



## جناب آقای مهندس ذوالفقاری

با کمال مسرت انتصاب شایسته جنابعالی به عنوان مدیر کل فروش گروه صنعتی بارز را تبریک عرض می‌کنم. توفیق روز افزون جنابعالی را در پیشبرد اهداف مجموعه بزرگ بارز از خداوند منان خواستارم.

بهر روز قاری حقیقت - تبریز

«هزینه بالای تولید محصولات جدید» و «تورم» موجب شد:

## افزایش ۴۰ درصدی نیاز خودروسازان به نقدینگی در سال جاری

حتی به فرض تیراژ برابر با سال گذشته، به دلیل قیمت تمام شده بالاتر محصولات جدید و افزایش هزینه‌های تولید و قیمت مواد اولیه، صنعت خودرو حداقل به ۴۰ درصد نقدینگی...  
۳۲ صفحات ۴

پرچمدار ایران خودرو در سیستم تعلیق نیز پرچمدار است

### برتری فنربندی «تارا» نسبت به محصولات پیشین داخلی

سیستم تعلیق تارا از نوع تیر پیچشی بالول فنر است که سبک‌تر، ساده‌تر و انعطاف‌پذیرتر است...  
۱۴ صفحه ۴

همزمان با انتخاب «پیشراشه ME16» به عنوان برترین پروژه صنعتی سال اعلام شد

### عرضه «شاهین پلاس» به بازار در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۳

۴ صفحه ۴

دبیر انجمن خودروسازان اعلام کرد:

### تکذیب خبر موافقت دولت با افزایش قیمت کارخانه‌های خودرو

با توجه به تاکید بر تنظیم بازار به کمک واردات خودرو خارجی توسط وزارت صمت، انتظار می‌رود در دور...  
۷ صفحه ۴



به دلیل پاس نکردن استانداردها

### تولید چند خودرو تجاری داخلی متوقف می‌شود

تویو تادر صدر بازار وارداتی‌ها  
معرفی نسل جدید تابرهای چهار فصل «دانلوپ»  
افزایش ۹ درصدی مصرف بنزین در تهران طی نوروز  
کاهش مصرف ۲۲ میلیون لیتری بنزین با توسعه «CNG»



رئیس شورای سیاستگذاری  
دلایل توسعه آنها و علل ناکامی ما  
اگر با دقت و بصیرت دلایل توسعه شرکت‌های بزرگ خودروسازی جهان و نیز ناکامی صنعت خودرو ایران را بررسی کنیم، درمی‌یابیم دلایل توسعه روز افزون...  
۲ صفحه ۴

### تیرهای امروز

در پی خبر احتمال افزایش قیمت خودرو نمادهای بزرگ خودروسازی مورد اقبال قرار گرفتند  
۵ صفحه ۴

«CBR250RR» جدیدترین و زیباترین اسپرت‌بایک ایران با هوندا، خاص‌تر دیده شوید!  
۸ صفحه ۴

X22 پرو چگونه توانست به یک میلیون فروش برسد؟  
انتخاب اول برای جوانان  
۱۲ صفحه ۴

فلسفه‌های پوشمن برای بهبود عملکرد فنی و ظاهری تفکرات برابوس در تیونینگ تغییر کرده است  
۶ صفحه ۴



### شرکت تولیدی آذین تهنه

تولید کننده سیستم ترمز خودروهای سبک و سنگین







Best Quality Auto Parts  
BRAKE PADS

# AIDLUBE®

ALWAYS IN MOTION

## تکنولوژی روز آلمان





### دارای تاییدیه سیستم کنترل کیفیت روغن موتور اروپا

مجتمع تولیدی صنعتی فراوانساز گستر آسیا  
تلفن: ۰۲۱-۴۱۲۹۲۰۰۰





وزن کمتر به معنی بهبود مصرف انرژی است و ابعاد کوچک تر نیز فضای داخل کابین را افزایش می دهد. شرکت مور بحث می گوید خودروی ET9 از اولین موتور برقی ۹۲۵ ولت W-Pin دنیا با حداکثر قدرت ۴۵۶ اسب بخار استفاده می کند. این موتور تنها ۷۹ کیلوگرم وزن دارد و تراکم قدر آن به ۴.۳ کیلووات به ازای هر کیلوگرم می رسد. این خودرو در تراکم جلواز موتور برقی با قدرت ۲۴۱ اسب بخار استفاده می کند. تراکم انرژی این موتور هم ۲.۶ کیلووات بر کیلوگرم است. نینو تصریح می کند موتورهای ET9 بالاترین تراکم قدرت را بین تمامی رقبا دارند.

سیستم برقی EDS که به تازگی خط تولید را ترک کرده است، تاندر نام دارد و نکته جالب اینکه معرفی آن با تولید یک میلیونوم سیستم برقی نینو هم زمان شده است. خودرو جدید نینو ET9 اولین محصول شرکت با این سیستم خواهد بود. نینو به برخی جزئیات سیستم برقی ۹۰۰ ولتی تاندر اشاره کرده است. موتورهای برقی نصب شده در اکسل های جلو و عقب محصولات این شرکت داخل سیستم EDS ادغام شده تا باعث کاهش ۳۰ درصدی وزن مجموعه شود. همچنین ابعاد طولی این موتورها تا ۲۸۰ میلی متر کاهش یافته است.



## سیستم برقی ۹۰۰ ولتی برای «نینو»

## «هزینه بالای تولید محصولات جدید» و «تورم» موجب شد:

# افزایش ۴۰ درصدی نیاز خودروسازان به نقدینگی در سال جاری

حتی به فرض تیراژ برابر با سال گذشته، به دلیل قیمت تمام شده بالاتر محصولات جدید و افزایش هزینه های تولید و قیمت مواد اولیه، صنعت خودرو حداقل به ۴۰ درصد نقدینگی بیشتری نیاز دارد



هم آغاز سال کاری است. شاید مسئولان صنعتی به خود آیند و گام های اساسی در رفع مشکلات یا تعالی این صنعت محصور در انواع تنگناها بردارند.

برای دلایل توسعه آنها و نیز پرهیز از اطاله کلام به طور اختصار فقط به سرفصل های آن اشاره می شود:

- ۱ بر خورداری از استراتژی یا همان برنامه بلندمدت که برنامه های کوتاه مدت هم در چارچوب آن تدوین و اجرا می شود.
- ۲ کیفیت بالا و مشتری پسند محصولات.
- ۳ استفاده از تکنولوژی پیشرفته در خطوط تولید. به عنوان مثال هم اکنون در شرکت های توسعه یافته تکنولوژی نسل چهارم روبه پایان است و در حال تمهید مقدمات جهت استفاده از تکنولوژی نسل پنجم هستند در حالی که در ایران هنوز تکنولوژی نسل دوم در حال بهره برداری است.
- ۴ نگرش به بیرون مرزها یعنی داشتن صادرات و تامین نیازهای ارزی از طریق آن.
- ۵ استفاده بهینه از منابع که در ایران منابع موجود به نوعی تلف می شوند مثلاً منابع کلانی صرف ایجاد ظرفیت سازی شده در حالی که سال هاست کمتر از نصف ظرفیت ها مورد استفاده است و بقیه عاطل و باطل مانده اند. آمار تولید و ظرفیت تولید در بخش

## دلایل توسعه آنها و علل ناکامی ما

خودروهای سواری و کاروتجاری بهترین گواه این ادعا است. مدیرت و ثبات و دوام آن، در حالی که این امر یکی از دلایل توسعه در شرکت های بزرگ خودروسازی جهان است متأسفانه در شرکت های خودروساز داخلی آنچه به کرات شاهد آن هستیم تغییر مداوم مدیریت هاست.

بهره وری بالا در بخش های مختلف شرکت های خودروسازی توسعه یافته و عدم جذب نیروهای زائد و دستوری به گونه ای که شرکت های خودروساز داخلی سال هاست به شدت درگیر تورم نیروهای انسانی اند.

هر چند می توان دلایل بیشتری برای توسعه شرکت های بزرگ خودروسازی جهان بر شمر داماهمین سرفصل های مختصر فوق الذکر

در صنعت خودروسازی ایران به مثابه حلقه های مفقودمانند که به این دلایل است خودروسازی ایران به صورت صنعتی داخلی در آمده و از جهانی شدن و تولید رقابتی فاصله گرفته است؛ پس می توان نقیض سرفصل های هفتگانه فوق را علل ناکامی صنعت خودرو ایران دانست. اگر همچنان با همین فرمان پیش برویم دیگر نیازی به استدلال نیست که بگویم صنعت خودرو ایران با آن همه گستردگی و اهمیت موجب وهن جامعه مهندسی ایران باشد.

امیدواریم مسئولان سیاستگذاری صنعتی پاسخ قانع کننده این سوال را که در دویستی زیر مستتر است، برای اقناع و تنویر افکار عمومی ارائه دهند:

### چيست اسرار خودروساز شدن؟

فهم آن بهر مامیسر نیست؟ پس چرا بعد شصت سال تمام

### مات این عرصه ایم مقصر کیست؟

با همه این تفاسیل نباید ناامید بود و باید اذعان داشت که با استفاده از توانمندی های صنعتی موجود کشور دستیابی به هدفی هایی چون رقابتی کردن تولید، کاهش هزینه ها، حضور در بازارهای رقابتی حداقل منطقه ای البته بعد از تامین نیازهای بازار داخلی، داشتن نگرش صادراتی و امکان پذیر است در صورتی که مسئولان صنعتی توان صرف فعل خواستن در این زمینه را داشته باشند.



صنعت خودرو و ایران طی سال های اخیر با روند سینوسی به کار خود ادامه داده است. اما تغییر تکنولوژی در دنیا در حوزه تولید خودرو و سبب شده است نیاز برای به روز رسانی در صنعت خودرو و قطعات حس شود. در این بین، بحث نوع و کیفیت قطعات و خودروهای تولیدی بسیار اهمیت دارد. اما مجموعه ای از عوامل سبب شده است این صنعت روی آب حرکت کند و با هر موج به سمتی برود. اصولاً با شرایط فعلی نمی توان مقصدی برای این صنعت متصور بود. قیمت گذاری دستوری، تولید دستوری و بدون توجه به اوضاع اقتصادی و تورم موجود در قیمت مواد اولیه و قدیمی بودن زیر ساخت های تولید باعث شده است خروجی این صنعت همواره با نارضایتی همراه باشد. این در حالی است که روند تولید خودرو در جهان به سمت خودروهای برقی حرکت می کند. موضوع کیفیت در این خودروها حل شده است و رقابت اصلی بر سر قیمت نهایی و پایداری است. بنابراین در این شرایط چگونه باید از صنعتی که هیچ برنامه مشخص و مدونی برای آینده ندارد، انتظار پیشرفت و دستاورد چشمگیر داشت. برای تولید خودرو باید زیر ساخت های مختلفی فراهم باشد؛ زیر ساختی که باید در اختیار تامین کنندگان و تولید کنندگان قطعات و در نهایت خودروسازان باشد تا خروجی که یک خودرو تمام و کمال است به دست بیاید. انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور برای نیل به این هدف چهار الزام را مطرح کرده است.

## می توان روی هندی ها برای توسعه صنعت خودرو و قطعات حساب باز کرد

ابراهیم دوست زاده، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور

در سفر قطعه سازان ایرانی به هند، این کشور را برای همکاری مناسب دیدیم. تغییر و تحولات منطقه ای هم در این همکاری اهمیت دارد. هندی ها به سمت غرب متمایل شدند که باعث توسعه زیر ساخت های این کشور شده است. در زمینه خودروهای برقی هم کارهای خوبی انجام داده اند و ۱۰۳ فناوری «های تک» را پیش می برند و حمایت ویژه ای از سوی دولت این کشور شامل آن ها می شود. بر این اساس، سال گذشته و در سفر به هند، تفاهم نامه مشترک با انجمن قطعه سازان هند منعقد کردیم. همچنین طی سال گذشته بیش از ۵۰ جلسه با خودروسازان و وزارت صمت در خصوص کیفیت خودرو و قطعات داشتیم. بعد از این جلسات، در سه حوزه این مشکلات را بررسی کردیم. در بحث نخست یعنی خودروساز، ذات برخی خودرو به واسطه قدیم بودن پلت فرم های آن ها دیگر امکان افزایش کیفیت ندارد. در بحث دوم یعنی قطعات، ممکن است یک قطعه توسط دو قطعه ساز با کیفیت نابرابر تولید شده یا برای تامین قطعاتی که تیراژ اقتصادی هم ندارند، چندین سورس (منبع) تعیین شود. مشکل سوم در این بخش، نبود امکانات تست خودرو است. برای خودرو شاهین به رغم گذشت سه سال از تولید، هنوز جواب تست یکی از سیستم های خودرو را از طرف اروپایی دریافت نکرده ایم. مباحث تحریم هم در این بخش بسیار دخیل است. همچنین مشکلات تامین ارز برای به روز آوری زیر ساخت و ماشین آلات را هم داریم.





# آریزو ۸

ARRIZO 8  
UPPER CLASS BUSINESS LIFE



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات  
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM  
fownix.official

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.

شاهد الگوی جدید جلو بنجره به همراه طراحی تازه سپر با محافظه متفاوت مه شکن ها هستیم. در عقب نیز ترمیم کرومی حالا فرم متفاوتی به خود گرفته است. رینگ های جدید ۱۶ اینچی، ارانه ۷ رنگ بیرونی جدید و چراغ های LED استاندارد هم تکمیل کننده تغییرات بیرونی i30 مدل ۲۰۲۵ هستند. به روز رسانی های داخلی این هاچ بک کرهای هم مثل بیرون جزئی هستند اما باین حال کرهای ها با ارائه سه طرح جدید از بارچه ساده تا چرم کامل، طرح جدید صندلی ها و ترمیم مشکی برقی روی کنسول سعی کرده اند فضای داخل i30 را جدیدتر جلوه دهند.

هاچ بک داغ i30 یکی از عناصر مهم هیوندای برای جلب نظر طرفداران اروپایی رانندگی بود اما سازنده کرهای به تولید این خودرو و برادر کوچک آن یعنی i20N پایان داده است تا بر خودروهای الکتریکی تمرکز کند. باین حال، این به معنای پایان کار i30 معمولی نیست و حالا هیوندای نسخه پرمزور شده آن را معرفی کرده است. این دومین فیس لیفت نسل سوم i30 از زمان معرفی در سال ۲۰۱۶ محسوب می شود. در این فیس لیفت نسخه های i30 یعنی هاچ بک، فست بک و استیشن تغییراتی جزئی را تجربه کرده اند تا بهتر بتوانند با رقبایی مثل فورد فوکوس، فولکس واگن گلف و پژو ۳۰۸ رقابت کنند. در جلوی خودرو



## هیوندای «i30» با آپشن های بیشتر



## در صورت برقی سازی، برخی قطعه سازان ناچار به تغییر شغل می شوند

امیر حسین جلالی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو

خودروهای برقی، تعداد قطعات بسیار کمتری نسبت بنزینی دارند. در نتیجه با ورود خودروهای برقی بسیاری از قطعه سازان و فعالان حوزه لوازم یدکی باید تغییر شغل بدهند یا نوع تولید خود را عوض کنند.

مادر انجمن یک گروه تخصصی تشکیل داده ایم تا متوجه شویم کدام قطعه سازان با ورود خودروهای برقی دچار مشکل می شوند و بتوانیم آن ها را هم در تولید سهم کنیم.

هنوز با وزارت صمت در این خصوص صحبتی نشده است و خود وزارت صمت هم هنوز نمی داند چه راهبردی را برای تولید خودروهای برقی و تامین و تولید قطعات داشته باشد.

اما به هر حال بسیاری از قطعه سازان ما چاره ای جز تغییر شغل ندارند.

تصور عموم بر این است که وقتی خودرو برقی استفاده کنیم، دیگر آلودگی ایجاد نمی شود. اما این صحیح نیست، چرا که تنها آلودگی نقطه ای از بین می رود، اما آلودگی در نیروگاه ها بیشتر از گذشته خواهد شد.

## چینی ها خودرو را ارزان اما قطعاتش را گران می فروشند

بابک کریمخان، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور

وزارت صمت برای مقابله با قطعات تقلبی راهکار شناسه کالا و کدر هگیری را در نظر گرفته است. اما طبیعتا وقتی خودروهای مونتاژی و چینی در کشور توسعه پیدا می کند و قطعات یدکی آن ها باید از خارج تامین شود، برای مردم دغدغه ایجاد می شود. شگرد چینی ها این است که خودروهایشان را ارزان می فروشند، اما قطعات خودرو را بسیار گران تر از محصولات اروپایی عرضه می کنند. به دلیل شرایط اقتصادی، قیمت خودرو و قطعات آن رشد پیدا کرده است. کسانی که سال های قبل خودرو را ارزان خریده اند، در شرایط فعلی در تامین قطعات دچار مشکل شده اند. این باعث شده است قطعات بی کیفیت و ارزان در بازار رواج پیدا کنند. البته کماکان برندهای معتبر هم وجود دارند که افراد می توانند از آن ها خرید کنند. مجموعه های خودرو سازی هم به دلیل بحث قیمت، سطوح کیفی تعیین کرده اند. یعنی قطعات مورد نیاز خود را در دو سطح با قیمت پایین و قیمت اصلی تعریف کرده اند. گله ما از خودرو سازان هم همین است که چرا وقتی تامین کننده اصلی را در اختیار دارید، تا تولید کنندگان درجه ۲ و حتی زیر پله ای کار می کنید.

