

آیا خودروهای الکتریکی وارداتی از خدمات پس از فروش مطمئن برخوردار خواهند بود؟

فراوانی و قیمت قطعات یدکی؛ ملاک خرید خودروهای برقی چینی

قیمت قطعات فنی برخی از خودروهای چینی، بسیار بالاتر از قیمت قطعات خودروهای وارداتی ژاپنی، کره‌ای و بعضاً آلمانی است. این نگرانی در خصوص خودروهای الکتریکی چینی...

با امضای یک تفاهم‌نامه در ماه گذشته آغاز شد:

همکاری مشترک سایپا و سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور

۲ صفحه

آخرین چینی وارداتی

واردات تنوع چینی‌ها را در بازار افزایش داد

بانمایی شدن فهرست خودروهای وارداتی شاهد آن هستیم که کفه واردات نیز به نفع مدل‌های چینی سنگینی می‌کند...

۱۰ صفحه

آیا افزایش سن مجاز کامیون‌های کار کرده وارداتی

شکستن انحصار چینی‌ها تنها مزیت واردات

کشنده‌های دست دوم

۹ صفحه



چرا کسی دیگر در بازار خودرو سرمایه‌گذاری نمی‌کند؟

کمبود ارز؛ مانع بزرگ واردات خودرو

۷ صفحه

۱۲ نیسان جوک؛ کراس اوور جذاب ژاپنی

۵ افزایش تبعات نداشتن بیمه شخص ثالث برای رانندگان

۱۵ روند بیمه شدن تاکسیران‌ها از سوی تامین اجتماعی متوقف شده است

۸ مقایسه مینی کوپر «S» هج «پنج در با پورشه «کیمن S» کار کرده در محدوده ۵ میلیارد تومان



استارت
Start

سهیل سیاوشی
عضو هیات تحریریه

فرهنگی که شاسی بلندها را نمی‌پذیرد!

رویترا اخیراً گزارش داد اوایل سال آینده میلادی همه پرس‌دریس بر گزار خواهد شد تا براساس آن مالیات برای خودروهای سنگین افزایش پیدا...

۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

با کاهش بیش از دو هزار واحدی شاخص کل بورس هفته را نزولی استارت زد!

۵ صفحه

خودروهای برقی و چالش تعویض لاستیک

راز نهان در دل تایلر خودروهای برقی!

۱۳ صفحه

۲۰۲۳: سال توسعه سیستم ترمز خودرو

«برمبو» و «کانتینتال» سرآمد توسعه سیستم ترمز

۱۴ صفحه

همکاری برای حضور سوخت‌های جدید

در بزرگ‌ترین خودروساز جهان

فناوری چینی به توپونا راه پیدا خواهد کرد

۶ صفحه

تماس مستقیم ۰۲۱-۴۵۲۶۷

autoshenas | www.autoshenas.com

ضمانت مادام‌العمر

HEXIS GRAFOL KPMF



زیبایی تمام‌عیار
با کاور بدنه خودرو

اتش‌سناس
حس خوب، خدمات خاص



FARDA MOTORS



فردا موتورز | ۰۲۱-۴۸۶۴۵۰۰۰
FardaMotors.com



مدل‌های سفارشی همچون سالگرد ۲۰ و ۱۰۰ سالگی بوده است. همچنین برخی مدل‌های مخصوص شامل اسپرت ریکارو و R اسپرت بازار بریتانیا یا Eunos ادیشن بازار فرانسه معرفی شده‌اند. البته اظهارات مدیر مزدا نشان می‌دهند این برند ژاپنی در حال برنامه‌ریزی برای معرفی مدل‌های بیشتر است و شاید از عناصر طراحی کانسپت‌های اسپایدر و اسپیدستر حاضر در نمایشگاه سما ۲۰۱۵ یا کانسپت‌های RF کورو و اسپیدستر اولوشن سما ۲۰۱۶ در این مدل‌ها استفاده شود.

کانسپت مزدا آی‌کونیک SP شاید تجسم آرزوهای ما درباره آینده برقی MX-5 باشد اما نسل فعلی این رودستر محبوب همچنان در دسترس خریداران خواهد بود. یکی از مقامات رده‌بالای مزدا گفته است این برند تا حد امکان نسل ND میاتا را در بازار حفظ خواهد کرد. او همچنین به تولید نسخه‌های سفارشی و بسیار جذاب از این خودرو اشاره کرده است. شیگکی سایتو، مدیر برنامه‌ریزی MX-5 در مصاحبه با رسانه‌ها به جزئیات جالبی درباره آینده نسل فعلی MX-5 اشاره کرده است. نسل ND فلانیا نیز برای

حفظ «میاتا» تا سال ۲۰۲۸



آیا خودروهای الکتریکی وارداتی از خدمات پس از فروش مطمئن بر خوردار خواهند بود؟

هنوز زیرساخت لازم برای تامین قطعات، تعمیر و نگهداری خودروهای هیبرید ژاپنی و کره‌ای که سال‌ها قبل وارد کشور شده‌اند نیز به‌طور گسترده فراهم نشده است

فراوانی و قیمت قطعات یدکی ملاک خرید خودروهای برقی چینی

چینی هدایت شده است. این موضوع از زمانی قوت گرفت که آقای علی آبادی از مینا به وزارت صمت آمد و نوع فعالیت و دیدگاهش را از مینا به وزارت صمت تعمیم داد.

توسعه این خودروها در کشور به چه عواملی بستگی دارد؟ به لحاظ تطبیقی، در کشورهای دیگر شرایط به چه صورت است؟ آیا کشوری مانند ایران هم می‌تواند در این بخش فعال شود؟

زمانی که صحبت از خودروهای برقی می‌شود، عملاً در مورد یک تکنولوژی پیشرفته و های‌تک صحبت می‌کنیم. اگر در کشورهای دیگر از جمله کشورهای اروپایی نگاه کنیم، بیشترین حضور خودروهای برقی در کشورهای اسکندیناوی مانند نروژ، دانمارک و سوئد است. این موضوع دلایل مختلفی دارد. در سایر کشورهای اروپایی هم خودروهای برقی هست، اما در این کشورها بیشتر است. این موضوع به نوع نگاه اجتماعی، فرهنگی و سیاسی در بحث استفاده از خودرو و توجه به آلاینده‌های خودروها برمی‌گردد. همچنین به تخفیف‌هایی دولت در خصوص مالیات این خودروها در نظر می‌گیرد. همچنین این تقاضا به شرایط جذاب فروشی که شرکت‌های فروشنده در نظر می‌گیرند نیز بستگی دارد. مورد دیگر، زیرساخت‌های گسترده در این کشورهاست. با این حال، در کشورهایی مانند نروژ و دانمارک و سوئد هم نمی‌توان ایستگاه‌های شارژ را به‌طور گسترده دید. این در

آیا با واردات معادل یک میلیارد یورو خودرو برقی، تغییری در چهره صنعت و بازار ایران ایجاد می‌شود؟

به نظر من، اول از همه باید از بیرون به این ماجرا نگاه کرد. طرح واردات خودرو در دولت سیزدهم با نظرات مختلفی همراه شد و سخنگوی پیشین وزارت صمت در قالب یک خبر در فضای مجازی اعلام کرد که واردات خودرو مجدداً از سر گرفته خواهد شد. این موضوع به شهریور سال گذشته برمی‌گردد. نگاهی که به واردات خودرو به کشور طی ۱۰ سال گذشته وجود داشته است، سسبیدی متنوع از خودروهای وارداتی بوده و هیچ‌وقت تاکید بر نوع و برند خاصی وجود نداشته است. اگر بخواهیم نیاز بازار کشور به نوع خودروها را در نظر بگیریم، باتوجه به نبود زیرساخت برای تولید خودروهای برقی یا هیبریدهایی که طی آخرین سری واردات در سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ وارد شدند، همچنان در این حوزه هم به‌صورت کامل چه برای آن‌ها که سیکل موازی دارند و چه آن‌هایی که پلاگین قابل شارژ هستند یا حتی خودروهایی که در تیراژ خودروهای ژاپنی و کره‌ای مانند لکسوس، هیوندای و تویوتا در قالب هیبرید وارد شدند، زیرساخت تعمیر و نگهداری به‌طور گسترده فراهم نشد. کمبود خدمات و قطعه در یک بخش، در کنار فاکتورهایی مانند نرخ ارز و تورم، منجر به افزایش قیمت بیشتر در آن بخش می‌شود. طرح وارداتی که در دولت سیزدهم از زمان وزارت آقای فاطمی‌امین تا امروز مطرح بوده، کاملاً دگرگون شده و بخش قابل توجهی از آن‌ها به سمت خودروهای الکتریکی



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

وزیر صمت فعلی با توجه به سابقه خود تاکید بسیاری برای برقی سازی و واردات خودروهای برقی دارد. این تاکید باعث شده است تا مجموعه دولت نیز مجاب شود باید خودروهای برقی را توسعه دهند. در شرایطی که کشور درگیر تحریم است، قطعه‌راهی جز کشور چین برای تامین و واردات خودروهای برقی وجود ندارد. چینی‌ها در سال‌های اخیر، پیشرفت چشمگیری در بحث خودروهای برقی داشته‌اند. برخی خودروهای برقی چینی به بازار اروپا و آمریکا راه پیدا کرده‌اند و به لحاظ کمی و کیفی با محصولات روز اروپایی، آسیایی و آمریکایی قابل رقابت هستند. در ایران نیز با توجه به تاکید وزیر و تایید مدیران حوزه اقتصاد، قرار است یک میلیارد یورو برای واردات این خودروها از چین تخصیص داده شود. احتمالاً سال آینده تعداد بسیاری از این خودروها وارد کشور خواهد شد. با این حال، همچنان کشور در زمینه زیرساخت شارژ و برق مورد نیاز این خودروها دچار چالش است. ضمن این‌که به لحاظ فرهنگ سازی نیز رسماً اقدامی در این خصوص انجام نشده است. در همین زمینه، با مسیح فرزانه، کارشناس صنعت و بازار خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

فرهنگی که شاسی‌بلندها را نمی‌پذیرد!



رویتز اخیراً گزارش داد اوایل سال آینده میلادی یک همه‌پرسی در پاریس برگزار خواهد شد تا براساس آن مالیات برای خودروهای سنگین افزایش پیدا کند. هدف اصلی از چنین اقدامی کنترل آلاینده‌های اعلام شده است، اما در لایحه‌های زیرین آن می‌توان چشم پنهان شهروندان پارسی را نسبت به شاسی‌بلند سواری دید. جالب اینجاست در طرح پیشنهادی به‌رغم اینکه برای برقی‌ها تفاوت قائل شده‌اند، اما همان‌طور که قرار است شاسی‌بلندها و به‌طور کلی خودروهای درون‌سوز با وزن بیشتر از ۱۶۰۰ کیلوگرم شامل این افزایش مالیات شود، برقی‌های بالای ۲ تن نیز مشمول این طرح خواهند شد. فارغ از علمی و فنی نبودن معیار وزن خودروها اما در پس این تصمیم حتی مقامات پارسی نیز نسبت به شاسی‌بلندسواری جبهه گرفته‌اند. دیوید بلیار، معاون شهردار پاریس و زیست‌شناس باور دارد مالکان شاسی‌بلندها نروتمندانی هستند که استفاده از آنها از خودروهای مرتفع به نوعی فخر فروشی است بنابراین باید برای این رفتار هزینه بیشتری هم پرداخت کنند. شکی نیست برای شهرهای شلوغ؛ کاهش ترافیک و افزایش فضای پارک در اولویت است، اما نمی‌توان این مورد را به‌طور کلی به خودروهای مرتفع نسبت داد. همان‌طور که برای عبور کامیون‌ها در شهر محدودیت در نظر گرفته می‌شود و حتی در شرایط خاص هم مجبور به استفاده از آنها نمی‌شویم اما هزینه بیشتری هم برای راننده یا مالک کامیون دربر نخواهد داشت. به همین ترتیب باید در نظر داشت نوع برخورد مسئولان شهری نباید خارج از حیطه فنی باشد. در همین مورد رئیس انجمن خودروسازان اروپا نیز موضع خود را اعلام و با توضیح مسائل فنی تشریح کرد سنگین‌تر و حجیم‌تر شدن خودروها نسبت به قبل به‌منظور تامین امنیت و آرامش مسافران بوده و در صنعت خودرو این مسیر طی می‌شود. اما اینکه برخی مصرف‌کنندگان با چه تفکری به سمت این سگمنت می‌روند، نباید تاثیری بر شرایط مالکیت سایر مشتریان داشته باشد. خودروهایی که امروزه به‌نام کراس‌اوور می‌شناسیم، ابتدا وزن کمی داشته و تعادل کافی برای حرکت در سرعت بالا را تامین نمی‌کردند ولی با پیشرفت در صنعت هم مصرف سوخت این کراس‌اوورها کنترل شد و هم پایداری و در نهایت ایمنی بیشتری یافتند. پس باید گفت قانون‌گذاران در تمام کشورها وقتی برای یک کالای صنعتی قانونی را وضع می‌کنند، باید اولویت آنها با حقایق (فکت) و مسیر توسعه صنعتی آن کالا باشد که تا امروز طی شده است.

NEW ARRIZOS 5

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

آریزو ۵ اسپرت

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



آینده‌سازی در «بیوک»



هر چند بیوک هنوز هم به لطف بازار چین به حیات خود ادامه می‌دهد اما هیچ نشانی از گذشته پرشکوه خود ندارد. این برند با سابقه، با اینکه به ساخت خودروهای لوکس شهرت داشت اما چند بار شانس خود را در بخش خودروهای عضلانی نیز امتحان کرد. بیسوک در دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ با مدل‌های گرین اسپرت و GSX. در عصر طلایی ماسل کارها خودی نشان داد و در سال ۱۹۸۷ با GNX ثابت کرد که حتی با پیشرفته V6 توربو هم می‌توان ماسل کار جذاب و سریع ساخت. این پیشرفته افسانه‌ای که با کمک مک‌لارن به سطح پر فورمنسی مناسب یک ماسل کار از تقا پیدا کرده بود اما اولین

پیشرفته شش سیلندری نبود که در یک بیوک می‌دیدیم زیرا دو سال قبل از GNX. یک موتور ۳.۸ لیتری V6 دیگر با تیونینگ مک‌لارن در سوپر کار چهار چرخ محرک و ایلدکت معرفی شده بود. حتی ماسل کارهایی که در بالا ذکر شدند، هنوز هم حسی از ویژگی‌های لوکس بیوک داشتند اما در نمايشگاه سما ۱۹۸۵، بیوک با رونمایی یک سوپراسپرت همه را شگفت زده کرد. در آن سال‌ها، سوپراسپرت‌های مثل فراری تستاروسا و لامبورگینی کانتاش توجهات را به خود جلب می‌کردند اما بخش طراحی بیوک به دنبال ظاهری آینده‌نگر با فرمی منحنی بود.

این موضوع وجود دارد و تولیدکننده چینی می‌خواهد اشراف بیشتری روی کار خود داشته باشد و شاید نیم‌نگاهی هم به کیفیت بیشتر در بخش مشتری‌مداری داشته باشد. بدون هیچ تعارف و اغماض، در سه چهار سال اخیر گزارش‌های متعددی بوده که مشتریان زمانی که برای خرید خودروهای چینی حتی در مقیاس خودروهای لوکس حضور پیدا می‌کنند، چندان برخورد خوبی در برخی از نمایندگی‌ها نمی‌بینند. این موضوع به بسته بودن بازار و انحصار برمی‌گردد. برخی نمایندگی‌ها بر این باورند مشتریان در هر شرایطی مجبور به خرید این خودروها هستند.

در نهایت در صورت واردات خودروهای برقی استقبال چگونه خواهد بود؟

با این اتفاق، نه صنعت خودرو و نه بازار به سمت برقی به صورت گسترده حرکت می‌کند و نه صنعت برقی‌سازی می‌شود. این موضوع به دید و زیر صمت برمی‌گردد و اگر قرار باشد به صورت گسترده اتفاق بیفتد، فرضیه من این است که مشتری استقبال قابل توجهی نخواهد کرد.

در بحث فروش خودرو، بازاریابی، مارکتینگ و روانشناسی وجود دارد. وقتی قرار است یک محصول جدید را به فروش برسانید، باید در ذهن مخاطب نقاط مثبت و منفی را جا بیندازید.

در مدتی که وزیر صمت جدید کار خود را آغاز کرده، باید ببینیم چه اقدام مارکتینگ و بازاریابی یا فرهنگی و روان‌شناسی در خصوص استفاده از خودروهای برقی انجام شده است. غیر از نصب چند بیلبورد و چند ایستگاه شارژ، آیا به طور گسترده مقاله و مصاحبه و تیزری در این خصوص دیده‌ایم؟ تا امروز کار فرهنگی در این خصوص انجام نشده است. اگر بودجه یک میلیارد دلاری هم فراهم باشد، یعنی به‌ارای حجم مبادلاتی که در زمینه پتروشیمی ایران با چین وجود دارد، خودرو برقی تهاوت خواهد شد. خطوط تولید خودروهای وارداتی و نسیان‌ها و تویوتاهایی که به در چند ماه اخیر به کشور آمده، در چین است. اتفاق عجیبی هم نیست و به نظر خریداری این خودروها مشکلی ندارد و زمانی که نمی‌توان از مبدأ دیگری مانند کشورهای خلیج فارس خریداری کرد، طبعاً واردات از چین مشکلی ندارد. وقتی کنترل کیفیت ناظر بر کار است، این اتفاق در دنیا می‌افتد. بسیاری از کشورهای بزرگ دنیا مانند تویوتا و مرسدس بنز، تولید را برون‌سپاری می‌کنند. توسعه خودروهای برقی به صورت گسترده در داخل اتفاق نمی‌افتد. اگر به صورت محدودی هم این اتفاق بیفتد، به دلیل نبود زیرساخت‌ها و ایستگاه‌های شارژ متعدد و تامین برق آن می‌تواند برای مشتریان چالش برانگیز باشد.

انتخاب چندانی ندارد. وقتی که مصرف‌کننده می‌خواهد خودرویی خریداری کند که طراحی آن به روز است و شرایط فروش و تسهیلات خوبی هم دارد، می‌بیند تنها چیزی که در بازار وجود دارد، همین نسخه‌های چینی هستند. بر این اساس، مجبور به انتخاب همین مدل‌ها می‌شود.

آیا با این شرایط، واردات خودروهای برقی چینی کمکی به صنعت ما خواهد کرد؟

صرف واردات خودروهای برقی چینی، کمکی به صنعت خودرو نمی‌کند. اگر صحبت از صنعت و مونتاژ باشد، طبعاً نیاز به سرمایه‌گذاری مشترک دارد. اما با شرایط تحریمی که در کشور وجود دارد، می‌بینیم چینی‌ها نقش خود را حداقل به صورت مستقیم در بخش مونتاژ همراه با توسعه ساخت داخل در ایران کم‌رنگ‌تر کرده‌اند.

در بخش واردات این خبرها شنیده می‌شود که شرکت‌های چینی به دنبال این هستند تا آسودفاتر و نیروهای چینی را بیشتر فعال کنند. مشابه این اتفاق بیش از یک‌دهه گذشته و زمانی اتفاق افتاد که دایملر کرایسلر در ایران وجود داشت و ستاره ایران با مدیران و نیروهای آلمانی در کنار نیروهای ایرانی تاسیس شد و مونتاژ ای‌کلاس و واردات گسترده مرسدس بنز شروع شد. اتفاقات امروز برای واردات مدل‌های چینی شبیه این موضوع است. نگاه منطقی هم احتمالاً پشت

نورپلا

تامین قطعات و خدمات پس از فروش بسیاری از خودروهای چینی به آن شکل که باید، انجام نشده است. به همین دلیل، قیمت قطعات فنی برخی خودروهای چینی، بسیار بالاتر از قیمت قطعات خودروهای وارداتی ژاپنی، کره‌ای و گاه آلمانی است. این نگرانی در خصوص خودروهای الکتریکی چینی هم وجود دارد

حالی است که ایستگاه شارژ در این کشورها در مقایسه با سایر کشورها به صورت کامل تر و مصرف‌کننده بیشتری هم وجود دارد و تقاضا برای این خودروها و زیرساخت‌ها بالاتر است که باعث می‌شود به سمت خرید از شرکت‌ها بروند و گردش اقتصادی اتفاق بیفتد.

