

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد در پاسخ به «دنیای خودرو» مطرح کرد:

استاندارد یورو ۵ خودروهای داخلی کمتر از یک سال دوام دارد

با توجه به کیفیت پایین سوخت در کشور و به‌رغم عمر قطعات کنترل آلاینده‌گی که قرار است تا ۸۰ هزار کیلومتر پاسخگو باشند، خودرو در کمتر از یک سال از استاندارد یورو ۵...
۳۰۲ صفحات ۴۱

تثبیت نرخ ارز، دست‌دلان را تا حدودی از بازار کوتاه کرد
کاهش قیمت خودرو به دلیل نبود مشتری!
بازار خودرو در نخستین روز هفته به دلیل نبود مشتری ورکود، همچنان بافت قیمت...
۷ صفحه ۴۱

چینی‌های وارداتی تنها مدل وارداتی که پای آن به بازار خودرو کشورمان رسید
۱۰ صفحه ۴۱

سیستم جدید سهمیه وارد فاز آزمایشی شد
احتمال جایگزینی کارت‌های بانکی با کارت سوخت
مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: در حال اجرای فرآیند آزمایشی هستیم که...
۱۱ صفحه ۴۱

عملکرد بورسی «پیزد» مشخص کرد

افزایش درآمد یزد تایر از مسیر صادرات



- ۱۵ ۴۸ درصد تصادف هادر شب روی می‌دهند
- ۱۶ تولید ۱۰۰ پیکاپ‌فورد ۸۰۰ اسبی به مناسبت صدسالگی شلیبی
- ۱۷ ترمزهای کربن - سرمایه‌گی بخشی از پیشرفت جدیدترین رنجر وور
- ۱۸ آریزو EV۵ نخستین خودرو برقی با پلاک ملی؛ مدیران خودرو در مسیر انرژی‌های سبز
- ۱۹ مقایسه کیا کارنیوال با نیسان قشقایی کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان



علی زراندوز
عضو شورای سردبیری
سرانجام وعده استفاده از کارت بانکی به جای کارت سوخت!
چندی پیش، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با بیان این که در حال اجرای یک فرآیند آزمایشی هستیم که براساس آن بتوانیم از...
۲ صفحه ۴۱

تیتريهای امروز

با رشد بیش از ۸ هزار واحدی شاخص کل
بورس سبزپوشی شد
۵ صفحه ۴۱

با افزایش حدود ۴۰ درصدی
تولید گروه صنعتی ایران خودرو از مرز ۱۰۰ هزار دستگاه عبور کرد
۴ صفحه ۴۱

روند کاهشی بازار خودرو به راسته باری‌های سنگین رسید
افت قیمت کامیون‌ها تا ۵۰۰ میلیون تومان
۹ صفحه ۴۱

سرگذشت شکست یک برند
دوو چگونه در اوج ورشکست شد؟!
۶ صفحه ۴۱

مقتاضیان محترم

شرکت کرمان موتور در راستای تحقق برنامه توسعه سال ۱۴۰۲ و انجام مأموریت خود جهت ارائه خدمات مناسب به مشتریان در مناطق ذیل اقدام به جذب نمایندگی می‌نماید.

استان	شهر
تهران	تهران، اسلامشهر
مازندران	تنکابن، نشتارود، رامسر
کردستان یا آذربایجان غربی	سقز، تکاب، شاهین دژ، بوکان، مهاباد، پیرانشهر
فارس	چهرم، قیر، فسا، فیروزآباد
خوزستان	دزفول، اندیمشک، شوشتر، مسجد سلیمان، بهبهان، بندرماهشهر، آبادان، خرمشهر
لرستان	الیگودرز، بروجرد
سیستان و بلوچستان	ایران‌شهر، چابهار

خواهشمند است قبل از ثبت درخواست به نکات ذیل توجه فرمایید :

۱- با توجه به مصوبه هیات مدیره، اعطای نمایندگی بصورت فروش و خدمات پس از فروش خواهد بود و به درخواست‌های اخذ مجوز صرفاً فروش خودرو، ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۲- حداقل متر اژ محل مورد تقاضا جهت بررسی اولیه، ۱۲۰۰ مترمربع می‌باشد.

۳- ثبت درخواست اخذ نمایندگی در سامانه صرفاً به منظور بررسی شرایط مقتاضیان می‌باشد و تعهدی در قبال اعطای نمایندگی برای شرکت کرمان موتور ایجاد نمی‌نماید.

۴- کلیه درخواست‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد و در صورت نیاز به توسعه در محل مورد تقاضا و انطباق شرایط مقتاضی با استانداردهای شرکت، واحد شبکه نمایندگی‌های شرکت بهم خودرو (خدمات پس از فروش کرمان موتور) در اسرع وقت با مقتاضیان محترم واجد شرایط، تماس خواهند گرفت.

مقتاضیان محترم می‌توانند درخواست و شرح سوابق خود را به نشانی Dealers@bamkhodro.com ارسال نمایند.



می‌کند. راننده حتی می‌تواند حالت‌های آفرود سفارشی را هم ایجاد و ذخیره کند. سوپر تراک روی رینگ‌های ۲۲ اینچی **SFJ** قرار گرفته که بالاستیک‌های ۱۴۰ اینچی پوشیده شده‌اند. این پیکاپ ۶،۰۹۶ میلی‌متر طول، ۲،۴۹۰ میلی‌متر عرض و ۲،۱۰۸ میلی‌متر ارتفاع دارد و ظرفیت بدکشی ۶،۸ تن را خواهد داشت. سوپر تراک همچنین به قفل دفر انسبل و اکسل دانا ۶۰ هم مجهز است. بدنه خشن سوپر تراک باروکشی از اوبکسی مشکی رنگ شبیه خودروهای زره‌پوش رادار گریز به نظر می‌رسد. در جلو خودرو شاهد جلو پنجره جسورانه‌ای هستیم در حالی که در عقب نوشته **Apocalypse** و سپر فولادی جلب توجه می‌کند.

شرکت آپوکالیپس در جدید محصول خود یک پیکاپ هیولایی آفرودی را بر اساس وانت‌رم ۱۵۰۰ خلق کرده است. این پیکاپ که سوپر تراک نام دارد، از بدنه‌ای وحشیانه بهره می‌برد که مطابق با دیگر مدل‌های این شرکت طراحی شده، همچنین زیر کابوت سوپر تراک پیش‌سراشه قدرتمند ۶.۲ لیتری **V8** سوپرشارژ هلکت قرار گرفته است. البته این پیش‌سراشه تقویت شده و حالا ۸۵۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند که به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. این پیکاپ از پنج حالت رانندگی مختلف شامل اسپرت، مسابقه درک، باها، صخره و گل‌ولای بهره می‌برد که قسمت‌های مختلف خودرو مثل تعلیق و کمک‌فنرها را تنظیم



تبدیل «دوج‌رم» به کپسول نظامی

سرانجام وعده استفاده از کارت بانکی به جای کارت سوخت!

چندی پیش، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی با بیان این که در حال اجرای یک فرآیند آزمایشی هستیم که براساس آن بتوانیم از کارت بانکی نیز به جای کارت سوخت استفاده کنیم؛ گفت: «این کار نیاز به دریافت اطلاعات مربوط به خودرو و الحاق آن به سامانه هوشمند سوخت دارد که کارهای نرم‌افزاری آن انجام شده است. البته اطلاعات خودرو در اختیار مجموعه ناجا و پلیس راهور است که باید آن را در اختیار مافرا دهند تا بتوانیم تلفیق را انجام دهیم؛ دقیقاً مانند اتفاقی که در بحث سامانه سپهتن (پایش هوشمند تردد ناوگان) رخ داد تا به جای بارنامه‌های صوری، با این سامانه، سهمیه سوخت را تخصیص دهیم.» البته وعده استفاده از کارت بانکی به جای کارت سوخت سابقه‌ای چند ساله دارد. محمدجواد آذری جهرمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات دولت پیشین، چند سال قبل گفته بود: «تمام دستگاه‌های کارت‌خوان یا POS که به صورت متمرکز اتصال نازل با PSP (شرکت‌های خدمات پرداخت) را برقرار می‌کنند، با دستورالعمل جدید بانک مرکزی به‌روزرسانی شده‌اند. بر این اساس، برای هر حساب بانکی مالکان خودرو، کیف پول الکترونیکی ایجاد می‌شود و شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی نیز میزان سوخت را در بازه‌های زمانی مشخص شارژ می‌کند. در حال حاضر حدود ۵۵ درصد نازل‌های سوخت پمپ بنزین‌های سطح کشور به سیستم بانک مرکزی متصل هستند و ۴۵ درصد باقیمانده نیز به کارت‌خوان مجهز خواهند بود.» به گفته کارشناسان اگر این اتفاق که وعده‌اش سال‌هاست، داده شده، رخ می‌داد؛ کشور از واردات تراشه کارت سوخت بی‌نیاز و مشکل مردم برای دریافت کارت سوخت نیز حل شده و در زمان آنها برای سوختگیری نیز صرفه‌جویی می‌شد. البته در گفته‌های مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، یک گایله‌هم از مجموعه ناجا و پلیس راهور



علی زرارندوز

عضو شورای سردبیری



سازمان هوشمند سوخت دارد که کارهای نرم‌افزاری آن انجام شده است. البته اطلاعات خودرو در اختیار مجموعه ناجا و پلیس راهور است که باید آن را در اختیار مافرا دهند تا بتوانیم تلفیق را انجام دهیم؛ دقیقاً مانند اتفاقی که در بحث سامانه سپهتن (پایش هوشمند تردد ناوگان) رخ داد تا به جای بارنامه‌های صوری، با این سامانه، سهمیه سوخت را تخصیص دهیم.» البته وعده استفاده از کارت بانکی به جای کارت سوخت سابقه‌ای چند ساله دارد. محمدجواد آذری جهرمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات دولت پیشین، چند سال قبل گفته بود: «تمام دستگاه‌های کارت‌خوان یا POS که به صورت متمرکز اتصال نازل با PSP (شرکت‌های خدمات پرداخت) را برقرار می‌کنند، با دستورالعمل جدید بانک مرکزی به‌روزرسانی شده‌اند. بر این اساس، برای هر حساب بانکی مالکان خودرو، کیف پول الکترونیکی ایجاد می‌شود و شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی نیز میزان سوخت را در بازه‌های زمانی مشخص شارژ می‌کند. در حال حاضر حدود ۵۵ درصد نازل‌های سوخت پمپ بنزین‌های سطح کشور به سیستم بانک مرکزی متصل هستند و ۴۵ درصد باقیمانده نیز به کارت‌خوان مجهز خواهند بود.» به گفته کارشناسان اگر این اتفاق که وعده‌اش سال‌هاست، داده شده، رخ می‌داد؛ کشور از واردات تراشه کارت سوخت بی‌نیاز و مشکل مردم برای دریافت کارت سوخت نیز حل شده و در زمان آنها برای سوختگیری نیز صرفه‌جویی می‌شد. البته در گفته‌های مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، یک گایله‌هم از مجموعه ناجا و پلیس راهور

مطرح شده بود که بلافاصله توسط رئیس پلیس راهور فراجا پاسخ داده شد. سردار سیدکمال هادیانفر یک روز پس از طرح این انتقاد بیان کرد: «پلیس در ارسال اطلاعات خودروها به شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی برای صدور کارت سوخت کوتاهی نکرده است و شرکت نفت در حوزه تامین تراشه موردنیاز برای تولید کارت‌های سوخت مشکل دارد.» این مقام انتظامی با بیان اینکه پلیس در ارسال داده‌ها به روش قدیمی که کارت صادر می‌شد، کوتاهی نکرده است، افزود: «مسئولان وزارت نفت می‌خواهند از روش‌های جدید برای صدور کارت سوخت استفاده کنند که باید در جلسات فنی با پلیس، به نتیجه‌ای برسیم تا روش را تغییر دهیم.» کارشناسان درباره ادغام کارت‌های سوخت با کارت‌های بانکی می‌گویند این موضوع با هدف حذف کارت سوخت، بدون تغییر سهمیه بنزین، همواره محل بحث و چالش بوده است. آنها با اشاره به این که هدف از صدور کارت سوخت، تقسیم یارانه انرژی میان مردم است، می‌گویند اگر بخواهیم این کار را فقط از طریق کارت سوخت انجام دهیم، مسیر طولانی و بسیار پرهزینه‌ای دارد که دستگاه‌های اجرایی را با چالش مواجه می‌کند. همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، استفاده از کارت سوخت مشکلاتی مانند واردات تراشه و هزینه‌های دیگر را به بودجه‌های عمومی کشور اضافه می‌کند؛ ضمن این که تجهیزات مربوط به سامانه هوشمند سوخت و مسیرهای مختلفی که این سامانه را حفظ کنند نیز بسیار هزینه‌بر هستند و می‌توان آن‌ها را حذف کرد. از طرفی نباید فراموش کرد که طبق قانون بودجه در سال جاری تاکید شده است تا پایان شش‌ماهه اول امسال، حداقل ۹۰ درصد خودروهای بنزین‌سوز و ۹۵ درصد خودروهای نفت‌گاز سوز صرفاً باید از کارت‌های سوخت شخصی در جایگاه‌های سوخت استفاده کنند. مردم همچنان امیدوارند با انجام هماهنگی‌های لازم میان دستگاه‌های ذی‌ربط، این اتفاق مهم که وعده‌اش از دولت قبل داده شده است، هرچه زودتر عملی و حداقل در این زمینه بخشی از مشکلات آنها درباره کارت سوخت خودروها، حل شود.

مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد در پاسخ به «دنیای خودرو» مطرح کرد:

استاندارد یورو ۵ خودروهای داخلی

کمتر از یک سال دوام دارد

با توجه به کیفیت پایین سوخت در کشور و به‌رغم عمر قطعات کنترل آلایندگی که قرار است تا ۸۰ هزار کیلومتر پاسخگو باشند، خودرو در کمتر از یک سال از استاندارد یورو ۵ خارج می‌شود

در عین حال اذعان شد این برنامه‌ها نیازمند مشارکت سازمان‌های دولتی و سرمایه‌گذاری‌های کلانی است که هم‌اکنون به دلیل شرایط تحریم با محدودیت‌هایی روبه‌رو است. گفتنی است؛ خودروسازان داخلی برای سال ۱۴۰۳ باید استانداردهای یورو ۶ را اجرایی کنند و این در حالی است که اجرای استانداردهای یورو ۵ نیز در این صنعت با چالش‌های بسیاری همراه است. زیرا اجرای استانداردهای جدید در اروپا با تغییر نسل و تکنولوژی موتورها همراه بوده، اما در ایران به دلیل شرایط خودروسازان، امکان ارتقای سریع تکنولوژی موتورها که متعلق به سه دهه پیش است، وجود ندارد. این روند باعث شده به گفته مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، خودروهایی که با استاندارد یورو ۵ در کشور تولید می‌شوند، طی مدت کمتر از یک سال از این استاندارد خارج شوند. در حاشیه حضور رئیس سازمان محیط زیست در مرکز آزمون آلایندگی شرکت **ISQI**، فرصتی دست داد تا سوالاتی را با مدیرعامل این شرکت و نیز رئیس سازمان محیط زیست در میان بگذاریم.



مرکز آزمون آلایندگی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، هفته محیط زیست را با میزبانی از رئیس سازمان محیط زیست آغاز کرد. اگرچه تاکیدات سعید تاجیک؛ مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (**ISQI**) در خصوص ضرورت ارتقای استاندارد آلایندگی خودروهای داخلی در مراحل تولید و معاینه فنی و همچنین حرکت به سمت ایجاد زیرساخت‌های آزمایشگاهی برای تست خودروهای برقی و **PHEV** (پلاگین-هیبرید) با تاییدات کلی علی سلاجقه؛ رئیس سازمان حفاظت محیط زیست همراه بود، اما





افزایش توان نسخه پایه «جنسیس G70»



۲لیتری چهار سیلندر توربوشارژ قبلی حالا با یک نمونه بزرگ‌تر و قوی‌تر ۲.۵ لیتری جایگزین شده است. این موتور ۳۰۰ اسب بخار قدرت دارد که ۴۸ اسب بخار نسبت به نمونه قبلی بیشتر است. همچنین گشتاور از ۳۵۲ به ۴۲۲ نیوتون متر رسیده است. همین پیش‌رانه در نسخه فیس لیفت کیا استینگر مدل ۲۰۲۲ هم ارائه شد در حالی که کراس‌اورهای GV70 و GV80 نیز از این پیش‌رانه ۲.۵ لیتری بهره می‌برند. قیمت G70 سدان چهار سیلندر در کره از ۴۳.۱۵ میلیون وون معادل ۳۲.۵۰۰ دلار و شسویتنک بریک از ۴۵.۱۱ میلیون وون معادل ۳۴ هزار دلار آغاز می‌شود. برای خرید سدان V6 هم حداقل باید ۴۸.۰۵ میلیون وون معادل ۳۶.۲۰۰ دلار پرداخت.

«جنسیس نسخه به روز شده G70 مدل ۲۰۲۴ را در کره جنوبی معرفی کرده است. هرچند در نگاه اول به نظر می‌رسد این خودرو تغییری نداشته اما این طور نیست. در بیرون برای این سدان کامپکت رنگ‌های آبی و خاکستری جدیدی به همراه رنگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی تازه ارائه شده است. در داخل نیز پانل کنترل سیستم تهویه بروز شده و کنترل‌های فیزیکی قبلی با یک صفحه لمسی جایگزین شده‌اند. در بخش تجهیزات نیز تمام نسخه‌های G70 حال به صورت استاندارد با تهویه صندلی‌های جلو و گرم‌کن صندلی‌های عقب ارائه می‌شوند. بزرگ‌ترین تغییر G70 مدل ۲۰۲۴ اما زیر کاپوت رخ داده است یعنی جایی که پیش‌رانه پایه

زیر ساخت تست خودروهای برقی در کشور وجود ندارد

سعید تاجیک، مدیر عامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

در حوزه صنعت خودرو کشور، خلأهایی مانند آزمایشگاه‌های تست تصادف و استاندارد یورو ۶ وجود دارد که طبق قوانین مصوب تاسال ۱۴۰۳ در تدوین استاندارد ها اعمال خواهد شد و ما در صددیم تا مراکز انجام تست‌های مربوطه را در کوتاه‌ترین زمان ممکن آماده بهره‌برداری کنیم. به‌طور کلی در حوزه صنعت خودرو ما یکسری زیرساخت‌های تست را در کشور نداریم. بخشی از این‌ها به استاندارد های ۸۵ گانه برمی‌گردد که توسط سازمان ملی استاندارد باید انجام شود. در حال حاضر امکان انجام ۸ تست از استاندارد های ۸۵ گانه در کشور وجود ندارد و سازمان ملی استاندارد برای انجام تست این تعداد باید محصول را به خارج از کشور ارسال کند. بنابراین ما در حال ارتقای آزمون و آزمایشگاه این استاندارد در کشور هستیم تا زمانی که این استاندارد برای اجرا ابلاغ شد بتوانیم خودروها را تست کنیم. موتور سیکلت هم قرار است به سمت استاندارد یورو ۵ برود و در این زمینه هم فعال خواهیم بود. در مورد تست خودروهای برقی نیز باید بگوییم بحث باتری یک و تست اشتعال و مسائل دیگر بسیار اهمیت دارد، اما زیر ساخت آن در کشور وجود ندارد.

