



جناب آقای امیر حسین تابع جماعت

بدین وسیله انتصاب جنابعالی را به سمت قائم مقام مدیر عامل شرکت زامباد در امور طرح، برنامه و ارتباطات تبریک می گویم. از خداوند بزرگ برای جنابعالی و همکارانتان آرزوی موفقیت های روز افزون دارم.

خشایار نظریان - مدیر مسئول روزنامه «دنیای خودرو»

برای اولین بار توسط شرکت پتروشماروانکار و با برند Bareliz انجام شد

تولید نخستین روغن گیربکس چند منظوره در ایران

مهندس امیر محمد امینی مدیر عامل شرکت پتروشماروانکار از تولید نخستین روغن گیربکس چند منظوره با قابلیت استفاده در خودروهای سبک و سنگین خبر داد. وی همچنین...

از سوی مدیر عملیات فروش ایران خودرو صورت گرفت:

تشریح دلایل تاخیر در تحویل برخی محصولات ایران خودرو

کیوان پناهی: تولید امسال ایران خودرو در شرایط بهتری قرار دارد و تا همین تاریخ...

وزیر اقتصاد، مصوبه دولت برای فروش محصولات خودرو سازان با قیمت حاشیه بازار را رد کرد

آیین نامه واردات خودروهای کار کرده و برقی ابلاغ می شود هفته گذشته بود که صورتجلسه ای در فضای مجازی دست به دست شد که براساس آن...

پیشنهادی که هرگز اجرایی نشد؛ فروش کارت سبز تردد برای رفت و آمد در جاده چالوس

ترافیک، معضل بی پایان جاده چالوس!

سال هاست معضل ترافیک جاده چالوس در ایام اوج سفرها گریبان گیر شهر و روستاهای...



نخستین سری خودروهای تمام الکتریکی کرمان موتور تحویل تاکسیرانی شد
کرمان موتور چراغ اول برقی سازی ناوگان حمل و نقل عمومی را روشن کرد



آیا برقی سازی خودروها پیوسته زیست محیطی دارد؟
وزیر صنعت تمرکز خود را بر برقی سازی خودروها گذاشته است و سر بازار او در صنعت یعنی خودروسازان نیز به خط شده اند تا این خط مشی...

تیتره های امروز

واردات خودروهای هیبرید در شرایط کنونی چه مزایایی دارد؟
HEVها؛ از کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا تا کمک به تنظیم بازار

بورس باز هم ریخت!

ارزان ترین وارداتی بازار

تلاش آلودی برای حفظ جایگاه کوبه خاصش

بیشترین رشد و افت فروش در ۱۲ ماه گذشته خودروسازان بین المللی دو روی سکه بازار سال ۲۰۲۳

QR code and logo for BesQ

شركت توليدي آدين تنه
توليد كننده سيستم ترمز خودروهاي سبك و سنگين
((FTN))

BesQ
Best Quality Auto Parts
BRAKE PADS

اولین و تنها روانکار گیربکس چند منظوره

GFT 75W-90
PAO
Bareliz
Based on the performance requirements of the
API GL-5/GL-4
FULLY SYNTHETIC
MULTI-PURPOSE
1 Liter

Formulated & Desinged For Automatic Transmissions with or without Intarder in Commercial Vehicles & Manual Transmissions in Passenger Cars
www.petrosharlub.com

7E, PAO, PSL-SSD, MULTI-PURPOSE, Deutsche Methode Formuliert, Knowledge is power

علاقه‌مندان به خودروهای پلاگین-هیبرید و تماماً الکتریکی را هدف قرار داده است. خودرو جذاب جیلی به سیستم محرکه الکتریکی سیلیکون کاربید با عملکرد بالا و دو موتور الکتریکی با توان ۶۶۶ اسب بخار مجهز است. نسخه فول آپشن بر پایه پلت فرم ۸۰۰ ولت، با ۵ دقیقه شارژ به برد کم نظیر ۱۸۰ کیلومتر دست پیدا می‌کند و تنها در ۳.۴۹ ثانیه از سرعت صفر به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

خودروی برقی ارزان جیلی یکی از جذاب‌ترین خودروهای نمایشگاه CES امسال بود. خودرویی که از پلت فرم مشترک با خودروهای ولوو بهره می‌برد و با قیمت حدود ۲۵ هزار دلاری برای رقیب سرسختش یعنی BYD Han خط‌نشان می‌کشد. مدیر عامل جیلی در جریان رونمایی از گلکسی E8 گفت هدف این خودرو کسب بیشترین سهم بازار در بخش رقابتی خودروهای برقی است و



حضور جیلی «گلکسی» در «CES»



بخش پایانی

مدیر کل سابق دفتر صنایع خودرو وزارت صمت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»: تولید امسال خودرو سازان خصوصی به ۳۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید

عبدالله توکلی لاهیجانی: در انتهای سال ۱۴۰۰، خودرو سازان بخش خصوصی تنها ۹۷ هزار دستگاه خودرو تولید کردند، اما طی این دو سال تولیدشان سه برابر شده است و تا پایان امسال به بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید

داخلی سازی زیاد ایجاد شود تا انگیزه‌های برای افزایش ساخت داخل به وجود بیاید. در وضعیت فعلی، تفاوت معناداری بین داخلی سازی ۳۰ درصد و ۵۰ درصد وجود ندارد. بنابراین انگیزه‌های برای رفتن به سمت داخلی سازی بیشتر نیست. اما با اصلاح تعرفه‌ها این انگیزه ایجاد خواهد شد. ابلاغ دستورالعمل داخلی سازی جدید و یکسان سازی سنجه صدور دفترچه‌های داخلی سازی پس از دو دهه آشنایی در صدور دفترچه‌های مرتبط با داخلی سازی خودرو سازان، از دیگر اقداماتی بود که مانع‌گام دادیم. برنامه دیگری که اجرا شد، همان طور که گفتیم پروژه تغییر قواعد صنعت خودرو در کشور و آسیب‌شناسی صنعت خودرو کشور بود که با تشکیل کارگروه‌های نخبگانی و تشکیل صدها جلسه انجام شد و حاصل آن تدوین حدود ۱۰ آیین‌نامه جدید با بهره‌گیری از فرصت قانون ساماندهی خودرو است که به هیات دولت تقدیم شد. ما از مسایلی شکوه می‌کنیم که اتفاقاً ریشه‌هایش را باید در بستر قوانین و آیین‌نامه‌های موجود جست‌وجو کنیم؛ ریشه این که چرا خودرو سازان و قطعه‌سازان ما جامه تولید کننده بر تن می‌کنند، اما در زنجیره ارزش، محصول ارزشی را خلق نمی‌کنند را باید در نظام تعرفه‌ای و... جست. بنابراین باید قواعد حاکم در صنعت خودرو مدام مورد پایش قرار گیرند تا بتوان ریل‌گذاری مناسبی را در این صنعت انجام داد. به عنوان مثال؛ می‌توانم به ابلاغ آیین‌نامه‌های برای کاهش سالانه سبد مصرف سوخت خودرو سازان به صورت سالانه ۵ درصد و همچنین کاهش ارزبری به صورت میانگین موزون سالانه ۱۰ درصد

در عین حال، حامیان توکلی نیز می‌گویند مسائلی مانند عدم تحقق وعده واردات ۲۰۰ هزار دستگاهی و مواعیتی که رفع آن در حیطه مسئولیت‌های بانک مرکزی بوده است را نمی‌توان به پای دفتر خودرو وزارت صمت گذاشت. در بخش پایانی گفت‌وگو با عبدالله توکلی لاهیجانی، بخشی از انتقادات مطرح شده را با خود در میان گذاشتیم.

تعرفه واردات اعم از قطعات، خودرو و... جزو مواردی بوده که دچار تغییر شده یا قرار است تغییر کند. در این حوزه چه نیازی به تغییرات داشته یا داریم؟

تدوین بسته اصلاح نظام تعرفه‌های کشور با هدف متناسب‌سازی نظام تعرفه‌های بین سه گروه واردات مرتبط با صنایع خودرو یعنی واردات خودرو کامل (CBU)، واردات خودروهای مونتاژی (CKD) و واردات قطعات خودرویی (از طریق قطعه‌ساز) بوده است. اگر این سه گروه متناسب نباشند، خلأهای قانونی برای فرار تعرفه‌ای وجود خواهد داشت؛ امری که در نظام تعرفه‌های دهه اخیر به شدت مشهود بود. چون نظام تعرفه‌های کنونی ما اصولاً بر اساس وصله پینه طی سال‌های متوالی و به صورت واکنشی مثلاً واکنش به تغییر نرخ ارز و... پدید آمده بود و انسجام لازم را نداشت. پس لازم است بین سه گروه تعرفه‌ای تناسب برقرار باشد تا راه‌های گریز تعرفه‌ای و عدول از داخلی سازی و همچنین تضییع حقوق دولت مسدود شود. هدف دیگر، ایجاد انگیزه برای افزایش داخلی سازی بود، به گونه‌ای که اختلاف پتانسیلی بین داخلی سازی کم و



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

دوران مدیریت کل عبدالله توکلی لاهیجانی در دفتر صنایع خودرو وزارت صمت در حالی پایان یافت که عملکرد او در برخی بخش‌ها با انتقاد و در برخی دیگر با تمجید همراه بود. توکلی که مهندسی از بدنه خودرو سازان و پژوهشگری دانشگاهی است، در بدو ورود به وزارت صمت از ضرورت دفاع از تولید ملی، تحول صنایع داخلی، رشد صادرات خودرو و افزایش تیراژ محصولات سخن گفت. اما برخی منتقدان، این سخنان را مغایر با رکوردی می‌دانند که در زمینه تولید خودروهای مونتاژی و تخصیص ارز برای واردات قطعات منفصله رقم خورد و انتظار داشتند. از سوی دیگر، حامیان او معتقدند آن چه مانع رشد تولید در این دوره تا حد آمار دوره پیش از تحریم نشد، نه عملکرد دفتر خودرو بلکه اصرار شورای رقابت به قیمت گذاری دستوری بود. در این سوی میدان نیز منتقدان بر این باورند تشدید مداخلات دولت در نحوه و میسران فروش و عرضه‌های تکلیفی در این دوره حاصل رویکرد وزارت صمت بوده که در شرایط قیمت گذاری دستوری و فروش‌های تکلیفی و سامانه‌ای، محدودیت‌های ارزی را افزایش داده و در تأمین نقدینگی صنعت خودرو تسهیل‌گری کافی رانداشته است.

آیا برقی سازی خودروها پیوست زیست محیطی دارد؟

وزیر صمت تمرکز خود را بر برقی سازی خودروها گذاشته است و سربازان او در صنعت یعنی خودرو سازان نیز به خط شده‌اند تا این خط‌مشی را به خوبی جلو ببرند. از سوی دیگر در بحث واردات خودرو نیز سقف ارزی واردات خودروهای برقی دوبرابر خودروهای درون سوز تعیین شد تا واردات این چهار چرخ‌های الکتریکی سرعت بیشتری بگیرد. منتقدان اما تنها به تأمین برق پاک این خودروها و آسمان پاک شهرها و البته توسعه ایستگاه‌های شارژ در شهرها می‌اندیشند و به فکر توسعه تولید برق پاک و ایستگاه‌های شارژ هستند. اما گویی دولت از دیگر ملزومات این روند اندکی غافل مانده است که بد نیست به آنها نیز پرداخته شود.

همان طور که در بخش صنعتی، خودرو سازان به فکر خرید و واردات خودروهای برقی به کشور افتاده‌اند باید بخش‌های دیگر صنعت نیز دست به کار شوند تا ملزومات این خودروها از جمله تولید باتری‌های مورد نیازشان نیز در کشور تولید و داخلی سازی شوند. این باتری با تکنولوژی ساخت بالا قلب تپنده خودروهای برقی است که باید هم‌زمان و به صورت موازی در جهت توسعه باتری سازی نیز گام برداشت و به انتقال تکنولوژی تولید این محصول به داخل کشور تلاش کرد. بی‌شک طی پنج سال آینده تأمین باتری به دغدغه اول خودروهای برقی در کشور تبدیل خواهد شد و حتی در صورت تولید داخلی و البته محدود آن، این کالا را باید در بازار سیاه و در حالی که فروشندگان آن سامانه جامع تجارت را دور می‌زنند، تأمین کرد. شاید در آن روزها ساده‌ترین کار برای کنترل بازار، نظارت‌های سختگیرانه در بازار باشد، درست مانند اتفاقی که این روزها برای بازار تابر افتاده است. از سوی دیگر گویی طراحان برقی شدن صنعت خودرو، فراموش کرده‌اند که این صنعت باید پیوست‌های زیست محیطی نیز داشته باشد.

هنوز مشخص نیست در کشوری که شیرابه‌های زباله‌های شهری و دود ناشی از زباله‌سوزی در حاشیه شهرها به عنوان معضلی زیست محیطی مطرح است، چرا دولتمردان در بخش بازیافت زباله‌های ناشی از مستهلک شدن باتری این خودروها فکر ایده‌ای ندارند و چاره‌ای برای بازیافت زباله‌های الکتریکی یا همان باتری‌های مستهلک که در آینده بار مضاعفی به محیط زیست وارد خواهند کرد، نمی‌کنند. هر چند شاید تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان صنعت کشور، آینده این طرح را نیز پیش روی خود روشن ببینند تا مبادا در آینده در ازای ساختن هوای پاک، زمینی آلوده سرشار از زباله‌های ویژه به مردم تحمیل شود.



علیرضا کافی عضو شورای سردبیری

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



قیمت هنگفت «هوندا سیویک» در هلند



قیمت هوندا سیویک تایپ R مدل ۲۰۲۴ در آمریکا با در نظر گرفتن تمامی هزینه‌های تحویل به حدود ۴۶ هزار دلار می‌رسد اما ظاهراً قوانین ریاضی در کشورهای اتحادیه اروپا فرق می‌کند و این تنها به خاطر مالیات ارزش افزوده یا VAT نیست. هلند یک مثال شوکه‌کننده از قیمت بسیار بالای خودرو در اروپاست چرا که خریداران گاه مبلغی بیش از ۱۰۰ هزار دلار را برای یک خودرو ۴ سیلندر پرداخت می‌کنند. هلندی‌ها در زمان خرید خودرو ۲۱ درصد مالیات بر ارزش افزوده پرداخت می‌کنند و پس از آن نیز نوبت به BPM می‌رسد که به معنی مالیات خودروهای سواری و

موتورسیکلت‌هاست و مبلغ آن به میزان خروجی دی‌اکسید کربن از اگزوز خودرو بستگی دارد. دربار هوندا سیویک تایپ R باید گفت این خودرو ژاپنی در هر کیلومتر ۱۸۶ گرم دی‌اکسید کربن تولید می‌کند. با عنایت به اینکه هاجیک هوندا ۲۵ گرم دی‌اکسید کربن بیشتری در هر کیلومتر تولید می‌کند بنابراین BPM کل آن به ۱۲۰۷۲۵ یورو می‌رسد. زمانی که این رقم را با مالیات پیشین جمع کنید هزینه کل به ۲۷۰۳۸۰ یورو خواهد رسید. زمانی که تمامی این هزینه‌ها را با قیمت پایه هوندا سیویک تایپ R در هلند جمع بزنید به رقم نهایی ۸۸۰۵۶۰ یورو می‌رسید.

اشاره کنیم که سبب توسعه محصولات با عمق داخلی سازی بیشتر و مصرف سوخت کمتر می‌شود.

یکی از مهم‌ترین انتقاداتی که به وزارت صمت وارد بود، بحث عرضه خودرو در سامانه یکپارچه بود. این اقدام با چه هدفی انجام شد؟

مهم‌ترین هدف، شفاف‌سازی در عرضه بود. شفاف‌سازی عرضه خودرو با عرضه یک‌جای آن با طراحی سامانه یکپارچه و الگوبرداری از سیستم لیست انتظار بود. این روند بر مبنای برنامه تولید و جلوگیری از عرضه رانته و فروش غیر شفاف به سازمان‌ها مطابق دستور ریاست محترم جمهوری و حذف قرعه‌کشی و عرضه قطره‌چکانی خودرو بعد از چهار سال متوالی انجام شد. این روند، شفاف‌سازی سازوکاری ایجاد کرد تا عرضه رانته دیگر انجام نشود. همچنین کاهش قیمت خودرو در بازار تا میزان ۳۰ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۴۰۲ با تکیه بر برنامه‌های افزایش تولید، شفاف‌سازی عرضه و همچنین اجرایی شدن واردات خودروهای نو و آغاز فروش لیزینگی خودرو توسط خودروسازان بعد از چندسال متوالی به دست آمد. این در حالی است که در سال‌های گذشته، شاهد دو عرضه بودیم؛ عرضه اول این بود که برخی خودروسازان به میزان بیشتر از ظرفیت تولید اقدام به پیش‌فروش خودرو می‌کردند و در دهه نود و در سال ۱۴۰۰ شاهد تجمعات خریداران در برابر این خودروسازی‌ها و وزارت صمت بودیم. اما سامانه، سسازوکاری را برای پایش شفاف عرضه فراهم کرد تا امکان پایش عرضه و امکان تولید فراهم باشد. در همین راستا، نظام بخشی و شفاف‌سازی در ارائه اطلاعات تولید و... و ارائه گزارش جامع صنعت خودرو به صورت منظم ماهانه و سالانه از دیگر اقداماتی بود که به‌عنوان مآخذی برای بسیاری از رسانه‌ها، امکان ارائه تصویر شفاف از مسایل این صنعت را هم فراهم کرد. اما عرضه دوم، عرضه کمتر از میزان تولید به منظور بازار سازی بود که باز هم سامانه بر مبنای الگوی waiting list (فهرست انتظار) که در بسیاری از کشورهای دنیا مرسوم است، این عرضه را نیز توانست تحت کنترل در آورد. پس طبیعی بود که این سامانه مخالفان جدی داشته باشد. اما من فکر می‌کنم توانست حدود ۲ میلیون تقاضا را از بازار خودرو کشور خارج کرده و از این طریق، علاوه بر شفاف‌سازی



عرضه و اجتناب از عوارضی که ذکر کردیم، نقش مهمی در آرامش بازار خودرو در سال ۱۴۰۱ ایفا کند. البته چگونگی اجرا در ادامه نیز بر نتایج حاصله تاثیر گذار خواهد بود.

برای خودروسازان بخش خصوصی چه برنامه‌هایی اجرا شد؟

فکر می‌کنم آمار گویای وضعیت است؛ در انتهای سال ۱۴۰۰ خودروسازان بخش خصوصی تنها ۹۷ هزار دستگاه خودرو تولید کردند، اما تا پایان امسال برآورد من تولید بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه است. یعنی تولیدشان طی این دو سال سه برابر شده است. هویت بخشی به بخش خصوصی با افزایش تولید، اقدام مهمی بود. اما مهم‌تر از آن استقرار گفتمان توسعه محصول و تسری آن به بخش خصوصی بود، به گونه‌ای که سه خودروساز بزرگ این بخش، مراکز طراحی و توسعه محصول و آزمایشگاه‌های مرتبط را اجرایی کردند یا در دستور کار قرار دادند تا بتوانند به توسعه برند بومی بپردازند. این روند، بخش خصوصی را هم با تحول مواجه

لوریا

هویت بخشی به بخش خصوصی با افزایش تولید، اقدام مهمی بود. اما مهم‌تر از آن استقرار گفتمان توسعه محصول و تسری آن به بخش خصوصی بود، به گونه‌ای که سه خودروساز بزرگ این بخش، مراکز طراحی و توسعه محصول و آزمایشگاه‌های مرتبط را اجرایی کردند یا در دستور کار قرار دادند تا بتوانند به توسعه برند بومی بپردازند.

خواهد کرد. تدوین و انتشار استراتژی دانش بنیان شدن صنعت خودرو و دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید با ۴ پلت فرم کلیدی در ۲ خودروساز اصلی بر پایه هم‌افزایی و رونمایی از آن در اولین نمایشگاه تحول صنعت خودرو با تکیه بر توسعه پلت فرم‌های بومی و تکیه بر ۴ جریان فناورانه خودروهای برقی، خودروهای متصل، خودروهای خودران و حمل‌ونقل اشتراکی، از دیگر مواردی است که طی این مدت به دنبال آن بودیم و فکر می‌کنم گفتمان آن را در صنعت خودرو رواج دادیم و من به نتایج حاصله در این بخش خوش بین هستم.

به نظر شما مهم‌ترین کارهایی که ضروری است از این پس در این صنعت انجام شود چیست؟

به گمانم دانش بنیان شدن صنعت خودرو و گذار آن از مونتاژ کاری به سمت توسعه محصول با برندهای بومی، ضامن بقای این صنعت خواهد بود. در این مسیر، هم‌افزایی به کمک پلت فرم مشترک و بهره‌گیری از فرصت‌های نوین فناورانه راهگشا خواهد بود. اگر بتوانیم بر اینرسی‌های داخلی و خارجی این صنعت در مسیر دانش بنیان شدن غلبه کنیم، این صنعت راه خود را پیدا خواهد کرد و رقابت پذیری می‌شود، و گر نه قیمت گذاری دستوری و زبان انباشته و... همه این‌ها تنها معلول‌های وضعیتی است که با آن مواجه هستیم و علت‌ها جای دیگری است. در این میان، عوامل اینرسی فراوان هستند. یکی از عوامل اینرسی، قواعد پیشین نظیر نظام تعرفه‌ها و آیین‌نامه‌های داخلی سازی و سایر آیین‌نامه‌های پیشین بود که خوش بختانه به درستی به آن‌ها پرداخته شد. یکی دیگر از عوامل اینرسی که ذکر کردیم، وجود تعارض منافع شدید در ساختار حاکمیتی شرکت‌های بزرگ خودروساز به صورت آشکار و پنهان است. به هر صورت، شناخت این عوامل و مواجهه صحیح با این عوامل راه علاج این صنعت است. به گونه‌ای که قطعه‌ساز و خودروساز همانند سایر عناصر زنجیره ارزش امکان هم‌افزایی و نه انحصار را در یک فضای رقابتی داشته باشند. به گمانم مسیری که در دولت سیزدهم در حوزه خودرو آغاز شده است، در مجموع مسیری متمایز و تحول‌گرایانه است و امیدوارم بر اساس آن، شاهد بالندگی این صنعت مهم و البته توسعه صنعتی کشور باشیم.