ایمن روند در ایران چگونه باید دنبال شود؟ اصول برقی‌سازی با خودروهای چینی چگونه خواهد بود؟

زمانی که در کشور تاکید می‌شود که به سمت خودروهای الکتریکی برویم، بهتر است حداقل نمونه‌های مشابه آن را در کشورهای دیگر ببینیم و متوجه شویم به کدام سمت حرکت کرده‌اند و ما چقدر از آن زیرساخت و چه اندازه ایستگاه شارژ داریم. در حال حاضر در خصوص خودروهای چینی بخشی از مصرف‌کنندگان به واسطه کیفیت نامناسب مونتاژ و قطعه، درگیر خدمات پس از فروش هستند. بسیاری از خودروهای چینی در کشور موتور توربو یا گیربکس نامناسب دارند و بسیاری از آن‌ها به این مشکل برخورد کرده‌اند.

بخشی هم برمی‌گردد به این که تامین قطعات و خدمات پس از فروش به آن شکل که باید، انجام نشده است. تمام این موارد سبب شده‌اند قیمت قطعات فنی برخی محصولات چینی، بسیار متفاوت و بالاتر از قیمت قطعات خودروهای وارداتی مانند خودروهای ژاپنی و کره‌ای و گاه آلمانی باشد. زمانی که در مورد خودروهای احتراق درون‌سوز بنزینی صحبت می‌کنیم، همچنان این مشکلات پابرجاست.

بنابراین اضافه کردن بحث جدیدی مانند خودروهای الکتریکی در حجم گسترده با مشکل همراه خواهد بود. البته به نظر من این اتفاق نخواهد افتاد که بخش اعظم آن به عدم استقبال در بازار و عدم شناختی که در ذهن مخاطب، مصرف‌کننده یا مشتری وجود دارد، برمی‌گردد. صرف این که یک خودرویی روی کاتالوگ باشد یا تنها دو، سه نمونه از آن فروخته شود، این اتفاق نخواهد افتاد. سال‌هاست خودروهای بنزینی در کشور چه به صورت وارداتی و چه به صورت مونتاژی عرضه می‌شوند. این شناخت همیشه از گذشته هم وجود داشته است، اما زمانی که صحبت از یک وادی جدید به اسم خودروهای برقی آن هم در مدل‌های چینی می‌شود، مصرف‌کننده پس‌زمینه خیلی مثبتی در مورد آن ندارد.

آیا برای مشتری ایرانی می‌توان شرایط دیگری هم متصور بود؟ برخی بر این باورند این خودروها در بازار به فروش می‌رسند. زمانی که بازار محدود می‌شود، مصرف‌کننده در شرایط جبری و انحصاری قرار می‌گیرد و قدرت





کerman موتور



- موتور بنزینی 1499CC مجهز به سیستم توربو شارژ و پاشش مستقیم سوخت (TGDl)
- گیربکس 6 سرعته اتوماتیک دو کلاجه (DCT)
- قابلیت تنظیم تهویه مطبوع الکتریکی به صورت لمسی
- دریچه های تهویه مطبوع برای سر نشینان عقب
- سیستم ورود بدون کلید + استارت دکمه ای
- سانروف پانوراما به همراه پرده برقی
- کروز کنترل

- سیستم پخش MP5 با نمایشگر ۱۲.۸ اینچی + بلوتوث + USB
- حافظه صندلی راننده با قابلیت تنظیم گودی کمر در ۴ جهت
- اهرم تعویض دنده با عملکرد الکترونیکی
- چراغ های روشنایی در روز Day Light
- کنسول میانی مجهز به سرد کن
- چراغ های جلو و عقب LED
- دوربین ۳۶۰ درجه



KERMANMOTOR



کی ام سی ایکس



پیشترانه ۴ سیلندر S1000RR با ۲۰۱ اسب بخار قدرت و ردلاین ۱۴۶۰۰ استفاده می کند ولی از نظر بدنه و فریم شباهت های زیادی به S1000XR دارد. بامو همچنین نسبت های دنده چهارم تا ششم را کوتاه تر کرده و در عین حال نسبت های کلیه دنده ها نیز بهینه شده اند. اگر چه هدف از تولید موتورسیکلت M عملکردی سریع است اما M1000XR از برخی ویژگی های آیرودینامیکی برای بهبود پرفورمنس و افزایش راحتی سود می برد. برای مثال بالچه های پانل جلو به عبور بهتر هوا از اطراف موتور کمک می کنند و در عین حال باعث تولید ۱۲ کیلوگرم داون فورس بیشتر در سرعت ۲۲۰ کیلومتر در ساعت می شوند.

همه مایه خوبی خودروهای بامو M را می شناسیم، محصولاتی که جزو بهترین چهار چرخ های اسپرت هستند هر چند نمونه های اخیر آن ها از نظر طراحی کاملاً جنجال برانگیز ظاهر شده اند؛ اما شاید برخی افراد ندانند موتورسیکلت های بامو M نیز تولید می شوند و سبد محصولات آن در حال حاضر شامل ۳ موتورسیکلت است. جدیدترین عضو این خانواده بامو M1000XR است که سواری راحت را با ویژگی های اسپرت ترکیب می کند. اینکه موتورسیکلتی با ظاهر تقریباً مشابه بامو GS ادوتچر وجود داشته باشد اما بر پایه مدل های اسپرت S1000XR و S1000RR شکل بگیرد، کمی عجیب خواهد بود. موتورسیکلت مورد بحث از



تجربه جدید
موتورسیکلت اسپرت
با «ام ۱۰۰۰»

با امضای یک تفاهم نامه در ماه گذشته آغاز شد:

همکاری مشترک سایپا و سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور

زیرساخت های گروه سایپا با کمک و همراهی مراکز علمی کشور توسعه پیدامی کند



در دهه پایانی ماه گذشته، گروه خودروسازی سایپا و سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور در راستای ارتقای توانمندی کارکنان، اشتغال پذیری و تامین نیروی کار ماهر و صیانت از سرمایه انسانی، تفاهم نامه همکاری امضا کردند. محمدعلی تیمسوری، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در مراسم امضای تفاهم نامه همکاری مشترک بین گروه سایپا و سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور، با تاکید بر این که در سال های گذشته و به خصوص دهه ۹۰، زیرساخت صنعت خودرو و کشور رشد نیافته است، گفت: «در این دوره، شرکت های بزرگ خودروسازی دنیا در مباحث الکترونیک خودرو، تولید خودروهای برقی، تولید خودروهای خودروان و کاهش میزان آلایندهی خودروها، پیشرفت قابل توجهی کردند.» او با اشاره به این که برای جبران دهه های گذشته، یک راه حل کلیدی وجود دارد و آن استفاده از نخبانان، مجموعه های دانش بنیان و توان علمی دانشگاه های کشور است، افزود: «سایپا در سال های گذشته، از دانشگاه های کشور نیروی انسانی جذب نکرده و از این موضوع دور بوده است. اما طی ۲۲ ماه گذشته، سعی شده است که این گذشته جبران و نخبانان مراکز علمی و دانشگاهی در سایپا جذب شوند.»



پی می بریم که صنعت خودرو کشور به جهت توانمندی خود (به خصوص در صادرات) موفق عمل کرده و این امر تحسین برانگیز است. او با اشاره به تصمیم سایپا برای جذب نخبانان و استفاده از توان علمی و مهارتی فارغ التحصیلان سازمان آموزش فنی و حرفه ای، تصریح کرد: «این تصمیم سایپا، اقدامی راهبردی و صحیح است، چرا که سرمایه اصلی هر بنگاه اقتصادی نیروی انسانی آن است.»

رئیس سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور افزود: «اعتبار مدرک فنی و حرفه ای در سایر کشورها قابل قبول است. بنابراین اگر سایپا بخواهد در کشورهای دیگر فعالیت تولیدی داشته باشد، می تواند از این آموزش ها بهره برداری لازم را کند.»

همچنین در این مراسم صادق کریمی، معاون منابع انسانی گروه و پشتیبانی سایپا با بیان این که سایپا امسال و برای اولین بار، پذیرش بورسیه از دانشگاه های برتر کشور از طریق کنکور سراسری را داشته است، گفت: «در بدنه کارشناسی، هدف ما تقویت توان کارشناسی از طریق جذب فارغ التحصیلان دانشگاه های برتر کشور است. در حوزه مهارتی هم در تلاش هستیم تا از طریق سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور، نیروی انسانی متناسب با نیاز گروه سایپا را تامین کنیم.» گفتنی است؛ در توافق نامه یادشده تدوین و بازنگری استانداردهای شایستگی و ارزشیابی مشاغل مورد نیاز گروه، اجرای آموزش مهارت های فنی، غیر فنی، عمومی و تخصصی و سنجش مهارت و تعیین صلاحیت حرفه ای کارکنان گروه و راه اندازی مرکز آموزش مهارت های تخصصی گروه خودروسازی سایپا مورد توجه قرار گرفته است.

عظیمی: توجه ویژه سایپا به دانش و مهارت قابل تقدیر است

در ادامه این مراسم مهرداد عظیمی، رئیس سازمان آموزش فنی و حرفه ای کشور با بیان این که سایپا به بحث دانش و مهارت توجه ویژه ای دارد و این موضوع قابل تقدیر است، گفت: «با وجود تمام نقدهایی که در رسانه ها در خصوص صنعت خودرو وجود دارد، اما زمانی که خودروهای داخلی را در کشورهای همسایه می بینیم، به این مهم

نوربالا

در این توافق نامه، تدوین و بازنگری استانداردهای شایستگی و ارزشیابی مشاغل مورد نیاز گروه، اجرای آموزش مهارت های فنی، غیر فنی، عمومی و تخصصی و سنجش مهارت و تعیین صلاحیت حرفه ای کارکنان گروه و راه اندازی مرکز آموزش مهارت های تخصصی گروه خودروسازی سایپا مورد توجه قرار گرفته است

تیموری: مسیری که مورد غفلت واقع شده بود را احیا خواهیم کرد

تیموری تاکید کرد: «با کمک دانشگاه های کشور، مراکز دانش بنیان و سازمان آموزش فنی و حرفه ای مسیری را که مورد غفلت واقع شده بود، احیا خواهیم کرد، بر همین اساس، با همکاری مشترک با سازمان آموزش فنی و حرفه ای، نیروهای فنی و آموزش دیده را برای خطوط تولید با هدف افزایش کیفیت و تیراژ تولید جذب می کنیم. همچنین با همکاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری برای اولین بار از برگزیدگان کنکور سراسری در قالب بورسیه تحصیلی در دستور کار جذب قرار دادیم که در سال جاری بخشی از این دانشجویان بورسیه از طریق کنکور سراسری جذب شدند و در صدد هستیم بخش دیگری را در قالب بورسیه دانشجویان سال دوم، سوم و چهارم جذب گروه خودروسازی سایپا کنیم.» وی با تاکید بر این که ضرورت دارد تمام بنگاه های صنعتی در قالب بورسیه، نخبانان را جذب کنند و از توان و استعداد آن ها بهره مند شوند، تصریح کرد: «برای آن که در حوزه داخلی سازی قطعات به دستاوردهای خوبی برسیم و اثرات تحریم را به حداقل برسانیم، همکاری مناسبی را با دانشگاه های برتر کشور آغاز کردیم و در این راستا پروژه هایی در خصوص کاهش مصرف سوخت، تولید خودروهای هیبرید و... تعریف شده است.» مدیرعامل گروه سایپا با اشاره به تفاهم نامه های منعقد شده با شرکای خارجی و همکاری با دانشگاه های کشور، تاکید کرد: «تولید خودروهای برقی به صورت جدی در دستور کار سایپا قرار دارد. همچنین امیدواریم به زودی تولید خودروهای هیبرید (وارداتی و مونتاژی) آغاز و خودروهای کاملاً برقی را به بازار عرضه کنیم.»

پیگیری يك موضوع

حسن کریمی سنجرى
مدیر پروژه خودروهای برقی وزارت صمت

احتمال کاهش تعرفه خودرو برقی با پیشنهاد هیات وزیران

بهرغم نقدهای بسیاری که کارشناسان درباره نبود زیرساخت عرضه خودروهای برقی دارند با این حال در این روزها صحبت از خودروهای برقی در کشور به شدت بالا گرفته است و مدیر پروژه خودروهای برقی وزارت صمت، ورود به این عرصه را ضرورتی ملی در کشور توصیف کرده و با توجه به تلاش وزارت صمت برای رفع موانع پروژه توسعه خودرو برقی در کشور، از تعرفه ۴ درصدی واردات خودروهای برقی در صورت تصویب هیات وزیران خبر می دهد. در ادامه حسن کریمی سنجرى، مدیر پروژه خودروهای برقی وزارت صمت به بیان نظرات خود می پردازد.

ضرورت کاهش تعرفه خودروهای برقی چیست؟

بسیار تغییر دانه بازارهای جهانی و کاهش استفاده از سوخت های فسیلی و حرکت خودروسازان بزرگ دنیا به سمت تولید خودروهای برقی، اشتیاق سیاستگذاران صنعتی در کشور نیز نسبت به توسعه خودروهای برقی افزایش یافته است به طوری که در ماه های اخیر و با آمدن به صمت جدید، حرکت جدیدی برای واردات و تولید خودرو برقی آغاز شده است.

برای عدم تکرار چنین تجربه ای در کشور چه ضرورت هایی پیش از ورود خودروهای برقی به کشور وجود دارد؟

با توجه به اقبال دنیا به توسعه خودروهای برقی، ورود به عرصه خودروهای برقی در ایران نیز ضرورتی ملی در کشور است و ایران هم راهی جز رفتن به مسیر توسعه خودروهای برقی ندارد؛ هدف گذاری که علاوه بر صرفه جویی در مصرف بنزین، کاهش هزینه های سلامت و تبعات زیست محیطی استفاده از سوخت های فسیلی را به همراه خواهد داشت.

بهرغم انتقادهای برخی فعالان و کارشناسان صنعت خودرو

در خصوص کم توجهی وزارت صمت به چالش های بازار وسیع خودروهای بنزینی و تلاش برای رفع موانع بازار خودروهای برقی نظر شما در این خصوص چیست؟ بدون شک با توجه به مشکلات تامین برق در کشور و تامین بنزین قرار نیست یکباره از خودروهای بنزینی به سمت خودروهای برقی برویم اما حتی اگر ۵۰ درصد نیاز و تقاضای بازار داخل را که سالانه حدود ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو است هم بخواهیم تامین کنیم باید سالانه ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو برقی به بازار عرضه شود بنابراین از این جهت عقب هستیم. باید از جایی این مسیر آغاز و زیرساخت ها برای تامین برق و تمام امکانات مورد نیاز نیز فراهم شود.

نگاه View



ارز واردات خودروهای دست دوم صرف رشد ظرفیت های صنعت خودرو شود

در شرایط فعلی که بسیاری از ظرفیت های صنعت خودرو خالی است، واردات خودروهای کار کرده منطقی نخواهد بود. انتظارات برای واردات خودروهای نو و دست دوم موجب رکود در بازار خودرو شده است، متأسفانه با جوسازی هایی که علیه صنعت خودرو شده مردم در انتظار واردات خودرو به خصوص خودروهای دست دوم هستند در حالی که می توان ارز واردات خودروهای دست دوم را صرف رشد ظرفیت صنعت خودرو و تولید بیش از یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو یا واردات خودروهای خارجی ارزان و مونتاژ آنها در کشور توسط خودروسازان داخلی کرد و با ارزش افزوده حاصل از مونتاژ خودرو مسائل و مشکلات در صنعت خودرو را حل و فصل کرد.

واردات خودروهای نو نه تنها عاملی برای تهدید خودروسازان داخلی نیست بلکه موجب ایجاد رقابت در صنعت خودرو خواهد شد اما واردات خودروهای دست دوم با توجه رانت ناشی از اختلاف قیمت واردات با نرخ فروش و عدم تضمین خدمات پس از فروش عقلائی نیست و مشکلاتی را در بازار خودرو ایجاد خواهد کرد.

زمانی می توان زمینه واردات خودروهای دست دوم را فراهم کرد که از همه ظرفیت های خودرو سازی کشور استفاده کرده و واردات به میزان کافی داشته باشیم اما در شرایط فعلی که بسیاری از ظرفیت های صنعت خودرو خالی است، واردات خودروهای کار کرده منطقی نیست. ضمن اینکه دولت هنوز سازوکار مشخصی را برای واردات خودروهای دست دوم و قیمت گذاری آنها تعیین نکرده است.

بالاترین آمار واردات خودرو به کشور مربوط به سال های قبل از سال ۹۷ و سالانه بین ۵۰ تا ۹۰ هزار دستگاه خودرو بوده است، در آن سال هادر عین حال که واردات خودرو به کشور آزاد بود و همه اشخاص حقیقی و حقوقی قادر به واردات خودرو بودند، خودروسازان نیز محصولات خود را تولید می کردند و واردات نه تنها تهدیدی برای خودروسازان نبود بلکه موجب تنظیم بازار خودروهای خارجی شد که البته اکنون این وظیفه به عهده مونتاژ کاران است. در حال حاضر قیمت خودروهای خارجی دست دوم در بازار به دلیل ممنوعیت واردات خودرو از سال ۹۷ به شدت افزایش یافته است. از طرفی مشتریانی که برای خرید خودروهای خارجی سرمایه گذاری کرده بودند با رشد یکباره قیمت خودروهای خارجی و به منظور حفظ ارزش سرمایه خود به سمت خرید خودروهای داخلی رفته و این رشد تقاضا موجب رشد بهای خودروهای داخلی در بازار شده است.