همچنین آزمون جاده‌ای هم در کشور نداریم و این آیت هم جز مواردی است که سازمان ملی استاندارد باید به آن توجه کافی داشته باشد. در حال حاضر روی چهار پروژه کار می‌کنیم. یکی از این چهار پروژه، آزمایشگاه آزمون تصادف خودرو است. یکسری نهادها مانند معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری پای کار آمده‌اند و سرمایه‌گذاری‌هایی نیز انجام شده است. در این بخش، یک کنسر سیوم ایجاد شده است تا بتوانیم بحث داخلی سازی آزمون‌ها و دستور العمل‌های تست را پیش ببریم. آزمون تست تصادف، یکی از سنگین‌ترین پروژه‌هایی است که جلو می‌بریم. نزدیک به ۱۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری در این بخش انجام خواهد شد. در مورد استاندارد یورو ۵ و ۶ هم با توجه به همکاری وزارت نفت و تأیید سازمان محیط زیست، اقدامات خوبی انجام شده

و بارف محشل تامین ارز در این بخش هم به توفیقات مناسبی دست پیدا خواهیم کرد. در این مرکز، ما چند نوع آلایندة از جمله CO، ناکس، CO2 و HC را آزمایش می‌کنیم. بررسی‌ها نشان می‌دهد خودروهای داخلی حداقل استاندارد ها را پاس می‌کنند. اما نکته‌ای که در این خصوص وجود دارد این است که وقتی یک استاندارد جدید در دنیا الزام می‌شود، تولید کنندگان تکنولوژی موتور خود را تغییر می‌دهند. اما در کشور ما به دلیل این که آن ساختار وجود ندارد، با ایجاد یکسری تغییرات در موتور و نصب کاتالیست می‌خواهند به آن استاندارد جدید دست پیدا کنند. این است که در شروع اجرای استاندارد های جدید، حتی میزان آلایندة ها افزایش پیدا می‌کند. البته خوشبختانه در سال جاری، سبد محصولات کشور بهبود پیدا کرده و CO و ناکس کاهش پیدا کرده است. نکته مهمی که در خصوص روند تولید خودرو وجود دارد این است که از سال ۲۰۳۰ تقریباً تمام خودرو سازان بزرگ دنیا به سمت تولید خودروهای برقی رفته‌اند و دیگر خودرو با سوخت فسیلی تولید نمی‌کنند. سال گذشته حدود ۱۰ میلیون خودرو برقی و پلاگین -هیبرید تولید شده و حدود ۱۳ درصد خودروهای تولید شده در دنیا از همین خودروها بوده‌اند. در کشور ما نیز یک میلیارد دلار برای واردات خودرو به کشور در نظر گرفته شده، اما این نکته مغفول مانده که چند درصد از سبد وارداتی باید مربوط به خودروهای برقی و پلاگین -هیبرید باید باشد. از سوی دیگر، در اروپا خودرو بعد از ۲ سال باید گواهی معاینه فنی بگیرد، اما در ایران برای ۴ سال معافیت از معاینه فنی وجود دارد و پس از ۴ سال هم که خودرو برای این آزمون مراجعه می‌کند، تجهیزات موجود در مراکز معاینه فنی در حد آزمایش یورو ۲ هم نیست. بدین ترتیب، فقط ۳۰ درصد خودروها که بسیار آلایندة هستند، در آزمون مربوطه رد می‌شوند. مشکل بعدی این است که با

توجه به کیفیت پایین سوخت در کشور و به رغم عمر قطعات کنترل آلایندگی که قرار است تا ۸۰ هزار کیلومتر پاسخگو باشند، خودرو در کمتر از یک سال از استاندارد یورو ۵ خارج می‌شود و هزینه‌ای که در این خصوص انجام شده است، از بین می‌رود. در اروپا خودرو باید تا ۱۰۰ هزار کیلومتر استاندارد روز نخست خود را پاس کند و اگر این موضوع در معاینه فنی تأیید نشود، هزینه آن با خودرو ساز است. موردی دیگر این است که خودرو ساز سیستم OBD در خط تولید روی خودرو نصب می‌کند تا در صورتی که خودرو از طیف استاندارد آلایندگی خارج شد، چراغ چک خودرو روشن شود. خودرو ساز ما نیز این سیستم را روی خودرو قرار می‌دهد، اما به دلیل این که سوخت در کشور مشکل دارد، آن را غیر فعال می‌کند. به این دلیل که اگر خودرو با این شرایط به بازار برود، با اولین مصرف سوخت چراغ چک روشن می‌شود و هر بار باید به نمایندگی مراجعه کند. بنابراین بهتر است به جای این که به خودرو ساز فشار بیاوریم تا استاندارد یورو ۶ اجرایی کند، بهتر است روی موارد دیگری کار کنیم. انجام معاینه فنی در کشور چهار ساله است و برای کنترل بیشتر نیاز است که مانند سایر کشورها، به ۲ سال کاهش یابد. علاوه بر آن سطح استاندارد انجام این معاینات در کشور بسیار پایین‌تر از یورو ۵ و حتی یورو ۲ است که باید ضمن استاندارد سازی مراکز معاینه فنی، به مراحل بالاتر و در حد استاندارد های تحت کنترل خودروهای تولیدی ارتقا یابند. همچنین باید در نظر داشت قطعات کاتالیست کاتور تر در استاندارد های جهانی به صورت دورهای و بعد از مدت پیمایش های مشخص، تحت کنترل قرار می‌گیرند و در ایران نیز لازم است تا این قطعات ضمن انجام کنترل ادواری، در صورت لزوم تعویض شوند.

استاندارد خودرو و سوخت مطابق با شرایط اقتصادی کشور تعیین شود

علی سلاجقه، رئیس سازمان محیط زیست

برای برخی اقدامات در کشور باید شرایط فنی و اقتصادی مدنظر قرار بگیرد. در بحث فنی، توانمندی‌های خوبی در کشور وجود دارد. اما وقتی شرایط اقتصادی را می‌بینیم، باید مطابق با آن پیش برویم. بنابراین استانداردها را باید با توجه به شرایط کشور پیش ببریم. یعنی بحث سوخت و خودرو بر اساس شرایط کشور در نظر گرفته شود. یک موقع سوخت با کیفیت در اختیار داشتیم، اما خودروهایمان قدیمی بود، اما اکنون سوختی که در کشور موجود است، به نسبت ارتقایی که خودروها به لحاظ استاندارد دی داشته‌اند، از کیفیت لازم برخوردار نیست. بنابراین در مسیر اصلاح و بهبود، باید ظرف و مظهر و متناسب ارتقا دهیم. در حوزه بازرسی کیفیت و استاندارد نیاز دارد تا با حمایت دولت و قدرت بیشتر به انجام فعالیت‌های خود ادامه دهد. ما خواستار آن هستیم که شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در توسعه و تدوین استاندارد های ملی لازم برای کنترل کیفیت هوا، همکاری‌های بیشتری را با سازمان حفاظت محیط زیست داشته باشد. علاوه بر آن وجود آزمایشگاه کاتالیست کاتور تر در کشور بسیار حائز اهمیت است و این قطعه باید به صورت دورهای در معاینات فنی خودروهای در حال تردد، مورد کنترل قرار بگیرد و در صورت لزوم تعویض شود. چرا که انجام همکاری در کاهش انتشار کربن امری بسیار ضروری است. در این راستا نیز ما خواستار ارائه گزارش‌ها توسط ISQI در خصوص به کارگیری ظرفیت‌های مرکز آزمون آلایندگی برای کاهش مصرف و کاهش انتشار گاز کربن هستیم



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

ایران تایر
IRAN TIRE
LICENSED BY Matador (EUROPE)

تجربه کیفیتی متفاوت

- مقاومت سایشی و طول عمر بالا
- نرمی و راحتی رانندگی
- کاهش مصرف سوخت
- مقاومت غلطشی کمتر
- ترمز گیری عالی
- آکایندگی کمتر



محصول جدید رادیال سواری و GUV

215/55R16 MERSANA



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



تهران، کیلومتر ۵ جاده مخصوص کرج
+98 21- 44 50 34 91 (Export)
+98 21- 44 53 70 84
+98 21- 44 50 34 94 (Sales)



72 db



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



100 km/h



برداشته و اعلام کرده که این هیدروویل یک مدل مفهومی نیست و باید آن را یک «محصول آماده تولید» برای مصارف تجاری و شخصی دانست. باورایی‌ها درباره پیشرانه برقی آپکان می‌گوید از یک بسته باتری شش تایی به مجموع ظرفیت ۲۴۰ کیلووات ساعت استفاده کرده‌اند که توان تولید ۱۲۴اسب‌بخار قدرت را دارد و نهایتاً سرعت قایق را به ۵۵.۵۶ کیلومتر بر ساعت یا ۳۰ گره می‌رساند. خوشبختانه فناوری باتری این هیدروویل می‌تواند تا ۱۰۲ کیلومتر پشتیبان کاربری آن باشد که خود نویدبخش پیشرفت‌های بیشتر در حوزه قایق‌های برقی به شمار می‌رود.

«بامو در اقدامی غیرمنتظره از یک قایق هیدروویل یا بر فراز آبرو برقی رونمایی کرد. این وسیله نقلیه که «The Icon» نام دارد حاصل همکاری خودروساز آلمانی و قایق‌سازی مشهور «تاید» (TYDE) است. این محصول مشترک در جشنواره فیلم کن پرده‌برداری شد. درست است که الکتروسیسته هنوز جای خود را به اندازه کافی در پیشرانه‌های قایق‌ها باز نکرده اما این طرح مفهومی تلاش کرده تا ذهنیت موجود درباره پیشرانه‌های یادشده را تغییر دهد. این قایق می‌تواند مسافت ۱۰۲ کیلومتر را با سرعت ۵۵.۵۶ کیلومتر بر ساعت پیماید. بامو در معرفی این محصول قدمی فراتر از قبل



قایق لوکس «بامو» در جشنواره کن!

با افزایش حدود ۴۰ درصدی

تولید گروه صنعتی ایران خودرو از مرز ۱۰۰ هزار دستگاه عبور کرد

به‌رغم حذف خودروهای پرتیراژ ۲۰۶، سمند و ۴۰۵، افزایش قابل توجهی در تولید ایران خودرو محقق شده است

و تارا، ۲۰۷ و هایما بیش‌ترین سهم را در آن داشته‌اند



علیرضا جابتی

ajabeti@autoworld.ir

«باهمت کارکنان و زنجیره تامین، تولید در گروه صنعتی ایران خودرو در نیم‌روز دهم خردادماه از مرز ۱۰۰هزار دستگاه عبور کرد. بر اساس این گزارش، با تولید بیش از ۱۰۰هزار دستگاه خودرو از ابتدای امسال تا دهم خردادماه، گروه صنعتی ایران خودرو افزایش حدود ۴۰ درصدی در دو بخش سواری و تجاری سنگین و نیمه‌سنگین را نسبت به مدت مشابه سال گذشته رقم زد. این در حالی است که سال گذشته، تولید در روز ۲۸ خردادماه به ۱۰۰هزار دستگاه رسیده و در سال جاری با وجود حذف خودروهای پرتیراژ پژو ۲۰۶، سمند و پژو ۴۰۵، افزایش قابل توجهی در تولید ایران خودرو محقق شده است. بر اساس آمار و اطلاعات منتشرشده، تارا، پژو ۲۰۷ و هایما بیشترین سهم را در افزایش تولید نسبت به سال گذشته داشته‌اند. بر اساس این گزارش از ابتدای امسال تا نیم‌روز دهم خردادماه بیش از ۹۷هزار دستگاه خودرو به مشتریان عرضه شده است. در حال حاضر تولید در ایران خودرو با روزانه بیش از ۲هزار دستگاه خودرو ادامه دارد و با توجه به تسهیل تامین نقدینگی زنجیره تامین و تولید، در روزهای آینده افزایش نیز خواهد داشت و امکان ایفای به‌موقع تمام تعهدات ایجادشده با روند فعلی افزایش تولید فراهم خواهد شد.

تسهیل تامین ارز با تدابیر وزارت صمت و بانک مرکزی در همین راستا، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با بیان این که تدابیر اتخاذشده از سوی وزارت صمت و بانک مرکزی سبب تسهیل تامین ارز در شبکه تامین و ایران خودرو شده است، تصریح کرد: «در حال حاضر تولید روال عادی داشته است و چالشی در زمینه تامین و تغذیه خطوط تولید وجود ندارد.» علیرمدان عظیمی با بیان این که پی‌گیری و مکاتبات با نهادهای مرتبط تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر در فرآیند تامین و تولید خودروسازان روال عادی به شمار می‌رود، نامه منتشرشده در شبکه‌های اجتماعی در خصوص ضرورت تامین ارز را مربوط به ماه گذشته دانست و اظهار کرد: «یک دستگاه خودرو از هزاران قطعه تشکیل می‌شود و نبود حتی یکی از قطعات مورد نیاز، سبب کسری در تولید می‌شود. از این رو، اقدامات لازم برای

جلوگیری از ایجاد تولید کسری از الزامات مدیریتی در یک پنگاه اقتصادی به‌شمار می‌رود.» وی اظهار امیدواری کرد: «با همکاری شکل گرفته، مشکلی در تولید ایجاد نخواهد شد و بزرگ‌ترین خودروساز کشور روند افزایشی تولید را برای تامین نیاز بازار و ایفای تعهدات مشتریان حفظ خواهد کرد.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو افزود: «سرپرست محترم وزارت صمت نیز اظهار کرده‌اند با وجود تمام مشکلات که از آغاز دولت سیزدهم در صنعت خودرو کشور وجود داشته، در سال گذشته برای اولین بار طی چند سال اخیر، تولید خودرو به حدود ۱.۴ میلیون دستگاه رسیده و رشد ۳۹ درصدی ثبت شده است.» عظیمی افزود: «به گفته ایشان، با توافقات وزارت صمت و بانک مرکزی، تامین ارز خودروسازان فراهم و نگرانی‌ها نیز رفع شده است، تولید روزانه خودروسازان نیز افزایش چشمگیری یافته و عرضه به بازار نیز مناسب است؛ به گونه‌ای که ایران خودرو توانسته ۱۳هزار محصول خود را زودتر از موعد تحویل، به مشتریان تحویل دهد که اقدامی کم‌سابقه بوده است.» وی با بیان این که روند تامین و تولید در گروه صنعتی ایران خودرو به خوبی ادامه دارد، تصریح کرد: «با همت کارکنان و شبکه تامین و افزایش ۴۰ درصدی، روند تولید شرایط بهتر از مدت مشابه سال گذشته را دارد و گروه صنعتی ایران خودرو طبق روال و با جدیت، موضوع تامین نقدینگی را به‌منظور تداوم تولید و گردش چرخ صنعت کشور دنبال می‌کند تا بتواند تکالیف و اهداف تعیین‌شده را در

نوربالا

در حال حاضر تولید در ایران خودرو با روزانه بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو ادامه دارد و با توجه به تسهیل تامین نقدینگی زنجیره تامین و تولید، در روزهای آینده افزایش نیز خواهد داشت و امکان ایفای به‌موقع تمامی تعهدات ایجادشده با روند فعلی افزایش تولید فراهم خواهد شد

پیگیری يك موضوع

How up

نوید حبیبی

کارشناس و فعال بازار قطعات یدکی

تامین قطعات اصلی خودروها مستلزم تامین ارز از سوی دولت است

«عدم همکاری دولت و بانک مرکزی در تامین ارز مورد نیاز برای واردات قطعات یدکی خودرو در شش ماه گذشته، مانع ورود قطعات یدکی به کشور شده و همان طور فعالان این حوزه مطرح می‌کردند و پیش‌بینی می‌شد از ابتدا تابستان با کمبود قطعات یدکی خودروهای سواری و تجاری مواجه خواهیم شد. در ادامه نوید حبیبی کارشناس و فعال بازار قطعات یدکی به بیان نظرات خود می‌پردازد.

چه موانعی باعث کمبود قطعات در بازار لوازم یدکی شده است؟

وضع قوانین خلق الساعه از جمله قانون درج شناسه کالا بدون توجه به شرایط بازار مصرف کشور صاحبان کسب و کار را ملزم به اجرای وظایفی کرده که از عهده آنها خارج است. از این رو برخی تولیدکنندگان با این بازار خارج شده یا فعالیت خود را محدود کرده‌اند. در نتیجه بازار با کمبود قطعات اصلی مواجه شده و عده‌ای سودجو نیز فضا را برای عرضه قطعات تقلبی و چینی بی‌کیفیت مناسب دیده و با فروش قطعات تقلبی ناوگان حمل‌ونقل را دچار مشکل کرده‌اند.

دلایل افزایش قیمت تمام‌شده محصولات در بازار چیست؟

از یک‌سورشد تورم در کشور و کاهش ارزش پول ملی و از سوی دیگر قیمت‌گذاری دستوری؛ نرخ جابه‌جایی کالا، قدرت خرید مالکان خودروهای برای خرید قطعات اصلی را کاهش داده؛ حتی در صورت ورود قطعات اصلی به کشور قیمت‌ها به قدری بالااست که خرید آن از توان مصرف‌کنندگان خارج بوده و نتیجه این امر افزایش قیمت تمام‌شده کالاهای وضعیتی است که هم‌اکنون شاهد هستیم.

راهکارهای بهبود خدمات پس از فروش و تامین قطعات چیست؟

مهم‌ترین اقدام برای تامین قطعات اصلی لغو تحریم‌ها و امکان ارتباط مستقیم صاحبان کسب و کار ایران با سایر کشورهاست که در وضعیت فعلی این امکان وجود ندارد و واردکنندگان نیز از طریق کشورهای ترکیه و دوبی اقدام به خرید قطعات اصل می‌کنند. متأسفانه دولت با تخصیص و تامین ارز به شیوه فعلی فرآیند واردات را به شدت دشوار کرده و آمار گمرک نیز گواه این موضوع و کاهش حجم واردات به کشور است. بنابراین اگر امکان لغو تحریم‌ها در کوتاه‌مدت برای دولت وجود ندارد؛ حداقل زمینه تامین ارز برای تامین قطعات یدکی خودروهای سواری را فراهم کند.

نگاه

View

سعید موتمنی

رئیس انجمن نمایندگان ایران خودرو تهران

ریزش قیمت‌ها همچنان ادامه دارد

«بررسی بازار خودرو پایتخت حاکی از رکود معاملات و افت ۱۵ تا ۲۰ درصدی قیمت انواع خودروهای داخلی، خارجی و مونتاژی در یک ماه گذشته است به طوری که قیمت‌ها به پهن‌ماه پارسال بازگشت داشته‌اند.

رکود سنگین، عدم انجام خریدوفروش و معاملات در نقطه صفر توصیف این روزهای فعالان بازار خودرو است؛ شرایطی که هر روز شاهدافت بیش از پیش قیمت‌ها هستیم. این شرایط سبب شده است تا خریداران به امید کاهش بیشتر قیمت‌ها از خرید دست بکشند و فروشندگانی که نیاز مبرم به پول دارند نیز با قیمت‌های پایین‌تر خودروهای خود را عرضه کنند. مشتریان احساس می‌کنند به زودی شاهد ورود نخستین خودروهای وارداتی به بازار خواهیم بود و قیمت‌ها بیش از گذشته ریزش خواهد داشت. بحث واردات خودروهای کار کرده نیز هنوز داغ است. به‌تازگی رئیس مجلس نیز در این خصوص صحبت کرده که که تاثیرگذار بوده است.

همچنین موضع اخیر شورای رقابت در خصوص قیمت برخی خودروهای مونتاژی و لزوم کاهش ۳۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومانی آنها مزید بر علت و موجب ریزش شدید قیمت این خودروها شده است.

اما با وجود کاهش قیمت‌ها هنوز فاصله نرخ بازاری و کارخانه‌ای خودروها بالاست، به‌طور نمونه در حالی که ارا اوتوماتیک ۴۹۰ میلیون تومان فاکتور می‌شود، اما در بازار حدود ۸۳۵ میلیون تومان قیمت دارد. همچنین شاهد فاصله بیش از ۱۰۰ درصدی پژو ۲۰۷ اوتوماتیک هستیم یا پژو ۲۰۶ تیپ ۲ که مدل ۱۴۰۱ آن ۲۱۴ میلیون تومان فاکتور می‌شود؛ در بازار تا ۵۲۵ میلیون تومان نیز به فروش می‌رسد. در صورتی که تولید ۱.۷ میلیون دستگاه خودرو در سال جاری محقق شود و شاهد تردد خودروهای وارداتی نو یا کارکرده در سطح خیابان‌ها و جاده‌ها باشیم، ریزش قیمت‌ها به مراتب بیشتر خواهد شد.

به‌طورمثال یک دستگاه ساناتفه مدل ۲۰۱۸ در بازار امسارات ۱۰۰ هزار درهم (حدود یک میلیارد تومان) ارزش دارد که اگر حتی با احتساب هزینه‌های عوارض و گمرکی و غیره به ۲ میلیارد تومان نیز برسد، باز هم از قیمت حدود ۵۵ میلیارد تومانی آن در بازار فعلی ماه به مراتب کمتر است. باقیمت‌گذاری دو مدل خودرو چانگان وارداتی از سوی شورای رقابت با نرخ‌های ۸۵۰ و ۹۰۰ میلیون تومانی، دیگر کسی سراغ خودرویی نظیر پژو ۲۰۷ نخواهد رفت. باید اجاطه واردات خودرو نو و کارکرده داده شده و در کنار آن نیاز بازار سنجیده و تامین شود.

موعد مقرر به ثمر برساند.» عظیمی با بیان این که گروه صنعتی ایران خودرو در شرایط سخت تحریم، دستاوردهای مناسبی را رقم زده است، تصریح کرد: «خودروساز بزرگ کشور، متعهد به عرضه به‌موقع خودروها و تامین نیاز بازار است و در این زمینه از هر اقدامی برای جلوگیری از ایجاد مانع فروگذار نخواهد کرد.» وی افزود: «در طرح فروش سامانه یکپارچه وزارت صمت، با استقبال بالای مشتریان، بیش از ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو از محصولات ایران خودرو به فروش رفته و این شرکت متعهد به واگذاری خودروها در موعد مقرر است و در این زمینه با توجه به افزایش تولید از ابتدای سال، توانسته شرایط واگذاری پیش از موعد، رانیز برای برخی محصولات فراهم کند.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و اظهار امیدواری کرد؛ با حمایت‌های عملی دستگاه‌های مربوطه، امکان افزایش و رشد تولید فراهم شود.