نمایندگی مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷

رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

- ثبت نام بدون نیاز به مراجعه حضوری
- خدمات پس از فروش اختصاصی

- ۴ شعبه فعال در تهران و کرج
- اداره تحویل اختصاصی

کرج - مهرشهر - نیش بلوار افشار

۰۲۶ - ۳۴۰۵۸۸۰۰

کرج - عظیمیه - میدان مهران

۰۲۶ - ۳۴۰۵۷۷۰۰

تهران - سعادت آباد - بلوار دریا

۰۲۱ - ۴۸۰۰۰۷۸۱

تهران - ارگ تجاری تجریش

۰۲۱ - ۴۸۰۰۰۴۴۴

www.mvmchery.com

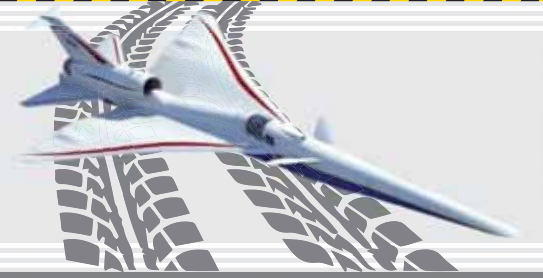
mvmchery777

mvm_777

شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص





بالای مناطق پرجمعیت و ممنوع کرده‌اند، کمک کند. علت این ممنوعیت نیز مشکلاتی است که همان صدای بسیار زیاد یادشده ایجاد می‌کند. ناسا و لاکهید مار تین ۱۲ ژانویه طی بخش زنده رایگان از این جت مافوق صوت رونمایی کرد. جت مافوق صوت X-59 پیش از این در برابر دوربین‌ها حضور یافته اما آن زمان رنگ آمیزی نشده بود و این بار قرار است رنگ قرمز، سفید و آبی برای آن انتخاب شود. در خلال معرفی این محصول جدید، زئومتری منحصربه‌فرد X-59 در معرض دید عموم قرار می‌گیرد. محصول جدید ناسا و لاکهید مار تین از بخش دماغه تیز و طولی سودمی برد که طول ۱۱.۵ متری دارد. این بخش به شکل گیری موج‌های انفجاری در زمان پرواز کمک خواهد کرد.

سرانجام ناسا و لاکهید مار تین آماده رونمایی از X-59 کونست جدید به عنوان یک جت مافوق صوت شده‌اند. این هواپیمای پیشرفته برای شکستن دیوار صوتی بدون ایجاد صدای ترسناک و مهیب جت‌هایی از این دست طراحی شده است. جت X-59 کواپت سوپر سونیک تکنولوژی (کونست) از سال ۲۰۱۹ تاکنون در تاسیسات اسکاتلند ورکس لاکهید مار تین در کالیفرنیا توسعه یافته است. این جت جدید برای پرواز در سرعت‌های مافوق صوت و کاهش صدای شبیه انفجار حاصل از شکستن دیوار صوتی طراحی شده و صدای تولیدی آن شبیه صدای بستن در خودرو است. ناسا می‌گوید هواپیمای X-59 می‌تواند به تغییر قوانینی که هم‌اکنون پرواز جت‌های مافوق صوت در



«ناسا» بار دیگر در کنار «لاکهید مار تین» قرار گرفت

از سوی مدیر عملیات فروش ایران خودرو صورت گرفت: تشریح دلایل تاخیر در تحویل برخی محصولات ایران خودرو

کیوان پناهی: تولید امسال ایران خودرو در شرایط بهتری قرار دارد و تا همین تاریخ حدود ۱۰ هزار دستگاه از مجموع تولید سال گذشته جلوتر هستیم



علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

مدیر عملیات فروش ایران خودرو دلایل تاخیر در تحویل برخی خودروها را تشریح کرد. کیوان پناهی در این خصوص گفت: «تولید امسال ایران خودرو در شرایط بهتری قرار دارد و تا همین تاریخ حدود ۱۰ هزار دستگاه از مجموع تولید سال گذشته جلوتر هستیم.» وی افزود: «با توجه به استقبال گسترده از محصولات ایران خودرو در سه ماهه یکپارچه، صف خریداران و ثبت نام‌ها در برخی تعهدات، بیش از انتظار بوده است.» به گفته مدیر عملیات فروش ایران خودرو، اقداماتی برای رفع مشکلات پلاک گذاری و تحویل به موقع خودروها تولیدی از جمله مدل‌های دنا پلاس و ۲۰۷ در دست اجراست.

اکثر تعهدات معوقه بیش از ۳۰ روز تاخیر ندارند پناهی با اعلام این که هم‌اکنون حدود ۵۵ تا ۶۰ هزار دستگاه خودرو تحویل معوق در این شرکت وجود دارد، اظهار کرد: «اکثر تعهدات معوق بیش از ۳۰ روز تاخیر ندارند و در مواردی که بیش از ۳۰ روز از تعهد شرکت گذشته است نیز تلاش می‌کنیم تا زودتر تحویل مشتریان شود.» وی در ادامه به مشکلات اخیر پلاک گذاری ۸ هزار دستگاه خودرو دنا پلاس اشاره کرد و گفت: «با هماهنگی با سازمان استاندارد، این مشکل برطرف شده است و به زودی پلاک گذاری و تحویل این خودرو به مشتریان انجام خواهد شد.» مدیر عملیات فروش ایران خودرو درباره تحویل معوق خودرو پژو ۲۰۷ و محصولات هامبا نیز علت را ثبت نام بیش از حد در سامانه عنوان کرد و اطمینان داد که با برنامه‌ریزی‌های انجام شده، این مدل نیز به زودی به مشتریان تحویل داده خواهد شد. بر این اساس، به نظر می‌رسد میزان تعهدات معوق ایران خودرو در آینده‌های نزدیک کاهش یابد و مشتریان در مدت زمان مناسب‌تری خودرو سفارش داده شده خود را تحویل بگیرند.

پویایی ایران خودرو و بهرغم تحریم‌ها، مشکلات و تنگنای اقتصادی

پیش از این اعلام و در هفته گذشته، مدیر کل دفتر هماهنگی‌های اقتصادی وزارت امور خارجه در حاشیه برگزاری جلسه هم‌اندیشی با مدیران گروه صنعتی ایران خودرو در راستای استفاده از ظرفیت نهادهای بین‌المللی کشور برای رسیدن به اهداف عالیه ایران خودرو و بازدید از خطوط تولید این خودروساز بزرگ، ضمن صحنه‌گذاری بر پویایی ایران خودرو و بهرغم تحریم‌ها، مشکلات و تنگنای اقتصادی اظهار کرد: «سیاست کلی دیپلماسی اقتصادی کشور بر امر حمایت از صادرات، تلاش برای انتقال تکنولوژی پیشرفته و نیز رفع موانع مسایل بانکی و مالی استوار است و طبیعتاً این سیاست‌ها و راهبردی می‌تواند مقوم حمایت‌های دیپلماسی اقتصادی از صنایع خودروساز کشور باشد.» محمدرضا نظری با بیان این که مشاهدات امروز ما، توسعه و به‌روز شدن ایس‌کارخانه را نشان می‌دهد، افزود: «تیم مدیریت ایران خودرو به‌خوبی توانسته است این مجموعه را به‌رغم تحریم‌ها، مشکلات و تنگنای اقتصادی به شکل یک مجموعه فعال و پویا سرپا نگه دارد و ایس اقدام قابل تقدیر است.» وی با بیان این که باید پذیرفت دنیا، نیایی

پیگیری یک موضوع



مهدی اسلام پناه
رئیس سازمان ملی استاندارد ایران

تولیدات خودروسازان باید منطبق بر استانداردهای ملی کشور باشد

آنچه درباره استانداردهای اجباری در صنعت خودرو به عنوان قانون وضع شده، اجرا می‌شود و تولیدکنندگان نیز باید خود را با قوانین استاندارد تطبیق دهند تا ضمن رعایت حق مصرف‌کننده، ظلمی از جانب تولیدکننده به مصرف‌کننده وارد نشود. مهدی اسلام پناه، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به سطح کیفی محصولات مجموعه سازان داخلی گفت: «وظیفه ما اطمینان بخشی ایمنی و عملکرد در تولید است و تولیدکنندگان در حوزه صنعت خودرو باید بنسازهای تولیدات خود را منطبق بر استانداردهای ملی کشور قرار دهند و بر اساس مجوزات لازم اقدام به پیش‌فروش خودروهای خود کنند.»

آیا مشخص شده است تعهد ارائه خدمات به خودروسای پیش‌فروش شده پس از مهلت اخذ استانداردهای اجباری با کیست؟

سازمان ملی استاندارد ایران مسئولیتی در قبال پیش‌فروش تولید ندارد. بنابراین آنچه قانون برای ما وضع کرده است ماهه آن عمل خواهیم کرد و آنجا که مصرف‌کننده بپذیرد رضایت کافی و وافی از کالا داشته باشد تولیدکنندگان نیز ملزم به رعایت قانون هستند.

یکی از ضرورت‌ها برای کنترل بازار خودرو افزایش عرضه و ایجاد تنوع محصولات برای متقاضیان است. برای جلب رضایت مشتریان محصولات خودرویی داخلی و وارداتی چه اقداماتی را موثر می‌دانید؟

یکی از مواردی که به تولید ارزش می‌دهد رضایت مصرف‌کننده از کیفیت کالا است. بنابراین تولیدکنندگان خودرو نیز با آگاهی بخشی و اطلاع‌رسانی درست (به جای منتقل کردن نقص و ایرادها به دیگران) موظف و مکلف به رعایت مقررات فنی و قوانین مصوب کشور هستند تا اعتماد عمومی را در این حوزه مضاعف کنند و مردم بتوانند آنچه را برای خرید روی آن برنامه‌ریزی کرده‌اند به دست آورند و سازمان ملی استاندارد ایران نیز به عنوان وکیل مردم در جهت حق الناس مردم مطابق قانون عمل می‌کند.

آیا افزایش عرضه محصولات را تأثیرگذار در کوچک شدن حباب بازار خودرو می‌دانید؟

تمام نوسانات بازار به خاطر تقاضای کاذب است پس ریشه معضلات موجود را باید در طرف تقاضا جست‌وجو کرد. بامدیریت تقاضا و برخورد با دلالتان، بسیاری از چالش‌های ما برطرف خواهد شد.

تامین نیازهای آموزشی توجه نشود، پیشرفت و توسعه‌های محقق نخواهد شد. علیرضان عظیمی با بیان این که انرژی و توان موجود نیروی انسانی در سطح کشور به خوبی توزیع نشده است، اظهار کرد: «با این وجود، سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای در کنار سایر مراکز آموزشی معتبر، توانسته است نیازهای آموزشی و ارتقای سطح مهارت و دانش نیروی انسانی را مطابق با نیاز جامعه، شناسایی کرده و نسبت به تامین آن اقدام کند.» وی با اشاره به توان، تخصص، مهارت و تجربه کارکنان ایران خودرو اظهار کرد: «باید با هم‌افزایی با سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای، نسبت به نگه‌داشتن این منابع ارزشمند و توسعه‌ی به‌روز آوری دانش و مهارت آنان اقدام کنیم. زیربای شک آموزش نیروی انسانی در ارایه محصول با کیفیت نیز تأثیرگذار خواهد بود.» مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در خصوص روند توسعه و تولید در ایران خودرو گفت: «خودرو برقی ری را محصول توسعه یافته‌ای است که برای نخستین بار در صنعت خودرو کشور به صورت داخلی‌سازی طراحی شده و در صورت حمایت می‌تواند تا یکسال آینده تجاری‌سازی شده و به بازار عرضه شود.» مدیرعامل ایران خودرو با بیان این که به دلایلی از جمله آلودگی موجود در هوا، مصرف سوخت و سایر هزینه‌های ناشی از آن باید به سمت خودرو برقی حرکت کنیم، تصریح کرد: «ایران خودرو با تکیه بر توان مهندسان و کارکنان خود مسیر توسعه را به درستی می‌پیماید و در آینده نزدیک شاهد به‌ثمر نشستن این تلاش‌ها خواهیم بود.» وی بر ارایه آموزش ازسوی سازمان فنی و حرفه‌ای به نیروهای تازه‌استخدام شده و انتقال آن به شبکه تامین و قطعه‌سازان برای ارتقای تولیدات و عرضه محصول با کیفیت تأکید کرد.

معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و رئیس سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای نیز در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری با ایران خودرو گفت: «این سازمان با ۶۰ سال سابقه فعالیت، ۱۳ هزار نفر نیروی متخصص و ۶۵۸ مرکز آموزشی در رشته‌های مختلف، آماده همکاری و تعامل با گروه معظم ایران خودرو است.» مهرداد عظیمی افزود: «وجود محصولات این خودروساز در سایر کشورها افتخاری برای ایرانیان به شمار می‌رود و این آمادگی وجود دارد تا در سایر کشورها نیز از ظرفیت‌های آموزشی و توانمندی کارکنان ایران خودرو استفاده کرده و انتقال تجربه و آموزش مهارت در سایر کشورها را به عنوان یک توانمندی عرضه کنیم.» وی ادامه داد: «این سازمان می‌تواند در کنار آموزش به کارکنان ایران خودرو، آموزش‌های لازم را به نمایندگی‌ها خدمات پس از فروش برای ارائه خدمات بهتر به مشتریان ارائه دهد.»

نوربالا

با توجه به استقبال گسترده از محصولات ایران خودرو در سامانه یکپارچه، صف خریداران و ثبت نام‌ها در برخی تعهدات، بیش از انتظار بوده؛ اما اکثر تعهدات معوق بیش از ۳۰ روز تاخیر ندارند و مواردی که بیش از ۳۰ روز از تعهد شرکت گذشته نیز تلاش بر این است تا این خودروها هر چه زودتر تحویل مشتریان شوند

زپاس Spare Tire

توقف تولید پژو پارس در اسفندماه منطقی نیست



خودروهای روز دنیا روند، اما توقف تولید پژو پارس بدون تولید خودروی جایگزین اقدام منطقی نیست. نماینده مردم سمریم در مجلس شورای اسلامی گفت: خودرو جایگزین باید علاوه بر اینکه بتواند استانداردهای روز دنیا را داشته باشد از قیمت مناسبی نیز برخوردار باشد و سطح قیمتی آن مانند پژو پارس باشد، زیرا معمولاً اقبال متوسط جامعه از نظر درآمدی متقاضی خرید این خودرو

نماینده سمریم در مجلس با اشاره به پایان یافتن مجوز تولید پژو پارس در اسفندماه گفت: توقف تولید پژو پارس بدون تولید خودروی جایگزین اقدام منطقی نیست. اصغر سلیمی ادامه داد: این خودرو طی سال‌های گذشته بدون هیچ تغییری در کشور تولید شده و خریداران بسیاری نیز داشته است؛ هر چند که رعایت استانداردها الزامات است و خودروسازان باید به سمت تولید

نگاه View



مر تفسی مرتضوی
کارشناس صنعت خودرو

تا پایان سال ریتیم ملایم افزایش قیمتی را خواهیم داشت

بازار خودرو و صنعت خودرو، اشتراکاتی با هم دارند اما تحلیل و ارزیابی این دو مقوله باید به صورت جداگانه صورت بگیرد. من بر خلاف باور عمومی، مشکل اساسی بازار خودرو را عرضه و مسائل مربوط به آن نمی‌دانم. مواجهه با ساختار بی ثبات اقتصاد کلان، دلاری بودن بازار خودرو مانند اکثر بازارهای غیرمولد کشور و در اختیار گرفتن محورهای اصلی نوسانات بازار توسط دلالتان، ایرادات اصلی بازار خودرو را تشکیل می‌دهند و این عوامل اثر عرضه بر بازار را به حداقل رسانده است.

بازاری مواجه هستیم که تمامی نوسانات آن به خاطر تقاضای کاذب است و ریشه معضلات موجود را باید در طرف تقاضا جست‌وجو کرد. دولت تمام تمرکز خود را بر عرضه معطوف کرده ولی در صورت مدیریت طرف تقاضا با دلالتان، بسیاری از چالش‌های ما برطرف خواهد شد. در این شرایط کسی بیش از احتیاج خود به مصرف‌گرایی نمی‌پردازد و همین حجم خودروهای موجود، کفاف بازار را خواهد داد. عدم حکمرانی واحد در این حوزه، عملکرد ضعیف سازمان مالیاتی و خلأ یک بانک اطلاعاتی شفاف و سامانه آنلاین مطلوب باعث شده تا مقابله با دلالتی به خوبی صورت نگیرد. ازسوی دیگر وجود یک جریان پنهان، مانع از شفافیت در بازار خودرو شده و این مسئله بستر لازم را برای دلالتی فراهم کرده است. تمامی این عوامل دست‌به‌دست هم داده‌اند تا کسی سراغ کنترل بحث تقاضا نرود و تمامی تمرکزها بر عرضه معطوف شود.

تمام مکانیزم‌های نوظهور فروش مثل همین فروش خودرو ۵۰ درصد زیر قیمت بازار، به نحوی طراحی شدند که منفعت آن به جیب خودروساز و سهامدار خودروساز می‌رود و مردم در این زمینه نادیده گرفته شدند. این جریان منجر به نجات خودروساز از قیمت دستوری و فروش خودرو با قیمت بالاتر می‌شود. تمام این فعل و انفعالات باعث افزایش چشمگیر خودرو در بازار شده که طبیعتاً چالش‌های جدیدی را نیز به دنبال خواهد داشت.

اختلاف قیمت میان بازار و کارخانه به علت وجود انگیزه‌های دلالتی است که متأسفانه مسئولان هیچ‌گونه پاسخگویی شفاف در این خصوص انجام نمی‌دهند. طرح‌های این جنبشی هیچ اتفاق مثبتی در حوزه خودرو و بحث نرخ‌ها ایجاد نمی‌کند و صرفاً سودهای کلانی نصیب خودروسازان می‌شود. قیمت‌ها نیز به سود مردم اصلاح نخواهد شد و با این رویه نباید به انتظار کاهش قیمت خودرو نشست.

هستند و در صورتی که خودرو مناسب از نظر کیفیت و قیمت برای این اقبال تولید نشود، بازار خودرو دوباره دچار التهاب خواهد شد. وی اضافه کرد: در حال حاضر سایر کشورها هر ساله پلتفرم‌های خود را به‌روز کرده و خودروهای جدید و ایمن تولید می‌کنند، در حالی که در ایران سال‌هاست پلتفرم‌های قدیمی مورد استفاده قرار می‌گیرد، در واقع

هر ساله بر قیمت افزوده، اما از کیفیت کاسته می‌شود. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با بیان اینکه خودرو جایگزین باید شرایط فنی، کیفیت و ظاهر بهتری نسبت به خودرو قبلی داشته باشد، تصریح کرد: خودروسازان باید پیش از توقف خط تولید خودرویی، خودرو جایگزین آن را با قیمت مناسب به بازار عرضه کنند تا نیاز بازار بدون پاسخ نماند.



طراحی آپرودینامیک «بامو» ۴ دهه قبل



آپرودینامیک و وسایل نقلیه مهم تر از هر زمان دیگری جلوه می کند. از آنجایی که خودروهای برقی بیش از پیش در دسترس عموم افراد قرار می گیرند، خودروسازان تلاش می کنند آن ها را تا حد امکان آپرودینامیک تر بسازند تا حداکثر شعاع حرکتی را داشته باشند. برندهای مطرح خودروسازی چندین دهه است که روی کاهش ضریب درگ محصولات خود کار می کنند و AVT کانسبت حاصل تلاش بامو برای ارائه محصولی آپرودینامیک در سال ۱۹۸۱ بوده است. مدیر طراحی بامو و اخیراً انیم تگامی به دستاوردهای مختلف شرکت داشته و در جدیدترین پست خود در شبکه های اجتماعی تصاویر و جزئیات

در معاملات روز سه شنبه بازار سهام بورس باز هم ریخت!



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

روز سه شنبه و در جریان دادوستدهای بازار سهام، شاخص کل بورس با افت ۸۰۲۰ واحدی در محدوده دومیلیون و ۱۸۶ هزار واحدی قرار گرفت. شاخص کل هم وزن نیز با کاهش ۴۰۷۹۵ واحدی در محدوده ۷۶۱ هزار واحدی ایستاد. در این بازار نیز ۸ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۶ هزار میلیارد تومان معامله شد و نمادهای سرمایه گذاری امید و پتروشیمی جم بیشترین تاثیر مثبت و نمادهای فولاد مبارکه اصفهان، صنایع ملی مس ایران، ایران خودرو، سرمایه گذاری غدیر و پالایش نفت اصفهان بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص کل بورس داشتند.