مجلس یازدهم درباره تعرفه واردات خودرو، تصریح کرد: هدف ما از تصویب واردات خودرو، تامین خودرو ایمن، با کیفیت و ارزان است همان چیزی که مردم در سایر کشورها از آن برخوردار هستند. اینکه مردم ناچار باشند خودرویی را که در امارات یک میلیارد تومان است، در ایران ۵ میلیارد تومان خریداری کنند، چنه معنایی دارد؟

مردم بتوانند حداقل هزینه خودرویی ایمن و با کیفیت خریداری کنند. وی اضافه کرد: هر چند وزارت صمت وعده عملیاتی شدن این قانون را می دهد اما در عمل این اتفاق رخ نمی دهد و مردم نیز از ما انتظار دارند با ابزار های نظارتی خود از جمله سوال، تذکر، استیضاح و اعمال ماده ۲۳۴ این موضوع را پیگیری کنیم. این نماینده مردم در



سوی دیگر طرح مسائلی مانند محدودیت های مدنظر سازمان استاندارد یا منشا تامین ارز یا انحصار در واردات از دیگر بحث های نگران کننده است. نماینده مردم چابهار، نیک شهر، کنارک و قصرقند در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: هدف قانون گذار از تصویب واردات خودروهای کار کرده شکست انحصار خودروسازی های داخلی است تا

نماینده مردم چابهار در مجلس گفت: تعرفه های سنگین، هدف از واردات خودرو را که ساماندهی بازار و تامین خودرو و با کیفیت برای مردم است؛ خنثی می کند و مزیت های آن از بین می رود. معین الدین سعیدی درباره واردات خودروهای کار کرده، گفت: متأسفانه تاکنون آیین نامه واردات خودرو ابلاغ نشده، از

زاپاس Spare Tire

تعرفه های سنگین واردات خودرو هدف ساماندهی بازار را خنثی می کند



جانشین «هوراکان» بعد از یک دهه

باور اینکه یک دهه از معرفی هوراکان می گذرد؛ سخت است! خودرویی که به عنوان محصول پایه لامبورگینی در دسامبر ۲۰۱۲ پدیدار شد و موج جدیدی را ایجاد کرد. تولید هوراکان تا سال ۲۰۲۴ متوقف نخواهد شد اما پیش فروش این خودرو تکمیل شده و بنابراین دیگر نمی توان این گاو ۱۰ سیلندر را از کارخانه سفارش داد. تاکنون تصاویر جاسوسی متنوعی از جانشین هوراکان منتشر شده و رندرهای دیجیتالی آن نیز بر پایه طراحی کلی پروتو تایپ ها در رسانه ها دیده می شوند. شاید اولین سوال این باشد جانشین خودرو یاد شده چه نامی خواهد داشت. اگر به تاریخچه محصولات لامبورگینی نگاه کنیم، می فهمیم این برند معمولاً نام گاوهای مبارزه را

برای خودروهای خود انتخاب می کند. نام هوراکان از یک گاو خشمگین که در جنوب شرق جزیره ایبری مبارزه می کرد، گرفته شده است. ابر خودرو بزرگ تر لامبورگینی یعنی رولتو نیز نام خود را از دیگر گاو مبارزه گرفته است. همین موضوع در باره گالاردو، اوتاندور، مورسیه لگو، دیابلو، جالیا، اوراکو، جاراما، اسپادا و... صدق می کند. البته همه محصولات لامبورگینی از این روزه پیروی نکردند و خودروهایی همچون 350GT، ۴۰۰ GT، LM002. کاتناش و برخی دیگر فلسفه نامگذاری متفاوتی دارند. از نظر طراحی ظاهری باید گفت جانشین لامبورگینی هوراکان تفاوت های زیادی با این خودرو نخواهد داشت و داستان آن ها شبیه رولتو و اوتاندور خواهد بود.

با کاهش بیش از دو هزار واحدی شاخص کل

بورس هفته رانزولی استارت زد!



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در نخستین روز از معاملات بازار سهام در هفته جاری شاخص کل بورس با کاهش ۲,۳۳۷ واحدی به محدوده ۲ میلیون و ۱۹ هزار واحد رسید. شاخص کل هم وزن نیز با افت ۴۹۳ واحدی روی محدوده ۷۰۵ هزار و ۷۳۱ واحد ایستاد. در این بازار بیش از ۳۳۷ هزار معامله به ارزشی بالغ بر ۵,۹ هزار میلیارد تومان انجام شد و نمادهای مخابرات ایران و پتروشیمی نوری بیشترین تاثیر مثبت و نمادهای فولاد مبارکه، سرمایه گذاری تامین اجتماعی، پالایش نفت تهران، پالایش نفت اصفهان و پالایش نفت بندرعباس

بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص کل بورس گذاشتند. همچنین روز شنبه شاخص فرابورس با کاهش ۹ واحدی روی محدوده ۲۵ هزار واحد ایستاد. در این بازار هم بیش از ۴۹۴ هزار معامله به ارزشی بالغ بر ۷,۶ هزار میلیارد تومان انجام شد و نمادهای صبا فولاد خلیج فارس، برق و انرژی پیوند، مادیران، انتخاب الکترونیک و مولد نیرو گاهی تجارت فارس بیشترین تاثیر مثبت و نمادهای مالی سپهر صادرات و آریا ساسول بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص فرابورس داشتند.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اگر افزایش
ایران خودرو	۲,۵۹۲	-۰,۲۷	کاهش
سایپا	۲,۴۷۵	۰,۷۳	افزایش
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۴,۳۱۶	-۰,۲۸	کاهش
ایران خودرو دیزل	۳,۳۷۸	-۰,۱۲	کاهش
زامیاد	۵,۶۵۰	-۰,۸۸	کاهش
پارس خودرو	۱,۱۱۵	-۰,۴۵	کاهش
قطعات اتومبیل ایران	۶,۰۲۰	-۲,۲۷	کاهش
مهرکام پارس	۳,۲۴۵	۳,۰۴	افزایش
گروه بهمن	۱,۷۷۳	۰,۱۱	افزایش
سایپادیزل	۲۱,۴۰۰	-۲,۷۷	کاهش
بنیان دیزل	۵,۲۱۰	۱,۷۶	افزایش
سایپا آذین	۳,۰۲۹	۴,۶۳	افزایش
بهمن دیزل	۴,۲۸۰	-۰,۴۹	کاهش
الکترونیک خودرو شرق	۱۴,۴۰۰	-۱,۳۷	کاهش
کمک فترا ایندیمین	۴,۳۰۹	۰,۳۸	افزایش
مهندسی نصیر ماشین	۱۰,۳۳۰	-۱,۹	کاهش
سرمایه گذاری رنا	۵,۶۷۰	-	تغییر
ایرکاپارت صنعت	۴,۸۳۵	۰,۱۲	افزایش
نیرو محرکه	۶,۹۵۰	۰,۵۸	افزایش
کرمان خودرو	۴,۹۷۷	-۰,۴۶	کاهش
فنر سازی زر	۵,۷۲۰	-۰,۶۹	کاهش
محور سازان ایران خودرو	۳۴,۸۷۰	-۰,۶۸	کاهش
رادیا تور ایران	۴,۶۳۵	۲,۳۹	افزایش
رینگ سازی مشهد	۱۶,۰۷۰	-۰,۷۴	کاهش
آهنگری تراکتور سازی ایران	۵,۴۴۰	-	تغییر
تولید محور خودرو	۵,۰۴۰	۱,۸۲	افزایش
صنایع ریخته گری ایران	۵,۸۴۰	-۰,۳۴	کاهش
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۴,۷۹۶	-۱,۰۳	کاهش
سازه پوشش	۲۱,۶۴۰	-۰,۵۱	کاهش
مهندسی صنعتی روان فن آور	۵۱,۸۰۰	-	تغییر
فنر سازی خاور	۱۳,۰۵۰	۰,۶۲	افزایش
چرخشگر	۲۳,۶۹۰	۱,۶۶	افزایش
مالیبل سایپا	۲,۹۵۰	-	تغییر
موتور سازان تراکتور سازی ایران	۳,۵۱۲	-۲,۳۹	کاهش
لنت ترمز ایران	۱۶,۱۲۰	۰,۱۹	افزایش
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۵,۴۷۰	۰,۵۵	افزایش
لیزینگ خودرو و غدیر	۵,۶۳۰	-۲,۲۶	کاهش
لیزینگ ایران و شرق	۵,۵۱۰	-۲,۶۵	کاهش
لیزینگ پارسین	۶,۷۱۰	۶,۸۵	افزایش
لیزینگ کار آفرین	۶,۰۴۰	۵,۹۶	افزایش
واسپاری ملت	۹,۷۳۰	۱,۸۸	افزایش
لیزینگ رایان سایپا	۱,۵۴۷	-۱,۴	کاهش
لیزینگ آریادانا	۳۶,۷۵۰	-۲,۹	کاهش
لیزینگ صنعت و معدن	۴,۷۸۵	۱,۱۶	افزایش
لیزینگ رازی	۷۱,۱۵۰	-۰,۱۴	کاهش
لیزینگ ایرانیان	۵,۶۷۰	-۱,۰۵	کاهش
بهمن لیزینگ	۴,۴۳۴	۱,۵۳	افزایش
لیزینگ ایران	۱,۶۸۷	-۰,۱۸	کاهش
واسپاری تجارت ایرانیان	۴,۰۷۸	۲,۷۷	افزایش
حمل و نقل خلیج فارس	۲,۴۹۹	-	تغییر
ریل پرداز نوافرین	۲,۳۹۸	-۰,۷۹	کاهش
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۰,۳۸۰	-۰,۳۸	کاهش
توکازیل	۵,۶۸۰	-۰,۱۸	کاهش

مقایسه VS

«لیزینگ صنعت و معدن» در مقابل «لیزینگ ایتالیایی UniCredit»

«لیزینگ صنعت و معدن» با نام «آریالیزینگ» به منظور انجام فعالیت در زمینه اعطای تسهیلات به روش اجاره اعتباری دستگاهها، ماشین آلات، تجهیزات و انواع خودرو و املاک سواری و کار و تجاری با سرمایه گذاری تعدادی از بانک های ایرانی و بانک فرانسی سوسیته ژنرال در سال ۱۳۵۶ تاسیس شد. در سال ۱۳۶۱ نام شرکت از «آریالیزینگ» به «شرکت پی خرید ایران» و متعاقب آن در سال ۱۳۸۱ به منظور شفافتر شدن زمینه فعالیت شرکت نام آن به «لیزینگ صنعت و معدن» تغییر یافت. قیمت هر سهم نماد «ولسنم» در حال حاضر به ۴۷۹ تومان رسیده است. در مقام مقایسه، شرکت «UniCredit Leasing» قرار دارد که یک شرکت لیزینگ ایتالیایی است و در زمینه ارائه لیزینگ و اجاره خودرو، تجهیزات و ماشین آلات سنگین راهسازی، معدنی و... فعالیت می کند. این شرکت در سال ۱۹۷۷ تاسیس شد و در حال حاضر یکی از بزرگ ترین شرکت های لیزینگ ایتالیاست. قیمت هر سهم این شرکت در بورس ایتالیای روز گذشته به ۲۵ یورو (۱,۳ میلیون تومان) رسیده است.



امار معاملات TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی چهارشنبه اول آذرماه بالغ بر ۲۵۲ میلیارد تومان و ۶۸۵ میلیون سهم شد.

کدال نگر

لیزینگ صنعت و معدن در ۱۱ ماهه منتهی به آبان، ۱۵۵ میلیارد تومان درآمد شناسایی کرد. درآمد نماد «ولسنم» در این ماه بالغ بر ۱۸ میلیارد تومان بوده که با افزایش ۳۰ درصدی رویه رو شده. این شرکت در آبان ماه سال گذشته درآمد ۱۳ میلیارد تومانی را به ثبت رسانده است.

حمل و نقل توکاریل از انعقاد قرارداد با شرکت دیدمادیزل خبر داد و اعلام کرد، با توجه به تصویب هیات مدیره قرارداد خرید ۵۰ دستگاه کشنده از شرکت دیدمادیزل به مبلغ هر دستگاه ۵۱,۵۰۰ میلیون ریال مجموعاً به مبلغ کل ۲,۵۷۵,۰۰۰ میلیون ریال منعقد شد. نقدینگی لازم جهت خرید کشنده ها از طریق اخذ تسهیلات از بانک رفاه و منابع داخلی تامین می شود.



نمودار تکنیکالی «لیزینگ ایرانیان» نشان دهنده آن است که نماد «وایران» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیرماه ۹۹ در قیمت ۱,۷۲۶ تومان، یک اصلاح قیمتی و یک افزایش سرمایه را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد متعادل معامله می شود.

افزایش تبعات نداشتن بیمه شخص ثالث برای رانندگان

طبق اعلام مهدی قمریان، مدیرعامل صندوق تامین خسارت های بدنی، ستاد مدیریت سوخت مکلف است از صدور و شارژ کارت سوخت سهمیه وسائل نقلیه ای که فاقد بیمه نامه شخص ثالث هستند، جلوگیری کند. این در حالی است که با همکاری بیمه مرکزی و دستگاه های اجرایی ذی ربط و پس از چند ماه پیگیری از مردادماه این مساله، عملیاتی شد و تمامی وسایل نقلیه ای که سهمیه نفت، گاز و گازوئیل دریافت می کنند و فاقد بیمه شخص ثالث تشخیص داده شوند، وارد یک لیست خاکستری می شوند. همچنین به خودروهای فوق در زمان سوختگیری در جایگاه سوخت پیام هشدار بیمه ارسال می شود و اگر ظرف یک ماه اقدام به بیمه نکنند با پیام خطا مواجه شده و ظرفیت کارت سوخت آن ها متوقف می شود. در فاز بعدی این طرح برای دیگر وسایل نقلیه به ویژه موتور سیکلت ها و خودروهای سواری تعمیم داده خواهد شد.

بازار

یک کارشناس بازار سرمایه با اشاره به انجام برخی اقدامات حمایتی از جمله طرح «سهام یار» یا انتشار اوراق تبعی به منظور حمایت از بازار سهام گفت: در یک سال گذشته، علاوه بر اجرای طرح سهام یار برای حمایت از سهامداران خردی که سرمایه های کمتر از ۱۰۰ میلیون تومان داشتند، اوراق تبعی با نرخ ۲۰ و ۲۵ درصد نیز منتشر شد که در بهبود وضعیت بازار سرمایه و کاهش ریسک سرمایه گذاران موثر بوده است. علی قاسم نژاد با بیان این که صندوق توسعه بازار در این یک سال، علاوه بر انتشار اوراق تبعی روی نمادهای مختلف در دو ماه اخیر، اوراق تبعی با نرخ ۲۵ درصد نیز منتشر کرده است، افزود: حقوقی ها با استفاده از این اوراق می توانند به نوعی ریسک های خود را پوشش دهند و اطمینان داشته باشند در صورتی که بازار سهام بازدهی مدنظر آنان را محقق نکند، با اعمال اوراق تبعی می توانند بازدهی ثابت برخوردار باشند. به هر حال حداقل سودی که برای این اوراق در نظر گرفته شده است، انگیزه فروش را کاهش خواهد داد.



۲,۲۸۸ میلیارد تومان

افزایش درآمد

ریخته گری تراکتور سازی ایران در ۸ ماهه منتهی به آبان، ۲,۲۸۸ میلیارد تومان درآمد به دست آورد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۵۴ درصد بار شد رویه رو شده، البته درآمد این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۱,۷۱۷ میلیارد تومان بوده است.

۶۰٪

افزایش فروش

موتور سازان تراکتور سازی ایران در ۸ ماهه منتهی به آبان، ۲,۰۳۱ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۶۰ درصد بار شد رویه رو شده، البته درآمد این شرکت در دوره مشابه سال گذشته ۱,۲۷۵ میلیارد تومان بوده است.

رشد درآمد

صنایع ریخته گری ایران در ۸ ماهه منتهی به آبان، ۶۴۰ میلیارد تومان درآمد به دست آورد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۸۱ درصد بار شد رویه رو شده، درآمد این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۳۳۹ میلیارد تومان بوده است.

درآمد ۸ ماهه

ریل سیر کوثر در ۸ ماهه منتهی به آبان، ۲۴۸ میلیارد تومان درآمد به دست آورد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل بار رشد ۵۵ درصدی رویه رو شده، درآمد این شرکت در مدت مشابه سال گذشته نیز ۱۰۲ میلیارد تومان بوده است.



هستیم. این خودرو در نهایت از تبه بالا می‌رود؛ اما قبل از آن حدود ۱۵ تا ۱۰ ثانیه با هرز گردی چرخ‌ها مواجه بوده است. جالب آن که یکی از تماشاگران آفرود سایبر تراک می‌پرسد «آیا خودرو روشن است؟!» براساس نوشته‌های موجود در پست‌های شبکه‌های مجازی، سه دستگاه سایبر تراک در کالیفرنیا تست شده‌اند و برخی افراد نیز با یک جیب ویژه طرز آفرود کردن را به‌راندگان سایبر تراک نشان داده‌اند. در یکی دیگر از ویدئوها یک دستگاه جیب CJ-2A مدل ۱۹۴۶ را می‌بینیم که بدون توقف یا چالش خاصی از همین مسیر عبور می‌کند.

ویدئوهای منتشر شده نشان می‌دهند سایبر تراک شاید بهترین خودرو برای آفرود نباشد. در سه نمونه از ویدئوها وانت برقی تسلا در عبور از ناهمواری‌های مسیر به تلافی‌تلافی و با چالش تأمین کشت مواجه می‌شود. ایلان ماسک قبلاً مانورهای زیادی روی این محصول خود داده و حتی به‌بدنه فولاد ضد زنگ و ضد گلوله و حتی آپشن شیشه‌های ضد گلوله سایبر تراک نیز اشاره کرده بود؛ اما ظاهراً وانت برقی مورد بحث گزینه‌ای ایده آل برای آخر الزمان نیست. در یکی از ویدئوها شاهد هرز گردی چرخ‌های وانت تسلا و تقلای آن در عبور از مسیر پیش رو



چالش سایبر تراک در خارج از جاده

تویوتا کراون در نسخه سیگنیا



شرکت تویوتا با معرفی کراون سیگنیا ۲۰۲۵، تنوع اعضای خانواده کراون را افزایش داده است. تویوتا کراون سیگنیا ۲۰۲۵ از تابستان ۲۰۲۴ در ایالات متحده به فروش خواهد رسید. با عرضه این خودرو، مجموع تعداد محصولات برقی و هیبرید تویوتا در ایالات متحده به ۱۹ مدل می‌رسد. تویوتا کراون سیگنیا ۲۰۲۵ فقط با سامانه هیبرید HEV تویوتا قابل سفارش خواهد بود. این سامانه از پیش‌راننده ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر و دو پیش‌راننده برقی تشکیل شده که در مجموع ۲۴۳ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. متوسط مصرف سوخت این خودرو هم ۶.۵ لیتر در صد کیلومتر اعلام شده است. سه حالت رانندگی اکو (اقتصادی)، نرمال (عادی) و اسپرت برای رانند

تویوتا کراون سیگنیا ۲۰۲۵ پیش‌بینی شده است. توجه داشته باشید که استفاده از این خودرو در حالت کاملاً برقی صرفاً در مسافت کوتاه و با سرعت کوتاه امکان‌پذیر خواهد بود. البته از آن‌جا که موتور برقی پشت چرخ عقب نصب شده، سامانه چهار چرخ محرک برقی نیز در تویوتا کراون سیگنیا ۲۰۲۵ فعال شده و ظرفیت پدک کشی ۱۲۵۰ کیلوگرم را برای این خودرو فراهم کرده است. فضای کابین تویوتا کراون سیگنیا ۲۰۲۵ با دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی، ترمیم برنز روی داشبورد، فرمان و کنسول میانی، شارژر بی‌سیم و سه درگاه USB تایپ C برای ردیف جلو مواجهیم.

کوپه‌ای برای رقابت با ژاپنی‌ها



های فای به‌عنوان برند زیر مجموعه از شرکت Human Horizons، در سال ۲۰۱۷ تأسیس شده است. موسس این شرکت یعنی دینگ لی، زمانی به‌عنوان مدیر عامل سایک-جی ام شناخته می‌شد. نخستین محصول این برند یعنی شاسی‌بلندهای فای X با سه ردیف صندلی، در سال ۲۰۲۱ در بازار چین عرضه شد. پس از آن، دو مدل های فای Z و های فای Y معرفی شدند و اکنون که به‌اواخر سال ۲۰۲۳ نزدیک می‌شویم و های فای A رونمایی شده است. البته این خودرو در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۵ به فروش خواهد رسید. های فای A براساس محصول قبلی یعنی Z شکل گرفته؛ اما با افزایش قدرت پیش‌راننده، باله عقب ایرودینامیک و تعداد بیشتری

از قطعات فیبر کربن در بدنه همراه شده است. مشخصات فنی دقیق های فای A فعلاً اعلام نشده است؛ اما می‌دانیم که ۱۳۰۵ اسب‌بخار قدرت در اختیار این فست‌بک پرچمدار قرار گرفته و می‌تواند طرف ۲ ثانیه به‌سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این خودرو هم ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. روتور یا چرخانه‌های پیش‌راننده‌های برقی های فای A از فیبر کربن ساخته شده است و با سامانه خنک‌کننده پرفشار روغن کار می‌کند. مجموعه باتری هم که در روکش فیبر کربنی جای گرفته، با حداکثر جریان ۱.۵ مگاوات سازگاری دارد.