ارسال دعوت‌نامه‌های ۲۰۷ با موتور TU3 به محض اعلام قیمت در همین حال، ایران خودرو در خصوص زمان ارسال دعوت‌نامه‌های یکی از محصولات پیش‌فروش شده خود اعلام کرد: «پس از قیمت‌گذاری محصول پژو ۲۰۷ با موتور TU3، تحویل این خودرو به مشتریان آغاز خواهد شد.» بر اساس این گزارش، مدارک و مستندات پهای تمام‌شده تولید پژو ۲۰۷ با موتور TU3 به نهادهای مرتبط قیمت‌گذاری ارسال شده است و به محض اعلام قیمت، فراخوان دعوت از مشتریان برای تکمیل وجه و تحویل خودرو آغاز خواهد شد. این گزارش می‌افزاید؛ تولید پژو ۲۰۷ با موتور TU3 در حال انجام بوده و تعهدات سرسیدشده نیز آماده واگذاری است و به محض اعلام قیمت، نسبت به ایفای تعهدات و واگذاری خودروها اقدام خواهد شد. گفتنی است؛ در این نسخه از پژو ۲۰۷، پیشرانه TU3 جایگزین TUS شده است. در نتیجه، موتوری با حجم ۱.۴ لیتر (۱,۳۶۰ سی‌سی) و ۸ سوپاپ در این خودرو قرار دارد که توان تولیدی آن نیز برابر با ۷۵ اسب بخار (در دور ۵,۳۰۰ دور در دقیقه) و گشتاور ۱۱۸ نیوتن‌متر (در دور ۳,۴۰۰ دور در دقیقه) است. این پیشرانه قبلاً در خودروهای پژو ۲۰۶ تی ۲ و تیپ ۳ سقف شیشه‌ای استفاده شده است. انتقال قدرت نیز در این خودرو از طریق جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی به چرخ‌های جلو انجام می‌شود. پژو ۲۰۷ با پیشرانه TU3، در مقایسه با تیپ ۵ از ۲۰۷ با داشبورد پژو ۲۰۶، از طراحی تریم ۲۰۷ برخوردار است. این خودرو با امکاناتی نظیر سیستم ترمز ABS و EBA، کیسه‌هوای راننده و سرنشین، فرمان هیدرولیک، مالتی‌مدیا با پورت USB، چراغ روشنایی روز، آینه‌های برقی، سنسور دنده عقب، دوربین دنده عقب، کروزر کنترل، رینگ فولادی و... مجهز شده است.

ایجاد زیرساخت‌های لازم و توسعه صادرات در صنعت خودرو کمک کند.»

ذاکر در پایان یادآور شد: «از سوی دیگر واردات مدیریت‌شده می‌تواند بازار خودروهای مونتاژی را اشباع و از افزایش قیمت خودروهای چینی در بازار جلوگیری کند.»

نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی همچنین بر خصوصی‌سازی به عنوان یک الزام در صنعت خودرو تأکید کرد و گفت: «اگر چه توجه به بخش خصوصی طی سال‌های اخیر افزایش یافته اما خصوصی‌سازی صنعت خودرو باید به صورت جدی در دستور کار قرار بگیرد چراکه بخش خصوصی می‌تواند با دور زدن تحریم‌ها به



حجت‌الاسلام سیدسلمان ذاکر با تأکید بر ضرورت به‌کارگیری سیاست‌های تعدیلی در صنعت خودرو کشور افزود: «سیاست‌های دفاعی هیچگاه در صنعت خودرو پاسخگو نبوده است. بنابراین باید با به‌کارگیری سیاست‌های تعدیلی زمینه رشد تولید و عرضه و به تبع کاهش قیمت تمام‌شده خودرو را فراهم کرد.»

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه خودروسازان به‌رغم اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه صنعت خودرو کشور با تلاش‌های خود مانع توقف چرخ تولید خودرو در کشور شده‌اند، عنوان کرد: «تولید کمی، کیفی و ارزان خودرو در شرایط تحریمی به مرور زمان ممکن خواهد شد.»

زاپاس

Spare Tire

تولید کمی، کیفی و ارزان خودرو در شرایط تحریمی زمان‌بر است



سه چرخه آینده نگر برای سال ۲۰۲۴

است و به همین دلیل به سرنشین خود اجازه دستیابی به سرعت‌های بالاتری را می‌دهد. سه چرخه یادشده محل مناسب‌تر و راحت‌تری را هم برای نشستن راننده فراهم کرده و از جان او هم بهتر محافظت می‌کند. در کنار این مزایا، محافظت از خیس شدن سرنشین در برابر آب‌وهوای نامناسب هم یکی از گزین‌های مثبت عنوان شده توسط بنیان‌گذار این شرکت، گرانت سینکلر، است. عمومی موسس این شرکت، سر کلایو سینکلر، سازنده یک سه چرخه مشهور به نام سسینکلیر CS است که در دهه هشتاد میلادی با سیستم بدال الکتریکی ساخته شد.

این سه چرخه از دستیار برقی، چراغ‌های LED و امکاناتی چون تصفیه هوا سود می‌برد. در سال ۲۰۱۷ یک دستگاه جدید رونمایی شد که چیزی میان یک موتورسیکلت برقی و دو چرخه محسوب می‌شد. سازنده این محصول عجیب، آپریس ای-ترایک، قصد دارد تا سال ۲۰۲۴ آن را به دست مشتریان برساند. به‌طور خلاصه اگر بخواهیم این محصول را توصیف کنیم، باید از آن به‌عنوان یک سه چرخه برقی پدالی یاد کرد که محفظه‌ای بسته و گرد برای سرنشینان دارد. سازنده یعنی آقای سینکلر، ادعا می‌کند این دستگاه که به اصطلاح با عنوان «ولوموبیل» شناخته می‌شود، از یک دو چرخه به مراتب آیرودینامیک‌تر

بار شد بیش از ۸ هزار واحدی شاخص کل

بورس سبزپوش شد

شاخص کل بورس روز شنبه با ۸،۶۳۴ واحد افزایش تا رقم دو میلیون و ۲۷۹ واحد صعود کرد. شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز توانست با ۵،۷۸۹ واحد صعود تا رقم ۷۷۱ هزار و ۲۹۸ واحد افزایش یابد. در این بازار ۴۸۰ هزار معامله به ارزش ۵۹ هزار و ۴۸ میلیارد ریال انجام شد و نمادهای مخابرات ایران، بانک ملت و سرمایه‌گذاری غدیر نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت را بر بورس گذاشتند.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

افت اندک قیمت سهام شرکت‌های بیمه‌ای در بورس

روز شنبه و در نخستین روز کاری معاملات بورس در هفته جاری، شاهد تغییرات اندک قیمت سهام شرکت‌های بیمه‌ای در بورس و فرابورس بودیم. بر این اساس بیشترین افت قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در بورس به نماد بیمه دانا با کاهش ۵۲.۵ درصد اختصاص یافت و کمترین افت هم به نماد بیمه اتکایی امین با کاهش ۰.۳۴ درصدی رسید. از سوی دیگر بیشترین افت قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در فرابورس هم به نماد بیمه دی با کاهش ۱.۸۷ درصد اختصاص یافت و کمترین افت نیز به نماد بیمه آرمان با کاهش ۰.۱۵ درصد رسید. همچنین بیشترین رشد قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در بورس به نماد بیمه آسیا با افزایش ۵.۲۴ درصد اختصاص یافت و کمترین رشد هم به نماد بیمه ما با افزایش ۰.۱۶ درصد رسید. از سوی دیگر بیشترین رشد قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در فرابورس به نماد بیمه تجارت‌نو با افزایش ۳.۹۴ درصد اختصاص یافت و کمترین رشد نیز به نماد بیمه باران با افزایش ۰.۳۲ درصد رسید.

پیش‌بینی

به اعتقاد کارشناسان بازار سهام، اوراق آتی تک‌سهم از جمله ابزار مهمی است که افزون بر ارتقای کارایی بازار سرمایه به معاملات عمق می‌بخشد و موجب کاهش ریسک‌های موجود در بازار نیز می‌شود. در اوراق آتی سرمایه‌گذار افزون بر آنکه آینده سهام را مورد بررسی قرار می‌دهد، می‌بایست به تعهدات خود نیز مطابق دستورالعمل پایند باشد، این در حالی است که در معاملات آپشن شخص الزامی بر انجام تعهدات خود ندارد. در معاملات آتی شخص به‌طور دائم در روند معاملات قرار خواهد داشت و بر اساس ارزیابی نسبت به خرید سهام اقدام خواهد کرد. از جمله مزایای اوراق آتی می‌توان به بیمه سهام و تصویرسازی نسبت به ریسک‌های آتی سهام به‌منظور مدیریت بهتر پرتفو اشاره کرد. در معاملات کالایی نیز اوراق آتی کاربرد داشت که با توقف معاملات این اوراق مورد استفاده قرار نگرفت، اکنون با حمایت سازمان بورس و بورس تهران این اوراق دوباره به چرخه معاملات باز خواهند گشت.



نماگر بیمه		
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دانا	۵,۱۰۰	-۵۵.۲
بیمه میهن	۱۱,۱۳۰	۰
بیمه پارسیان	۴,۱۴۹	۰
بیمه کوثر	۳,۸۹۰	-۰.۱۸
بیمه تهران روآک	۱,۷۸۶	۳.۹۹
بیمه سامان	۱۲,۹۵۰	۱.۷۳
بیمه ملت	۱,۶۱۹	۰.۹۴
بیمه فردا	۱,۴۲۷	-۲.۷۳
بیمه ما	۴,۲۵۹	-۰.۱۶
بیمه نوین	۲,۵۹۳	۳.۵۵
بیمه البرز	۳,۹۲۵	۰
بیمه دی	۷,۳۴۰	-۱.۸۷
بیمه اواپارس	۱,۸۰۶	۰.۰۶
بیمه رازی	۲,۳۴۸	۲.۷۴
بیمه آسیا	۲,۵۷۰	۵.۲۴
بیمه تجارت‌نو	۶,۳۳۰	۳.۹۴
بیمه خاورمیانه	۴,۵۹۰	-۰.۵۸
بیمه اتکایی امین	۵,۸۴۰	-۰.۳۴
بیمه حافظ	۶,۰۸۰	۲.۳۶
بیمه پاسارگاد	۲۲,۱۵۰	۰.۴۵
بیمه کاریزما	۳,۱۶۱	۰
بیمه تعاون	۱,۸۹۳	۰.۵۸
بیمه سینا	۲,۵۱۲	-۰.۶۷
بیمه حکمت صبا	۳,۴۶۷	۰.۴۱
بیمه اتکایی ایرانیان	۷,۵۲۰	-۰.۶۶

مقایسه

«لِیزینگ پارسیان» در مقابل لِیزینگ هندی

«لِیزینگ پارسیان» در سال ۱۳۷۹ با سرمایه‌گذاری شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو به صورت سهامی خاص، تأسیس شد. نام اولیه شرکت «لِیزینگ خودرو و سواری» بود. در سال ۱۳۸۱ سهام این شرکت توسط بانک پارسیان خریداری و نام شرکت به «لِیزینگ پارسیان» تغییر یافت. در حال حاضر نماد «ولپارس» از جمله واحدهای تجاری فرعی گروه مالی پارسیان به‌شمار می‌رود و فعالیت اصلی این شرکت نیز در حوزه لِیزینگ خودرو است. روز شنبه قیمت سهام نماد «ولپارس» به ۶۰۰ تومان رسید. در مقام مقایسه، شرکت هندی «Leading Leasing Finance» قرار دارد که در زمینه لِیزینگ و اجاره خودرو فعال است. قیمت هر سهم این شرکت در بورس دهلی روز گذشته به ۵۸٫۲ روپیه (حدود ۳ هزار تومان) رسید.

۶۶۰

تومان
قیمت هر سهم

۵٫۲ روپیه معادل

۳,۰۰۰

تومان
قیمت هر سهم

امار معاملات



کدال نگر

- «مهر کام‌پارس» از افزایش قیمت بیش از ۱۰ درصدی محصول اقلام پلیمری سپراز ابتدای سال جاری تاکنون خبر داده، البته مشتری اصلی یعنی شرکت سایپو نیز با آن موافقت کرده است.
- «گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند گذشته، ۱۱۷ میلیارد تومان سود خالص محقق کرد که به نسبت دوره مشابه قبل کاهش ۳۹ درصدی داشت. درآمدهای عملیاتی نماد «ختوقا» نیز با کاهش ۳۳ درصدی به ۱۴۰ میلیارد تومان رسید.

- هیات‌مدیره شرکت «ریل‌پرداز سیر» افزایش سرمایه صد درصدی این شرکت را به منظور اصلاح و بهبود ساختار مالی شرکت از محل آورده نقدی با سلب حق تقدم از سهامداران فعلی به تصویب رساند.



۱۷,۴۱۵
میلیارد تومان

افزایش سودآوری

«خزامیا» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند برای هر سهم ۶۰۰ ریال سود محقق کرد که با افزایش ۳۴۸ درصدی روبه‌رو بوده، البته درآمدهای عملیاتی نماد «خزامیا» با افزایش ۱۰۵ درصدی به ۱۷,۴۱۵ میلیارد تومان و سود خالص به ۱,۵۳۹ میلیارد تومان رسید.

۱۶۰%

رشد سود خالص

«سایپادیزل» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۱ سود خالص معادل ۳۳۲ میلیارد تومان را محقق کرد. بررسی گزارش نماد «خکاوه» حاکی از رشد ۱۶۰ درصدی سود خالص است، این رقم در مدت مشابه سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۱۲۸ میلیارد تومان بود.

افزایش سود

«مهر کام پارس» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۱، سود خالصی معادل ۴۸ میلیارد تومان محقق کرد. بررسی گزارش این شرکت حاکی از رشد ۴ درصدی سود نماد «خمهر» در ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۱ نسبت به دوره مشابه قبل است.

رشد سودآوری

«مالیبل سایپا» در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۱، به سود خالصی معادل ۲ میلیارد تومان رسید. بررسی گزارش نماد «خلیبل» نیز حاکی از رشد ۲۸ درصدی سود در ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۱ نسبت به دوره مشابه قبل است.

اتو سهام			
نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
سایپا	۳,۱۲۳	۱.۱۷	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۵,۷۶۰	۳.۴۹	▲
ایران خودرو	۳,۴۴۹	۰.۷	▲
مهندسی تصویر ماشین	۱۶,۵۷۰	۱.۷۲	▲
کمک‌فناز ایندآمین	۴,۷۳۹	۴.۹۴	▲
گروه بهمن	۲,۳۹۶	۱.۸۳	▲
ایران خودرو دیزل	۵,۳۶۰	-۱.۴۷	▼
زامیاد	۹,۱۸۰	۰.۱۲	▲
پارس خودرو	۱,۷۷۴	-۲.۳۱	▼
سایپا آذین	۴۰,۳۰۰	۱.۳۱	▲
قطعات اتومبیل ایران	۸۰,۲۰۰	-۱.۷۲	▼
نیرو محرکه	۱۰,۳۴۰	-۲.۶۶	▼
فترسازی زر	۶,۲۸۰	۱.۴۵	▲
لنت ترمز ایران	۳۲,۷۹۰	-۱.۳۸	▼
سرمایه‌گذاری رنا	۸,۱۱۰	۵.۱۹	▲
رادیاتور ایران	۶,۹۷۰	۵.۷۷	▲
سایپا دیزل	۳۴,۵۵۰	-۲.۶۸	▼
فترسازی خاور	۱۶,۵۴۰	۵.۹۶	▲
کرمان خودرو	۷,۱۲۰	۲.۴۵	▲
رینگ‌سازی مشهد	۵۸,۴۷۰	۴.۲۸	▲
مهر کام پارس	۴,۲۶۱	۰	-
محور سازان ایران خودرو	۳۶,۳۶۰	۴.۳۳	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۶,۶۳۰	۱.۱۶	▲
بنیان دیزل	۶,۹۹۰	-۰.۵۷	▼
سازه‌پوش	۲۲,۹۵۰	-۱.۸۴	▼
چرخشگر	۲۵,۶۸۰	۵.۵۹	▲
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۵,۸۸۰	-۰.۳۴	▼
مالیبل سایپا	۴۰,۸۵۰	-۱.۹۲	▼
مونوسازان تراکتورسازی ایران	۱۰,۱۰۰	-۴.۰۸	▼
بهمن دیزل	۱۲,۳۸۰	۰	-
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۳۱,۵۸۰	-۱.۹۹	▼
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۴۲,۹۰۰	۰	-
ایرکاپارت صنعت	۴,۱۰۱	۱.۶۱	▲
تولید محور خودرو	۷,۷۱۰	۴.۰۵	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۵,۳۹۰	۴.۶۶	▲
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۷,۵۰۰	۰	-
بهمن لِیزینگ	۵,۸۱۰	۰	-
لِیزینگ کارآفرین	۸,۴۳۰	۴.۷۲	▲
لِیزینگ رایان سایپا	۲,۲۱۱	۲.۰۸	▲
لِیزینگ ایران و شرق	۷,۸۵۰	۱.۴۲	▲
لِیزینگ خودرو غدیر	۷,۳۴۰	۶.۵۳	▲
لِیزینگ ایرانیان	۶,۵۹۰	۶.۹۸	▲
لِیزینگ صنعت و معدن	۴,۷۷۴	۱.۵۷	▲
واسپاری ملت	۶,۱۷۰	۰.۱۶	▲
لِیزینگ آریادانا	۵۰,۱۵۰	-۱.۸۶	▼
لِیزینگ رازی	۴۰,۰۵۰	۲.۳	▲
لِیزینگ ایران	۲,۳۰۴	۱.۹	▲
لِیزینگ پارسیان	۶,۶۰۰	۱.۸۵	▲
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۹۳۹	-۰.۲۷	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۸,۰۹۰	۰.۰۶	▲
ریل سیر کوثر	۱۶,۳۴۰	۰.۹۹	▲
رهشاد سپاهان	۲۰,۲۱۵۰	۲.۹۸	▲
حمل‌ونقل توکا	۴,۵۳۰	۲.۵۱	▲



بخش‌هایی از چراغ‌های جلو و در پشتی دیده می‌شد. طراحی جدید چراغ‌های جلو به همراه دی‌لایت‌های عمودی در همین رندر ها نیز دیده می‌شوند و همین موضوع در باره نوار LED که چراغ‌های عقب را به یکدیگر متصل می‌کنند نیز صدق می‌کند. بر اساس اخبار پیشین باید گفت GX جدید به پیش‌ران‌های هیبرید مجهز خواهد شد تا مصرف سوخت بهتری داشته باشد. در نهایت باید گفت لکسوس در حال دگرگون‌سازی سبک محصولات شاسی‌بلند خود بوده و علاوه بر نسل جدید GX روی خودرو TX نیز کار می‌کند که در واقع نسخه‌ای لوکس‌تر از تیویوتا گرند هایلندر محسوب می‌شود. ظاهرا لکسوس هر دو خودرو را در کارخانه ایند یاتا تیویوتا تولید خواهد کرد.

نسل فعلی شاسی‌بلند لکسوس به‌عنوان مدل ۲۰۱۰ عرضه شد و در طول این چند سال به‌روزرسانی‌هایی را تجربه کرده‌است. از آن‌جا که ژاپنی‌ها آماده معرفی نسل جدید شاسی‌بلند خود می‌شوند، دو رندر دیجیتالی از طراحی ظاهری آن منتشر شده تا پیش‌نمایشی از تغییرات رخ داده را ارائه کند. این رندر ها طراحی ظاهری بالغ‌تری را نسبت به‌نسل فعلی به‌نمایش می‌گذارند و باید اذعان کرد طراحی کلی لکسوس GX مدل ۲۰۲۴ خشن‌تر به‌نظر می‌رسد. البته تناسبات اصلی بدنه و شکل‌های کلی آن نسبت به‌نسل کنونی تغییر زیادی نداشته‌است. این رندر ها از روی نخستین تصاویر تیزری رسمی لکسوس الهام گرفته‌اند. چند هفته قبل بود که ژاپنی‌ها دو تصویر از GX جدید را منتشر کرده‌اند و در آن



ایده‌هایی برای معرفی نسل سوم از لکسوس GX

ارائه نسخه اختصاصی از گلف



اگر فرصت خرید نسخه ۲۰ سالگی فولکس‌واگن گلف را از دست داده‌اید، می‌توانید برای خرید نسخه ویژه R333 اقدام کنید؛ هر چند که در این مورد هم فرصت زیادی ندارید. فولکس‌واگن گلف R333 براساس جدیدترین نسل از این هاچ‌بک دوست‌داشتنی شکل گرفته و پیش‌ران ۲ لیتری TSI و سامانه چهار چرخ محرک را به‌همراه دارد. خروجی پیش‌ران این مدل برحسب معیار آلمانی، ۳۳۳ اسب‌بخار (ps) اعلام شده‌است که براساس معیار جهانی (hp) معادل با ۳۲۸ اسب‌بخار خواهد بود. گشتاور نسبت به گلف R بدون تغییر مانده و برابر با ۴۲۰ نیوتون‌متر است. با حذف محدودکننده الکترونیکی، حداکثر سرعت گلف

R333 به ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت رسیده‌است؛ درحالی که شتاب صفر تا صد نیز با کاهش ۰/۱ ثانیه نسبت به گلف آر، ۴٫۶ ثانیه خواهد بود. چهره گلف R333 به‌واسطه رنگ زرد لیمویی متالیک بدنه و جزئیات مشکی، جذابیت خاصی دارد. رینگ‌های ۱۹ اینچی Estoril به‌رنگ مشکی با تاپرهای نیمه‌لغزنده، چراغ‌های LED با چیدمان ماتریسی و سیستم‌آگزوز R پر فورمنس ساخت آکراپوویچ با صداخفه‌کن تیتانیوم، از دیگر ویژگی‌های ظاهری این مدل به‌شمار می‌رود. فضای کابین گلف R333 با پلاک شناسایی این نسخه روی داشبورد سمت سر نشین جلو مواجهیم.

