

جدیدترین شرایط عرضه آزاد خودروها به مشتریان در بازار کدام است؟

## اعلام شرایط فروش اقساطی خودروهای پرترفدار

روزنامه «دنیای خودرو» در شماره امروز به آخرین شرایط فروش آزاد ۱۵ خودرو پرترفدار که توسط دفاتر فروش به صورت اقساط نیز عرضه می شوند پرداخته است...  
# صفحه ۱۲

تحوالاتی که با پیشرفتهای پلاس ایران خودرو در بخش قوای محرکه رقم خورد

### ارتقای کیفی محصولات با تجهیز به موتور EFP

این پیشرفته که هم اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای...  
# صفحه ۲

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل مطرح کرد

### صرفه جویی ۶۶۶ میلیون لیتر سوخت با نوسازی ۷۲ هزار خودرو فرسوده

# صفحه ۹

شکایت‌های مربوط به تغییر خودروهای تحویلی به جایی نرسید

### تعهدات خودرویی؛ مشکل سیاستگذار یا خودروسازان؟

شورای رقابت در آخرین مصوبه خود، شکایت‌های مرتبط با تغییر خودروهای تحویلی در...  
# صفحه ۷



### بررسی تفاوت‌های لاماری ایما با لاماری ایمای هیبرید کراس کوپه‌ای پادوقلب تپنده!

# صفحه ۸



استارت Start

رضا آریاراد

فعال و کارشناس ارشد صنعت خودرو  
**حذف قیمت گذاری دستوری هر چه دیرتر، پیچیده تر**  
بر اساس علم اقتصاد و استاندارد قیمت گذاری، اگر نرخ‌ها واقعی شوند، در نهایت به سود مصرف کننده است و مهم‌ترین این که واسطه‌گری که از جمله معضلات...  
# صفحه ۲

### تیتراهی امروز

Titles

بهرغم روند رو به رشد شاخص کل بورس  
**روند صعودی نمادهای خودرویی متوقف شد**  
# صفحه ۵

**افزایش قدرت چانه‌زنی برای خرید خودروهای وارداتی**  
# صفحه ۱۰

**هزینه آسیب بر خودروهای برقی!**  
# صفحه ۱۳

تبعات اجرای اصل ۴۴ در صنعت خودرو مشخص نیست  
**احتمال تکرار تجربه ناموفق واگذاری‌ها به بخش خصوصی در صنعت خودرو**  
# صفحات ۳۲

**PRO TEC** High Performance Engine Oil  
...because it works!  
دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان  
www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir  
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY  
proteciranofficial 021 79406

کرمان موتور  
KAMET  
رویاهاتو از دست نده

- موتور بنزینی ۱۹۹۸CC مجهز به توربو شارژ با تکنولوژی پاشش مستقیم سوخت (TGD)
- گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیب ترونیک
- حداکثر گشتاور ۳۵۰۰ Nm/RPM ~ ۳۹۰/۱۹۰۰
- حداکثر قدرت ۲۲۱/۵۵۰۰ Hp/RPM
- تھویه مطبوع اتوماتیک + دریچه های تھویه مطبوع جهت سر نشینان عقب
- سیستم ورود بدون کلید + استارت دکمه ای
- سانروف با قابلیت تشخیص مانع
- اتوهلد + ترمز پارک برقی
- قابلیت تنظیم حالت رانندگی (Standard, Economy, Sport, Snow)
- نمایشگر مرکزی لمسی ۱۰.۴ اینچی مجهز به بلوتوث
- تنظیم برقی صندلی های ردیف جلو + گرمکن
- کنسول میانی مجهز به سرد کن
- مجهز به شش ایربگ
- دوربین ۳۶۰ درجه
- شارژر وایرلس

KERMANMOTOR  
KAMET  
کی ام سی تی ۹



دوران می‌اندازد. یوگی به دو صورت سدان و استیشن تولید می‌شود و زیر بدنه آن نسل قبلی توپوتا کرو لا بازار زاین کد E160 قرار دارد. البته این خودرو همچنان با عنوان کرو لا آکسیو سدان و کرو لا فیلدر استیشن تولید می‌شود. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد جدیدترین نسل کرو لا یعنی E210 در سال ۲۰۱۸ عرضه شده و از سال ۲۰۲۲ تاکنون توپوتا نسخه قدیمی کرو لا را فقط به عنوان خودرو سازمانی و ناوگانی تولید می‌کند. مانند دیگر محصولات میتسو کا، آپشن‌های یوگی ۲۰۲۴ فقط منحصراً به بدنه است ز پرا کابین آن نسبت به کرو لا استاندارد تفاوت خاصی ندارد.

شرکت ژاپنی میتسو کا از جدیدترین نسخه یوگی ۲۰۲۴ رونمایی کرد. این خودرو که از چهره سدان‌های بریتانیایی بهره می‌برد زیر پوست خود یک توپوتا کرو لا است. از شرکتی که هوندا سیویک را به دوچ چلنجر غیر واقعی تبدیل کرده معرفی یوگی با ظاهر مشابه سدان بریتانیایی‌ها و زیرساخت توپوتا کرو لا بعید نیست. یوگی از سال ۲۰۱۴ تاکنون تولید می‌شود اما جدیدترین نسخه آن پهلوهای جزئی را تجربه کرده و در عین اینکه ظاهر عجیب خود را حفظ می‌کند اما از تجهیزات بیشتری بهره می‌برد. چهره این خودرو ما را به یاد رور IPS و آخر دهه ۵۰ میلادی و جگوار مارک II همان



پلت فرم «کرو لا» برای «میتسو کا یوگی» جدید

تبعات اجرای اصل ۴۴ در صنعت خودرو مشخص نیست

## احتمال تکرار تجربه ناموفق واگذاری‌ها به بخش خصوصی در صنعت خودرو

باشد خصوصی سازی تنها ممکن است منجر به رانت برای برخی افراد شود. «ندری در ادامه ضمن موثر ندانستن واگذاری سهام خودرو سازان به بخش خصوصی در شرایط کنونی تصریح کرد: «خصوصی سازی زمینه ساز ایجاد شرکت‌هایی شد که کمترین کارایی را در اقتصاد ندارند، اوایل دهه ۷۰ که متأسفانه بحث خصوصی سازی به بیراهه کشیده شد، شاهد بودیم مدیران بنگاه‌های اقتصادی به بخش خصوصی توانمند و واقعی نرسید، بنابراین نهاد‌های غیر دولتی عمومی بر اقتصاد ایران مسلط شدند، ضمن اینکه کارآمدی این شرکت‌ها اگر از دولت کمتر نباشد، بیشتر از دولت نیست.»

**برای ایجاد شرایط رقابتی در صنعت و بازار خودرو چه راهکاری را پیشنهاد می‌کنید؟**  
مدیریت بنگاه‌ها اقتصادی در زیر مجموعه شرکت‌های بزرگ و سهامداری تودرتوی آنها کلیدی‌ترین مساله اقتصاد ایران به شمار می‌رود و تا زمانی که این مساله حل نشود بهروری، نوآوری، خلاقیت و رقابتی عمل کردن در اقتصاد ایران ممکن نیست. این مساله‌ای فراقوه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی حاکمیت باید پای کار بیاید چرا که دولت و قوه مقننه قادر به حل و فصل این موضوع نیستند. اهمیت موضوع حذف سهام تودلی شرکت‌های خودرو سازی و پیچیدگی‌هایی که وجود این شرکت‌ها و سهامداری آنها در فضای صنعت خودرو سازی و حتی اقتصاد ایران ایجاد کرده، بر کسی پوشیده نیست. از سوی دیگر در این موضوع تردیدی وجود ندارد که این ترکیب سهامداری مساله بسیار پیچیده‌ای برای صنعت خودرو و به تبع آن اقتصاد ایران شده است به طوری که با جرات می‌توان گفت وجه غالب اقتصاد ما در دست شرکت‌های شبه دولتی است که تصمیمات آنها اقتصاد ایران را دچار چالش‌های اساسی کرده است.

**چرا خودرو سازان بزرگ نتوانسته‌اند در چند سال گذشته از شرایط انحصاری حمایتی دولت با توجه به ممنوعیت واردات خودرو استفاده بهینه‌ای داشته باشند؟**

گفته می‌شود واگذاری سهام خودرو سازان دولتی به بخش خصوصی اگر با دقت و آینده نگری انجام نشود شاید نتایج معکوس داشته باشد. چرا که تجربه



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

نشان داده دولت در گذشته بعد از واگذاری سهام در این خودرو سازی‌ها، سکان امور را زها نکر د و با قیمت گذاری دستوری اجازه فعالیت رقابتی به آنها نداد. واگذاری سهام دولتی در خودرو سازان بزرگ یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های دولت‌ها در چند دهه گذشته بوده است. هر چند هر از گاه این موضوع به تیتیر مهم رسانه‌ها بدل می‌شود اما در نهایت به دلیل ناشناخته بودن تبعات اجرای اصل ۴۴ در خصوص این مجموعه‌ها از واگذاری سهام آنان اجتناب می‌شود. البته کارشناسان معتقدند بخش خصوصی دارای اهلیت که توانایی تامین بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بدهی دو خودرو ساز بزرگ کشور را داشته باشد نیز تاکنون احراز هویت نشده است. کامران ندری، کارشناس و تحلیلگر اقتصادی و عضو هیات علمی دانشگاه امام صادق (ع) در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در وضعیت کنونی واگذاری صنعت خودرو حتی به فرد دارای اهلیت نیز دارای اما و اگر‌های بسیاری است چرا که این صنعت از زبان انباشته بی سابقه‌ای رنج می‌برد. از سسوی دیگر ممکن است در شرایط کنونی این واگذاری‌ها تنها زمینه را برای تکرار تجربه واگذاری‌های بزرگ گذشته مانند هیگو، نیشکر هفت تپه و دیگر کارخانه‌هایی فراهم می‌کند.» وی در ادامه تصریح کرد: «واگذاری سهام دولتی خودرو سازان به دلیل دخالت‌های دولتی اقدامی غیر کارشناسی است، چرا که دولت در گذشته بعد از واگذاری سهام در این خودرو سازی‌ها، سکان امور را زها نکر د و با قیمت گذاری دستوری پشت این کارخانه‌ها را خالی کرد. تا زمانی که دولت تصمیم به تغییر سیاست‌های کلی اقتصادی نداشته