## وزارت صمت به چهار پیش نیاز برنامه تولید امسال توجه کند

آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور

است؛ مواد اولیه داخلی نه عرضه کافی دارند، نه کیفیت بالایی، اما قیمت آن ها با نرخ های بین المللی محاسبه می شود. در بحث انرژی هم با شروع تابستان شاهد قطعی برق بوده و در زمستان هم با قطعی مواجه هستیم. سومین پیش نیاز هم تامین منابع انسانی بوده که در حال حاضر با بحران مواجه است. پیش نیاز چهارم بحث زیر ساخت و ماشین آلات است. در این صنعت سال هاست که سرمایه گذاری زیر ساختی نشده است. بر آور اولیه ما در بحث زیر ساخت و نوسازی ماشین آلات چیزی حدود ۵ میلیارد یورو نیاز مالی برای سرمایه گذاری است. همچنین معادل همین هم نیاز ریالی برای توسعه و سرمایه گذاری در زیر ساخت تولید داریم. بحث دیگر، شعار امسال یعنی «جهش تولید با مشارکت مردم» است. مردم زمانی در جهش تولید خودرو، سرمایه گذاری و مشارکت می کنند که این صنعت زیان انباشته نداشته و سودآور باشد.

جایگزین می شوند، به لحاظ قیمت تمام شده یکسان نیستند. بنابراین ما محاسبه کرده ایم که حتی به فرض تیراژ برابر با سال گذشته، به دلیل افزایش هزینه های تولید و قیمت مواد اولیه، صنعت خودرو حداقل به ۴۰ درصد نقدینگی بیشتر نیاز دارد. سال گذشته نظر وزارت تولید ۱.۹ میلیون دستگاه خودرو بود. بعد از مدتی این برنامه را به ۱.۷ میلیون دستگاه کاهش دادند و نیمه دوم سال باز هم یک نظر اصلاحی را منتشر و برنامه سال گذشته را ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو اعلام کردند. اما در نهایت کمی بیش از ۱.۳ میلیون دستگاه تولید کردیم که بخش عمده آن به مونتاژ کاری اختصاص پیدا کرد و سی کی دی کاری ارزبری بیشتری داشت. پس وزارت صمت «هدفی برای نرسیدن» تعیین نکند. نخستین پیش نیاز تحقق برنامه افزایش تولید، تامین نقدینگی تا ۴۰ درصد بالاتر، با اصلاح شیوه قیمت گذاری و تخصیص منابع ریالی و ارزی است. پیش نیاز دوم تامین مواد اولیه داخلی و انرژی

## اصرار برخی افراد بر واگذاری صنعت خودرو به چینی ها

محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور

مناسفانه فشار های وارد شده از داخل و خارج کشور موجب ایجاد شکل گیری تفکراتی در داخل مبنی بر عدم توانایی صنعتگران داخلی شده است و راهکار رانیز واگذاری صنعت خودرو به چینی ها مطرح می کنند که سالانه ۲۸ میلیون خودرو تولید دارند. در حالی که خودرو سازان چینی در وهله نخست به دنبال بازار و کسب سود و منافع خود هستند و حاضر نیستند در کشور ما قطعه تولید کنند. بدین ترتیب، دستاوردهایی که در این سال ها داشته ایم هم چینی سازی خواهد شد و از دست خواهد رفت. همین راهکار را در خصوص پویاسازی صنعت توربین ایران رانیز مطرح کرده اند. روی صنایع دیگر مثل پتروشیمی چون خودشان احتیاج دارند، فشاری نیآورده اند، اما به نظر می رسد در ادامه صنعت فولاد ما را هم تحت فشار قرار خواهند داد. چون هر جایی را که ما مزیت داریم هدف قرار داده اند. بحث دیگر، قیمت گذاری دستوری است که با آن صنعت خودرو را تحت فشار گذاشته اند. تجربه دهه ۷۰ نشان می داد گاهی قیمت بازار کمتر از قیمت کارخانه بود. در حالی که اگر دولت و وزارت صمت از صنعت خودرو کنار بکشند و مدیریت را واگذار کنند، می تواند خودرویی با کیفیت و کمترین مصرف سوخت را از خودرو سازان مطالبه کند.

به دلیل نداشتن اسناد بالادستی و نقشه راه توسعه در صنعت خودرو کشور، افق و چشم انداز این صنعت مشخص نیست. یک سند در زمان آقای نعمت زاده تدوین شد که انحراف بزرگی از آن صورت گرفت. شاید بیشترین حرکت در مسیر تحقق این سند به لحاظ کمی و کیفی در سال ۱۳۹۰ اتفاق افتاد که شاهد تولید یک میلیون و ۶۴۰ هزار دستگاه خودرو بودیم. بعد از آن دیگر از این مسیر خارج شدیم و هر دولت و مجلسی که رأس کار آمد، سلیقه ای عمل کرد. از دو سال پیش تا کنون، هر زمان دولت و وزارت صمت هدف و برنامه تولید سال صنعت خودرو را ارائه می دهد، انجمن همگن یک گزارش مسوسط تهیه کرده و الزامات و پیش نیاز های تحقق تولید وزارت صمت را اعلام می کند. چرا که هر خروجی، ورودی خاص خود را می طلبد. بر این اساس، برنامه تولیدی وزارت صمت نیز ۴ پیش نیاز دارد. تیراژ تولید ۱۴۰۳ با ۱۴۰۲ تفاوت هایی دارد. خودرو هایی که از تولید خارج شده، با خودرو هایی که



# فرقانی

FORGHANI 447  
(نماینده مدیران خودرو کد ۴۴۷ فرقانی)



**TIGGO 8 PRO E+**  
اولین پلاگین هیبرید مونتاژی کشور

<p>شعبه خدمات پس از فروش : تهران ، اتوبان چراغی، لاین کندرو، نرسیده به پردیس کیان، پلاک ۱۴۸ تلفن: ۰۲۱-۵۵۸۴۹۰۶۰</p>	<p>شعبه مجتمع صیامال : تهران ، پایین تر از میدان حر ، مجتمع تجاری و تفریحی صیامال، طبقه همکف تلفن: ۰۲۱-۶۵۸۲۹۴۴۰</p>	<p>شعبه خانی آباد نو : تهران ، خانی آباد نو، خیابان لطیفی پلاک ۲۷ تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۳۳۲۰۰</p>
--	---	--

☎ ۰۹۳۶۸۷۰۰۰۹۲-۶ ۰۹۹۳۹۶۰۶۰۸۲-۴
🌐 WWW.AUTOFORGHANI.COM
📷 @AUTOFORGHANI



است. این خودرو از جلو بنجره دینامیک و متمایز سود می برد و چراغ های جلوی تیز و ورودی های هوای لاشکل باعث ایجاد ظاهری اسپرت شده اند. گلکسی به دنبال افزایش تعداد محصولات خود است و E5 جدیدترین تلاش ها در همین راستا محسوب می شود. با طراحی ایرودینامیک، قوای محرکه برقی و تمرکز روی بازارهای جهانی، این شاسی بلند جدید می تواند گزینه ای قابل اعتنا در کلاس شاسی بلندهای برقی باشد. زمانی که به پروفایل جانبی این خودرو نگاه کنید یکبار چگلی طراحی را خواهید دید. دستگیره های در پنهان باعث بهبود طراحی خودرو و همچنین ایرودینامیک آن شده اند.

گلکسی برند مستقل جیلی است که به تولید خودروهایی با انرژی های نو می پردازد. به تازگی برخی تصاویر و جزئیات اولیه گلکسی E5 منتشر شده است. گفته می شود قبلند بودن آلایندگی جیلی با حداقل قیمت ۲۱ هزار دلار عرضه خواهد شد و قیمت آن در مدل های فول به ۲۸ هزار دلار خواهد رسید. یکی از ویژگی های مهم گلکسی E5 را می توان جهانی بودن آن دانست و به همین خاطر نسخه های فرمان راست و چپ آن تولید خواهند شد. این محصول نشان دهنده تلاش های جیلی برای گسترش حضور خود در بازار داخلی و همچنین کشورهای دیگر است. طراحی ظاهری گلکسی E5 شبیه برادر بزرگ تر یعنی گلکسی E8



«گلکسی E5»  
گزینه ۲۰ هزار دلاری «جیلی»

## همزمان با انتخاب «پیشرانه ME16» به عنوان برترین پروژه صنعتی سال اعلام شد عرضه «شاهین پلاس» به بازار در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۳

«ME16»؛ نخستین موتور ۱۶ سوپاپ سایپا محسوب می شود که با عمق داخلی سازی بیش از ۸۰ درصد تولید شده است



پروژه طراحی، ساخت و تولید انبوه پیشرانه جدید گروه خودروسازی سایپا با نام ME16 به عنوان طرح نوآوری برتر ایرانی در سال ۱۴۰۲ انتخاب و معرفی شد. در هشتمین جشنواره ملی نوآوری برتر ایرانی دانشگاه صنعتی شریف که همه ساله به همت مرکز فناوری این دانشگاه برگزار می شود، پس از ارزیابی و بررسی بیش از ۱۰۰ پروژه مهم صنعتی ایران در سال جاری، پروژه طراحی و ساخت موتور جدید سایپا به عنوان طرح نوآوری برتر ایرانی سال در ایران شناسایی شد و مورد تقدیر قرار گرفت. در آیین اختتامیه این جشنواره که با حضور معاون علمی و فناوری رئیس جمهور، معاونان و مدیران وزارت صنعت، معدن و تجارت، عضو هیات مدیره سایپا، رئیس هیات مدیره و معاونین مگاموتور، مدیر پروژه خودرو شاهین پلاس سایپا و جمع کثیری از روسای دانشگاه های مختلف، استادان و اعضای هیات های علمی، نخبگان دانشگاهی و دانشجویان رشته های فنی و مهندسی برگزار شد، پروژه طراحی و ساخت موتور ME16 با کسب بیشترین امتیاز لازم، به عنوان پروژه برتر صنایع کشور انتخاب و معرفی شد. گفتنی است خودرو شاهین پلاس با بهره گیری از موتور پیشرفته ME16 به عنوان یکی از پروژه های اصلی گروه خودروسازی سایپا و مگاموتور مراحل پایانی خود را سپری می کند و بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته، این خودرو در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۳، به بازار عرضه خواهد شد.

رفاهی و ایمنی نیز شاهین پلاس قطعا سطح بالاتری از شاهین های قبلی را دارد. در نسخه فول این خودرو سدان امکاناتی نظیر سانروف، تپویه اتوماتیک، استارت دکمه ای، ترمز داخلی چرم مصنوعی، فرمان کمکی برقی، دوربین و سنسور پارک عقب، آینه های تاشو برقی، سنسور فشار باد تایرها، چراغ روشنایی روز، سنسور نور، رینگ آلومینیومی، سامانه کنترل پایداری الکترونیکی، سامانه کنترل شروع حرکت در سر بالایی، دو کیسه هوا، کیسه هوای جانبی سر نشینان جلو، کروژ کنترل، محدود کننده سرعت، نمایشگر لمسی جدید و شیشه های دودی عقب وجود خواهد داشت.

طراحی بدنه و کابین شاهین پلاس در نمای جلوی شاهین پلاس همچنان شاهد یک طراحی نسبتا جدید و خشن هستیم؛ چراغ های اصلی و جلو بنجره خودرو به صورت کشیده و چند ضلعی طراحی شده است. بر روی کاپوت خودرو نیز چند خط برجسته وجود دارد که موجب شده است خودرو در این نما فضایی تر به نظر برسد. استفاده از خطوط برجسته و حجم منفی در نمای جانبی شاهین پلاس حرفه ای به نظر می رسد. نمای عقب شاهین پلاس میزان چراغ های اصلی دو تکه است که مانند جلو ظاهری خشن را به این خودرو القا کرده است. در سپر عقب هم شاهد یک دیفیوزر چراغ دار هستیم. در بخش کابین، شاهین پلاس معرفی شده همچنان شبیه به نسخه های قبلی است، اما طبق اعلام سایپا، نسخه نهایی شاهین PLUS تغییراتی در بخش ترمز داخلی و داشبورد خواهد داشت. همچنین این احتمال نیز وجود دارد که متریا ل تشکیل دهنده داشبورد نیز دستخوش تغییرات مثبتی شده و با جنسی متفاوت و با کیفیت تر تولید شود.

موتور ME16 در یک نگاه نخستین موتور ۱۶ سوپاپ گروه خودروسازی سایپا محسوب می شود که از سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ های ورودی (CVT) نیز بهره مند است و مصرف سوخت کمتری خواهد داشت. موتور ME16 بر پایه دانش فنی داخلی و قطعات ساخت داخل با عمق داخلی سازی بیش از ۸۰ درصد تولید شده است. بنا بر اعلام مهندسان سایپا، در طراحی و ساخت این پیشرانه از موتورهای اروپایی مانند EC5 ایده گرفته و الگوبرداری شده، اما با توجه به استانداردهای روز، تغییراتی در آن لحاظ شده

### نوربالا

قلب تپنده شاهین پلاس همان پیشرانه جدید ME16 بوده که یک پیشرانه ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ خطی تنفس طبیعی است. این پیشرانه روی شاهین پلاس توانایی تولید ۱۱۵ اسب بخار قدرت و ۱۴۷ نیوتون متر گشتاور را دارد. همچنین این پیشرانه به سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها نیز مجهز شده است. نسخه دنده دستی شاهین پلاس به یک گیربکس ۵ سرعته دستی با فناوری ایسین مجهز شده است و نسخه اتوماتیک آن نیز از یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک ساخت شرکت DAE بهره خواهد برد. در بخش امکانات

### زپاس Spare Tire

#### نقش موثر صنعت خودرو در تحقق شعار «جهش تولید با مشارکت مردم»



صنعت خودرو است چرا که خودروسازی نقش موثری در توسعه اقتصادی و اشتغالزایی کشور دارد. وی افزود: از آنجا که صنعت خودرو مورد توجه جدی مردم است و انتظاراتی از این صنعت دارند، خودروسازان باید به موازات رشد تولید از طریق تعامل با مراکز علمی، دانشگاه ها و عناصر مبتکر و نوآور نسبت به اعمال استانداردهای جدید در محصولات خود، ارتقای کیفیت

سختن گوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی بر نقش موثر صنعت خودرو در تحقق شعار «جهش تولید با مشارکت مردم» تاکید کرد. روح اله عباسپور با اشاره به تاکید مقام معظم رهبری بر تحقق «جهش تولید با مشارکت مردم» در سال جاری عنوان کرد: یکی از صنایعی که باید در تحقق شعار «جهش تولید با مشارکت مردم» گام های جدی بردارد،

### پیگیری يك موضوع Follow up

محمد فرح آبادی  
کارشناس اقتصادی

### تجدید ارزیابی دارایی های خودروسازان، راهکار بازگشت به ریل صنعت خودرو

از آنجا که زبان انباشته خودروسازان به واسطه اجرای سیاست های دولتی در خصوص قیمت گذاری محصولات رخ داده است، برخی کارشناسان معتقدند برای جبران زبان انباشته خودروسازان دولت باید راهکارهای موثری را ارائه دهد. محمد فرح آبادی، کارشناس اقتصادی در این خصوص معتقد است «یکی از راهکارهای پیش رو می تواند ارزیابی مجدد دارایی های خودروسازان باشد.»

### زبان انباشته خودروسازان این صنعت را بر نگاه سقوط کشیده است، برای جبران این زبان چه اقداماتی موثر خواهد بود؟

از طریق تسهیل مجوز تجدید ارزیابی دارایی های خودروسازان می توان بخشی از زبان این بنگاه ها را جبران کرد، البته تنها مسیر خروج خودروسازان از زبان دهی و ارتقای کمی و کیفی در صنعت خودرو، واقعی سازی قیمت خودرو است.

### قیمت گذاری محصولات خودروسازان و دخالت دولت در سید فروش آنان به دلیل افزایش تقاضا در بازار اتفاق افتاده است، برای خروج متقاضیان غیر واقعی چه باید کرد؟

رشد زبان انباشته در دو شرکت خودروساز بزرگ از همین اتفاق شروع شد، متأسفانه دولت با مداخله در قیمت گذاری خودرو، فاصله قیمتی خودرو در کارخانه و بازار را افزایش داده و سود حاصل از این مابه التفاوت را نصیب دلان کرده است. دولت اراده ای برای نجات خودروسازان از وضعیت بد فعلی و حذف دلان از بازار خودرو ندارد، این در حالی است که با تعیین قیمت خودرو بر اساس هزینه های تولید و بهای تمام شده، سودی که طی این سال ها در اختیار واسطه گران قرار گرفته است وارد چرخه تولید شده و منجر به ارتقای کمی و کیفی محصولات خودروسازان و در نهایت جلب رضایت مصرف کننده خواهد شد.