سفارشی‌سازی همچنان حرف اول را در بنتلی می‌زند



بخش خودروهای سفارشی بنتلی یعنی مولینر (Mulliner) قصد دارد ۱۸ نمونه کاملاً ویژه از مدل بتسور را با ویژگی‌های منحصر به‌فر دارائه کند. البته همین ابتدا باید خاطر نشان کنیم که در حال حاضر، روند تولید ۱۶ دستگاه از این خودروها بنابر سفارش مشتریان آغاز شده‌است. چهار تم یا زمینه مختلف برای این خودروها در نظر گرفته شده‌است. تریم سحابی (Nebula) که نام خود را از ابرهای عظیم ساخته شده از غبار، گاز و پلاسما در فضا گرفته‌است. در این نسخه بدنه و کابین خودرو با رنگ سبز Wasabi و جزئیات مشکی Crystal تزئین می‌شود. تریم سوپر نوا (Supernova) با ترکیب نارنجی Sunbeam و جزئیات صدفی برای بدنه و ترکیبی از سفید، نارنجی تیره و مشکی در کابین، عرضه شده‌است. بنتلی بتور در تریم هایپر اسپیس (Hyperspace)، باترکیب رنگ آبی Daybright و جزئیات قرمز از St James در بدنه و کابین خاکستری با جزئیات قرمز ارائه شده‌است. در نهایت به‌تریم Matter میرسیم که ترکیب در رنگ خاکستری Fine Brodgar و مشکی کریستال را برای بدنه بنتلی بتور پیشنهاد می‌کند. لیه جلو پنجره با زرد Cyber و خروجیهای آگزوز با تیتانیوم تزئین شده‌است.

سرگذشت شکست یک برند

دوو چگونه در اوج ورشکست شد؟!!



سپیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

نام دوو برای ایرانیان چندان ناآشنا نیست. نام این شرکت در دهه ۷۰ مترادف با خودروهای وارداتی و سپس مونتاژ محصولات این شرکت در ایران بود. در اوایل دهه ۷۰ شمسی واردات خودروهای سواری دوو (اسپرو و ریسر) به‌ایران از کشور کره جنوبی آغاز شد. در سال ۱۳۷۵ نیز خودرو سواری سی‌یلو و در سال ۱۳۷۸ هم خودرو سواری ماتیز تولید و به‌بازار ایران عرضه شد. در ابتدای دهه ۸۰ ناگهان به‌علت ورشکستگی و فروش شرکت دوو به‌شرکت جنرال موتورز همکاری این شرکت با ایران به‌حالت تعلیق درآمد. طی یک دهه‌نامی از شرکت دوو نیود تا سال گذشته دوباره بازمزمه خرید شرکت دوو الکترونیک توسط یکی از شرکت‌های ایرانی نام این شرکت دوباره تیتز خبرها شد. اما این خرید با بدهدی شرکت کره‌ای تحت فشارهای سیاسی ایالات متحده آمریکا، مانند همکاری با شرکت دوو موتورز چندان سرانجامی نیافت. فارغ از ارتباط شرکت دوو با ایران، این شرکت سرنوشته پرفراز و نشیبی دارد که پیوسته در مباحث مدیریتی مطرح شده و مورد توجه و بررسی قرار می‌گیرد. دوو در اواخر دهه ۶۰ میلادی تحت‌عنوان گروه صنعتی دوو تاسیس و در سال ۱۹۹۹ توسط دولت کره جنوبی منحل شد. این شرکت قبل از بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۸، دومین مجموعه عظیم صنعتی در کره پس از گروه هیوندای و در جایگاهی بالاتر از سامسونگ و LG قرار داشت. گروه دوو دارای حدود ۲۰ زیرگروه بود که هنوز بعضی از آن‌ها به‌عنوان شرکت‌های مستقل فعالیت دارند. سقوط دوو تبعات زیادی برای گروه دوو داشت و ضربه سنگینی به‌اقتصاد و صنعت کره جنوبی وارد کرد.

از موتورسازی ملی به موفقیت ملی

بخش خودروسازی این شرکت نخستین بار در سال ۱۹۳۷ در اینچئون کره جنوبی به‌عنوان «موتور ملی» تأسیس شد. پس از تغییر نام شرکت به Saenara Motor در سال ۱۹۶۲، در سال ۱۹۶۵ توسط شرکت صنعتی Shinjin خریداری شد که پس از برقراری همکاری با Toyota، نام خود را به Shinjin Motor تغییر داد. پس از عقب‌نشینی تیویوتا از این قرارداد در سال ۱۹۷۲، Shinjin Motor سرمایه‌گذاری مشترکی با جنرال موتورز با نام «جنرال موتورز کره» آغاز کرد. اما در سال ۱۹۷۶ دوباره به Saehan Motor تغییر نام داد. موفقیت چشمگیر هلدینگ دوو سبب شد رئیس‌جمهور خواستار احیای یک کمپانی خودروسازی ورشکسته توسط چونگ شود. بازسازی این مرکز پیش از دوو به‌سامسونگ و هیوندای پیشنهاد شده بود؛ اما آن‌ها این کار را غیرممکن می‌دانستند. کیم اما در کمتر از یک سال این شرکت را به‌سودآوری رساند و تنها طی دو سال کسب و کارش را از حوزه نساجی به‌تولید کشتی و لوازم خانگی گسترش داد. بعد از این که شرکت دوو در سال ۱۹۸۲ کنترل این شرکت را به‌دست گرفت، این نام به دوو موتورز تغییر یافت.



در اوایل دهه ۱۹۹۰ این شرکت شهرت جهانی پیدا کرد و محصولات آن در سراسر جهان با استقبال چشمگیری مواجه شدند.

وقتی ورق برگشت

قاره آسیا در سال ۱۹۹۷ با بحران اقتصادی شدیدی مواجه شد؛ اما حتی یک سال پس از آن هم گروه دوو با ۳۲۰ هزار کارمند در سراسر دنیا و ۴۴ میلیارد دلار دارایی به‌عنوان هجدهمین شرکت بزرگ دنیا با قدرت به‌کارش ادامه می‌داد. زمینه‌های فعالیت این شرکت شامل ساخت‌وساز، کشتی‌سازی، خودروسازی، مخابرات، الکترونیک، نساجی و صنایع سنگین می‌شد. در این سال کیم وو چونگ به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره «فدراسیون صنایع کره» (FKI) انتخاب شد که به‌عنوان قدرتمندترین سازمان تجاری کره جنوبی، نمایندگی صدها شرکت بزرگ را برعهده داشت. بحران اقتصادی در این دوره به‌اوج خود رسیده بود و کیم سعی کرد از موقعیت جدیدش برای نجات اقتصاد رو به‌افول کشور بهره‌برد که بدترین شرایط خود را از زمان جنگ تجربه می‌کرد. راهکار او برای این کار سرمایه‌گذاری گسترده در کمپانی‌های خارجی، افزایش تولید و صادرات بود؛ اما این تفکر نتیجه‌ای

به‌صورت غیرقانونی از کشور خارج شد و به‌منظور فرار از دست پلیس بین‌الملل مرتباً آدرس خود را در اروپا تغییر می‌داد. بدهی‌های دوو و شرکت‌های تابعه آن سبب به‌زدان افتادن هفت تن از مدیران اجرایی اسبق کمپانی دوو شد و در نهایت کیم پس از ۵ سال زندگی پنهانی تصمیم گرفت به‌کشور بازگشته و خود را تسلیم قانون کند. او در دادگاه به‌جرم تقلب و اختلاس به ۱۰ سال زندان، مصادره ۲۲ میلیارد دلار از دارایی‌ها و پرداخت جریمه ۱۰ میلیون دلاری محکوم شد. مصادره این میزان از دارایی‌ها در تاریخ کره جنوبی بی‌سابقه بود؛ اما خدمات ارزنده او به کشور سبب شد تنها یک سال بعد توسط رئیس‌جمهور وقت مورد بخشش قرار گیرد. حقیقت این بود که بانک‌ها بلوف‌های کیم وو چونگ را خوانده بودند و از پرداخت وام به‌دوو امتناع کردند. نتیجه این اتفاق فروش مرکز فنی دوو در شهر ورثینگ انگلیس و خروج از بازارهای خارجی بود که در نهایت به‌اعلام ورشکستگی این شرکت در نوامبر سال ۲۰۰۰ منجر شد. روزنامه «کوری‌ا‌هرالد» دو سال قبل مدعی شد کیم وو چونگ هنوز از عهده پرداخت مالیات ۳۳ میلیون دلاری خود برنیاوده‌است. بخش خودروهای تجاری «کامیونت و کامیون» دوو نیز در سال ۲۰۰۰ تحت تملک جنرال موتورز قرار داشت؛ اما چند سال پس از آن تاتا موتورز هند مالکیت این برند را خرید. در حال حاضر تنها محصولات چرخداری که با برند دوو عرضه می‌شوند به‌واسطه تاتا موتورز هندوستان تولید می‌شوند و خبری از فعالیت جنرال موتورز با برند دوو نیست.

با ورشکستگی بخش خودروسازی هول‌دینگ بزرگ دوو، کارخانه این شرکت واقع در کره توسط جنرال موتورز خریداری شد و از آن به‌بعد مدل‌های تولیدی دوو تبدیل به‌محصولاتی با نشان شورولت شدند؛ اما گویا تعطیلی و ورشکستگی به‌سرنوشته محتوم این مجموعه تبدیل شده‌است. در نهایت جنرال موتورز به‌دنبال بازدهی پایین و همچنین کاهش هزینه‌های خود، به‌فکر بستن یکی از کارخانه‌های خود در کشور «کره جنوبی» است.

کارخانه Gunsan ۵ سال پیش محلی برای تولید و مونتاژ شورولت کروز و شورولت اورلاندو بود و طبق گفته کمپانی خودروسازی جنرال موتورز در طول سال پایانی، تنها از ۲۰ درصد ظرفیت خود استفاده کرد و همین موضوع دلیلی قانع‌کننده برای بستن کارخانه Gunsan بود؛ اما با این‌حال تعطیل کردن آن کار ساده‌ای نخواهد بود؛ زیرا این مرکز شامل فروشگاه‌های مطبوعاتی، فروشگاه قطعات بدنه اتومبیل و همچنین کارگاه‌های آموزشی مختلف است که ارزش آن حدود ۸۵۰ میلیون دلار برآورد شده‌است.

سایت تولیدی Gunsan یکی از چهار کارخانه تولید و مونتاژ محصولات جنرال موتورز در کشور کره جنوبی بود که بخش قابل توجهی از امکانات طراحی و مهندسی در آن قرار گرفته‌است. با این حال یک گام ضروری، اما دشوار برای جنرال موتورز خواهد بود تا بتواند فعالیت خود را بازسازی کند، هر چند کارخانه Gunsan در کشور کره جنوبی، تنها کارخانه جنرال موتورز نخواهد بود که ادامه کار آن به‌پایان رسیده؛ بلکه این خودروساز بزرگ آمریکایی فعالیت‌های خود را در استرالیا نیز متوقف کرد و همچنین برخی از شرکت‌های زیرمجموعه خود را در قاره اروپا واگذار کرد.

خبر

News

تیوولی با برند جدید

شرکت کره‌ای سانگ‌یانگ که حالا به کی‌جی موبیلیتی (KG Mobility) تغییر نام داده، به‌سرعت در حال به‌روزرسانی محصولات فعلی و البته طراحی مدل‌های جدید است. پس از شاسی‌بلند بزرگ رکستون، نوبت به کم‌سن و سال‌ترین محصول این شرکت یعنی تیوولی رسیده تا برای سومین بار در طول عمر ۸ ساله خود، مورد به‌روزرسانی قرار بگیرد. البته به‌نظر می‌رسد طراحی کی‌جی موبیلیتی از محبوبیت تیوولی اطمینان دارند؛ چراکه تغییرات مدل جدید تنها به‌سیر جلو و جلوپنجره متفاوت ختم شده‌است. حتی سپر عقب هم بدون تغییر مانده و تنها چراغ مه‌شکن از بخش میانی آن حذف شده‌است. نکته عجیب این که با حذف لوگوی قدیمی سانگ‌یانگ، فعلاً هیچ نشانی روی تیوولی جدید نصب



نشده‌است و فقط نام KG Mobility روی گوشه در صندوق به‌چشم می‌خورد. گذشته از طراحی جدید درجه‌های تهویه و حاشیه کنسول میانی و اضافه شدن پتل حساس به‌لمس برای تنظیمات تهویه، تغییر دیگری در طراحی کابین تیوولی به‌چشم نمی‌خورد. البته به‌نظر می‌رسد کیفیت قطعات بیشتر شده و ترکیب دو رنگ هم برای این مدل در نظر گرفته شده‌است. ابعاد نمایشگر مرکزی همچون گذشته ۸ یا ۹٫۲ اینچی خواهد بود؛ هر چند که سازنده از بهبود عملکرد آن خبر داده‌است. صفحه پشت آمپر نیز بسته به‌تریم، از نوع عقربه‌ای یا ۱۰٫۲۵ اینچی دیجیتال است. پیش‌ران ۱٫۶ لیتری توربودیزل e-XDi با ۱۳۶ اسب‌بخار قدرت، از دسترس مشتریان کره‌ای خارج شده‌است؛ اما در بازارهای صادراتی عرضه خواهد شد. اما پیش‌ران ۱٫۶ لیتری تنفس طبیعی با ۱۲۶ اسب بخار که از سال ۲۰۱۹ عرضه نمی‌شد را مجدداً میتوان برای کی‌جی تیوولی انتخاب کرد. پیش‌ران ۱٫۵ لیتری T-GDI توربوشارژر با ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت نیز بر جای خود باقی مانده‌است. کی‌جی تیوولی در کره جنوبی فقط با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک آیسین عرضه می‌شود؛ اما در برخی کشورها می‌توان گیربکس دستی را نیز انتخاب کرد.

تیره رنگ هستند. رولز رویس کالینان بلو شادو ادیشن علاوه بر موارد یادشده دارای نشان منحصر به فرد روح اکستازی در روی کاپوت است. این مجسمه زیبا از تیتانیوم و با تکنولوژی پرنت سه بعدی تهیه شده و لوگوی مشکی نشان و نام بلو شادو نیز در کنار آن دیده می شود. وقتی وارد کابین شوید شاهد ترکیب رنگ جذاب آبی و مشکی برای داشبورد و پائل درها خواهید بود. رنگ سفید نیز تکمیل کننده چنین طرحی بوده و پوشش شفاف بالانیز با ذرات آبی تر کرب می شود. یکی از ویژگی های شاخص شاسی بلند لوکس رولز رویس پوشش سقف استار لایت است.

رولز رویس از شاسی بلند سفارشی کالینان بلو شادو ادیشن جدید رونمایی کرد. این خودرو از خط کارمان که بخشی بالاتر از سطح زمین و نقطه شروع فضا است الهام گرفته است. تنها ۶۲ دستگاه از شاسی بلند مورد بحث تولید خواهد شد و همگی نیز قبلا به فروش رسیده اند. در خط کارمان آسمان آبی زمین با تیرگی فضا ترکیب می شود. این کالینان سفارشی نیز از پدیده یاد شده به عنوان یکی از فاکتور های جذابیتش استفاده می کند؛ به گونه ای که رنگ آبی استار داست بدنه با تیریم مشکی همراه می شود. جلونیچره خودرو نیز طرح سساتین به خود گرفته و رینگ ها نیز



الهام از فضا در رولز رویس کالینان بلو شادو ادیشن



آریزو ۵ EV نخستین خودرو برقی با پلاک ملی؛ مدیران خودرو در مسیر انرژی های سبز

شرکت مدیران خودرو به عنوان یکی از فعالان با سابقه در صنعت خودرو ایران مدتی است که هدفی بزرگ را دنبال می کند: پیشتازی در توسعه محصول بر پایه انرژی های جدید و کمک به حفاظت از محیط زیست. در همین راستا مدیران خودرو آریزو ۵ EV یا برقی را به بازار ایران معرفی کرده؛ سدانی که حالا به نخستین خودرو برقی با پلاک ملی در ایران تبدیل شده است. اما چرا مدیران خودرو قدم در مسیر انرژی های سبز گذاشته است؟

■ کمک به نجات زمین؛ ترند جهانی

گرمایش زمین بحرانی جهانی است که امروزه تمام کشورها را درگیر خود کرده و مقابله با آن به خصوص در عرصه خودرو سازی، شکل جهانی به خود گرفته است. این گرمایش ناشی از اثر گلخانه ای است که در آن کربن و سایر آلاینده های خروجی از خودرو نقش اساسی دارند. از آنجا که خودرو های برقی نظیر آریزو ۵ EV تمام برقی محسوب می شوند و نیازی به سوخت های فسیلی ندارند، تولید آن ها برای نجات زمین قدم بزرگی به شمار می رود. در نتیجه معرفی آریزو ۵ برقی از سبوی مدیران خودرو را می توان قدمی در راستای ترند جهانی بر پایه نیاز آن دسته از مصرف کنندگانی دانست که محافظت از زمین را اولویت خود می دانند.

■ هزینه نگهداری کمتر، تکنولوژی و راحتی برای آینده

خودرو های برقی نه تنها نیاز به مصرف سوخت های فسیلی ندارند، بلکه به طور کلی هزینه نگهداری کمتری را هم به مالکان خود تحمیل می کنند. چرا که موتور خودرو های برقی به کمک یک باتری لیتیومی کار می کند و در آن دیگر خبری از فرآیند احتراق سوخت نیست. بنابراین در خودرو های برقی تعویض روغن، تعویض قطعات موتور، ساییدگی، پارگی و مواردی از این قبیل بی معنی است و از این رو نگهداری از خودرو های برقی مانند آریزو ۵ EV بسیار مقرون به صرفه تر از خودرو های

تثبیت نرخ ارز، دست دلالان را تا حدودی از بازار کوتاه کرد کاهش قیمت خودرو به دلیل نبود مشتری!



قیمت را تجربه کردند.

خودرو های داخلی در نخستین روز هفته افت بهای یک تا ۱۳ میلیون تومانی و افزایش قیمت یک تا ۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲) با ۱۳ میلیون تومان کاهش ۸۷۲ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانورا اتومات (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیونارد و ۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی دنا پلاس اتومات (۱۴۰۲) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۹۵ میلیون تومان و سورن پلاس دوگانه (۱۴۰۲) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۲۰ میلیون تومان بر چسب قیمت خوردند. همچنین در میان خودرو های چینی نیز شاهد افت بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی و افزایش قیمت ۲۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بر خسی مدل ها بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس (۱۴۰۲) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و کی امی T8 (۱۴۰۲) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. از طرفی تیگو ۷ معمولی (۱۴۰۲) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم (۱۴۰۲) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین در گروه خودرو های خارجی پریمیوم شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی برخی خودرو ها بودیم. جایی که ارزش هیوندای سانتافه با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، کولتوس با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و میتسوبیشی اولتندر با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید. همچنین در گروه خودرو های خارجی لوکس نیز شاهد کاهش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی در مورد برخی مدل ها بودیم. جایی که قیمت ولوو XC90 با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش به ۱۸ میلیارد تومان رسید.

برخی خودرو های داخلی به مرز ۲ میلیارد تومان نیز بودیم. روند رو به رشد نرخ دلار، از عمده دایلی است که فعالان بازار خودرو و جهش قیمت ها از ابتدای امسال را به آن نسبت می دهند. در یک سال اخیر، دلار روند افزایشی عجیبی را به خود گرفت که این امر موجب شد در بازار خودرو هم از این موضوع استفاده شود و در این بازار نیز بار شد قیمت ها رو به رو بودیم. در حال حاضر باید گفت تجربه دهه ۹۰ و همچنین یکی دو سال اخیر به خوبی نشان داده است که ثابت نرخ ارز به عنوان محرک اصلی تورم، رشد قیمت در سایر بازار های دارایی را متوقف می کند. در همین زمینه، بررسی های میدانی از بازار خودرو حاکی از رکود معاملات و افت ۱۵ تا ۲۰ درصدی قیمت انواع خودرو های داخلی، خارجی و مونتاژی در یک ماه گذشته است؛ به طوری که قیمت برخی خودرو ها به بهمن ماه پارسال بازگشته است. رکود سنگین، از رونق افتادن چشمگیر میزان خرید و فروش و قرارگیری معاملات در نقطه صفر، توصیف این روز های فعالان بازار خودرو از آن است؛ شرایطی که در آن هر روز شاهد افت بیش از پیش قیمت ها هستیم. همچنین باید گفت این شرایط سبب شده است خریداران به امید کاهش بیش از پیش قیمت ها، از خرید دست بکشند و فروشندگان که نیاز مبرم به پول دارند نیز با قیمت های پایین تری خودرو های خود را عرضه کنند.

خودرو های چینی همچنان پرچمدار بیشترین افت قیمت در بازار

خودرو های چینی در نخستین روز هفته همچنان بیشترین افت قیمت را در بازار آزاد تجربه کردند. اغلب خودرو های چینی با افت قیمت روزانه بیش از ۱۰ میلیون تومان در بازار آزاد، کار خود را ادامه می دهند. این در حالی است که روز شنبه و در میان خودرو های چینی، تنها دو مدل ثابت قیمت و سه مدل افزایش بها داشته و مابقی خودرو ها ریزش



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در نخستین روز هفته و به دلیل نبود مشتری و رکود، همچنان با افت قیمت در مورد برخی مدل ها همراه بود. خودرو های داخلی تا ۱۳ میلیون تومان، خودرو های چینی تا ۵۰ میلیون تومان و خودرو های خارجی تا ۲۰۰ میلیون تومان کاهش قیمت را تجربه کردند.