حذف قیمت گذاری دستوری هر چه دیرتر، پیچیده‌تر

بر اساس علم اقتصاد و استاندارد قیمت گذاری، اگر نرخ‌ها واقعی شوند، در نهایت به سود مصرف کننده است و مهم‌ترین که واسطه‌گری که از جمله معضلات بازار خودرو است، از بین می‌رود. در نهایت با صرف زمان و جافتادن این نوع قیمت گذاری، بازار به شفافیت و آرامش قیمتی خواهد رسید. در این میان، تناسب عرضه به همراه قیمت‌های واقعی تاثیر مثبتی بر بازار خواهند داشت و بخش زیادی از مشکلات بازار خودرو برطرف خواهد شد. پس قیمت گذاری درست و واقعی همراه با عرضه مناسب، یکی از مولفه‌های مکمل و نجات دهنده بازار خودرو است. اما در مقابل، قیمت گذاری دستوری که در کوتاه مدت می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند، اگر در بلندمدت ادامه یابد، امکان بروز پیامدهای منفی مانند ورشکستگی ناشی از زیان تولید کننده و کمبود نقدینگی و... وجود دارد. همچنان که قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو، زیان انباشته و کمبود نقدینگی شدید را برای این صنعت به دنبال داشته است. کمترین پیامد قیمت گذاری واقعی این است که خودرو ساز می‌تواند تیراژ تولید را بالا ببرد و علاوه بر این، شاهد جذب نقدینگی به این صنعت خواهیم بود که در نهایت باعث کاهش میزان زیان آن می‌شود و شفافیت را برای بازار خودرو به دنبال می‌آورد. در هر حال، یک طرف این زنجیره تولید کننده و خودرو ساز قرار دارد که باید شرایط برای ادامه حیات داشته باشد. ناگفته نماند که برقراری تعادل بین عرضه و تقاضا، خود می‌تواند حمایت از مصرف کننده تلقی شود. در این حالت است که افزایش تیراژ تولید به افزایش عرضه منتج می‌شود و باید در این بخش به تولید کننده کمک کرد. بر این اساس، نرخ تمام شده خودرو و سود خودرو ساز باید بر اساس صورت‌های مالی تولید خودرو تعیین شود. اگر خودرو ساز تعیین کننده نرخ باشد و این رویه نیز تحت نظارت متولیان امر، هیات مدیره خودرو سازان، سازمان حسابرسی و بازرسی و حتی سازمان بورس اوراق بهادار انجام و تایید شود، قیمت گذاری نهایی شفاف و نشانگر هزینه تمام شده واقعی خواهد بود که خودرو سازان برای تولید خودرو صرف می‌کنند. قیمت گذاری شفاف و بر اساس بهای تمام شده قطعات و عوامل تولید به علاوه سود مشخص شده از سوی دولت، کمک می‌کند خودرو ساز از زیانی که سال‌هاست درگیر آن شده است، رهایی یابد و خودرو ساز واقعی به دست مصرف کننده برسد. یکی از کمترین نتایج قیمت گذاری بر اساس صورت‌های مالی و توسط خودرو سازان، خروج خودرو سازان از زیان و واقعی تر شدن نرخ خودرو است. بدین ترتیب، شاهد شفافیت در بازار خودرو خواهیم بود که آن هم به نوبه خود دست دلان را از این بازار کوتاه می‌کند و علاوه بر تولید کننده به سود مصرف کننده نهایی هم خواهد بود. با تمام این‌ها لازم به یادآوری است هر چه حذف قیمت گذاری دستوری، دیرتر صورت گیرد، بیشتر به ر کود توری خواهد انجامید و پیچیده‌تر و تنش زاتر خواهد بود. از سوی دیگر، باید در نظر داشت نحوه قیمت گذاری تنها یکی از فاکتورهای موثر بر وضعیت صنعت خودرو است، نه حلال همه مشکلات آن. پس اگر به دنبال این هستیم که صنعت خودرو به ثبات برسد، باید مولفه‌های گوناگون آن مورد توجه قرار گیرند.



استارت Start رضا آریباد فعال و کارشناس ارشد صنعت خودرو

ARRIZO 8  
UPPER CLASS BUSINESS LIFE

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

www.fownix.com  
fownix\_official

مرکز تماس خدمات ۲۴ ساعته ۰۲۱-۴۷۶۵۱

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



## رکورد سرعت شارژر در اختیار «جیلی»



بازار خودروهای برقی کشور چین به سرعت تغییر می‌کند. چند هفته پس از معرفی لی‌آونگیا توانایی شارژ ۱۰ تا ۸۰ درصدی باتری در ۱۰ دقیقه، زیکر ۰۰۱ مدل ۲۰۲۴ به‌عنوان یکی از برندهای گروه جیلی مدعی دستیابی به سریع‌ترین سرعت شارژ خودروهای برقی از نظر حداکثر سرعت شارژ شده است. این خودرو به باتری ۹۵ کیلووات ساعته CATL مجهز است و تنها ۱۱ دقیقه و ۲۸ ثانیه زمان نیاز است تا شارژ ۱۰ درصدی باتری آن به ۸۰ درصد برسد. زیکر ۰۰۱ شعاع حرکتی ۴۷۲ کیلومتری دارد و برای رسیدن به چنین سرعت شارژی از سوپر شارژر V3 با دمای مطلوب ۲۶ درجه سانتی‌گراد استفاده می‌کند.

حداکثر سرعت شارژ این باتری به ۵۴۶.۴ کیلووات می‌رسد و البته زمانی که میزان شارژ باتری بین ۱۰ تا ۳۵ درصد باشد، حداکثر سرعت شارژ به فراتر از ۵۴۰ کیلووات خواهد رسید و به این ترتیب می‌توان به ۵ یا ۱۰ دقیقه شارژ باتری به شعاع حرکتی ۲۶۴ و ۴۲۲ کیلومتری دست یافت. باتری جدید سنزینگ CATL از تکنولوژی کنترل دما برای دستیابی به شارژ بسیار سریع در اکثر دماها سود می‌برد. حتی در دمای منفی ۱۰ درجه سانتی‌گراد نیز می‌توان شارژ باتری را در ۳۰ دقیقه به ۸۰ درصد رساند. زیکر به دنبال تأسیس ۱۰۰۰ جایگاه شارژ بسیار سریع در سال جاری است تا تعداد جایگاه‌های خود را به ۱۹۰۰ برساند.

می‌یابد و کل اقتصاد را از تبعات منفی خود متاثر می‌کند.

**هر روز مطالبات شرکت‌های زیرمجموعه خودروسازی کشور به دلیل قیمت گذاری دستوری روبه افزایش است و این بنگاه‌ها با بیان انباشه بی سابقه‌ای دست و پنجه نرم می‌کنند، راهکار پیشنهادی شما برای مدیران اجرایی زنجیره تامین قطعات خطوط تولید خودروسازان چیست؟**

به نظر نمی‌رسد مشکلات مطرح شده توسط دولت قابل حل باشد چراکه مساله‌ای فراروقه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی همه باید پای کار بیاید چراکه دولت و مجلس قادر به حل و فصل این موضوع نیستند، پس نظام سیاسی کشور باید به این جمع‌بندی درباره حل اساسی این موضوع برسد، متأسفانه به نظر می‌رسد هنوز به این جمع‌بندی مهم نرسیده است. به نظر من شرکت‌داری زیرمجموعه بنگاه‌های بزرگ و سهامداری تودرتوی آنها کلیدی‌ترین مساله اقتصاد ایران به‌شمار می‌رود و تا زمانی که این مساله حل نشود بهره‌وری، نوآوری، خلاقیت و رقابتی عمل کردن در اقتصاد ایران ممکن نمی‌شود. در چنین نظامی خروجی اقتصادی تنهایی و افزایش بدهی و زیان است چراکه انحصار به نفع خلق ثروت برای عده‌ای ایجاد شده است؛ اما نباید فراموش کنیم بنگاه‌هایی مثل صنعت خودرو و کشور به جای اینکه هر روز خود را بیشتر از روز گذشته ارتقا دهند و بهره‌وری بیشتری داشته باشند تا قادر به رقابت با بنگاه‌های مشابه خود در سراسر دنیا شوند، بیشتر به سمت انحصاری کردن بازار خود حرکت می‌کنند.

موضوع ممنوعیت واردات خودرو به دلیل حمایت صنعت خودروتوافق نیفتاده است و این امر به دلیل تنش در منطقه، تغییر سیاست خارجی و محرومیت از تبادلات با دیگر خودروسازان جهان به صنعت خودرو و بازار تحمیل شده است. متأسفانه اقتصاد شبه‌دولتی و چه یاصورت غالب اقتصاد ایران شده است و بخش عمده تولید ناخالص داخلی کشور مربوط به شرکت‌هایی می‌شود که عمدتاً شبه‌دولتی هستند. پس این ساختار سهامداری ساختار مطلوبی نه برای صنعت خودرو بلکه برای کل اقتصاد کشور نیست؛ به همین خاطر سهام‌تودلی شرکت‌های خودروسازی هر چه زودتر باید به بخش خصوصی واقعی واگذار شود که البته نسبت به این موضوع هم نمی‌توان امیدوار بود.

**یکی از راهکارهای کاهش هزینه صنعت خودرو در جهان ادغام مراکز پژوهش و توسعه و توسعه محصولات است، به نظر شما برای کاهش قیمت تمام‌شده محصولات آیا خودروسازان بزرگ جاده مخصوص می‌توانند از این پتانسیل استفاده کنند؟**

همان‌طور که پیش از این مطرح شد شبکه پیچیده سهامداری و زیرمجموعه‌های متعددی که از دل خودروسازی ایران درآمده نه در اقتصاد ایران بلکه در هر اقتصادی چالش‌زاست، چراکه این ساختار و این شرکت‌ها کارآمدی و کارایی لازم را برای توسعه صنعت موردنظر ندارند، بلکه عمدتاً با قدرت سیاسی رشد کرده‌اند نه با نوآوری و خلاقیت. به همین دلیل فرآیند ادغام مراکز پژوهش و توسعه محصولات خودروسازان به نفع عده‌ای خاص تمام خواهد شد. من

معتقدم به دلایل رانت‌ها و حمایت‌های دولت وضعیت این شرکت‌ها و سهام‌شان به این شکل درآمده است. متصور هستم این شیوه‌مدیریت در نهایت با توجه به غنی بودن ذخایر ملی تا یک‌دهه دیگر تاب‌آوری دارد و در بلندمدت شاهد خواهید بود که صنعت خودرو و هر شرکتی که به این شیوه‌مدیریت می‌شود، از بین خواهد رفت. متأسفانه سطح بهره‌وری، میزان نوآوری و خلاقیت که از جمله مهم‌ترین عوامل کلیدی موفقیت بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌روند در این شرکت‌ها وجود ندارد. بنابراین به اقتصاد کل نیز تسری



### نوربالا

**به نظر نمی‌رسد مشکلات مطرح شده توسط دولت قابل حل باشد چراکه مساله‌ای فراروقه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی همه باید پای کار بیایند چراکه دولت و مجلس به تنهایی قادر به حل و فصل این موضوع نیستند**

**آیا خصوصی‌سازی صنعت خودرو را در تامین نظر متقاضیان خرید محصولات داخلی موثر می‌دانید؟**

شرایط کنونی برای خصوصی‌سازی نه تنها صنعت خودرو و برای هیچ یک از صنایع بزرگ کشور فراهم نیست. در واقع در این اقتصاد با چنین ساختار مالکیتی بیشتر از اینکه خلاقیت، نوآوری و بهره‌وری تقویت شود، احتمالاً ایجاد رانت می‌شود به همین دلیل تا ساختارها اصلاح نشوند نمی‌توان مطمئن شد دولت از دخالت در این شرکت‌ها دست خواهد کشید.