### آن طور که پیش تر مطرح شد وضعیت خودروسازان را در مسیر سقوط و ورشکستگی متصور هستید، آیا خصوصی سازی می تواند این صنعت را از لب پر تگاه کنار بکشد؟

درخواست برخی کارشناسان اقتصادی مبنی بر جبران زبان انباشته دو شرکت خودروساز بزرگ تنها از طریق تسهیل مجوز تجدید ارزیابی دارایی های خودروسازان امکان پذیر است، اگر چه تجدید ارزیابی دارایی های می تواند در جبران زبان انباشته خودروسازان موثر باشد اما تنها مسیر خروج خودروسازان از زبان دهی و ارتقای کمی و کیفی در صنعت خودرو، واقعی سازی قیمت خودرو است.

### نگاه View



### معیشت مردم نباید به نرخ تورم و ارز گره بخورد

معیشت مردم نباید به نرخ تورم و دلار گره بخورد، رکود اقتصادی از موارد خطرناکی است که باعث شده معاملات اصناف متوقف شود و بار سنگین مالیات و عوارض کسه روز به روز افزایش می یابد نیز به این معضل دامن می زند. متأسفانه گره خوردن معیشت مردم به تورم و نرخ دلار، باعث شده است سفره اکثریت کارگران و فعالان صنعت کوچک شود. غلبه تورم بر شرایط زندگی اقشار کم درآمد و فاقد درآمد مشکلات جدی را ایجاد کرده است تا جایی که دهک های ۷ به پایین در شرایط بسیار سختی زندگی می کنند که نیازمند ورود جدی مسئولان مربوطه است.

همان طور که خط فقر نشان می دهد؛ میزان افزایش حقوق کارمندان نیز پاسخگوی نیاز آنها نیست بنابراین دولت باید دفع تورم را جدی بگیرد و تحقق این مهم را در جهت بهبود وضعیت معیشت مردم در اولویت برنامه های خود قرار دهد.

رکود اقتصادی در چند سال اخیر به معضلی بدل شده است که منافع اکثریت مردم جامعه را تحت شعاع خود قرار داده است. برخی کارشناسان اقتصادی این وضعیت را برای بنگاه های تولیدکننده در صنایع بزرگ را تهدیدکننده می دانند. کاهش تیراژ تولید و افزایش تقاضا برای محصولات بادوام نشان از این تغییر رویه در بازارهای کشور است.

این وضعیت می طلبد که دولت و مجلس یک جا برای بهبود معیشت مردم سنگ تمام بگذارند و براساس تحقق این مهم در مرحله نخست می توان اقدام یازدهم گانه اساسی که برای سفره مردم پیش بینی شده است فارغ از نگاه دولت به بار مالی که به همراه خواهد داشت با قیمت پایین تر یارانه ها باید با نرخ تورم همسان سازی شود.

سال گذشته موضوع تشکیل صف خرید برای محصولات خودروسازان بود و امروز مشکل اصلی تامین کالا برای سبد خرید شهروندان است. معیشت مردم نباید به نرخ تورم و تحریم ها گره بخورد چرا که کاهش تورم و دور زدن تحریم ها امری زمان بر بوده که نیازمند سیاست های راهبردی است از سوی دیگر شرایط اقتصادی نباید متاثر از نرخ دلار باشد. بی تردید تمام ارکان حاکمیت باید در جهت تامین رضایت عمومی گامی اساسی بردارند و در این مسیر از ظرفیت تولیدات داخلی و درآمد حاصل از فروش نفت، گاز، محصولات پتروشیمی، فولاد و خودروسازی استفاده کنند.

و کاهش قیمت تمام شده خودرو اهتمام جدی داشته باشند. نماینده مردم بوئین زهرا در مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: همچنین واردات گسترده خودرو و مشارکت صنعت خودرو کشور با خودروسازان بزرگ دنیا در بهبود کیفیت و کاهش قیمت تمام شده محصولات داخلی تاثیر بسزایی خواهد داشت.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به نقش پررنگ مردم در تحقق شعار سال و تاکید بر لزوم حمایت مردم از تولید ملی بیان کرد: خرید خودرو داخلی توسط مردم به مثابه حمایت از صنعت خودرو است. بنابراین جهش تولید و تقاضا برای تولیدات داخل در شرایطی که واردات خودرو به کشور آزاد است، تأثیرات مثبتی بر خودروسازی کشور خواهد داشت.



## رکورد برقی این بار از سوی یک قطار!

در کودکی قطارها را هیولاهای سیاه فلزی و بزرگ تصور می کردیم که روی ریل حرکت می کردند و در عین حال ستون های بزرگی از دود سفید پشت سر آن ها دیده می شد. همه صدای قطارها از مسافت های دور را دوست دارند اما واقعیت دنیای امروز، کم صدا و برقی شدن آن هاست. دلیل این کار نیز سهم قابل توجه بخش حمل و نقل در تولید گازهای گلخانه ای و دیگر مواد آلاینده است. آرزوهای ما باید بر توسعه قطارهای برقی و بدون آلاینده تمرکز یابد تا که زمین وضعیت بهتری از نظر زیست محیطی پیدا کند. به همین خاطر وقتی می شنویم دستاورد جدیدی در زمینه تولید قطارهای برقی به ثبت رسیده است نظر ها کاملاً به آن جلب می شود.

شرکت GWR در فوریه گذشته توانست رکورد طی مسافت بدون شارژ باتری را بشکند و چند روز بعد نیز رکورد جدیدی بر جای گذاشت. قطار برقی این شرکت توانسته است با یک شارژ باتری مسافت ۱۳۸ کیلومتری را طی کند. این دستاورد به معنی حرکت با حداکثر سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در دنیای واقعی و توقف و شروع به حرکت در مسیری شامل شیب بوده است. همچنین ارتفاع مسیر مدنظر نیز تا ۲۰۰ متر تغییر داشته است. اگر این دستاورد نظر شما را به خود جلب نکرده پس باید بدانید اخیراً یک قطار برقی کلاس ۲۳۰ که در مسیری ۱۱۲ کیلومتری تست شده تنها ۴۵ درصد ظرفیت باتری خود را مصرف کرده است.

## در پی خبر احتمال افزایش قیمت خودرو

# نمادهای بزرگ خودرویی مورد اقبال قرار گرفتند

با توجه به اینکه احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان اعلام کرد وزارت صمت به عنوان مسئول قیمت گذاری خودرو، قرار است نرخ جدید خودروهای داخلی را اعلام کند؛ دو نماد ایران خودرو و سایپا در معاملات روز سه شنبه با اقبال سهام داران روبه رو شدند. این در حالی است که نمادهای تجاری ساز از جمله، ایران خودرو و پارس خودرو نیز به تبع نمادهای اصلی مورد توجه قرار گرفتند. نماد زامیاد هم به علت قرارداد جدیدی که منعقد کرد مورد اقبال قرار



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

### اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اگرش کاهش
ایران خودرو	۳,۱۰۶	۰.۶۵	▲
سایپا	۲,۷۹۴	۰.۱۴	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۴,۸۷۹	-۰.۳۱	▼
ایران خودرو دیزل	۲,۶۰۴	-۰.۶۹	▼
زامیاد	۴,۴۳۴	-۰.۱۴	▼
لنت ترمز ایران	۲۱,۶۲۰	-۵.۴۲	▼
سایپادیزل	۲۳,۹۰۰	-۰.۸۳	▼
پارس فنر	۱۰,۱۸۰	-۲.۷۷	▼
کمک فنر ایندلمین	۴,۸۸۰	-۱.۴۱	▼
گروه بهمن	۱,۸۴۰	-۰.۳۸	▼
پارس خودرو	۱,۰۶۱	۰.۰۹	▲
سرمایه گذاری رنا	۷,۳۸۰	-۰.۴	▼
قطعات اتومبیل ایران	۵,۸۷۰	-۱.۰۱	▼
نیرو محرکه	۷,۷۰۰	۱.۳۲	▲
راداتور ایران	۳,۷۵۲	-۱.۸۶	▼
آهنگری تراکتورسازی ایران	۳,۲۲۷	۰	-
رینگ سازی مشهد	۱۸,۱۴۰	۰	-
بنیان دیزل	۲,۹۸۵	-۰.۷	▼
مهندسی صنعتی روان فاور	۲۹,۵۰۰	-۰.۸۴	▼
فنر سازی خاور	۸,۰۶۰	۰.۳۷	▲
مهندسی نصیر ماشین	۱۰,۷۵۰	-۰.۱۹	▼
فنر سازی زر	۴,۳۳۵	۰.۷۷	▲
مهر کام پارس	۳,۰۷۸	-۰.۵۸	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۴,۱۲۴	-۰.۲۲	▼
سایپا آذین	۳,۰۸۱	۰.۶۵	▲
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۹۰۹	۰.۵۷	▲
بهمن دیزل	۳,۷۳۴	-۰.۰۲	▼
چرخشگر	۳,۰۱۰	۰	-
کرمان خودرو	۵,۳۱۰	-۱.۱۲	▼
الکترونیک خودرو و شرق	۶,۴۳۰	-۰.۱۶	▼
مالیبل سایپا	۲,۳۴۷	-۰.۱۷	▼
صنایع تولیدی استاد ایران	۵,۲۵۰	-۰.۱۹	▼
محورسازان ایران خودرو	۳,۰۷۰	-۴.۸۸	▼
ایرکاپارت صنعت	۳,۲۸۵	-۰.۳۹	▼
صنایع ریخته گری ایران	۱,۸۷۰	۰	-
سازه پویش	۱۶,۹۲۰	۰.۴۸	▲
تولید محور خودرو	۴,۸۴۰	-۰.۶۲	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۶,۶۵۰	-۰.۱۵	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۲۵۷	۴.۹۹	▲
لیزینگ رایان سایپا	۱,۱۵۸	-۰.۶	▼
لیزینگ ایرانیان	۵,۶۶۰	-۱.۷۴	▼
لیزینگ ایران	۱,۷۳۲	-۰.۴۶	▼
لیزینگ رازی	۶,۲۴۰	۰	-
لیزینگ پارسین	۶,۵۶۰	۴.۹۶	▲
لیزینگ ایران و شرق	۳,۹۶۸	-۰.۷۳	▼
لیزینگ کار آفرین	۳,۶۱۰	۲.۳۵	▲
واسپاری ملت	۶,۵۹۰	-۲.۵۱	▼
بهمن لیزینگ	۲,۵۸۶	-۲.۵۶	▼
لیزینگ آریادانا	۲۸,۶۵۰	۰.۱۷	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۴,۶۴۰	۰	-
کشتریانی جمهوری اسلامی	۱۱,۸۹۰	-۰.۳۴	▼
ریل سیر کوثر	۱۲,۳۳۰	-۳.۱۴	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۲,۳۴۱	۲.۶۸	▲



### مقایسه VS

## «مهندسی نصیر ماشین» در مقابل شرکت کرهای «HL Mando Corporation»

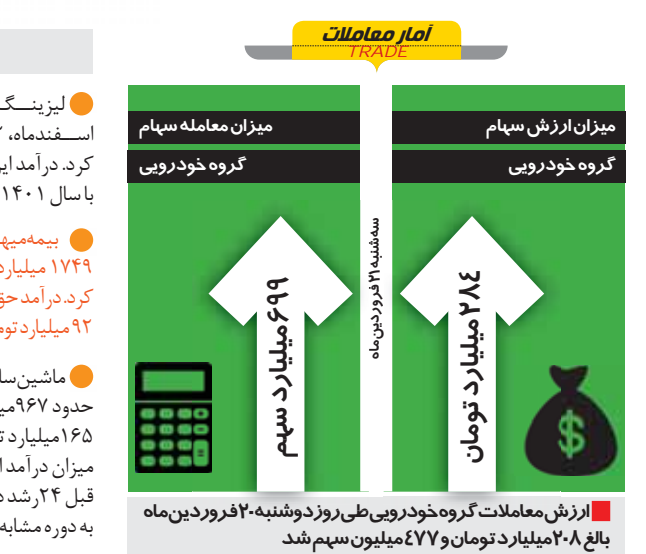
شرکت مهندسی نصیر ماشین در ۱۳۷۳ با طراحی و ساخت ماشین آلات صنعتی شروع به فعالیت کرد و در سال ۱۳۷۴ تولید میل لنگ پیکان را به نتیجه رساند. با توجه به کیفیت مطلوب محصول تولیدی پس از طی مراحل اولیه، به عنوان اولین تولید کننده میل لنگ پراید در سال ۱۳۷۵ فعالیت خود را گسترش داد. شرکت تولیدی موتور و گیربکس و اکسل سایپا (مگاموتور) که سازنده انواع موتور برای گروه سایپاست، در نماد «خنصیر» حدود ۳۰ درصد سهام دارد و خود به عنوان مشتری عمده و خریدار محصولات تولیدی این شرکت است. قیمت هر سهم نماد «خنصیر» در حال حاضر ۱,۰۸۱ تومان است. HL Mando Corporation یکی از بزرگترین و معتبرترین شرکت های تولید کننده قطعات خودرو در کر جنوبی است. این شرکت در سال ۱۹۶۲ تاسیس شد و در حال حاضر یکی از پیشگامان در زمینه تولید قطعات خودرویی از جمله سیستم های تعلیق، ترمزها، سیستم های راندگی هوشمند و سیستم های هیدرولیکی است. این شرکت از تکنولوژی های پیشرفته ای برای تولید قطعات خودرو و استفاده می کند. قیمت هر سهم این شرکت در حال حاضر در بورس سنول ۳۲,۹۰۰ وون کر جنوبی (حدود یک میلیون تومان) است.

## کدال نگر

● لیزینگ رایان سایپا در ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه، ۱,۱۱۲ میلیارد تومان درآمد کسب کرد. درآمد این شرکت طی این مدت در مقایسه با سال ۱۴۰۱، ۳۳.۱۴ درصد افزایش یافته است.

● بیمه بهمن طی ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۲ حدود ۱۷۴۹ میلیارد تومان حق بیمه صادره شناسایی کرد. درآمد حق بیمه اسفندماه نماد «بهمن» بالغ بر ۹۲ میلیارد تومان بوده است.

● ماشین سازی آراک در ۶ ماهه منتهی به اسفند حدود ۹۶۷ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که ۱۶۵ میلیارد تومان آن در اسفندماه محقق شد. میزان درآمد این شرکت نسبت به مدت مشابه قبل ۲۴ درصد داشته، البته درآمد اسفندماه نسبت به دوره مشابه قبل حاکی از رشد ۶ درصدی است.



نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «خمحور»

■ نمودار تکنیکالی «تولید محور خودرو» نشان دهنده آن است که نماد «خمحور» بعد از لمس قله قیمتی خود در دی ماه ۹۹ در قیمت ۸,۳۷۲ تومان، یک اصلاح قیمتی و یک 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

## ۳,۶۰۳

میلیارد تومان

### رشد فروش

ریخته گری تراکتورسازی ایران در ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه، ۳,۶۰۳ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش محصولات خود کسب کرد که با افزایش ۴۶ درصدی روبه رو بوده است. البته نماد «خاور» در اسفندماه درآمدی بالغ بر ۲,۷۵ میلیارد تومان کسب کرد.

## ۵۹%

### افزایش درآمد

بیمه دانا طی ۱۲ ماهه منتهی به اسفند، بالغ بر ۳,۷۹۸ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره شناسایی کرد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۵۹ درصدی روبه رو شد. البته درآمد نماد «دانا» طی مشابه سال گذشته بالغ بر ۲,۶۲۷ میلیارد تومان بود.

## درآمد ۱۲ ماهه

چرخشگر در ۱۲ ماهه منتهی به اسفند حدود ۱,۷۴۰ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش محصولات خود کسب کرد که با رشد ۱۷ درصدی روبه رو شد. البته درآمد نماد «چرخش» طی اسفندماه بالغ بر ۱,۹۱ میلیارد تومان بود.

## رشد درآمد

سایپا شیشه در ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه حدود ۵۳۷ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که با رشد ۱۲ درصدی روبه رو بود. البته نماد «کسپا» در اسفندماه درآمدی بالغ بر ۴۹ میلیارد تومان را به ثبت رساند.