در شرایطی که افزایش نرخ ارز، بازار های موازی همچون بازار خودرو، طلا و مسکن را ملتهب می کند، هر سیاستی برای کنترل کردن این بازار ها، بدون کنترل نرخ ارز، چندان موثر نخواهد بود. به یقین بازار خودرو، پرتلاطم ترین و پرنوسان ترین بازار سال ۱۴۰۱ بود. ارزیابی ها در این راستا حکایت از آن دارد که از نیمه فروردین ماه سال قبل تا پایان سال ۱۴۰۱ رشد قیمت در بازار خودرویی وقفه ادامه داشته است. آمارها نشان می دهند بازار خودرو سال گذشته پیشتاز در تورم بوده و در بین سایر بازار ها از جمله طلا، مسکن، بورس و ارز، بیشترین رشد قیمت را تجربه کرده است. جهش های متوالی قیمت خودرو سبب شد تقریباً شاهد حذف خودرو هایی با ردیف قیمت کمتر از ۲۰۰ میلیون تومان در بازار آزاد باشیم و با این شرایط، قیمت خودرو های اقتصادی یا خودرو هایی که در گروه میان رده ها قرار داشتند، از مرز ۳۰۰ میلیون تومان نیز گذشت. از سوی دیگر خودرو هایی که در نخستین ماه سال گذشته در بازه قیمتی ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان قرار داشتند، در آخرین ماه سال ۱۴۰۱ از مرز ۶۰۰ میلیون تومان فراتر رفتند و دسترسی به آن ها برای برخی خریداران غیر ممکن شد.

علاوه بر چنین مواردی در این مدت شاهد رسیدن قیمت

تکنولوژی

Technology

استفاده بامو از هوش مصنوعی

بامو اعلام کرده است از هوش مصنوعی برای کمک به فرآیند طراحی محصولاتش استفاده خواهد کرد. البته تمام کار ها به هوش مصنوعی سپرده نشده و همواره مسئولی برای نظارت روی امور وجود خواهد داشت. اخیراً بامو در باره فلسفه طراحی خود بسیار سخن گفته است. باور یابی ها اظهار داشته اند برندهایی را که از زبان طراحی مخصوصی برای خودرو های برقی استفاده می کنند درک نکرده و در عین حال قول داده اند محصولات آتی بامو طراحی یک دست تر و تمیزتری خواهد داشت. نسل جدید سری ۵ و مدل برقی i5



احتمالاً مدرک خوبی برای اثبات این ادعاها هستند؛ اما ویژگی جدیدی که به فلسفه طراحی ژرمن ها اضافه شده هوش مصنوعی است. هوش مصنوعی که این اواخر بسیار خبر ساز شده فرآیندهای هوش انسانی را شبیه سازی می کند و با گذشت زمان بر یافته های خود افزوده و عملکرد بهتری دارد. آدریان فن هوی دنک، مدیر طراحی بامو و خاطر نشان ساخته هوش مصنوعی در چندین فرآیند طراحی محصولات این برند به کار رفته است. او در مصاحبه با تاپ گیر می گوید: «ما در حال استفاده از هوش مصنوعی در طراحی خودرو ها هستیم و یکی از مثال های آن طراحی رینگ هاست. شما می توانید چندین پارامتر همچون رینگ ۵ پرده را در نظر بگیرید و مواردی همچون وزن، ابعاد ۲۰ اینچی و... را به هوش مصنوعی ارائه کرده و سپس ایده هایی را دریافت کنید.» چنین ویژگی هم جالب و هم ترسناک به نظر می رسد. مدیر بامو می افزاید: «شما همچنان به عنوان یک انسان نیازمند هدایت کار ها خواهید بود. بر این اساس شما باید تصمیم بگیرید و همچنان فرآیند را پیش ببرید.

برقی

EV

تست سرعت و شتاب تسلا مدل ۳ بدون بدنه!

طی ماه های گذشته یک پروژه جالب روی تسلا مدل ۳ سیل زده اجرا شد. این خودرو که از نوع پر فور منس است به چهار چرخ کاملاً متفاوت بدل شده و نظرات زیادی را به خود جلب کرده است. یکی از یوتیوبر های مشهور به دنبال حذف حداکثری قطعات این خودرو برقی بوده و با این که حذف برخی قطعات سبب ایجاد پیام های خطا روی نمایشگر خودرو شده و کمربندهای ایمنی و اتوپایلت نیز کار نکردند، اما خودرو به لحاظ رانند با مشکلی مواجه نشده است. این یوتیوبر تمام چیز های اضافی را از روی تسلا مدل ۳ پر فور منس باز کرده و می خواهد



بداند شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت این خودرو در مقایسه با مدل دارای بدنه کامل تا چه اندازه متفاوت است. همه چیز از در ها، کاپوت و سپرها گرفته تا چراغ ها و ترمی های کابین حذف شده اند تا وزن خودرو به حداقل ممکن برسد. در واقع فلسفه این تیم، رسیدن به تفکرات برندهایی همچون لوتوس و کاتر هام بوده؛ خودرو سازانی که روی تولید خودرو های بسیار سبک با هندلینگ بسیار خوب و سواری هیجان انگیز تمرکز دارند؛ اما مدل ۳ پر فور منس برخلاف برندهای یاد شده که خیلی روی پیشرانندهای پر قدرت تمرکز ندارند، از قدرت زیادی سود می برد. اگر چه تسلا به قدرت دقیق خودرو خود اشاره نمی کند، اما این خودرو در حالت استاندارد می تواند ظرف مدت ۳.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت مدل ۳ پر فور منس نیز ۲۶۱ کیلومتر بر ساعت است. یوتیوبر مورد بحث قبل از آن که خودرو را به این شکل در آورد صفر ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۳.۵۶ ثانیه ای را ثبت کرده بود؛ اما پس از حذف قطعات اضافی این رقم به ۲.۴۶ ثانیه رسیده است.



مزین و سپس برای ایجاد حس لوکس، پایین‌تنه این اسب‌ورزشکار را با نقره‌ای برس‌خورده مخصوص رنگ‌آمیزی کرده است. رنگ سبز بالایی از کاپوت شروع می‌شود و در امتداد خط شانه، تمام سقف خودرو را تا بخش نیمچه اسپویلر عقب پوشش می‌دهد. این تیونر طرح دو رنگ را درون کابین هم وارد کرده تا با بدنه بیرونی هماهنگی و هارمونی بی‌نظیری ایجاد کند؛ با این تفاوت که رنگ سفید صدفی با نقره‌ای جایگزین شده است. پوشش درونی درها، داشبورد و قسمت‌های زیرین صندلی‌ها هم میزبان رنگ سبز شده‌اند که با یکپارچگی کامل با کنسول میانی خودنمایی می‌کنند.

فراری پورسانگونه نخستین محصول شاسی‌بلند و چهار در تاریخ فراری به‌شمار می‌رود که در ماه سپتامبر سال ۲۰۲۲ رونمایی شد. با شروع تحویل این خودرو به‌دست مشتری‌ان، شرکت‌های تیونینگ شروع به‌ایجاد تغییرات در محصول زیبای فراری کرده‌اند. مجموعه کارلکس دیزاین نیز یکی از همین شرکت‌ها محسوب می‌شود که یکجای زیبا و فوق‌لوکس برای اجزای داخلی و بدنه بیرونی پورسانگونه ارائه کرده است. چشمگیرترین ویژگی یکجی کارلکس دیزاین، طرح بدنه دو رنگ تازه این خودرو محسوب می‌شود که در نوع خود، نخستین به‌شمار می‌رود. کارلکس دیزاین بخش بالایی بدنه پورسانگونه را به رنگ سبز مسابقه‌ای



تصور کارلکس دیزاین
از تیونینگ فراری چهار در

مقایسه کیا کارنیوال با نیسان قشقایی کارکرده در محدوده یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

زائنی چهار چرخ محرک یا کرهای ۷ نفره؟



اگر کیا کارنیوال خریداری کنید می‌توانید به‌موتور ۶ سیلندر ۲٫۷ لیتری آن که ۲ سیلندر و ۰٫۷ لیتر حجم بیشتر نسبت به قشقایی دارد و ۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۴ نیوتون‌متر گشتاور بیشتر تولید می‌کند، ببالید؛ اما باید دست‌نگه دارید؛ چرا که اگر در یک مسیر مستقیم با قشقایی کورس بگذارید، به‌دلیل نیم تن اختلاف وزن، این قشقایی ریز‌جثه است که از شما پیشی خواهد گرفت

و AUX، مجموع ایربگ‌ها ۶ عدد، پشت‌سری فعال، ورود بدون کلید، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه‌بدریچه تهویه عقب، صندلی‌راننده ۶ حالت‌برقی با مموری، صندلی‌سرنشین جلو ۴ حالت‌دستی، صندلی‌عقب تاشو، صندلی‌ردیف سوم، روکش صندلی چرم، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، صندوق برقی با جک، ترمیم چوب، در کشویی برقی عقب، تنظیم برقی پدال، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرم‌کن، سانروف و... بوده که اگر توقع بالایی نداشته باشید، راضی‌تان می‌کند.

کارنیوال قوی‌تر، اما کندتر



شاید اگر کیا کارنیوال خریداری کنید به‌موتور ۶ سیلندر ۲٫۷ لیتری آن که ۲ سیلندر و ۰٫۷ لیتر حجم بیشتر نسبت به قشقایی دارد و ۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۴ نیوتون‌متر گشتاور بیشتر تولید می‌کند، ببالید؛ اما باید دست‌نگه دارید؛ چرا که اگر در یک مسیر مستقیم با قشقایی کورس بگذارید، به‌دلیل نیم تن اختلاف وزن، این قشقایی ریز‌جثه است که از شما پیشی خواهد گرفت. قشقایی به‌لطف وزن کمترش از نظر شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۲٫۶ ثانیه سریع‌تر از کارنیوال ۲ تنی است؛ هرچند همین قشقایی هم خودرو اصلا سریعی به حساب نمی‌آید. از نظر مصرف سوخت هم در کمال تعجب اختلاف زیادی بین دو خودرو وجود ندارد و قشقایی با ۱۳٫۲ لیتر اختلاف، بنزین کمتری می‌سوزاند؛ اما با این حال یک خودرو ۴ سیلندر پرمصرف محسوب می‌شود. اصلی‌ترین بزرگ‌برنده حریف زائینی در این مقایسه، سیستم چهار چرخ محرک آن است که نسبت به سیستم دیفرانسیل جلو کباب‌برتری دارد. در شرایط کلی می‌توان گفت انتخاب از میان این دو خودرو به کاربری شما بستگی دارد. اگر اهل سفر به‌دل طبیعت هستید و خانواده‌تان کم جمعیت است، نیسان قشقایی انتخاب بهتری است؛ اما اگر اهل سفرهای برون‌شهری جاده‌ای هستید و خانواده پرجمعیتی دارید کیا کارنیوال خودرو مناسب شما خواهد بود.

نام و مدل	Nissan Qashqai 2009	Kia Carnival 2009
نوع پیش‌ران	۴ سیلندر ۲ لیتری اتمسفریک	۶ سیلندر ۲٫۷ لیتری اتمسفریک
حداکثر قدرت	۱۳۹ اسب‌بخار	۱۸۹ اسب‌بخار
حداکثر گشتاور	۱۹۶ نیوتون‌متر	۲۵۰ نیوتون‌متر
نوع گیربکس	سی‌وی‌تی	۴ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۱۱٫۳ ثانیه	۱۳٫۹ ثانیه
حداکثر سرعت	۱۹۶ کیلومتر بر ساعت	۲۵۰ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۹٫۶ در هر صد کیلومتر	۱۰٫۹ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۱٫۴۱۰٫۰۰۰ تا ۱٫۶۵۰٫۰۰۰	۱٫۴۹۰٫۰۰۰ تا ۱٫۲۰۰٫۰۰۰

قشقایی نسبتاً زیبا، کارنیوال زشت!

همین ابتدای بحث طراحی، باید روراست باشیم. کیا کارنیوال بر خلاف نسل‌های جدیدتر خود، در نسل موردنظر، طراحی بسیار زشتی دارد. با وجود این که طراحی نمای عقب آن کاملاً ساده و معقول است، اما در نمای جلو همچون موش در آستانه ترکیدن است! موشی که باید جثه کوچکی داشته باشد؛ اما گویی ۱۸ گالن آب به‌دانش تزریق کرده‌اند تا حسایی باد کند. درون کابین این خودرو هم خبری از طراحی جالب و زیبا نیست و همه چیز در اوج سادگی، قدیمی شده است. البته کابین این خودرو یک مزیت بسیار مهم هم دارد و آن ردیف سوم صندلی است. کابین بزرگ کارنیوال برای ۷ سرنشین فضا دارد که این ویژگی، آن را تبدیل به یک خودرو ایده‌آل برای مسافرت‌های طولانی می‌کند. در مقابل، نیسان قشقایی شاید خودرو خیلی جذاب و زیبایی محسوب نشود، اما حداقل از یک طراحی معقول بهره می‌برد که پس از گذشت این همه سال، هنوز قابل قبول است و شاید بتوان آن را خودرویی نسبتاً زیبا دانست. درون کابین نیسان قشقایی هم همه چیز ساده طراحی شده که اکنون دیگر باید آن را قدیمی دانست. البته قدیمی بودن به معنی زشت بودن آن نیست.

دو خودرو با حداقل امکانات



قبل از این که اقدام به خرید یکی از این دو مدل خودرو آسیایی کنید، باید یادآور شویم که هر دوی آن‌ها ۱۴ سال پیش تولید شده و شاید در زمان خود یک خودرو خوش‌آپشن محسوب می‌شدند؛ اما اکنون در دنیای امروزی، خودرویی با حداقل امکانات مطلوب شناخته می‌شوند. به عنوان مثال باید گفت نیسان قشقایی در مدل پایه خود به امکاناتی از قبیل کروز کنترل، کنترل پایداری، سنسور عقب، سنسور باران، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، اتولایت، تنظیم ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ مه‌شکن جلو، چراغ ششور، چراغ جلو زنون، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، دکمه‌های کنترلی و حساس به سرعت، سیستم صوتی مجهز به ۶ اسپیکر و هندزفری، مانیتور، بلوتوث، قابلیت پشتیبانی از CD، مجموع ایربگ‌ها ۶ عدد، پشت‌سری فعال، ورود بدون کلید، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه، صندلی‌راننده ۶ حالت‌دستی با قابلیت تنظیم دستی گودی کمر، صندلی‌سرنشین جلو ۴ حالت‌دستی، صندلی‌عقب تاشو دو تکه، گرم‌کن صندلی جلو، روکش صندلی چرم، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، سوئیچ هوشمند، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرم‌کن، شیشه بالا بر آنتی‌تِرپ راننده و... مجهز بوده و کیا کارنیوال هم اختلاف چندانی زیادی با آن ندارد. رفیق کرایه‌ما در این نوشتار مجهز به آپشن‌هایی همچون کروز کنترل، کنترل کشش و پایداری، کلید زنجیر چرخ، سنسور عقب، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل، ترمز پارک پایی، چراغ جلو هالوژن، فرمان مجهز به نیروی کمکی هیدرولیکی و دکمه‌های کنترلی، سیستم صوتی مجهز به ۸ اسپیکر و چنجر ۶ تایی، قابلیت پشتیبانی از USB، CD.

انتخاب شما یک کیا سائز

بزرگ با فضای داخل کابین درنشدت است یا یک نیسان جمع‌وجور که گاهی بتوان با آن یک سفر طبیعت‌گردی با آفرود خیلی سبک را تجربه کرد؟ این دو گزینه برای تان به یک اندازه آب می‌خورد. دو خودرو آسیایی هم‌سزن و سال و هم‌قیمت که یک دنیا با هم تفاوت دارند. گزینه نخست، کیا کارنیوال مدل ۲۰۰۹ در کلاس مینی‌ون‌های سائز متوسط و گزینه دیگر نیسان قشقایی مدل ۲۰۰۹ در کلاس کراس‌اوورهای سائز کامپکت، از جمله خودروهایی هستند که این روزها می‌توان در محدوده یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تا یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان خریداری کرد. از دیگر وجه اشتراک‌های میان این دو خودرو، عرضه محدود آن‌ها در بازار کشور مان بوده و به نوعی می‌توان امروزه آن‌ها را خودروهای کارکرده نسبتاً کمیاب دانست. اما در نهایت باید به این سوال پاسخ دهیم که خرید کدام یک از این دو خودرو ۱۴ ساله نسبتاً کمیاب ارزش بیشتری دارد؟ سوالی که در این مطلب، ضمن معرفی هر دو خودرو، قصد داریم به آن پاسخ دهیم.



آشنایی با کارنیوال و قشقایی

نیسان، مدل قشقایی را برای نخستین بار در سال ۲۰۰۶ معرفی و تولید کرد. قشقایی یک کراس‌اوور سائز کامپکت بود که نسل اول آن تا سال ۲۰۱۳ عرضه شد. جالب است بدانید نام ایران در کنار چین، روسیه، انگلیس و ژاپن به عنوان مونتاژکننده‌های این خودرو در جهان ثبت شده است. در همان سال ۲۰۱۳ نیسان نسل دوم قشقایی را روانه خط تولید کرد؛ اما این بار دیگر خبری از نام ایران در فهرست کشورهای تولیدکننده نیسان قشقایی نبود. سال ۲۰۲۱ هم زمان با برکناری نسل دوم از خط تولید، نوبت به عرضه نسل سوم از قشقایی رسید. خودرویی که تولید آن تا به امروز ادامه داشته و جالب این که در این نسل حتی خود ژاپن هم آن را مونتاژ نمی‌کند و تنها خط تولید دو کشور چین و انگلیس، کل قشقایی‌های نسل سوم جهان را تولید می‌کنند. با وجود این که کراس‌اوور مورد نظر نیسان با نام‌هایی همچون دوالیس و روگ اسپرت هم در برخی بازارها به فروش رسیده و می‌رسد، اما اصلی‌ترین نام آن قشقایی است. نامی که نیسان به افتخار ایران قشقایی که در کوهستان‌های مرکزی و جنوب غربی ایران زندگی می‌کنند، برای این محصول خود برگزیده است. اما قسمت عجیب ماجرا این است که این نیسان با نام ایرانی در بازار خودرویی خود ایران حضور نداشته و فقط نسل نخست آن به صورت محدود عرضه شده است. اما اجرای تولید کارنیوال توسط کیا به سال قبل از تولد نخستین قشقایی یعنی سال ۱۹۹۸ بازمی‌گردد. کیا برای نخستین بار در آن سال اقدام به تولید کارنیوال در کلاس مینی‌ون‌های سائز متوسط کرد. کارنیوال که در برهه زمانی طولانی مدتی با نام سدونا و مدت کوتاهی با نام QV نیز معروف بود، تا به امروز بی‌وقفه تولید شده و یکی از مدل‌های نسبتاً قدیمی کیا به حساب می‌آید. نسل نخست این مینی‌ون در سال ۲۰۰۵ جای خود را به نسل دوم داد و از سال ۲۰۱۳ نیز شاهد عرضه نسل سوم آن در بازار جهانی بودیم. کیا در سال ۲۰۲۰ پرده از چهره جدیدترین نسل کارنیوال برداشت تا این خودرو وارد نسل چهارم خود شود. نسلی که تولید آن تا به امروز ادامه داشته و می‌توان گفت کم‌به‌میان‌های عمر خود رسیده است. تاکنون تنها نسل دوم از این مینی‌ون کرایه‌دار بازار ایران به فروش رسیده که به دلیل عدم تمایل ایرانی‌ها به خودروهای مینی‌ون، حضور آن چندان موفقیت‌آمیز نبود.

اگر اهل سفر به دل طبیعت هستید و خانواده‌تان کم جمعیت است، نیسان قشقایی انتخاب بهتری است؛ اما اگر اهل سفرهای برون‌شهری جاده‌ای هستید و خانواده پرجمعیتی دارید کیا کارنیوال خودرو مناسب شما خواهد بود

برای F-150 شلبی سنتنیال، ۸۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. میزان گشتاور این خودرو هنوز اعلام نشده است، اما می‌توان انتظار داشت ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. مدل اصلی بر اساس F-150 ۴٫۴ لیتر به موتور ۵ لیتر تنفس طبیعی با قدرت ۴۰۰ اسب‌بخار است. تنها ۱۰۰ دستگاه F-150 شلبی سنتنیال ساخته خواهد شد. آستانه قیمت این خودرو با موتور ۴۰۰ اسب‌بخار، ۱۲۹ هزار دلار است. مدل سوپر شارژ ۸۰۰ اسب‌بخار، به قیمت ۱۲۸ هزار دلار فروخته خواهد شد. این خودروها، سه‌سال یا ۵۷ هزار کیلومتر گارانتی دارند.