شاخص فرابورس نیز در معاملات امروز با افت ۱۷۷ واحدی در محدوده ۲۶ هزار واحدی قرار گرفت. در فرابورس نیز ۸۵۵ میلیارد ورقه بهادار به ارزش بیش از ۸ هزار میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و نمادهای نیان الکترونیک و تولیدات پتروشیمی قائد بصیر بیشترین تاثیر مثبت و نمادهای صبا فولاد خلیج فارس، پلیمر آریاساسول، سرمایه گذاری مالی سپهر صادرات، بیمه پاسارگاد، گروه انتخاب الکترونیک آمان، توسعه و عمران استان کرمان و فولاد هرمزگان جنوب بیشترین تاثیر منفی را بر روی شاخص فرابورس گذاشتند.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	امروز کاهش
ایران خودرو	۲,۸۷۴	-۱.۹۱	▼
سایپا	۲,۴۶۹	-۱.۱۶	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۴,۶۶۴	-۲.۶۷	▼
ایران خودرو دیزل	۳,۷۳۴	-۰.۸۲	▼
زامیاد	۵,۹۴۰	-۲.۶۲	▼
پارس خودرو	۱,۱۹۲	-۱.۸۱	▼
گروه بهمن	۱,۹۵۰	-۰.۸۱	▼
بهمن دیزل	۴,۲۵۵	-۱.۳	▼
بنیان دیزل	۳,۳۰۶	-۲.۲۹	▼
سایپا دیزل	۲۳,۶۵۰	۱.۷۲	▲
لنت ترمز ایران	۲۸,۰۶۰	-۵.۹۷	▼
مهر کام پارس	۳,۴۹۳	-۲.۴۸	▼
قطعات اتومبیل ایران	۶,۲۵۰	-۲.۹۵	▼
رینگ سازی مشهد	۱۸,۳۷۰	-۲.۴۴	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۲,۴۴۰	-۳.۶۴	▼
کمک فیر ایندیمین	۴,۱۷۳	-۱.۶	▼
سایپا آذین	۳,۷۳۰	-۴.۰۹	▼
کرمان خودرو	۵,۵۲۰	-۱.۶	▼
مهندسی صنعتی روان فن آور	۳۷,۶۵۰	۲.۷۳	▲
نیرو محرکه	۷,۹۴۰	-۲.۸۲	▼
محورسازان ایران خودرو	۳۷,۴۳۰	۱.۳۵	▲
سرمایه گذاری رنا	۶,۴۳۰	-۱.۶۸	▼
چرخشگر	۲۲,۵۵۰	-۲.۷۶	▼
ایر کاپارت صنعت	۳,۶۲۶	-۳.۶۷	▼
فترسازی زر	۶,۶۴۰	-۱.۷۸	▼
رادیا تور ایران	۴,۹۲۹	-۲.۲۴	▼
مونورسازان تراکتورسازی ایران	۴,۱۵۳	-۱.۶۶	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۴,۵۰۰	-۰.۸۲	▼
صنایع تولیدی اشناد ایران	۵,۲۴۰	-۰.۳۷	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۴,۵۰۵	-۱.۹۶	▼
فترسازی خاور	۱۵,۷۸۰	-۲.۳۳	▼
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴,۱۰۴	-۰.۹۷	▼
صنایع ریخته گری ایران	۶,۰۶۰	-۰.۴۹	▼
تولید محور خودرو	۵,۳۵۰	-۳.۶	▼
سازه پویا	۳۰,۷۳۰	-۱.۹۹	▼
مالیبل سایپا	۲,۶۵۳	-۰.۵۶	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۳۶۲	-۰.۸۶	▼
لیزینگ ایران و شرق	۵,۳۶۰	-۱.۸۳	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۵,۹۹۰	۰.۳۴	▲
لیزینگ ایرانیان	۵,۰۹۰	۳.۴۶	▲
لیزینگ آریادانا	۳۰,۳۰۰	۲.۹	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۵,۴۷۰	۱.۱۲	▲
لیزینگ پارسین	۶,۴۹۰	۶.۳۹	▲
لیزینگ کارآفرین	۷,۱۵۰	۶.۲۴	▲
لیزینگ ایران	۱,۷۲۸	۰.۰۶	▲
بهمن لیزینگ	۳,۸۷۶	-۰.۷۴	▼
واسپاری ملت	۸,۸۲۰	-۳.۶۱	▼
لیزینگ رازی	۶۲,۳۵۰	۰	-
ریل پرداز نوافرین	۲,۶۳۹	-۲.۹۸	▼
ریل پرداز سیر	۲,۳۸۹	-۳.۲	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۲,۹۶۰	-۰.۷۷	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۱,۸۲۹	-۱.۹۸	▼
توکاریل	۵,۸۵۰	-۱.۵۲	▼

مقایسه VS

قطعه ساز ایرانی در مقابل قطعه ساز اسپانیایی

گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران با نماد «خوتقا» در بورس تهران حضور دارد. این شرکت در سال ۱۳۵۲ و باهدف تولید قطعات خودرو و تامین خطوط تولید صنایع خودرو سازی ایران تحت عنوان «شرکت صنعتی رضا» در مشهد تاسیس شد و در سال ۱۳۸۳ به شرکت گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران تغییر نام یافت. نماد «خوتقا» در حال حاضر پنج شرکت زیرمجموعه شامل الکترونیک خودرو شرق، آگروز خودرو خراسان، قطعات محوری خراسان، کابل خودرو سبزوار و مبدل خودرو پاک را در اختیار دارد. قیمت هر سهم این شرکت در حال حاضر ۶۲۵ تومان است. در مقام مقایسه شرکت اسپانیایی «Gestamp» در زمینه تولید قطعات خودرو، به ویژه قطعات فلزی خودرو، فعالیت می کند و جزو شرکت های پیشروهای جهانی در زمینه تولید قطعات خودرو به شمار می رود. «Gestamp» در توسعه و تولید انواع قطعات فلزی برای صنعت خودرو، از جمله کارهای مرتبط با سیستم های بنده خودرو و سیستم های سلامت و ایمنی فعالیت دارد. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته به ۳۰۱ یورو (۱۷۲ هزار تومان) رسید.



امار معاملات TRADE



کدال نگر

- سایپا آذین در یک ماهه منتهی به آبان، ۱۴۸ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش محصولات خود به دست آورد که با کاهش روبه رو بوده، البته نماد «خازین» در مدت مشابه سال گذشته درآمدی بالغ بر ۱۵۸ میلیارد تومان را کسب کرد.
- کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از خرید ۱۹ درصد سهام شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی از شرکت سرمایه گذاری سپیمان تامین خبر داد.
- بیمه دی در خصوص رشد بیش از ۳۰ درصدی سود عملیاتی ۹ ماهه منتهی به آذر نسبت به دوره مشابه قبل توضیح داد. نماد «ودی» در تشریح عوامل موثر بر رشد سود عملیاتی اعلام کرد نسبت خسارت ۹ ماهه امسال ۵۱ درصد بوده که نسبت به دوره مشابه قبل ۶ درصد کاهش را نشان می دهد.



نمودار تکنیکالی «مهر کام پارس» نشان دهنده آن است که نماد «مهر کام پارس» بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد ماه ۹۹ قیمت ۱۰۷۹۰ تومان، یک اصلاح قیمتی و دوا افزایش سرمایه را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل داد و ستد می شود

درآمد یک ماهه

لیزینگ رایان سایپا در یک ماهه منتهی به آذر، ۹۳ میلیارد تومان درآمد حاصل از انجام عملیات لیزینگ به دست آورد که با افزایش ۲۲ درصدی روبه رو بوده، نماد «ولسپا» در آذرماه نیز درآمدی بالغ بر ۲۶ میلیارد تومان را کسب کرد.

رشد فروش

چرخشگر در یک ماهه منتهی به آبان، ۱۴۱ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش محصولات خود به دست آورد که با افزایش ۳۷ درصدی روبه رو بوده، نماد «چرخش» در مدت مشابه سال گذشته درآمدی بالغ بر ۱۲۴ میلیارد تومان کسب کرد.

رشد سودآوری

بیمه البرز در ۹ ماهه منتهی به آذر، بیش از ۲۰۱ هزار میلیارد تومان سود خالص محقق کرده که با افزایش ۱۲۳ درصدی روبه رو بوده، البته سود خالص نماد «البرز» در دوره مشابه قبل ۹۴۲ میلیارد تومان بوده است.

رشد درآمد

بیمه پاسارگاد در ۹ ماهه منتهی به آذر، ۹۰۹۶۱ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش بیمه به دست آورد که با افزایش ۴۷ درصدی روبه رو بوده، البته نماد «بپاس» در مدت مشابه سال گذشته درآمدی بالغ بر ۶۰۷۹۰ میلیارد تومان کسب کرد.





API تسلا میسر شده و سامسونگ ادعا می کند SmartThings انرژی نخستین سیستمی است که از این مزیت استفاده کرده است. ویژگی API تسلا امکان دسترسی داده ها و سرویس ها به خودروهای تسلا و دستگاه های انرژی این شرکت را می دهد. اتصال پاور وال قرار است هفته آینده در غرفه سامسونگ در نمایشگاه CES 2024 به نمایش در آید؛ اما عرضه گسترده آن تا سه ماهه دوم سال جاری میلادی انجام خواهد شد. این شرکت همچنین می گوید امکان تغییر در ویژگی های تکنولوژی مورد بحث وجود دارد و بنابراین خریداران شاید با چیزی متفاوت از باینه های قبلی منتشر شده روبرو شوند.

کاربران پلت فرم SmartThings سامسونگ قادر خواهند بود به محصولات تسلا همچون باتری پاور وال هم تسلا متصل شوند و مواردی همچون تولید انرژی و میزان استفاده از آن را کنترل کنند. زمانی که کاربران به پاور وال متصل شوند، امکان همگام سازی با ویژگی استورم واج وجود خواهد داشت تا به این ترتیب بتوان از وقوع توفان یا بارش سنگین در گواشی هوشمند یا تلویزیون سامسونگ آگاه شد. علاوه بر پاور وال، سیستم SmartThings انرژی قادر خواهد بود به دیگر محصولات تسلا از جمله خودروهای برقی، سولار اینورتر و شارژرهای متنوع متصل شود. باید گفت همکاری تسلا و سامسونگ به لطف



تسلا به مدیریت انرژی در منازل کمک خواهد کرد

تاتا اقتصادی ترین کراس اور هند را ساخت



پانچ، کوچک ترین و اقتصادی ترین شاسی بلند در هند است که اکنون نسخه تمام الکتریکی آن معرفی شده است. قبلاً نسخه بنزینی و CNG آن عرضه شده بود. نسخه تمام الکتریکی، فیس لیفتی از نسخه بنزینی مدل ۲۰۲۱ است. البته پلت فرم آن نیز اکنون یک پلت فرم تمام الکتریکی است. نسخه الکتریکی بر خوردار از یک چهره جدید با چراغ های LED سرتاسر عرض خودرو، ورودی عمودی سپر با چراغ های جلو اصلی، جلو پنجره کوچک و پورت شارژ در قسمت جلو است. نمای جانبی و عقب، تقریباً مشابه نسخه احتراقی است. در فضای داخلی یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی تعبیه شده است و در مدل های پایه، دو نمایشگر ۷ اینچی وجود دارد. نسخه الکتریکی، به رغم شباهت نمای جانبی، طبق پلت فرم ALFA (Agile Light Flexible Advanced Architecture) ساخته شده است. تاتا مشخصات دقیق را اعلام نکرده، اما می دانیم در دو نسخه استاندارد و کشیده وجود دارد. البته اطلاعات کمی درباره این نوع معماری و پلت فرم در دسترس است. معماری acti.ev با تنظیمات دیفرانسیل جلو، دیفرانسیل عقب و AWD سازگار است. ظرفیت های مختلفی نیز برای باتری وجود دارد. این باتری ها بسته به مدل خودرو، بر د ۳۰۰ الی ۶۰۰ کیلومتری را ارائه می دهند و با شارژ سریع سازگار هستند.

نسخه موریزو از لکسوس LBX



شرکت لکسوس با معرفی یک کراس اور جمع و جور به نام LBX، همتای لوکس تویوتا یاریس کراس را عرضه کرده است. این خودرو که چند ماه قبل رونمایی شده، در حالت استاندارد به پیشرانه ۳ سیلندر با ۱۳۴ اسب بخار قدرت و ۱۸۵ نیوتون متر گشتاور مجهز شده است و به این ترتیب، در میان خودروهای هیجان انگیز جایگاهی ندارد. اما حالا نسخه ویژه ای از این مدل همراه با پیشرانه G16E-GTS به نمایشگاه اتو سالن توکیو ۲۰۲۴ می آید. این پیشرانه ۳ سیلندر توربوشارژر به حجم ۱.۶ لیتر، تقریباً ۳۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ یعنی همان خروجی که از GR کرولا موریزو ادیشن سرع داریم. بد نیست بدانید که موریزو، نام مستعار مدیرعامل تویوتا یعنی آکیو تویودا است. بر خلاف GR کرولا که با گیربکس ۶ سرعته دستی عرضه شده، لکسوس LBX موریزو RR به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک مجهز شده است. این جعبه دنده با قابلیت تقسیم گشتاور، در GR یاریس ۲۰۲۴ هم نصب شده است. این هاچ بک داغ نیز در نمایشگاه اتو سالن توکیو ۲۰۲۴ به معرض نمایش در خواهد آمد. خروجی پیشرانه لکسوس LBX موریزو RRR از طریق گیربکس مذکور به هر دو محور ارسال می شود.

بیشترین رشد و افت فروش در ۱۲ ماه گذشته خودروسازان بین المللی دوروی سکه بازار سال ۲۰۲۳

شده اند و حتی افزایش فروش ۹.۵ درصدی گرند چروکی هم نتوانسته جلو کاهش مجموع فروش برند را بگیرد. البته جیب هنوز هم گام شیره استلاتیس محسوب می شود؛ اما این برند در سال ۲۰۲۴ با تقویت و به روزرسانی نیاز دارد تا افت بیشتر فروش جلوگیری کند.

شاسی بلند های بامو

در حالی که فروش خودروهای سواری بامو در سال ۲۰۲۳ افزایش ۲۷ درصدی داشته، شاسی بلند های این برند لوکس آلمانی عملکرد خوبی نداشته اند. X5 و X6 با وجود به روزرسانی اخیر، هر دو کاهش فروش دو رقمی را نسبت به سال ۲۰۲۲ تجربه کرده اند؛ در حالی که فروش X4 و X3 هم به میزان کمتری کاهش یافته است. البته رشد فروش قابل توجه IX الکتریکی اضافه شدن یک هزار و ۹۰۰ دستگاه فروش XM به آمارها، خانواده شاسی بلند های بامو را به نوعی نجات داده است؛ زیرا فروش کلی مدل های سری X این برند تنها ۲ درصد کمتر شده است.

نیسان فرانتیر

نیسان نسل سوم فرانتیر را در سال ۲۰۲۲ با شاسی بسیار بهبود یافته ای به بازار فرستاد. این سبب شد فروش پیکاپ میان سایز نیسان از ۶۰ هزار و ۶۹۷ دستگاه سال ۲۰۲۱ به ۷۶ هزار و ۱۸۵ دستگاه در سال ۲۰۲۲ افزایش یابد. با این حال، فروش فرانتیر در سال ۲۰۲۳ با کاهش ۲۴ درصدی به ۵۸ هزار و ۱۳۴ دستگاه رسیده است. با عرضه نسل جدید تویوتا تاکوما و فورد رنجر به بازار و همین طور حضور نسل جدید شورولت کلرادو و جی ام سی کانیون، فرانتیر رقابت سختی در پیش خواهد داشت.

هیوندای سوناتا

هر چند به طور کلی محبوبیت و فروش سدان ها رو به کاهش است، اما در سال ۲۰۲۳ فروش هیوندای اکورد به ۱۹۸ هزار دستگاه رسیده و تویوتا کمری هم بیش از ۲۹۰ هزار دستگاه فروخته است. در این بازار اما فروش هیوندای سوناتا با کاهش ۲۲ درصدی به تنها ۴۰ هزار و ۶۵۵ دستگاه رسیده است. حتی کیا K5 هم با ۶۴ هزار و ۷۷۲ دستگاه، فروش بیشتری از پسر عموی خود داشته است. هیوندای اما به تازگی سوناتا را فیس لیفت کرده و طراحی مورد انتقاد دماغه آن را تغییر داده است.



بزرگ ترین محصول بیوک یعنی کراس اور سه رده ردفیو انکلیو در سال گذشته ۲۹ هزار و ۴۱۱ دستگاه فروخته که افزایش ۲۹ درصدی را نشان می دهد. کراس اور کوپه جذاب انویستا هم در نیمه سال ۲۰۲۳ به بازار آمد و ۱۳ هزار و ۳۰۲ دستگاه فروخته است.

هیوندای آیونیک ۵

فروش هیوندای آیونیک ۵ در دومین سالی که به طور کامل در بازار آمریکا حضور داشته ۴۸ درصد افزایش یافته است. این کراس اور الکتریکی سال ۲۰۲۳ حدود ۲۴ هزار دستگاه فروخته که نسبت به ۲۲ هزار و ۹۸۲ دستگاه سال ۲۰۲۲ افزایش قابل توجهی داشته است. این عملکرد آیونیک ۵ چشمگیر است؛ زیرا بخش کراس اور های کامپکت الکتریکی بسیار شلوغ شده و پسر عموی آن یعنی کیا EV6 با فروش ۱۸ هزار و ۸۷۹ دستگاه عرضه خوب عمل نکرده است.

مزدا میاتا

مزدا نسخه به روز شده میاتا را امسال معرفی خواهد کرد؛ اما این رودستر نمادین حتی با همان نسخه قدیمی هم در سال ۲۰۲۳ افزایش فروش ۴۵ درصدی را تجربه کرده است. فروش ۸ هزار و ۹۷۳ دستگاهی MX-5 افزایش قابل توجهی نسبت به ۶ هزار و ۱۷۲ دستگاه سال ۲۰۲۲ داشته؛ اما هنوز با فروش ۱۰ هزار و ۴۷۰ دستگاهی سال ۲۰۲۱

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

قرار است در کنار چند خودرویی که چندان موفق نبوده اند به خودروها، برندها و سگمنت هایی بپردازیم که بیشترین افزایش فروش را داشته اند. سال ۲۰۲۳ به پایان رسیده و حالا وقت آن است که آمارهای فروش مختلف خودروهای این سال را بررسی کنیم. طی روزهای آینده در مطالب دیگری به پر فروش ترین خودروها و خودروسازان خواهیم پرداخت؛ اما در این جا قصد داریم برندگان و بازندگان آمار فروش را بررسی کنیم. این فهرست شامل سگمنت ها، خودروها و برندهایی می شود که افزایش فروش بزرگی داشته اند؛ همراه با چند بازنده که با کاهش فروش مواجه شده اند.

موفق ترین ها

شاسی بلند های لکسوس

لکسوس اخیراً نسل جدید شاسی بلند های LX و NX، RX را به بازار فرستاده و مدل های جدیدی مثل TX سه رده و RZ الکتریکی را هم به سبد محصولات خود افزوده است. این اقدامات در سال ۲۰۲۳ خیلی خوب جواب داده؛ زیرا فروش شاسی بلند های برند لوکس تویوتا با افزایش ۳۴ درصدی در مجموع به ۲۵۲ هزار و ۸۶۱ دستگاه رسیده است. این عدد تقریباً چهار برابر بیشتر از فروش سدان های لکسوس است. سال آینده این رقم می تواند حتی بیشتر شود؛ زیرا نسل جدید GX به نمایندگی های فروش می رسد و عرضه TX هم گسترده تر خواهد شد.

بیوک

شاید خیلی ها زبان طراحی جدید بیوک را دوست نداشته باشند؛ اما فروش این برند در سال ۲۰۲۳ جهشی ۶۱ درصدی را تجربه کرده است. پر فروش ترین محصول بیوک، کراس اور انکور GX بوده که فروش آن با رشد ۹۲ درصدی به ۶۴ هزار و ۱۶۹ دستگاه رسیده است. شرایط انویژن هم نسبت به سال ۲۰۲۲ بهتر شد و فروش آن با ۷۱ درصد افزایش به ۴۴ هزار و ۲۸۱ دستگاه رسیده است.



نسخه نیسمو از نیسان آریا توان ۴۳۰ اسب بخاری خواهد داشت

کیلوگرم در دو نسخه مذکور، خودرو سبکوزنی نیست و همین امر می تواند بر عملکرد فنی آن تاثیر گذار باشد. نیسان هم از اعلام رقم شتاب صفر تا صد آریا نیسمو خودداری کرده است؛ اما می دانیم که نسخه قبلی این خودرو با ۳۸۹ اسب بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور، ظرف ۴.۸ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می رسد. رینگ های ۱۲۰ اینچی با طراحی جدید، با تایر های سفارشی ۴۵/۲۵۵ همراه شده است که بنا بر اعلام نیسان، پایداری و هندلینگ بهتری برای آریا نیسمو بهار مغان می آورد. یک حالت رانندگی Nismo هم برای این مدل در نظر گرفته شده است که علاوه بر افزایش واکنش پدال گاز، صدای مصنوعی برگرفته از خودروهای فرمول E را نیز به همراه دارد.