پورشه ۹۱۱ کابریو منصوری



شرکت منصوری از جدیدترین پروژه خود که بر اساس پورشه ۹۱۱ کابریو شکل گرفته رونمایی کرد. این هیولای رولز P91MEVO 900 کابریو رونمایی کرده است. بانل های بدنه به تازگی از خودرو کابریو رونمایی کرده است. بانل های بدنه کربنی فورج کاری شده برای کاهش وزن به کار گرفته شده اند و منصوری بخش قوای محرکه را نیز به شدت ارتقا داده است. برای ایجاد هیجان بیشتر نیز کابینی سفارشی در انتظار خریداران خواهد بود. بد نیست بدانید تنها ۷ دستگاه از پورشه ۹۱۱ کابریو منصوری تولید خواهد شد. نیروگاه ۶ سیلندر ۳.۸ لیتری تخت پورشه هم اکنون ۸۸۸

اسب بخار قدرت و ۱۰۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. منصوری می گوید هیولای یادشده در حال حاضر صفر تا صد ۲.۵ ثانیه ای و حداکثر سرعت ۳۴۰ کیلومتر بر ساعت دارد. همان طور که می دانید نسخه استاندارد پورشه ۹۱۱ توربو S با قدرت و گشتاور ۶۴۱ اسب بخار و ۸۰۰ نیوتون متر ارائه می شود. برای کسب چنین قدرتی منصوری کمپرسورهای استاندارد را با توربوهای بزرگ تر VTG تعویض کرده و سیستم آگزوز نیز ارتقا یافته است. به این موارد باید اینتر کولر جدید، فیلتر هوای کارا تر و ECU با تنظیمات کاملا متفاوت را اضافه کرد.

امریکایی

معرفی فورد موستانگ مکای ۲۰۲۴



چند ماه قبل فورد اظهار داشت موستانگ مکای ۲۰۲۴ به سریع ترین خودرو برقی تاریخ خود تبدیل خواهد شد. حالا مهندس ارشد این کراس اوور برقی می گوید موتور برقی جدید مکای ۲۰۲۴ در اکسل عقب سبک تر از مدل قبلی است و گشتاور بیشتری را ارائه می کند. همچنین این ویژگی به صورت استاندارد در تمام تریم های موستانگ مکای ۲۰۲۴ ارائه می شود. بر این اساس مالکان موستانگ مکای به ۱۳۶ نیوتون متر گشتاور بیشتر دسترسی خواهند داشت. چنین بهبودهایی سبب می شود فورد موستانگ مکای ۲۰۲۴ ظرف ۳.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد که به بنا به گفته شرکت یادشده سریع تر از تسلا مدل ۷ پر فور منس و پورشه ماکان ۴ پایه خواهد بود. این خودرو همچنین مسافت ۴۰۰ متر را ظرف ۱۱.۸ ثانیه و با سرعت ۱۸۳ کیلومتر بر ساعت طی می کند. از آن جا که بهبودهای فنی مورد بحث تنها به صورت دیجیتالی ارائه می شوند، بنابراین خریداران می توانند در زمان انتخاب خودرو و با بعدا به آن دسترسی داشته باشند.

محصول Product

آئودی S3 مدل ۲۰۲۵ با قدرت بیشتر



در نسخه به روز شده آئودی S3، قدرت پیشرانه ۲ لیتری به ۳۳۳ اسب بخار افزایش یافته است. این خودرو با قیمت پایه ۵۵ هزار و ۶۰۰ یورو عرضه می شود. یک ماه پس از به روزرسانی آئودی S3 مدل ۲۰۲۵، حالا سازنده آلمانی مدل اسپرت S3 را در دو نسخه سدان و هاچ بک معرفی کرده است. در این به روزرسانی، مهندسان آئودی خروجی پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربو را به ۳۳۳ اسب بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور رسانده اند که ۲۳ اسب بخار و ۲۰ نیوتون متر نسبت به قبل افزایش یافته است. به لطف این نیرو، S3 مدل ۲۰۲۵ ظرف ۴.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می رسد و به حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دست می یابد. علاوه بر این، تغییراتی هم در گیربکس ۷ سر عت و کلاچه صورت گرفته است که زمان تعویض دنده را به نصف کاهش می دهد. این کامپکت اسپرت آلمانی همچنان از همان تقسیم کننده گشتاور نیز بهره می برد که امکان توزیع کاملا متغیر گشتاور را بین چرخ های عقب فراهم می کند.

ایتالیایی

معرفی لامبورگینی هوراگان STJ



تنها چند ماه دیگر با معرفی سوپراسپرت جدید لامبورگینی تمرا ریو فاصله داریم که این یعنی هم اکنون زمان خدا حافظی با هوراگان فرار رسیده است. به این منظور، مردان سنت آگاتا آخرین نسخه هوراگان را با نام STJ (مخفف سوپر تر و فو جوتا) معرفی کرده اند. این نسخه بر اساس هوراگان STO ساخته شده؛ اما تغییراتی را تجربه کرده و تنها ۱۰ دستگاه از آن تولید می شود. این سوپراسپرت نشان دهنده پایان یک دوره مهم خواهد بود؛ زیرا از آن جا که تولید آئودی R8 هم خاتمه یافته است، STJ پایانی را نه فقط برای هوراگان بلکه برای موتور V10 نیز رقم خواهد زد. یکی از مهم ترین تغییرات STJ تجهیز به کمک فنر های قابل تنظیم بر گرفته از مسابقه به جای کمک فنر های فعال STO است. انتظار افزایش قدرت را نداشته باشید؛ زیرا پیشرانه ۵.۲ لیتری V10 تنفس طبیعی هوراگان همچنان همان ۶۴۰ اسب بخار قدرت و ۵۶۵ نیوتون متر گشتاور نسخه STO را تولید می کند. البته لامبورگینی لاستیک های جدید بریستون پونتر را برای STJ در نظر گرفته که روی رینگ های ۲۰ اینچی تک پیچ قرار گرفته اند.

آلمانی

انفجار پیشرانه بامو M4 در تست داینوا

محصولات بامو M با پیشرانه های ۶ سیلندر خطی خود محبوبیت بسیار زیادی دارند؛ چرا که نیرو گاه های باواریا در عین قابلیت اطمینان مناسب می توانند قدرت بسیار زیادی تولید کنند. البته به نظر می رسد یکی از تیونرها در این زمینه زیاده روی کرده و عواقب آن نیز بسیار خطرناک بوده است. اخیرا شرکت ماکزیم PSI نیوجرسی به دنبال کسب قدرت بیشتر از خودرو درگ M4 بوده؛ هر چند اوضاع بسیار بد شده و خسارت های زیادی به این بامو وارد شده است. M4 مورد بحث قیلا ۱۱۰۰ اسب بخار را راهی چرخ ها می کرده؛



اما با داغ شدن رقابت های درگ به نظر می رسد این میزان قدرت کافی نباشد. به همین خاطر تیم یادشده تصمیم گرفته اینتر کولر جدید، گیربکس ارتقا یافته و نیتروژن را وارد معادله کند. البته تست های اولیه نسبتا خوب بوده اند؛ به گونه ای که استفاده از اینتر کولر در تست ها بدون وجود نیتروژن سبب ارسال ۱۳۰۰ اسب بخار قدرت به چرخ ها شده است. تیم ماکزیم PSI سپس نیتروژن را به قوای محرکه اضافه کرده اند و ۷۶ اسب بخار قدرت دیگر به چرخ ها رسیده است. آن ها باز هم تصمیم گرفته اند قوای محرکه را بیشتر تحت تاثیر قرار دهند و این جاست که حادثه بدی رخ می دهد. در ویدئوی منتشر شده می بینیم که پیشرانه S58 تیون شده منفرج شده و دود زیادی به هوا برمی خیزد و در ثانیه های بعد نیز روغن پیشرانه روی کف تاسیسات تست سرازیر می شود. از آن جا که تیم ماکزیم PSI تنها ۴۸ ساعت فرصت برای تست های بعدی داشت، زمان را از دست نداد و سریعا برای رفع مشکل دست به کار شد. به لطف وجود قطعات یدکی و خرید لوازم، این خودرو سریعا تعمیر خواهد شد.

دبیر انجمن خودروسازان اعلام کرد:

تکذیب خبر موافقت دولت با افزایش قیمت کارخانه ای خودرو



سال ۱۴۰۲ قرار بود سال اوج گیری واردات خودرو به کشور پس از لغو ممنوعیت پنج ساله باشد؛ اما چنین اتفاقی رخ نداد. واردات خودرو در خرداد ۱۳۹۷ ممنوع شد. ورود خودرو به کشور پیش تر نیز حد فاصل سال های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۳ تقریبا متوقف شده بود؛ اما از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۹۷ واردات و نوعی از سر گرفته شد و با روندی سینوسی وار گاهی رو به صعود و گاهی همراه با افت تا اوایل سال ۱۳۹۷ ادامه یافت. طبق آمار رسمی وزارت صمت و فاکتور گرفتن از سال ۱۳۸۴ کف سالانه واردات خودرو به کشور حدود ۱۵ هزار دستگاه و سقف آن نیز کمی بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه بوده است.

با توجه به تاکید بر تنظیم بازار به کمک واردات خودرو خارجی توسط وزارت صمت، انتظار می رفت در دور جدید واردات، رکورد ورود خودرو به کشور شکسته شود. با این حال آمار رسمی نشان می دهد حد فاصل سال های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۲ با فاکتور گرفتن از سال ۱۴۰۱ که تقریبا خودرویی وارد نشد، کمترین تعداد واردات به نام سال گذشته ثبت شده است. طبق اعلام سخنگوی اقتصادی دولت، واردات قطعی به کشور در سال گذشته تنها ۱۱ هزار و ۳۰۰ دستگاه بوده است. این در حالی است که طی سال های ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۷ کمترین آمار واردات سالانه خودرو حدود ۱۵ هزار دستگاه بوده است. در اسفند ۱۴۰۱ نخستین مرحله پیش فروش خودرو های وارداتی برگزار شد و در نتیجه آن، ۳۳ هزار نفر به عنوان متقاضی نهایی این خودرو ها انتخاب شدند. با توجه به این که آیین نامه واردات در شهریور ۱۴۰۱ ابلاغ شد و انتظار می رفت در سال ۱۴۰۲ ورود خودرو به کشور سرعت مقبولی بگیرد، اما با وجود وعده های جذاب سیاست گزاران، این اتفاق رخ نداد. یکی از این وعده ها، واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در بهار ۱۴۰۲ بود؛ حال آن که در کل سال گذشته، کمی بیش از ۱۱ درصد این رقم محقق شد.

در این زمینه گمانه زنی های مختلفی مطرح می شود. برخی می گویند مشکل اصلی، نامین ارز مورد نیاز واردات است و چون کشور با چالش ارزی مواجه است، نتوانسته طی دو سال گذشته ارز مورد نیاز واردات را که طبق آیین نامه نخست یک میلیارد یورو بود، تامین کند. برخی دیگر اما از راهانه می دانند و با استناد به آمار تخصیص ارز به شرکت های مونتاژ کار داخلی، معتقدند افرادی همچنان مخالف واردات گسترده خودرو به کشور هستند که اجازه سرعت گرفتن واردات را نمی دهند. بهر حال دلیل کندی واردات هر چه باشد، سبب شده است خودرو های وارد شده به جای کمک به تنظیم بازار، خود بازار سیاه دیگری را تشکیل دهند؛ موضوعی که یکی از دغدغه های اصلی آن تعداد کم واردات است. در کنار واردات اندک اما نقاط مبهم دیگری نیز در پرونده واردات خودرو ۱۴۰۳ دیده می شود؛ از جمله بلا تکلیفی واردات خودرو های کار کرده، عدم تحقق برنامه های سیاست گزار برای واردات مدل های برقی و شکل گیری بازار سیاه حواله برای واردات خودرو های مخصوص جانبازان. حالا نیز با توجه به گذشت حدود ۲۰ ماه از ابلاغ آیین نامه واردات خودرو و ثبت ضعیف ترین سال واردات در حدود دو دهه گذشته حد فاصل سال های ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۲ این پرسش مطرح است که سرنوشت و چشم انداز واردات در سال جدید چیست؟ آیا روند کند سال گذشته، ادامه خواهد یافت یا شاهد سرعت گرفتن واردات خواهیم بود؟

همچنین هفته گذشته برخی سایت های خبری از قول دبیر انجمن خودروسازان خبری منتشر کردند که بر اساس آن، دولت با افزایش قیمت کارخانه ای خودرو موافقت کرده است. اما احمد نعمت بخش در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» این خبر را تکذیب کرد. کاهش قیمت ۱۵ میلیون تومانی پیکاپ زاگرس خودرو های داخلی در آخرین روز هفته گذشته و قبل از تعطیلات عید فطر با کاهش بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی همراه بودند. جایی که پیکاپ زاگرس (۱۴۰۲) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۳۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۸۸۶ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۷۹۷ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۸۸۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۵۰ میلیون تومان و تارا دنده

برقی EV

سود بی وای دی از فروش هر خودرو

بر اساس آمار منتشر شده، بی وای دی از فروش هر دستگاه خودرو به طور متوسط سود خالص یک هزار و ۲۵۰ دلاری به دست می آورد. تسلا به عنوان پیشتاز تولید و عرضه خودرو های برقی در سال ۲۰۲۳ فروش ۱.۸۱ میلیون دستگاهی و سود خالص ۱۴.۹ میلیارد دلاری داشته که با یک حساب سرانگشتی می توان فهمید سود متوسط این خودروساز آمریکایی از تولید و فروش هر خودرو بیش از ۸ هزار و ۲۵۰ دلار بوده است. این تفاوت به خوبی نشان می دهد بی وای دی بیش از آن که به سوددهی بیندیشد به فکر کسب سهم



بالاتر از بازار است. چنین تاکتیک هایی بین کسب کار های چینی به وفور دیده می شود؛ یعنی جایی که مسابقه شدیدی بین شرکت ها وجود دارد و برنده ها ذهنیت خریداران را تغییر می دهند. در بازار خودرو چین تخفیف های زیادی برای خرید خودرو اعلام شده است. چین مدت زیادی است که از برندهای تولید کننده خودرو اشباع شده و میزان بهره برداری از کارخانه ها به طور متوسط ۵۹ درصد است؛ در حالی که رقم مطلوب بین ۷۰ تا ۸۰ درصد اعلام شده است. از طرفی خودرو های برقی و هیبرید محبوبیت فزاینده ای در این کشور دارند و بی وای دی سال قبل فروش ۲ میلیون و ۷۰۶ هزار و ۷۵ دستگاهی در چین داشته و تسلا با فروش ۶۰۳ هزار و ۶۶۴ دستگاهی در رده دوم قرار دارد. بر این اساس بی وای دی فاصله بسیار زیادی با برندهای دیگر دارد و دلیل آن نیز توانایی فروش خودرو های بسیار با قیمت های پایین است. اگر چه سوددهی بی وای دی با فروش هر خودرو پایین است، اما این رقم نسبت به سال های قبل بهبود یافته است.



دادن مرسدس بنز E کلاس و EQE SUV توانست به این عنوان ارزشمند دست پیدا کند. سری ۵ ساله پیشتر کلاس خود بوده و در جدیدترین نسل خود با ترکیب برق و بنزین پذیرای طیف بیشتری از خریداران خواهد بود. هرچند شاید عشق ماشین‌های سنتی به خودروهای پر فورنس الکتریکی علاقه‌ای نداشته باشند، اما هیوندای آیونیک N5 ثابت کرده است خودروهای الکتریکی هم می‌توانند جذاب و هیجان‌انگیز باشند. یکی از دلایل این موضوع شبیه‌سازی ویژگی‌های خودروهای بنزینی مثل گیربکس ۸ سرعته و صدای پیش‌راننده است. وقتی دنیای ماشین به ناچار تمام الکتریکی شود، خودروهایی مثل این، انتقال از بنزین به برق را آسان تر خواهند کرد.

برنده اصلی نمایشگاه نیویورک امسال، کیا EV9 است که به عنوان خودرو سال جهان انتخاب شده است. این کراس اوور کره‌ای همچنین عنوان خودرو الکتریکی سال را هم از آن خود کرده است. این در حالی است که کیا سال‌های قبل هم در این رقابت جوایز مهمی را به دست آورده است. سال گذشته EV6 GT به عنوان خودرو پر فورنس سال انتخاب شد و در سال ۲۰۲۰ هم تلورا بد عنوان خودرو جهان را کسب کرد. رقابت خودرو سال جهان اما دسته‌های دیگری هم دارد که در ادامه با برندگان آن آشنا خواهیم شد. باموسری ۵ و همتای الکتریکی آن، I5 موفق به کسب عنوان خودرو لوکس سال ۲۰۲۴ جهان شده است. سدان میان‌سایز باواریایی‌ها در فینال رقابت با شکست

## نمایشگاه نیویورک کیا EV9 را برگزید



## «CBR250RR» جدیدترین و زیباترین اسپرت‌بایک ایران

# باهوندا، خاص‌تر دیده شوید!

هرگاه صحبت از فناوری و کیفیت بالای ساخت در دنیای پر هیجان موتور سیکلت می‌شود، نام هوندا در ذهن‌ها شکل می‌گیرد. هوندا به عنوان خوشنام‌ترین و یکی از برترین سازندگان موتور سیکلت در جهان شناخته می‌شود که با محصولات اسپرت و با کیفیت خود، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. اگر چه محصولات این کمپانی مطرح در کلاس‌های متعددی حضور دارند و هر یک علاقه‌مندان خاص خود را دارند. اما یکی از پرطرفدارترین محصولات هوندا، اسپرت‌بایک آن یعنی خانواده CBR است. از آن‌جا که محدودیت‌های خاصی برای ورود اسپرت‌بایک‌ها به کشورمان وجود دارد، نسخه‌های ۲۵۰ و ۳۰۰ سی‌سی در کشورمان حضور دارند. یکی از اسپرت‌بایک‌های جدیدی که حدود یک سال است در بازار موتور سیکلت کشورمان حضور فعال و قدرتمندی دارد، هوندا CBR250RR است که در ادامه آن را بررسی می‌کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سازندگان موتور سیکلت در جهان شناخته می‌شود که با محصولات اسپرت و با کیفیت خود، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. اگر چه محصولات این کمپانی مطرح در کلاس‌های متعددی حضور دارند و هر یک علاقه‌مندان خاص خود را دارند. اما یکی از پرطرفدارترین محصولات هوندا، اسپرت‌بایک آن یعنی خانواده CBR است. از آن‌جا که محدودیت‌های خاصی برای ورود اسپرت‌بایک‌ها به کشورمان وجود دارد، نسخه‌های ۲۵۰ و ۳۰۰ سی‌سی در کشورمان حضور دارند. یکی از اسپرت‌بایک‌های جدیدی که حدود یک سال است در بازار موتور سیکلت کشورمان حضور فعال و قدرتمندی دارد، هوندا CBR250RR است که در ادامه آن را بررسی می‌کنیم.