همکاری برای حضور سوخت‌های جدید در بزرگ‌ترین خودروساز جهان

فناوری چینی به تویوتا راه پیدا خواهد کرد

برقی‌سازی حتی در لندکروز

تویوتا لندکروز در چند سال اخیر دستخوش تغییرات و تحولاتی شده است. آن خودرو بزرگ و لوکس به‌محصولی کوچک‌تر با پیش‌راننده ۴ سیلندر و ظاهر رترو تبدیل شد. البته نسخه‌های متنوعی برای لندکروز جدید در نظر گرفته شده است. اکنون جدیدترین نمونه لندکروز، لندکروز SE است که نخستین نسخه برقی این خودرو محبوب محسوب می‌شود. تویوتا، لندکروز SE جدید را جمع‌شده در آمریکا معرفی کرد و سپس اطلاعات کمی را درباره آن ارائه داد. تویوتا اعلام کرد لندکروز SE (که در حال حاضر شبیه یک کانسپت است) سه ردیف صندلی و باتری قوی با گشتاور بالا دارد. این خودرو در شهر و جاده کاملاً بی‌صداست. این نسخه الکتریکی با شاسی یکپارچه طراحی شده است و تویوتا ادعا می‌کند این نوع بدنه در ناهمواری‌ها خوب عمل خواهد کرد؛ اما با توجه به‌ظاهر خودرو، فاصله کم از سطح زمین و تایرهای کم پروفیل، به‌نظر نمی‌رسد که آفرود خوبی باشد. همچنین در کابین لندکروز SE، از فرمان گرد خیری نیست و تویوتا فرمان جدید را NEO Steer نامیده است. این فرمان، از فرمان موتورسیکلت الهام گرفته و اهرم کنترل گاز و ترمز روی فرمان منتقل شده است و بنابراین نیازی به‌وجود پدال نیست. وجود این فرمان با کنترل گاز و ترمز، سبب می‌شود کسانی که در قسمت پایینی بدن معلول هستند نیز بتوانند با لندکروز جدید رانندگی کنند. این نوع فرمان، نخستین راننده را نیز راحت‌تر می‌کند. چنین فرمانی برای کراس‌اور برقی لکسوس RZ نیز طراحی شده است. در واقع این جایگزینی برای فرمان‌های سنتی است. تویوتا نخستین خودروساز ژاپنی نیست که به‌فکر معلولان بوده است؛ زیرا مدت‌ها خودروهای Self-empowerment Driving Vehicles را فروخته است. بر این اساس مزدا MX-30، CX-۵۰ و حتی مدل میاتا، در هر دو مدل کانورتیبل و سقف‌فلزی، با پدال‌هایی کنار کنسول مرکزی فروخته شده‌اند. این خودروها با فرمان خاصی نیز ارائه می‌شدند که بتوان با یک دست از آن استفاده کرد. تویوتا اطلاعاتی را درباره موتور، قدرت، باتری و... منتشر نکرده است؛ اما برای رقابت با خودرویی برقی مانند ریویان RTS، ویژگی‌های قوی و قیمت رقابتی را لازم دارد. به‌طور کلی لندکروز برقی یک آفرودر با طراحی عضلانی و جذاب است و بنابراین خودرویی محبوب خواهد بود.



دارند و عملکرد سواری خاصی را تنها می‌توان در این دسته از وسایل نقلیه مشاهده کرد.

نور بالا

تویوتا اطلاعاتی را درباره موتور، قدرت، باتری و... منتشر نکرده است؛ اما برای رقابت با خودرویی برقی مانند ریویان RTS، ویژگی‌های قوی و قیمت رقابتی را لازم دارد. به‌طور کلی لندکروز برقی یک آفرودر با طراحی عضلانی و جذاب است و بنابراین خودرویی محبوب خواهد بود

تلاش‌های جایگزین فیسکر برای بقا

است. به‌گزارش بلومبرگ، مک‌کامون متوجه شده که کار ما تاکنون چندین میلیون دلار در پروژه‌های غیرمرتبط هزینه کرده است. به‌گفته‌ی وی، کار ما برای موفقیت راهی جز تولید سالانه ۵ هزار دستگاه خودرو برقی ندارد. سرپرست جدید بخش طراحی کار ما نیز میشل کریستنسن است که در زمان اشتغال در شرکت هوندا، در طراحی نسل دوم آکورا NSX نقش داشته است. تمام این تغییرات به‌معرفی یک مدل جدید به‌نام کاویا (Kaveya) منجر شده که نام آن در زبان هندی به‌معنای «شعر متحرک» است و شرکت سازنده، آن را رقیب محصولات مک‌لارن و استون‌مارتین می‌داند. کار ما کاویا یک کوپه گرن تورسیمو با سازه آلومینیومی و قطعات فیبر کربنی بدنه است که برخی ویژگی‌های جالب را به‌همراه دارد.

در سال ۲۰۰۷، یک شرکت خودروسازی به‌نام فیسکر توسط طراح و کارآفرین دانمارکی به‌نام هنریک فیسکر تأسیس شد. نخستین محصول این شرکت به‌نام کارما، فقط بین سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ تولید شد. در سال ۲۰۱۴ و پس از خریداری توسط سرمایه‌گذار چینی، نام این شرکت به کارما تغییر کرد. از آن زمان تاکنون، این شرکت فعالیت قابل توجهی نداشته است؛ چراکه کانسپت SC2 و مدل‌های کراس‌اور و پیکاپ این شرکت هرگز به‌خط تولید نرسیده و GS-6 که در سال ۲۰۲۱ معرفی شد هم در واقع نسخه به‌روزرسانی‌شده از همان فیسکر کارما ۲۰۰۸ بود. اما ظاهراً جان تازمای به‌کالبد بی‌رمق کارما تزریق شده است؛ چراکه در بهار ۲۰۲۳ مارکز مک‌کامون که سابقه فعالیت در کرایسلر و سالین را در کارنامه دارد، به‌سمت مدیر عامل این شرکت منصوب شده



خبر

News

بی‌وای‌دی به سبک جعبه‌ای

برند جدید زیرمجموعه بی‌وای‌دی به نام فانگ چنگ باو (Fang Cheng Bao) یا FCB در می ۲۰۲۳ و با هدف ساخت شاسی‌بلندهای برقی و هیبرید تأسیس شده است. این برند که در جایگاه میان‌بانگ وانگ و دنزا قرار می‌گیرد، اکنون با نخستین محصول خود یعنی لئوپارد ۵ به‌بازار چین وارد می‌شود. این خودرو با فرم مکعبی بدنه، سبیرهای آفرود، ریل سقفی، زاپاس روی در صندوق و جلوپنجره مستطیل‌شکل، چهره‌ای از یک خودرو بیراهه‌نورد را به‌نمایش گذاشته است. ابعاد بدنه لئوپارد ۵ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۴.۸، ۱.۹، ۱.۹ و ۲.۸ متر اعلام شده است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۸ یا ۲۰ اینچی استوار می‌شود. فاصله



کف تا سطح زمین ۲۲ سانتی‌متر و زوایای حمله و خروج به‌ترتیب ۳۵ و ۲۲ درجه اعلام شده است. البته در ترمیم کامل یعنی اولتیمیت ادیشن، امکان افزایش فاصله تا سطح زمین به ۳۱ سانتی‌متر فراهم شده است، تا خودرو بتواند در آب به‌عمق ۷۹ سانتی‌متر حرکت کند. وزن خاص، وزن مجاز و ظرفیت پدک کشی لئوپارد ۵ به‌ترتیب ۲۲۶۵، ۲۲۸۵ و ۲۵۰۰ کیلوگرم اعلام شده است. فضای کابین لئوپارد ۵ تحت تأثیر خطوط مستقیم شکل گرفته است و جزئیات جالبی همچون دکمه‌های کریستالی روی کنسول میانی را به‌همراه دارد. دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای راننده و سرنشین جلو در نظر گرفته شده؛ در حالی که صفحه نمایش لمسی ۱۵.۶ اینچی در میانه داشبورد نصب شده است. نمایشگر مجازی روی شیشه با ابعاد ۵۰ اینچ را هم نباید از قلم انداخت. از مهم‌ترین امکانات رفاهی این خودرو می‌توان به‌سقف پانوراما، سیستم صوتی Devialet با بلندگو، مجموعه دستیار راننده با سامانه خودران سطح ۲ و محافظه خنک‌کننده بین صندلی‌های جلو اشاره کرد. نسخه پلاگین-هیبرید لئوپارد ۵ به‌پیش‌راننده ۱.۵ لیتری توربوشارژ با ۱۹۴ اسب‌بخار قدرت ۲۳۳ نیوتون‌متر گشتاور روی محور جلو، سیستم انتقال قدرت هیبرید و دو موتور برقی مجهز شده است.



به روزرسانی مزدا MX-5

مزدا در جریان نمایشگاه حرکت از این ۲۰۲۴ که چندی پیش برگزار شد، از نسخه جدید MX-5 برای بازار ژاپن رونمایی کرد. این خودرو که برای نخستین بار از سال ۲۰۱۵ دچار تغییرات ظاهری شده است، تا سال آینده به بازارهای اروپایی و انگلستان خواهد رسید. آن جا که فروش MX-5 با ظاهر کنونی برای سازنده رضایت بخش بوده، مزدا تغییرات بسیار محدودی را روی این خودرو اعمال کرده است. درون کابین شاهد حضور یک نمایشگر لمسی ۸.۸ اینچی مجهز به سیستم اطلاعات-سرگرمی MZ کانکت هستیم که با صفحه نمایش روی روبرو ارائه هماهنگ است. آینه پشت به شکلی

بدون قاب طراحی شده و این بار USB-C نیز راه خود را به داخل MX-5 باز کرده است. پیشترانه خود دست نخورده باقی مانده است؛ بنابراین خریداران می توانند از میان یک موتور ۱.۵ لیتری بنزینی ۱۲۰ اسب بخاری و نمونه ۲ لیتری ۱۸۲ اسب بخاری یکی را انتخاب کنند. مزدا برای بهبود سواری کوپه رولز خود، سامانه کنترل پویای پایداری خودرو را بازنگری کرده و فرمان پذیری بهتری را به ارمان آورده است. نسخه ۲۰۲۴ این خودرو به سیستم LSD نامتقارن تجهیز می شود که به گفته مهندسان این شرکت، نیروی لغزش را در طول افزایش و کاهش شتاب محدود می کند.

محصول Product

فروش آستون مارتین والکری AMR Pro



یکی از تنها ۴۰ نمونه آستون مارتین والکری AMR Pro برای فروش ارائه شده و انتظار می رود بیش از ۳.۵ میلیون دلار قیمت داشته باشد. این خودرو که یکی از افراطی ترین آستون مارتین های تولیدی تاریخ محسوب می شود، هم اکنون در دبی است. این هایپر کار به جای رنگ سبز مسابقه ای مشهور آستون مارتین، به رنگ آبی و مشکی است. والکری AMR Pro از لحاظ فنی یک شگفتی است. زیر بدنه تمام فیبر کربنی این خودرو یک نیروگاه ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی قرار گرفته است که تا ۱۱ هزار rpm دور می گیرد و ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. در نسخه AMR Pro اما سیستم هیبرید به منظور کاهش وزن و پیچیدگی حذف شده و به همین دلیل از نسخه جاده ای ۱۱۶۰ اسب بخاری ضعیف تر است. این خودرو یک بار برای تایید کارکرد درست همه قطعات به کارخانه فرستاده شده و صرفاً در یک روز پیست حضور داشته است؛ بنابراین، خودرو عملاتی با نمونه نوندارد. کارکرد این والکری اعلام نشده؛ اما بعد است بیش از ۲۰۰ کیلومتر کار کرده باشد.

بریتانیایی British

ورود آخرین نمونه مولسان به موزه بنتلی



این سدان فوق لوکس ابتدا در سال ۱۹۸۰ به بازار آمد و سپس مجدداً در سال ۲۰۰۹ بازگشت تا پرچمدار جدید بنتلی لقب گیرد. مولسان اما در سال ۲۰۲۰ کنار رفت و فلاینگ اسپور را به تنها سدان سبید محصولات بنتلی تبدیل کرد. حال سازنده بریتانیایی آخرین نمونه مولسان را به خانه جدید خود یعنی مجموعه هریتیج بنتلی منتقل کرده است. این یک مولسان کشیده مدل ۲۰۲۰ سفارشی است که ویژگی منحصر بفردی دارد. این خودرو به سفارش ملکه الیزابت دوم برای وظایف سلطنتی طراحی شده و در بیرون به رنگ سبز بارناتوست. در داخل هم شاهد تودوزی کرم رنگ همراه با ترمیم چوب گردو و کف پوش هایی از پشم بره هستیم که فضایی مناسب خانواده سلطنتی را فراهم می کند. ویژگی های سفارشی این مولسان اما به همین جا ختم نمی شود و پرده های عقب، نشان سلطنتی بریتانیا روی درها، چراغ گردان آبی رنگ و آزر هم همگی نشان از خاص بودن این خودرو دارند. زیر کاپوت اما همان پیشترانه ۶.۷۵ لیتری V8 توئین توربو قرار گرفته است که ۵۴۵ اسب بخار قدرت تولید می کند.

محصول Product

رانندگی با آخرین سوپراسپرت آنالوگ



تاپ گیر، شانس رانندگی طولانی با آخرین پروتوتایپ پیش تولید T.50 را پیدا کرده است. شرکت بریتانیایی گوردون موری اتوموتیو که توسط طراح مکلارن F1، گوردون موری تاسیس شد تولید نخستین سوپراسپرت خود یعنی T.50 را در مارس امسال آغاز کرده است. پیش از آغاز فرآیند مونتاژ، این شرکت T.50 را طی یک برنامه آزمایشی دقیق شامل تست های زمستانی کاملاً مورد ارزیابی قرار داده است. نخستین نمونه های این ماشین اکنون آماده تحویل به خریداران هستند. حال تا پیگیر شانس رانندگی با یکی از پروتوتایپ های T.50 را پیدا کرده است. اولی مارچ، رئیس بخش آزمایش رسانه ای این نشریه، با سوپر کار گوردون موری طی سفری ۱۴۵۰ کیلومتری در سراسر اسپانیا رانندگی کرده است. وی با T.50 از طریق جاده های کوهستانی پیرنه از بارسلونا به بلبلیانو رفته است. این جاکانی عالی برای محک زدن توانایی های ماشین در پیچیدن، شتاب گیری و ترمز گیری است. این یک خودرو معمولی نیست و همان طور که مارچ می گوید، آخرین سوپر کار آنالوگ خواهد بود.

آمریکایی American

افشای تصاویر تولیدی نهایی تسلا سایبر تراک

تصاویر جدیدی از نسخه تولیدی تسلا سایبر تراک منتشر شده است که به خوبی تمام ویژگی های مهم داخلی و بیرونی آن را نشان می دهد. این تصاویر آن قدر حرفه ای به نظر می رسند که به احتمال زیاد تصاویر رسمی مطبوعاتی تسلا هستند که افشا شده اند. این تصاویر بهترین نمایی که تاکنون از داخل سایبر تراک دیده ایم را ارائه می کنند. داشبورد در این نمونه ترمیم سفید رنگ دارد. گریلک فرمان مربعی، کنسول مرکزی بزرگ، صندلی های اسپرت و سقف شیشه ای هم از دیگر ویژگی های داخلی پیکاپ تسلا هستند. همچنین یکی از این تصاویر نمای نزدیکی



از نمایشگر لمسی را نشان می دهد که در آن بخشی از منو با کنترل قسمت هایی مثل کلور اتاق بار، تنظیمات تعلیق، تنظیم فرمان و آینه های جانبی، چراغ های جلو و... دیده می شود. صندلی های جلو هم سوراخ دار هستند که نشان می دهد از گرم کن و تهویه بهره می برند. تصویری از صندوق بار جلو با در باز هم دیده می شود که ظرفیت مناسبی را نشان می دهد؛ اما هرگز قابل مقایسه با فورد F150 پیتنینگ نخواهد بود.

در تصویر دیگری می توان از نمای نزدیک آینه جانبی مثلثی و برف پاکبان را دید. همچنین پوسته های تبلیغاتی که تسلا در نمایشگاه های خود قرار داده بود، نشان دادند ظرفیت بار این پیکاپ ۱۱۳۵ کیلوگرم و ظرفیت یدک کشی آن ۵ تن است. هر چند مشخص نیست این اعداد متعلق به کدام نسخه از قسوی محره که سایبر تراک است؛ اما نشان می دهد که با پیکاپ بسیار توانمندی طرف هستیم. ظرفیت یدک کشی ۵ تنی سایبر تراک از تمام پیکاپ های الکتریکی حال حاضر بازار بیشتر است و فقط با ربویان R1T برابری می کند.

چرا کسی دیگر در بازار خودرو سرمایه گذاری نمی کند؟

کمبود ارز، مانع بزرگ واردات خودرو



نتایج یک نظرسنجی نشان می دهد با وجود این که همچنان شکاف بزرگی بین قیمت کارخانه و بازار خودرو وجود دارد، اما شاهد رغبت چندانی برای سرمایه گذاری در این زمینه نیستیم. این اتفاق دلایل مختلفی دارد که مهم ترین آن ها نوبت دهی به متقاضیان در سامانه پیکار چه تخصیص خودرو، آزادسازی واردات خودرو به ویژه ورود خودروهای کارکرده و البته چشم انداز قیمت خودرو است. نتایج یک نظرسنجی نشان می دهد با وجود شکاف میان قیمت کارخانه و بازار خودرو، رغبت شهروندان بابت سرمایه گذاری در این بخش (در مقایسه با برخی دیگر از بازارها) کاهش یافته است.

بر اساس نظرسنجی مرکز افکارسنجی دانشجویان ایران (ایسپا) که به همراه امسال مربوط می شود، از جمع ۹ گزینه مورد نظر شهروندان برای سرمایه گذاری در بازار خودرو در رده پنجم قرار دارد. به عبارت بهتر، رغبت شهروندان به سرمایه گذاری در بازار خودرو طبق نظرسنجی صورت گرفته در همراه امسال اندک و حتی بسیار کمتر از بازارهای دیگر مانند مسکن، ارز و طلا بوده است. از همین رو به نظر می رسد با توجه به اتفاقات رخ داده در بازار خودرو و وقوع مسائلی مانند آزادسازی واردات، راه اندازی سامانه پیکار چه تخصیص خودرو، ثبات نسبی در بازار ارز و... احتمالاً از اشتیاق شهروندان برای سرمایه گذاری در بازار خودرو کاسته شده است.

در این نظرسنجی از شهروندان پرسیده شده: «اگر شرایط مالی شما به گونه ای باشد که بتوانید پس انداز داشته باشید، ترجیح می دهید پس انداز خود را چگونه مدیریت کنید؟» که در این زمینه ۹ گزینه شامل «سرمایه گذاری در زمین و مسکن»، «خرید طلا و سکه»، «اشتغالزایی و کارآفرینی»، «پس انداز در بانک»، «سرمایه گذاری در بازار خودرو»، «خرید دلار و ارز»، «سرمایه گذاری در مزارز و بازارهای جهانی»، «حضور در بورس» و «سایر موارد» برای پاسخ به پرسش مورد نظر در نظر گرفته شده است. طبق نتایج اعلامی، ۳۳.۳ درصد از شرکت کنندگان در نظرسنجی مورد نظر، گزینه نخست یعنی سرمایه گذاری در زمین و مسکن را انتخاب کرده اند و نزدیک به ۲۱ درصد نیز انتخابشان خرید طلا و سکه بوده است. اشتغالزایی و کارآفرینی و پس انداز بانکی نیز هر کدام با سهم بالای ۱۵ درصد، گزینه های انتخابی سوم و چهارم شرکت کنندگان در نظرسنجی بوده اند. پس از این ها در رده پنجم، سرمایه گذاری

احسان ناصرپایلی
e.naseri@autoworld.ir

اردیبهشت ماه سال قبل بود که وزیر صمت از تصویب کلیات واردات خودرو در هیات دولت خبر داد. در ابتدا شاید تصور می شد سرانجام بازار خودرو برداشته خواهد شد و قیمت ها نیز فروکش خواهند کرد. از آن زمان تاکنون، اخبار جسته و گریخته ای از روند واردات به گوش رسیده و پیشرفت چشمگیری در انجام آن صورت نگرفته است. در این بین کاهش قیمتی هم که در بازار خودرو مشاهده شد، به نظر می رسد ناشی از زکودی است که از ابتدای سال بر همه بازارها حاکم شده؛ زیرا اعمال تقاضایی در بازار وجود ندارد.