پس از مدل های GT-R، Z و اسکای لاین با پیشرانه درون سوز، حالا نوبت به نیسان آریا رسیده تا همراه با نشان نیسمو عرضه شود. البته نیسان آریا نیسمو که در نمایشگاه اتو سالن توکیو ۲۰۲۴ رونمایی شده، فقط از نظر ظاهری مورد تغییر قرار نگرفته است؛ بلکه در بخش فنی هم حرف های تازه ای برای گفتن دارد. نیسان قصد دارد آریا نیسمو را در دو نسخه در ژاپن عرضه کند. مدل پایه، به دو پیشرانه برقی با مجموع خروجی ۴۶۲ اسب بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور و مجموعه باتری به ظرفیت ۶۶ کیلووات-ساعت مجهز شده است. در ترم دوم، خروجی پیشرانه به ۴۳۰ اسب بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور و ظرفیت باتری به ۹۱ کیلووات-ساعت افزایش می یابد. نیسان آریا نیسمو با وزن ۲۰۸۰ و ۲۲۱۹

خبر News

هزار اسب برای کراس اور تازه وارد

با شتاب گیری روند ورود استارت آپ های تازه تاسیس به صنعت خودرو، رقابت در این عرصه پیش از قبل برای شرکت های با سابقه سخت می شود. نمونه بارز این مساله را می توان در محصول جدید کمپانی مولن (Mullen) یعنی Five RS مشاهده کرد که در نمایشگاه CES ۲۰۲۴ رونمایی شده است. ابعاد بدنه مولن Five RS در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴.۹، ۱.۶، ۲.۹ و ۱.۶ متر اعلام شده است. کف این خودرو از سطح زمین، ۱۷۰ میلی متر فاصله دارد. بدنه این خودرو بر رینگ های ۲۰ و ۲۱ اینچی در محورهای جلو و عقب استوار می شود. سیستم اطلاعات-سرگرمی مولن Five RS به دستیار هوش مصنوعی پرسونا (Persona) مجهز شده



که با فناوری تشخیص چهره و سامانه خودران سطح ۲+ سازگار است. صندلی ها با روکش چرم نیوک و آلکانترا و پوششی فیبر کربن و پوشش داخلی درها از جنس مواد سبک، از دیگر ویژگی های کابین مولن Five RS به شمار می رود. مولن Five RS به دو پیشرانه برقی مجهز شده است که هر کدام روی یکی از محورها قرار دارد. این مجموعه با خروجی ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت و ۱،۱۵۱ نیوتون متر گشتاور، می تواند مولن Five RS را در کمتر از ۲ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برساند. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت خواهد بود که بنا بر اعلام سازنده، می تواند حتی به اعداد بالاتر افزایش یابد. این عملکرد درخشان فنی به لطف بهره مندی مولن Five RS از گیربکس دوسرعه با طراحی مشابه پورشه تایکان و همچنین طراحی مناسب ایرودینامیک بدنه حاصل شده است. باله بزرگ عقب، مسیر ورودی هوا در سپر جلو و نحوه طراحی کاپوت و دماغه، مولن Five RS را به خودرویی ایرودینامیک بدل کرده است. به گفته مولن، Five RS در پیست مسابقات آزمایش شده تا از درستی عملکرد پیشرانه، تعلیق، فرمان، خنک کاری مجموعه باتری و همچنین عملکرد شتاب گیری اطمینان حاصل شود.



آشنایی باتک آرت GT اسپرت جدید



شرکت تیونینگ تک آرت از پروژه جدید خود با نام GT اسپرت رونمایی کرد. این محصول جدید بر پایه پورشه ۹۱۱ توربو S شکل گرفته و ۸۰۰ اسب بخار قدرت دارد. این تیونر آلمانی می گوید خودرو GT اسپرت تنها به تعداد ۳۰ دستگاه تولید خواهد شد. خودرو مورد بحث بر پایه ۹۱۱ توربو S نسل ۹۹۲ فعلی شکل گرفته و تمرکز اصلی تک آرت نیز ارائه یکج شخصی سازی کامل و آپشن های فراوان خواهد بود. به این ترتیب خریداران خواهند توانست هر آپشنی را جهت تمایز خودرو خود سفارش دهند. در تصاویر منتشر شده می توانیم تغییری آبی همچون سپر جلو جدید با ورودی های

هوای متفاوت، ر کاب های جانبی گبر و ورودی های جانبی را تشخیص دهیم. خریداران می توانند تمام این قطعات را با تریم فیبر کربن سفارش دهند. یکج تک آرت همچنین شامل اسپویلر عقب و دیفیوزر کربنی خواهد بود تا علاوه بر افزایش جذابیت های بصری ۹۱۱ توربو S آیرودینامیک آن را نیز بهبود بخشد. کاپوت کربنی خودرو نیز حس و حال یک خودرو مسابقه ای را تداعی می کند. تیونر مورد بحث در همین راستارینگ های فرمول V1 را نیز برای GT اسپرت در نظر گرفته است. در فهرست تغییرات خودرو پورشه سیستم اگزوز جدید با خروجی های کربنی نیز دیده می شوند.

ژاپنی

Japanese

معرفی تویوتا GR86 در ریفیت کازاما



شرکت کازاما اتو از هیولا در ریفیت جدیدی در لباس تویوتا GR86 رونمایی کرد. این محصول جذاب ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت دارد. نه تنها در دل این خودرو پیشرانه مشهور 2JZ تویوتا قرار دارد، بلکه بدنه نیز با پانل های فیبر کربنی کامل جایگزین شده و چنین چیزی را معمولاً در آبر خودروهای دیوانه کننده ای همچون پگانی شاهد هستیم. البته استفاده گسترده از این متریال گران قیمت روی بدنه ای استاندارد بیهوده به نظر می رسد و به همین دلیل GR86 مورد بحث عرض بیشتری داشته و به خاطر پایداری بیشتر فاصله بین چرخ ها نیز افزایش یافته است. از دیگر تغییرات تویوتا GR86 در ریفیت می توان به رینگ های افتر مارکتی، چراغ های جلو و عقب جدید و اسپویلر متفاوت اشاره کرد. همچنین شیشه عقب جدیدی با ورودی های هوای جدیدی نصب شده است که ظاهر گیرتری را به بار مغان می آورد. بنا به گفته مالک خودرو، بدنه GR86 در ریفیت حدود ۱۴ هزار دلار هزینه در بر داشته است و به لطف تمام تغییرات رخداده، این هیولا هم اکنون ۱۲۰۰ کیلوگرم وزن دارد.

محصول

Product

شاسی بلند هیدروژنی با پیشرانه ۸ سیلندر



زمانی که استارت آپ تازه تاسیس NAMX برای نخستین بار از کانسپت HUV خود در سال ۲۰۲۲ رونمایی کرد، اعلام شد این خودرو از خودروهای عضلانی آمریکایی الهام می گیرد. البته در آن زمان مشخصات چندانی از قوای محرکه این شاسی بلند کویپه منتشر نشده بود؛ اما در حال حاضر اعلام شده نیروبخش خودرو مورد بحث پیشرانه ۸ سیلندر هیدروژنی خواهد بود. NAMX همچنین با انتشار ویدئویی لحظه استارت خوردن این نیروگاه آلومینیومی و صدای تولیدی آن را به تصویر کشیده است. شرکت مورد بحث از محصول متفاوت خود به عنوان انقلابی در حمل و نقل پایدار نام می برد؛ اما پیشرانه آن همان صدایی را تولید می کند که از یک نیروگاه ۸ سیلندر حجیم انتظار داریم. هنوز هم جزئیات زیادی از قوای محرکه HUV در دست نیست. مزیت دیگر این قوای محرکه به سرعت سوخت گیری آن مربوط می شود. بنا به گفته شرکت سازنده، سیلندرهای هیدروژنی توسعه یافته که می توان ظرف چند ثانیه آن ها را از خودرو جدا کرد و سیلندرهای دیگری را به کار گرفت.

ایتالیایی

Italian

افشای تصاویری از نسل جدید لانچیا اسپیلون



نسل جدید لانچیا اسپیلون به زودی در نسخه های هیبرید و الکتریکی رونمایی می شود؛ اما حالا می توانیم به لطف افشای تصاویر واضح، طراحی آن را ببینیم. نسل جدید لانچیا اسپیلون در طول یک فیلم برداری تبلیغاتی در ایتالیا بدون هیچ گونه پوششی شکار جاسوسان شده و نمای کاملاً واضحی را از این هاچ بک جدید پیش از رونمایی و عرضه به بازار در سال جاری در اختیار ما قرار داده است. نمونه ای که در تصاویر دیده می شود، به رنگ آبی تیره با تریم های مشکی است. در قسمت جلو خودرو یک نوار LED سراسری دیده می شود که در میانه آن عنصری عمودی جای گرفته است. چراغ های جلوی اصلی کمی پایین تر روی دماغه خودنمایی می کنند و ورودی هوای بزرگی هم در پایین سپر دیده می شود. لانچیا قبلاً اعلام کرده است نسل جدید اسپیلون در نسخه های هیبرید و الکتریکی به بازار عرضه خواهد شد. نسخه الکتریکی اشتراکات زیادی با جیب اونجر و پژو e-208 خواهد داشت که این یعنی در این جا هم احتمالاً همان موتور الکتریکی با ۱۵۴ اسب بخار قدرت و یکج باتری ۵۴ کیلووات-ساعتی را خواهیم دید.

چینی

Chinese

مشکلات تاکسی های خودران در چین

چند سال پیش امیدهای زیادی به موفقیت تاکسی های خودران با روباتیکس ها در چین وجود داشت. چندین استارت آپ از جمله وی راید، پونی و مومنتا چند صد میلیون دلار را صرف اهداف جاه طلبانه خود کردند. این شرکت ها سرمایه زیادی را صرف توسعه و ساخت ناوگانی از خودروهای خودران کردند؛ اما اوضاع آن طور که تصور می شد خوب پیش نرفت. برخلاف برخی شرکت های آمریکایی که از حمایت غول هایی همچون الفیت و جنرال موتورز برخوردار هستند، استارت آپ های چینی با چالشی به نام درآمد مواجه هستند. به رغم



سال ها تبلیغات و جنجال درباره پیشرفت تکنولوژی های خودران، دسترسی گسترده به تاکسی های خودران دور از واقعیت به نظر می رسد. از جمله دلایل این موضوع می توان به چالش هایی همچون ایمنی، قوانین و هزینه ها اشاره کرد. فاکتور هزینه به طور خاص همان چیزی است که پیشتران تاکسی های خودران در چین را راهی مسیرهای دیگری می کند. روباتیکس ها برای سوده بودن باید در نهایت فاقد کاربران انسانی باشند. چین اخیراً قوانین مربوط به روباتیکس ها را شفاف کرده و می گوید باید کاربر انسانی نیز وجود داشته باشد. البته برخی مدل های بدون راننده در بخش های محدودی از این کشور فعالیت می کنند. سرویس های تاکسی خودران برای جذب مشتریان اقدام به ارائه تخفیف های زیاد روی مسیرهای مدنظر کرده اند. زمانی که پارانه ها به اتمام برسند و کنجکاوی اولیه کاربران نیز فروکش کند، چه کسی تمایل خواهد داشت که رایج یکسانی را برای این تاکسی ها با مسیرهای ثابت و مشخص پرداخت کند؟ استارت آپ های چینی برای حل این مشکل باید با واقعیت ضررده بودن خود مواجه شوند.

وزیر اقتصاد، مصوبه دولت برای فروش محصولات خودروسازان با قیمت حاشیه بازار را رد کرد

آیین نامه واردات خودروهای کار کرده و برقی ابلاغ می شود



طرح فروش خودرو آن هم ۵ درصد زیر قیمت بازار، عاملی شده تا خودروهای داخلی شوک افزایش بهار تجربه کرده و شاهد رشد ۳۰ تا ۸۰ میلیون تومانی قیمت ها در این بخش از بازار باشیم. در این شرایط فروشندگان منتظرند بازار شاهد افزایش قیمت بیشتری باشد و خریداران در انتظار فروکش کردن قیمت ها هستند. همچنین روز گذشته وزیر اقتصاد با رد مصوبه دولت برای فروش محصولات ایران خودرو و سایپا با قیمت حاشیه بازار گفت: «دولت مصوبه ای برای فروش محصولات ایران خودرو و سایپا با قیمت حاشیه بازار ندارد و موارد مطرحه (صورت جلسه بدون امضای مسئولان دو وزارتخانه صنعت و اقتصاد و مدیران شرکت های خودروساز مبنی بر مصوباتی جدید برای حمایت از صنعت) اظهار نظر مسئولان بود.» احسان خاندوزی در ادامه افزود: «هیچ تغییری هم در استفاده از سامانه یکپارچه خودرو ایجاد نشده و چون استفاده از خودرو به عنوان کالای سرمایه ای موجب افزایش قیمت می شود، دولت بر استفاده از سامانه یکپارچه تاکید دارد. تدبیر اصلی وزارت صنعت هم باید ارائه ساختاری برای تعیین قیمت خودرو در چار چوب قوانین با تمرکز بیشتر بر توسعه کیفیت و افزایش فناوری های خودروها باشد.» روز قبل معاون پارلمانی ریاست جمهوری نیز گفت: «آیین نامه واردات خودروهای کار کرده نهایی شده و به زودی ابلاغ خواهد شد تا خواسته مردم و مجلس تحقق پیدا کند. هر مقدار که به میزان عرضه خودرو افزوده شود، قطعا در قیمت ها اثرگذار خواهد بود. در کنار واردات خودروهای کار کرده، واردات خودروهای برقی نیز در دستور کار قرار گرفته است که می تواند بر کاهش آلودگی هوا اثر گذار باشد.»

افزایش قیمت ۵۰۰ میلیون تومانی بام و 730L فول خودروهای داخلی در روز گذشته افزایش بهای یک تا ۲۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا ۶ دنده (ESP) (۱۴۰۲) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۷۹۰ میلیون تومان، دننا پلاس توربو ۶ دنده (۱۴۰۲) ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۸۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ تومات (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۷۸۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۲ با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۵۶۲ میلیون تومان و پژو ۲۰۶ پانورما (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۶۰۵ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. از طرفی در میان خودروهای چینی شاهد افزایش بهای ۵ تا ۲۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S7 پلاس (۱۴۰۲) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان، هایما S5 جدید (۱۴۰۲) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۲) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۷۵ میلیون تومان، دیگیتی پرسنیز (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان، جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان و ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۲۵ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در گروه خودروهای خارجی پرمیوم شاهد افزایش قیمت ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت تویوتا رافور دو دیفرانسیل فول با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، رنو تلیسمان با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد تومان، هیوندای الانترا (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و کیسا اسپورت تیج GT لاین با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

همچنین خودروهای خارجی لوکس نیز افزایش بهای ۲۰۰ و ۵۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که بام و 730Li فول با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، ولوو XC90 با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۹ میلیارد تومان، مرسدس بنز E200 با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و بام و 530i با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.



احسان ناصر پابلی
e.naseri@autoworld.ir

هفته گذشته بود که صورت جلسه ای در فضای مجازی دست به دست شد که بر اساس آن مجوز فروش ۱۲۰ هزار دستگاه از محصولات ایران خودرو و سایپا با پنج درصد زیر قیمت بازار از سوی وزارت صمت صادر شده است و خودروسازان می توانند تا پایان سال ۱۴۰۲ هزار دستگاه خودرو را به عنوان مازاد تولیدی و به صورت تحویل فوری به فروش برسانند. گرچه در ابتدا خودروسازان و مسئولان مربوطه این خبر را تایید نکردند و برخی فعالان صنعت خودرو اجرای این طرح را بعید و آن را بازی کلامی برای بازار عنوان کردند، اما یکی از شرکت های خودروساز داخلی عنوان کرده است ۴۶ هزار دستگاه خودرو تولیدی مازاد بر تعهدات برای فروش آزاد دارد. معاون صنایع حمل و نقل وزارت صمت هفته گذشته این روش فروش را راهی برای کاهش زبان خودروسازان معرفی کرد و گفت: «هفته آینده درباره فروش مازاد خودروسازان تصمیم گیری می شود.» در این راستا رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز اعلام کرد: «هنوز این پیشنهاد اجرایی نشده است؛ اما چنان چه تصمیم درستی است و دولت در این زمینه به جمع بندی رسیده است، دیگر معطل چیست و چرا این تصمیم را اجرایی نمی کند؟» دو هفته ای از اعلام طرح فروش خودرو با قیمت ۵ درصد زیر بهای بازار می گذرد؛ هر چند خودروسازان با اطلاعیه هایی توضیحاتی در این رابطه دادند؛ اما هنوز این طرح به مرحله تصویب نرسیده و فقط تاثیر منفی خود را بر بازار گذاشته است؛ به نحوی که با انتشار این خبر، بازار خرید و فروش خودرو شاهد شوک افزایش قیمتی در انواع خودروهای داخلی و مونتاژی بوده است. این در حالی است که طی یک ماه اخیر خرید و فروش در بازار راکد بوده و قیمت ها تغییرات چندانی را تجربه نکرده اند.

تکنولوژی

Technology

زائران خانه خدا با تاکسی پرنده به هتل می روند!

عربستان در جدیدترین برنامه خود به منظور جذب گردشگران خارجی استفاده از تاکسی های پرنده را برای انتقال زائران خانه خدا اجرایی می کند. با افزایش تعداد زائران خانه خدا، ترافیک هم بیشتر شده است و زائران گاهی باید مسیرهای کوتاه ۱۵ دقیقه ای را بیش از یک ساعت در راه باشند. عربستان برای جلوگیری از افزایش ترافیک، استفاده از تاکسی های پرنده را برای انتقال زائران از فرودگاه جده تا هتل های مکه مکرر رونمایی کرد. مدیر ارتباطات شرکتی عربستان، عبدالله الشهرانی این اقدام را گامی برای بهبود حمل و نقل هوایی این کشور عنوان کرده و می گوید ۱۰۰ جت



لیلیوم (هواپیمای برقی با پرواز عمودی) به زودی برای تردد زائران خانه خدا استفاده می شود. این تاکسی های پرنده با ظرفیت ۴ تا ۶ نفر برای مسافت های حداکثر ۲۵۰ کیلومتر طراحی شده است؛ به طوری که بدون نیاز به بلند پروازگاه به صورت عمودی از زمین بلند شده، در یک نقطه از هوا شناور و به صورت عمودی فرود می آید. مهندسان آلمانی از نسل ۲۰۲۱ به طراحی این جت پرداختند و بر اساس برنامه، نخستین پروازها با این تاکسی های پرنده قرار بود در سال ۲۰۲۵ انجام شود، اما عربستان اعلام کرده در سال ۲۰۲۴ نخستین پرواز با این تاکسی های پرنده را برای انتقال زائران خانه خدا مورد استفاده قرار می دهد. بر اساس اعلام خطوط هوایی عربستان سعودی این تاکسی پرنده قادر است بین چهار تا ۶ مسافر را از فرودگاه جده به هتل های مکه مکرر منتقل کند. در دبی نیز نوعی دیگر از این تاکسی های برقی پرنده برای تفریح گردشگران مورد استفاده قرار می گیرد. این اقدام مسئولان عربستان، از برنامه های آن ها برای جذب گردشگران خارجی است و گفته می شود آن ها به دنبال ایجاد تجربه های جدید در شهرهای زیارتی هستند.



کامل خودرو می‌شود. این فرآیند شامل تعویض قطعات و جوش دادن تقریباً تمام پانل‌های بدنه است و تنها بخش‌های اصلی و دست‌نخورده کاپوت، سقف و درها خواهند بود. این گروه خودرویی که به دنبال خلق محصولی کاملاً متمایز است، همین سال قبل توسط سیاست‌های پویا و فیلیپ تیو تأسیس شد. مقر اینسیدنت در لهستان و تگزاس آمریکا قرار دارد و نمایندگی‌های مجاز دیگر آن در ایتالیا، بحرین و انگلستان تأسیس شده‌اند؛ اما درباره خود این پورشه ۹۱۱ نسل ۹۹۷ یاد گفت زمان ۳۰۰ تا ۵۰۰ نفر ساعتی جهت تکمیلش صرف شده و هر قطعه با چندین گزینه در اختیار مشتری قرار می‌گیرد تا محصولی کاملاً سفارشی و باب میل او تولید شود.

این روزها وقتی فردی درباره محصولات سفارشی پورشه صحبت می‌کند، برندهای مشهور و نمادینی همچون RWB، زینگر و گانتور و کس به ذهن خطور می‌کنند. هر سه شرکت به خاطر روش‌های منحصر به فرد خود در ارتقای محصولات کلاسیک پورشه شناخته شده‌اند؛ اما شرکت‌های دیگری همچون ایندسنت (Indecent) نیز در این زمینه فعالیت می‌کنند. جدیدترین محصول ایندسنت به نام ۰۱۱ بر اساس نسل ۹۹۷ سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۱ ساخته شده است. این مجموعه در آینده نزدیک نیز کار روی پورشه ۹۹۱ سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۹ را شروع خواهد کرد. پروژه مذکور تنها نصب یک کیت ساده روی بدنه نیست؛ بلکه شامل بازسازی



ایندسنت و پوشش
غروب آفتاب برای ۹۱۱

نخستین سری خودروهای تمام‌الکتریکی کرمان موتور چراغ اول برقی سازی نا

در مرحله اول ۱۰۰ دستگاه E50A طی هفته آینده به‌عنوان تاکسی،

نخستین تاکسی تمام‌برقی کرمان موتور نظماً سازمان تاکسیرانی تحویل ناوگان حمل‌ونقل کرمان خودرو و شاتل در اختیار تاکسیرانان قرار



محمدعلی دیان‌تی زاده
m.dianati@autoworld.ir



مزایای زیست‌محیطی تاکسی‌های برقی



محبوبیت جهانی تاکسی‌های برقی در سال‌های اخیر به‌صورت پیوسته افزایش پیدا کرده و ظهور آن‌ها موجب تحول عمیقی در صنعت حمل‌ونقل شده است. این خودروها با انتشار گازهای خروجی صفر، جایگزین تمیزتر و پایدارتری برای تاکسی‌های بنزینی سنتی هستند. از آنجا که شهرهای سراسر جهان در تلاش برای کاهش آلودگی هوا و مبارزه با تغییرات آب‌وهوایی هستند، تاکسی‌های برقی نقش مهمی در دستیابی به این اهداف دارند. یکی از مزیت‌های کلیدی تاکسی‌های برقی، سهم آن‌ها در کاهش انتشار کربن است. تاکسی‌های برقی با حذف دود اگزوز که در آلودگی هوا و انتشار گازهای گلخانه‌ای نقش دارند، به بهبود کیفیت هوا در مناطق شهری کمک می‌کنند. این نه تنها به نفع مسافران است، بلکه برای عابران پیاده و ساکنانی که روزانه در معرض آلودگی‌های مضر هستند نیز مفید است. علاوه بر این، با رایج شدن منابع انرژی تجدیدپذیر در شبکه‌های برق، اثرات زیست‌محیطی شارژ ناوگان تاکسی‌های برقی همچنان کاهش خواهد یافت.