### طراحی جسورانه و هیجان‌انگیز CBR250RR

کمپانی هوندا با تولید کردن خانواده CBR، دنیای اسپرت موتور سیکلت‌ها را متحول کرد. برچمدار اسپرت‌بایک‌های هوندا CBR1000RR فایر بلد است. کمپانی هوندا سعی کرده است با در نظر گرفتن استراتژی منطقی و جدید خود، یک اسپرت‌بایک ۴ سیلندر سریع را در حجم‌های پایین موتور به بازار عرضه کند تا برای مشتریان، گزینه‌های نسبتاً اقتصادی هم در دسترس باشد. کمپانی هوندا بر این اساس سعی کرد بازار CBR150 و CBR250، این امر را محقق کند. نوامبر سال ۱۶ ۲۰ میلادی اتفاق بسیار خوبی برای اسپرت دوستان افتاد. این رخداد، طراحی و تولید یک نسخه اسپرت و سریع از CBR250 بود که با سوندا CBR250RR شناخته می‌شود. این نخستین باری است که CBR250RR به بازار می‌آید. این اسپرت‌بایک در نوامبر سال ۱۶ ۲۰ و در نمایشگاه بین‌المللی جاکارتا اندونزی به نمایش درآمد. این اسپرت‌بایک در همان سال در اندونزی تولید و به بازار آن کشور و سایر کشورها مانند فیلیپین، هند، مالزی، تایوان، استرالیا، اروپا و آمریکای شمالی نیز عرضه شد. از نظر طراحی، خطوط سازنده این اسپرت‌بایک محبوب، به حرکات شمشیر روی آب شبیه است. اشاره به حرکات شمشیر روی آب، به چابکی و وزن پایین این اسپرت‌بایک اشاره دارد. با نگاهی به پروفیل این اسپرت‌بایک جسور سامورایی، شاهد سبک طراحی مدرن و البته هیجان‌انگیزی از هوندا هستیم. پوزه نسبتاً زاویه‌بیش‌تری به خود گرفته است. همچنین فلاپ حجیم (مشابه حرف A) از پوزه شروع شده و به زیر پیش‌راننده می‌رسد. این مجموعه در کنار یک بسیار جذاب (که با خطوط تیز، حجم پورده چندضلعی ایجاد کرد) کاراکتر نافذ و اسپرتی به هوندا CBR250RR می‌بخشد. ایجاد چنین حجمی به کمک خطوط تیز، منجر به شکل‌گیری فلاپ‌های فوق‌آیرو دینامیکی در بخش عقب شده که کاملاً با بدنه اسپرت این اسپرت‌بایک‌ها هم‌رؤی دارند. البته اسپایدرهای زیر پیش‌راننده در این نسل از اسپرت‌بایک‌های هوندا، با فلاپ بدنه حالت پیکار چه داشته و به ارتفاعی سطح هیجان‌انگیز بسزایی می‌کند. ناگفته نماند که چنین طراحی مبتنی بر المان‌های زبان جدید طراحی هونداست. پوزه این اسپرت‌بایک نسبت به نسل‌های قبلی، دستخوش تغییرات وسیع طراحی هوندا قرار گرفته است. همچنین انتخابی بیشتر پوزه سبب شده است یک خط تیز و برجسته در بخش میانی ایجاد شود که به کمک آن حجم نسبتاً خاصی نیز روی پوزه ایجاد شده است. از طرفی در جلوترین بخش این اسپرت‌بایک، چراغ‌های باریک LED (برای دی‌لایت یا چراغ روز) در اوج ظرافت و زیبایی کار شده است. همچنین در بخش زیرین این چراغ‌های LED، چراغ‌های دوزنقه‌ای شکل نسبتاً باریکی طراحی شده تا پوزه خشن و تهاجمی برای CBR250RR ایجاد شود. این نوع طراحی چراغ‌ها از فاصله دور یکپارچه بوده و مشابه حرف A است؛ اما از نزدیک حالت دو تکه آن کاملاً مشهود است. طراحی چراغ‌های اصلی دوزنقه‌ای باریک (شبیه به چشمان مخفی نینجاهای ژاپنی) بر هیجان در این نماتانک‌ها دارند. در نمای عقب نیز سطح نشیمنگاه (زین) سر نشین دوم با فاصله نسبتاً زیادی از تایلر عقب طراحی شده که این امر به دلیل اسپرت بودن این موتور سیکلت است. از طرفی فلاپ‌های تیزی که در عقب نصب شده، فضای خالی در این بخش ایجاد کرده است. یک چراغ مثلثی شکل نیز در بخش میانی طراحی شده تا حالت شانوری ایجاد شود و حس و حال اسپرت‌تری به CBR250RR بدهد. اضافه شدن آگزوهای دوتایی مربع‌شکل با رنگ تیره‌ای و کاور مشکی و نصب رینگ‌های ۱۷ اینچی فورج شده آلپاز ۵ پره نسل جدید، حس هیجان را در این اسپرت‌بایک به اوج خود می‌رساند. این نکته را در نظر داشته باشید که تمام مدل‌های CBR250RR حاضر در کشور مدل ۲۰۲۰ میلادی بوده و از نظر ظاهر هیچ تفاوتی با نسخه ۲۰۲۳ نداشته و تنها در نسخه‌های جدید، کمی تغییر در گرافیک چراغ‌های جلو و عقب انجام شده و توان پیش‌راننده نیز ارتقا یافته است.

### راحتی بالاوار گونومی

هوندا CBR250RR به عنوان یک اسپرت‌بایک پر فورمنسی شناخته می‌شود؛ بر این اساس از نظر راحتی و ارگونومی باید در سطح بالایی قرار داشته باشد. بر این اساس زاویه قرارگیری راکب نسبت

بالاتر از سال ۲۰۲۰ میلادی به دلیل تغییرات بیشتر در اتاق احتراق نسبت تراکم به ۱۲،۱ به یک رسیده است). از سوی دیگر سایز قطر پیستون ۶۲ میلی‌متر در کورس پیستون ۴۱،۱ میلی‌متری بوده تا بتواند میزان توان و گشتاور تولیدی را افزایش دهد. بر این اساس حداکثر توان خروجی هوندا CBR250RR به ۳۸،۶ اسب بخار در ۱۲ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۲۳،۲ نیوتون متر در ۱۱ هزار آرپی‌ام می‌رسد. به دلیل نسبت تراکم نسبتاً پایین، این مساله به خوبی می‌تواند به کاهش استهلاک موتور در کشورمان (به دلیل استفاده از سوخت نه چندان باکیفیت) کمک بسزایی کند. همچنین به گفته کمپانی هوندا، این پیش‌راننده از سیستم جدید روغن کاری و خنک‌کننده توسط آب بهره می‌گیرد که ثبت اختراع آن در سال ۲۰۱۸ میلادی انجام شده است. این سیستم، میزان راندمان موتور را ۵ درصد افزایش داده است. سیستم روغن کاری جدید، مبتنی بر اویل کمپ جدید (پمپ روغن) می‌تواند قطعات اصلی و دوار موتور را با روانکاری بیشتر مواجه کند که در نتیجه ضربه استهلاک این قطعات کاهش پیدا می‌کند. از سوی دیگر گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با فواصل بسیار کم و سیستم تسریع تعویض دنده هیدرومکانیکی، قدرت و گشتاور را به کمک زنجیر نسل جدید X تایپ به محور عقب منتقل می‌کند. سیستم تسریع تعویض دنده جدیدی که هوندا در اسپرت‌بایک ۲۵۰ سی‌سی خود به کار گرفته، دقیقاً الگو برداری شده از سیستم تسریع تعویض دنده اسپرت‌بایک قدرتمندش یعنی CBR1000RR فایر بلند است. این امر سبب شده است این اسپرت‌بایک، با نسبت قدرت به وزن ۰،۲۳ اسب بخار بر کیلوگرم، شتاب صفر تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت ۲،۸ ثانیه و شتاب اولیه از حالت سکون تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۶،۲ ثانیه‌ای داشته باشد. حداکثر سرعت رسمی این اسپرت‌بایک جسور سامورایی ۱۷۹ کیلومتر بر ساعت است.

### کیفیت سواری و عملکرد هدینگ

کمپانی هوندا برای لذت بخش کردن رانندگی با CBR250RR از سیستم هیدرولیکی قابل تنظیم در جلو (تلسکوپ) بهره گرفته است. در محور جلو دو دامپر (کمک‌فتر) ۴۷ میلی‌متری وجود دارد و از سیستم مونوشوک با یک دامپر ۱۳۵ میلی‌متری هیدرونیوماتیک با پنج حالت تنظیم و یک فنر پیش‌کش استفاده شده که سواری با این اسپرت‌بایک را بسیار لذت بخش می‌کند. همچنین از دو اهرم ۷ شکل با یک اهرم عرضی از جنس فولاد سبک‌وزن، در زیر فلاپ‌های عقب کمک گرفته شده تا ارتعاشات جانبی وارد شده به بدنه، کاسته شده و کیفیت سواری این اسپرت‌بایک ارتقا پیدا کند. همچنین تایرها ۱۱۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و ۱۴۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی در عقب، در کیفیت سواری بسیار اثر گذار هستند. از سوی دیگر مرکز ثقل نسبتاً بالا و توزیع وزن متمایل به بخش میانی، سبب شده است این اسپرت‌بایک، فرمان پذیری فوق‌العاده‌ای داشته باشد. این مهم به طراحی جدید بدنه و قرارگیری پیش‌راننده مربوط می‌شود. سیستم ترمز هوندا CBR250RR در هر دو محور جلو و عقب، دیسکی خنک‌شونده سوراخ‌دار است. بر این اساس در محور جلو، یک دیسک ۳۱۰ میلی‌متر با کالیبر دو پیستونه و در محور عقب، یک دیسک ۲۴۰ میلی‌متری با کالیبر تک پیستونه تعبیه شده که عملکرد ترمزگیری بی‌نظیری را ایجاد می‌کند.

### امکانات هوندا CBR250RR

از مهم‌ترین امکانات CBR250RR می‌توان به کلاستر تمام دیجیتال، سیستم ضد سرقت هوشمند، سیستم تسریع تعویض دنده برای شتاب بهتر، استارت دکمه‌ای به همراه سانسات الکترونیکی، چک نسل جدید هیدرولیکی برای تعادل بهتر در زمان پارک، سیستم تعلیق قابل تنظیم و در نسخه ABS دارای سیستم ترمز ABS اشاره کرد.

### ارزش‌نهایی سامورایی تازه نفس

در حال حاضر نسخه صفر کیلومتر این اسپرت‌بایک جسور سامورایی در بازار، در بازه قیمتی ۶۲۰ میلیون تومان قرار دارد.

به فرمان ۲۴،۳۰ درجه و در فاصله ۹۲ میلی‌متری است. این عدد به معنای راحتی بالا در زمان سوار شدن و حتی حرکت این اسپرت‌بایک است. همچنین به منظور بهبود ارگونومی، ارتفاع نشیمنگاه (زین) ۷۹۰ میلی‌متر بوده که این عدد نه تنها منجر به استفاده راحت‌تر از CBR250RR می‌شود، بلکه نیروی آیرو دینامیک را نیز بهبود می‌بخشد. همچنین دو دسته فرمان، به پلاستیک نرم با Soft Touch مزین شده تا در بلندمدت همچنان نرم بوده و کیفیت ساخت آن به خوبی حفظ شود. به منظور راحتی بیشتر راکب، یک کلاستر ۱۸ اینچی دیجیتال در مقابل وی تعبیه شده که ۱۶ اینچ از آن برای نمایش اطلاعات دور موتور، سرعت، نشانگر تعویض دنده، مسافت پیموده شده و کامپیوتر سفری و ۱،۸ اینچ دیگر در طرفین این کلاستر میزان مصرف سوخت، چراغ‌های هشدار (از جمله چراغ چک و باتری)، سرویس (چهار) و دمای موتور را به نمایش می‌گذارد. طراحی کلاستر بسیار جدید و متفاوت است.

### سازه نوین و سبک‌وزن

مهندسی و فناوری هوندا در عصره موتور سیکلت همواره زبان زد بوده است. بر این اساس مهندسان کمپانی هوندا با استفاده از فولاد سبک‌وزن، نسل جدیدی برای سازه شاسی و بدنه را طراحی کرده‌اند که توزیع وزن بهتری را ایجاد می‌کند. فریم جلویی از جنس پلاستیک فشرده بوده و در بخش میانی زیر پیش‌راننده نیز از یک پروفایل آلومینیومی استفاده شده است. ناگفته نماند که در ساخت سازه شاسی و بدنه CBR250RR از ساختار مهندسی رخته‌گری نوین استفاده شده است. وزن خالص این اسپرت‌بایک (بدون سرنشین و باک ۱۴ لیتری خالی) در نسخه فاقد سیستم ترمز ABS، ۱۶۵ کیلوگرم و در نسخه مجهز به سیستم ترمز ABS، ۱۶۸ کیلوگرم است.

### ۲۵۰ سی‌سی؛ اما قدرتمند!

آنچه هوندا CBR250RR را از تمام هم‌کلاس‌های خود متمایز می‌سازد، قلب تپنده پروان آن است که به راحتی می‌تواند رقابتی خود را در بازار ایران به چالش بکشد. از آن‌جا که نسخه‌های وارد شده به کشورمان CBR250RR است، در میان تنه این اسپرت‌بایک یک موتور ۲ سیلندر موازی به حجم ۲۴۹،۷ سی‌سی جا خوش کرده است تا توان و گشتاور لازم برای حرکت و شتاب عالی را فراهم آورد. به ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ و در مجموع ۸ عدد سوپاپ در این پیش‌راننده تعبیه شده که چهار سوپاپ از آن برای ورودی هوا به دو سیلندر و چهار سوپاپ دیگر به منظور خروج دود از سیلندر‌ها در نظر گرفته شده است. هر ۸ سوپاپ روی دو میل سوپاپ نصب شده که مکانیزم سوپاپ‌بندی آن DOHC است. در سیستم سوخت‌رسانی آنژکتوری این اسپرت‌بایک، دواژکتور تعبیه شده که هر کدام از آن‌ها روی یک درپچه گاز قرار دارند تا بتوانند سوخت را به داخل مانیفولد ورودی هوا تزریق کنند. همچنین اتاق احتراق این پیش‌راننده طراحی شده تا بتواند سیر کولیشن بهتری داشته باشد و بر این اساس، نسبت تراکم در این موتور بنزینی به ۱۱،۵ به یک می‌رسد (هر چند که در مدل‌های



## تامین برق ۶۰ اتوبوس با راه اندازی کارخانه هیدروژنی



نیروگاه جدید هیدروژن تنها یک گام در نقشه راه کلی وین برای ایجاد اقتصاد هیدروژن سبز در شرق اتریش است. به دلیل وجود شیب‌ها، فواصل توقف کوتاه و حجم بالای مسافر، این یکی از پر تقاضاترین خطوط در شهر است و به همین دلیل اتوبوس‌های هیدروژنی برای این مسیر مناسب هستند. با این حال، جدا از حوزه حمل و نقل عمومی، هیدروژن سبز کاربردهای دیگری نیز در زندگی دارد. بعضی شرکت‌های لجستیک خصوصی در حال حاضر در ایستگاه‌های بنزین، هیدروژن سبز در یافت می‌کنند.