# هر ای، اصل نیست!



اصل بخريد

ایساکو، تامین قطعات / تضمین خدمات



www.isaco.ir



همچون فاصله توقف و چگونگی تغییر مسیر آیونیک ۵ خودران را بررسی کرده است. اگرچه این تست‌ها در مسیری بسته و ایمن انجام شده اما هیوندای یک افسر سخت گیر را برای اعطای گواهینامه به این خودرو انتخاب کرده است. کانديس چونز ۲۵ سال تجربه دارد و تنها ۱۶ در صد افراد توانسته اند زیر دست او گواهینامه بگیرند. چونز گفت: «من به خاطر ایمنی عمومی هزاران هزار منقاصی دریافت گواهینامه رانندگی را کرده‌ام. همین موضوع درباره آیونیک ۵ هم صدق می‌کند و انگار من یک فرد عادی را بررسی می‌کنم. سرعت و تغییر لاین‌ها را بررسی کردم و مانورهای خودرو، توقف کامل، گردش به چپ، حضور در لاین در دست و زمان واکنش را به دقت زیر نظر داشتم.»

به گزارش AAA، حدود ۶۶ درصد آمریکایی‌ها از خودروهای خودران می‌ترسند و ۲۵ درصد آن‌ها نیز درباره این تکنولوژی مطمئن نیستند و فقط ۹ درصد کاملاً به خودروهای بدون راننده اعتماد دارند. هیوندای در تلاش برای متقاعد کردن آمریکایی‌هاست که خودروهای خودران ایمن هستند به همین منظور یک آزمایش جالب برای آیونیک ۵ تدارک دیده و این خودرو را راهی تست دریافت گواهینامه رانندگی لاس‌وگاس از ایالت نوادا کرده است. خودرو مورد دیت در تست رانندگی ایمنی که افراد عادی نیز برای دریافت گواهینامه رانندگی در آن شرکت می‌کنند، حضور یافته است. افسر راهنمای رانندگی نوادا در صندلی سمت سر نشین حضور داشته و مواردی



## فناوری خودران «هیوندای» تایید «نوادا» را گرفت

## تحولاتی که با پیشرفته‌های پلاس ایران خودرو در بخش قوای محرکه رقم خورد ارتقای کیفی محصولات با تجهیز به موتور EFP

این پیشرفته که هم‌اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای ری‌ا، تارا توربو نسل جدید دنا توربو و همچنین مجموع خودروهای دارای پیشرفته EFP بر خوردار است



اولی پمپ، توربوشارژر، EMS جدید، استکان تایپیت و نازل خنک‌کننده پیستون، CVT و سولنویولید و... داشته است.

آغاز تولید انبوه خودرو با موتور جدید از اواخر سال ۱۴۰۱ تاکنون

در زمینه کاهش لاینندگی و مصرف سوخت، گروه صنعتی ایران خودرو چند مسیر را پیگیری کرده که بهینه‌سازی موتورهای احتراق داخلی یکی از این مسیرها بوده است. در این زمینه، ایران خودرو موتور XU7 را که سالیان گذشته استفاده می‌شد، در خردادماه سال ۱۴۰۱ از رده خارج کرد و موتور جدیدی به نام XUP با کاهش مصرف سوخت بیش از یک لیتر را در مدار تولید قرار داد. در زمینه خانواده موتورهای TU نیز ایران خودرو با اضافه کردن CVT موفق شد بازه حجمی موتور را بالا ببرد و آن را نیز توسعه دهد و با شیب مناسبی در حال افزایش ظرفیت تولید موتور EC5 و از رده خارج کردن موتور قبلی است. اما شاید بزرگ‌ترین اتفاق در زمینه خانواده موتور EF اتفاق بزرگی در ایران خودرو رخ داده است؛ موتور EF7 در حال از رده خارج شدن و جایگزینی کامل با موتور ارتقا یافته EFP با تغییرات کلی قطعات اصلی موتور است. هم‌اکنون تولید انبوه موتور EFPTC نیز شروع شده که مجهز به توربوشارژر و دو عدد CVT است و قدرتمندترین موتور با مصرف سوخت پایین در ایران و خاورمیانه به شمار می‌رود. این موتور با ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور بر روی خودروهای دنا، ری‌ا و تارا قرار خواهد گرفت.

آن نیز از دور موتور 1700RPM اعلام شده است. این در حالی است که پیشرفته پیشین، قدرتی در حدود ۱۵۰ اسب بخار و گشتاوری معادل ۲۱۰ نیوتون متر تولید کرده و توربو آن نیز در 2200RPM وارد مدار می‌شود. کاهش مصرف سوخت پیشرفته EFP حدود یک لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در سطح خودرو و متعاقب آن کسب استاندارد آلایندگی یورو ۵ و قابلیت عبور از استاندارد یورو ۶ تجهیز به سیستم پیشرفته زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، CVT Dual، تبدیل منیفولد چدنی نیکل‌دار دود به شیت‌متال با هدف کاهش هزینه‌ها و سهولت ساخت و تولید، پلاستیکی کردن منیفولد آلومینیومی هوای ورودی و سازه‌گاری کامل این موتور با سوخت فعلی از جمله سایر نقاط قوت این پیشرفته نوین به شمار می‌رود. گفتنی است؛ در شرایطی متخصصان شرکت سایکوموفق به داخلی‌سازی ۸۵ درصدی قطعات پیشرفته EFP شدند که این پیشرفته، در مقایسه با پیشرفته قدیمی EF7 تغییر چشم‌گیر ۸۰ درصدی در قطعات از جمله شاتون، پیستون، رینگ پیستون، سر سیلندر، کپه سر سیلندر، قالیق سوپاپ دود و هوا، منیفولد دود و هوا، میل‌لنگ، میل سوپاپ دود و هوا،

### نوربالا

به منظور تولید این پیشرفته جدید، شرکت سایکو با هدف بهره‌مندی محصولات ایران خودرو از پیشرفته‌های پر بازده، در همکاری پیوسته با ایران خودرو، شرکت ایپکو و زنجیره تامین، تولید انبوه پیشرفته EFP در دو نوع تنفس طبیعی با عنوان EFPNA و نیز توربوشارژر با عنوان EFPTC را در دستور کار قرار داد. این پیشرفته که هم‌اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای ری‌ا، تارا توربو، نسل جدید دنا توربو و همچنین مجموع خودروهای دارای پیشرفته EF7 برخوردار است. طی یکی دو سال اخیر، برنامه‌های ایران خودرو در راستای هم‌سویی با استانداردهای ۸۵ گانه خودرو و کاهش مصرف سوخت با تولید موتور مذکور در مسیر تحقق قرار گرفته است.

جزئیات فنی پیشرفته EFPTC پیشرفته EFPTC، قادر به تولید قدرتی معادل ۱۶۵ اسب بخار و گشتاوری معادل ۲۴۰ نیوتون متر بوده و ورود توربو به مدار



موتور جدید و پر قدرتی ایران خودرو یعنی EFP با EFV پلاس که هم‌اکنون در حال تولید انبوه است، گام مثبت و ارزشمندی در جهت بهبود کیفیت محصولات خود محسوب می‌شود. این در حالی است که تولید موتور یکی از نگاه‌های صنعت خودرو بوده و تولید موتور و طراحی پلت‌فرم نیازمند هزینه سنگینی است؛ هزینه‌ای که شرط تامین آن، تولید در تیراژ بالا به منظور بر خورداری تولید از صرفه و توجیه اقتصادی است و باید تولید میلیونی را شاهد باشیم تا امکان هر چه رقابت پذیر تر شدن محصول فراهم آید.

تولید پیشرفته EFP با خود کفایی ۸۵ درصدی در پی دستیابی شرکت سایکو به فناوری تولید پیشرفته جدید خودرو، موسوم به EFP، تولید انبوه این پیشرفته قدرتمند داخلی و جایگزینی آن با مدل قبلی EF7، با سطح خودکفایی ۸۵ درصدی در دستور کار قرار گرفت. به منظور تولید این پیشرفته جدید، شرکت سایکو با هدف بهره‌مندی محصولات ایران خودرو از پیشرفته‌های پر بازده، در همکاری پیوسته با ایران خودرو، شرکت ایپکو و زنجیره تامین، تولید انبوه پیشرفته EFP در دو نوع تنفس طبیعی با عنوان EFPNA و نیز توربوشارژر با عنوان EFPTC را در دستور کار قرار داد. این پیشرفته که هم‌اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای ری‌ا، تارا توربو، نسل جدید دنا توربو و همچنین مجموع خودروهای دارای پیشرفته EF7 برخوردار است. طی یکی دو سال اخیر، برنامه‌های ایران خودرو در راستای هم‌سویی با استانداردهای ۸۵ گانه خودرو و کاهش مصرف سوخت با تولید موتور مذکور در مسیر تحقق قرار گرفته است.

جزئیات فنی پیشرفته EFPTC پیشرفته EFPTC، قادر به تولید قدرتی معادل ۱۶۵ اسب بخار و گشتاوری معادل ۲۴۰ نیوتون متر بوده و ورود توربو به مدار

### پیگیری یک موضوع Follow up

ساسان قربانی کارشناس صنعت خودرو

### کارخانه قطعه‌سازان ایرانی به زودی بسته می‌شود

بازار قطعات و لوازم یدکی خودرو پر شده از اجناس غیر اصل و تقلبی که کیفیت مناسبی ندارد و بلافاصله پس از نصب دچار مشکل می‌شود. این روند هزینه‌های بسیاری روی دست مردم گذاشته است. واردات قطعات از چین آن هم قطعات بی کیفیت چالش‌های بسیاری برای مصرف‌کننده و تولیدکننده ایرانی ایجاد کرده است. روندی که زودی باعث از بین رفتن قطعه‌ساز ایرانی خواهد شد. در همین زمینه ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو و به بیان نظرات خود پرداخت.