جدیدترین محصول شلبی امریکن، نسخه از تقابافته وانت فورد F-150 است. این خودرو به یادبود کارول شلبی، سنتنیال (صدسالگی) نام دارد. این نسخه به مناسبت صدمین سالگرد تولد موسس این شرکت تولید شده است. کارول شلبی در اولین روزهای سال ۱۹۲۳ متولد شد. فورد F-150 شلبی سنتنیال (Centennial) بر اساس F-150 ۴٫۴ لیتر تولید می‌شود و نسخه‌ای از ریتور نیست. صرافسیستم تعلیق و فنرهای برند فوکس در محصول جدید شلبی، مشابه ریتور خواهند بود. این تجهیزات، قابلیت‌های تنظیم متنوع برای رانندگی راحت یا طبیعت‌گردی دارند. موتور ۵ لیتری V8 سوپر شارژ

تولید ۱۰۰ اپیکاپ فورد
۱۸۰۰ اسبی به مناسبت
صدسالگی شلبی



روند کاهشی بازار خودرو به راسته باری‌های سنگین رسید

افت قیمت کامیون‌ها تا ۵۰۰ میلیون تومان

کاهش قیمت نیم‌میلیارد تومانی به‌نسبت افزایش‌های چندمیلیارد تومانی در سال‌های اخیر چندان چشمگیر نیست



مذاکره برای ازسرگیری صادرات خودروهای تجاری به ترکمنستان



«معاون صادرات و امور بین‌الملل گروه صنعتی ایران خودرو از آغاز مذاکرات برای صادرات دوباره خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین و خدمات فنی و مهندسی به کشور ترکمنستان خبر داد. امیرعباس فرنودی با بیان این‌که در حاشیه سفر رییس شورای مصلحت خلق ترکمنستان به کشورمان، مذاکرات اولیه علیمردان عطیمی؛ مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با محمدخان چاکیف؛ مدیر آژانس حمل‌ونقل و ارتباطات وابسته به کابینه‌وزرای ترکمنستان برای صادرات به این کشور در محل نهاد ریاست جمهوری صورت گرفته است، اظهار کرد: «در دور تازه همکاری‌ها، صادرات خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین، حمل‌ونقل عمومی شامل اتوبوس و... همچنین صادرات خدمات فنی و مهندسی به کشور ترکمنستان در دستور کار قرار گرفته است.» وی با تأکید بر توسعه شبکه خدمات پس از فروش محصولات ایران خودرو در ترکمنستان، افزود: «پیش از این، محصولات مختلف گروه صنعتی ایران خودرو به این کشور صادر شده است و این آمادگی در شبکه خدمات پس از فروش وجود دارد که قطعات یدکی و خدمات پس از فروش مناسبی را به مشتریان این محصولات ارائه کند.» فرنودی با اشاره به رویکرد سودآوری در فعالیت‌های صادراتی گروه صنعتی ایران خودرو خاطر نشان کرد: «با توجه به استقبال بالای مردم کشورهای عضو CIS شامل بازارهای روسیه، ارمنستان، بلاروس، ترکمنستان و آذربایجان، برنامه‌های صادراتی مناسبی در نظر گرفته ایم و در صدد توسعه سهم بازار محصولات گروه صنعتی ایران خودرو در این بازار هستیم.»

وی با بیان این‌که برنامه صادرات محصولات و خدمات جدید گروه صنعتی ایران خودرو در دستور کار قرار دارد، تصریح کرد: «با توجه به اینکه تولیدات ایران خودرو دارای استانداردهای کشورهای هدف هستند، پیش‌بینی می‌شود استقبال بالایی از آن‌ها به عمل خواهد آمد.» محمدخان چاکیف نیز ضمن اعلام رضایت از کیفیت ارائه خدمات پس از فروش اتوبوس‌های صادراتی گروه صنعتی اظهار کرد: «برای حمل‌ونقل عمومی در کشور ترکمنستان پس از بررسی‌های فنی و گذراندن دوره آزمایشی موفقیت‌آمیز اتوبوس برقی ساخت ایران خودرو، امکان سفارش آن بوده آن فراهم خواهد شد و استفاده از تاکسی‌های برقی نیز در این شهر در حال مطالعه است که از ظرفیت‌های گروه صنعتی ایران خودرو استفاده خواهد شد.»

کاهش نیم‌میلیارد تومانی قیمت برخی کشنده‌ها

صحبتهای این فعال بازار خودروهای تجاری در حالی مطرح می‌شود که بر اساس اخبار منتشر شده از بازار این خودروها، قیمت باری‌های سنگین و نیمه‌سنگین به تازگی با کاهش همراه بوده است. گفته می‌شود که برخی از مدل‌های موجود در بازار تا نیم‌میلیارد تومان هم ارزان شده‌اند. با این حال، به نظر می‌رسد هنوز هم تقاضا برای این خودروها افزایش نیافته است. به گفته خاموشیان؛ «بررسی خودروهای تجاری در بازار نشان از افت قیمت برخی از خودروهای باری در کشور دارد، اما هنوز هم امید چندانی به خیز تقاضا در این بازار نیست، چرا که کاهش قیمت نیم‌میلیارد تومانی به نسبت افزایش‌های چندمیلیارد تومانی در سال‌های اخیر چندان چشمگیر نیست.» وی ادامه داد: «افزایش قیمتی که در یک دهه اخیر افتاده، بسیاری از متقاضیان این خودروها را از خرید مدل‌های موجود در بازار منصرف کرده است و حالا ۵۰۰ میلیون تومان کاهش قیمت، موضوعی نیست که این افراد را به بازار خودروهای تجاری جذب کند.»

حل مشکلات صنعت تجاری و حمل‌ونقل

خاموشیان در ادامه بیان کرد: «برای آن که بتوانیم تقاضا را به سمت این بازار هدایت کنیم، باید دولت دست به کار شده و در حمایت از تولید کنندگان و متقاضیان، طرح‌ها و تسهیلات مناسبی را در نظر بگیرد.» وی افزود: «زمانی که بازار کار این خودروها به شدت کاهش یافته، فعالان صنعت حمل‌ونقل ترجیح می‌دهند با همان خودروهای مدل قدیمی فعالیت خود را ادامه دهند، حتی اگر هزینه‌های نگهداری آن‌ها بالا باشد.» وی گفت: «از سویی دیگر با قیمت‌های فعلی این خودروها، نمی‌توان امید داشت که نیروی جدیدی به این بازار وارد شده و علاقه‌ای به آغاز کار در این صنف داشته باشد، چرا که با وضعیت فعلی درآمد در این بخش، این افراد حتی امیدی به تأمین هزینه‌های نگهداری خودروها ندارند. این در حالی است که باید بخشی از درآمد خود را صرف هزینه‌های زندگی خود کنند.» خاموشیان همچنین اظهار داشت: «چنانچه دولت فکری به حال این صنعت نکند، در آینده نه‌چندان دور تأثیر این وضعیت بر صنعت حمل‌ونقل هم دیده می‌شود و با شش‌ایطی روبه‌رو خواهیم بود که صنعت حمل‌ونقل کشور را از بین خواهد برد.»

افزایش ۱۱برابری هزینه‌های رانندگان

پیش از این نیز رئیس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار وضعیت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را پرچالش عنوان کرده و گفته بود: «کامیونداران سال جدید را با مشکلات بیشتری نسبت به سال گذشته آغاز کردند و سازمان راهداری نیز پس از گذشت دو ماه از سال با افزایش ۳۰ درصدی، نرخ جابه‌جایی کالا به ازای هر تن کیلومتر را ۵۵۰۰ ریال اعلام کرده است.» وی ادامه داد: «نرخ شاخص کرایه حمل به ازای حمل هر تن کیلومتر در سال ۹۷، ۱۰۳۳ ریال تعیین شد که قیمت هر جفت لاستیک در همان سال ۳ میلیون تومان بود و نرخ جابه‌جایی کالا در سال گذشته ۴۲۳۳ ریال تعیین شده و هم‌اکنون قیمت هر جفت لاستیک ۲۳ میلیون تومان است. به عبارتی درآمد کامیون‌داران از سال ۹۷ تاکنون ۲ برابر و هزینه‌های آنها ۱۱ برابر شده است.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «قطعا کامیون‌داران با هزینه‌های دلاری و درآمد ریالی در آینده‌ای نزدیک به سرنوشت مالکان اتوبوس دچار شده و از چرخه فعالیت‌های اقتصادی خارج خواهند شد.»

بازار خودروهای

تجاری سنگین
به‌ویژه کشنده‌ها
و کامیون‌ها در
سال‌های اخیر،

فرانک آقاصافی
faghhasafi@autoworld.ir

بحران و التهاب بسیاری را تجربه کرده است. بارها با جهش چندین باره نرخ ارز و تأخیر واردات مدل‌های کار کرده بر بازار، شاهد افزایش قیمت این خودروها بوده‌ایم و با آن‌که بازار کار این خودروها در دهه اخیر بسیار کوچک شده و حجم واردات و صادرات کشور کاهش یافته، اما قیمت این خودروها با افزایش سرسام‌آوری همراه بوده که موجب افت تقاضا در این بازار شده است. در یک ماه گذشته اما خبرها حاکی از آن است که برخی از خودروهای تجاری در بازار داخلی به موازات روند کاهشی در بازار خودروهای سواری، با افت قیمت همراه بوده‌اند و برای برخی از مدل‌ها افت قیمت تا نیم‌میلیون تومان هم عنوان شده است. البته در مقایسه با افزایش میلیار دی قیمت این خودروها، افت قیمت تا ۵۰۰ میلیون تومان هم تأثیر چندانی بر بازار نخواهد داشت و در صورت ادامه این روند، احتمال خروج فعالان از این بازار وجود دارد.

افت تقاضای بازار تجاری‌ها در پی مشکلات اقتصادی کشور

بازار خودروهای تجاری تالطم بسیاری را در سال‌های گذشته به همراه داشته است؛ گاهی افزایش و گاهی کاهش قیمت و گاهی افت و گاهی هم خیز تقاضا. در این خصوص، یکی از فعالان خودروهای تجاری کشور در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» اظهار کرد: «بازار کشنده و کامیون کشور در سال‌های اخیر چندان وضعیت مطلوبی نداشته که می‌توان آن را در نتیجه مشکلات اقتصادی کشور و افزایش نرخ ارز دانست.» میلاد خاموشیان در ادامه بیان کرد: «البته مشکلات بازار باری‌های سنگین به همین دو فاکتور محدود نمی‌شود و کوچک شدن بازار کار این خودروها در سال‌های اخیر را می‌توان عامل دیگری برای بحران در این بازار دانست.» وی همچنین گفت: «به علت نبود کار برای مالکان خودروهای تجاری، انگیزه این افراد برای خرید مدل‌های جدید یا ورود به این بازار کاهش می‌یابد که در نتیجه افت تقاضا را برای این خودروها به وجود می‌آورد.»

قیمت هر جفت لاستیک کامیون در سال ۹۷ حدود ۳ میلیون تومان بود که هم‌اکنون به ۳۳ میلیون تومان رسیده است. این افزایش ۱۱ برابری که در بقیه هزینه‌های نگهداری کامیون هم دیده می‌شود، در حالی است که درآمد کامیونداران از سال ۹۷ تاکنون حداکثر ۳ برابر شده است



چینی شامل دانگ‌فنگ، بایک، زوتی، هاوال، جیلی و چند برند کاملاً جدید و گمنام هنوز مشخص نشده و مدل‌های آن اعلام نشده است.

غیر از چانگان که محصولات وارداتی آن به ایران مشخص شده و شامل سه مدل خودرو کراس‌اوور (CS35، پلاس، CS55، پلاس و UNI-T) خواهد بود، محصولات سایر برندهای وارداتی



چینی‌های وارداتی

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تنها مدل وارداتی که پای آن به بازار خودرو کشورمان رسید

فعلاً خبری از دیگر مدل‌های وارداتی نیست.

هر چند مدل‌های چینی وارداتی دیگری نیز در راه کشورمان هستند، اما واردات خودروهای غیرچینی در تعداد تجاری بسیار بعید به نظر می‌رسد و به احتمال زیاد واردات آن‌ها بسیار محدود خواهد بود.

واردات محدود به مدل‌های با قیمت کمتر از ۲۰ هزار یورو خواهد بود. از همان زمان تا به امروز مسئولین درباره واردات انواع خودرو وعده‌هایی داده‌اند؛ اما این روزها تنها پای یک مدل خودرو وارداتی به بازار کشورمان باز شده که آن هم چانگان سی‌اس ۳۵ پلاس است. این روزها این مدل در سامانه یکپارچه فروش خودرو ارائه شده و

از زمستان سال ۱۴۰۰ و تصویب قانون ساماندهی بازار خودرو که بازگشایی واردات خودرو نیز جزئی از آن بود تا همین چندماه پیش بحث درباره واردات انواع و اقسام خودروهای کره‌ای، ژاپنی، آلمانی و چینی به کشور داغ بود. از شهریورماه سال گذشته هم با تصویب آیین‌نامه واردات خودرو مشخص شد

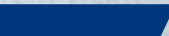
جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۲)	۹۵۵	یک‌میلیارد و ۲۶۰	۳۵	▼
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۵۴۵	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲۵	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۷۵۰	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی K7 (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیون و ۱۴۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۶۵۰	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۳۰	▼
تیگو ۷ معمولی (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۴۳۷	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۶۶۸	۲ میلیون و ۱۰۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	۲ میلیون و ۲۶۹	۲ میلیون و ۶۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس (۱۴۰۲)	۲ میلیون و ۶۳۰	۳ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▼
ریسپکت پرایم (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۸۳	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۳۳۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۶۱۱	۲ میلیون و ۳۴۰	۰	
فیدلیتی پرایم ۵ نفره (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۱۶۴	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۱۹۰	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۲۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۸۴۱	یک‌میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۲)	۸۶۳	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۵	▼
هایما BS (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۲ میلیون و ۱۲۰	۲۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۲)	یک‌میلیارد و ۵۵۶	۲ میلیون و ۱۴۰	۱۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای اکسلنت	۰	۲ میلیون و ۲۰۰	۰	
هیوندای الاترا	۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان	۰	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۰	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	
هیوندای سانتافه	۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▼
هیوندای آژرا	۰	۶ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا سورنتو G7	۰	۶ میلیون و ۹۰۰	۰	
کیا اسپورتیج GT	۰	۵ میلیون و ۹۰۰	۰	
کیا اپتیما هیبرید	۰	۵ میلیون و ۹۰۰	۰	
کیا سراتو ۲۰۰۰	۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرا انسیل فول	۰	۷ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا CH-R هیبرید	۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
تویوتا CH-R فول	۰	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
رنو کوئوس	۰	۵ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
رنو تلسمان	۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوئلندر	۰	۵ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوئلندر هیبرید PHEV	۰	۵ میلیون و ۴۰۰	۰	
نیسان ایکس تریل	۰	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
نیسان جوک اسپرت	۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
بامو 730Li فول	۰	۲۴ میلیارد	۰	
بامو 530i	۱۴ میلیارد	۱۴ میلیون و ۲۰۰	۰	
بامو X42.8	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۱ میلیون و ۸۰۰	۲۰۰	▼
مرسدس بنز E200 (چهار کلید)	۰	۱۵ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▼
پورشه ماکان	۰	۱۷ میلیون و ۵۰۰	۰	
لکسوس RX200 fsport توربو فول	۰	۱۷ میلیون و ۲۰۰	۰	
لکسوس NX200 fsport فول	۰	۱۱ میلیون و ۵۰۰	۰	
لکسوس NX300 هیبرید	۰	۱۰ میلیون و ۵۰۰	۰	
ولوو XC90	۰	۱۸ میلیارد	۲۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۲)	۲۱۸	۲۸۳	۲	▲
تیبا صندوقدار	۰	۳۴۶	۴	▼
تیبا ۲	۰	۳۵۳	۰	
ساینا	۰	۳۴۱	۰	
ساینا S (۱۴۰۲)	۲۴۱	۳۶۱	۲	▼
ساینا دوگانه (۱۴۰۲)	۲۸۰	۳۸۳	۲	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۴۴۵	۴	▼
کوییک (۱۴۰۲)	۲۰۱	۳۴۸	۲	▼
کوییک S (۱۴۰۲)	۲۶۸	۳۶۲	۲	▼
کوییک R (سفید-قرمز) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۵۵	۰	
کوییک R (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۶۳	۰	
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۲۷	۴۲۰	۶	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۴۳۵	۳	▼
شاهین (۱۴۰۲)	۴۲۵	۵۹۶	۴	▼
نیسان آپشنال (۱۴۰۲)	۴۲۹	۵۵۰	۴	▼
نیسان دوگانه آپشنال (۱۴۰۲)	۴۸۵	۵۶۶	۳	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۲)	۵۲۵	۶۶۵	۰	
کارون (۱۴۰۲)	۶۲۵	۷۸۷	۳	▼
پارس سال (۱۴۰۲)	۲۵۸	۵۳۷	۵	▼
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۴۸۸	۵۵۱	۳	▼
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۲۴	۵۹۹	۲	▲
پژو پارس TU5 (۱۴۰۲)	۲۷۲	۶۵۱	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۲۱۵	۵۳۰	۰	
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۵۹۳	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۱۴۰۲)	۳۱۰	۶۳۶	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول (۱۴۰۲)	۳۱۸	۶۸۸	۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲)	۴۲۰	۸۷۲	۱۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۳	۷۱۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۲)	۰	یک‌میلیارد و ۵۰۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC (۱۴۰۲)	۴۱۸	۷۸۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ صندوقدار	۰	۸۹۰	۷	▼
سورن پلاس بدون رینگ	۰	۵۴۲	۲	▼
سورن پلاس بارینگ (۱۴۰۲)	۰	۵۷۸	۲	▼
سورن پلاس فول (۱۴۰۲)	۳۳۱	۶۰۰	۵	▲
سورن پلاس دوگانه (۱۴۰۲)	۳۷۲	۶۲۰	۴	▲
رانا پلاس (۱۴۰۲)	۳۲۱	۵۰۰	۲	▼
رانا پلاس پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۳	۵۷۷	۶	▼
دنا پلاس بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۳۳	۶۷۹	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۱۴۰۲)	۴۶۱	۷۸۲	۲	▲
دنا پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۵۴۴	۸۹۵	۵	▲
تارا دنده‌ای (۱۴۰۲)	۳۹۳	۶۹۰	۷	▼
تارا اتومات (۱۴۰۲)	۴۹۱	۸۴۸	۵	▼
رنو تندر E2	۰	۹۰۰	۰	
وانت آریسان (۱۴۰۲)	۲۸۵	۳۸۴	۲	▼
کارا تک کابین (۱۴۰۲)	۴۸۱	۵۳۶	۱۰	▼
کارا دو کابین (۱۴۰۲)	۵۰۲	۵۶۰	۸	▼



Recommendation
 BMW 83222289720
 VW G 060 162
 Chrysler 68157995AA
 FIAT 9.55550-AV 5
 Jaguar 02JDE26444
 Land Rover LR023288
 ZF 5671 090 312

■ عملکرد عالی در شرایط پر فشار و دماهای پایین
 ■ ثبات ضریب اصطکاک و تطبیق عالی برای تعویض دنده های اسپرت
 ■ مقاومت در برابر اکسیداسیون و پایداری حرارتی مناسب

ATF 8-SPEED
 محصول FOSSE ATF 8-speed یک روغن گیربکس اتوماتیک می باشد. این روانکار ویژه گیربکس های 6HP/8HP/9HP، طراحی و با استفاده از روغن پایه (Group IV)، PAO، تولید شده است.



Type: ATF
Name: 8-SPEED
Base Oil: Synthetic(PAO)
www.petrosharlab.com

سیستم جدید سهمیه وارد فاز آزمایشی شد

احتمال جایگزینی کارت‌های بانکی با کارت سوخت

این رقم به ۴۰ میلیون رسیده است.» سالاری با بیان آنکه این تعداد خودرو و سالانه نزدیک به یک میلیارد لیتر مصرف سوخت را دارد؛ یعنی باید روزانه سه و نیم میلیون لیتر آفرویش تولید بنزین داشته باشیم که معادل یک پالايشگاه مانند تبریز است، اظهار کرد: «مدیریت کارت‌های سوخت هم با این هدف انجام می‌شود که متوجه شویم هر بار ترنشن مربوط به کدام پالايش خودرو است و هر روز از هر خودرو این کار کارت سوخت کف‌دارند، شناسایی کنیم.» وی با تأکید بر اینکه در این طرح اگر فردی کارت سوخت خود را جا گذاشت، می‌تواند به سامانه کارت‌های جامانده در جایگاه‌های سوخت مراجعه کند، در گفت‌وگوئی تلویزیونی گفت: «بسیستم پشتیبانی را هم تقویت کردیم تا تخاریب کارت‌خوان‌های سامانه هوشمند سوخت کارهای این اتفاق رخ نداد و حتی برای اولین بار در کشور، می‌سازیم کارت‌خوان‌ها با یک شرکت قرارداد بین‌المللی انجام دادیم.» مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی با بیان این که اطلاعات مربوط به خودروها را برای جایگزینی کارت‌های بانکی با کارت‌های سوخت در اختیار نداریم، گفت: «اطلاعات خودرو در اختیار مجموعه جلیلیس راهور است که باید آن را در اختیار ما قرار دهند تا بتوانیم تلفیق را انجام دهیم؛ دقیقاً مانند اتفاقی که در بحث سامانه پمپنت (پایه هوشمند ترانزاکشن) رخ داده با جلیلیس راهور، صوری، با این سامانه، سهمیه سوخت را تخصیص دهیم.»



«مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی گفت: «در حال اجرای فرایند آزمایشی هستتیم که بتوانیم از کارت بانکی هم به‌جای کارت سوخت استفاده کنیم. این کار نیاز به دریافت اطلاعات مربوط به خودرو و احاط به سامانه هوشمند سوخت دارد که کارهای نرم‌افزاری آن انجام شده است.»