وین میزبان نخستین کارخانه هیدروژن سبز خود است که قادر خواهد بود روزانه ۶۰ اتوبوس شهری را برقی‌رسانی کند. اولین کارخانه هیدروژن سبز در وین احداث شده و به این ترتیب پایتخت اتریش را به مکانی تبدیل کرده است که در آن هیدروژن سبز، منبع انرژی آینده، می‌تواند به طور هم‌زمان تولید، ذخیره و استفاده شود. ظرفیت نیروگاه جدید روزانه ۱۳۰۰ کیلوگرم هیدروژن سبز است. بنابراین مقدار تولید روزانه می‌تواند سوخت ۶۰ اتوبوس یا کامیون را تهیه کند. این شهر مستقیم در کنار کارخانه تولید H2 نیز در حال راه‌اندازی یک ایستگاه سوخت H2 دیگر برای اتوبوس‌ها و کامیون‌هاست.



## به دلیل پاس نکردن استانداردها

# تولید چند خودرو تجاری داخلی متوقف می‌شود

به گفته رئیس سازمان ملی استاندارد، تولید خودروهای باری و تجاری قدیمی به دلیل نداشتن استانداردهای لازم و معیارهای مصرف سوخت، در سال ۱۴۰۳ متوقف خواهد شد



## معرفی پیکاپ «شورولت S10» مدل ۲۰۲۵ در نمایشگاه‌های کشاورزی برزیل

پیکاپ S10 شورولت در اصل نسخه بروز شده نسل قبلی شورولت کلرادو است که با تغییرات گسترده‌ای در برزیل تولید و در آمریکای جنوبی عرضه می‌شود و طی ماه جاری، در نمایشگاه‌های کشاورزی برزیل به نمایش در خواهد آمد. این نسل اولین بار در سال ۲۰۱۱ رونمایی شد، اما تاکنون چندین بار مورد به‌روزرسانی قرار گرفته و حالا شورولت یک بار دیگر آن را به‌روز کرده است. این پیکاپ میان‌سایز که با نام S10 در آمریکای جنوبی عرضه می‌شود، با مدل ۲۰۲۵ در برزیل رونمایی شده است. در واقع، S10 مدل ۲۰۲۵ شامل نوآوری‌های مهم طراحی، تکنولوژی‌های پیشرفته و پکیج فنی جدید می‌شود تا جایی که جنرال موتورز آمریکای جنوبی این پیکاپ را نوا ارائه‌ترین مدل در کلاس خود می‌داند. به همین دلیل، S10 مدل ۲۰۲۵ هر چند یک به‌روزرسانی کلی محسوب می‌شود، نه نسل جدید اما تغییراتی اساسی را تجربه خواهد کرد که آن را به یکی از پیشرفته‌ترین پیکاپ‌های بازار برزیل تبدیل می‌کند. یکی از تغییرات برجسته این پیکاپ، طراحی جدید جلو با الهام از کلرادو آمریکای شمالی اما با عناصر منحصر به فرد مثل جلو پنجره دوزنقه‌ای است. در حالی که در عقب هم طراحی در پشتی جدیدی با نوشته CHEVROLET به جای لوگو شورولت و گرافیک جدیدی برای چراغ‌ها طراحی کرده‌اند. در داخل S10 نیز شاهد داشبورد کاملاً جدیدی هستیم که با صفحه‌آمایش دیجیتال ۱۱ اینچی متصل به نمایشگر اطلاعاتی-سرگرمی، نمای بسیار مدرن تری نسبت به قبل پیدا کرده است. یکی دیگر از تغییرات مهم S10 مدل ۲۰۲۵ زیر کاپوت رخ داده، زیرا جنرال موتورز نسل جدید پیشرفته دیزلی دورامکس خود را برای اولین بار در این پیکاپ معرفی کرده است. نسل جدید موتور ۲.۸ لیتری چهار سیلندر توربودیزل جنرال موتورز نه تنها برای اولین بار در برزیل تولید خواهد شد، بلکه حالا توسط هوش مصنوعی مدیریت می‌شود که با فراهم کردن کالیبراسیون ایده‌آل، ترکیب بی‌سابقه از پرفورمنس، مصرف سوخت و آلاینده‌گی را ارائه خواهد کرد. همچنین به گفته جنرال موتورز برزیل، این پیشروانه پیشرفت‌هایی را هم در ساخت‌افزار و نرم‌افزار کرده است. به لطف این تغییرات، خروجی این موتور ۲.۸ لیتری حالا به ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۵ نیوتون‌متر گشتاور رسیده که نسبت به ۲۰۰ اسب‌بخار و ۱۰۰ نیوتون‌متر قبل افزایش یافته است. انتقال نیروی این موتور صرفاً توسط یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک صورت می‌گیرد که اولین بار در نسل سوم شورولت کلرادو معرفی شد اما به گفته جنرال موتورز، این گیربکس برای مطابقت با نیازهای خریداران برزیلی، از نو کالیبره شده است. با این ترکیب، S10 مدل ۲۰۲۵ طی ۹.۴ ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و در هر صد کیلومتر ۹.۵ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند.

که تولید خودروهای سواری و تجاری به آمار سالانه ۳ میلیون دستگاه برسد، باید دید با توجه به وضعیت تولید، تامین قطعه، قیمت خودرو و شرایط بازار داخلی آیا همچنان امکان افزایش تولید در بخش خودروهای تجاری امکان پذیر است یا خیر. این در حالی است که خبرها حاکی از توقف تولید برخی مدل‌های تجاری قدیمی در سال جدید خواهد بود؛ موضوعی که می‌تواند آمار تولید این خودروها را با افت مواجه کند. از سوی دیگر، آن‌طور که کارشناسان این بخش اعلام کرده‌اند، وضعیت بازار خودروهای تجاری چندان مطلوب نیست و نمی‌توان امید به افزایش تقاضای خودروها در این بخش داشت.

خودروسازان تجاری به‌رغم تمام فراز و نشیب‌های تولید، عرضه و تقاضا و وابستگی به تولیدکنندگان خارجی و زنجیره تامین جهانی و تاثیر پذیری از مشکلات اقتصادی، در این سال‌ها هر چند اندک اما به روند تولید ادامه دادند. حالا در برنامۀ هفتم توسعه در نظر گرفته شده است



فرانک آفاصی

faghassafi@autoworld.ir

## آمارهای ضدونقیض از تولید تجاری‌ها

خودروسازان بخش خصوصی سهم ۲۳ درصدی از تولید را به خود اختصاص داده‌اند. در حالی آمار تولید خودروهای تجاری رو به رشد و صعودی عنوان می‌شود که هفته گذشته رئیس مراکز اسقاط کشور در گفت‌وگویی با روزنامه «دنیای خودرو» از اعلام آمار اسقاط خودروهای فرسوده در ازای شماره گذاری خودروهای مونتاژی و تولید داخل سر باز زد و عنوان کرد: «صدور گواهی اسقاط برای شماره گذاری تجاری‌های تولید داخل به اندازه‌ای کم بوده که ارزش بیان کردن ندارد.»

بر اساس آن چه مدیر کل دفتر صنایع خودرو و وزارت صمت در خصوص وضعیت تولید خودرو در سال گذشته اعلام کرده، حدود ۱۱ ماه، خودروسازان در مجموع موفق به تولید ۱۶۶ هزار دستگاه وانت شدند که رشد ۳۲ درصدی را در مقایسه با سال قبل از آن نشان می‌داد. همچنین در این مدت بیش از ۴۰ هزار دستگاه انواع خودرو تجاری شامل ون، مینی‌بوس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده تولید شد که در مجموع رشد ۲ درصدی را نشان می‌دهد. آن‌طور که آمارها نشان می‌دهد:

## کاهش تقاضا در بازار خودروهای تجاری با افت قدرت خرید

خصوصاً اظهار کرد: «تقاضا در بازار خودروهای تجاری به شدت کاهش یافته است و به‌رغم آن که برخی خودروسازان محصولات جدیدی را به نمایش می‌گذارند، اما نبود قدرت خرید باعث شده است متقاضیان واقعی، امکان ورود به این بازار را نداشته باشند.» وی در ادامه بیان کرد: «به نظر نمی‌رسد بدون برنامه‌ریزی و با اهرم فشار به خودروسازان، بتوان تولید را افزایش داد و آمیدی به اصلاح صنعت و بازار خودروهای تجاری داشت.» وی همچنین گفت: «حلقه مفقوده این صنعت، حمایت همه‌جانبه دولت و ارائه تسهیلات برای خرید است؛ در غیر این صورت، قیمت‌ها در نقطه توقف‌ناپذیری است که دست خریداران واقعی را از بازار کوتاه می‌کند.»

در حالی که صنعت تولید خودروهای تجاری از نقطه مورد انتظار خود، فرسنگ‌ها فاصله دارد و نتوانسته است به اهداف مدنظر خود بعد از نیم قرن تجربه دست یابد، برنامه‌ریزی‌های جدید موسوم به برنامه هفتم توسعه، افزایش رشد تولید برای این بخش را در نظر گرفته است. با این حال، به نظر نمی‌رسد همه چیز در مسیر این رشد هموار باشد. مشکلاتی از جمله تاثیر تحریم‌ها و عدم ارتباط با کشورهای بزرگ و تولیدکنندگان قدیمی خودروهای تجاری، هم‌زمان با افزایش نرخ ارز و بالا رفتن قیمت نهایی تجاری‌های تولید داخل در سال‌های اخیر کاهش شدید تقاضا برای این خودروها را به همراه داشت. در همین خصوص، میلاد خاموشیان، فعال بازار خودرو کشور در این

## توقف تولید چند خودرو تجاری به دلیل پاس نکردن استانداردها

و به جای آن‌ها محصولات جدید عرضه شود. «به‌رغم آن که برخی از این خودروها سال‌های متعددی در خطوط تولید خودروسازان داخلی حضور داشته و چندان تغییری نداشته‌اند، اما از پرتیراژترین خودروها در این بخش بوده‌اند. بنابراین دور از ذهن نیست که خروج آن‌ها از خط باید در شرایطی اتفاق بیفتد که مدلی جایگزین آن‌ها شود؛ مدلی که بتواند با وجود به‌روز بودن، از نظر قیمتی نیز جای خودروهای حذف‌شده را پر کند. اقدامی که از افت تولید در این بخش جلوگیری خواهد کرد و صنعت خودروهای تجاری را در دستیارانی به اهداف برنامه هفتم توسعه یاری خواهد کرد.»

از سوی دیگر، گام‌هایی در جهت کاهش تولید این خودروها برداشته می‌شود که می‌توان کمبود سفارش گذاری برای خرید اتوبوس و ون را از جمله آن‌ها دانست. این در حالی است که رئیس سازمان ملی استاندارد در واپسین روزهای سال گذشته اعلام کرد تولید خودروهای باری و تجاری قدیمی به دلیل نداشتن استانداردهای لازم و معیارهای مصرف سوخت، در سال ۱۴۰۳ متوقف خواهد شد.

مهدی اسلام‌پناه در این خصوص اعلام کرد که با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده بین وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد و شرکت‌های خودروساز، نباشد است تا تولید این سازه‌های قدیمی متوقف



تویوتا قیمتی در حدود ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون برای نسخه هیبرید آن قیمتی در حدود ۵ میلیارد تومان در نظر گرفت. بدین ترتیب حاشیه سود این خودرو در نسخه هیبرید حدود ۳ میلیارد تومان و در نسخه توربوشارژ حدود ۲ میلیارد تومان است.

پس از این که تویوتا لوین به مشتریان و خریداران سامانه یکپارچه تحویل داده شد، نمایشگاه‌داران و دلالان در مقایسه با کرولا، قیمت بیشتری برای لوین در نظر گرفتند. با توجه به این که لوین در مقایسه با کرولا برتری‌هایی دارد، بازار برای نسخه



## تویوتا لوین گران‌تر از کرولا قیمت خورد

### تحلیل



کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

## تویوتا در صدر بازار وارداتی‌ها

می‌روند. البته این روند در آینده نزدیک با ورود مدل‌های راو ۴ هیبرید و کمری هیبرید به کشور در قالب سهمیه جانبازی نیز جذاب‌تر از گذشته خواهد شد.

تعداد مدل‌های تویوتا و همچنین جذابیت آن‌ها، بیش از سایر خودروهای وارداتی بوده است. به همین دلیل امروز انواع مدل‌های تویوتا از کرولا گرفته تا لوین و کرولا هیبرید، گل سرسبد خودروهای وارداتی به‌شمار

با وجود گذشت حدود یک سال از واردات خودرو اما هیچ‌یک از مدل‌ها و برندهای وارداتی نتوانسته‌اند دل خریداران را به‌دست آورند و توجه آن‌ها را به‌خود جلب کنند. در این میان اما می‌توان گفت تنوع و

k.talebifard@autoworld.ir

## جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک J4 (۱۴۰۳)	۷۶۶	۸۹۲	۶	▲
جک S3 (۱۴۰۲)	۹۱۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۶۶۰	۰	●
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۴۰	یک میلیارد و ۷۴۵	۵	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۸۲	یک میلیارد و ۷۸۰	۵	▲
ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲)	۷۰۹	۹۱۹	۶	▲
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۷۴	یک میلیارد و ۵۹۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۵۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۷۶۴	۲ میلیارد و ۴۰۰	۴	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۱۰	۱	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۲	یک میلیارد و ۶۰۰	۲	▲
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۶۹۴	یک میلیارد و ۳۱۰	۲۵	▲
فیدلیتی پرایم ۵ نفره (رینگ ۱۰ پره) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۱	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (رینگ ۱۰ پره) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۵	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۹۸۳	یک میلیارد و ۵۰۰	۱۷	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۰۰	یک میلیارد و ۶۹۰	۳۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▲
دانگ‌فنگ شاین مکس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۲۶۰	۵۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۲ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۵۱	یک میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۶۷	یک میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
کیاسلتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
کیاسونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
کیاسراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۷	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا پریوس تیپ C	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
رنو کولتوس	۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
رنو تلیسمان	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
میتسوبیshi اوتلندر هیبرید PHEV	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
میتسوبیshi اوتلندر	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
نيسان سانای	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
بامو 730Li فول	۰	یک میلیارد و ۲۳	۰	●
بامو ۲.۸X4	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
بامو سری ۳ (330i)	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۱۷	۲۰۰	▲
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
لکسوس NX300hfsport هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
لکسوس NX300h هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۲۱	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا صندوقدار	۰	۴۰۱	۰	●
تیبا ۲	۰	۴۱۳	۲	▲
ساینا S (۱۴۰۲)	۳۲۶	۴۳۶	۱	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۱	۴۵۴	۲	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۲)	۲۸۳	۴۷۴	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۴۹۵	۴	▲
کوییک GX (۱۴۰۳)	۲۵۷	۴۴۵	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۵۲	۱	▲
کوییک GXR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۶۶	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۴۷	۲	▲
کوییک SR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۴۹	۲	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۵۱۶	۲	▲
کوییک اتومات (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۳۳۷	۵۲۷	۴	▲
اطلس (۱۴۰۲)	۴۰۷	۶۰۹	۶	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۳۰	۷۲۰	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۸۵	۴	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۲	۸۸۲	۱۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۲)	۶۰۰	۷۱۲	۳	▲
پیکاب زاکرس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۴۳۵	۱۵	▲
پارس سال (۱۴۰۲)	۴۹۴	۶۷۱	۳	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۳۲۸	۷۰۵	۳	▲
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۳۴	۷۵۰	۳	▲
پژو پارس TU5 (۱۴۰۲)	۲۷۵	۸۶۰	۷	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۶۲۸	۲	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۶۷۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۸۶	۹	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۹۴	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۷	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۴	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۲۰	۹۵۲	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۵۰	۹	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۸۶	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۹۰	۰	●
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۵۸	۲	▲
سورن پلاس بامینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۶۵	۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۳	۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۲)	۰	۸۱۸	۴	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۰	۶۴۵	۱	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۳۴۴	۷۱۰	۴	▲
دنا پلاس (۱۴۰۲)	۴۱۰	۸۳۸	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۹۰	۲	▲
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۱۱۳	۶	▲
تارا دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۸۴۰	۸	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۸۵	۰	●
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۹۰	۰	●
تارا اتومات 44 ال ایکس (۱۴۰۲)	۶۸۹	یک میلیارد و ۲۲۵	۵	▲

قیمت جدید خودروهای مونتاژی که از سوی شورای رقابت اعلام شده است به دلیل عدم اعمال قیمت‌ها 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

پایتخت کماکن پر مصرف ماند

# افزایش ۹ درصدی مصرف بنزین در تهران طی نوروز



مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه تهران گفت: مصرف بنزین در منطقه تهران از آغاز تعطیلات نوروزی به بیش از ۱۹۰ میلیون لیتر رسید که در مقایسه با مصرف ۱۷۴ میلیون لیتری بنزین در دوره مشابه پارسال ۹ درصد افزایش یافته است.



به گزارش خبرگزاری برنا، فریدون باسمی، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه تهران گفت: مصرف بنزین در منطقه تهران از آغاز تعطیلات نوروزی به بیش از ۱۹۰ میلیون لیتر رسید که در مقایسه با مصرف ۱۷۴ میلیون لیتری بنزین در دوره مشابه پارسال ۹ درصد افزایش یافته است. چندی پیش علی‌اکبر عرب‌عامری، مدیر عملیات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در این باره توضیح داد: در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ملزم بود ۹۰ درصد توزیع بنزین را از طریق کارت سوخت شخصی انجام دهد که این الزام امسال به حداقل ۹۵ درصد رسیده است.

