باید عاری از ذرات معلق و گردوغبار باشد. با تمام این‌ها در سال‌های اخیر شاهد ورود و عرضه فیلتر هوای اسپرت به بازار قطعات یدکی خودرو هستیم که به دلیل

آسیب‌های استفاده از فیلتر هوای اسپرت



ایرانلنت

تولید کننده انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی حرکت مطمئن، توقف ایمن

آمیزه ای از دانش نوین و تجربه کهن

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج | Sales@iranlentcom | ۰۹۱۴۴۹۰۵۵۰۵ | ۰۹۱۴۳۵۸۸۲۰۱