اما چرا واردات خودرو و تاین اندازه به تاخیر افتاده است؟ یکی از کارشناسان بازار خودرو دلیل این تاخیر را کمبود منابع ارزی دانسته و نیاز بازار به کالاهای اساسی چون شیر خشک، گندم و دارو را در اولویت می داند. بر این اساس خودرو خارج از اولویت ها قرار گرفته و دست کم مقدار محدودی ارز برای واردات در نظر گرفته شده است.

در عین حال دولت در ابتدای سال وعده داده بود تا خرده دامه امسال ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور کند؛ اما در عمل تاکنون حدود یک هزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده که هنوز هم به دست مشتریان نرسیده است و این تعداد هم صرفاً برای شماره گذاری است. به گفته این کارشناس، مانع اصلی و دلیلی که واردات خودرو را کند کرده، عدم تخصیص ارز مورد نیاز است.

شاید در ابتدا، مقوله واردات خودرو و برابری برخی از مصرف کنندگان، خوشبینی غیرواقعی ایجاد کرده باشد؛ اما به مرور مشخص شد یکی از زو نه های بسیار سنگینی که به پای واردات خودرو بسته شده، عدم تخصیص ارز مورد نیاز است. از طرفی نتایج یک نظرسنجی نشان می دهد با وجود این که همچنان شکاف بزرگی بین قیمت کارخانه و بازار خودرو وجود دارد، اما دیگر چندانی رغبتی برای سرمایه گذاری در این زمینه

برقی EV

تعویض باتری خودروهای برقی گران تمام می شود؟

خودروسازان امروزه بر این باورند که باتری محصولات برقی شان ۱۰ تا ۲۰ سال عمر خواهد کرد؛ به همین دلیل سازندگان چون نیسان و تسلا محصولاتشان را با گارانتی ۱۶۰ هزار کیلومتری ۸ ساله عرضه می کنند. اگر کاربران به نحو مناسب از باتری نگهداری نکنند و حتی به صورت دائمی از شارژرهای سریع و فوق سریع استفاده کنند، باتری توان و گنجایش خود را از دست می دهد و با کاهش عمر روبرو خواهد شد؛ در دست مانند زمانی که یک تلفن همراه در تمام طول شب و با استفاده از شارژر سریع شارژ شود. به طور متداول، ۸۰ تا ۹۰ درصد مالکان خودروهای برقی



افزایش بهای خودروهای خارجی پریموم خودروهای داخلی در روز گذشته افزایش قیمت یک تا ۲ میلیون تومانی و افت بهای یک تا ۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پیکاپ زاگرس (۱۴۰۲) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانورما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۲) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۲۵ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی رانا پلاس پانورما (۱۴۰۲) با ۵ میلیون تومان کاهش ۵۱۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲) با ۴ میلیون تومان کاهش ۷۸۰ میلیون تومان و دنا پلاس بدون رینگ (۱۴۰۲) ۳ میلیون تومان کاهش ۶۴۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای چینی نیز شاهد کاهش بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی برخی مدل ها بودیم. جایی که قیمت فیدلیتی پرایم ۵ نفره (۱۴۰۲) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان، تیگو ۷ معمولی (۱۴۰۲) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان، هایما S5 جدید (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان و اموی ام X22 پرو دنده ای (۱۴۰۲) با ۵ میلیون تومان کاهش به ۷۹۰ میلیون تومان رسید. همچنین در گروه خودروهای خارجی پریموم شاهد افزایش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که میتسوبیشی اوتلندر هیبرید PHEV با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد تومان، میتسوبیشی اوتلندر با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و نیسان ایکس تریل با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای خارجی لوکس شاهد افزایش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش پورشه ماکان با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.



هستند. تایرهای کونتیمنتال نیز پهنای ۲۵۵ و ۲۵۵ میلی‌متری دارند. در کابین، تفاوت رنگ زرد و سیاه مورد توجه طراحان منسوری بوده است. مطابق معمول، نشان تجاری منسوری در قسمت‌های مختلف دیده می‌شود و فیبر کربن برای فرمان وجود دارد. حتی کمر بند با نمونه زرد رنگ همراه طرح واژه منسوری، جایگزین شده است. برای پیش‌رانه، مهندسان منسوری از موتور ۲ لیتر، ۱۷۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور گرفته‌اند. حالا زمان لازم برای سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت، ۷/۲ ثانیه و نهایتاً سرعت ۲۳۰ کیلومتر است. دیگر مشخصات فنی منسوری MCX در آینده اعلام خواهد شد.

سوپراسپرت مدرن مازراتی، سه‌ساله ۲۰۲۰ معرفی شد تا پس از مدت نسبتاً طولانی، بازگشت این برند ایتالیایی به سطح اول خودروهای کوپه دونفره باشد. این محصول با پیش‌رانه ۲ لیتر ۷۶ تونین توربو، ۶۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر MC20، حدود ۳ ثانیه و نهایتاً سرعت آن ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت است. مدل مجهز به سقف جمع‌شونده با نام چی‌لیو (Cielo) سال ۲۰۲۲ رونمایی شد و حالا نسخه تیونینگ منسوری MCX نام دارد. برای کیت بدنه، ادوات فیبر کربن، سپرهای کاملاً متفاوت از مدل استاندارد، بال عقب بزرگ و چرخ‌های سیاه ارائه می‌شود. رنگ‌های جلو و عقب، ۲۰ و ۲۱ اینچ



ایده‌های منسوری برای مازراتی MC20

مقایسه مینی کوپر «S هج» پنج در با پورشه «کیمن S» کار کرده در محدوده ۵ میلیارد تومان

هاچ‌بک داغ یا بچه سوپراسپرت؟



پورشه با موتور حجیم‌تر اما تنفس طبیعی، گیربکس دو کلاچه و دیفرانسیل عقب محرک، یک خودرو اسپرت کلاسیک اصیل بوده که سر نشینان را به یاد دوران خوش صنعت خودرو می‌اندازد. اما در مقابل مینی به عنوان یک خودرو اسپرت امروزی از موتور کوچک اما مجهز به توربوشارژ بهره می‌برد که سعی کرده لذت رانندگی اسپرت را به ارمان آورد و در کلاس خود، خودرو سریعی باشد

به سرعت، سیستم صوتی مجهز به ۱۱ اسپیکر با ساب‌ووفر و آمپلی‌فایر، مانیتور ۶٫۵ اینچی لمسی، بلوتوث، اپل کار پلی، قابلیت پشتیبانی از USB، iPod، SD card، AUX، مجموعه ایربک‌ها ۶ عدد، پشت سری فعال، سیستم تهویه دیجیتال، صندلی راننده ۸ حالت برقی، صندلی سرنشین جلو ۶ حالت دستی، روکش صندلی چرم و جیر الکترا، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرم‌کن و... است.

همین اختلاف سن، به‌خوبی در همان نگاه اول مشهود است. با وجود این که در بخش کابین نیز هر دو خودرو طراحی کلاسیکی دارند، اما باز هم این مینی است که مدرن بودن خود را نمایان می‌کند.

مینی با امکانات بیشتر



از آن‌جا که مینی کوپر S هج پنج در، جدیدتر از پورشه کیمن است از امکانات مدرن‌تری هم سود می‌برد. رینگ دورنگ جان کوپر و کرز، کروک کنترل هوشمند، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایدار، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، رادار تابلوخوان، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضدقفل بانبروی کمکی، دی‌لایت، اتولایت، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، چراغ چرخشی، چراغ جلو LED، نورپردازی داخلی، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، دکمه‌های کنترلی، پدل شیفت، روکش چرم اسپرت و حساس به سرعت، سیستم صوتی هارمن کاردن مجهز به ۱۲ اسپیکر، هندزفری و سیستم تشخیص صدا، مانیتور ۸٫۸ اینچی لمسی، هدآپ دیسپلی، دوربین عقب، بلوتوث، میروو لینک، قابلیت پشتیبانی از USB و AUX، نشانگر زمان تعویض دنده، مجموع ایربک‌ها ۶ عدد، پشت‌سری فعال، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، سیستم تهویه اتوماتیک دوگانه، صندلی راننده ۶ حالت دستی، صندلی اسپرت سرنشین جلو، صندلی عقب تاشو دو تکه، گرم‌کن صندلی جلو، روکش صندلی پارچه‌ای دو رنگ اسپرت، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، داشبورد فیبر کربن، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی با تنظیم برقی و گرم‌کن، سقف پانوراما، سراسرگوز دوپل، کیت بدنه جان کوپر و کرز و... فهرست امکانات استاندارد این هاچ‌بک دورگه آلمانی - انگلیسی بوده که هر علاقه‌مند به خودرویی را راضی می‌کند. از سوی دیگر پورشه، برای سبک‌سازی کیمن به‌عنوان یک کوپه اسپرت واقعی، قید بسیاری از امکانات رفاهی را زده؛ اما در بخش امکانات اسپرت، حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. امکاناتی که به‌صورت استاندارد در وی پورشه کیمن S های موجود در ایران نصب شده شامل کروک کنترل، کنترل کشش و پایداری، سیستم ضد واژگونی، حالت رانندگی، سنسور عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضدقفل بانبروی کمکی، اتولایت، ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، چراغ چرخشی، چراغ شور، چراغ جلو زنون، چراغ خوش آمدگویی و بدرقه، فرمان مجهز به نیروی کمکی هیدرولیک، قابلیت تنظیم میزان حساسیت، دکمه‌های کنترلی و حساس

این روزها نسخه کوپر S از مینی هج پنج در را در بازار کشورمان بیش از ۵ میلیارد قیمت‌گذاری می‌کنند. بله؛ آن‌چه دیدید قیمت این خودرو سبک‌کوچک با آن چهره بازمه و نمکی به تومان است. بیش از ۵ میلیارد تومان وجه رایج مملکت برای یک هاچ‌بک کوچک با ۵ سال کارکرده؛ هر چند دور از انصاف است که به ویژگی‌های روی کاغذ این خودرو بسنده کنیم. باید گفت مینی مورد نظر یکی از اصیل‌ترین هاچ‌بک‌های اسپرت موجود در بازار جهانی بوده که با حفظ اصالت چند دهه‌ساله هاچ‌بک‌های معروف مینی، قابلیت‌های اسپرت بی‌نظیر خود را که با تکیه بر دانش مهندسان شرکت اسپرت‌ساز باهام و شکل گرفته، به‌معرض نمایش می‌گذارد. با این وجود باز هم پرداخت بیش از ۱۰۰ هزار دلار (همان بیش از ۵ میلیارد تومان) برای خودرویی که ارزش واقعی‌اش اکنون در بازار جهانی چیزی حدود یک چهارم این مبلغ است، تنها از پس جوانان علاقه‌مند به خودرو از خانواده‌های مرفه بر می‌آید. به هر حال بهتر است قبل از خرید به یک گزینه اسپرت و جذاب فراموش شده هم فکر کنید. گزینه‌ای به نام پورشه کیمن S مدل ۲۰۱۲ که در همین محدوده قیمتی به فروش می‌رسد.



امیر شیرعلی‌وند

ashiralivand@autoworld.ir

تحت تاثیر قرن ۲۱

پورشه در اواخر قرن بیستم، اقدام به معرفی نسخه کوچک‌تر از پورشه ۹۱۱ در کلاس خودروهای سبک‌کوچک کرد. این خودرو با کاستر نام داشت و با طراحی شبیه به ۹۱۱ آماده‌فاب با رادسترهای سبک‌کوچک اسپرت بود. سال ۲۰۰۴ با کاستر وارد نسل دوم شد و یک سال بعد، پورشه نسخه سقف ثابت آن را که در دهه کوپه‌های فکس‌بک قرار می‌گرفت، با نام کیمن معرفی کرد. از آن زمان تاکنون کیمن در کنار باکستر تولید شده و نسل دوم و سومش که به‌عنوان نسل فعلی شناخته می‌شود، به‌ترتیب در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۶ رونمایی شد. پورشه کیمن مورد نظر ما در این نوشتار، متعلق به اوایلین سال‌های نسل اول این خودرو بوده که به‌صورت خیلی محدود در کشورمان عرضه شد و شاید بتوان آن را ناشناخته‌ترین مدل پورشه در بازار ایران دانست. در سال ۲۰۰۰ پرنده مینی که به‌تازگی تحت مالکیت گروه باهام و در آمد بود، مدل هج را به‌عنوان ادامه‌دهنده راه مینی کلاسیک طراحی و تولید کرد. نسل اول و دوم این خودرو که در سال ۲۰۰۶ معرفی شد، همگی در دو نسخه هاچ‌بک سه در و کانورتیبل سبک‌کوچک تولید شدند. تا این که در سال ۲۰۱۳ و زمانی که مینی هج وارد نسل سوم خود شد، برای نخستین بار شاهد عرضه نسخه پنج در آن بودیم. از سال جاری میلادی مینی هج وارد چهارمین نسل خود شده و به‌عنوان محصول ۲۰۲۵ به‌زودی روانه بازار جهانی خواهد شد. تاکنون تنها نسخه سه در آن معرفی شده؛ اما در آینده نزدیک باید منتظر نسخه‌های بیشتری از این خودرو باشیم. بنابراین مینی هج پنج در مورد نظر نیز متعلق به همان تک‌نسلی است که تاکنون عرضه شده است.

خودروهایی با نقاب کلاسیک!

در نگاه نخست با دو خودرو و به‌ظاهر کلاسیک طرف هستیم. برند پورشه و مینی هر دو جزو معدود خودروسازانی هستند که در زمینه طراحی، به‌خصوص در نمای بیرون به‌شدت پایبند محصولات اولیه و کلاسیک خود هستند. این حیث هر دو خودرو کاملاً کلاسیک و بااصالت به‌نظر می‌رسند؛ هر چند مینی از نظر سن و سال تقریباً یک نسل جدیدتر از کیمن بوده و ۸ سال از آن جدیدتر است و

مزین به پسوند طوفانی S



وقتی به نام هر دو خودرو نگاه می‌کنید، پسوند S را می‌بینید. پسوندی که نشان از مشخصات فنی قوی‌تر و سریع‌تر نسبت به مدل‌های معمولی دارد. پورشه با موتور حجیم‌تر اما تنفس طبیعی، گیربکس دو کلاچه و دیفرانسیل عقب محرک، یک خودرو اسپرت کلاسیک اصیل بوده که سر نشینان را به یاد دوران خوش صنعت خودرو می‌اندازد. اما در مقابل مینی به‌عنوان یک خودرو اسپرت امروزی از موتور کوچک اما مجهز به توربوشارژ بهره می‌برد که سعی کرده لذت رانندگی اسپرت را به ارمان آورد و در کلاس خود، خودرو و سریعی باشد. جالب است بدانید در بازار جهانی ارزش واقعی پورشه کیمن S مدل ۲۰۱۲ تقریباً نصف ارزش واقعی مینی کوپر S هج پنج در مدل ۲۰۱۸ بوده؛ اما در ایران به دلیل نایاب‌تر بودنش با قیمتی تقریباً برابر به فروش گذاشته می‌شود. از سوی دیگر اختلاف سن ۶ ساله میان این دو خودرو، کیمن را بدل به یک اسپرت ۱۱ ساله کرده که بیشتر باید نمونه سالم آن را به‌عنوان یک خودرو کلکسیونی که در آینده ممکن است کلاسیک با ارزشی شود، نگهداری کرد.

نام و مدل	Porsche Cayman S 2012	MINI Cooper S Hatch 5 door 2018
کلاس	کوپه کامپکت اسپرت	هاچ‌بک کوچک پریمیوم
نوع پیش‌رانه	۶ سیلندر ۲٫۹ لیتری اتومبیل	۴ سیلندر ۲٫۰ لیتری توربوشارژ
حداکثر قدرت	۲۵۵ اسب بخار	۱۹۲ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۲۹۰ نیوتون متر	۲۸۰ نیوتون متر
نوع گیربکس	۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه	۶ سرعته اتوماتیک
محور محرک	دیفرانسیل عقب	دیفرانسیل جلو
شتاب صفر تا صد	۵٫۵ ثانیه	۶٫۸ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۶۰ کیلومتر بر ساعت	۲۳۰ کیلومتر بر ساعت
نوع سوخت	بنزین	بنزین
صرف سوخت ترکیبی	۹٫۸ لیتر در هر صد کیلومتر	۵٫۴ لیتر در هر صد کیلومتر

اختلاف سن ۶ ساله میان این دو خودرو، کیمن را بدل به یک اسپرت ۱۱ ساله کرده که بیشتر باید نمونه سالم آن را به‌عنوان یک خودرو کلکسیونی که در آینده ممکن است کلاسیک با ارزشی شود، نگهداری کرد

فروش نقدی محصولات بهمن دیزل از طریق عاملیت‌ها



بهمن دیزل انواع کامیون فورس ۶ تن با کابین خواب و بدون کابین خواب، فورس ۱۲ تن و همچنین کامیون امپاور BD300 (باری و کمپرسی) و کشنده امپاور BD500 و مینی بوس یگاسوس را به صورت نقدی می‌فروشد. کامیون امپاور باری و کمپرسی BD300 هفته چهارم اسفند و مابقی محصولات

عرضه شده در این طرح، هفته اول بهمن ۱۴۰۲ تحویل مشتریان می‌شود. متقاضیان می‌توانند از ساعت ۱۰ صبح دوم آذر ماه تا ساعت ۱۶ پانزدهم آذر از طریق عاملیت‌ها اقدام کنند. همچنین لیست عاملیت‌های سراسر کشور در سایت گروه بهمن به آدرس bahman.ir در دسترس است.



آیا افزایش سن مجاز کامیون‌های کار کرده وارداتی مشکل قدرت خرید مشتریان را حل می‌کند؟

شکستن انحصار چینی‌ها؛ تنها مزیت واردات کشنده‌های دست دوم

به عقیده برخی فعالان بازار، اگر کامیون‌های پنج‌ساله به کشور وارد نمی‌شدند، اکنون باید برای یک کامیون کشنده چینی بیش از ۱۲ میلیارد تومان پول می‌پرداختیم



صنعت خودروهای کاروتجاری به دلیل تاثیر آن در بخش حمل‌ونقل یک کشور، از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. در این بین، ضرورت سیاستگذاری صحیح از سوی مسئولان بسیار حس می‌شود. در حال حاضر در فصل

فرانک آقاصفی
faghhasafi@autoworld.ir

بودجه‌نویسی هستیم، اما خبری از توسعه صنعت حمل‌ونقل و بحث افزایش تولید خودروهای کاروتجاری و از رده خارج کردن هزاران خودرو تجاری فرسوده، در بودجه نیست. هزاران نفر از صاحبان دستگاه خودرو تجاری فرسوده در انتظار تامین بودجه از سوی دولت برای تغییر خودروهای قدیمی خود هستند، اما به نظر نمی‌رسد اولویتی برای این اقدام وجود داشته باشد. در برنامه هفتم توسعه نیز خبری از نوسازی ناوگان فرسوده و جایگزینی آن نیست. اما در همین برنامه بحث واردات خودروهای تجاری دست دوم با ۱۰ سال کارکرد پیش‌بینی شده است.