### وضعیت قطعات موجود در بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ مردم چگونه می‌توانند بدانند که منشأ قطعات کجاست؟

برخی افراد و تعمیرکاران اطلاعاتی از منشأ قطعه ندارند و ممکن است آن را استفاده کنند و نمی‌دانند قطعه اصل نیست. برخی قطعات غیراصل با قیمت پایین وارد بازار می‌شوند که واردات مصرف‌کنندگان را به خود جلب می‌کنند، اما باید در نظر داشت قطعه ارزان، قطعاتی نظیر کیفی در درجه پایینی قرار دارد. باید گفت که واردات گسترده قطعات غیر اصل، نه به نفع صنعت و نه به نفع مردم و نه به صلاح کشور است.

### چرا قطعات چینی موجود در بازار ایران کیفیت مناسبی ندارند؟

با واردات گسترده قطعات غیراصل به بازار، دست قطعه‌سازان داخلی از بازار کوتاه شده است. باید این موضوع را در نظر داشت که در چین قطعات خودرو در سطوح کیفی متفاوتی تولید می‌شوند؛ واردکنندگان ایرانی اما قطعات بی کیفیت را برای واردات به کشور انتخاب می‌کنند و می‌توان گفت قطعه‌ای که به کشور وارد می‌شود، بی کیفیت‌ترین قطعه چینی است که منافع مردم را در خطر می‌اندازد.

### با این شرایط سر نوشت قطعه‌سازان ایرانی به کجا خواهد رسید؟

شما هر سمت را نگاه می‌کنید، از بازار قطعات خودرو گرفته تا بازار لوازم خانگی، پوشاک و خودرو در انحصار چین است. در صنعت خودرو شاهد هجوم بی سابقه انواع خودروهای چینی به بازار هستیم اما آنجا که خودروهای چینی در تیراژ محدود به کشور وارد می‌شوند، برای قطعه‌ساز ایرانی، ساخت قطعات صرفه اقتصادی ندارد و در نتیجه قطعات خودروهای چینی نیز از چین وارد می‌شوند و در آخر در کارخانه قطعه‌ساز ایرانی بسته می‌شود و بحث حمایت از تولید داخلی مغفول می‌ماند.

### نگاه View

سید فرهنگ حسینی کارشناس بازار سرمایه

### چرا سهام تودلی در خودروسازان به وجود آمد؟

بحث سهام تودلی یا مالکیت شرکت‌های فرعی در شرکت اصلی از اوایل دهه ۱۳۸۰ و هم‌زمان با رکود بورس و تلاش برای حمایت از سهام توسط شرکت‌ها و در ممنوعیت سهام خزانه، از طریق خرید توسط شرکت‌های فرعی و وابسته صورت گرفت. این موضوع اواخر همان دهه با خریدهای تودرتوی خودرویی‌ها با اهداف ادغام و یکپارچه‌سازی به اجرا درآمد که در همه موارد، بیش از آن که اثر مثبتی داشته باشد، سبب خروج منابع شرکت‌ها از بخش تولید به سمت سهام شد.

بسیاری از شرکت‌ها اوایل دهه ۱۳۹۰ سهام در مالکیت شرکت‌های فرعی خود را واگذار کردند و در دو دستورالعمل حاکمیت شرکتی، مالکیت شرکت فرعی در شرکت اصلی ممنوع شد، اما مهلت برای اجرای آن به شرکت‌ها واگذار و بارها تمدید شده است؛ با وجود موارد مذکور اما همچنان کنترل بخشی از شرکت‌های خودرویی و برخی دیگر از شرکت‌ها با استفاده از سهام تودلی مربوط به خود شرکت بوده، این مسائل در حالی که منابع خرید سهام تودلی از دارایی سهامداران است و ماهیت آن سهام خزانه به حساب می‌آید بر اساس منطق و در همه بازارهای مالی دنیا، سهام خزانه فاقد حق رای است. الزام سازمان بورس و اوراق بهادار به واگذاری سهام تودلی در دستورالعمل حاکمیت شرکتی و همچنین پیگیری‌های اخیر سازمان، گام مهمی در اصلاح ساختار مالی شرکت‌های دارای سهام تودلی از جمله خودرویی‌ها محسوب می‌شود.

واگذاری سهام تودلی در برخی شرکت‌های خودرویی می‌تواند تا ۱۵ تا ۲۵ هزار میلیارد تومان منابع مالی برای شرکت‌های خودرویی فراهم سازد؛ با این حال با توجه به موارد گفته شده در خصوص کسب کرسی هیات مدیره از طریق سهام تودلی، مدیران شرکت‌ها تمایل اندکی به پیگیری و واگذاری سهام تودلی داشته و سهامداران عمده نیز بدون صرف منابع و از طریق صرف منابع شرکت و به جیب سایر سهامداران، کنترل شرکت را حفظ می‌کنند.

از این رو، علاوه بر پیگیری برای واگذاری سهام تودلی که در برخی شرکت‌ها بسیار سخت و پیچیده است، پیشنهاد می‌شود در کوتاه‌مدت حق رأی سهام شرکت در مالکیت شرکت‌های فرعی با وابسته که اصطلاحاً تودلی نامیده می‌شود، در مجامع برای تصمیم‌گیری‌ها به خصوص انتخاب هیات مدیره به دلیل ماهیت خزانه، سلب شود، زیرا این موضوع می‌تواند اثربخشی و جذابیت ناشی از حفظ سهام تودلی را برای مدیران از بین برده و واگذاری سهام تودلی را تسهیل کند.

کنندوی اضافه کرد: در صورتی که خودرو به میزان نیاز در کشور وجود داشته باشد، این کالا از حالت سرمایه‌ای خارج می‌شود در حالی که اکنون بازار خودرو به بازاری برای سوداگری تبدیل شده است. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با انتقاد از اینکه آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده با وجود گذشت



بوتین‌زهر و آوج در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه بی‌توجهی دولت به واردات پذیرفتنی نیست، ادامه داد: در شرایط فعلی تولید خودروسازان داخلی نیاز بازار خودرو را که حدود ۱ میلیون دستگاه در سال است، تامین نمی‌کند بنابراین این کمبود باید با واردات تامین شود تا مردم بتوانند خودروهای مورد نیازشان را با قیمت‌های منطقی خریداری

سخت‌گویی کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره ضرورت اجرای هر چه سریع‌تر قانون واردات خودرو گفت: از زمان تصویب این قانون بیش از یک سال و نیم می‌گذرد این در حالی است که تعداد خودروهای وارد شده بسیار کمتر از میزان پیش‌بینی شده است و این شرایط موجب شده بازار خودرو و همچنان ملت‌بخت باقی بماند. نماینده مردم

### زاپاس Spare Tire

### دولت نسبت به واردات خودرو بی توجه است

ماه‌ها از تصویب آن ابلاغ نشده است، تصریح کرد: خودروهای کار کرده ظرفیت مناسبی است که با واردات آن‌ها می‌توان خودرو ارزان با کیفیت به بازار عرضه کرد با این اقدام نه تنها بازار ساماندهی می‌شود بلکه خودروسازان سراغ ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌های سرمایه‌ری می‌روند تا بتوانند با خودروهای وارداتی رقابت کنند.





تویوتا فکری برای بهبود این خودرو نکند، آینده خوشی را برای آن متصور نخواهیم بود. با این عملکرد تویوتا سوپرا برای نخستین بار در نسل جدید نیسان Z شکست خورده است. فروش محصول اسپرت نیسان در این مدت رشد ۴۴ درصدی داشته و از ۴۶۶ دستگاه مدت مشابه سال قبل به ۶۷۱ دستگاه در سه ماهه نخست امسال رسیده است. قیمت پایه نیسان Z اندکی کمتر از سوپراست و برای خرید آن باید حدود ۴۳ هزار دلار پرداخت کرد. با این مبلغ می توان پشت فرمان خودرویی مجهز به بیش از ۶ سیلندر ۳ لیتری توئین توربو ۴۰۰ اسپیکاری با گیربکس دستی نشست؛ اما قیمت سوپرا از حدود ۴۷ هزار دلار شروع می شود و پیشترانه این خودرو از نوع ۴ سیلندر ۲ لیتری با ۲۵۵ اسپیکار قدرت است.

فروش تویوتا سوپرا در سه ماهه ابتدایی ۲۰۲۴ با افت فاحشی مواجه شده و نیسان Z بهتر از این خودرو عمل کرده است. جدیدترین آمار فروش تویوتا در سه ماهه اول امسال نشان می دهد سوپرا وضعیت خوبی ندارد. ژاپنی ها تنها ۴۸۴ دستگاه از خودرو اسپرت یادشده را در سه ماهه اول ۲۰۲۴ به فروش رسانده اند که نسبت به فروش ۸۷۱ دستگاهی مدت مشابه سال قبل افت ۴۴.۴ درصدی را نشان می دهد. بیشترین میزان فروش سوپرا به ۶ هزار و ۸۳۰ دستگاه در سال ۲۰۲۱ مربوط می شود و از آن زمان تاکنون شاهد افت فروش مداوم کوبه اسپرت تویوتا بوده ایم. این از قام در سال ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ به ترتیب به ۴ هزار و ۹۵۴ و ۲ هزار و ۶۵۲ دستگاه رسیده اند که زنگ خطری برای ژاپنی ها محسوب می شود و در صورتی که



## کوپه سوارها نیشان را بیشتر از تویوتا قبول دارند

## پوشش مشکی خاص برای بنتلی بنتلیا گاس



شرکت بنتلی با معرفی بنتلیا گاس S بلک ادیشن، نیمه تاریک وجود این شاسی بلند لوکس را به نمایش گذاشته است. در طول تاریخ ۱۰۵ ساله این کمپانی، این نخستین بار است که در یکی از محصولات، لوگوی بنتلی با مشکی براق ترین می شود. خریدار بنتلی بنتلیا گاس S بلک ادیشن می تواند یکی از رنگ های قرمز Man-darin، زرد Signal، آبی Klein، قرمز Pillar Box، سفید یخی، سبز Hyper یا Beluga را برای تزئین جزئیات بدنه و کالیبرهای ترمز انتخاب کند. این جزئیات را می توان در پایین سپر جلو و کاب های جانبی و همچنین لبه پاله عقب مشاهده کرد که در کنار رنگ های ۲۲ اینچی مشکی، تضاد بصری جالبی ایجاد می کند. گذشته از

لوگوی بنتلی، حروف نام این خودرو و عبارت Black Edition روی ستون D هم با مشکی براق تزئین شده است. بنتلی بنتلیا گاس S بلک ادیشن بر اساس مدل فیس لیفت شکل گرفته است؛ بنابراین جلونچرخه متفاوت و ویژگی های جدید شاسی و ساختار برقی را به همراه دارد. یکی از این قابلیت ها، فرمان پذیری محور عقب است که شعاع گردش را یک متر کاهش می دهد. در فضای کابین بنتلی بنتلیا گاس S بلک ادیشن هم با روکش چرم مشکی Beluga با جزئیات نارنجی مواجهیم که ترکیبی منحصر به فرد در میان محصولات این برند به شمار می رود.