قیمت و نحوه واگذاری و مسیر تردد تاکسی‌های برقی کرمان موتور



قیمت خودرو E50A یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان تعیین شده است که به‌صورت اجاره به‌شماره به‌صورت تملیک در اختیار رانندگان قرار خواهد گرفت. بر این اساس، در مرحله اول ۱۰۰ دستگاه E50A طی هفته آینده به‌عنوان تاکسی پلاک‌گذاری خواهند شد و در سطح شهر به‌ارائه خدمات می‌پردازند. از این تاکسی‌ها در مسیر مرکز به شمال و همچنین غرب به شرق شهر تهران استفاده خواهد شد.

اطمینان بخشی وزیر صمت نسبت به کیفیت تاکسی‌های برقی



وزیر صنعت، معدن و تجارت در این مراسم با بیان اینکه باید به‌سمت برقی سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برویم، گفت: «تعرفه واردات خودروهای برقی به کشور را به یک درصد رساندیم تا ثابت شود دولت به‌فکر کمک به مردم است.» عباس علی‌آبادی افزود: «دانش برقی سازی در کشور سال‌هاست وارد شده است؛ اما در ورود و توسعه این خودروها غافل شدیم.»

وی ادامه داد: «دولت سیزدهم مصمم است خودروهای برقی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی کلانشهرهای کشور فعالیت کنند و از سوی دیگر مردم را با مزایای استفاده از خودروهای برقی آشنا کند.» وزیر صمت تأکید کرد: «به‌لحاظ کیفی، خودروهای برقی تولیدی از بهترین‌ها در نوع خود هستند و خودروسازان نیز مسئولیت نگهداری و خدمات پشتیبانی این خودروها را بر عهده دارند. بنابراین مردم در این زمینه نگرانی نداشته باشند.»

وی با بیان این‌که با برنامه و دقت در مسیر برقی سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی (تاکسی و اتوبوس) قرار داریم و در این زمینه خودروسازان با دقت و کیفیت در حال تولید هستند، افزود: «به‌زودی هشت خودرو جدید برقی را رونمایی خواهیم کرد. این در حالی است که بسیاری از کارخانه‌های خودروسازی دنیا تولید خودروهای بنزینی را تعطیل کرده‌اند.» علی‌آبادی ادامه داد: «مدعی نیستیم که خودرو برقی ارائه‌شده به‌ناوگان تاکسیرانی از بهترین خودروهای برقی دنیاست، اما بی‌شک جزو خوب‌هاست.»

وی در بخش دیگری از سخنانش خود گفت: «خودروهای گازسوز خوب هستند و مزیت آن‌ها برای کشور ما عدم مصرف بنزین است؛ اما با این خودروها نمی‌توان هوای شهر را پاک کرد. ولی خودروهای برقی این مزیت را دارند که آلودگی تولید نمی‌کنند. البته مسائل خاص خود را خواهند داشت و شهرداری باید به‌فکر چگونگی بازایی باتری این خودروها باشد.» وزیر صمت در جمع خبرنگاران نیز با بیان اینکه قیمت نمونه برقی خودروها با نسخه بنزینی آن‌ها تفاوت چندانی ندارد، گفت: «تولید این خودروها توسط تولیدکنندگان داخلی شروع شده است.»

وی در پایان گفت: «در طرح برقی سازی تاکسی‌ها قطعاً شهرداری تهران تسهیلاتی ارائه می‌کند و ما هم با خودروسازان تفاهم کردیم تا نمونه برقی خودروهای داخلی و مونتاژی با حداقل افزایش قیمت نسبت به نسخه بنزینی آن‌ها در اختیار مردم قرار گیرد.»

مشخصات فنی خودرو E50A



خودرو E50A در اصل نسخه برقی همان KMC J7 کرمان موتور است که پیش از این در اختیار مشتریان ایرانی قرار گرفته و با استقبال نسبتاً قابل‌قبولی مواجه شده بود. سامانه نیروبخش J7 EV از یک موتور برقی به‌قدرت ۱۴۲ کیلووات یا ۱۹۰ اسب‌بخار و باتری لیتیوم آهن فسفات به‌ظرفیت ۵۰.۱ کیلووات-ساعت تشکیل شده است. این موتور و باتری می‌توانند شتاب صفر تا صد جی ۷ برقی را به‌حدود ۷.۶ ثانیه برسانند و حداکثر سرعت ۱۴۲ کیلومتر بر ساعت را برای آن رقم بزنند. در نتیجه، یک خودرو سدان نسبتاً پرشتاب و با پیشینه سرعت قابل‌قبول پیش روی کاربران ایرانی قرار گرفته است که برای مصارف حمل‌ونقل عمومی یا کاربردهای خانوادگی بسیار مناسب خواهد بود.

۴۰۲ کیلومتر با یک بار شارژ



میزان پیمایش خودرو E50A با یک مرتبه شارژ چیزی حدود ۴۰۲ کیلومتر خواهد بود که البته بسته به شرایط مسیر، تعداد سرنشینان و... احتمالاً در عمل به‌کمتر از این خواهد رسید. در مورد حداکثر زمان مورد نیاز برای شارژ باتری جی ۷ برقی، طبق اعلام شرکت سازنده، چیزی حدود ۸.۵ ساعت زمان نیاز است تا شارژ باتری از ۱۵ درصد تا ۱۰۰ درصد برسد. مدت زمان لازم برای شارژ باتری بین ۳۰ تا ۸۰ درصد نیز حدود ۴۸ دقیقه برآورد شده است. گفتنی است باتری این خودرو به‌مدت ۵ سال یا ۲۰۰ هزار کیلومتر توسط شرکت کرمان موتور گارانتی می‌شود.



رکوردزنی تولید ریویان الکتریکی در سه ماهه چهارم ۲۰۲۳



اگر چه در مقایسه با فروش ۱۵ هزار و ۵۶۴ دستگاهی در سه ماهه سوم رکورد محسوب نمی‌شود، مشخص نیست چرا با وجود افزایش تولید، این شرکت نتوانست خودروهایی بیشتری را در سه ماهه چهارم در مقایسه با سه ماهه سوم بفروشد. اگر این موضوع به تقاضا مربوط باشد، برای سرمایه‌گذاران ریویان نگران‌کننده خواهد بود. در سال ۲۰۲۲، ریویان بیش از ۵۷ هزار دستگاه الکتریکی تولید کرد و بیش از ۵۰ هزار دستگاه تحویل داد که در هر دو مورد به این معنی است که نتایج بیش از دو برابر بیشتر از سال ۲۰۲۲ بوده است.

ریویان آمار تولید و تحویل خودروهایی الکتریکی بسیار مثبتی را برای سه ماهه چهارم و سال ۲۰۲۲ اعلام کرد. طی سه ماهه چهارم سال ۲۰۲۲، این شرکت ۱۷ هزار و ۵۴۱ دستگاه الکتریکی با تری‌دار (BEV) را در کارخانه تولیدی خود در نرمال، ایلینوی تولید کرد که ۷۵ درصد بیشتر از یک سال گذشته بوده و به عنوان سومین بار متوالی نیز یک رکورد جدید است. همچنین از نظر تحویل خودرو، ریویان ۱۳ هزار و ۹۷۲ دستگاه یعنی ۷۲ درصد افزایش نسبت به سال گذشته گزارش می‌دهد. این نتیجه نیز خبر خوبی است.

کی کرمان موتور تحویل تاکسیرانی شد

وگان حمل و نقل عمومی را روشن کرد

پلاک گذاری خواهند شد و در سطح شهر به ارائه خدمات می‌پردازند

پهر روز گذشته (سه‌شنبه ۲۶ دی ماه ۱۴۰۲) با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، شهردار تهران و سرپرست عمومی شهر تهران شد. در این طرح ۴۰۰ دستگاه خودرو E50A طی همکاری شرکت خدمات بین‌الملل آر گرفته است و به کمک اپلیکیشن شهرداد تاکسیرانی خدمات رسانی خواهند کرد.



کاهش انتشار کربن با تاکسی‌های برقی



تاکسی‌های برقی تاثیر قابل توجهی در کاهش انتشار کربن به نفع محیط زیست دارند. با جایگزینی وسایل نقلیه بنزینی سنتی با خودروهای برقی، سرویس‌های تاکسی می‌توانند میزان کربن خود را به میزان قابل توجهی کاهش دهند. تاکسی‌های برقی تولید گازهای گلخانه‌ای را به صفر می‌رسانند؛ به این معنی که آلاینده‌های مضر مانند اکسیدهای نیتروژن یا ذرات معلق در هوا منتشر نمی‌کنند. این کاهش در انتشار گازهای گلخانه‌ای تا حد زیادی به بهبود کیفیت هوا و کاهش تغییرات آب‌وهوایی کمک می‌کند. علاوه بر صفر شدن تولید گازهای گلخانه‌ای، چرخه عمر انتشار این گازها نیز با تاکسی‌های برقی کمتر می‌شود. برق مورد استفاده برای شارژ این وسایل نقلیه را می‌توان از منابع انرژی تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی یا بادی تامین کرد که سبب کاهش بیشتر اثرات منفی زیست‌محیطی می‌شود. این تغییر به سمت منابع انرژی پاک‌تر با کاهش اتکال به سوخت‌های فسیلی و حمایت از انتقال به سمت سیستم حمل و نقل پایدار تر به مبارزه با گرمایش جهانی کمک می‌کند. در واقع استفاده از تاکسی‌های برقی، اثری فراتر از کاهش انتشار کربن دارد که مستقیماً به حمل و نقل نسبت داده می‌شود؛ استقبال بیشتر شهروندان ناوگان تاکسی‌های برقی، مشوقی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شارژ است و رشد ظرفیت تولید انرژی‌های تجدیدپذیر را ارتقا می‌دهد. این پیشرفت‌ها به ایجاد چشم‌انداز شهری سبزتر کمک کرده و راه را برای تلاش‌های آینده برق‌رسانی در بخش‌های مختلف هموار می‌کند. در مجموع، ظهور تاکسی‌های برقی نقش مهمی در رسیدگی به چالش‌های زیست‌محیطی مرتبط با حمل و نقل ایفا می‌کند. با دور شدن از وسایل نقلیه سنتی درون‌سوز، می‌توانیم انتشار گازهای گلخانه‌ای را به میزان قابل توجهی کاهش دهیم و به طور هم‌زمان کیفیت هوای پاک‌تر را ارتقا دهیم و از طرح‌های پایدار در هر دو سطح ملی و جهانی حمایت کنیم.

مزایای اقتصادی تاکسی‌های برقی

تاکسی‌های برقی علاوه بر مزایای زیست‌محیطی، مزایای اقتصادی قابل توجهی نیز دارند. صرفه‌جویی در هزینه‌های مرتبط با استفاده از برق به جای بنزین یا سوخت دیزل می‌تواند برای اپراتورهای تاکسی قابل توجه باشد. وسایل نقلیه الکتریکی معمولاً به دلیل قطعات متحرک کمتر در مقایسه با موتورهای احتراق داخلی، هزینه نگهداری کمتری دارند. علاوه بر این، دولت‌ها و مقامات محلی اغلب مشوق‌های مالی مانند اعتبار مالیاتی یا یارانه برای خرید یا راه‌اندازی وسایل نقلیه الکتریکی ارائه می‌دهند که هزینه کلی ناوگان تاکسی‌های برقی را کاهش می‌دهد. تاکسی‌های برقی در مقایسه با تاکسی‌های سنتی بنزینی، در هزینه‌ها صرفه‌جویی قابل توجهی دارند. دلیل اصلی این امر، کاهش هزینه‌های عملیاتی و نگهداری مرتبط با وسایل نقلیه الکتریکی است. تاکسی‌های برقی دارای قطعات متحرک کمتری هستند که به معنای ساینده‌گی و پارگی کمتر قطعات و کاهش نیاز به تعمیر و نگهداری است.

همچنین موتورهای الکتریکی نیاز به نگهداری کمتری دارند و از قطعات ساده‌تری تشکیل شده‌اند. این ویژگی سبب کاهش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات مربوط به تاکسی‌های برقی می‌شود. علاوه بر این، برق نسبت به بنزین ارزان‌تر است و در نتیجه هزینه سوخت کمتری را برای اپراتورهای تاکسی برقی به همراه دارد.

این صرفه‌جویی در هزینه می‌تواند در ادامه به کرایه‌های مقرون به صرفه‌تر برای مسافران تبدیل شود و در عین حال مدل تجاری سودآوری را برای رانندگان تاکسی فراهم کند. علاوه بر صرفه‌جویی در هزینه، باید مشوق‌های مالی مختلفی نیز برای اپراتورهای تاکسی برقی در نظر گرفته شود تا بیشتر به دوام اقتصادی آن‌ها کمک کند. بسیاری از دولت‌ها در سراسر جهان برای تشویق استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی از جمله تاکسی، اعتبار مالیاتی یا یارانه ارائه می‌کنند.

این مشوق‌ها می‌توانند هزینه‌های اولیه خرید یا اجاره تاکسی‌های برقی را به میزان قابل توجهی کاهش دهند و از منظر اقتصادی جذاب‌تر شوند. علاوه بر این، برخی از شهرها مزایای اضافی مانند دسترسی به زیرساخت شارژ اختصاصی یا رفتار ترجیحی از نظر صدور مجوز برای اپراتورهای تاکسی برقی ارائه می‌کنند. این اقدامات نه تنها حامی رشد حمل و نقل الکتریکی است، بلکه با ارائه مزایای خاصی که نگرانی بابت عدم دسترسی به ایستگاه‌های شارژ را جبران می‌کند، به نوعی موجب یکسان‌سازی شرایط تاکسی‌های سنتی و الکتریکی است.

اقتصاد تاکسی‌های برقی به وضوح پتانسیل آن‌ها را به عنوان یک گزینه مناسب مالی در صنعت حمل و نقل نشان می‌دهد. با هزینه‌های عملیاتی پایین‌تر و مشوق‌های مالی مختلف، آن‌ها جایگزین جذابی، هم برای رانندگان تاکسی برای سودآوری حداکثری بوده و هم برای مسافرانی که به دنبال گزینه‌های حمل و نقل سازگار با محیط زیست هستند.

مزایای شهری تاکسی‌های برقی



هوشمندی تاکسی‌های برقی موجب راحتی مسافران است. تاکسی‌های الکتریکی معمولاً به سامانه‌های هوشمندی مجهز هستند که اطلاعات ترافیک به روز و مسیر یابی بهینه را برای آن‌ها فراهم می‌کنند. همچنین سیستم‌های پرداخت آنلاین و در لحظه و ارتباط سریع با مرکز کنترل، تجربه سفر را برای مسافران ساده و راحت‌تر می‌کند. کاهش آلودگی صوتی در محیط شهری، مزیت بعدی تاکسی‌های شهری است. موتورهای الکتریکی به دلیل کارکرد بی‌صدا و ایجاد صدای کمتر، به کاهش آلاینده‌های صوتی در شهرها نیز بسیار کمک می‌کنند. این مزیت می‌تواند در افزایش کیفیت زندگی شهروندان به ویژه در مناطق شهری پر ترافیک موثر واقع شود.

مزایای تاکسی‌های برقی

- کاهش آلودگی هوا
- کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های انرژی
- کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و تجدیدناپذیر
- کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای
- تاثیر مثبت بر محیط زیست
- حفظ منابع طبیعی
- کاهش آلودگی صوتی در محیط شهری
- هوشمندی تاکسی و راحتی مسافران
- کاهش هزینه‌های نگهداری برای تاکسیرانان

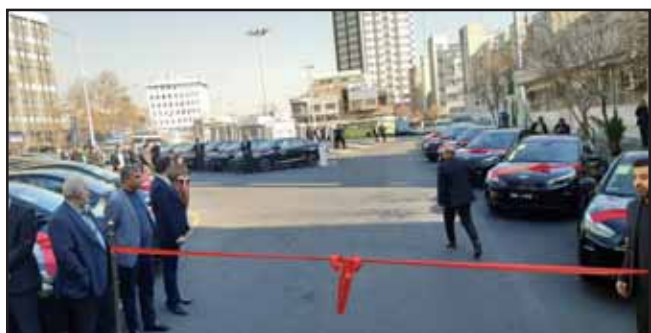
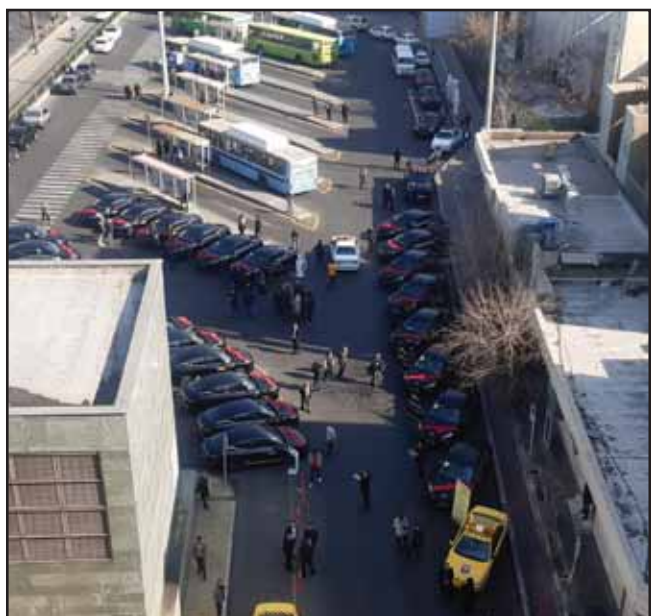
پایان نگرانی برای میزان پیمایش با پیشرفت در فناوری باتری‌ها

همان‌طور که اشاره شد، میزان پیمایش خودرو E50A به یک مرتبه شارژ حدود ۴۰۲ کیلومتر خواهد بود که شاید بسته به شرایط مسیر، تعداد سر نشینان و... در عمل تا حدودی کاهش یابد. اما این میزان پیمایش نشان می‌دهد فناوری باتری تاکسی برقی در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته و اضطراب مسافرتی را که زمانی دغدغه اصلی صاحبان خودروهای برقی بود، کاهش داده است. یکی از پیشرفت‌های کلیدی، بهبود ظرفیت باتری و چگالی انرژی است. باتری‌های مدرن می‌توانند انرژی بیشتری ذخیره کنند و به تاکسی‌های برقی اجازه می‌دهند مسافت‌های طولانی‌تری را بدون نیاز به شارژ مجدد مکرر طی کنند.

این نه تنها اضطراب برد را کاهش می‌دهد، بلکه کارایی کلی و راحتی استفاده از تاکسی‌های برقی را افزایش می‌دهد. پیشرفت مهم دیگر، گسترش زیرساخت شارژ است. با وجود ایستگاه‌های شارژ بیشتر در شهرها، رانندگان تاکسی برقی به شارژ مجدد وسایل نقلیه خود در هر زمان که نیاز داشته باشند، دسترسی آسان‌تری دارند.

فناوری‌های شارژ سریع نیز پدیدار شده‌اند که امکان شارژ سریع در زمان استراحت کوتاه یا توقف بین سواری را فراهم می‌کند. این پیشرفت‌ها تضمین می‌کند رانندگان تاکسی برقی می‌توانند با اطمینان وسایل نقلیه خود را بدون نگرانی از تمام شدن برق برای خدمات‌رسانی به شهروندان به کار گیرند. علاوه بر این، راه‌حل‌های نرم‌افزاری هوشمند برای ارتقای برنامه‌ریزی مسیر و بهینه‌سازی مصرف انرژی برای تاکسی‌های برقی نیز توسعه یافته‌اند.

این سیستم‌ها فاکتورهای مختلفی مانند شرایط ترافیک، پیش‌بینی آب‌وهوا و داده‌های لحظه‌ای وضعیت باتری را در نظر می‌گیرند تا تخمین دقیق‌تری در باقی‌مانده راننده دهند و نقاط شارژ بهینه را در طول مسیر پیشنهاد کنند. با استفاده از این فناوری‌ها، رانندگان می‌توانند مسیرهای خود را بهتر برنامه‌ریزی کنند و در مورد زمان و مکان شارژ مجدد وسایل نقلیه خود تصمیمات آگاهانه‌ای بگیرند.





تا یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت داشته باشد. بر این اساس می توان گفت آن چه هدف واردات بوده مبنی بر این که خودرو به راحتی در دسترس اقشار مختلف مردم قرار بگیرد، تاکنون محقق نشده و این راهکار هم موفق از آب در نیامده است.

در حالی که قرار بود با تعیین سقف ۲۰ هزار یوروی خودروهای اقتصادی وارد کشور شود، عملاً تعداد کم و محدود مدل های وارداتی و تعرفه های گمرکی نسبتاً زیاد سبب شده است ارزان ترین خودرو وارداتی بازار هم بین یک میلیارد و ۵۰۰



ارزان ترین وارداتی بازار

تحلیل



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش تعداد برندهای وارداتی غیر چینی

وسوزو کی است که در این میان تویوتا و سوزوکی وارداتی هم ساخت زاین نیستند. البته مطابق با بررسی ها، در آینده نزدیک نام دو سه برند وارداتی غیر چینی دیگر نیز به این فهرست اضافه خواهد شد.