کاهش قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی با افزایش سن مجاز کار کرده‌ها

بسیاری قادر به خرید خودروهای تجاری با قیمت‌ها چند میلیارد تومانی نیستند. ضمن این که خودروسازان داخلی نیز با وجود اعلام آمادگی برای تولید، در تحویل این خودروها با مشکل مواجه هستند. بنابراین، باید به سمتی می‌رفتیم که رانندگان بتوانند خودروهای ۴۰ ساله خود را با یک محصول به‌روزتر و حداکثر ۱۰ ساله تعویض کنند. این فعال حوزه خودروهای کاروتجاری در ادامه تصریح کرد: «امیدواریم با اجرایی شدن این مصوبات، قیمت خودروهای تجاری کار کرده در کشور به حدود ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان برسد. یعنی صاحبان خودروهای فرسوده بتوانند با اسقاط خودرو خود و کمی پول نقد، محصول به‌روزتری دریافت کنند.»

واردات خودروهای دست دوم تجاری به دلیل کارکرد بسیار بالای این خودروها و زود از بین رفتن آن‌ها جای تعجب است، اما در اقدامی عجیب‌تر نمایندگان مجلس واردات این خودروها تسهیل و سال ساخت آن را پنج سال هم بیشتر کرده و به ۱۰ سال رساندند. در همین زمینه، یک فعال حوزه خودروهای کاروتجاری که خواست نامی از او برده نشود به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «علت این که مجلس در برنامه هفتم توسعه اقدام به گسترش افزایش سال ساخت واردات خودروهای دست دوم کرده، برای کاهش قیمت تمام‌شده واردات این خودروهاست.» وی اظهار کرد: «واقعیت این است که قدرت خرید در کشور بسیار پایین آمده و

خودروهای کار کرده با قیمت‌های نجومی در بازار معامله می‌شوند!

با سرنوشت کامیون‌های کار کرده وارداتی گفت: «متأسفانه این خودروها که قرار بود برای اسقاط خودروهای قدیمی به کشور وارد شوند، به فزادگی وارد شدند. دست راننده‌ها از این خودروها قطع شده و قیمت‌های این خودروها نیز چندبرابر قیمت واردات آن شده است.» وی تصریح کرد: «قیمت برخی کامیون‌های کار کرده وارداتی که گاهی به صورت اسقاط هم فروخته می‌شود، به از قیمت تمام‌شده رسیده است. متأسفانه دولت صرفاً به دنبال کسب درآمد از این خودروها بوده و نظارتی در مورد توزیع و فروش آن نداشته است. با این شرایط واردات خودروهای ۱۰ ساله و حتی ۲۰ ساله هم تغییری در اصل ماجرا ایجاد نخواهد کرد.»

این سخنان در حالی مطرح می‌شود که یک فعال حوزه حمل‌ونقل به روزنامه «دنیای خودرو» گفت خودروهای وارداتی دست دوم به صورت مستقیم به راننده نرسیده‌اند و با ورود به نمایشگاه‌ها، چندبرابر قیمت تمام‌شده به مشتری عرضه شده است. وی تأکید کرد: «واقعیت این است که به دست آوردن خودروهای تجاری مانند خودروهای سواری بسیار سخت شده. خرید از کارخانه‌ها که بسیار دشوار است و حتی اگر موفق به خرید شوید، ضمانتی در خصوص تحویل به موقع وجود ندارد. در بازار هم بسیاری امیدوار بودند با واردات خودروهای دست دوم بتوانند، خودروهای قدیمی خود را اسقاط و با پرداخت هزینه‌ای معقول، محصولی به‌روزتر دریافت کنند، اما چنین نشد.» این فعال حوزه حمل‌ونقل در رابطه

کار کرده‌های وارداتی قیمت چینی‌ها را کنترل کرد

تومان پول پرداخت می‌کردیم، به نظر می‌رسد واردات این خودروها در صورتی که با قاعده بهتری انجام می‌شد، می‌توانستیم نسبت به ساماندهی بازار خودروهای کاروتجاری امیدوار باشیم. با این حال، قیمت تمام‌شده این خودروها همچنان بالاست و بسیاری توانایی خرید آن‌ها را ندارند. ضمن این که فروش اقساطی این خودروها سبب شده است قیمت آن‌ها به بیش از ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان برسد. مشخص نیست آیا یک خودرو کشنده می‌تواند طی چند سال به چنین ارقامی به‌عنوان درآمد دست پیدا کند یا خیر.

در مورد خودروهای کار کرده وارداتی نظیر متفاوت دیگری نیز وجود دارد. برخی فعالان بازار و نمایشگاه‌داران معتقدند واردات خودروهای دست دوم خارجی که عمدتاً از برنده‌هایی هستند که بعد از تحریم‌ها دیگر در کشور حضور ندارند، باعث شده است قیمت خودروهای اتوبوس‌های دیزلی و برقی را بر عهده دارد. در راستای همکاری فیما بین گروه بهمن و شهرداری تبریز و بر اساس یک توافق سه‌جانبه میان شهرداری تبریز، گروه بهمن و شرکت سرمایه‌گذاری آساره‌زودی شهر تبریز اولین میزبان تاکسی‌های برقی E-QM5 خواهد بود. تاکسی تمام برقی E-QM5 جزو مدرن‌ترین خودروهای ایران است. این خودرو توانایی پیمایش ۴۳۱ کیلومتر با هر مترتبه شارژ را دارد. طول محورهای این خودرو فضای قابل قبولی به راننده و سایر سرنشینان می‌دهد که این ویژگی می‌تواند بزرگ‌ترین امتیاز E-QM5 در کاربری تاکسی و حتی شخصی باشد. در ماه‌های اخیر

برتری تجاری‌های چینی نسبت به کار کرده‌های اروپایی

امادرنهایت بازار خودروهای تجاری را باید از نظر تولیدکنندگان آن نیز بررسی کرد. تولیدکنندگان نسبت به سه گروه قبلی نظر متفاوتی دارند. تولیدکنندگان از این که دولت و مجلس مدام به دنبال واردات هستند و ارز برای تولید در اختیار آن‌ها قرار نمی‌دهند، گلایه دارند. تولیدکنندگان خودروهای تجاری می‌گویند؛ در صورتی که دولت بودجه مناسبی برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده اختصاص دهد، آن‌ها می‌توانند نیاز بازار را تامین کنند. اما این گروه نیازمند حمایت مالی دولت از صاحبان خودروهایی هستند که توانایی پرداخت تمام پول این خودروها را ندارند. تولیدکنندگان در نقد واردات تجاری‌های دست دوم، به نبود قطعات برای این خودروها استناد می‌کنند. نبود قطعات و گران تمام شدن هزینه تعمیر و نگهداری آن در مقایسه با کامیون و کشنده‌هایی چینی که در داخل مونتاژ می‌شود، وجه برتری محصولات داخلی در مقایسه با کار کرده‌های وارداتی است.

تحول در حمل‌ونقل شهر تبریز با مشارکت گروه بهمن

شرکت اسنا یک‌صد دستگاه اتوبوس در اختیار شهرداری تبریز داده است و اکنون این اتوبوس‌ها خدمت‌رسان شهروندان هستند. اتوبوس‌های تک کابین تولیدی شرکت اسنا با امکاناتی نظیر دوربین داخل کابین، تهویه مطبوع، پورت شارژ موبایل اختصاصی هر صندلی و امکانات رفاهی راننده جزو مدرن‌ترین اتوبوس‌های شهری قرار می‌گیرد. این اتوبوس با امکاناتی نظیر بخاری در جماناسب مناطق سردسیر نظیر شهر تبریز است. علاوه بر تبریز و تهران، اصفهان نیز با شرکت اسنا قرارداد امضا کرده‌اند. هفته آخر آبان ۱۴۰۲ دومین سری از اتوبوس‌های اسنا در اختیار شهرداری تهران قرار گرفت. طبق قرارداد شرکت اسنا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهری دیزلی تک کابین تحویل شهرداری تهران خواهد داد و این شرکت در هفته سوم آبان نیز قراردادی با شهرداری اصفهان برای تامین پنجاه دستگاه اتوبوس دو کابین برای خطوط BRT منعقد کرده است.

گروه بهمن با شهرداری تبریز قرارداد ۱۵۰ دستگاه اتوبوس شهری دیزلی برقی، ۲۰۰ دستگاه اتوبوس برقی تک کابین و ۲۰۰ دستگاه سواری تاکسی برقی را امضا کرد. در این قراردادها، شرکت خودروسازی اسنا (عضو گروه بهمن) مسئولیت ساخت و تامین اتوبوس‌های دیزلی و برقی را بر عهده دارد. در راستای همکاری فیما بین گروه بهمن و شهرداری تبریز و بر اساس یک توافق سه‌جانبه میان شهرداری تبریز، گروه بهمن و شرکت سرمایه‌گذاری آساره‌زودی شهر تبریز اولین میزبان تاکسی‌های برقی E-QM5 خواهد بود. تاکسی تمام برقی E-QM5 جزو مدرن‌ترین خودروهای ایران است. این خودرو توانایی پیمایش ۴۳۱ کیلومتر با هر مترتبه شارژ را دارد. طول محورهای این خودرو فضای قابل قبولی به راننده و سایر سرنشینان می‌دهد که این ویژگی می‌تواند بزرگ‌ترین امتیاز E-QM5 در کاربری تاکسی و حتی شخصی باشد. در ماه‌های اخیر





احتمالا این خودرو در محدوده قیمت کمتر از ۲ میلیارد تومان به دست مشتری خواهد رسید.

جدیدترین چینی وارداتی بازار، کراس اوور سایز متوسط جیلی آز کا است که از لحاظ ابعاد و سگمنت رقیب تیگو ۷ پرو، دیگنیتی، لاماری و... به شمار می رود.



آخرین چینی وارداتی

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

افزایش تنوع در بازار چینی ها با واردات

دارند. در عین حال بیشترین تمرکز بازار در بخش چینی ها روی مدل هایی است که بین ۱/۵ تا ۲ میلیارد تومان قیمت گذاری شده اند.

روی مدل های چینی است و این مساله نمود روز افزون دارد. همچنین باید گفت عموم خودروهای وارداتی چینی در محدوده قیمت ۱/۵ تا ۳/۵ میلیارد تومان قرار

با نهایی شدن فهرست خودروهای وارداتی شاهد آن هستیم که کفه واردات نیز به نفع مدل های چینی سنگینی می کند. به این ترتیب تمرکز در بازار خودرو همچنان

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های 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 J4 (۱۴۰۲)	۷۶۶	۷۳۰	۰	
جک S3 (۱۴۰۲)	۹۱۰	۹۵۰	۵	▼
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۶	یک میلیارد و ۳۱۰	۵	▼
کی ام سی J7 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۸۰	یک میلیارد و ۴۲۵	۰	
کی ام سی T8 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۶۵۰	یک میلیارد و ۳۴۰	۰	
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲)	۰	۷۹۰	۵	▼
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
تیگو ۷ معمولی (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۷۷۰	۱۰	▼
فونیکس آر ۶ پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۳۳۵	۱۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۹۱	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۵	▲
فیدلیتی پریم ۵ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۵۲۰	۲۰	▼
فیدلیتی پریم ۷ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۴۸	یک میلیارد و ۵۷۰	۰	
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۸۴۱	یک میلیارد و ۲۱۰	۱۰	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۲)	۸۶۲	یک میلیارد و ۳۴۳	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۰۱	یک میلیارد و ۶۲۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای آزرا	۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
هیوندای توسان	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
هیوندای الانترا	۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
کیا سورنتو G7	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا اسپورتیج G7	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا اپتیما هیبرید	۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا سراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل فول	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا CH-R هیبرید	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا CH-R فول	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
رنو کولئوس	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
رنو تلیسمان	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
میتسوبیshi اوتلندر هیبرید PHEV	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
میتسوبیshi اوتلندر	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
نيسان جوک اسپرت	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
بامو 730Li فول	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
بامو 530i	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
بامو ۲.۸X4	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
لکسوس RX200fsport توربو فول	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
لکسوس NX300 هیبرید	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۲)	۲۳۶	۲۶۷	۱	▼
تیبا صندوقدار	۰	۳۳۴	۰	
تیبا ۲	۰	۳۴۰	۰	
ساینا	۰	۳۳۵	۱	▼
ساینا S (۱۴۰۲)	۳۲۴	۳۵۴	۰	
ساینا دوگانه (۱۴۰۲)	۲۸۳	۳۷۳	۱	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۴۳۶	۲	▼
کوییک (۱۴۰۲)	۰	۳۴۶	۰	
کوییک S (۱۴۰۲)	۲۸۱	۳۴۹	۰	
کوییک R (سفید-قرمز) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۴۵	۰	
کوییک R (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۵۴	۰	
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۷	۴۵۱	۲	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۴۶۵	۱	▼
شاهین (باتریمز جدید) (۱۴۰۲)	۴۳۵	۵۹۱	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۲)	۶۴۲	۷۰۷	۰	
نيسان آپشنال (۱۴۰۲)	۵۳۹	۵۲۰	۱	▼
نيسان دوگانه آپشنال (۱۴۰۲)	۵۷۱	۵۸۴	۱	▼
کارون (۱۴۰۲)	۷۱۰	۷۲۲	۲	▲
پیکاپ زاکرس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
پارس سال (۱۴۰۲)	۴۹۴	۵۰۷	۱	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۳۱۰	۵۱۹	۲	▲
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۳۴	۵۷۸	۲	▲
پژو پارس TU5 (۱۴۰۲)	۲۷۵	۶۲۵	۱	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۴۸۶	۲	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۵۲۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۲)	۳۲۴	۵۲۹	۰	
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۵۴۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده های هیدرولیک (۱۴۰۲)	۳۳۵	۵۸۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده های فول (۱۴۰۲)	۳۱۸	۶۰۴	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲)	۴۲۰	۷۸۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۸۰	۶۴۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۵۸۵	۸۲۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC (۱۴۰۲)	۴۱۹	۷۵۶	۳	▲
سورن پلاس بارینگ (۱۴۰۲)	۳۳۱	۵۷۷	۲	▲
سورن پلاس فول بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۴۱	۵۸۹	۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7 پلاس (۱۴۰۲)	۴۴۰	۶۰۰	۳	▼
سورن پلاس دوگانه (۱۴۰۲)	۳۷۲	۶۰۵	۲	▼
رانا پلاس ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۳۵	۴۸۵	۰	
رانا پلاس پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۳	۵۱۰	۵	▼
دنا پلاس بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۵۰	۶۴۰	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۱۴۰۲)	۵۳۰	۷۳۰	۰	
دنا پلاس اتومات آپشنال (۱۴۰۲)	۶۷۰	۷۹۸	۰	
تارا ۶ دنده (۱۴۰۲)	۵۸۰	۶۵۴	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۲)	۰	۶۶۶	۴	▼
تارا اتومات (۱۴۰۲)	۴۹۰	۷۶۴	۲	▼
تارا اتومات 4 ال ایکس (۱۴۰۲)	۶۸۰	۹۰۵	۲	▲

قیمت جدید خودروهای مونتاژی که از سوی شورای رقابت اعلام شده است به دلیل عدم اعمال قیمت ها از سوی خودروسازان هنوز در جدول فوق لحاظ نشده است



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

تلاش روانکارسازان برای تهیه مایعات اختصاصی الکتریکی خنک‌سازی باتری اهمیت پیدا می‌کند

افزودنی نانوذره هستند، نوید خنک‌کنندگی حرارتی در EV را داده‌اند. به‌طور خاص، نانوذرات اکسید فلز که با سیال پایه و سایر نانوذرات مانند نانولوله‌های سیلیس و کربن مخلوط می‌شوند، ضمن ایجاد خواص مدیریت حرارتی مطلوب، مقاومت در برابر سایش را بهبود می‌بخشند. روش آزمون استاندارد برای طول عمر گریس در بلبرینگ‌ها در دمای بالا (ASTM D3336-20b)، توانایی یک گریس برای روغن کاری مناسب باتاقان توپیی تحت بارهای سبک در سرعت‌های بالا و دمای بالا مدت طولانی، راز زیبایی می‌کند. باتاقان توپیی SAE شماره ۲۰۴ روغن کاری شده با گریس با ۱۰ هزار دور در دقیقه (RPM) تحت بار سبک در دمای مشخص بالا چرخانده می‌شود. این آزمون یک زمان مشخص یا تا زمانی که شکست رخ دهد به طور مداوم انجام می‌شود. این تست به محققان اجازه می‌دهد تا آزمایش کنند آیا برخی گریس‌ها در شرایط دما بالا که ممکن است در خودروهای الکتریکی رخ دهد، سیستم را به طور موثر روغن کاری می‌کنند یا نه. اجزای موجود در موتور الکتریکی، مانند سیم پیچ‌ها، برای ایمنی در طول عمر خودرو باید از خوردگی مس محافظت شوند. گریس‌های روانکار می‌توانند با جلوگیری از ورود آلودگی‌ها به سطح تماس، به عنوان ماده مقاوم در برابر خوردگی عمل کنند. روش‌های آزمون استاندارد برای تعیین خصوصیات خوردگی در شرایط مرطوب پویا (ASTM D6138) توانایی گریس‌ها را برای جلوگیری از خوردگی و زنگ زدگی هنگام قرار گرفتن در معرض آب ارزیابی می‌کند. در این آزمون، باتاقان‌های توپ، تمیز و روغن کاری شده در آب، آب مقطر، آب دریا، مصنوعی یا محلول کلرید سدیم غوطه‌ور شده و سپس بدون بار اعمال شده با سرعت ۸۲ دور در دقیقه چرخانده می‌شوند.