## نسخه افتخاری از زیکر ۰۰۹



مدتی پس از عرضه نسخه ۶ نفره زیکر ۰۰۹، اکنون نسخه VIP چهار نفره از این خودرو هم معرفی شده است. زیکر به عنوان یکی از زیرمجموعه های گروه جیلی، از سال ۲۰۲۲ تاکنون به ساخت خودروهای برقی مشغول است. همچون خودروهای لوتوس، رادار، اسمارت، جیدو، ولوو و پول استار، این برند هم از پلت فرم SEA برای ساخت محصولاتش استفاده می کند. این برند در حال حاضر، سه مدل ۰۰۱ (هاج بک)، ۰۰۹ (MPV) و X (کراس اوور) را تولید می کند. زیکر ۰۰۹ گلوری ادیشن به واسطه جزئیات مشکی رنگ نمای جلو، طرح رینگ ها و همچنین حسگر لیدار روی سقف، از مدل استاندارد متمایز شده است. ابعاد بدنه نسخه استاندارد زیکر

۰۰۹ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲۰۹، ۱،۸۵۸، ۲،۰۲۴ و ۳،۲۰۵ میلی متر اعلام شده است. ظاهرا طول بدنه زیکر ۰۰۹ گلوری ادیشن به ۵،۲۱۷ متر افزایش یافته؛ در حالی که فاصله بین محورها، بدون تغییر باقی مانده است. بنابر اعلام سازنده، یک دپواره بین صندلی های ردیف جلو و عقب نصب شده است تا حریم خصوصی سرنشینان عقب حفظ شود. علاوه بر این باید به تلویزیون بزرگ، میزهای تاشو، تبلت برای کنترل تنظیمات خودرو، طراحی جدید صندلی ها با پشت سری یک پارچه و زیرپایی تاشو به همراه گرم کن، تهویه و ماساژور اشاره کنیم.

### خبر

### News

## آلفارومئو میلانو جدید برای اروپا

آلفارومئو با معرفی یک کراس اوور جمع و جور به نام میلانو ۲۰۲۴ در دو نسخه هیبرید و برقی، قصد دارد رقیبان را به چالش بکشد. بنابر اعلام آلفارومئو، میلانو ۲۰۲۴ تحت تاثیر زبان طراحی جدید این برند شکل گرفته است. بیرون زدگی کوتاه بدنه در جلو و عقب، گلگیرهای عریض و خط شانه مرتفع، چهره های عضلانی از این کراس اوور کوچک به نمایش می گذارد. نسخه برقی هم به واسطه طراحی متفاوت جلونچرخه و عدم وجود آگزوز، قابل شناسایی خواهد بود. البته چراغ های هر دو مدل با طرح جدید ۳+۳ طراحی شده است. بدنه آلفارومئو میلانو ۲۰۲۴ بر رینگ های ۱۸ اینچی استوار می شود؛ اما نمونه های ۲۰ اینچی هم قابل سفارش است. آلفارومئو میلانو ۲۰۲۴ با طول و



عرض نزدیک به ۳،۹ و ۱،۸ متر، محفظه بار به گنجایش ۴۰۰ لیتر ارائه می کند که بنابر اعلام سازنده، از خودروهای هم رده بزرگ تر است. در کابین آلفارومئو میلانو ۲۰۲۴ با طراحی خوشایندی مواجهیم که دو نمایشگر دیجیتال ۱۰.۲۵ اینچی و تعدادی دکمه را به همراه دارد. طراحی این فضا در هر دو مدل برقی و هیبرید یکسان است. آلفارومئو میلانو برقی به یک موتور ۱۵۶ اسب بخار قدرت و مجموعه باتری ۵۴ کیلووات-ساعت مجهز شده است و برد حرکتی آن بر مبنای WLTP ۴۰۸ کیلومتر خواهد بود.

در ترمیم ولوچه علاوه بر افزایش خروجی پیشترانه به ۲۴۰ اسب بخار، مواردی شامل قفل دیفرانسیل مکانیکی، فرمان اسپرت، ترمزهای بزرگ تر و رینگ های ۲۰ اینچی هم به خودرو اضافه می شود. برد حرکتی این مدل اعلام نشده است. بنابر اعلام آلفارومئو، ذخیره باتری میلانو برقی با اتصال به جریان ۱۰۰ کیلووات، ظرف ۳۰ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد می رسد. اما آلفارومئو میلانو هیبرید به موتور ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر توربوشارژ و یک موتور برقی ۲۱ کیلووات داخل گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه مجهز شده است و در مجموع، ۱۳۶ اسب بخار قدرت در اختیار دارد که به محور جلو یا هر دو محور (در ترمیم ایبریدیا Q4) منتقل می شود.

## مهاجران خاورمیانه ای با چالش های بسیاری دست و پنجه نرم می کنند!

# بالا بردن حس اعتماد به نفس مهاجران با آموزش رانندگی

درگیری ها در مناطق مختلف جهان بسنگی دارد. وی افزود: «اخیرا مسأله های مختلفی را در میان مشتریان خود مشاهده کرده ایم؛ از جمله خانواده ها و افرادی از افغانستان، برمه، سوریه، سودان، سومالی، پاکستان، عراق و اردن.» تاکنون ۲۳۰ نفر در این بخش فارغ التحصیل شده اند. برنامه آموزش رانندگی این موسسه معمولاً به دلیل تقاضا، یک فهرست انتظار سه تا چهار ماهه دارد.

دولت ایالات متحده به خانواده های پناهنده تا ۱۲ ماه کمک مالی و پزشکی می دهد؛ بنابراین زمان محدودی برای مستقل شدن وجود دارد. دوریان کراسی، استاد کالج اسلمن که متخصص مهاجرت پناهنده گان است، گفت: «تکته این است که هر پناهنده ای بتواند به خود کفایی یا استقلال برسد.» کراسی گفت: «یادگیری نحوه رانندگی و دسترسی به گواهینامه برای زنان پناهنده که به آن سطح از استقلال برسند، بسیار مهم است.» او گفت: «این شرایط تنها برای رعایت مقررات دولتی و در نظر گرفتن محدودیت ها نیست؛ بلکه آن ها اکنون می توانند شرایط خود را به ثبات برسانند. همچنین این اقدام به لحاظ عاطفی نیز آن ها را باری می کند.» مریانی مانند گوبران به زبان عربی مسلط هستند و این مسأله نیز سبب راحتی هر چه بیشتر هنر جو می شود.

خود را توانمند کنیم. بسیاری از این زنان به دلیل وابستگی کامل به همسران شان با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می کردند. او خاطر نشان کرد در این بخش با مواردی مواجهیم که به دلیل اعتقادات بومی، از رانندگی و کار زنان جلوگیری می شود. مگاهد گفت: «ما به صورت کامل برای آن ها توضیح دادیم که اگر حداقل دستمزد را می گیرید و علاوه بر کمک به همسران ۶ فرزند را نیز اداره می کنید، واقعا نمی توانید به تنهایی هزینه ها را تأمین کنید. بنابراین او باید یاد بگیرد که چگونه رانندگی کند و شغلی پیدا کند و به محل کار برود.» این استرس می تواند برای خانواده های ساکن در شهرهایی مانند آتلانتا، جایی که بسیاری از مردم برای رفت و آمد به خودرو متکی هستند، تشدید شود. اکثر خانواده های پناهنده که «اتحار» یا آن ها کار می کنند، در شهر هومه ای کلارکستون در ۱۵ مایلی (۲۴ کیلومتری) شمال شرقی آتلانتا ساکن شده اند. سارا کریم، مدیر اجرایی «Ethaar» گفت: «بیشتر اوقات به دلیل عدم دسترسی به وسایل حمل و نقل، رسیدن به محل کار برای آن ها دشوار است و به همین دلیل مجبور می شوند فرصت های خوبی را در این بخش از دست بدهند.»

### مشتریان جنگ زده

کریم گفت تنوع مشتریان آن ها به تغییر چشم انداز جهانی و

بسیاری از زنانی که ثبت نام می کنند از کشورهایی هستند که موانع رانندگی زنان یا کار آن ها در خارج از خانه می شوند. این اقدام مفهوم جدیدی نیست و در حقیقت شعار «Women Behind the Wheel» مختص گرچستان است. گوبران گفت: «در این راستا کمک به بسیاری از پناهنده گان آسان نیست. در ابتدا، برای برخی افراد شرایط پشت فرمان برای نخستین بار به نوعی ناخوشایند است؛ اما در پایان برنامه، آن ها مزایایی را که به دنبالش بودند، به دست می آورند.» مری از طریق موسسه «Ethaar» که سازمان غیرانتفاعی در منطقه آتلانتاست، به خانواده های پناهنده از طریق اسکان موقت کمک می کند. علاقه مندان نیز برای آموزش رانندگی ثبت نام می کنند و پس از آن می توانند در تست های مهارت سنجی شرکت کنند. ترجمه نام این موسسه به زبان عربی را می توان «نوع دوستی و محبت» دانست.