چینی بوده اند و تعداد برندها و مدل های غیر چینی بسیار محدود بوده است. در واقع این بخش صرفاً متعلق به محصولات هیوندای، کیا، تویوتا، فیات و

هر چند تعداد اندک و قیمت بالای خودروهای وارداتی اثر معکوس بر وضعیت بازار داشته، اما این روزها شاهد افزایش تنوع برندهای وارداتی هستیم. در عین حال اکثر مدل های وارداتی تا این جای کار از برندهای

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	۸۸۰	۰	
جک S3 (۱۴۰۲)	۹۱۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۱۰	▲
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۷۱۰	۱۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۸۲	یک میلیارد و ۷۷۰	۵	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۶۵۰	یک میلیارد و ۵۷۰	۵	▲
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲)	۰	۸۲۵	۵	▲
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۴۷۵	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۹۷۵	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۳۹۵	۲۵	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۸۳۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۷۰	۰	
فونیکس آرئو ۶ پرو (۱۴۰۲)	۰	یک میلیارد و ۵۷۵	۱۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۹۱	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۰	▲
فیدلیتی پریم ۵ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۸۲۰	۵	▼
فیدلیتی پریم ۷ نفره (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۴۸	یک میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۰	یک میلیارد و ۷۳۰	۲۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای آزرا	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای سوناتا هیبرید (GLS)	۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
هیوندای توسان	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای الانتر (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
کیا سورنتو GGT لاین	۰	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج GGT لاین	۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل فول	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
تویوتا CH-R هیبرید	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا CH-R فول	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
رنو کولئوس	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
رنو تلیسمان	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر هیبرید PHEV	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
نیسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
نیسان جوک پلاتینیوم	۰	یک میلیارد و ۷۵۰	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 ۱۹۰	۵۰۰	▲
بامو 530i	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بامو ۲۸X4	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
لکسوس RX200fsport توربو فول	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
لکسوس NX300 هیبرید	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۱۹۰	۵۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۲)	۲۳۶	۲۸۶	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر (۱۴۰۲)	۲۵۹	۲۸۹	۱	▲
تیبا صندوقدار	۰	۳۷۳	۰	
تیبا ۲	۰	۳۸۰	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۳۲۴	۴۱۲	۲	▲
ساینا S دو گانه (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۲۸۳	۴۳۴	۱	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۴۸۲	۲	▲
کوییک GX-L (۱۴۰۲)	۰	۴۰۰	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۲۸۱	۴۰۳	۱	▲
کوییک R (سفید-قرمز) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۳۹۶	۲	▼
کوییک R (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۲۵۶	۴۰۷	۳	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۷	۴۹۵	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۵۰۱	۱	▲
شاهین (باتریم جدید) (۱۴۰۲)	۴۳۵	۶۶۶	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۲)	۶۴۲	۸۰۱	۱	▲
نیسان آپشنال (۱۴۰۲)	۵۳۹	۵۶۲	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (۱۴۰۲)	۵۷۱	۵۹۱	۰	
کارون (۱۴۰۲)	۷۱۰	۸۵۵	۰	
پیکاب زاکرس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
پارس سال (۱۴۰۲)	۴۹۴	۵۹۲	۴	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۳۱۰	۶۲۴	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۳۴	۶۶۰	۴	▲
پژو پارس (۱۴۰۲)	۲۷۵	۷۴۳	۴	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۵۶۲	۱۰	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۶۰۵	۸	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۲)	۳۲۴	۶۰۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۳۵	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۱۴۰۲)	۳۳۵	۶۷۱	۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای فول (۱۴۰۲)	۳۱۸	۷۰۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۲)	۴۲۰	۷۸۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۸۰	۷۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۵۸۵	۹۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ سقف قرمز MC (۱۴۰۲)	۴۱۹	۸۳۰	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۲)	۰	۵۷۱	۱	▼
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۴۱	۶۴۷	۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۰	۶۷۲	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۲)	۳۷۲	۶۹۱	۳	▲
رانا پلاس ارتقا یافته (۱۴۰۲)	۴۳۵	۵۶۸	۶	▲
رانا پلاس پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۳	۶۵۴	۳	▲
دنا پلاس بدون رینگ (۱۴۰۲)	۳۵۰	۷۶۰	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۱۴۰۲)	۵۳۰	۸۸۵	۱۰	▲
دنا پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۶۷۰	۹۵۱	۰	
تارا ۶ دنده (ESP) (۱۴۰۲)	۵۸۰	۷۹۰	۲۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۲)	۰	۸۰۹	۷	▲
تارا اتومات (ESP) (۱۴۰۲)	۴۹۰	۹۵۰	۲	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۲)	۶۸۰	یک میلیارد و ۹۰	۶	▲

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

مدیر عامل «پتروشار روانکار» در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد:

تولید نخستین روغن گیربکس چندمنظوره ایران با برند «Bareliz»

اتوماتیک دارای Intarder خودروهای تجاری باید توان تحمل فشار زیاد در فواصل طولانی را داشته باشد. استفاده از Intarder یا ترمز گیربکس برای کاهش استفاده از سیستم ترمز و در نتیجه ایجاد پایداری و اطمینان بالاتر از عملکرد، به ویژه در شرایط تحت فشار (حمل بار سنگین) است. بررسی هانسان دهنده کاهش استفاده از سیستم ترمز تا ۹۰ درصد هستند. این میزان کاهش استفاده از سیستم ترمز (کاهش مصرف لنت ترمز) اثرات زیست محیطی و هزینه های نگهداری را به شکل قابل توجهی کاهش داده است. با Intarder چند مرحله ترمز در دسترس راننده است تا عملکرد ترمز خودرو را به طور بهینه با مسیر و وضعیت ترافیک تطبیق دهد. بانجام این کار، ترمز هیدرودینامیک مستقل از سرعت موتور کاهش می یابد و ترمز مداوم بدون سایش را امکان پذیر می کند و نیروی ترمز حتی هنگام فعال کردن کلاچ و تعویض دنده قطع نمی شود. مواردی که به آنها اشاره شده، اهمیت روانکار این نوع گیربکس را دوچندان می کند. سری GFT برند Bareliz، به خوبی می تواند نیازها و الزامات این گیربکس ها را پوشش دهد و عملکرد عالی آنها را تضمین کند. البته تست عملکردی این محصولات در خودروهای DAF مدل XF صورت گرفته است. این خودروها از گیربکس های ساخت شرکت ZF بهره می برند. در کنار نتایج آزمایشگاهی، رضایت رانندگان این خودروها از تعویض دنده های نرم و بدون وقفه، نشان دهنده کیفیت بسیار بالای این محصولات است.



«خاص ترین روانکار گیربکس تولید داخل با قابلیت استفاده در گیربکس اتوماتیک خودروهای سنگین و گیربکس دستی خودروهای سواری با برند Bareliz»



وارد بازار شد. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» امیر محمدامینی، مدیر عامل شرکت پتروشار روانکار از تولید محصولی جدید در صنعت روانکارهای ایران خبر داد که با دارا بودن شاخص ویسکوزیته بسیار بالا عملکردی به مراتب بهتر از روغن گیربکس های اتوماتیک موجود در بازار برای استفاده در خودروهای سنگین دارد. وی با اشاره به تکنولوژی بالای گیربکس اتوماتیک در خودروهای سنگین گفت: به دلیل بهره گیری این گیربکس ها از سیستم ترمز گیربکس یا اینتارد باید از یک روانکار با شاخص ویسکوزیته بالا و کیفیت مطلوب استفاده شود تا بر اثر فشار زیادی که به گیربکس وارد می شود، روانکار موجود در آن تخریب نشود. محمدامینی با تاکید بر اینکه در محصول جدید Bareliz برای رسیدن به این هدف از پلیمر استفاده نشده است، ادامه داد: برای بالا بردن کیفیت روغن و افزایش شاخص ویسکوزیته از ادتیوهای خاص و گرانیگیمی استفاده شده که تا به حال در بازار ایران به کار گرفته نشده است. وی علت عدم تولید چنین محصولی توسط رقبا را نداشتن توجیه اقتصادی دانست و تصریح کرد: شرکت پتروشار روانکار در راستای توسعه و تکمیل سبد کالای خود با محصولات خاص و بی رقیب در بازار، اقدام به طراحی و تولید روانکارهای گیربکس چندمنظوره کرده است. این محصولات برای گیربکس های اتوماتیک دارای Intarder خودروهای تجاری و گیربکس های دستی خودروهای سواری، فرموله شده اند. محمدامینی تاکید کرد: شاخص ویسکوزیته (Viscosity Index) بسیار بالا و ویسکوزیته برو کفیلد (Low temp viscosity) بسیار پایین در کنار عملکرد فوق العاده در شرایط تحت فشار، محافظت عالی در برابر سایش و خوردگی، سازگاری فوق العاده با مهر و مومها، تضمین عملکرد در فواصل تعویض طولانی و در نتیجه تعویض دنده بسیار نرم، از ویژگی های بارز این روانکارهای گیربکس است. وی همچنین مقایسه ای بین این محصول با محصولات مشابه خارجی داشت و افزود: مقایسه این محصولات با محصولات مشابه خارجی نشان دهنده کیفیت و برتری آنها نسبت به رقباست. مدیر عامل پتروشار روانکار تاکید کرد مالکان خودروهای سواری با گیربکس دستی

ساده انگاری در تولید و مصرف روانکار گیربکس های دستی محمدامینی با اشاره به این موضوع که متأسفانه ساده انگاری خاصی در تولید روانکارهای گیربکس های دستی بر بازار این محصولات حاکم است، گفت: از جمله این موارد می توان به استفاده از روغن پایه بی کیفیت و بهبود دهنده ویسکوزیته موتور، در این روانکارها اشاره کرد. مساله ای که باعث افزایش نگرانی ها می شود؛ ادامه این ساده انگاری از سوی مصرف کننده است. تعویض دیر هنگام و در بعضی اوقات عدم تعویض روانکار گیربکس دستی، باعث افزایش آسیب ها و عدم تعویض دنده نرم و تحمیل هزینه های نگهداری و تعمیر می شود. در بیشتر موارد، این هزینه ها متوجه دارندگان دسته چندم خودروهاست. محصولات سری GFT برند Bareliz، می تواند نیازهای هر دو دسته ایس محصولات یعنی گیربکس های دستی خودروهای سواری و گیربکس های اتوماتیک خودروهای تجاری را برآورده کند زیرا به عنوان تنها محصول دارنده این ویژگی در بازار روانکار ایران مطرح هستند.

هم که می خواهند تعویض دنده ای بسیار نرم و با کیفیت را تجربه کنند، می توانند از این محصول استفاده کنند. وی ادامه داد: سری GFT برند Bareliz در دو گرید 75W-90 و 75W-80، الزامات مدنظر سازندگان گیربکس به ویژه ZF و خودرو سازانی مانند Mercedes-Benz, BMW, MAN, DAF, VOLVO در کنار عملکرد فوق العاده در شرایط مشابه خارجی را پوشش می دهند. ضمن اینکه روانکار مورد استفاده در گیربکس های

رنگ پیشنهادی شرکت نفت پارس	رنگ پیشنهادی شرکت ایرانول	رنگ پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانیروی	محصول	شرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	هایلوکس	

رنگ پیشنهادی شرکت نفت پارس	رنگ پیشنهادی شرکت ایرانول	رنگ پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانیروی	محصول	شرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN	LX570	

TITAN UNIVERSAL CI-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CI-4

10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

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

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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



می‌شود که دو نسخه آن با موتور بنزینی و یک نسخه آن با موتور الکتریکی به بازار آمده است. قوی‌ترین نسخه بنزینی گرن تورسمو جدید، به تورفو موسوم است که زیر کاپوت کشیده خود یک موتور ۶ سیلندر وی شکل سه لیتری توین-توربوشارژ موسوم به Nettuno را جا داده است. این موتور، نخستین پیشران بنزینی توربوشارژ با فناوری های - تک است که توسط مهندسان قوای محرکه مازراتی توسعه یافته است. بر این اساس این موتور در نسخه تورفو می‌تواند حداکثر ۵۴۲ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. این خودرو ظرف ۳.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد.

سال ۲۰۰۷ میلادی بود که مازراتی کوپه خاص خود را با نام گرن تورسمو تولید و راهی بازار کرد. این خودرو به حدی موفق ظاهر شد که از دسامبر سال ۲۰۰۷ تا اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی ۴۰ هزار و ۲۵۰ دستگاه از آن به فروش رسید. گرن تورسمو نسل اول تا دسامبر سال ۲۰۱۹ میلادی تولید شد. از آن جاکه این خودرو نزد اسپرت دوستان جایگاه خاصی داشت، کمپانی مازراتی در صدد تولید دوباره این کوپه جسور و ارانه نسل دوم آن بر آمد. در نهایت آوریل سال گذشته میلادی بود که نسل دوم گرن تورسمو به جهان معرفی شد. این کوپه سوپر اسپرت با عملکرد بالا از نظر طراحی به زبان جدید طراحی مازراتی مزین شده تا استایلی مشابه هابیر کار این خودرو ساز ایتالیا یعنی MC20 داشته باشد. گرن تورسمو نسل جدید در نسخه تورفو عرضه



گرن تورسمو؛ کوپه محبوب مازراتی

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۰۳۰

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۰۳۱

به نظر شما استفاده از تاکسی برقی در تهران تا چه اندازه در کاهش آلودگی هوا موثر است؟

۱- کم

۲- تا حدودی

۳- زیاد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام راهکار برای کاهش تخلف مخدوش کردن پلاک خودرو و بیشتر است؟

گزینه ۱ ۳۴ درصد

گزینه ۲ ۳۱ درصد

گزینه ۳ ۳۹ درصد



در پاسخ به این پرسش ۲۴ درصد به گزینه یک یعنی در نظر گرفتن جریمه‌های سنگین‌تر برای متخلفین، ۳۷ درصد به گزینه دوم یعنی فرهنگ‌سازی بیشتر در این زمینه از طریق رسانه‌های گروهی و تبلیغات شهری و ۳۹ درصد به گزینه سوم یعنی در نظر گرفتن مشوق‌های موثر برای رانندگان قانون مدار رای داده بودند.

پیامک

SMS

تبعات توجه به مطالب غیر اصولی!

خودرو هیوندای الاترا مدل ۲۰۱۵ تیپ GLS دارم و در فضای مجازی خواندم که قدرت خودرو بهم ۱۴۸ اسب بخار است. از طرفی در یکی از پیج‌های فضای مجازی که اخیرا توانسته توجه مخاطبان علاقه‌مند به ارتقای قدرت و نگهداری از خودرو را به خود جلب کند، خواندم که مالکان خودروهای هیوندای الاترا می‌توانند با نصب هدرز و کیت آگزوز اسپرت دست‌ساز، قدرت موتور خودرویشان را تا ۲۰۰ اسب بخار تقا دهند. آیا نصب هدرز و کیت آگزوز اسپرت و نمونه دست‌ساز آن اصولی است؟

۰۹۲۲*۶۹۹۱

برای افزایش توان و گشتاور موتورهای احتراق داخلی بنزینی راه‌های بسیار زیادی وجود دارد؛ اما در نظر داشته باشید که به هر میزان توان و گشتاور موتور افزایش یابد، به همان میزان خرابی و استهلاک موتور هم افزایش خواهد یافت.

نمونه‌های وارد شده هیوندای الاترا نسل پنجم که از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ تولید شد، دارای پیشران ۱۸ لیتری تنفس طبیعی است. این پیشران موسوم به NU است و دارای حجم موتور ۱۷۹۷ سی سی با ۱۶ سوپاپ در سر سیلندر است. این موتور با توجه به نصب سیستم تایمینگ متغیر دائم سوپاپ‌ها CVT، پاشش سوخت چند نقطه‌ای انژکتور MPI و نسبت تراکم ۱۰،۳ به یک می‌تواند حداکثر قدرت ۱۴۸ اسب بخار را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۱۷۸ نیوتن متر را در ۴۷۰۰ آرپی‌ام به‌مغان آورد.

این پیشران بر اساس شرایط استاندارد نگهداری و سوختی ۱۴۸ اسب بخار قدرت تولید می‌کند؛ اما می‌توان این میزان قدرت را به‌عده‌های بالاتر نیز رساند. این نکته را در نظر داشته باشید که تنها با نصب کیت آگزوز و هدرز نمی‌توان قدرت این موتور را افزایش داد؛ بلکه پارامترهایی مانند نسبت تراکم، میزان پاشش سوخت، بهبود هوای ورودی به سیلندر و تسهیل خروج دود از سیلندر نیز در این زمینه بسیار تاثیر گذار است.

بر این اساس تنها با نصب یک کیت آگزوز و هدرز نمی‌توان چنین قدرتی را از یک موتور ۱۸۰۰ سی سی گرفت. همچنین این که از یک موتور ۱۸ لیتری بتوان ۲۰۰ اسب بخار قدرت گرفت، مساله‌ای است که می‌تواند خرابی‌های پیشران خودرو و شما را افزایش دهد. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که برای ارتقای توان ۲۰۰ اسب بخاری، نیاز است که پیشران خودرو و شما به‌صورت کامل دستخوش تغییراتی قرار گیرد. از جمله این تغییرات می‌توان به تعویض پیستون‌های استاندارد با نسخه مسابقه‌ای، تعویض سر سیلندر با نسخه قابل تنظیم اسپرت، تغییر مسیر ورودی هوا با کیت هوای اسپرت (فیلتر هوای اسپرت اصولی) و خروجی دود بهتر به کمک هدرز اشاره کرد. البته ECU خودرو و شما نیز باید تعویض شود تا توان و گشتاور خودرو به‌صورت کامل ارتقا یابد. همچنین در نظر داشته باشید که با ایجاد تغییرات اساسی در پیشران نمی‌توان قدرت و گشتاور بالایی را به‌سر چرخ‌ها رساند؛ این امر همچنین نیازمند ایجاد تغییراتی در گیربکس است. به بیان دیگر گیربکس و مجموعه دیفرانسیل خودرو و شما نیز باید به‌صورت کامل تغییر کند.

البته ناگفته نماند که با کیفیت‌نچندان مناسب سوخت در کشورمان، امکان رسیدن به توان و گشتاور بالا وجود ندارد. برای رسیدن به قدرت و گشتاور بالا، پیشران نیازمند سوخت بنزین با اکتان حداقل ۹۰ است که در حال حاضر چنین سوختی بنزینی وجود ندارد. البته شاید اکتان سوخت برای بالا بردن اکتان بنزین در بازار و به‌صورت افرمارکت وجود داشته باشد، اما باید گفت مکمل‌های سوختی یا اکتان‌هایی که در بازار وجود دارند، چندان کار بردی نیستند.



RS ادیشن؛ نسخه ویژه‌ای از TT برای اسپرت دوستان

تلاش آلودی برای حفظ جایگاه کوپه خاصش

حرکت بین خطوط، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش سه بعدی خودرو، تهویه مطبوع دوگانه اتوماتیک و سیستم نسل جدید ارتباط کاربری خودرو آلودی اشاره کرد. زیر چهره خشن TT RS ایکونیک ادیشن، یک پیشران ۵ سیلندر ۲.۵ لیتری مزین به تکنولوژی TFSI و توربوشارژهای دوگانه قرار گرفته است. این پیشران حداکثر می‌تواند ۴۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتن متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته اس‌ترونیک دوکلاچه اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. تنها ۲.۶ ثانیه زمان نیاز است که این کوپه پر فورمنسی از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

حداکثر سرعت رسمی آلودی TT RS ایکونیک ادیشن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. کمپانی آلودی این نسخه پر فورمنسی از کوپه خود را با قیمت ۱۰۹ هزار دلار، روانه بازار ایالات متحده کرده است.



زیر چهره خشن TT RS ایکونیک ادیشن، یک پیشران ۵ سیلندر ۲.۵ لیتری مزین به تکنولوژی TFSI و توربوشارژهای دوگانه قرار گرفته است

آلودی TT کوپه کامیکت محبوب این خودرو و سلسله آلمانی است که هر ساله در فهرست بهترین کوپه‌های اسپرت پر فورمنسی جهان قرار می‌گیرد. تا امروز سه نسل از این کوپه محبوب آلودی روی خط تولید این خودرو ساز قرار گرفته است. در آخرین تغییرات، این کمپانی مطرح صاحب‌نام در دانه اسپرت خود را اسپرت‌تر از گذشته به دست مشتریان می‌رساند. در حقیقت این خودرو همان نسخه پر فورمنسی و اسپرت‌تر از TT RS است که پسوند ایکونیک ادیشن را به خود گرفته است.

در واقع کمپانی آلودی برای جلب بیشتر مشتریان اسپرت دوست، کوپه اسپرت محبوب خود یعنی TT RS را با تغییراتی در بدنه و مشخصات فنی، به تولید رسانده است. TT RS ایکونیک ادیشن از نظر طراحی خارجی هیچ تفاوتی با نسخه TT RS ندارد، اما در جزئیات تغییرات گسترده‌ای روی آن اعمال شده است. با نگاهی به پروفیل این خودرو و شاهد رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج به رنگ مشکی پیاپویی هستیم. همچنین حجم برآمده روی گلگیرها، خطوط صاف و سطوح تخت با اورهنگ‌های نسبتا کوتاه، کاراکتر اسپرتی به این کوپه می‌بخشند. اسپلیترهای کوچک دروی سپر جلو، قاب آینه‌های مشکی پیاپویی و ورودی هوا زیر چراغ‌های عقب از جمله تغییرات ایجاد شده در این نما برای افزایش هیجان است. در نمای جلو نیز چراغ‌ها به OLED مزین شده و خطوط تیز روی کاپوت، جلو پنجره ۶ ضلعی به سبک آلودی، ورودی‌های هوا درون سپر و لب زیر سپر جلو، چهره‌ای تهاجمی به این کوپه می‌بخشند. در نمای عقب نیز شاهد چراغ‌های نسبتا کشیده با گرافیک OLED هستیم که با توجه به حجم پردازی صریح در این بخش، شاهد نمای زیبایی از این کوپه هستیم. نصب اسپویلر بزرگ فیبر کربنی روی در صندوق عقب، اضافه شدن ورودی‌های هوا زیر چراغ‌های عقب، لب سه تکه سپر عقب، آگزوهای دو لب بیضی شکل در طرفین سپر و دیفیوزر میانی آن، چاشنی اسپرت این کوپه پر فورمنسی آلودی را دوچندان می‌کنند. در زمان ورود به کابین آلودی TT RS ایکونیک ادیشن، شاهد همان طراحی نسخه TT RS هستیم؛ البته پوشش جیر و دوخت زرد ادیشن سبب شده است حس هیجان بیشتری در داخل کابین این خودرو ایجاد شود. در عین حال در مقابل راننده کلاستر ۱۲.۳ اینچی تمام دیجیتال افقی تعبیه شده که فضای داخلی را مدرن جلوه می‌دهد.