شکی نیست در نظر گرفتن روانکار برای اجزای محرک و متحرک هر وسیله نقلیه‌ای باعث افزایش طول عمر می‌شود، اما سوال اینجاست برای نمونه‌های برقی شده شرایط چگونه است. روانکارها در خودروهای الکتریکی باید دوباره فرموله شوند تا در تماس با اجزای الکتریکی کار کنند. خواص حرارتی مانند هدایت حرارتی و گرمای ویژه نیز از دیگر خصوصیات اصلی گریس‌ها در خودروهای الکتریکی هستند. جز اصلی روانکار روغن پایه است. روغن پایه از نفت خام یا به صورت شیمیایی از مواد مصنوعی تهیه می‌شود. ظرفیت حرارتی و هدایت حرارتی روانکار نهایی را ساختار مولکولی آن تعیین می‌کند. روانکارها در خودروهای الکتریکی در معرض ولتاژهای بالایی قرار دارند که آنها را در معرض دمای بالا قرار می‌دهد. باتری‌ها و موتورهای الکتریکی مقدار زیادی گرما تولید می‌کنند اما برای عملکرد صحیح نیاز به یک محیط خنک دارند و این مدیریت حرارتی را از طریق استفاده از روانکارها می‌طلبند. عملکرد خنک‌سازی هر مایع بر اساس ظرفیت آن در تامین گرما و رابطه بین دما و گرانی است. گرمای ویژه نیز یکی از موارد مهم در انتخاب مایعات خنک‌کننده است. آب دارای بالاترین گرمای ویژه نسبت به سایر مواد رایج است، اما نمی‌توان به تنهایی روی موتور باتری استفاده کرد. بنابراین معمولاً با گلاکول مخلوط می‌شود تا از یخ‌زدگی یا جوش آمدن آن جلوگیری کند. مشخص شدن این مخلوط در حفظ گرما بهتر از روغن پایه نفتی است که در خودروهای معمولی استفاده می‌شود. اطمینان حاصل کنید روانکارهای مورد استفاده در وسایل نقلیه الکتریکی از گرمای ویژه بالایی برخوردار هستند و به عایق بندی موتور الکتریکی و حفظ درجه حرارت ثابت کمک می‌کند. تاکنون «نانوسیالات» که روانکارهایی با مواد

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

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	5w40SN/5W30SN	گلف	

TITAN FORMULA SN

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی تمام سنتزی با عملکرد بالا - استارت نرم
در دمای سرد موتور - کاهش بهینه مصرف روغن

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

LUBRICANTS.
TECHNOLOGY.
PEOPLE.

www.fuchs.ir
fuchs.ir
۰۲۱ - ۲۱۱۶۲
www.aparat.com/fuchs.ir



چندی پیش بود که کمپانی هیوندای نسخه فیس لیفت سدان محبوب کامپکت خود یعنی الانترا را معرفی کرد. الانترا فیس لیفت شده با تغییرات گسترده‌ای در جلو و نمای عقب مواجه شد. این خودرو با توجه به خطوط شکسته و تیز روی بدنه، استایل پخته‌تری دارد. نسخه ۱N این سدان، در حقیقت نمونه پرفورمنسی آن است که برای اسپرت‌دوستان در نظر گرفته شده است. مدل ۲۰۲۴ این خودرو زیر کاپوت خود یک پیکر ۲ سیلندر خطی ۱.۶ لیتری توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم دارد

چندی پیش بود که کمپانی هیوندای نسخه فیس لیفت سدان محبوب کامپکت خود یعنی الانترا را معرفی کرد. الانترا فیس لیفت شده با تغییرات گسترده‌ای در جلو و نمای عقب مواجه شد. این خودرو با توجه به خطوط شکسته و تیز روی بدنه، استایل پخته‌تری دارد. نسخه ۱N این سدان، در حقیقت نمونه پرفورمنسی آن است که برای اسپرت‌دوستان در نظر گرفته شده است. مدل ۲۰۲۴ این خودرو زیر کاپوت خود یک پیکر ۲ سیلندر خطی ۱.۶ لیتری توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم دارد



الانترا ۱N؛ سدان اسپرت هیوندای

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۹۹۴

گزینه ۱ ۳۱ درصد

گزینه ۲ ۱۴ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما روشنایی مناسب معیار، اتوبان‌ها و خیابان‌های شهر در هنگام شب، تا چه اندازه در کاهش تصادفات موثر است؟

در پاسخ به این پرسش ۲۶ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۷۴ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۱۹۹۵
آیا آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی به کودکان و نوجوانان می‌تواند سبب افزایش ایمنی آن‌ها در خیابان‌ها و کاهش آمار تصادفات شود؟

۱- بله

۲- خیر

تلگرام

Telegram

عملکرد سیستم ترمز و ولو

یک مجله انگلیسی در زمینه طراحی و تولید خودرو، به بررسی وضعیت سیستم ترمز خودروهایی مانند تسلا مدل ۳، آنسودی Q8 ای-ترون و ولوو C40 تمام‌الکتریکی پرداخته است. این خودروها تمام‌الکتریکی هستند و از بهرزه‌ترین و هوشمندترین سیستم‌های ترمز برخوردارند. نکته بسیار مهم این که در میان این سه مدل خودرو، ولوو C40 به عنوان بهترین گزینه معرفی شد و سیستم ترمز آن در قالب تست‌هایی عملکرد خوبی داشته است. حال سوال این است که دلیل اصلی عملکرد ضعیف سیستم ترمز محصولات تسلا و تورو و آنسودی به نسبت محصولات ولوو چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

می‌توان گفت ایمنی تمام محصولات ولوو یک سسر و گردن از محصولات خودرو سازان دیگر بالاتر است. در ویدئو منتشر شده در این رابطه، دو محصول از آنسودی و تسلا در کنار یک محصول از ولوو تست شدند. بر این اساس با سرعت و مسافت یکسان، تسلا مدل ۳ توانست پس از طی کردن ۳۱ متر مسافت توقف کند و این در مورد آنسودی Q8 ای-ترون ۳۳ متر بود؛ اما ولوو در مسافت ۲۷ متری متوقف شد. این مساله به خوبی نشان داد که کمپانی ولوو همواره در زمینه ایمنی زبان زد است.

فرهانی

در تست سیستم ترمز، میزان مسافتی که خودرو طی می‌کند تا پس از عمل ترمزگیری متوقف شود، بسیار مهم است. بر این اساس میزان توزیع وزن در محصول ولوو و عملکرد بسیار بالای آن در ترمزگیری سبب شده است ولوو C40 عملکرد بهتری نسبت به رقبا داشته باشد. عملکرد ضعیف محصول تسلا و آنسودی را می‌توان در عدم توجه به توزیع وزن و حتی کیفیت نهایی قطعات سیستم ترمز دانست.

شاپوری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی موتور هیوندای

خودرو هیوندای الانترا ۲۰۱۵ دارم و مدتی بود از بخش بالای موتور خودروم صدای بسیار زیادی به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی کارشناس فنی گفت دلیل تولید چنین صدایی، ضعیف شدن شیر کنترل هیدرولیکی میل سوپاپ‌هاست که با سیستم تایمینگ متغیر کار می‌کند و این قطعه باید تعویض شود. با مراجعه به بازار، قیمت این قطعه حدود پنج برابر نمایندگی بود و هیچ‌یک از آن‌ها هم گارانتی نداشتند. این در حالی است که نمایندگی گارانتی سه‌ماهه ارائه می‌دهد و تعویض این قطعه نیز رایگان است.

۰۹۳۳***۵۵۲۵

کوچولوی دوست‌داشتنی سامورایی چه در چنته دارد؟

نیسان جوک؛ کراس اوور جذاب ژاپنی



کراس اوورهای کوچک با توجه به ابعاد جمع‌وجور، پیشران‌های کم‌حجم و مصرف سوخت بهینه، بهترین و مناسب‌ترین گزینه برای یک خودرو شهری به حساب می‌آیند. کمپانی نیسان یک دهه است که با عرضه کراس اوور محبوب خود یعنی جوک، توانسته جایگاهش را در بازار این دسته از خودروها تثبیت کند.

از آن‌جا که سال جاری میلادی به تعبیر بسیاری از خودروسازان مطرح جهان، آغاز فصلی جدید برای رقابت بود، این خودروساز ژاپنی هم نسل جدید کراس اوور شهری خود را به جهان معرفی کرد. نسل دوم نیسان جوک به لحاظ بدنه رشد ابعادی را تجربه کرد که فاصله محوری ۲۶۳۶ میلی‌متری و البته طول ۴۲۱۰ میلی‌متری، نشان از تغییرات گسترده‌ای در استایل این کراس اوور کامپکت دارد. ۲۵ میلی‌متر قامت بلندتر از ۳۵ میلی‌متر عرض بیشتر، در کنار خطوط شکسته و سطوح تخت روی بدنه، به نسبت استایل نسل اول استایلی جذاب‌تر، پخته‌تر و البته منطقی‌تر ارائه می‌کند.

در نمای جلو، چراغ LED یک‌رنگ در بالای چراغ‌های گرد، سبک طراحی نسل قبلی این خودرو را با رفتن به روزتر نشان می‌دهد. همچنین جلوپنجره بزرگ V-motion و خط‌های برجسته روی کاپوت، چهره‌ای تهاجمی‌تر به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب بر خلاف نسل قبلی که شاهد چراغ‌هایی به فرم حرف L بودیم، چراغ‌های دوزنق‌های شکل جایگزین شده‌اند. همچنین در نسخه قبلی، شاهد خط نیم‌دایره‌ای برجسته روی گلگیر عقب بودیم که حس عضلانی به خودرو می‌داد.

در نسخه ۲۰۲۲ خط شخصیتی افقی با زاویه خاصی از روی گلگیر عقب شروع شده و به درهای جلو (دقیقاً زیر آینه‌ها) می‌رسد که همان حس عضلانی و اسپرت بودن را به بیننده القا می‌کند. از طرفی طراحی آینه‌های جانبی که روی در تعبیه شده، دورنگ بودن بدنه و سقف (مشکی پیاپویی که با کاورهای محافظتی خودرو هماهنگی عالی ایجاد کرده) در کنار رینگ‌های ۱۹ اینچی به وفار جوک می‌افزاید. نکته مهم در طراحی این کراس اوور محبوب نیسان این است که در کابین این خودرو دیگر با داشبوردی ساده و قطعات پلاستیکی مواجه نیستیم.

غریب‌کفرمان جدید اسپرت، طراحی درجه‌های کروی‌شکل سیستم تهویه مطبوع، دسته‌دنده اسپرت، LED نواری زیر دسته‌دنده و رنگ دوخت متفاوت، جذابیت فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کنند. از سوی دیگر، کلاستر بزرگ در کنار صفحه‌نمایشگر ۸ اینچی لمسی (اپل کارپلی و اتو اندروید) فضای کاملاً مدرن و به‌روزی را به وجود آورده است. اما آن‌چه سبب می‌شود جوک ۲۰۲۲ را متفاوت‌تر از نسل قبل بدانیم، قلب تپنده این ریزجش جسور است. مهندسان نیسان از یک موتور ۳ سیلندری به حجم یک لیتر و مجهز به توربوشارژر بهره گرفته‌اند و دیگر خبری از موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژر قبلی نیست.

با این وجود طبق آن‌چه کمپانی نیسان ادعا می‌کند این موتور جمع‌وجور

پیامک SMS

تعویض غیر اصولی پیشرانه

خودرو پراید ۱۳۲ مدل ۱۳۹۸ دارم و خودروم در زمان سوار شدن چهار سر نشین و حرکت در سربالایی، مانند خودروهای سائنا و تینا کشش خوبی ندارد. با جست‌وجوی فراوان متوجه شدم کیار یومدل ۲۰۱۵ وارداتی دارای موتور ۴ سیلندر ۱۴۰۰ سی‌سی است. از آن‌جا که پراید نیز محصول کمپانی کیامو تورو است، برای نصب پیشرانه کیار یو ۲۰۱۵ روی خودروم باید چه بخش‌های آن را تغییر بدهم؟

۰۹۱۳***۳۸۹۲

خودرو پراید، یک سدان سگمنت B است که از پیشرانه کم‌حجم و نسبتاً کم‌توانی برخوردار است. مهندسان کمپانی گروه خودروسازی سایپا از یک موتور کم‌حجم ۴ سیلندر برای قوای محرکه این خودرو استفاده کرده‌اند. قلب تپنده پراید را یک موتور ۴ سیلندر خطی مزین به ۸ سوپاپ با حجم ۱۳۳۳ سی‌سی تشکیل می‌دهد.

این پیشرانه مجهز به سیستم پاشش سوخت انژکتوری و مکانیزم دومیل سوپاپ‌رو است که با سیستم جرقه‌زنی کوئل دابل می‌تواند ۷۱ اسب‌بخار قدرت را در ۵۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۰۸ نیوتون متر گشتاور را در ۲۷۵۰ آرپی‌ام به‌ار مغان آورد. این قدرت و گشتاور با در نظر گرفتن مجموع وزن ۹۱۵ کیلوگرمی این خودرو، مناسب به‌نظر می‌رسد.

البته اگر خواستار افزایش قدرت و گشتاور این خودرو هستید، می‌توانید با در نظر گرفتن پارامترهای ارتقای قدرت و گشتاور به‌صورت افت‌رمارکت و توجه به استانداردهای خودروسازی سایپا، این کار را انجام دهید. اما این نکته را در نظر داشته باشید که ارتقای قدرت و گشتاور نیاز به تقویت ایمنی خودرو دارد. بنابراین باید سیستم ترمز خودرو را نیز دستخوش تغییراتی قرار داد. در مقابل خودرو کیار یو به‌عنوان یک سدان سگمنت B شناخته می‌شود؛ اما از نظر طراحی از یک استایل توهمند و اسپرت‌تری نسبت به پراید بهره می‌برد.

کیار یو وارداتی، نسل سوم است که از سال ۲۰۱۱ تا سال ۲۰۱۷ میلادی روی خط تولید این خودروساز کره‌ای قرار گرفت. کیار یو نسل سوم از زبان طراحی وقت کیامو تورو بهره می‌برد که استایل جوان‌پسند و اسپرتی دارد. این خودرو از نظر قوای محرکه از یک پیشرانه کم‌حجم نسبتاً پرتوان برخوردار است.

کیار یو از چهار پیشرانه ۱.۲ لیتری ۴ سیلندر، ۱.۴ لیتری ۴ سیلندر، ۱.۶ لیتری ۴ سیلندر بنزینی و ۱.۴ لیتری ۴ سیلندر بر خوردار است. کیار یوهای وارداتی موجود در بازار ایران همگی به پیشرانه ۴ سیلندر ۱.۴ لیتری تنفس طبیعی مجهز هستند. قلب تپنده کیار یو ۴ سیلندر ۱.۴ لیتری تنفس طبیعی، موسوم به گاما است. این پیشرانه با توجه به سیستم پاشش سوخت انژکتوری MPI، سیستم جرقه‌زنی کوئل مستقیم، سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر، حداکثر می‌تواند ۱۰۶ اسب‌بخار قدرت را در ۶۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۳۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۲۰۰ آرپی‌ام تولید کند.

این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۴ سرعته به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. با توجه به وزن ۹۱۵ کیلوگرمی پراید و قدرت و گشتاور پیشرانه گاما کیار یو، نمی‌توان از این پیشرانه برای افزایش قدرت و گشتاور استفاده کرد. در نظر داشته باشید که پراید محصول دهه ۹۰ میلادی کیامو تورو است که نمی‌توان آن را با محصولات به‌روز این خودروساز مقایسه کرد.

بنابراین استفاده از موتور گاما روی پراید غیر اصولی است؛ زیرا میزان استهلاک و خرابی قطعات را افزایش می‌دهد. دلیل این مهم نیز اختلال در فرکانس خودرو است که این مساله سبب خرابی بیشتر موتور و افت قدرت و گشتاور نیز می‌شود. بنابراین توصیه می‌شود پیشرانه خودرویتان را هرگز تغییر ندهید.





تایر؛ عامل موثر بر رانندگی خودروهای برقی



مصرف بهینه انرژی در خودروهای برقی بسیار حائز اهمیت است به همین دلیل مهندسان سعی می‌کنند با کوچک‌ترین تغییرات، مسافت قابل پیمایش را بهبود دهند. مقاومت چرخشی تایر فاکتوری است که می‌تواند مسافت قابل پیمایش را تحت تاثیر قرار دهد. در خودروهای برقی برای دستیابی به برد حرکتی بیشتر، باید از باتری‌های حجیم‌تر استفاده کرد که موجب افزایش وزن خودرو می‌شوند. برای غلبه بر این چرخه معیوب،

مهندسان تلاش می‌کنند با نقای سایر فاکتورها، برد حرکتی را افزایش دهند. در واقع باید گفت استفاده از تایر معمولی می‌تواند تا ۲۰ تا ۴۸ کیلومتر از میزان مسافت قابل پیمایش یک خودرو برقی را بکاهد. همچنین در تایرهای مخصوص خودروهای برقی معمولاً از یک فوم برای کاهش لرزش و جذب صدای مزاحم استفاده می‌شود. این فوم در جداره داخلی تایر قرار می‌گیرد و بخش قابل توجهی از صدای مزاحم را جذب می‌کند.

خودروهای برقی و چالش تعویض لاستیک راز نهان در دل تایر خودروهای برقی!



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

بهرغم علاقه به استفاده از خودروهای الکتریکی و تلاش دولت‌ها برای برقی‌سازی سیستم حمل‌ونقل اما مشتریان از این خودروها استقبال چندانی نکرده‌اند. اما چه رازی در دل تعمیر و نگهداری خودروهای برقی نهفته است که استفاده از آنها را آسان یا هزینه‌بر می‌کند؟ یکی از مزایای خودروهای برقی که خودروسازان بر آن تاکید دارند، کاهش هزینه نگهداری این خودروها نسبت به خودروهای درون‌سوز معمولی است. اما به عقیده برخی این مساله تنها ظاهر قضیه است. به عنوان مثال برخی تولیدکنندگان خودروهای الکتریکی به مشتریان می‌گویند خودروهای برقی به ازای پیمایش هر ۴۵ هزار کیلومتر نیاز به تعویض لاستیک دارد. اعلام این رقم در حالی است که براساس ادعای انجمن تایر ایالات متحده، تعویض لاستیک‌های یک خودرو عادی به ازای هر ۹۶۵۶۰ کیلومتر به طور متوسط است. لاستیک‌های مورد استفاده در خودروهای الکتریکی با تایرهای عادی تفاوت‌های فاحشی دارند. این تایرها برای کاهش مقاومت غلتشی و بهبود



انرژی بازیافت شده از طریق ترمز بهینه شده‌اند. همچنین وزن خودروهای برقی در مقایسه با هم‌تایان درون‌سوز خود بسیار بیشتر است. به همین دلیل در مقابل ضربات و صدمات حساس‌تر هستند بنابراین زمان تعویض آن‌ها بسیار زودتر از لاستیک‌های عادی خواهد بود. به بیان دیگر به ازای هر دو بار تعویض تایر خودرو برقی، یکبار تعویض تایر خودروهای درون‌سوز انجام می‌شود. خودروهای الکتریکی در انواع دیفرانسیل جلو، دیفرانسیل عقب و دو دیفرانسیل به بازار عرضه شده‌اند. تایرهایی که روی محور محرک خودرو نصب می‌شوند، فشار بیشتری را تحمل می‌کنند در نتیجه زودتر فرسوده می‌شوند. از سوی دیگر شتاب‌گیری سریع موتورهای الکتریکی به آن‌ها فشار وارد می‌کند پس وزن بیشتر عامل فرسایش دیگری است که باید به آن اشاره کرد؛ از این رو توصیه می‌شود لاستیک خودروهای برقی در فواصل زمانی کوتاه جابه‌جا شوند. در غیر این صورت هزینه نگهداری از خودرو برقی به شدت افزایش خواهد یافت. اما نکته مهمی که باید به آن توجه داشت، بازیافت لاستیک است که فرآیندی زمان‌بر و هزینه‌بر به‌شمار می‌رود. پس اگر استفاده از خودروهای الکتریکی در جهان فراگیر شود، صنایع بازیافت با انبوهی از لاستیک‌های فرسوده مواجه خواهند شد و البته ناگفته نماند که این لاستیک‌ها نیازمند بازیافت هستند اما در حال حاضر تنها در کشورهای اتحادیه اروپا بازیافت لاستیک به صورت جدی پیگیری می‌شود!

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا ۲	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50 R16		KB44	
مگان-سراتو-جک-53 چری-X22 تویوتا یاریس	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55 R16		KB55	
لیفان-ام‌وی ام X60-ام‌وی ام X33	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65 R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50 R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55 R17		KB57	
ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60 R17		KB66	
چانگان-سراتو	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50 R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65 R17		KB700	
هایما S7	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65 R17		KB700	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65 R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45 ZR18		KB200	
جک-55 توسان-کوران‌دو	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55 R18		KB500	
اسپورت تیج-دیگنیتی	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55 R18		KB800	
تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60 R18		KB700	
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای-IX55 لکسوس	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60 R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60 R18		KB900	
سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55 R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45 ZR20		KB555	



تهران رایپاک بگردیم



زاینی رشد نیازهای مرتبط با بازافت باتری خودروهای خود را پیش بینی می کند. به ویژه با نزدیک شدن به پایان چرخه عمر بیشتر خودروهای برقی خود، از جمله مدل های نسل اول پریوس که بیش از دو دهه پیش معرفی شدند، با توجه به این که بخش قابل توجهی از ناوگان بازنشسته تویوتا در کالیفرنیا واقع شده است. بسیاری از این خودروها ممکن است به کارخانه بازافت رودود منتقل شوند. انتظار می رود اکوسیستم جدیدی که به واسطه فعالیت این دو شرکت در حال شکل گیری است، در سال های آینده حدود ۵ میلیون واحد عملیاتی را بازافت، تولید مجدد و تغییر کاربری کند.