بالا بردن اعتماد به نفس زنان مهاجر مونا مگاهد، یکی از بنیانگذاران «Ethaar» گفت برنامه آموزش رانندگی به زنان راه اندازی و دنبال شده تا نیاز آشکار بسیاری از خانواده های پناهنده را که تا حدی از تفاوت های فرهنگی ناشی می شود، برآورده کند. مگاهد افزود: «ما به دلیل نام آن را «Women Behind the Wheel» گذاشتیم. چرا که می خواستیم مشتریان زن



### سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در پارکینگ بزرگ و خالی از خودرو در خارج از شهر آتلانتا، خودرویی به آرامی در حال حرکت است. روی صندلی شاگرد، نانسی گوبران به عنوان مربی رانندگی قرار گرفته و به هنرجوی خود که زنی ۳۰ ساله و پناهنده از سوریه است، آموزش می دهد که چگونه برای نخستین بار رانندگی کند. وی به زبان عربی می گوید: «فرمان را بچرخان و سپس شتاب بگیر.» هنر جو خاورمیانه ای با محکم گرفتن فرمان خودرو، نزدیک به یک ساعت با احتیاط گوشه های پارکینگ را چرخ می زند. این میزان از احتیاط صرفاً به خاطر برخورد و تصادف این راننده تازه کار نبوده و حقیقت این است که فشارهای زیادی سبب شده اند آموزش به این افراد، با چالش های بسیاری همراه باشد.

### آموزشگاه های آزادی خواه

گوبران نزدیک به پنج سال است با برنامه ای به نام «زنان پشت فرمان» کاری می کند که ۱۴ ساعت آموزش رایگان رانندگی را به اکثر زنان پناهنده و مهاجر ارائه می دهد.

## مرسدس برای EQS تغییرات جزئی در نظر گرفته است

ظرفیت باتری از ۱۰۸،۴ به ۱۱۸ کیلووات-ساعت انتظار می رود که برد حرکتی EQS مدل ۲۰۲۵ نسبت به سال قبل کمی افزایش یافته باشد. در مدل ۲۰۲۴، برد حرکتی چهار ترمیم EQS 450 (محرك-عقب)، EQS 450 (چهار چرخ محرك)، EQS 580 و AMG EQS به ۵۵۵،۵۶۶ و ۴۹۰ کیلومتر (بر مبنای EPA) اعلام شده بود. علاوه بر این، میزان بازپایی انرژی از ترمزها نیز افزایش پیدا کرده است. از آن جا که در این سامانه کمتر از دیسک ها استفاده می شود، لنت ها هر از گاهی به صورت خود کار با دیسک در گرمی می شوند تا کارایی خود را حفظ کنند. مدل فعلی مرسدس EQS در امریکا با قیمت ۱۰۴ هزار و ۱۰۷،۴۰۰ هزار و ۱۲۵،۴۰۰ هزار و ۹۵۰ هزار و ۱۴۷ هزار و ۵۰۰ برای ترمزهای EQS 450 (محرك-عقب) EQS 450 (چهار چرخ محرك)، EQS 580 و AMG EQS به فروش می رسد.

مرسدس بنز با اضافه کردن برخی ویژگی های S کلاس به EQS، این سدان لوکس برقی را با مدل ۲۰۲۵ معرفی کرده است. در نمای جلوی مرسدس EQS مدل ۲۰۲۵ با جلونچرخه مصنوعی و بانوارهای افقی مواجهیم که تا حد زیادی به مدل های درون سوز مرسدس شباهت دارد. گذشته از سپر AMG، باید به لوگوی ایستاده مرسدس در نوک کاپوت هم اشاره کنیم که یادآور S کلاس است. هیچ تغییری در فرم تخم مرغی EQS اعمال نشده است تا این خودرو همچنان نتواند بازپایی S کلاس رقابت کند. تغییرات فضای کابین مرسدس EQS هم به تزئین درجه های تهویه روی ستون های B با کروم و دوخت متضاد و جزئیات چرم ناپا برای بالش های عقب محدود شده است. به نظر می رسد با اضافه شدن ۰،۵ سانتی متری ضخامت پستی ردیف عقب، راحتی سرنشینان هم افزایش یافته باشد. به لطف افزایش





## لوازم سفرشی برای تویوتا لندکروز پرادو



یکی از جذاب ترین خودروهای آفرود که در چند ماه اخیر معرفی شده، نسل جدید لندکروز پرادو است که از بانی ها قطعات مخصوص این خودرو برای بازار داخلی خود معرفی کرده اند. این خودرو که در ژاپن با نام لندکروز ۲۵۰ شناخته می شود، تفاوت های زیادی با س سری ۷۰ و لندکروز ۲۰۰ بزرگ تر دارد. تویوتا برای افزایش جذابیت های این خودرو قطعات ساخت کمپانی JAOS و مودلیستار معرفی کرده است. از جمله این قطعات می توان به گارد سپر جلو مشابه نمونه های فایر یک کارخانه ای اشاره کرد. به این فهرست باید رینگ های ۱۸ اینچی سفارشی را نیز اضافه

کرد. گل پخش کن های بزرگ نیز با طراحی متمایز خود کاملاً جلب توجه خواهند کرد. یک کیت سفارشی نیز وجود دارد که همه بخش های پشت صندلی های جلورابه صورت مسطح درمی آورد تا فضای زیادی فراهم شود. مودلیستار نیز با دست پر وارد میدان شده و قطعات منحصر به فرد خود را برای لندکروز پرادو جدید معرفی کرده است. این شرکت رینگ های ۲۰ اینچی جدید را در دسترس خریداران قرار می دهد. باید به این نکته اشاره کنیم که شرکت JAOS در آمریکانیز فعالیت می کند و بنابراین احتمال دارد این قطعات برای لندکروز پرادو بازار آمریکانیز عرضه شوند.

### محصول Product

## عرضه تویوتا کمتری ۲۰۲۵ تنها با پیش ارائه هیبرید



تویوتا کمتری ۲۰۲۵ با قیمت حدود ۳۰ هزار دلار راهی بازار می شود؛ اما چرا این خودرو فقط به صورت هیبرید در دسترس خواهد بود؟ در واقع این خودرو زاپنی فقط به صورت هیبرید در دسترس است و خبری از پیش ارائه های ۴ و ۶ سیلندر سنتی نیست. این یک حرکت مهم برای هر خودروسازی می تواند باشد؛ هر چند برای تویوتا تصمیمی طبیعی محسوب می شود. مارک دیویونگ، مهندس ارشد کمتری می گوید: «کمتری ۲۰۲۵ خودرویی درست در زمان مناسب است و ما واقعاً فکر می کنیم مشتریان آن را انتخاب می کنند. مصرف سوخت این خودرو بسیار خوب است و می دانیم که سیستم هیبرید ۵ جدید تویوتا فرصت خوبی برای خودنمایی در کمتری خواهد داشت.» این سیستم هیبرید پنجمن نسل سیستم هیبرید تویوتا به شمار می رود؛ سیستمی که نخستین بار در سال ۱۹۹۷ و در خودرو پریوس معرفی شد. در حالی که پریوس از پیش ارائه ۴ سیلندر ۴ لیتری استفاده می کند، کمتری ۲۰۲۵ به پیش ارائه ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری ارتقا یافته نسل پیشین کمتری هیبرید مجهز است.

### کره ای Korean

## شمارش معکوس برای معرفی شاسی بلند برقی «کیا»



از آن جا که کره ای ها آماده حمله به بازار خودروهای برقی ارزان قیمت می شوند، EV2 با بهای حدود ۱۵ هزار دلار رقیب مناسبی برای برندهای دیگر خواهد بود. به تازگی تصاویر و ویدئوهای جاسوسی این خودرو منتشر شده است. باید گفت کیا نخستین بار در ماه اکتبر از سه مدل خودرو برقی جدید رونمایی کرد که شامل مدل های EV3، EV4 و EV5 هستند. اما کیا در مراسم ویژه خود که چندی پیش برگزار شد، اعلام کرد شاسی بلند برقی کوچک تر و ارزان تری با نام EV2 را نیز عرضه می کند. هوسونگ سانگ، مدیر عامل کیا در مصاحبه با اتوکار اظهار داشت خودروهای برقی ارزان قیمت اهمیت بسیار زیادی برای این برند دارند. مدیر ارشد کیا می گوید EV2 یک محصول بسیار منحصر به فرد و مهم در بازارهای کلیدی همچون اروپا است. با توجه به ویدئوی منتشر شده از پروتوتایپ این خودرو می توان متوجه ظاهر جعبه ای مشابه EV3 و EV5 شد. طراحی این خودرو از زبان جدید محصولات کیا پیروی می کند.

### آلمانی German

## معرفی مرسدس بنز پر فور منس هیبرید



مرسدس پرچم دار خانواده نسل جدید AMG GT با نام معرفی شده است. می دانیم که پسوند E Performance در محصولات مرسدس به معنای قوای محرکه هیبرید است که در این جا ۸۱۶ اسب بخار قدرت و ۱۴۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این همان قوای محرکه ای است که در SL63 S E Performance دیده بودیم و از یک پیش ارائه ۴ لیتری V8 ثوبین توربو با ۶۱۲ اسب بخار قدرت به همراه یک موتور الکتریکی تشکیل شده است. به لطف این نیروی عظیم، GT63 هیبرید ظرف ۲.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می رسد. این خودرو هر چند از قوای محرکه پلاگین-هیبرید استفاده می کند، اما نه روی کاهش مصرف سوخت بلکه روی افزایش پرفورمنس تمرکز دارد و به همین دلیل مرسدس باتری های خودرو را همیشه در دمای بهینه نگه می دارد. این باتری تنها ۶۰ کیلووات-ساعت ظرفیت دارد و مرسدس فلاپرلاد تمام الکتریکی GT63 را اعلام نکرده است.

### تکنولوژی Technology

## بهبود شعاع حرکتی تایکان ۲۰۲۵

برخی افراد از شعاع حرکتی و رانندگی پایین نسخه اولیه پورشه تایکان انتقاد داشتند؛ اما تایکان معمولاً در تست های واقعی از تخمین های سخت گیرانه EPA بهتر عمل کرده است. شاید هم به خاطر همین انتقادات بود که مهندسان مرکز تحقیق و توسعه پورشه با اعمال برخی تغییرات نسبت به پورشه شعاع حرکتی این خودرو شده اند. اگرچه فعلاً برد تخمینی EPA برای پورشه تایکان فیس لیفت منتشر نشده، اما به نظر می رسد محصول خیرساز پورشه رانندگی بالاتری دارد. باید گفت مجموعه باتری این خودرو بیشترین تغییرات را تجربه می کند. پورشه از نیکل



منگنز کبالت ۸۱۱ برای باتری استفاده کرده؛ به این معنی که مجموعه باتری مورد بحث از ۸ قسمت نیکل، یک قسمت منگنز و یک قسمت کبالت تشکیل می شود. استفاده از چنین ترکیبی به معنی تراکم انرژی بیشتر خواهد بود. ماسکان برقی جدید نیز به همین نوع سلول های باتری مجهز می شود؛ اما کلاوس ویفیلر یکی از مهندسان پورشه بالای تایکان می گوید کمی تفاوت بین مواد شیمیایی باتری های تایکان و ماسکان وجود دارد. پیش از این مجموعه باتری استاندارد تایکان ظرفیت قابل استفاده ۷۱ کیلووات-ساعتی داشته؛ در حالی که ظرفیت باتری پرفورمنس پلاس به ۸۳.۷ کیلووات-ساعت می رسد. در حال حاضر این ارقام به ۸۲.۳ و ۹۷ کیلووات-ساعت رسیده اند. همان طور که سخت گوی پورشه می گوید، باتری پایه تایکان فیس لیفت معادل باتری نسخه فول مدل قبلی است؛ در حالی که باتری پرفورمنس پلاس برده جدیدی رسیده است. مدیر پروژه باتری تایکان اظهار می دارد این مواد شیمیایی جدید در باتری ها به تنهایی نسبت به پورشه ۱۴ درصدی شعاع حرکتی مدل توربو S می شوند.