تا پایان بهمن ماه ۱۴۰۲، استفاده ۶۷ درصدی از کارت سوخت محقق شده بود که با توجه به کافی بودن تعداد سهمیه اختصاص یافته یارانه‌ای و آزاد خودروهای شخصی برای عموم، لازم است مردم استفاده از کارت سوخت شخصی را در اولویت قرار دهند.

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

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

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

**بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس**

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب  
سهولت در مصرف

fuchs.ir  
www.fuchs.ir  
۰۲۱-۷۱۱۶۴





## شناسایی انبار لاستیک‌های قاچاق در کرج



رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان از شناسایی یک انبار دارای ۲۹۷ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در شهر کرج خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز البرز، سرهنگ حسنعلی بازرگانی گفت: مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان با انجام اقدامات اطلاعاتی از نگهداری تعداد قابل توجهی لاستیک قاچاق در یک انبار در شهر کرج مطلع شدند. وی افزود: در ادامه مأموران پس از هماهنگی با مقام قضایی به همراه عوامل اداره صمت به انبار مورد نظر اعزام

در بازرسی از آن ۲۹۷ حلقه لاستیک سبک و سنگین قاچاق کشف کردند. سرهنگ بازرسان با بیان اینکه ارزش کالاهای کشف شده حدود ۴ میلیارد ریال برآورد شده است، گفت: در این زمینه یک نفر دستگیر و برای انجام مراحل قانونی به تعزیرات حکومتی معرفی شد. این مقام انتظامی در پایان بیان کرد: مبارزه با قاچاق کالا یکی از اولویت‌های فراگیر برای عمل به فرامین و دستورات مقام معظم رهبری در حوزه اقتصاد مقاومتی است.

ایمنی بیشتر برای شرایط سخت ایجاد می‌شود

# معرفی نسل جدید تایرهای چهار فصل «دانلوپ»

مصرف‌کننده، توسط ۵۱ درصد رانندگان این عامل به‌عنوان یکی از اولویت‌های کلیدی تعریف شده است. این تایر با فناوری‌های نوآورانه‌ای بسته‌بندی شده است که عملکرد رقابتی و مسافت پیموده شده را ارائه می‌دهد. تیغه سه‌بعدی یکی از ویژگی‌های کلیدی طراحی است که قفل شدن جانبی و طولی را برای افزایش سختی و همچنین لبه‌های گزنده را برای کشش بهتر بر امکان‌پذیر می‌شوند، بنابراین ترمز موثری را در همه شرایط آب‌وهوایی فراهم می‌کند. این تایر همچنین دارای یک شکل بهینه با استفاده از مواد ساختاری قوی برای افزایش پایداری است. این ویژگی هندلینگ را در جاده‌های خیس و همچنین در جاده‌های خشک افزایش می‌دهد. در همین حال، وصله تماس تایر بهینه شده است تا توزیع فشار یکنواخت‌تری برای سایش طولانی‌تر آرا ارائه دهد. سونیا لنوو، مدیر بازاریابی و مصرف‌کنندگان اروپا این برند پیش از عرضه دانلوپ اظهار کرد: «دانلوپ یک برند قدرتمند در بخش ارزش محور بازار است، بنابراین هیجان زده هستیم که نسل بعدی مجموعه چهار فصل دانلوپ را معرفی کنیم. این کار گام بزرگی روبه جلو در ارائه چهار فصل‌های ماست. با گذشت هزاران ساعت از مرحله توسعه، تایر جدید با فناوری پیشرفته ارائه شده است. بنابراین تایر‌ها را برای میلیون‌ها راننده در سراسر اروپا که دوست دارند برای طیف وسیعی از شرایط آب و هوایی در طول سال آماده شوند، ایده‌آل می‌کند.»

دانلوپ نسل بعدی

تایرهای چهار فصل خود را

روانه بازار کرد. پیش‌بینی

می‌شود تایرهای Dunlop

All Season 2 بین سال‌های

۲۰۲۴ تا ۲۰۲۸ هر سال بین ۲

تا ۳ درصد رشد فروش داشته باشند.

All Season 2 جدید به گونه‌ای طراحی شده است که با

طیف وسیعی از خودروهای مدرن مانند خودروهای شهری و شاسی‌بلندهای محبوب، سازگار

باشد. این شرایط به نیازهای رانندگانی پاسخ می‌دهد که به دنبال محصولات پیشرفته از یک

برند موفق در توسعه تایرهایی هستند که عملکرد فوق‌العاده‌ای ارائه می‌دهند و البته طول

عمر بیشتری دارند. عرضه این محصول در فوریه آغاز شد و تایر چهار فصل جدید به تدریج در

طول سال ۲۰۲۴ در ۵۹ مرکز توزیع بین ۱۴ تا ۱۹ اینچ در دسترس خواهد بود. بیش از ۱۲ هزار

و ۵۰۰ ساعت تحقیق و توسعه برای تایر در یک دوره ۱۸ ماهه صرف شد که شامل ترکیبی از

آزمایش‌هایی در جاده و شبیه‌سازی شده بود. این فرایند توسعه دقیق باعث می‌شود فصول

سرد عملکرد عالی داشته باشد و ارزش مناسبی برای پول ارائه دهنده طبق یک مطالعه اخیر



مریم شرافاتی

m.sherafati@autoworld.ir



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبیا	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبیا ۲	۱۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک-53 چری-X22 تویوتا یاریس	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان-X60 ام‌وی ام X33	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ و ۶-آریا	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان-سراتو	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک-55 توسان-کوراندا	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-IX55-لکسوس	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



CUV-SUV

**LONGEVITY**

245/45 R 20  
245/50 R 20  
255/45 R 20

**OPTIRIDERUNNER**

215/60 R 17  
225/65 R 17

**SPORTECH**

215/65 R 16  
225/70 R 16  
235/60 R 16  
235/70 R 16  
265/65 R 17  
235/60 R 18

**RIDERUNNER**

235/65 R 17  
225/55 R 18  
225/60 R 18  
235/55 R 18  
235/50 R 19  
235/55 R 19  
245/45 R 19  
225/55 R 19

نسل جدید تایرهای بارز برای خودروهای شاسی بلند



تویوتا تعداد ۱۷ هزار و ۸۳۲ دستگاه خودرو برقی بلاگین (با ۹۴ درصد افزایش نسبت به سال گذشته) فروخت. سهم فروش در این بخش نیز از کل حجم آن، به ۳.۲ درصد (از ۲ درصد در سال گذشته) بهبود یافته است. براساس گزارش ها، فروش خودروهای تمام الکتریکی این گروه نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸۶ درصد افزایش یافته و به ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیده است. این گروه سال ۲۰۲۳، ۵۴ هزار و ۲۶۶ دستگاه خودرو برقی بلاگین در ایالات متحده فروخت. بر این اساس فروش خودروهای تمام برقی در این سال به ۱۴ هزار و ۷۱۵ دستگاه رسید که یک هزار و ۱۰۲ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۲ بود.

تویوتا موتور آمریکای شمالی (برندهای تویوتا و لکسوس) گزارش می دهد که فروش خودرو در ایالات متحده در سه ماهه نخست سال امسال با ۲۰ درصد افزایش به ۵۶۵ هزار و ۹۸۰ دستگاه رسیده است. این خودرو ساز ژاپنی همچنین در حال سرعت دادن به تولید و فروش خودروهای برقی است. بر این اساس در سه ماهه نخست امسال، مجموع فروش XEV بهر کورد جدید ۲۰۶ هزار و ۸۵۰ دستگاه خودرو (۷۴ درصد افزایش نسبت به سال گذشته) رسید. این ۳۶.۶ درصد از کل حجم گروه است. می توان گفت سرعت فروش خودروهای شارژی نیز همچنان رو به افزایش است. به گونه ای که در سه ماهه نخست ۲۰۲۴، گروه



## افزایش فروش خودروهای برقی تویوتا در بازار آمریکا

تحقیقات جدید در حوزه باتری خودروهای برقی نشان می دهد:

# باتری های لیتیوم فلزی را می توان احیا کرد

کاملاً تخلیه کنید.

باتری لیتیوم فلزی چیست؟

باتری های فلزی لیتیومی مشابه باتری های لیتیوم یونی هستند که انرژی تلفن های هوشمند و خودروهای برقی امروزی را تامین می کنند؛ اگر چه یک تمایز قابل توجه در این میان وجود دارد؛ در باتری های لیتیوم یون، کاتد از اکسید لیتیوم متخلخل و آند از گرافیت تشکیل شده است.

بر این اساس باتری های فلزی لیتیوم کاتد اکسید لیتیوم را حفظ می کنند؛ اما آند گرافیتی با باتری ساخته شده از لیتیوم آبکاری شده جایگزین می شود.

استفاده از آند لیتیوم آبکاری شده به طور قابل توجهی ظرفیت ذخیره سازی شارژ افزایش می دهد و این پتانسیل را دارد که بر د خودروهای الکتریکی را دو برابر کند. به عنوان مثال

به طور جداگانه، هر سلول باتری کوچک و به ظاهر ناچیز است. با این حال، وقتی صدها عدد از این سلول ها به صورت سری و موازی به هم متصل می شوند، اجزای اصلی پیشرفته یک خودرو الکتریکی را تشکیل می دهند. به همین دلیل یافتن یک ترکیب شیمیایی سلولی که چگالی انرژی و طول عمر را در این بخش به حد اکثر برساند، برای تامین انرژی خودروهای الکتریکی در آینده ضروری به نظر می رسد. بر این اساس یکی از فرمول های نسل بعدی ممکن است باتری های لیتیوم فلزی باشد.

موسسه انرژی استنفورد پری کورت اخیراً کشف کرده است که باتری های فلزی لیتیومی ویژگی شگفت انگیزی از خود به نمایش می گذارد. در این نوع باتری ها، ظرفیت از دست رفته به دلیل تخریب، قابل بازیابی است. تصور کنید بتوانید یک باتری در حال مرگ را احیا کنید؛ یا ترکیب شیمیایی فلز لیتیوم، ممکن است راهی برای زنده کردن باتری قدیمی وجود داشته باشد. به نظر می رسد نکته کلیدی این است که آن را برای مدتی



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

۶۰۰ مایل در هر بار شارژ در مقابل ۳۰۰ مایل. اما نکته این جاست که ظرفیت باتری های فلزی لیتیومی بسیار سریع تر از باتری های لیتیوم یون کاهش می یابد. همان طور که باتری تحت چرخه شارژ قرار می گیرد، تکه هایی از فلز لیتیوم آبکاری شده می تواند از آند جدا شود. به طور هم زمان، یک ماتریس رابط الکترولیت جامد (SEI) با تخلیه سلول تشکیل می شود. ماتریس SEI در جایی تشکیل می شود که آند فلزی لیتیوم و الکترولیت به هم می رسند. تحقیقات اخیر استنفورد نشان می دهد می توان ظرفیت کاهش یافته باتری های لیتیوم فلزی را با پروتکل های شارژ مناسب بازیابی کرد. واضح است که برای استفاده بهتر از باتری های فلزی لیتیوم در خودروهای برقی باید رانندگان عادت های رانندگی متفاوتی داشته باشند. با گذشت زمان، الگوهای شارژ تغییر یافته با این باتری های می تواند به معنای عمر طولانی تر خودروها باشد.

# پرچمدار ایران خودرو در سیستم تعلیق نیز پرچمدار است برتری فربندی «تارا» نسبت به محصولات پیشین داخلی

سیستم تعلیق تارا از نوع تیر پیچشی بالول فرباست که سبک تر، ساده تر و انعطاف پذیر تر است



سیستم تعلیق تارا ضربات جاده را بهتر دفع می کند و سبک تر و بی سروصداتر هم هست. این موارد سبب بهبود هندلینگ خودرو و همچنین کیفیت سواری خودرو می شوند. علاوه بر تارا، ری را نیز از جمله خودروهای دارای این نوع سیستم تعلیق است

حرکت های عرضی منطقی در این خودرو مواجیم و عدم تعادل بیش از حدی در شرایط اضطراری در این محصول جدید ایران خودرو دیده نمی شود. اما برتری تارا نسبت به سایر رقبا در سیستم کنترل و مدیریت پایداری این محصول نیز مشهود است. تارا به سیستم کنترل پایداری الکتریکی مجهز است که می تواند هرز گردی چرخ ها را هم مدیریت کند. این سیستم که از پلت فرم IKP1 ایران خودرو گرفته شده است، جزو نسل نهم ساختارهای مدیریت الکتریکی پایداری خودروها به حساب می آید. این ساختار، علاوه بر این که می تواند در شرایط اضطراری، خودرو را به سمت توقف و ثبات هدایت کند، این قابلیت را هم دارد تا مدیریت پایداری را در سرعت های مختلف از خود نشان دهد. به بیان دیگر، سیستم کنترل پایداری تارا به جای قطع کامل فعالیت در پیچه گاز، عملکرد آن را با کاهش بازدهی همراه می کند و در شرایط مختلف دستوری متفاوت را به آن می دهد. همین مساله سبب می شود در سرعت بالا و پیچ های تند، سیستم کنترل پایداری الکتریکی تارا، خودرو را متوقف نکند و صرفاً با تغییر رفتار در پیچه گاز و اعمال نیرو روی ترمزها، خودرو را در مسیر حفظ کند تا مانع از ادامه حرکت راننده نشود. بدین ترتیب، تارا در عدم پایداری های جزئی و کم فرمانی ها، دچار توقف و کاهش شدید سرعت خودرو نمی شود؛ اما اگر سرعت به بیش از محدوده مورد نظر برسد، سیستم کنترل پایداری تارا برای جلوگیری از بروز عدم تعادل کامل، به شکل قابل توجهی وارد عمل می شود و در این مرحله فعالیت در پیچه گاز را متوقف می کند. ضمناً امکان قطع این سامانه صرفاً در سرعت کمتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت امکان پذیر است و نمی توان در سرعت های بیش از این عدد، سیستم کنترل پایداری را از مدار خارج کرد.

حالت مورب به حالت عمودی تغییر موقعیت داده اند و لول فتر هم به آن ها اضافه شده است. از طرف دیگر، آلیاژ استفاده شده در تیر وسط، قابلیت ارتجاعی (فتری) مناسبی دارد تا علاوه بر برگشت پذیری بهتر بعد از دفع نیروهای پیچشی، توان دفع ضربات عمودی را هم داشته باشد. کمک فنرها که حالا لول فتر هم به آن ها اضافه شده است نیز قابلیت بهتری در دفع ضربات عمودی دارند. در نتیجه سیستم تعلیق تارا استقلال بهتری دارد و ضربات جاده را هم بهتر دفع می کند و سبک تر و بی سروصداتر هم هست. این موارد باعث بهبود هندلینگ خودرو و همچنین کیفیت سواری خودرو می شوند. خودروهای تارا و ری را از جمله خودروهای دارای این نوع سیستم تعلیق هستند.

**ایمنی؛ برگ برنده بعدی تارا نسبت به سایر رقبای داخلی**  
علاوه بر برتری سیستم تعلیق، تارا آینه جوش سرد، جوش لیزری و استفاده از ورق های جدید در سازه تارا اسپس شده است در کنار افزایش وقت تولید، جذب و دفع نیروی ضربه با استانداردهای بهتری در هنگام تصادف تارا اتفاق بیفتد. در کنار آن، تارا در نسخه دنده ای توانسته است استانداردهای ECE را به دست آورد. تارا در نسخه دنده ای در بحث ایمنی به دو کیسه هوا، ترمزهای دیسکی جلو و عقب، سامانه ترمز ABS، EBD، SAMانه کنترل و مدیریت پایداری الکتریکی، سامانه پیشگیری از هرز گردی و سامانه کنترل شروع حرکت در سراپالی مجهز است. در نسخه اتوماتیک تارا نیز کیسه های هوای جانبی سر نشینان جلو به این سدان اضافه شده اند. با توجه به تنست های انجام شده، می توان گفت عملکرد ترمزهای تارا مناسب و خوب است و نمی توان ایرادی از آن گرفت. همچنین با وجود ساختار نه چندان پیچیده در سیستم تعلیق تارا که پیش تر اشاره شد، با

این سیستم بسیار ساده است و میله وسط به کمک آنتی رول بار باید نیروهای پیچشی و وزن خودرو را تحمل کند. از طرف دیگر، دو کمک فنر (بدون لول فتر) مورب هم وظیفه دفع ضربات جاده و در واقع کنترل بالا و پایین شدن خودرو را بر عهده دارند. این سیستم هر چند از زان است، اما در مواجهه با ناهمواری ها و تکان ها، نیروهای وارد شده به یک چرخ را به چرخ دیگر هم منتقل می کند و به این ترتیب، تمام بدنه خودرو جابه جا می شود. میله پیچشی نیز قابلیت ارتجاعی لازم برای دفع ضربات عمودی را ندارد. چرخ های عقب خودروهایی که از این نوع سیستم استفاده می کنند، در مواجهه با ناهمواری ها یا پیچ های تند، استقلال لازم را ندارند. نتیجه این نبود استقلال، بلند شدن تمام عقب خودرو و به اصطلاح در رفتن آن است. از طرف دیگر، اتصالات پیچ و مهره ای دو سر میله پیچشی برای اتصال به چرخ ها، باعث ایجاد سسر و صدای زیاد هنگام مواجهه با ناهمواری های مسیر می شود. با این حال، از مزایای این سیستم می توان به قیمت پایین، قابلیت تنظیم ارتفاع بار گلزاو قابل تعمیر بودن آن اشاره کرد. کوبش عقب خودرو، کاهش فرمان پذیری، وزن بالا و سسر و صدای زیاد نیز از معایب این سیستم تعلیق هستند. تمام محصولات داخلی به استثنای تارا از این نوع سیستم تعلیق بهره می برند.