طراحی درجه‌های کروی شکل سه‌تایی در بخش میانی داشبورد و طرفین داشبورد با طراحی مینی‌مال داشبورد و نور پردازی در سه بخش از داشبورد، فضای داخلی را جذاب کرده است. طراحی صندلی‌های اسپرت، دسته‌دنده منحصر به فرد آلودی (مشابه دسته‌دنده دستی)، غریبک فرمان اسپرت دی-کات آلودی و پدال‌های شیفت بزرگ آلومینیومی در پشت آن، رانندگی با TT RS ایکونیک ادیشن را هیجان‌انگیز می‌کنند.

از مهم‌ترین آپشن‌های این کوپه پر فورمنسی آلودی می‌توان به سیستم پیشگیری از برخورد، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم

تلگرام

Telegram

لزوم ارتقای سطح آگاهی

در چهار دهه اخیر و در صنعت خودرو شاهد طی شدن مسیر پر فراز و نشیبی بودیم که البته اعمال تحریم‌های ظالمانه، تا حدی سرعت رو به جلوی این صنعت را کاهش داد. اما با تمام سختی‌ها و چالش‌هایی که سر راه پیشرفت خودروسازان داخلی وجود داشته، پتانسیل جوانان و کمک نخبگان توانست مسیر پیشرفت خودروسازان را به شکل نسبی هموار کند. در عین حال اواسط سال ۱۴۰۱ بود که گروه صنعتی ایران خودرو از عرضه محصول جدید خود با نام ری را که بر پایه پژو ۲۰۰۸ بود، خبر داد. طراحی این خودرو در نوع خود، نوآورانه به حساب می‌آمد؛ اما در فضای مجازی برخی نقدهای غیر کارشناسی به آن وارد شد. حال سوال این است که دلیل اصلی طرح چنین نقدهایی چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

به‌رغم وجود مشکلات بی‌شک تشویق و ایجاد و تقویت انگیزه در میان خودروسازان داخلی می‌تواند تا حد زیادی سبب پیشرفت آن‌ها شود. اما متأسفانه بی‌توجهی به این امر سبب شده است پیشرفت خودروسازان داخلی در عرصه‌های گوناگون آن چنان که باید به چشم نیاید.

محسنی

از مهم‌ترین دلایلی که همواره سبب وارد آمدن نقدهای غیر کارشناسی به دستاوردها و پیشرفت‌های خودروسازان می‌شود، عدم فرهنگ‌سازی صحیح در این زمینه است. بر این اساس طراحی ری را سنت‌شکن و مدرن محسوب می‌شود و بسیاری از نقدها و حواشی پیرامون آن معتبر و قابل توجه نیست.

بنایی



درس‌های

امداد خودروهای متفرقه!

خودرو سانگ یانگ تیولی دارم و چند روز قبل در زمان حرکت با سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت، خودروم ناگهان خاموش شد و دیگر روشن نشد. در این میان از یک خودرو امداد متفرقه کمک گرفتم و تکنسین آن گفت که قادر است خودرو را عیب‌یابی و در نهایت آن را روشن کند. اما پس از بررسی خودروم، وی تشخیص داد که ECU خودروم سوخته و باید به تعمیرگاه مراجعه کرده و این قطعه را تعویض کنم. به‌حرف‌های او توجهی نکردم و با امداد خودرو ایران خودرو تماس گرفتم. پس از حمل خودروم به تعمیرگاهی نزدیک محل سکونت، مکانیک تشخیص داد باتری خودروم معیوب شده و نیاز به تعویض دارد و هیچ نیازی به تعویض ECU نیست.

۰۹۳۹*۳۶۹۰



معرفی نمایشگر «Crystal Center» توسط کانتینتال



شرکت فناوری کانتینتال برای اولین بار نمایشگر Crystal Center خود را برای در نمایشگاه Consumer Electronics 2024 به نمایش گذاشته است. صفحه نمایش خودروهای ممتاز به طور کامل در یک محفظه کریستالی شیک تعبیه شده است. امکانات گاملاجدید اما مینیمالیستی در فضای داخلی خودرو با ظاهر بدون قاب و نیمه شفاف آن.

صفحه نمایش ۱۰ اینچی براساس آخرین فناوری microLED ساخته شده است که

سطوح بی سابقه‌ای از روشنایی و کنتراست را امکان پذیر می‌کند. پنل microLED تولیدکننده تصویر در یک بدنه کریستالی معلق است و این تصور را ایجاد می‌کند که محتوای نمایش داده شده شناور است. ترکیب منحصر به فرد نمایشگر خودرو و کریستال واقعی با همکاری Swarovski Mobility ساخته شده است. شرکت فناوری Continental به دلیل طراحی این محصول بر جسته، مفتخر به دریافت جایزه CES Innovation Award شد.

فیلیپ فون هر شهایت، رئیس «Automotive Board» کانتینتال:

«اکوسیستم خودروهای متصل» فرصت‌های جدیدی در اختیار تایرسازان قرار می‌دهد

پایداری و تحرک مبتنی بر نرم‌افزار زمینه‌های اصلی پیشرفت در آینده هستند. دیجیتالی شدن و اتصال، ایمنی بیشتر و تجربه کاربری هیجان‌انگیز را تضمین می‌کند. آنها کلید رانندگی خودران هستند و در عین حال تحرک پایدار را نیز پیش می‌برند. اتصال هوشمند می‌تواند ترافیک را کارآمدتر کرده و شکاف بین تردد شخصی و حمل‌ونقل عمومی را بیشتر کند. هدف باید این باشد که تجربه کاربری را تا حد امکان راحت کرده و این شرایط را برای همه ایجاد کنیم. فقط با همکاری نزدیک در صنعت و با مردم می‌توانیم به این مهم دست یابیم.

«IAA MOBILITY» یک پلت‌فرم جابه‌جایی جهانی پیشرو است. این نوآوری تمام طیف‌های تردد را به هم متصل می‌کند...

به عنوان یک شرکت فناوری و تامین‌کننده خودرو، IAA Mobility را به عنوان پلت‌فرمی برای حفظ و گسترش بیشتر شبکه مشتریان و شرکای خود می‌بینیم. برای ما بسیار هیجان‌انگیز است که فراتر از صنعت خودرو به آن نگاه کنیم، به عنوان مثال به سمت شرکت‌های نرم‌افزاری و فناوری می‌رویم.

جهان در حال تغییر است اما نوآوری و تلاش برای دستیابی به فناوری‌های برتر بیش از همیشه به چشم می‌خورد. تصور شما از جهان در ۲۰ سال آینده چیست؟

تحرک نیاز اساسی انسان است. از نظر پایداری و دیجیتالی شدن، در حال حاضر بزرگ‌ترین تحول تاریخ خود را تجربه می‌کند. با تمرکز مشترک بر اجرای تحول در صنعت و جامعه، می‌توانیم جهانی را بسازیم که در آن با خیال راحت، راحت، مستقل و بدون آلودگی سفر می‌کنیم. در اینجا جاست که تردد شخصی و حمل‌ونقل عمومی به طور یکپارچه یکدیگر را تکمیل می‌کنند. برای کاربران حمل‌ونقل، دیگر ترافیک یک جدول زمانی نیست، بلکه ترجیح فردی آنها عامل تعیین‌کننده در انتخاب بین وسیله‌نقلیه، راه‌آهن یا سایر گزینه‌های حرکتی است.

«فروش بخش IT در زنجیره ارزش شما چیست؟ اساس تمام زنجیره‌های ارزش ما با فعالیت کارشناسان فناوری اطلاعات تضمین می‌شود. آنها جریان داده‌ها را بهینه می‌کنند، امنیت سایبری را افزایش می‌دهند و زمانی که چالش‌های فناوری اطلاعات به‌طور ناگهانی به وجود می‌آیند، آماده هستند. چون متخصصان فناوری اطلاعات و امنیت سایبری تطابق کاملی و همکاری بی‌ظنری باهم دارند. کانتینتال فناوری‌ها و راه‌حل‌های ایمن، کارآمد، هوشمند و مقرون‌به‌صرفه را برای وسایل نقلیه، ماشین‌آلات، ترافیک و حمل‌ونقل ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۲۲، کانتینتال فروش ۳۹,۴ میلیارد یورویی داشت و در حال حاضر حدود ۲۰ هزار نفر در ۵۷ کشور و بازار مشغول به کار هستند.



طرح‌های مبتکرانه به راه‌حل‌های واقعی تبدیل شوند، به یک محیط مشارکتی و نه موانع نیاز داریم. اگر مسیر درستی را در اینجا تعیین کنیم، می‌توانیم به رقابت فنی در مقیاس جهانی ادامه داده و آینده را فعالانه شکل دهیم.

در کدام حوزه تحرک بیشترین پتانسیل را می‌بینید و کدام بخش بیشترین نیاز را برای جبران دارد؟

نوربالا

پایداری و تحرک مبتنی بر نرم‌افزار زمینه‌های اصلی پیشرفت در آینده هستند. دیجیتالی شدن و اتصال، ایمنی بیشتر و تجربه کاربری هیجان‌انگیز را تضمین می‌کند.

معیار مهم در صنعت، اقتصاد و جامعه است. از این فرصت استفاده می‌کنیم تا نشان دهیم که چگونه تحرک آینده را امروزه پیاده‌سازی می‌کنیم. همچنین در گفت‌وگو مستقیم با مشتریان، رسانه‌ها، شرکا و جامعه باز خود را در مورد راهکارهای پایدار و مبتنی بر نرم‌افزار جمع‌آوری کنیم. البته به طور خاص، تمرکز ما بر این است که چگونه حرکت را ایمن تر و مستقل تر و در عین حال تجربه‌ای هیجان‌انگیز برای کاربر فراهم کنیم. ما به همراه مشتریان و شرکای خود، می‌خواهیم چگونگی مدیریت، رفع پیچیدگی‌ها و راه‌حل‌های آینده تقویت کنیم.

با توجه به آنچه گفتید، کدام مبحث اساسی در آینده کمتر مورد توجه عموم قرار می‌گیرد؟

بلوک اصلی برای شکل دادن به آینده‌های موفقیت، عملکرد و نوآوری مشترک در سراسر زنجیره ارزش در صنایع خودروسازی است. دیجیتالی شدن و اتصال، فرصت‌ها و امکانات فراوانی را در اختیار ما قرار می‌دهد. با این حال، اما از نظر اجرایی، این تحول همراه با پیچیدگی زیاد و در نتیجه تلاش‌های بسیار برای دستیابی به توسعه در تمام زمینه‌ها خواهد بود. هیچ شرکتی نمی‌تواند به تنهایی با این چالش‌ها مقابله کند. مشارکت، راه‌حل‌های منبع‌باز، استانداردها و شیوه‌های کاربردی و توجه به مالکیت معنوی باید به موضوعات محوری تر، به ویژه در آلمان و سراسر اروپا تبدیل شوند. برای اینکه ایده‌ها و

IAA Mobility این فرصت را می‌دهد که این تغییر را برای مردم ملموس کرده و در عین حال شبکه خود را در صنعت و فراتر از آن نیز تقویت کنیم.

قصد دارید در IAA MOBILITY به چه چیزی برسید؟

IAA تحرک را در کانون توجه جهانی قرار می‌دهد. به عنوان یک پلت‌فرم برای ارتباط و نشان‌دهنده یک

نوربالا

برای اینکه ایده‌ها و طرح‌های مبتکرانه به راه‌حل‌های واقعی تبدیل شوند، به یک محیط مشارکتی و نه موانع نیاز داریم. اگر مسیر درستی را در اینجا تعیین کنیم، می‌توانیم به رقابت فنی در مقیاس جهانی ادامه داده و آینده را فعالانه شکل دهیم.



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

«CES 2024» یک فرصت عالی برای کانتینتال است تا نشان دهد چگونه ما در حال نوآوری در مسیر حرکت از جاده به ابرها و از دنیای مجازی به واقعی با فناوری‌های ایمن، هیجان‌انگیز و مستقل هستیم. در عصر جدید تحرک، نرم‌افزارها در وسایل نقلیه نقش اصلی را بر عهده دارند.

که در نمایشگاه CES 2024، در کنار بسیاری از فناوری‌های پیشرفته، ما به طور خاص راه خود را به سوی «اکوسیستم ابری» که در خود دو مفهومی و توسط نرم‌افزار تعریف شده است، برجسته می‌کنیم. در واقع این اقدام، اولین HPC چند دامنه‌ای یکپارچه در صنعت و نخستین کامیون عملیاتی همراه با Aurora برای تردد بدون راننده در ایالات متحده از سال خواهد بود. مفتخریم که امسال دو بار به عنوان برنده جایزه نوآوری CES شناخته شدیم. در CES، کانتینتال نشان داد چگونه آخرین فناوری‌های ما در هر سطحی باز تعریف جدیدی از خودرو ارائه می‌دهد؛ حرکت خلاقانه از جاده تا ابر.

آنچه خواندید؛ صحبت‌های فیلیپ فون هر شهایت، عضو هیات اجرایی و رئیس «Automotive Board» کمپانی کانتینتال (کونتی) است که در نمایشگاه «CES 2024» بیان کرده است. در ادامه گفت‌وگو با این مدیر خلاق را می‌خوانید.

خودروهای متصل «برای شما چه معنایی دارد؟»

اتصال یکی از بزرگ‌ترین دگرگونی‌ها در تحرک را تجربه کرده است. عملکردهای هوشمند مبتنی بر نرم‌افزار امکانات بی‌سابقه‌ای ارائه می‌دهند. وسایل نقلیه از هر نوع در حال برقراری ارتباط با یکدیگر و اشتراک با هم هستند. البته در مورد وسیله‌نقلیه تعریف شده توسط نرم‌افزار صحبت می‌کنیم که یک اکوسیستم کامل از جاده تا ابر در اطراف آن ایجاد می‌شود. این تجربه، حرکت هیجان‌انگیز را امکان پذیر، ایمنی بیشتر جاده را تضمین و همچنین چارچوبی را برای توسعه به سمت تحرک خودمختار فراهم می‌کند. در صنعت خودرو، ما نه تنها در سطح فناوری به این تغییر شکل می‌دهیم بلکه مدل‌های کسب‌وکار و روابط بین شرکت‌ها در کل زنجیره ارزش نیز دستخوش تغییرات اساسی شده‌اند. مشتریان و تامین‌کنندگان در حال تبدیل شدن به شرکای توسعه هستند. فعالان جدید بازار تحول را از طریق رویکردها، تخصص و راه‌حل‌های خود پیش می‌برند. کلید موفقیت در همکاری و مشارکت نهفته است. به هر حال، تنها یک صنعت نزدیک به شبکه نیز می‌تواند از پتانسیل کامل تحرک متصل و نرم‌افزاری تعریف شده استفاده کند.

متنوع‌ترین سبد محصولات
صنعت تایرسازی کشور



www.barez.org



گذشته). این بالاترین نتیجه سه ماهه تاکنون است. اما نرخ رشد نسبتاً پایین نشان می‌دهد این کار آسان نبوده است (برند فولکس واگن به سختی فروش BEV خود را در سه ماهه چهارم افزایش داد). BEV ها ۹.۵ درصد از حجم کل را به خود اختصاص دادند که بالاترین سطح جدید است؛ اگرچه تنها کمی بهتر از یک سال قبل (۹.۳ درصد) است. در سال ۲۰۲۲، این گروه بیش از ۷۷۱ هزار دستگاه خودرو و تمام‌الکتريکی را در سراسر جهان فروخت که ۳۵ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۲ بود و بهر کوردد جدید ۸.۲ درصدی دست یافت.

گروه فولکس واگن (شامل فولکس واگن، آئودی، پورشه، اشکودا، سیت، کوپرا و غیره) فروش جهانی خود را در سه ماهه چهارم سال ۲۰۲۲ ۲.۲۲ میلیون و ۵۲۴ هزار و ۱۰۰ دستگاه گزارش کرده است (افزایش ۱۴.۴ درصدی نسبت به سال گذشته). از نظر فروش خودروهای باتری-الکتريکی BEV، این شرکت نتایج خود را بهبود بخشید و بهر کوردد سه ماهه و سالی دست یافت؛ اگرچه بدون چالش نبود. در سه ماهه چهارم، فروش خودروهای تمام‌الکتريکی گروه فولکس واگن به حدود ۲۳۹ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید (افزایش ۱۶ درصدی نسبت به سال

رشد ۱۶ درصدی فروش خودروهای برقی فولکس واگن در سه ماهه پایانی سال ۲۰۲۲



واردات خودروهای هیبرید در شرایط کنونی چه مزایایی دارد؟

HEV ها؛ از کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا تا کمک به تنظیم بازار

یکی از مزایایی که سبب افزایش تقاضا برای خودروهای هیبرید شده، برد طولانی تر و تقریباً برابر این خودروها نسبت به خودروهای تمام برقی و همین طور بنزینی است

بحث توسعه خودروهای برقی و زیرساخت‌های آن به ویژه ایستگاه‌های شارژ در واقع با آغاز سکنداری عباس علی آبادی (مدیرعامل سابق گروه مینا) در وزارت



محمدعلی دیانتهی زاده
m.dianati@autoworld.ir

صمت جدی تر شد. این در حالی است که پیش از این، در بخش خودروهای سواری الکتريکیکال جز واردات محدود برخی خودروهای ژاپنی و کره‌ای دوگانه هیبرید-بنزینی (موتور برقی خودشارژ با کمک موتور احتراقی)، سبب‌های وجود نداشت. این خودروها محدود به سه مدل تویوتا هیبرید (کمری، پریوس، C-HR) و هیوندای سوناتا هیبرید و تعداد بسیار اندک از یک نمونه خودرو پلاگین-هیبرید (برقی-بنزینی) با قابلیت شارژ گبری از منبع خارجی) یعنی میتسوبیشی اوئلندر PHEV بود. وزیر صمت علاوه بر پیگیری تولید خودروهای برقی داخلی، اولویت واردات رانیز خودروهای الکتريکیکال دانسته است. بر این اساس، در کوتاه مدت و تا دو سال آینده، اولویت اصلی کشور در بخش واردات خودرو به صورت CBU (محمول نهایی) و CKD (قطعات منفصله)، تامین خودروهای برقی خواهد بود. در همین راستا، برخی شرکت‌های خودرویی در پی واردات خودروهایی هستند که قابلیت اتصال به منبع شارژ خارجی را داشته باشد. اما از سوی دیگر، به دلیل فقدان زیرساخت شارژ، جز یکی، دو خودرو تمام برقی، بقیه خودروهای وارداتی الکتريکیکال، پلاگین-هیبرید یا هیبرید هستند.

مزایای خاص خودروهای هیبرید برای بازار ایران

همان طور که اشاره شد، خودروهای هیبرید با برد طولانی تر و تقریباً برابر این خودروها نسبت به خودروهای تمام برقی و همین طور بنزینی است. همچنین، این خودروها نسبت به خودروهای تمام برقی، مصرف سوخت کمتری دارند و در شرایط ترافیک سنگین، به دلیل موتور بنزینی، مصرف سوخت کمتری دارند. این ویژگی‌ها برای بازار ایران بسیار جذاب است. علاوه بر این، باید در نظر داشت واردات خودروهای تمام‌الکتريکیکال به بازار ایران (که استقبال از آن‌ها محدود به عده‌ای علاقه‌مند به تجربه کردن فناوری‌های نو خواهد بود)، نه تنها کمکی به تنظیم بازار خودرو نمی‌کند، بلکه با توجه به نبود زیرساخت‌های شارژ ممکن است به جای فرهنگ‌سازی برای خودروهای برقی، به فضا سازی منفی علیه آن‌ها بینجامد. از این رو منطقی تر است که پس از ممنوعیت ۶ ساله واردات خودرو، اگر هم قرار به اولویت بخشی به واردات خودروهای الکتريکیکال است، این خودروها از نوع هیبرید (HEV) یا پلاگین-هیبرید (PHEV) باشند تا هم گامی در مسیر فرهنگ‌سازی برای توسعه خودروهای برقی برداشته شود، هم اقبال به آن‌ها بیشتر باشد تا بتوانند به نوعی پاسخگوی نیاز بازار به خودروهای خارجی باشند.



لاماری ایما HEV کراس اوور سبز آرین پارس موتور



لاماری ایما HEV جدیدترین محصول شرکت آرین پارس موتور است که امسال معرفی شد و به زودی در کارخانه آرین پارس موتور در شهر خمین تولید خواهد شد. این

کراس اوور، جدیدترین تیپ از مدل ایماست که قوای محرکه هیبرید دارد و ظاهر آن نیز با دو تیپ دیگر یعنی ایما معمولی و ایما X متفاوت است. زیر کاپوت لاماری ایما HEV یک پیشراننده ۱.۵ لیتر توربوشارژ (TGDI) قرار دارد که در سیستم هیبرید به همراه یک پیشراننده برقی قوای محرکه را تشکیل داده‌اند. خروجی ترکیبی سیستم هیبرید در این خودرو ۱۷۴ اسب بخار و ۲۰۰ نیوتون متر است. قدرت هم از طریق جعبه دنده DHT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود که جدیدترین تکنولوژی انتقال قدرت در خودروهای هیبرید است. در این خودرو و با به کارگیری سیستم هیبرید، مصرف سوخت کاهش قابل توجهی پیدا می‌کند؛ تا جایی که این کراس اوور در شرایط آزمایشی استاندارد به صورت میانگین ۴.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کند که البته این رقم در شرایط واقعی بسته به نوع رانندگی، شرایط جاده و کیفیت سوخت بنزینی می‌تواند متفاوت باشد.