## شکایت های مربوط به تغییر خودروهای تحویلی به جایی نرسید تعهدات خودرویی؛ مشکل سیاست گزار یا خودروسازان؟



شورای رقابت در آخرین مصوبه خود، شکایت های مرتبط با تغییر خودروهای تحویلی در سامانه یکپارچه را غیر قابل رسیدگی در این شورا دانست. طی چند ماه گذشته تغییر مدل خودروهای تحویلی در سامانه یکپارچه عرضه خودرو توسط خودروسازان، شکایت های زیادی را از طرف مشتریان به همراه داشت.

بیش از یک سال پیش، یعنی اسفندماه سال ۱۴۰۱، وزارت صمت فروش خودرو در سامانه یکپارچه عرضه خودرو را کلید زد و دو مرحله ترخیص خودرو در اسفند ۱۴۰۱ و اردیبهشت ۱۴۰۲ را اجرایی کرد؛ طرح های فروشی که از همان ابتدا نگرانی هایی را به همراه داشت و بسیاری از کارشناسان اخطار دادند که این طرح ها تعهدات زیادی را برای خودروسازان ایجاد می کنند و بعدها می توانند منجر به تعهدات معوق و دیگر مشکلات مربوط به عرضه خودرو شوند. این نگرانی البته بی راه نبود؛ به طوری که سال گذشته از یک سو شاهد تعهدات معوق بودیم و از سوی دیگر بسیاری از متقاضیان خودرو نسبت به تغییر مدل خودرویی که ثبت نام کرده بودند به خودرو تحویلی، شکایاتی را در شورای رقابت مطرح کردند. تلاطم این وضعیت در اسفندماه سال گذشته منجر به ثبت شکایت های متعددی از خودروسازان در شورای رقابت شد.

۲۱ فروردین امسال اما شورای رقابت مصوبه ای را در سایت خود بارگذاری کرد که مطابق آن اعضای این شورا در جلسه ۱۸ فروردین ماه، با اکثریت آرا این شکایت ها را غیر قابل رسیدگی در شورای رقابت دانسته بودند. این مصوبه با استناد بر مصوبه دیگری بود که در اسفندماه منتشر شده و پاسخ به نامه گروه صنعتی سایپا بود. این شورا در مصوبه اسفندماه خود در مورد تغییر مدل خودروهای تحویلی به مشتریان عنوان کرده بود: «موضوع برخی شکایات ها، تغییر مدل خودرو ثبت نامی در سامانه یکپارچه خودرو است. یعنی مواردی که پس از ثبت نام در سامانه یکپارچه و تعیین مدل خودرو در خواستی از جانب مشتری، شرکت خودروساز به مشتری پیامک داده است که نسبت به انعقاد قرارداد برای خودرویی متفاوت اقدام کند.» اعضای شورای رقابت در این بخش تأکید کردند که «ثبت نام در سامانه برای خودرو تعهدی ایجاد نمی کند و این نکته در اعلامیه های ثبت نام در سامانه یکپارچه نیز درج شده است.» بنابراین اعضای شورای رقابت با اکثریت آرا تصویب کردند که شکایت های مرتبط با ثبت نام و مراحل بعدی در سامانه یکپارچه در شورای رقابت غیر قابل رسیدگی است.

البته در این میان برخی کارشناسان معتقدند این سیاست گزار بود که با راه اندازی سامانه یکپارچه و اجرای طرح های فروش، بسیاری تولید کنندگان خودرو تعهد (آن هم بالاتر از توان تولیدی) ایجاد کرده است. از طرف دیگر

متقاضیان نیز به اعتبار سیاست گزار، به سیستم سامانه یکپارچه اعتماد کرده و اقدام به ثبت نام کردند؛ چرا که اگر همان زمان می توانستند اقدام به خرید از بازار کنند، حالا با مشکلاتی از این قبیل، دست و پنجه نرم نمی کردند. اکنون نیز بعد از مدت ها انتظار برای خرید خودرو، قیمت ها در بازار دستخوش تغییرات زیادی شده است. البته برای عملیاتی شدن تعهدات نیز وعده تأمین ارز تولید به خودروسازان داده شد. حالا اما خودروسازان می گویند ارز کافی برای تولید و تحویل خودروهای ثبت نامی را در اختیار ندارند. اگرچه طبق آخرین آمار سازمان توسعه تجارت، تخصیص ارز برای خودروسازان خصوصی در سال ۱۴۰۲ بار شد قابل توجهی همراه بوده است؛ اما به نظر می رسد همین مقدار نیز به قدری نبوده که برای تحویل خودروهای ثبت نامی که تعهد تحویل آن ها را دارند، کافی باشد. این در شرایطی است که به عقیده برخی صاحب نظران، اگر سیاست گزار در تولید و فروش خودروسازان خصوصی دخالت نمی کرد، احتمالاً بسیاری از این مشکلات امروز وجود نداشت؛ چرا که در درجه نخست خودروساز سعی می کرد به میزانی که توان تولید و فروش آن را دارد، عرضه کند و این میزان تعهد معوق نداشت. همچنین اگر خودروساز اقدام به تحویل به موقع خودرو نمی کرد، امروز خود مسئول پاسخگویی به مشتریان بود و متقاضیان این امکان را داشتند که در مقابل بدعهدی احتمالی خودروساز، اقدام به شکایت کنند.

کاهش قیمت ۱۱ میلیون تومانی پژو ۲۰۷ پانوراما را یافته (۱۴۰۳) خودروهای داخلی روز گذشته کاهش بهای یک تا ۱۱ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۸۷۳

### ژاپنی Japanese

## شکایت مالکان تویوتا میرای هیدروژنی!

کلمه میرای در زبان ژاپنی به معنی آینده است. تویوتا قمار بزرگی روی سوخت هیدروژن کرد و آن را آینده حمل و نقل می دانست و به همین خاطر نخستین خودرو سلول سوخت هیدروژنی خود را میرای نام گذاری کرد. واضح بود که ژاپنی ها با این خودرو به دنبال تحقق اهداف بزرگی هستند؛ هر چند به نظر نمی رسد اوضاع باب میل آن ها باشد. آن گونه که نخستین مالکان تویوتا میرای هیدروژنی به آن برخوردند، این خودرو آینده ای ایدئال ندارد. در واقع زیرساخت های محدود و افت قیمت شدید سبب شده است آن ها خواهان



باز خرید خودرو خود توسط تویوتا باشند و حتی به همین خاطر شکایت هایی را نیز مطرح کرده اند. خریداران تویوتا میرای فکر می کردند این خودرو ظرفیت های زیادی خواهد داشت؛ اما هرگز با مشکلات زیرساخت های سوخت گیری آن آشنا نبودند. شاون هال یکی از چندین مالک میرای که با رسانه ها صحبت کرده است، در این باره می گوید: «در محل زندگی من یعنی سان فرانسیسکو دیگر هیچ خبری از سوخت هیدروژن نیست. اما تویوتا همچنان به فروش این خودرو ادامه می دهد؛ این موضوع را چگونه می توان قبول کرد؟!» در برخی موارد رانندگان متوجه شده اند نازل هیدروژن به خاطر دمای بسیار پایین یخ زده است. چنین مشکلاتی سبب شده است فرآیند ۵ دقیقه ای سوخت گیری به امری یک ساعته یا بیشتر تبدیل شود. وضعیت مورد بحث خیلی با چالش هایی که چندین سال قبل برای خودروهای برقی وجود داشت، تفاوت نمی کند و هنوز هم در برخی کشورها شاهد کمبود زیرساخت های شارژ خودروهای برقی هستیم.

## مالک فرمولووان، موتوجی پی راهم خرید



مجموعه رسانه‌های آمریکایی «لیبرتی مدیا» که هم‌اکنون مالکیت رقابت‌های فرمول یک را در دست دارد، برای مالکیت رقابت‌های «WorldSBK» و موتو GP، شرکت «دورنا اسپرتز» را به عنوان سهامدار اصلی این دو مسابقه به مبلغ ۳.۶ میلیارد دلار خریداری کرده است. گویا پیش از این هم تحلیلگران انتظار داشتند چنین قرار دادی به تدریج به این ترتیب، مالک مسابقات فرمول یک که ۸۶ درصد از سهام دورنا را در اختیار دارد، از این طریق می‌تواند دو مسابقه مشهور موتوسواری جهان را کنترل و مدیریت کند. در عین حال باقی سهام دورنا به میزان ۱۴ درصد در اختیار مدیران بالا زده این شرکت است. شرکت اسپانیایی دورنا در سال ۱۹۹۲ (دوره مشهور ۵۰۰ مالکیت

موتو GP را در اختیار گرفته بود. هر چند هر حله نوشتار قرار داد به اتمام رسیده است، اما اجرای آن تا پایان سال جاری میلادی به درازا خواهد کشید. شرکت لیبرتی مدیا در سال ۲۰۱۷، سهم همکارش و مالک «CVC کپیتال»، «برنی اسلستون» را خریداری کرد و با ایجاد تغییرات گوناگون، طرفداران بیشتری به ویژه در ایالات متحده برای این ورزش پرهیجان جذب کرده است. یکی از مهم‌ترین اقدام‌های این شرکت، افزودن گرندپری ایالات متحده به تقویم فرمول یک به شمار می‌رود. تولید مستند محبوب «راندن برای بقا» هم از اقدامات این رسانه بود که با همکاری شرکت تولید و پخش فیلم «نتفلیکس» به سرانجام رسید و این رقابت‌ها را بیش از پیش تبلیغ کرد.