تویوتا در یک حرکت جدید در راستای تغییرات موجود در بحث اکوسیستم باتری، در صدد تقویت توافقنامه بازافت خود با کمک رودود است. هدف این همکاری ایجاد مسیرهای پایدار برای بازافت باتری مدل های برقی تویوتا است که به پایان عمر عملیاتی خود رسیده اند. به عبارت ساده تر، باتری پریوس قدیمی شما به طور کامل یا حداقل بخش هایی از آن می تواند در خودرو جدید برقی شما استفاده شود. با گسترش شراکت موجود، تویوتا اکنون قول می دهد که تا سال ۲۰۳۰ فعالیت های بازافت رودود تهیه و از این طریق به تولید باتری خودرو آینده خود کمک می کند. این مشارکت در ابتدای سال گذشته اعلام شد. این سازنده



تویوتا باتری خودروهای قدیمی را بازافت می کند

۲۰۲۳: سال توسعه سیستم ترمز خودرو

«برمبو» و «کانتیننتال» سرآمد توسعه سیستم ترمز

شرکت کانتیننتال در سال ۲۰۲۳ فناوری ترمز الکترونیکی جدیدی به نام MKC1 را معرفی کرد که امکان کاهش وزن ابعاد آن را فراهم می کند و همچنین دارای عملکرد بهبود یافته ای برای سیستم های توقف اضطراری است. این فناوری یک سیستم ترمز هیدرولیک الکترونیکی است که از سنسورها و کامپیوترهای قدرتمند برای بهبود عملکرد ترمز و کاهش فاصله توقف استفاده می کند. این سیستم بهبود قابل ملاحظه ای در عملکرد ترمز خودروها دارد و سبب افزایش ایمنی و کارایی خودرو می شود.



ساماندهی و استانداردسازی شده و شرکت ها معتقدند این اقدامات سبب کاهش هزینه نگهداری از خودرو شده است. استفاده از سیستم های کامپوزیت جدید نیز سبب بهبود وضعیت برخی از سیستم های ترمز شده است. این اقدام تاثیر بسیاری در کاهش وزن، کم شدن حجم، کاهش هزینه و دقت بالاتر سیستم های ترمز داشته است. افزایش دقت در کنترل فشار تولید شده در سیلندرها مورد دیگری است که در این بخش به سیستم های ترمز افزوده شده است.

در سال ۲۰۲۳، صنعت ترمز خودرو شاهد پیشرفت های مهمی بود. طی سال جاری شرکت هایی مانند کانتیننتال، از فناوری های جدید خود در حوزه ترمز خودرو رونمایی کردند. همچنین در این سال شرکت های بسیاری سیستم های ترمز ضد قفل و کنترل پایداری خود را بهبود بخشیده و توسعه داده اند.

همان طور که گفته شد طی سال ۲۰۲۳ برخی شرکت ها با سرمایه گذاری تازه توسعه سیستم ترمز را در دستور کار قرار داده اند. بر این اساس سیستم های ترمز ضد قفل (ABS) در این مدت بهبود یافته اند و قابلیت های جدیدی اضافه شده است که بهبود عملکرد ترمز خودرو را فراهم می کند. سیستم های کنترل پایداری (ESC) نیز بهبود یافته و قابلیت های جدیدی اضافه شده است که بهبود عملکرد ترمز در شرایط خاص رانندگی را فراهم می کند.

همچنین فناوری های جدید در زمینه توسعه ترمزهای الکترونیکی و هیدرولیک سبب بهبود عملکرد و کارایی ترمز خودرو می شوند. برخی قطعات ترمز نیز طی سال جاری



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰,۰۰۰	آلمان و انگلستان	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- تریچهایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	لنت پارس (ایران)
	۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۴۹۵,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبا	
	۴۶۰,۰۰۰	۳۷۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۴۶۰,۰۰۰	۳۷۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۴۷۵,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند بدون لوازم	
	۳۴۵,۰۰۰	۴۰۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۴۷۵,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۴۹۵,۰۰۰	۴۵۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	۴۹۵,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	۴۰۵,۰۰۰	۴۰۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۳۴۵,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۴۰۵,۰۰۰	۴۰۵,۰۰۰	۵۸۶	لنت جلو ۲۰۷				
	۳۳۰,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰	۵۸۶	لنت جلو دنا پلاس				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۱۸۶,۰۰۰	۲۱۹,۰۰۰	آلمان	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- تریچهایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۱۸۶,۰۰۰	۲۱۹,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۳۵۹,۰۰۰	۴۴۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبا	
	۳۹۸,۰۰۰	۳۴۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۳۹۸,۰۰۰	۳۴۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۳۹۸,۰۰۰	۴۵۱,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۳۴۵,۰۰۰	۳۸۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۳۹۸,۰۰۰	۴۵۱,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۳۴۵,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	۱۹۷,۰۰۰	۱۷۷,۰۰۰	آلمان	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- تریچهایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	ایران لنت (ایران)
	۱۹۷,۰۰۰	۱۷۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۹۶,۰۰۰	۳۱۶,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبا	
	۴۱۸,۰۰۰	۲۶۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۴۱۸,۰۰۰	۲۶۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	-	۳۸۶,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ملی	
	۳۰۴,۰۰۰	۳۰۹,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	-	۳۸۶,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۴۴۱,۰۰۰	۳۸۳,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	امکو (ایران)
	۲۴۹,۰۰۰	۲۴۹,۰۰۰	آلمان	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- تریچهایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	امکو (ایران)
	۲۴۹,۰۰۰	۲۴۹,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۳۴۹,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبا	
	۴۵۳,۰۰۰	۴۱۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۴۵۳,۰۰۰	۴۱۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۴۸۶,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۴۲۸,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۴۸۶,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۴۵۸,۰۰۰	۴۹۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی

بر تردد هستند. برای وانت‌های بار و موتور سیکلت‌های کار معاینه فنی ویژه انجام می‌شود، چراکه بیشترین تردد در سطح شهر دارند. مالکی با بیان اینکه بخشی از این پیشنهادها در شورای ترافیک تهران مطرح شده و شهردار تهران نیز نظر مساعدی داشت، در رابطه با بازنگری در وضعیت سامان‌دهی معاینه فنی خودروهایی که در سطح شهر تهران تردد هستند، گفت: قطعاً با این تغییرات با ضوابط شورای عالی ترافیک همخوانی داشته باشد و فعلاً در شورای ترافیک تهران مطرح شده و در صورت نیاز نسبت به اخذ سایر مجوزها هم اقدام می‌شود.

ایسنا: مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در مورد سرانجام طراحی و اجرای معاینه فنی سه سطحی (عادی، برتر و ویژه)، اظهار کرد: سطح ویژه، یک از سطوح معاینه فنی است که پیشنهاد داده می‌شود با توجه به شرایط وضعیت خاص جغرافیایی و با آلودگی هوا به ویژه در کلان‌شهرها پیاده‌سازی شود. شادی مالکی با بیان اینکه معاینه فنی عادی معاینه فنی است که در حال حاضر وجود دارد، ادامه داد: معاینه فنی برتر شامل یک سری بسته‌های تشویقی بوده و معاینه فنی ویژه هم بابت خودروهایی است که پر بیمایش و



پیشنهاد معاینه فنی ویژه برای خودروهای پر تردد



مدیر نوسازی ناوگان سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران:

روند بیمه شدن تاکسیران‌ها از سوی تامین اجتماعی متوقف شده است

منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه بیان کرد: رانندگانی که در سکوهای مجازی فعالیت می‌کنند و امکان پوشش بیمه‌ای ندارند، شامل ۳۰۰ هزار نفر می‌شوند. این بند مجوزی به این رانندگان می‌دهد که به عنوان خویش فرما تحت پوشش بیمه قرار بگیرند.

قول مساعدر ریاست دیوان عدالت اداری

اواخر مهرماه امسال مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری قزوین گفت: از سال ۱۳۹۳ سایت تامین اجتماعی به علت بدهی دولت برای پذیرش بیمه شده جدید مسدود و همین مساله موجب شد رانندگانی که پس از این سال وارد ناوگان حمل بار و مسافر درون شهری شده بودند، نتوانند از بیمه پارانه‌ای برخوردار شوند. محمدرضا وثوق‌نیا ادامه داد: سال ۱۴۰۱ تعدادی از رانندگان ناوگان بار و مسافر درون شهری به صورت خودجوش برای برقراری بیمه، در دیوان عدالت اداری طرح دعوی کردند که بنا به رای دیوان، بیمه آنان برقرار شد. وی عنوان کرد: با وجود این رای صریح، برقراری بیمه رانندگان در سال ۱۴۰۲ توسط سازمان هدفمندی یارانه‌ها و تامین اجتماعی اجرایی نشده است. این مسئول بیان کرد: با توجه به همین موضوع، رفع مشکل بیمه رانندگان بار و مسافر درون شهری مورد پیگیری قرار گرفت و ریاست دیوان قول مساعد داد پیگیری‌های لازم جهت حل معضل این صنف خردوم و زحمتکش را انجام دهد. مدیرعامل سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهرداری کرمان نیز با بیان اینکه از سال ۹۳ به بعد هیچ بودجه‌ای از سوی دولت برای بیمه رانندگان تاکسی در نظر گرفته نشده است، اظهار کرد: تا قبل از آن بودجه‌ای از سوی دولت در اختیار سازمان تامین اجتماعی قرار می‌گرفت و بیمه رانندگان با تخفیف انجام می‌شد اما از آن سال به بعد برای رانندگان جدید این کار انجام نشده است. رضا میرزایی گفت: حدود ۴ هزار و ۷۰۰ راننده تاکسی در شهر کرمان داریم و بیش از ۲ هزار نفر از آنها استحقاق استفاده از بیمه رانندگان را دارند، اما از آن محروم هستند. میرزایی با بیان اینکه این مشکل کشوری بوده و مختص شهر کرمان نیست، افزود: اتحادیه تاکسیرانی سازمان شهرداری‌ها و وزارت کشور پیگیر این موضوع هستند، اما هنوز اقدامی نشده است.



پوشش بیمه خویش فرما برای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی

اواخر آبان‌ماه، نمایندگان مجلس بندی از لایحه برنامه هفتم، رانندگان تاکسی‌ها را از پوشش بیمه خویش فرما محروم کرد. نمایندگان مجلس در جلسه علنی و در ادامه بررسی مواد الحاقی کمیسیون تلفیق، بندج ماده ۲۹ لایحه برنامه هفتم را تصویب کردند. طبق این مصوبه، ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل بار و مسافر که از طریق سکوهای (پلتفرم) مجازی مشغول فعالیت بوده و بیمه بازنشستگی ندارند، مجاز به بیمه کردن خود نزد سازمان تامین اجتماعی هستند. آیین‌نامه اجرایی موضوع این بند به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی حداکثر ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیات وزیران می‌رسد. در جریان بررسی این بند، داوود

استفاده می‌کنند و از بیمه تامین اجتماعی برای بازنشستگی بهره‌مند نیستند، وی بیان کرد: با توجه به اینکه فرآیند مشخصی برای بیمه شدن رانندگان تاکسی در دست نیست و اقدام جدیدی هم در دستور کار سازمان تامین اجتماعی قرار ندارد، مدت‌هاست فهرست رانندگانی که تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی نیستند یا حق بیمه خود را به صورت کامل می‌پردازند؛ در واقع سهمی که دولت (سهام دولت) ۵۰ درصد هزینه حق بیمه است) بر اساس قانون برای بیمه تاکسیران‌هایم می‌پردازد، عاید بسیاری از رانندگان نمی‌شود. مدیر نوسازی ناوگان سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران تصریح کرد: حدود یک میلیون تومان حق بیمه ماهانه رانندگان تاکسی است که پرداخت این رقم برای همه رانندگان مقدور نیست. بنابراین برخی از آن‌ها فقط از بیمه سلامت برای درمان

علی زاراندوز
a.zarandoz@autoworld.ir

رانندگی تاکسی، یکی از سخت‌ترین مشاغل است. از سال ۱۳۹۳ تاکنون که سهیم ۵۰ درصدی دولت از بیمه رانندگان تاکسی پرداخت نشده، ۹ سال می‌گذرد و در این سال‌ها رانندگانی که به ناوگان تاکسیرانی اضافه شدند از ابتدایی‌ترین حق خود یعنی خدمات درمانی و بازنشستگی تامین اجتماعی محروم مانده‌اند. بحث بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی نیز مطرح شده که خوشبختانه قانون تازه‌ای در این رابطه به تصویب رسیده است.

پرداخت حق بیمه ماهانه یک میلیون تومانی!

مدیر نوسازی ناوگان سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران، درباره تاکسیران‌هایی که برای بیمه شدن در انتظار اقدام سازمان تامین اجتماعی هستند، اظهار کرد: از سال ۱۳۹۴ به بعد به صورت عمده هر راننده‌ای که وارد سازمان تاکسیرانی شده است، نتوانسته با استفاده از یارانه دولتی، بیمه شود. امین رهبر با بیان اینکه در سال ۱۳۹۹ حدود ۲ هزار راننده تاکسی جدید جایگزین رانندگان حذف شده از سامانه تاکسیرانی شدند، اما این امر دیگر تکرار نشد و جایگزینی رانندگان تاکسی متوقف شده، ادامه داد: بسیاری از رانندگان از یارانه دولتی برای بیمه تامین اجتماعی بهره‌مند نمی‌شوند و حق بیمه خود را به صورت کامل می‌پردازند؛ در واقع سهمی که دولت (سهام دولت) ۵۰ درصد هزینه حق بیمه است) بر اساس قانون برای بیمه تاکسیران‌هایم می‌پردازد، عاید بسیاری از رانندگان نمی‌شود. مدیر نوسازی ناوگان سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران تصریح کرد: حدود یک میلیون تومان حق بیمه ماهانه رانندگان تاکسی است که پرداخت این رقم برای همه رانندگان مقدور نیست. بنابراین برخی از آن‌ها فقط از بیمه سلامت برای درمان



فروش و خدمات پس از فروش مدیران خودرو
نمایندگی ۴۴۷ فرقانی



مدیران خودرو



شعبه ۱:
تهران - خانی آباد نو - خیابان لطیفی
۰۲۱-۵۵۰۳۳۲۰۰

شعبه ۲:
تهران - پایین تراز میدان حر - مجتمع صبا مال
۰۲۱-۶۵۸۲۹۴۴۰

خدمات پس از فروش:
تهران - اتوبان چراغی غربی، لاین کندرو
۰۲۱-۵۵۸۴۹۰۶۰

www.autoforghani.com

@autoforghani



Autoworld.ir

یکشنبه ۵ آذر ۱۴۰۲. سال نهم. شماره ۱۹۹۵

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 تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸



«ایمن ولی آسان»

«Volvo trucks» تولیدکننده پیشرو کامیون در جهان که شیوه‌های حمل و نقل قابل اعتمادی را ارائه می‌کند، ایمنی در رانندگی را نخستین و مهم‌ترین اولویت خود می‌داند. به همین منظور این کمپانی در کمپین اخیر خود که هفته گذشته در کویت با عنوان «ایمن ولی آسان» آغاز شده است، به ایمنی، کیفیت و درعین حال رانندگی راحت با خودروهایش اشاره می‌کند.

A VOLVO TRUCK MAKES DRIVING MUCH SAFER AND SIMPLER

چرا بیمه شخص ثالث مهم است؟

مدیرعامل صندوق تامین خسارت‌های بدنی در گفت‌وگوی اخیر خود بایکی از خبرگزاری‌های داخلی، به نکات مهمی درباره بیمه شخص ثالث اشاره کرده است که در ادامه به چند مورد از آن‌ها اشاره می‌شود. مهدی قمصریان معتقد است دستگاه‌های اجرایی نه تنها به وظایف خود در قانون بیمه شخص ثالث عمل نمی‌کنند، بلکه گاهی نیز در مسیر اجرای آن محدودیت ایجاد می‌کنند؛ برای نمونه پلیس باید موتورسیکلت‌های فاقد بیمه‌نامه را متوقف کند؛ اما بهانه‌های مختلف از اجرای آن سر باز می‌زند. وی همچنین می‌گوید بر اساس قانون، باید معاینه فنی الزاماً به شرط برخورداری از بیمه شخص ثالث صادر شود که این موضوع بارها از طرف بیمه مرکزی و وزارت کشور پیگیری شده؛ اما متأسفانه در اغلب مراکز معاینه فنی، بدون الزام داشتن بیمه‌نامه شخص ثالث، کارها انجام می‌شود. مدیرعامل صندوق تامین خسارت‌های بدنی کشور با اعلام این که یک چهارم خسارت‌های پرداختی این صندوق در سال گذشته به حوادث مر تبیط با موتورسیکلت‌ها اختصاص داشت، گفت: «از حدود ۱۱.۵ میلیون دستگاه موتورسیکلت در حال تردد در کشور فقط یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه، بیمه شخص ثالث دارند.» وی همچنین تأکید کرد بر خلاف تصور عمومی، رشته بیمه شخص ثالث، رشته زیان‌ده در شرکت‌های بیمه به‌شمار می‌رود و این شرکت‌ها بیشتر از حق بیمه‌ای که از مردم دریافت می‌کنند، خسارت می‌پردازند؛ اما به دلیل شرایط عمومی جامعه، حق بیمه را افزایش نمی‌دهند. وی در ادامه بیان کرد تلاش شده است هزینه بیمه موتورسیکلت‌ها حداقلی باشد و این در حالی است که امروز حق بیمه شخص ثالث به‌طور میانگین روزانه ۵ هزار تومان است. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد، ضروری به‌نظر می‌رسد که مالکان وسایل نقلیه از خودرو گرفته تا موتورسیکلت برای برخورداری از امتیازات بیمه شخص ثالث درنگ نکنند. چرا که در صورت بروز حادثه، هزینه‌های برای آن دسته از مالکان که از بیمه برخوردار نیستند، سرسام‌آور و کمر شکن خواهد بود.

حرف آخر

علی زراندوز
روزنامه‌نگار



دوچرخه‌ها



و مایکو ایندورا جزو محبوب‌ترین برندهای موتور پرشی تاریخ هستند و در آمریکا و اروپا به‌عنوان موتورسیکلت‌هایی کلاسیک به‌شمار می‌روند. امروزه موتورهای پرشی مایکو همچنان از محبوبیت بالایی برخوردارند و به‌خاطر مصرف سوخت بهینه، کیفیت بالای تولید و قیمت معقول‌شان بسیار مشهور هستند.

«مایکو» (maico) به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین برندهای موتورسیکلت‌سازی به‌تولید موتورهای پرشی و اصطلاحاً گل‌نورد (درت‌بایک) مشغول است. نخستین موتور پرشی این برند در سال ۱۹۲۶ در آلمان از خط مونتاژ خارج شد و از آن پس این شرکت با قدرت تمام به تولید دوچرخه‌های موتوری مشغول است. مایکو اواسط دهه ۱۹۵۰ تولید موتورهای سبک را آغاز کرد. برندهای مایکو موتور کراس

مایکو







نمایندگی مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷

رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

- ۴ شعبه فعال در تهران و کرج
- خدمات پس از فروش اختصاصی
- اداره تحویل اختصاصی
- ثبت نام بدون نیاز به مراجعه حضوری

تهران - ارگ تجاری تجریش: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۴۴۴ | کرج - عظیمیه - میدان مهران: ۰۲۶-۳۴۰۵۷۷۷
تهران - سعادت آباد - بلوار دریا: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۸۱ | کرج - مهرشهر - نبش بلوار افشار: ۰۲۶-۳۴۰۵۸۸۰

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱
www.mvmchery.com @mvmchery777 mvm_777

اصل بخريد

01



QR کد روی لیبل جعبه را از طریق اپلیکیشن ایساکو اسکن و ارسال کنید.

02



کد روی لیبل جعبه را از طریق پیامک به سرشماره ۳۰۰۰۳۱ ارسال کنید.



قطعه اصلی
genuine part
1500100210-00067661



روش‌های تشخیص اصالت قطعات

www.isaco.ir