جلیل سالاری درباره جایگزین شدن کارت‌های بانکی به‌جای کارت سوخت با هدف جلوگیری از واردات تراشه کارت سوخت بدون تغییر همیت‌سنز برای افزود: «در حوزه تأمین تراشه موردنیاز برای تولید کارت‌های سوخت مشکلی نداریم، اما هنگام شروع به کار دولت سیزدهم، فقط ۹۰۰۲۵ کارت در مجموعه پالایش و پخش وجود داشت؛ در حالی که سالانه حدود یک‌میلیون خودرو به‌چرخه حمل‌ونقل اضافه می‌شود و برخی افراد هم نیاز به امتیاز دارند، این تفاسیل باید همیشه ضایع می‌گردد و تا سه میلیون کارت‌های کار سوخت نداریم.» مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی با بیان اینکه سال قبل بیش از سه میلیون قطعه کارت سوخت را تولید و تحویل شرکت پست دادیم، اما اکنون حجم زیادی از کارت‌ها در دفاتر پستی باقی مانده است، بیان کرد: «سامانه‌ی کارت‌های سوخت باید مدیریت مصرف بنزین انجام می‌شود، ما نمی‌شود، اما این است که باید سن‌کرا خودروهای که وارد چرخه می‌شوند، تعدادی از خودروهای فرسوده را خارج کنیم؛ در سال ۱۴۰۲ حدود ۱ میلیون خودرو در چرخه داشتیم، اما اکنون

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی		محصول		شرکت تویوتا	
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			یاریس			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			پرادو			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			کرولا			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			کمری			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			لندکروزز			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			رافور			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN			CH-R			
پارس سوپر پیشرو(5W30)	(5W30SN)سوپر روئینا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN			هایلوکسی			

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی	محصول	نشرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	ES350-2013		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	IS300		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	RX350		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	IS250		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W20SN	NX200		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W20SN	NX300h		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	CT200h		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	ES250		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئنا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	LX570		

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی		محصول		تترکت فولکس واگن	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN	پاسات			
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN	تیگوان			
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوانتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN	گلف			



L به‌همراه جلونینجره ماتریسی دوکی‌شکل نسل جدید لکسوس و خطوط تیز روی کاپوت، چهره کاملاً تنها جمی و متفاوتی از این محصول لکسوس را به‌نمایش می‌گذارد. پروفیل LBX از تقاطع‌ها و خطوط شکسته‌ای شکل گرفته که تناسب عالی تایر و رینگ‌هایی با سایز ۲۰، ۱۹ و ۲۱ اینچی، کاراکتر اسپرت و نافذی به‌این خودرو بخشیده‌اند. در نمای عقب شاهد یک طراحی زیبا هستیم. چراغ‌های پیوسته به‌بهترین شکل ممکن در میان حجم پزدازی و ویژه قرار گرفته‌اند تا نمای زیبایی از محصول جدید لکسوس را به‌نمایش بگذارند.

لکسوس به‌عنوان برند لوکس زیر مجموعه کمپانی تویوتا، جزو یکی از موفق‌ترین خودروسازان جهان است. از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ بالاترین سطح کیفی از سوی موسسه جی‌دی‌پاور به‌محصولات این برند لوکس ژاپنی اعطا شده است. این خودرو ساز موفق، تمرکز خود را بر گسترش سبد محصولات بلندقامت خود گذاشته است. بر این اساس روز گذشته کمپانی لکسوس از جدیدترین اس‌یووی کراس‌اوور ساب‌کامپکت خود با نام LBX رونمایی کرد. LBX در حقیقت مسیر جدید و نوینی از طراحی لکسوس را نشان می‌دهد. چراغ‌های کوچک با LEDهایی به‌فرم



تحول در طراحی لکسوس!

تلگرام

Telegram

لزم ایجاد مراکز تست تصادف

با وجود آن‌که سازمان‌های تست تصادف معروفی در جهان وجود دارند که معیار و ضریب استاندارد محصولات خودرو ساز مطرح را ارزیابی کرده و نتیجه را به‌مشتریان و علاقه‌مندان اعلام می‌کنند، اما در داخل کشور هیچ مرکز تست تصادفی وجود ندارد که ایمنی محصولات خودرو سازان داخلی را ارزیابی کند تا خریداران بتوانند بر اساس اطلاعاتی که از این مراکز دریافت می‌کنند، برای خرید خودرو اقدام کنند. حال سوال این است که آیا امکان راه‌اندازی و تاسیس مراکز تست تصادف در کشور وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

با وجود پتانسیل و دانش به‌روز در ارتباط با خودرو در کشور می‌توان با حمایت نخبگان و شرکت‌های دانش‌بنیان، مراکز تست تصادف خودرو را به‌راحتی راه‌اندازی کرد. در صورت بی‌توجهی خودروسازان به‌این مهم نیز دولت می‌تواند با سرمایه‌گذاری در این بخش، ضمن راه‌اندازی چنین مراکز ایران را به‌قطب تست تصادف خودرو در خاورمیانه تبدیل کند و به‌این شکل از این مرکز درآمدزایی داشته باشد.

مکرمی

زمینه‌های لازم برای تاسیس مرکز تست تصادف خودرو در کشور وجود دارد. اما آن‌چه در این راستا باید به‌توجه داشت، به‌کارگیری فناوری به‌روز و علم و دانش ساخت خودروهای به‌روز و ایمن است. بر این اساس متاسفانه شاهد آن هستیم که خودروسازان بیشتر راغب به‌تولید مدل‌های قدیمی و غیر ایمن در کشور هستند.

بنایی

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

از امدادهای متفرقه کمک بگیرید!

یک خودرو چینی اتوماتیک مدل ۱۳۹۷ دارم و حدود چهار روز قبل و در زمان حرکت در سرعت‌های ۷۰ تا ۸۰ کیلومتر بر ساعت، متوجه شدم دنده با تاخیر و مشکل تعویض می‌شود. در این میان ضمن توقف در حاشیه اتوبان از امداد خودرو متفرقه‌ای برای رفع مشکل کمک گرفتم. تکنسین آن نیز با تعویض چند قطعه برقی خودرو حدود ۵ میلیون تومان از من دریافت کرد و گفت خودرویم باید ۲۰ دقیقه خاموش باشد و پس از آن روشن می‌شود. پس از گذشت این مدت زمان، متوجه شدم مشکل خودرو برطرف نشده است. بار دیگر با مراجعه به یک تعمیرگاه تخصصی، مکانیک بعد از بررسی اعلام کرد گیربکس خودرویم باید باز شود و نیازی به تعویض قطعات برقی خودرو نیز نبوده است.

کیهانی-تهران

نظر سنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۸۸۱

ارائه خدمات الکترونیک و راه‌اندازی اپلیکیشن‌هایی برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی تا چه اندازه می‌تواند در رفاه مسافران موثر باشد؟

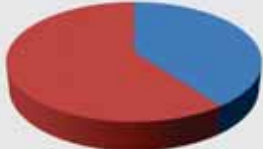
۱- کم

۲- زیاد

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۸۸۰

گزینه ۱ ۴۰ درصد

گزینه ۲ ۶۰ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به‌نظر شما سخت‌گیری در زمینه تولید موتورسیکلت برقی و حذف تدریجی بنزینی‌ها تا چه میزان می‌تواند در کاهش آلودگی هوا موثر باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۶۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رای داده بودند.



پیامک

SMS

خرابی کنیستر

خودرو پژو ۴۰۵ GLI مدل ۱۳۸۳ دارم و حدود یک هفته است دور موتور خودرویم در پشت آمپر نشان داده نمی‌شود. از طرفی وقتی خودرویم پس از مدتی کار کردن گرم می‌شود، دیگر گاز نمی‌خورد. همچنین صبح‌ها وقتی خودرو را استارت می‌زنم، به‌سختی و با تاخیر روشن می‌شود و مانند قبل بدون ایراد کار نمی‌کند. علاوه بر آن چه گفته شد، اخیراً در زمان گردش فرمان، صدایی از این بخش به‌گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

ساهرآغی-کرج

عدم‌نمایش دور موتور و همچنین عدم‌گاز خوردن خودرو پس از گرم شدن موتور، تنها به‌دلیل خرابی یکی از سنسورهاست. به بیان دیگر اگر سنسور دور موتور خودرو شما معیوب شده باشد، این اشکال را به‌وجود می‌آورد. یکی از وظایف این سنسور، نمایش دادن دور موتور روی نمایشگر کیلومتر است و در صورت خرابی این سنسور دیگر دور موتور روی کیلومتر به‌نمایش در نمی‌آید. در ادامه باید ECM موتور به‌دستگاه دیاگ متصل شود و توسط تکنسین، عمل عیب‌یابی دنبال شود. همچنین قطعه‌ای مکانیکی در خودروهای انژکتوری با نام کنیستر تعبیه شده که دارای یک شیر برقی است و وظیفه دارد یخارات ناشی از فرایت بنزین را جذب کرده و آن‌ها را به‌مدار سوخت‌رسانی بازگرداند. اگر شیر برقی کنیستر خراب شده باشد، یخارات بنزین همراه با خود بنزین وارد مانیفولد شده و سبب خفه شدن و بد کار کردن موتور می‌شود. در این حالت، یخارات بنزین موجود که در هوای سرد تاثیر نامطلوبی در کارکرد موتور دارد، توسط کنیستر جذب نمی‌شود و این موضوع منجر به‌بد کار کردن موتور و به‌سختی روشن شدن آن می‌شود. در این شرایط باید کنیستر و مخزن کنیستر تعویض شوند تا اشکال برطرف شود. اما این نکته را نیز در نظر داشته باشید که اگر سنسور دریچه‌گاز با اشکال مواجه شده باشد، این مشکل در دیر روشن شدن موتور نیز می‌تواند موثر باشد؛ بنابراین در ادامه لازم است این سنسور و سوکت مربوط به آن نیز بررسی شوند. در پاسخ به‌بخش پایانی سوال شما باید گفت خودرو شما از سیستم کمکی هیدرولیک فرمان بهره می‌برد. در این سیستم اگر جسمی وارد پمپ شده باشد و به‌مدار هیدرولیکی برسد، در زمان گردش فرمان، به‌دلیل حرکت روغن هیدرولیک در کانال، صدایی به‌وجود می‌آید. بنابراین باید جعبه‌فرمان خورو شما باز شده و این مورد نیز به‌دقت بررسی شود. اما در نظر داشته باشید که علت صدای تولیدی از فرمان می‌تواند به‌خرابی پمپ هیدرولیک نیز مربوط باشد. اگر پمپ هیدرولیک معیوب شده باشد، در زمان گردش فرمان صدای زیادی تولید می‌شود؛ زیرا پمپ دیگر توانایی رساندن روغن هیدرولیک مورد نیاز به سیستم را ندارد. در مرحله دوم عیب‌یابی باید پمپ مورد نظر بررسی شود. اما این نکته را فراموش نکنید که خرابی اورینگ داخل پمپ نیز می‌تواند این مشکل را به‌وجود آورد؛ بنابراین با مراجعه به تعمیرگاه و بررسی کامل خودرو از سوی مکانیک، بهتر است اورینگ داخلی پمپ تعویض شود تا به‌این شکل صدای تولید شده نیز برطرف شود. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که روغن هیدرولیک خودرو پس از ۲۵ هزار کیلومتر کارکرد نیاز به تعویض دارد؛ بنابراین برای عملکرد بهتر و جلوگیری از خرابی‌های بیشتر، روغن هیدرولیک فرمان خودرویتان را به‌موقع تعویض کنید.

برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

تحول تکنولوژی خودرو از موتورهای احتراق داخلی به موتورهای برقی

فونیکس در مسیر تکنولوژی آینده



باشد. با پیشرفت تکنولوژی خودروهای الکتریکی و کارآمدی آن‌ها، انتقال نهایی از وسایل نقلیه بنزینی، امکان‌پذیرتر و پایدارتر خواهد شد.

عبور از دوران سوخت‌های فسیلی و موتورهای احتراق داخلی، نه تنها مزایای قابل توجهی برای محیط زیست به‌همراه داشته است، بلکه انعطاف‌پذیری و حق انتخاب بیشتری را برای رانندگان فراهم می‌کند. از کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هوا در شهرها گرفته تا ارائه سواری آرام‌تر برای مسافران، همراه با صرفه‌جویی بالقوه در هزینه‌های سوخت در طول زمان، ویژگی‌های جذاب پرشماری برای علاقه‌مندان به چشم‌انداز رانندگی الکتریکی محسوب می‌شود.

تولیدکنندگان پیشرو خودرو در سراسر جهان نیز این مزایا را تشخیص می‌دهند. آن‌ها روی توسعه فناوری خودروهای الکتریکی خود سرمایه‌گذاری قابل توجهی کرده‌اند تا عملکرد بهتری نسبت به موتورهای سنتی مبتنی بر بنزین ارائه دهند. از کاهش آلودگی هوا گرفته تا کاهش هزینه‌های جانبی برای مالکان خودرو، اهداف اساسی فونیکس در مسیر تحولی بزرگ در زمینه تکنولوژی خودرو کشور به‌شمار می‌رود. مطابق ترند روز جهان، فونیکس قصد دارد محصولاتش از هر دو گروه اصلی خودروهای برقی یعنی پلاگین-هیبرید (PHEV) که در کنار موتور بنزینی از موتورهای برقی بهره می‌برد و قابلیت شارژ دارد، همچنین تکنولوژی تمام‌برقی (EV) محصولاتی را به‌بازار ارائه کند. محصول آتی فونیکس خودرویی با تکنولوژی PHEV خواهد بود. موتور پلاگین-هیبرید این محصول با کاهش استهلاک و کاهش آلودگی صوتی، انقلابی را در تکنولوژی خودرو به‌نمایش می‌گذارد و با ویژگی‌های سازگار با محیط زیست، انعطاف‌پذیری را به‌دارندگان محصول پیشکش می‌کند. این امکانی برخلاف آن‌چه تاکنون در بازار خودرو کشور تجربه شده، خواهد بود و سازگاری با محیط زیست را در کنار راحتی و لوکس بودن ارائه می‌دهد.

طبعاً از آن‌چه در حمل‌ونقل سازگار با محیط زیست در پیش است هیچان زده هستیم و این یک دعوت عمومی است تا جامعه نیز در آینده نزدیک، در مسیری سبز حرکت کند.



با ورود به عصر جدیدی از تکنولوژی و سازگاری با محیط زیست (Sustainability)، تکنولوژی تولید خودرو با یکی از بزرگ‌ترین تحولاتش تا به امروز مواجه شده است. موتورهای احتراق داخلی (ICE) برای دهه‌های متمادی روی خودروها به‌کار گرفته شده‌اند؛ اما در دنیای امروز وسایل نقلیه الکتریکی (EV) محبوبیت فزاینده‌ای پیدا کرده‌اند. زیرا مصرف‌کنندگان به دنبال راه‌حل‌های انرژی پاک‌تر هستند. در کنار «تحول صنعت خودرو» و «تحول اجتماعی»، «تحول تکنولوژی» هم فصل دیگری از رسالتی است که برند فونیکس به‌دوش خود احساس می‌کند. این برند خودروسازی به‌عنوان نامی نوآور در صنعت خودرو کشور، برای تحولی بزرگ در تکنولوژی خودرو و نیز برنامه‌های گسترده‌ای دارد تا در زمینه گذار از خودروهای احتراق داخلی به خودروهای برقی نیز پیشگام باشد. همگام با افزایش آگاهی بشر پیرامون محیط زیست در سطح جهان، استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی به‌عنوان جایگزین وسایل سنتی که با سوخت‌های فسیلی کار می‌کنند، اهمیت مضاعفی پیدا کرده است. با این حال انتقال به تکنولوژی EV فرآیندی نبوده که در یک گام، امکان تحقق داشته باشد. سئال‌ها تحقیق و توسعه برای صنعت خودرو و به‌منظور رسیدن به این پیشرفت قابل توجه در جهت حمل‌ونقل سازگار با محیط زیست، پشت‌سر گذاشته شده است. از جمله چالش‌هایی که خودروسازان در این انتقال با آن مواجه شده‌اند، این‌که چگونه موتورهای احتراق داخلی سنتی (ICE) را با سیستم‌های محرک برقی کارآمد و قابل اعتماد جایگزین کنند.

انتقال از موتورهای ICE به تکنولوژی‌های برقی، چالشی پیچیده برای صنعت خودرو به‌شمار می‌رود؛ اما مزایای زیادی نیز دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و کاهش وابستگی به منابع غیر تجدیدپذیر اشاره کرد. در حالی که بازسازی وسایل نقلیه ICE با موتورهای الکتریکی یک رویکرد امیدوارکننده است، به‌دلیل محدودیت‌های مکانیکی همواره امکان‌پذیر نیست. تلاش برای بهینه‌سازی، همیشگی منطقی‌ترین راه‌حل نیست؛ چراکه بسیاری از وسایل نقلیه ICE به‌دلیل طراحی، وزن و سایر محدودیت‌های مکانیکی، با فناوری‌های برقی سازگار نیستند. راه‌حل دیگر که دنیای خودرو در مسیر آن پیش می‌رود، طراحی وسایل الکتریکی جدید به‌جای تلاش برای تبدیل وسایل نقلیه ICE است. این گزینه چالش‌های مکانیکی بازسازی را از بین می‌برد و به‌سرما به‌گذاری و زمان توسعه قابل توجهی نیاز ندارد. علاوه بر این اسقاط وسایل نقلیه موجود به‌منظور بازسازی، با هدررفت انرژی و زمان همراه است. ایجاد وسایل نقلیه برقی جدید، یک راه‌حل مناسب است؛ اما نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجهی دارد. در نهایت تکنولوژی هیبرید که موتورهای ICE را با تکنولوژی برقی ترکیب می‌کند، ممکن است عملی‌ترین راه پیش‌رو برای صنعت



انباشت لاستیک‌های سفرashi اینترنتی در اداره پست



«لاستیک‌هایی که در پیچ و خم مقصد، متقاضیان را گلایه‌مند کرده‌اند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز کرمان با پیگیری‌های مردمی و درخواست از رسانه برای رسیدگی به نحوه توزیع لاستیک‌های خودرو و متقاضیان، در دو روز متوالی این موضوع در اداره کل پست استان بررسی شد. لاستیک‌های سفارش شده از کارخانه تولیدی به‌موقع آماده و بارگیری می‌شوند اما آنچه گلایه‌مندی مردم را به دنبال دارد، نحوه توزیع و طولانی بودن آن توسط پست است. مردم حین ثبت‌نام در سامانه به‌ازای هر حلقه لاستیک یک صد هزار تومان پرداخت و نشانی دقیق نیز اعلام کرده‌اند اما اکنون برای تحویل باید به ادارات پست مراجعه کنند. موسی پور، مسئول اداره امور

پستی اداره کل پست استان در پاسخ به پیگیری خبرگزاری صدا و سیما، کرمان گفت: «به دلیل حجم بالای سفارشات و نیاز به فرصت طولانی‌تر برای تفکیک مرسوله‌ها مردم پس از دریافت دومین پیامک ارسالی و به صورت میانگین هفت روز بعد از دریافت برای تحویل مراجعه کنند که معطلی نداشته باشند.» حمیدی، مدیر انبار کارخانه لاستیک کرمان هم گفت: «از اسفندماه که طرح فروش اینترنتی لاستیک آغاز شده است تاکنون ۳۶۰ هزار تقاضا ثبت و به همین میزان هم تحویل پست شده است.» وی افزود: «در صورت بالا رفتن میزان تقاضا هیچ محدودیت تولیدی نداریم و می‌توانیم روزانه ۱۶۰ هزار حلقه لاستیک هم تولید کنیم.»

عملکرد بورسی «پیزد» مشخص کرد

افزایش درآمد یزد تایر از مسیر صادرات

نشان می‌دهد.

از ابتدای سال مالی تاکنون نیز میزان درآمد تجمیعی این شرکت تایر سازی در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته ۲۳ درصد افزایش را در کارنامه خود به ثبت رسانده است.

میزان درآمدی که مجتمع صنایع لاستیک یزد در این دوره ماهانه در بازار داخل و خارج شناسایی کرد، نشان دهنده بیشتر بودن درآمد داخلی این شرکت بود. درآمد صادراتی که «پیزد» در دومین ماه از سال ۱۴۰۲ به ثبت رساند برابر با ۱۰ میلیارد تومان بوده است.

درآمد صادراتی حاصل شده توسط این شرکت در اردیبهشت‌ماه بیانگر رشد ۱۰۰ درصدی است. مجتمع صنایع لاستیک یزد در اردیبهشت‌ماه ۳ گروه از محصولات «انواع تیوپ، انواع تایر بایاس و انواع تایر رادیال سیمی» را به فروش رساند، درآمدزاترین محصول آن در اردیبهشت‌ماه سال جاری مربوط به «انواع تایر رادیال سیمی» با ۱۴۰ میلیارد تومان بود، نرخ فروش محصول «انواع تایر رادیال سیمی» در بازار داخلی ۹۴ میلیون تومان در ازای هر تن به ثبت رسید. در بازار خارج کشور نیز بیشترین تقاضایی که برای محصولات «پیزد» شد، مربوط به انواع تایر بایاس بود.



«درآمد صادراتی که «پیزد» در دومین ماه از سال ۱۴۰۲ به ثبت رساند، برابر با ۱۰ میلیارد تومان بوده است. درآمد صادراتی حاصل شده توسط این شرکت در اردیبهشت‌ماه بیانگر رشد ۱۰۰ درصدی است. شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد با سرمایه ثبت‌شده ۲۰۴ میلیارد تومانی و ارزش بازار ۳ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومانی، در گزارش فعالیت ماهانه منتهی به اردیبهشت‌ماه سال جاری که در سامانه کدال منتشر کرد، توانست به روند صعودی خود ادامه دهد.

شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد میزان درآمدی که در دومین ماه سال جاری از خود بر جای گذاشته، ۲۲۰ میلیارد تومان است. میزان درآمدی که این شرکت در اردیبهشت‌ماه از فروش محصولات خود در بازار داخل و خارج کشور شناسایی کرد نیز ۶۱ درصد رشد نسبت به ماه گذشته و ۲۲ درصد رشد را نسبت به دوره مشابه سال گذشته

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۶۰۶-پژو ۴۰-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ 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-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	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 و 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-آسنا (آمیکو)
	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	اسپورتیج-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-اسپورتیج-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





می شود و این مساله می تواند منجر به ایجاد سوراخی در خط ترمز شود. در این صورت ممکن است خودروهای آسیب دیده دچار نشت مایع ترمز شوند که این مساله به خودی خود می تواند منجر به کاهش عملکرد ترمز شود. کاهش عملکرد ترمز نیز می تواند ضمن بالا بردن فاصله توقف بدون هشدار قبلی، خطر تصادف را تا حد زیادی افزایش دهد.

نissan برخی مدل های الکتریکی nissan لیف مدل ۲۰۲۳ را که ممکن است به دلیل معیوب بودن مراحل مونتاژ لوله ترمز روی آن ها با مشکل مواجه شوند، فراخوان می کند. براساس گزارش اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه آمریکا، ممکن است برخی از این مدل ها دارای لوله ترمز آسیب دیده باشند که این قطعه با گذشت زمان دچار خوردگی



فراخوان نisan برای لوله ترمز معیوب محصول «لیف»

ترمزهای کربن –سرامیکی بخشی از پیشرفت جدیدترین رنجروور

کاهش وزن وافزایش کارایی رنجروور اسپرت بااستفاده از فیبر کربن

با کارایی بالا به ویژه توسعه یافته بهره می برده بطوری که مشتریان می توانند بین فناوری های ترمز دو گانه ریخته گری مخلوط فلزی، استاندارد و ترمز اختیاری کربن –سرامیک یکی را انتخاب کنند. ترمزهای کربن –سرامیکی (CCB) که برای نخستین بار در رنجروور به کار گرفته شده، عملکرد ترمزگیری نهایی را با مقاومت بهبود یافته در برابر دماهای بالا، طول عمر بیشتر و ۷۵ پوند (۳۴ کیلو گرم) کاهش وزن کل ارتقا داده است. این عملکرد در مقایسه با دیسک های ترمز آهنی که به صورت استاندارد در New Range Sport SV نصب شده اند، بسیار در خور تحسین است. این کاهش جرم در هر گوشه از خودرو منجر به فرمان پذیری بیشتر، شتاب گیری سریع تر و بهبود کیفیت سواری شده است. در عین حال کالیپرهای ۸ پیستونه منحصربه فرد برمیو اکتیمادر جلو، بزرگ ترین کالیپرهای موجود در یک رنجروور به شمار می روند. این کالیپر ها منحصرا برای New Range Sport SV طراحی شده اند و برای تکمیل طراحی تقلیل دهنده Range Sport SV ساخته شده اند. رنگ های انحصاری کولیس قابل تنظیم شامل زرد، قرمز، برنز کربنی و مشکی است.

کرده است. همچنین از ترمزهای کربن –سرامیکی (گزینه ای که برای نخستین بار در رنجروور استفاده شده) در این مدل بهره گرفته شده و به این ترتیب در این خودرو شاهد



پیشرفت های آبرودینامیکی استاندارد از جمله کاپوت فیبر کربنی هستیم. رنجروور اسپرت SV جدید با افزایش قابلیت دینامیکی خود در جاده، از سیستم ترمز

گزارش

Report



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

لنت پارس (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۲۰۶	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۲۳۰،۰۰۰	۱۹۰،۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		۲۳۰،۰۰۰			۱۹۰،۰۰۰		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		۴۶۰،۰۰۰			۴۷۵،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		۳۶۰،۰۰۰			۴۶۰،۰۰۰		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		۳۶۰،۰۰۰			۴۶۰،۰۰۰		
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶		۴۶۰،۰۰۰			۴۳۰،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶		۳۸۵،۰۰۰			۳۱۰،۰۰۰		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		۴۶۰،۰۰۰			۴۳۰،۰۰۰		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		۴۵۰،۰۰۰			۴۹۵،۰۰۰		
	لنت جلو سایننا	۵۸۶		۴۶۰،۰۰۰			۴۷۵،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶		۴۳۰،۰۰۰			۳۸۵،۰۰۰		
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶		۴۳۰،۰۰۰			۳۴۵،۰۰۰		
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶		۴۳۰،۰۰۰			۳۸۵،۰۰۰		
	لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶		۴۶۰،۰۰۰			۳۳۰،۰۰۰		

جهان ترمز کاشان (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز و یا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۲۱۹،۰۰۰	۱۸۶،۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶					۲۱۹،۰۰۰	۱۸۶،۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶					۴۴۷،۰۰۰	۳۵۹،۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶					۳۴۴،۰۰۰	۳۹۸،۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶					۳۴۴،۰۰۰	۳۹۸،۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶					۴۵۱،۰۰۰	۳۹۸،۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶					۳۸۷،۰۰۰	۳۴۵،۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶					۴۵۱،۰۰۰	۳۹۸،۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶					۴۰۰،۰۰۰	۳۴۵،۰۰۰	

ایران لنت (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز و یا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۱۷۷،۰۰۰	۱۹۷،۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		۱۷۷،۰۰۰			۱۹۷،۰۰۰		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		۳۱۶،۰۰۰			۲۹۶،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		۲۶۸،۰۰۰			۴۱۸،۰۰۰		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		۲۶۸،۰۰۰			۴۱۸،۰۰۰		
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶		۳۸۶،۰۰۰			-		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶		۳۰۹،۰۰۰			۳۰۴،۰۰۰		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		۳۸۶،۰۰۰			-		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		۳۸۳،۰۰۰			۴۴۱،۰۰۰		

امکو (ایران)		محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۲۱۰،۰۰۰	۲۱۰،۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶		۲۱۰،۰۰۰			۲۱۰،۰۰۰		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶		۳۸۰،۰۰۰			۳۱۰،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶		۳۴۵،۰۰۰			۳۵۰،۰۰۰		
	لنت جلو پارس	۵۸۶		۳۴۵،۰۰۰			۳۵۰،۰۰۰		
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶		۳۸۵،۰۰۰			۳۵۰،۰۰۰		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶		۳۹۰،۰۰۰			۳۱۰،۰۰۰		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶		۳۸۵،۰۰۰			۳۶۰،۰۰۰		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶		۳۸۵،۰۰۰			۳۵۵،۰۰۰		

ایجاد شیار بر روی سطح لنت –سنگ زدن سطح یا لبه لنت –دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لبه دار شده باشد –دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لبه دار شده است – کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ وعدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ – به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر ویا آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی

ون به شهرداری‌های مشمول، تخصیص داده خواهد شد.» مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور به خصوصیات این خودروها اشاره کرد و گفت: «ون‌های جدید دارای فضای داخلی مناسب از لحاظ فاصله صندلی‌ها و راهرو وسط و سقف بلند و همچنین مجهز به تکنولوژی **AVL** جهت پایش پیمایش مسافت‌های طی شده هستند.» وی ادامه داد: «یکی از اهداف وزارت کشور بهبود و تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری است که دستورات ویژه‌ای نیز در این خصوص دارد که از جمله آنها ورود خودروهای ون به این حوزه است.»

ایرنا: مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور از آغاز فرآیند واگذاری ناوگان ون به شهرداری‌های کشور خبر داد. مرتضی شامنی گفت: «فرآیند واگذاری ناوگان ون به شهرداری‌های کشور آغاز شده است. این ون‌ها براساس قرار داد منعقدہ وزارت کشور و شرکت ایران خودرو دیزل، در راستای کمک به بهبود وضعیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری از سوی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به شهرداری‌ها اختصاص یافت. فرآیند واگذاری آنها نیز از ۱۰ خرداد ۱۴۰۲ آغاز شد.» وی ادامه داد: «در گام نخست در ماه جاری ۶۲۰ دستگاه



آغاز فرآیند واگذاری ناوگان ون به شهرداری‌های کشور



رئیس پلیس راهور استان کرمان با اشاره به اهمیت روشنایی معابر بیان کرد:

۴۸ درصد تصادف‌ها در شب روی می‌دهند

هستیم.» جوانبخت ادامه داد: «با توجه به تاریکی معابر، عابران باید حتما از مسیرهایی که روشنایی دارند، تردد کنند. همچنین، لباس روشن بر تن داشته باشند.» رابعه جوانبخت افزود: «بسیاری از رانندگان بعد از تصادف با عابر پیاده، به این موضوع اذعان کرده‌اند هنگام تصادف، اصلا عابر را ندیده‌اند. بنابراین، توصیه ما به عابران پیاده این است که هنگام تردد در تاریکی هوا، حتما از مسیرهای روشن عبور کنند.» چندی پیش معاون اجتماعی پلیس راهور ناجا، در خصوص چگونگی تعیین سهم تقصیر در تصادفاتی که به واسطه خاموشی چراغ‌های راهنمایی به وقوع می‌پیوندد، تصریح کرد: «در تصادفات جرحی یا فوتی اگر کارشناسان پلیس راهور رابطه سببی بین تصادف و نبود برق و قطعی چراغ تقاطع یا میدان را احراز کنند، بخشی از سهم تقصیر در وقوع تصادف را به شرکت برق خواهند داد.» همچنین سرهنگ اسماعیل خوشوقت، رئیس پلیس راهور استان کرمان در خصوص روشنایی معابر گفت: «شب‌ها دید راننده به یک‌ششم کاهش پیدا می‌کند، یعنی راننده باید ۱۵ کیلومتر سرعت خود را نسبت به روز کاهش دهد تا در مواجهه با خطرات بتواند عکس‌العمل مناسب و خوب داشته باشد.» وی عنوان کرد: «در خصوص معابر شهری که هر لحظه امکان تردد عابر یاده در آنها وجود دارد، بحث دیدن و دیده شدن برای ما بسیار مهم است و در تاریکی شب، روشنایی معابر اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.» رئیس پلیس راهور استان کرمان در ادامه افزود: «۴۸ درصد تصادف‌ها هنگام شب روی می‌دهد؛ البته ۲۵ درصد آنها بین ساعت ۲۰ تا ۲۴ است. از این رو اهمیت روشنایی معابر برای دیدن و دیده شدن زیاد است بنابراین باید معابر را روشن نگه داریم تا بتوانیم از بروز تصادفات جلوگیری کنیم.» سرهنگ اسماعیل خوشوقت تصریح کرد: «در بررسی‌های مشخص شد عابران پیاده تمایل کمتری به استفاده از پل‌های عابر پیاده به‌ویژه در شب به‌علت نبود روشنایی دارند؛ در این رابطه تامین روشنایی پل‌های عابر پیاده به منظور ارتقای ایمنی و ترغیب عابران به استفاده از آنها برای کاهش تصادفات با هماهنگی شهرداری کرمان در دستور کار قرار دارد.»



با بیان اینکه شهر تاریک نیست اما نور برخی معابر شهر کاهش داشته و نیمه‌تاریک شده است، گفت: «در این محدوده‌ها دیگر نه دوربین‌های نظارتی کار می‌کند و نه گشت‌های انتظامی مکان را به خوبی می‌بینند. با وزارت نیرو جلسه گذاشتیم و چند بار هم تذکر دادیم و حتی با شهردار هم جلسه گذاشتیم و قرار شد با انتخاب سرمایه‌گذار، لامپ‌های کم‌مصرف و آل‌ای‌دی را جایگزین این لامپ‌های پر مصرف کنند.»

در چه شرایطی بخشی از سهم تقصیر در وقوع تصادف، به شرکت برق داده می‌شود؟

بهمن‌ماه سال گذشته سرهنگ رابعه جوانبخت در این باره گفت: «عابران پیاده، دسته‌مهمی از کاربران ترافیکی هستند که باید مراقب سلامت آنها بود.» وی با اشاره به تاریکی معابر به عنوان یکی از علل وقوع حوادث ترافیکی، افزود: «در نیمه‌دوم سال که هوازودتر تاریک و دیرتر روشن می‌شود، شاهد افزایش تصادفات عابران پیاده با وسایل نقلیه

عنوان کرد. جلال بهرامی در خصوص سرقت تجهیزات شهری و آمارهای متفاوتی که در این زمینه اعلام می‌شود، بیان کرد: «این گونه سرقت‌ها همیشه بوده، این طور نیست که چنین سرقت‌هایی فقط در این دوره اتفاق افتاده باشد اما در مقطعی میزان آن بیشتر شده است. ضمن اینکه برخی، علت آن را فقط به مسائل اقتصادی و اجتماعی ربط می‌دهند ولی این موضوع، تنها دلیل بیشتر شدن سرقت تجهیزات شهر نیست.» او ادامه داد: «افزایش سرقت‌ها از وقتی شروع شد که صرفه‌جویی روشنایی خیابان را در دستور کار قرار دادند؛ بر همین اساس می‌توان گفت تاریکی شهر در این زمینه تاثیر دارد. مثلاً در یک انوبان یک خط در میان و برخی دیگر چند خط در میان روشنایی شهر را کم کردند. بنا بر گزارش وزارت نیرو هر کدام از این لامپ‌ها به اندازه ۴۰ واحد مسکونی (که پایین‌تر از متوسط مصرف دارند) برق مصرف می‌کنند و به خاطر اینکه کسری برق شهر را جبران کنند، این لامپ‌ها را یک خط در میان یا چند خط در میان خاموش کردند.» معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری تهران



علی زانددوز

a.zarandooz@autoworld.ir

داستان خاموشی منابع روشنایی و تاریکی معابر و بزرگراه‌های شهری، یک ماجرای تکراری اما پر خطر برای عابران پیاده و رانندگانی است که شب‌هنگام در شهرها تردد می‌کنند. با نزدیک شدن به ماه‌های گرم سال و اوج گرفتن مصرف برق در شهرها و احتمال تکرار خاموشی برخی معابر شهری همچون سال گذشته، در ادامه به بررسی برخی اثرات این اتفاق می‌پردازیم.

خاموشی خیابان‌ها، یکی از دلایل افزایش سرقت تجهیزات شهری است

بهمن‌ماه سال گذشته، عضو شورای شهر تهران در واکنش به تاریکی معابر پایتخت گفت: «برخی افراد جرات نمی‌کنند با خودرو از مناطقی که روشنایی ندارند، عبور کنند. این مساله به‌نوعی زندگی شبانه مردم را مختل می‌کند.» ناصر امانی با تأیید خاموشی‌های معابر عمومی در شب‌های تهران ادامه داد: «در این زمینه تماس‌هایی از طرف مردم داشته‌ایم، اما خاموشی روشنایی معابر مربوط به شرکت برق بوده، این قبیل اقدامات در راستای مشکلاتی است که در خصوص تامین انرژی پیش آمده و سبب شده است برخی معابر را به نوبت خاموش کنند. البته برای صرفه‌جویی در مصرف انرژی این کار را انجام می‌دهند.» وی در ادامه گفت: «مشکلاتی که این وضعیت می‌تواند ایجاد کند؛ افزایش ناامنی و تصادفات در معابر شهری است. حتماً از طریق شورای شهر این مورد را تذکر می‌دهیم و پیگیری می‌کنیم.» چندی پیش نیز معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهرداری تهران خاموشی سال گذشته خیابان‌های تهران را یکی از دلایل افزایش سرقت تجهیزات شهری

نمایندگی مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷

رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

• ثبت نام بدون نیاز به مراجعه حضوری

• خدمات پس از فروش اختصاصی

• ۴ شعبه فعال در تهران و کرج

• اداره تحویل اختصاصی

۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷ مهرشهر کرج: ۰۲۶-۳۴۰۵۸۸۰۰

عظیمیه کرج: ۰۲۶-۳۴۰۵۷۷۰۰

شمالغرب تهران: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۸۱

شمال تهران: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۴۴۴

۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص

شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱

mvm_777

www.mvmchery.com

mvmchery777



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۶ خرداد ۱۴۰۲، سال هشتم، شماره ۱۸۸۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۳ ۱۴ اصفهان ۲۴ ۵ شیراز ۲۵ ۷ مشهد ۱۹ ۷ تبریز ۲۲ ۹ ارومیه ۲۱ ۸ رشت ۲۳ ۱۱ گرگان ۲۴ ۱۵ ساری ۲۶ ۱۳ شهرکرد ۱۹ ۱- اهواز ۳۳ ۱۷ یزد ۲۶ ۱۴ کرمان ۲۶ ۱۴ بندرعباس ۳۲ ۱۹ زاهدان ۲۵ ۱۰



بیل‌بورد

Billboard

«اتوبوسی در کنج»

«وقتی به خودروهای نمادین فکر می‌کنید، اتوبوس فولکس‌واگن یکی از اولین‌هاست. حال این خودروساز جهانی با الهام از اتوبوس اصلی فولکس‌واگن قرار است مدل قرن بیست‌ویکمی و کاملاً الکتریکی خود یعنی ID را معرفی کند. به این ترتیب دوم ژوئن ۲۰۲۴، Buzz در بازار آمریکا برای خرید در دسترس خواهد بود. کمپانی فولکس‌واگن دوم ژوئن در کمپین خود با عنوان «اتوبوسی در کنج» این خبر را اعلام کرده است.

تحولات چشمگیر در صنعت خودرو با فعالیت مراکز علمی

خودرو محصولی است که برای طراحی تا تولید آن انرژی بسیاری صرف می‌شود. در عین حال مرحله کنترل کیفیت در این پروسه با هدف ارزیابی نهایی وضعیت محصول، از اهمیت و جایگاه قابل توجهی در خودروسازی برخوردار است. بنابراین به‌مرور زمان بحث رعایت استانداردها در این عرصه به‌طور کامل الزامی شد. بر این اساس از دهه ۸۰ میلادی به‌بعد نهادهای رسمی بین‌المللی مانند SAE (سازمان مهندسیین خودرو) قوانین و استانداردهای مشخصی را در این راستا تدوین کردند که در نهایت توسط اتحادیه اروپا به‌روزرسانی شد و خودروسازان اروپایی نیز از آن زمان تاکنون ملزم به رعایت این موارد در پروسه تولید محصولاتشان هستند. در همین راستا می‌توان از سازمان‌هایی مانند IIHS (موسسه بیمه ایمنی بزرگراه)، یوروانکپ (سازمان تست تصادف اروپا) و NHTSA (اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه) نام برد که مدل‌های مختلف خودرو را به‌لحاظ مقاومت در تصادف و میزان ایمنی تست می‌کنند و پس از آن ضربه ایمنی هر خودرو ارزیابی شده و در قالب پنج ستاره ایمنی اعلام می‌شود. در نهایت به‌رغم آن چه گفته شد و این که موسسه‌ها و سازمان‌های بسیاری در سطح جهان در بحث مربوط به تست تصادف خودرو با هدف ارتقای ایمنی آن فعالیت دارند، متأسفانه در داخل کشورمان شاهد فعالیت چنین مراکزی نیستیم. بنابراین شایسته است مسئولان با هدف شکل‌گیری چنین مراکزی پیش از پیش در شرکت‌های دانش‌بنیان سرمایه‌گذاری کنند تا این گونه ضمن ثبت اختراعات نوین، شاهد تحولات گسترده‌ای در صنعت خودرو کشورمان باشیم. در این صورت می‌توانیم در سطح جهان نیز در بحث خودرو حرفی برای گفتن داشته باشیم و ضمن ارتقای کیفیت محصولات داخلی، درآمدزایی این صنعت را با جذب سرمایه خارجی و ارز تا حد زیادی افزایش دهیم.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



دورچرخه

دارای صندلی دو قسمتی قابل تنظیم، چراغ‌های راهنمای LED، باربند جداسازی و آینه‌های تاشو است. «FJR1300» مجهز به پیشراننده دو میل سوپاپ و (DOHC) چهار سیلندر ردیفی مایع‌خنک با حجم ۱۲۹۸ سی‌سی است که به کمک ۱۶ سوپاپ ورودی و خروجی، ضمن رساندن سوخت و هوا، امکان تخلیه گازهای تولیدشده را فراهم خواهد کرد. البته پیشراننده آن نیز حداکثر ۱۴۵.۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۸ نیوتون‌متر گشتاور در ۸۰۰۰ دور بر دقیقه تولید می‌کند.

«اگر دنبال یک موتورسیکلت تورینگ با ظاهری جذاب و شیک هستید، یاماها «FJR1300» بهترین گزینه است. این موتورسیکلت که در میان علاقه‌مندان با نام «اسپریت تورر» نیز شناخته می‌شود، موتورسیکلتی است که برای راندن در مسافت‌های طولانی، آن هم با سر و شکلی آراسته و شیک ساخته شده است. البته کارشناسان بر این باورند که یاماها «FJR1300» بیشتر حس و حال یک موتور اسپرت یا یک موتور تورینگ مخصوص سیاحت را دارد. این موتورسیکلت

یاماها «FJR1300»



موبایل اپلیکیشن ایساکو

دسترسی به خدمات
و قطعات اصل

www.isaco.ir



High-Tech Autoparts

یک بار با امکو ... همیشه با امکو

Water Pump

عدم جذب رسوب

مقاوم در برابر زنگ زدگی

چرخش مناسب آب

www.mco-shop.ir
info@mco-co.ir
mco_industrial_group
mco_group1

(021) 44 00 25 07
(011) 444 30 177 - 188
0910 1000 765

مؤنذران - ساری - شهرک صنعتی شماره یک

www.mco-co.ir