در قسمت جلو ایما HEV، یک توار کروی به صورت عمودی به گوشه چراغ‌ها افزوده شده و طراحی سپر هم تغییر داشته و با طرح جدید اسپرت تر شده است. در قسمت عقب نیز در گوشه‌های چراغ‌ها یک خروجی تزئینی هوا اضافه شده که به اسپرت تر نشان دادن این کراس اوور کمک کرده است. همچنین در قسمت دپویور به صورت هماهنگ با سپر جلو، قطعه‌ای هم رنگ بدنه استفاده شده است تا ایما HEV از دو نسخه دیگر لاماری کاملاً متمایز باشد. طراحی صندلی‌ها، رودری‌ها، دسته دنده، قطعاتی از داشبور و همچنین گرافیک کلاستر نیز در این خودرو تغییر داشته و تمام این‌ها سبب شده است کابین ایما HEV از باقی نسخه‌ها بسیار اسپرت تر و متفاوت تر به نظر برسد. گفتنی است صندلی‌های ایما HEV به سبک خودروهای مسابقه‌ای طراحی شده‌اند و حالت باکت دارند.

در کراس اوور ایما HEV همان امکاناتی را می‌بینیم که در نسخه فول ایما ایکس دیده می‌شد. این خودرو به امکانات رفاهی نظیر سردکن صندلی راننده، گرم‌کن صندلی‌های جلو، ترمز پارک برقی، فرمان کمکی برقی، اتوهلد، سیستم کنترل حرکت در سراسر شیب، در صندوق عقب برقی با سنسور بار، سقف پانوراما، صندلی‌های برقی جلو، دوربین ۳۶۰ درجه، تنظیم حالت رانندگی، کروزر کنترل، دوربین ثبت وقایع، تهویه اتوماتیک، سامانه پاکسازی هوای کابین، نورپردازی روی داشبور، استارت دکمه‌ای، سنسور نور، سنسور باران و... مجهز است. کراس اوور سبز آرین پارس موتور از نظر ایمنی هم امکانات کاملی دارد؛ ایما HEV مجهز به ۶ کیسه هوای ۱۰ نقطه‌ای، کنترل پایداری، سیستم کنترل حرکت در سر بالایی، رادار خط‌خوان، رادار نقطه کور و احتیاط برخورد از جلو است و همین امکانات سبب شده است شاسی بلند هیبرید آرین پارس موتور ۵ ستاره ایمنی چنانکپ را کسب کند.

رشد تقاضا برای خودروهای هیبرید در چین

چین بزرگترین بازار خودرو در جهان، شاهد افزایش تقاضا برای خودروهای هیبرید بوده است. این روند در حالی است که رشد فروش خودروهای برقی در این کشور نیز مانند برخی از ایالت‌های آمریکا کمتر از حد انتظار بوده است. این روند تقاضا به دلایل مختلفی است و به سبب افزایش تقاضا برای خودروهای هیبرید است. دولت چین پیشتر هستند. شرکت‌های مانندی‌وای دی، جیلی و گریت‌وال موتورز و دانگ‌فنگ خودروهای هیبرید با کیفیت و قیمت مناسب را تولید می‌کنند که با استقبال مصرف‌کنندگان چینی مواجه شده است. تقاضا برای خودروهای هیبرید، خودروسازان خارجی حاضر در بازار چین را که عمدتاً بر تولید خودروهای برقی تمرکز دارند، بر آن داشته است که سید محصولات خود را با خودروهای هیبرید تکمیل کنند تا سهم خود را از بازار چین محفوظ بدارند. برخی خودروسازان خارجی مانند تویوتا و هوندا که در زمینه خودروهای هیبرید پیشرو بوده‌اند، از این مزیت برای افزایش سهم خود در بازار چین استفاده کرده‌اند. یکی از مزایایی که سبب افزایش تقاضا برای خودروهای هیبرید در چین شده، برد طولانی تر و تقریباً برابر این خودروها نسبت به خودروهای تمام برقی و بنزینی است. از سوی دیگر، دولت چین مزایای مالیاتی و دولتی مختلفی را برای خودروهای هیبرید ارائه می‌دهد. به عنوان مثال، مالکان خودروهای هیبرید در چین از پرداخت عوارض سالانه معاف هستند.

ساختار فنی خودروهای HEV

خودروهای هیبرید با ساختارهای فنی متنوعی تولید می‌شوند؛ اما وجه اساسی همه آن‌ها وجود دو منبع تامین انرژی در خودرو است که به صورت مکمل یکدیگر انرژی حرکتی خودرو را تامین می‌کنند. در اغلب خودروهای هیبرید جدید، حالت پیش فرض خودرو به ویژه در رانندگی شهری استفاده از نیروی الکتريکیکال است که از یک باتری با توان و ولتاژ بالا به واسطه یک یا چند موتور الکتريکیکال به چرخ‌ها منتقل می‌شود و موتور بنزینی خودرو برای شارژ مجدد باتری به صورت اتوماتیک در زمان مورد نیاز فعال می‌شود. اما در صورت ضرورت امکان انتقال مستقیم نیروی موتور بنزینی به چرخ‌ها نیز وجود دارد. به عبارت دیگر این خودروها می‌توانند در حالت‌های تمام‌الکتريکیکال، سبکی (متوالی) یا موازی کار کنند. در مجموع، خودروهای هیبرید نسبت به خودروهای احتراق داخلی، مصرف سوخت بسیار کمتری دارند. بر اساس تحقیقات انجام شده، در این خودروها میزان مصرف سوخت فسیلی، حدود ۲۰ تا ۵۰ درصد کمتر از خودروهای بنزینی معمولی است. گرچه این خودروها هزینه خرید بالاتری نسبت به خودروهای درون سوز دارند، اما این هزینه از محل صرفه جویی در مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های جانی و مالی ناشی از آلودگی هوا جبران می‌شود.

مزایای کلی خودروهای هیبرید

خودروهای هیبرید با ترکیب مزایای خودروهای الکتريکیکال و خودروهای درون سوز، هم مصرف سوخت‌های فسیلی و آلودگی هوا را کاهش می‌دهند، هم دغدغه عدم دسترسی به منبع شارژ الکتريکیکال را برای کشورهای که هنوز زیرساخت‌های شارژ آن‌ها فراهم نیست، رفع می‌کنند. چرا که علاوه بر پیشراننده برقی، از موتور احتراق داخلی بهره‌مند هستند. استفاده از خودروهای هیبرید که در مقایسه با خودروهای درون سوز، از سوخت فسیلی کمتری استفاده می‌کنند، سبب کاهش گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌های هوا می‌شود. این خودروها همچنین برای دولت‌ها و شرکت‌ها فرصت لازم را ایجاد می‌کنند تا به دور از شتاب‌زدگی و بانجام کار کارشناسی، شبکه شارژ خودروهای الکتريکیکال را طراحی و موقعیت‌یابی کرده یا تعیین و تامین منابع برقی آن، جایگاه‌های شارژ گبری را تعیین و ایجاد کنند. همچنین به موازات ایجاد و توسعه این شبکه، می‌توان تدابیری نیز برای استفاده از منابع تجدیدپذیر برای تامین برقی آن اندیشید تا هرچه بیشتر از افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای جلوگیری شود. از دیگر مزایای خودروهای هیبرید، کاهش آلودگی‌های صوتی به واسطه کاهش نویز و صدای این نوع خودروهاست. حتی کم‌سر و صداترین خودروهای درون سوز به دلیل داشتن موتور احتراق داخلی، صدای بسیار زیادی تولید می‌کنند که به ویژه در فضای شهری موجب ایجاد مزاحمت است. اما به همان اندازه که سهم خودروهای هیبرید از خودروهای موجود در سطح شهرها بیشتر می‌شود، آلودگی‌های صوتی نیز کاهش می‌یابد. زیرا این خودروها هنگام حرکت با پیشراننده الکتريکیکال خود، صدای بسیار کمی ایجاد می‌کنند که می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی در محیط شهری کمک کند.





نوسازی ۱۰۰۰ تاکسی تا پایان سال



باشگاه خبرنگاران: سرپرست سسازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران در آیین رونمایی از تاکسی‌های برقی شهر تهران با حضور شهردار تهران، وزیر صمت، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران و رئیس کمیته بودجه شورای شهر، گفت: مهم‌ترین دغدغه شهر تهران آلودگی هوا و کمبود زیرساخت‌ها در حوزه حمل‌ونقل عمومی انبوه بر است که این، تاکسی‌ها را در جایگاه ویژه قرار می‌دهد. شادی مالکی افزود: تاکسی سهم ۱۸ درصدی در جابه‌جایی مسافر در تهران دارد. وی با بیان اینکه باتوجه به ترافیک، مصرف سوخت، ساماندهی تاکسی‌ها که عمدتاً هم فرسوده هستند؛ شهرداری را بر این

داشت تا به برقی‌سازی بپردازد و با تدابیر شهردار تهران گام‌های روبه‌جلویی در این حوزه برداشته شود، بیان کرد: در دو سال گذشته در بحث نوسازی اقدامات خوبی صورت گرفته و پرداخت تسهیلات ۸ درصدی با بازپرداخت ۶۰ ماهه از جمله این طرح‌ها بوده است. بیش از ۴ هزار دستگاه تاکسی از سال گذشته تاکنون در چرخه نوسازی قرار گرفته و تا پایان سال ۱۰۰۰ دستگاه دیگر نوسازی خواهد شد. مالکی ادامه داد: جلوگیری از مصرف سوخت و کاهش موارد مصرفی مانند روغن موتور از دغدغه‌های جدی در حوزه محیط‌زیست است و با ورود تاکسی‌های برقی این مسائل برطرف خواهد شد.

پیشنهادی که هرگز اجرایی نشد؛ فروش کارت سبز تردد برای رفت و آمد در جاده چالوس

ترافیک، معضل بی‌پایان جاده چالوس!

گزارش‌ها امسال دستکم پنج‌مسافر بر اثر سقوط سنگ در ارتفاعات کندوان به روی خودروها در این جاده پرت‌ده، جان باختند. رئیس اداره راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های با اشاره به طرح ایمن‌سازی جاده کندوان گفته بود: حدود ۴۰۰ میلیارد ریال برای اجرای این طرح که بیشتر شامل لقی‌گیری و فنس کشی نقاط حادثه‌خیز است، برای این محور پیش‌بینی و اختصاص داده شده و این اعتبار در ادامه روند فعالیت پیمانکاران تا پایان سال طبق پیش‌بینی‌ها و ارزیابی‌ها قابل افزایش است.

طرحی که هرگز اجرایی نشد

جالب است بدانید سال‌ها قبل، معاون وقت استاندار البرز و فرماندار وقت شهرستان کرج، پیشنهاد صدور کارت تردد جاده‌سبز، برای خودروهای عبوری جاده چالوس در روزهای تعطیل را مطرح کرده بود! قرار بود در این طرح پیشنهادی، در روزهای پایان هفته تعداد محدودی کارت تردد جاده‌سبز به شهروندان متقاضی ورود به این جاده فروخته شود و هر خودرو، قبل از ورود به جاده چالوس، با پرداخت مبلغی، اقدام به تهیه کارت تردد کند. در این صورت تنها تعداد مشخصی کارت تردد فروخته می‌شد که متناسب با ظرفیت جاده و قرار بود کسانی که بدون کارت وارد محدوده طرح شوند توسط پلیس و دوربین‌های ترافیکی، جریمه شوند. فرماندار وقت کرج در این باره گفته بود اگر بنا باشد طرح کارت سبز تردد در این محور اجرایی شود، درآمدهای حاصله برای ساماندهی وضعیت این جاده هزینه می‌شود و هیچ انتفاع شخصی در این پیشنهاد پنهان نشده است. البته صدور کارت سبز تردد برای جاده چالوس فقط یک طرح و پیشنهاد است و باید در مرحله اول در استان مطرح شود و در صورت تأیید به دولت ارائه شود. ارائه این طرح به دولت نیز ضامن اجرایی شدن آن نیست؛ چراکه ممکن است مخالفان زیادی داشته باشند و اجرای آن رد شود. البته پیش‌بینی این مقام مسئول درست بود و این طرح هرگز اجرایی نشد، اما به هر حال باز دیدگی به تعطیلات نوروزی به نظر می‌رسد مسئولان از هم‌اکنون باید به فکر راهکارهایی برای کنترل ترافیک نوروزی این جاده منحصر به فرد در کشور باشند.



خبر داد و گفت: روند اجرایی طرح از بهمن ماه با جدیت بیشتری پیگیری و انجام خواهد شد. کندوان یکی از محورهای پر تردد و حیاتی کشور بوده که به گزارش منابع رسمی، روزانه حدود ۳۰ هزار خودرو در این محور تردد می‌کنند و این آمار در ایام تعطیلات نوروزی تا ۵۰ هزار دستگاه خودرو افزایش پیدامی کند. طبق آمار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در حدود ۱۵۰ نقطه از جاده‌های کشور ریزش و سقوط سنگ گزارش شده است که به گفته کاربران جاده‌های مسیر ارتباطی کندوان یکی از پر حادثه‌ترین نقاط بوده که تاکنون با وجود تحمیل خسارت‌های جانی و مالی برای خودروهای عبوری در بر طرف کردن این مشکل، تدابیر ویژه‌ای اندیشیده نشده است. محور حیاتی چالوس - کرج حدود ۱۶۰ کیلومتر طول دارد که حدود نیمی از این مسیر مربوط به حوزه جغرافیایی استان مازندران واقع در شهرستان چالوس است که به جاده کندوان مشهور است. برابر

گذشته ورودی‌ها به این حد زیاد نبود، اما همه می‌دانیم که این روزها ورودی‌ها چندبرابر شده است. وی افزود: قبلاً تقاضا برای سفر، به ایام تعطیلات محدود بود و شامل پایان هفته نبود، اما الان شاهد هستیم ترافیک مایی سابقه و سنگین شده و تقاضای کرونای سفر افزایش یافته است. فرمانده پلیس راه کندوان بیان کرد: شرایط ترافیک به گونه‌ای است که پلیس به جز اجرای محدودیت چاره‌ای ندارد، مگر اینکه در بحث زیرساختی جاده اهتمام شود. احمدی گفت: البته این خواسته به حق مردم منطقه است که باید مسئولان در این راستا اقداماتی انجام دهند.

جان باختن پنج مسافر بر اثر سقوط سنگ در ارتفاعات کندوان
ایم‌نی جاده چالوس نیز یکی از معضلات این جاده پرت‌رفت و آمد کشور است. چندی پیش فرماندار چالوس از اجرای کامل طرح ایمن‌سازی جاده کندوان تا پایان سال

علی زرادنوز
a.zarandouz@autoworld.ir

سال‌هاست معضل ترافیک جاده چالوس در ایام اوج سفرها گریبان‌گیر شهر و روستاهای بخش مرزن آباد شده و نارضایتی ساکنان این مناطق را به همراه دارد. در ادامه به بررسی این موضوع و البته ترافیک‌های سریالی و مساله‌ایم‌نی در جاده چالوس می‌پردازیم.

مشکلات مردم محلی در ترافیک‌های جاده چالوس

رفت و آمد در جاده چالوس از قدیم‌الایام همواره وجود داشت، اما چند سالی است که به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم، به محض هجوم تعداد زیادی خودرو، مشکلاتی برای برخی شهرهای شمالی ایجاد می‌شود. پس از باز شدن قطعه اول و دوم آزادراه تهران-شمال و به دلیل تسهیل و نزدیکی در رفت و آمد و باتوجه به اینکه چندین روستا در جاده چالوس وجود دارد؛ این اهالی با محدودیت یک‌طرفه شدن برای رفت و آمد خود مواجه هستند. همچنین این افراد در زمان نیاز به خدمات آتش‌نشانی و اورژانس نیز دچار مشکلاتی می‌شوند. معضل حل نشده ترافیک در جاده چالوس، مساله‌ای است که مردم روستاها و بخش مرزن آباد در کوتاه‌ترین تعطیلات هم‌پایان درگیرند. یکی از ساکنان مرزن آباد در این باره گفت: هیچ‌توجهی به عریض شدن جاده در محدوده مرزن آباد نشده است و با کوچک‌ترین تعطیلات، برای رسیدن به منزل باید تا چند ساعت در ترافیک بمانیم. چرا مسئولان در ایام تعطیلات به این شهر سفر نمی‌کنند تا عمق فاجعه را از نزدیک مشاهده کنند؟ وی در ادامه افزود: چندسال قبل یک بیمار قلبی به دلیل ترافیک و دیر رسیدن فوت کرد و همچنین خانمی به دلیل ترافیک، در آمبولانس زایمان کرد. اگر بیماری در این ایام داشته باشیم با این شرایط ترافیکی نمی‌توانیم روی راه مراکز درمانی برسیم. محمد احمدی، فرمانده پلیس راه کندوان در این باره بیان کرد: شاید ۱۰ سال

فرقانی

FORGHANI 447
(نماینده‌گی مدیران خودرو کد ۴۴۷ فرقانی)

<p>شعبه خدمات پس از فروش : تهران، اتوبان چراغی، لاین کندرو، نرسیده به پردیس کیان، پلاک ۱۴۸ تلفن: ۰۲۱-۵۵۸۴۹۰۶۰</p>	<p>شعبه مجتمع صبا مال : تهران، پایین تر از میدان حر، مجتمع تجاری و تفریحی صبا مال، طبقه همکف تلفن: ۰۲۱-۶۵۸۲۹۴۴۰</p>	<p>شعبه خانی آباد نو : تهران، خانی آباد نو، خیابان لطیفی پلاک ۲۷ تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۳۳۲۰۰۰</p>
<p>۰۹۳۶۸۷۰۰۰۹۲-۶ ۰۹۹۳۹۶۰۶۰۸۲-۴</p>	<p>WWW.AUTOFORGHANI.COM</p>	<p>@AUTOFORGHANI</p>



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۷ دی ۱۴۰۲، سال نهم، شماره ۲۰۲۱

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

تهران ۲۷ ۱۱ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبورد
Billboard



«ارزش اصالت»

«مرکز خدمات اشکودا در ایتالیا در کمپین خود با عنوان «به دنبال اصالت باش» بر حفظ کیفیت یک برند با ارائه خدمات مناسب تاکید دارد. از آنس تبلیغاتی «mcgarrybowen» این پوستر را برای اشکودا طراحی کرده است.

چگونه رفتارهای ترافیکی و رانندگی ارتقا یابند؟

حرف آخر
Fast Word

غزل حسینی
روزنامه‌نگار



«در یکی از سفرهایی که به خارج از کشور داشتم، در حال رانندگی بودم و به اشتباه در قسمتی از خیابان وارد لاین اتوبوس شدم. راننده اتوبوسی که از مقابل می‌آمد، کنارم ایستاد و شیشه خودرو خود را پایین کشید و با آرامش من را متوجه اشتباهم کرد؛ بدون این که عصبی شود یا ناسزا بگوید. معمولاً در کشورهای پیشرفته حتی آن کشورهایی که تعداد مهاجر در آن‌ها زیاد است، هر کس علاوه بر آن که به رفتار خود دقت می‌کند، خود را موظف به تذکر و اصلاح رفتار ناشایست و اشتباه دیگران نیز می‌داند. این نظم و هماهنگی البته نیاز به جامعه‌شناسی عمیق دارد و ما نیز در کشور خودمان نیاز داریم که برنامه‌های فرهنگی ترافیکی جدید طراحی و اجرا کنیم و به این باور داشته باشیم که کارکردهای آموزشی در اصلاح رفتارهای ترافیکی و همچنین فرهنگ‌سازی در رانندگی نقش مهمی دارند. ما نیاز به اصلاحات رفتاری در ترافیک و نحوه رانندگی داریم. بر این اساس بیش از ۱۰۰ سال است خودرواز فرنگ به ایران آمده اما متأسفانه فرهنگ استفاده از این وسیله آن چنان که در آن سوی مرزها شاهد آن هستیم، ارتقا پیدا نکرده است تا بتوانیم به یمن آن، زندگی شهری آرام‌تری داشته باشیم. اگرچه بخشی از این فرهنگ‌سازی و مسئولیت اجتماعی بر عهده دولت است، اما بی‌تردید بخشی نیز بر عهده شرکت‌هاست. در واقع برخی شرکت‌های نوآور و خلاق مانند اسنپ و تپسی می‌توانند در بخش مارکتینگ خود مسئولیت اجتماعی تعریف کنند و برای بالا بردن سطح فرهنگ رانندگی و اصلاح رفتارهای ترافیکی به شکل عمومی، به سهم خود گام مثبت و تاثیرگذاری بردارند.

ایمنی



شیشه‌های خودرو، راننده ممکن است موانع پیش رویش را به‌درستی نبیند و همین مساله به‌خودی خود می‌تواند به‌شدت حادثه‌آفرین باشد. بنابراین بررسی دوره‌ای سیستم برف‌پاکن، تیغه‌ها و سیستم آب‌پاش با هدف تمیز کردن به‌موقع شیشه‌ها نقش حیاتی در حفظ ایمنی خودرو دارد.

«برخی تصادف‌ها به‌ویژه هنگام شب به‌دلیل دید نامناسب یا شیشه کثیف خودرو روی می‌دهد. زیرا زمانی که هوا تاریک است، ذره‌های خاک که روی شیشه جلو یا حتی عقب خودرو نشسته است مانند بازتاب‌دهنده نور عمل می‌کند و هنگام برخورد نور به شیشه، سبب محدود شدن دید راننده می‌شود. بنابراین در هوای تاریک با وسعت آلودگی روی

«سیستم برف پاکن»



AIDLUBE®
ALWAYS IN MOTION

مجتمع تولیدی صنعتی فراوانساز گستر آسیا
حامی تحول، پیشرفت و پیشگام در صنعت
روانسازهای خودرویی و صنعتی
تکنولوژی روز آلمان



دارای تاییدیه سیستم کنترل کیفیت روغن مونور اروپا

تلفن: ۰۲۱-۴۱۲۹۲۰۰۰

BEHTAM

QUANTIC

QUANTIC SL 10W40

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