علیرضا جابتی

a.jabeti@autoworld.ir

یکی از مزایای خودرو «تارا» به عنوان پرچمدار فعلی محصولات ایران خودرو (تا پیش از عرضه ری را در آینده نزدیک)، هندلینگ و کیفیت سواری آن است که به سیستم تعلیق آن برمی گردد. انواع خودروهای داخلی (غیر از محصولات مبتنی بر پلت فرم های جدید) سال هاست که از سیستم های تعلیق قدیمی در قسمت عقب استفاده می کنند. در حالی که این نوع از سیستم های تعلیق دیگر در خودروهای سواری جدید کاربرد ندارند. اما سیستم تعلیق تارا متفاوت است و می توان گفت برای نخستین بار در صنعت خودرو کشور، شاهد استفاده از یک سامانه تعلیق نسبتاً به روز در این خودرو هستیم.

**سیستم تعلیق محصولات داخلی مبتنی بر سازه های قدیمی**  
سیستم تعلیق میله پیچشی (Torsion Bar) که در سال ۱۹۱۹ ثبت اختراع شد، یک سیستم نیمه صلب است و در خودروهای سواری امروزی، استفاده چندانی ندارد. این نوع تعلیق بیشتر در خودروهای آفرود و پیکاپ ها استفاده می شود. این سیستم از یک میله با آنتی رول بار تشکیل شده است که در دو سر آن بلبرینگ های موسوم به ژامبون به میله اصلی متصل شده اند.



## آیا اتباع خارجی در ایران می‌توانند گواهینامه داشته باشند؟



ایرنا، رئیس پلیس راهور فراجا درباره امکان دریافت گواهینامه رانندگی توسط اتباع خارجی گفت: طبق قانون همه اتباع خارجی مجاز است که از سوی جمهوری اسلامی به رسمیت شناخته می‌شوند، می‌توانند برای دریافت گواهینامه اقدام کنند. سردار سید تیمور حسینی در ادامه اظهار کرد: قانون گذار نسبت به اتباع خارجی و شرایط زندگی و حقوق شهروندی آنان نگاه جامعی دارد و قوانین خوبی برای زندگی عادی این افراد در کشور در نظر گرفته است. وی همچنین گفت: در حوزه راهنمایی و رانندگی نیز قانون، امتیازات و حقوق اتباع خارجی را پیش‌بینی کرده و از لحاظ قانونی هیچ مانعی در

این زمینه وجود ندارد. رئیس پلیس راهور فراجا افزود: طبق قانون، پس از مراجعه اتباع برای دریافت گواهینامه ابتدا به پلیس مهاجرت ارجاع می‌شوند پس از تایید می‌توانند برای گواهینامه اقدام کنند. سردار حسینی درباره شیوه دریافت گواهینامه نیز گفت: روند آزمون کتبی و عملی (شهر) مانند دیگر شهروندان برگزار می‌شود و تفاوتی در این زمینه وجود ندارد. به گفته رئیس پلیس راهور، سال‌هاست صدور گواهینامه برای اتباع در حال انجام است، اما به دلیل مسائل جغرافیایی و مهاجرت‌های غیرقانونی و همچنین حضور غیرمجاز اتباع برخی کشورها این موضوع به حاشیه رفته است.

## لزوم گازسوز شدن تاکسی‌های اینترنتی

# کاهش مصرف ۲۲ میلیون لیتری بنزین با توسعه «CNG»

طرح ملی گازسوز کردن خودروها در مصر توسعه CNG از چشم کشورهای دیگر نیز دور نمانده است. به عنوان مثال کشور مصر با تکیه بر توسعه میدان‌های گازی خود، طرحی نیز برای توسعه صنعت CNG اجرا کرده است. طبق اعلام دولت این کشور، از این پس تنها برای خودروهایی مجوز تولید صادر خواهد شد که دوگانه‌سوز باشند، زیرا دولت مصر بر این باور است که مصرف گاز در قالب CNG به جای بنزین می‌تواند سبب کاهش واردات بنزین و در نتیجه کاهش هزینه‌های ارزی شود. در سال‌های اخیر رئیس‌جمهور مصر، پروژه ملی گازسوز کردن خودروها را با اولویت تخصیص مشوق‌های دولتی برای مینی‌بوس‌ها و تاکسی‌ها افتتاح کرده است. وی به دنبال آن است که حداکثر ۵۰ درصد هزینه‌های سوخت مصرفی مصر را به کمک گاز طبیعی کاهش دهد. طرح ملی گازسوز کردن خودروها در مصر با هدف بلندمدت تبدیل یک میلیون دستگاه خودرو آغاز شده است اما فعلاً در مرحله ابتدایی ۱۴۷ هزار تاکسی و ون بنزینی تا سال ۲۰۲۲ دوگانه‌سوز خواهند شد. سپس ۲۴۰ هزار مینی‌بوس و ون دیزلی نیز تا سال ۲۰۲۷ دوگانه‌سوز خواهند شد. البته به طور هم‌زمان، برای تأسیس ۳۶۶ جایگاه CNG جدید نیز برنامه‌ریزی صورت گرفته است. تغییرات استفاده از گاز طبیعی در خودروها در مناطق مختلف دنیا نشان می‌دهد از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸ تعداد این خودروها از کمتر از ۲ میلیون به بیش از ۲۶ میلیون دستگاه رسیده است. بنابر سایر آمارهای موجود که سال ۲۰۱۹ را نیز شامل می‌شود، تعداد این خودروها اکنون در دنیا به بیش از ۲۸ میلیون دستگاه رسیده است. در پایان باید تأکید کرد سیاست استفاده از سوخت گاز طبیعی در خودروها با توجه به افزایش قیمت نفت و فرآورده‌های نفتی طی سال‌های اخیر در کشورهای دنیا اجرا شده است. همچنین علاوه بر خودروهای سبک در برخی کشورها وسایلی همچون موتورسیکلت‌ها و ماشین‌آلات کشاورزی نیز از گاز طبیعی استفاده می‌کنند که این موضوع نویدی برای گسترش CNG در وسایل حمل‌ونقل است که می‌تواند به عنوان یک الگو در کشور نیز مورد استفاده قرار گیرد.



بر اساس پیمایش مسافت مربوط بوده است. دولت وقت در سال ۱۳۹۸ تصمیم گرفت برای حمایت از برخی صنوف به تاکسی‌های اینترنتی بر اساس پیمایش و میزان مصرف بنزین سهمیه سوخت تخصیص دهد. به عبارت دیگر شخص با استفاده از کارت سوخت شخصی سوختگیری را انجام می‌داد و بعد از آن بر اساس پیمایش و میزان مصرف بنزین مابه‌التفاوت قیمت بنزین آزاد و بنزین سهمیه‌ای را به صورت نقدی دریافت می‌کرد. این مبلغ هر چندماه یکبار و به خودروهایی که وزارت کشور آن‌ها را به عنوان خودرو اینترنتی تعیین کرده بود، تخصیص می‌یافت در واقع تعیین تکلیف در این رابطه تنها بر عهده وزارت کشور بود و وزارت نفت نقشی در این رابطه نداشت. بر اساس اخبار منتشر شده از مهرماه سال گذشته دیگر به تاکسی‌های اینترنتی سهمیه داده نشده است و این موضوع مربوط به حال حاضر نیست. همان طور که بیان شد، برخی کارشناسان معتقدند با قطع شدن این سهمیه می‌توان تاکسی‌های اینترنتی را به سمت دوگانه‌سوز شدن و استفاده از CNG سوق داد.

و با اینکار مصرف بنزین را کاهش داد. این کارشناسان می‌گویند اگر توسعه CNG صورت نمی‌گرفت، اکنون میانگین مصرف بنزین بیش از ۱۴۰ میلیون لیتر در روز بود و تاکنون فقط ۲۰۰ هزار خودرو عمومی از ۱۲ میلیون خودرو تکلیف‌شده در مصوبه شورای اقتصاد، دوگانه‌سوز شده‌اند. با این حال به نظر می‌رسد خودروسازها نیز علاقه‌ای به توسعه CNG ندارند و خودروهای جدید نیز فاقد چنین امکاناتی هستند. چنانچه اردشیر دادرس، رئیس انجمن صنفی CNG معتقد است خودروسازها طبق قانون باید بیش از ۲۵ درصد خودروها را گازسوز تولید کنند اما در حال حاضر تنها ۵ درصد گازسوز می‌شوند.

ما اجرای قطع سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی از طرفی چند روز قبل، یکی از مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی اعلام کرد سهمیه بنزین خودروهای اینترنتی قطع شده است، موضوعی که مربوط به چند ماه گذشته بوده و به تخصیص اعتبار نقدی



علی زاندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

افزایش مصرف بنزین بدون شک یک مساله مهم در کشور است و به تازگی رکوردهای جدیدی در زمینه افزایش مصرف بنزین ثبت شده: به طوری که به گفته جواد اوجی، وزیر نفت در ۱۳۹۰ اسفند مصرف بنزین به ۱۵۰ میلیون لیتر در روز هم رسیده است. از طرفی پیش‌بینی می‌شود بازار مربوط به CNG از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ به میزان ۷ میلیارد دلار رشد داشته باشد که این مقدار با توجه به سیاست‌های اتخاذ شده بیشتر مربوط به کشورهای ایران، چین، پاکستان و آرژانتین خواهد بود.

### لزوم استفاده از ظرفیت‌های خالی CNG

هر چند راهکارهای مختلفی برای کنترل مصرف پیشنهاد می‌شود اما یکی از مسائل مغفول مانده، استفاده از ظرفیت خالی CNG است. بر اساس تأکیدات اسناد بالادستی مانند سیاست‌های کلی نظام در زمینه انرژی در بند سوم، برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و نیز سند تأمین انرژی بخش حمل‌ونقل کشور تا اواخر ۱۴۲۰، روند تولید و تبدیل خودروهای گازسوز و تقاضای CNG با وضعیت مورد انتظار فاصله دارد. چشم‌انداز میزان مصرف گاز طبیعی فشرده در سبد حمل‌ونقل کشور در اقیانوس‌های ۱۴۲۰، ۱۴۱۰، ۱۴۰۰، به ترتیب ۳۹۹، ۲۶ و ۴۷۴ میلیون مترمکعب در روز بوده، این در حالی است که باسپری شدن سال ۱۴۰۰ میزان مصرف گاز طبیعی فشرده در سبد سوخت حمل‌ونقل کشور به ۲۱ میلیون مترمکعب رسیده است. طبق آمار، هم‌اکنون زیرساخت افزایش مصرف روزانه ۲۲ میلیون مترمکعب CNG وجود دارد. برخی کارشناس انرژی معتقدند با توجه به حذف سهمیه سوخت تاکسی‌های اینترنتی، می‌توان آن‌ها را به سمت استفاده از این ظرفیت سوق داده

# لاماریما

## مسیر در جستجوی تو

**EAMA 1.5T**

آرین پارس  
ARJAN PARS

LAMARI

WWW.LAMARI.IR

اصل بخريد

01

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

02

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

www.isaco.ir

روش‌های تشخیص اصالت قطعات



Autoworld.ir

شنبه ۲۵ فروردین ۱۴۰۳. سال نهم. شماره ۲۰۷۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیل‌بورد

Billboard

## راهکار کاهش آمار تصادفات منجر به جرح و مرگ چیست؟

متأسفانه در ایام نوروز امسال نیز همانند سنوات گذشته شاهد تصادفات بیشماری در محورهای مواصلاتی کشور بودیم که با وجود کاهش محسوس آمار در این بخش نسبت به سال گذشته، باز هم بیش از ۷۰۰ نفر از هوطنانمان به کام مرگ رفتند. بروز حوادث رانندگی عوامل متعددی دارند که از جمله آن‌ها می‌توان به خطاهای انسانی و رانندگی پر ریسک و عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، وجود جاده‌های نا ایمن و خودروهای بی کیفیت اشاره کرد. البته برای اصلاح و رفع نقاط حادثه‌خیز در کشور اقدامات خوبی صورت گرفته؛ اما به دلیل وسعت جاده‌های کشور رفع این معضل به‌طور کامل، به‌زمان بیشتر و اهتمام جدی‌تر مسئولان نیاز دارد.

بر این اساس در برخی جاده‌های کشور به دلیل دو طرفه بودن مسیر و عدم تفکیک آن توسط گارد ریل یا بلوک سیمانی، متأسفانه روزانه شاهد تصادفات سنگین و ای بسا جراحات و فوت سرنشینان خودروها هستیم. این در حالی است که اصلاح مواردی از این دست هزینه‌چندانی در بر ندارد و حتماً باید تا پیش از تعریض جاده‌ها به ایمن‌سازی مسیرهای دو طرفه توجه جدی شود. در عین حال بنابر آمار موجود، بیشتر تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها رخ می‌دهد که عموماً به دلیل خستگی رانندگان و اشتباهات رانندگی است. همچنین در بسیاری از جاده‌های کشور که به دوربین ثابت سرعت خودرو مجهز نشده‌اند، شاهد سرعت سرسام‌آور برخی رانندگان و عدم رعایت قوانین مرتبط هستیم. از این رو در آینده حتماً باید به این امر توجه جدی شود و تمام جاده‌های کشور به‌ویژه محورهای پر تردد مجهز به دوربین ثابت سرعت و تخلفات رانندگی شوند. موضوع دیگری که در این راستا باید به آن توجه داشت، ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخلی است؛ چرا که بنابر آمارهای موجود، تعداد کثیری از تصادفات منجر به جرح و مرگ با خودروهای داخلی بوده است. بنابر این همان‌طور که گفته شد، ارتقای کیفیت و استانداردسازی خودروهای تولید داخلی ضروری به‌نظر می‌رسد.

حرف آخر

The Last Word



نهاد

علی بیگ‌زاده

روزنامه‌نگار



## «شهری که می‌خواهد»

«در دنیای پراسترس امروز، داشتن آرامش از ضروریات زندگی است. به همین منظور برند لینکلن دست به ابتکار جالبی زد تا مردم بتوانند آرامش را تجربه کنند. برند لینکلن طی همکاری با اندرس رادین (موسیقیدان) با استفاده از صداهای شهر نیویورک، یک آلبوم ۸ ساعته تولید کرد و آن را «شهری که هرگز نمی‌خواهد» نامگذاری کرد. آژانس تبلیغاتی «Hudson Rouge» طراحی این آلبوم و تبلیغات آن را بر عهده داشت.



قطعه

## «چراغ هشدار گیربکس»



سیم کشی یا کمبود روغن، به‌طور اتوماتیک روی حالت اضطراری قرار می‌گیرد. در این زمان معمولاً چراغ‌های حالت اسپرت یا برف به‌شکل چشمک‌زن در پشت پنل روشن می‌شوند و دنده نیز در حالت دنده‌عقب یا دنده ۳ قرار می‌گیرد. در چنین شرایطی باید به تعمیرگاه مجاز مراجعه کرد؛ زیرا تردد طولانی با این حالت می‌تواند منجر به خرابی کامل خودرو شود.

گیربکس اتوماتیک برای آسایش بیشتر راننده هنگام حرکت طراحی شده است؛ اما عملکرد این قطعه به‌رغم مزایایی که دارد، برخی مواقع به‌دلیل مختلف با مشکل مواجه می‌شود. حال اگر مالک خودرو نسبت به خطاها و هشدارها بی‌توجه باشد، خرابی گیربکس قطعی خواهد بود. گاهی گیربکس به دلیل سولفات یا جدا شدن سوکت ECU گیربکس، خیس یا سولفات شده سوکت اصلی،

اتوشناس

حس خوب، خدمات خاص



AUTOSHENAS.TUNING

زیبایی تمام عیار

HELIX MOTOR OIL PPF

باکاور بدنه خودرو



مرکز تماس اتوشناس با پشتیبانی ۲۴ ساعته

تلفن مستقیم ۰۲۱-۲۵۳۷۷۷۷

autoshenas.com

مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس

ضمانت مادام‌العمر و شرایط پرداخت اقساط

صنایع خودروسازی ایلیا

# DAYUN Y7

SUV شاسی مستقل 4x4  
پیشرانده ۲.۴ لیتری  
میتسوبیشی

۱۴۸۸

www.ilia-auto.com