## بررسی تفاوت‌های لاماری ایما با لاماری ایما هیبرید

# کراس کوپه‌ای بادو قلب تپنده!



لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید هر دو کراس کوپه‌های اسپرت و به روز بازار ایران هستند که البته به منظور جلب رضایت بیشتر مشتریان و ارائه بالاترین سطح امکانات رفاهی، در نسخه هیبریدی شاهد نصب آپشن‌های بیشتری هستیم

به بلوتوث، فرمان دی-کات با پوشش چرمی و مجهز به کلیدهای تنظیم، دوربین دید عقب با کیفیت HD، دوربین ثبت وقایع رانندگی، انتخاب حالت‌های رانندگی نرمال، اکو و اسپرت، استارت دکمه‌ای، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، روشنایی خودکار چراغ‌های جلو، پوشش چرمی صندلی‌ها، قابلیت تاشدن صندلی‌های عقب، کروز کنترل، سیستم هشدار عبور ترافیک عقب، سیستم هشدار انحراف از بین خطوط، سیستم کنترل کشش، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، فرمان برقی چندحالتی، سیستم پایش فشار باد تایرها، سیستم کنترل حرکت در سربالایی و سربایینی، سیستم الکترونیکی توزیع نیروی ترمز، ترمز پارک برقی و اتو هلد، سیستم تصفیه هوای کابین AQS، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با قابلیت کنترل لمسی و درجه‌های مجزا برای سر نشینان عقب، گرم‌کن و سردکن اتوماتیک صندلی راننده و سر نشین جلو، سقف پانورامیک با قابلیت Skylight و قابلیت تنظیم نور، سنسور پارک عقب، کول باکس و قابلیت اتصال به وای‌فای وجود دارد.

## دو قلب در یک چهره

لاماری ایما یک کاپوت‌خود یک‌موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۱۶ سوپاپ با سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر را جاداده است. این پیش‌رانه که متعلق به کمیانی میتسویشی است، حداکثر می‌تواند ۱۹۵ اسب‌بخار قدرت را در ۵۶۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۸۵ نیوتون متر گشتاور



را در ۴ هزار ۷۰۰ دور در دقیقه می‌تواند تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه تر (WDCT) به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. بر این اساس نسخه هیبرید از مشخصات فنی متفاوت‌تری برخوردار است؛ زیرا یک موتور ۴ سیلندر ۱.۴۹۳ لیتری می‌تواند به فناوری توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر را یکی از موتورهای ایما هیبرید تشکیل می‌دهد. بر این اساس حداکثر توان خروجی این موتور بنزینی به ۱۶۸ اسب‌بخار در ۱۵۵۰۰ دور در دقیقه و حداکثر گشتاور آن نیز به ۲۸۰ نیوتون متر در ۱۳۵۰۰ دور می‌رسد. اما نسخه ایما هیبرید

دارای یک موتور الکترونیکی نیز هست. این موتور الکتریکی می‌تواند ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. بر این اساس یک باتری ۲ کیلووات-ساعتی ۳۴۹ ولت‌لیتیومی، نیروی لازم برای حرکت در حالت تمام‌الکتریکی را برای این کراس کوپه هیبرید به‌ارمغان می‌آورد. گیربکس مورد استفاده در لاماری ایما هیبرید DHT است که قدرت را به صورت ترکیبی به چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد. با در نظر گرفتن نصب موتور الکتریکی و توان گشتاور بالاتر این نسخه از این کراس کوپه جسور چینی، این خودرو شتاب اولیه صفر تا ۱۰۰ کیلومتر را در ۸.۱ ثانیه طی می‌کند که نسبت به نسخه لاماری ایما حدود ۱.۴ ثانیه سریع‌تر است.

## سایر تفاوت‌های لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید

از تفاوت‌های دیگر لاماری ایما هیبرید با نسخه استاندارد آن یعنی لاماری ایما می‌توان به بهبود هندلینگ این کراس کوپه اشاره کرد. در زمان رانندگی با ایما هیبریدی، بهبود عملکرد این خودرو در سرعت ۹۵ کیلومتر بر ساعت سر پیچ‌ها به خوبی احساس می‌شود. همچنین عملکرد سیستم کنترل کشش و کنترل پایداری الکترونیکی لاماری ایما هیبرید نیز به مراتب بهتر از نسخه استاندارد این خودرو است. در نظر داشته باشید که لاماری ایما هیبرید نسخه از تقا یافته‌تری از لاماری ایما است. هر دو خودرو برای خرید یک کراس کوپه جذاب اسپرت با اسپرت‌دوستان پیشنهاد می‌شوند؛ اما اگر خواهان شتاب بهتری هستید، نسخه هیبرید این خودرو گزینه مناسب‌تری برای خرید است.

می‌توان به افزوده شدن نشان HEV روی گل‌گیرهای جلو اشاره کرد که نشان‌دهنده هیبرید بودن این خودرو است؛ این نشان در بخش عقب این کراس کوپه و در کنار یک 1.5T نیز قرار گرفته است. نکته بسیار مهم دیگر در طراحی ایما هیبریدی رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی است که بره‌های آن به دورنگ مشکی پیاپی و نقره‌ای مزین شده است که اضافه شدن رنگ قرمز ستاره‌ای پنج‌پر به این بخش، هیجان را در ایما هیبریدی به اوج خود می‌رساند.

## کابین اسپرت‌تر برای لاماری ایما هیبرید

فضای داخلی لاماری ایما با لاماری ایما هیبرید همانند طراحی خارجی تفاوت چندانی ندارد؛ اما در نسخه هیبریدی این کراس کوپه سعی شده تا با افزودن رنگ سبز فسفری به ترمیم داخلی، حس اسپرت بیشتری به سر نشینان القا شود. در حقیقت سبک طراحی داشبورد و چیدمان آن در لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید مشابه کیا استینگر است. طراحی گرد در پچه‌های سیستم تهویه مطبوع با حجم نسبتاً خاص داشبورد و فضای خلوت ایجاد شده، این حس را به خوبی در بیننده تداعی می‌کند. به منظور مدرن جلوه دادن فضای داخلی در هر دو خودرو، شاهد حفظ ترند طراحی روز صنعت خودرو یعنی قرارگیری نمایشگر یکپارچه لمسی برای کلاستر و سیستم اطلاعات سرگرمی هستیم. به بیان دیگر یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای کلاستر مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی دیگر در بخش میانی برای سیستم اطلاعات سرگرمی تعبیه شده است. لاماری ایما هیبرید در بخش قاب در پچه‌های گرد سیستم تهویه مطبوع، رودری‌ها، صندلی‌ها و خط‌نویاری روی داشبورد به رنگ سبز فسفری مزین شده تا حس اسپرت بیشتری به سر نشینان خود هدیه کند. از دیگر تغییرات مهم در طراحی فضای داخلی لاماری ایما هیبرید، دسته‌دنده کوچک کرپستالی است که در نسخه استاندارد آن این دسته‌دنده با پلاستیک نرم مشکی و آلومینیوم پوشانده شده که البته در هر دو نسخه، شاهد یک دسته‌دنده کوچک، زیبا و خوش دست هستیم. به منظور ایجاد هیجان بیشتر در لاماری ایما هیبرید صندلی‌های راننده و سر نشین جلو مشابه سدان فست‌بک اسپرت جمع‌وجور مرسدس بنز یعنی CLA طراحی شده است که با غریبک فرمان دی-کانت حس لوکس بودن خاصی را برای راننده تداعی می‌کند. در دو نسخه ایما و ایما هیبریدی غریبک فرمان به صورت دی-کانت و دسته‌دنده به حالت کوچک و اسپرت طراحی شده‌اند تا رانندگی هیجان‌انگیزی به راننده این دو نسخه از لاماری ایما هدیه شود.

## امکانات بیشتر ایما هیبریدی

لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید هر دو کراس کوپه‌های اسپرت و به روز بازار ایران هستند که البته به منظور جلب رضایت بیشتر مشتریان و ارائه بالاترین سطح امکانات رفاهی، در نسخه هیبریدی شاهد نصب آپشن‌های بیشتری هستیم. در لاماری ایما امکاناتی مانند صندلی برقی راننده با قابلیت تنظیم در ۶ جهت به همراه تنظیم گودی کمر، قابلیت تنظیم ارتفاع نور چراغ‌های جلو در سیستم مولتی‌مدیا، آینه‌های جانبی برقی، سیستم مولتی‌مدیا با قابلیت اتصال به بلوتوث، فرمان دی-کات مجهز به کلیدهای تنظیم، دوربین دید عقب، دوربین ثبت وقایع رانندگی، انتخاب حالت رانندگی اکو و اسپرت، استارت دکمه‌ای، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، روشنایی خودکار چراغ‌های جلو، پوشش چرمی صندلی‌ها، قابلیت تاشدن صندلی‌های عقب، کروز کنترل، سیستم کنترل کشش، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، فرمان برقی چندحالتی، سیستم پایش فشار باد تایرها، سیستم کنترل حرکت در سربالایی و سربایینی، سیستم الکترونیکی توزیع نیروی ترمز، ترمز پارک برقی و اتو هلد، سیستم تصفیه هوای کابین AQS، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با قابلیت کنترل لمسی و درجه‌های مجزا برای سر نشینان عقب، سقف پانورامیک دو حالتی به همراه پرده برقی، سنسور پارک عقب، کول باکس و قابلیت اتصال به وای‌فای نصب شده است. در لاماری ایما هیبرید نیز امکاناتی نظیر: صندلی برقی راننده با قابلیت ۱۰ حالت تنظیم و تنظیم گودی کمر، صندلی سر نشین دوم با چهار حالت تنظیم برقی، قابلیت تنظیم ارتفاع نور چراغ‌های جلو در سیستم مولتی‌مدیا، آینه‌های جانبی برقی، سیستم مولتی‌مدیا با قابلیت اتصال

این روزها در بازار رقابتی بلند قامتان، کراس کوپه‌ها توانسته‌اند نظرها را به خود جلب کرده و تا حد زیادی نسبت به کراس اوور اس‌یووی‌ها جذاب‌تر و محبوب‌تر باشند. بر



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

این اساس یکی از گزینه‌های کراس کوپه جذاب‌ی که در بازار داخلی کشورمان وجود دارد، لاماری ایما محصول تازه نفس و جذاب از این موتور پارس است. این کراس کوپه جسور چینی اواخر سال ۱۳۹۹ به سپید محصولات شرکت آریز موتور پارس اضافه شد. این خودرو به‌حدی مورد پسند و توجه جوانان قرار گرفت که اواسط سال گذشته این شرکت از نسخه هیبریدی آن رونمایی کرد. در این مطلب تفاوت‌های لاماری ایما هیبرید با ایما استاندارد را بررسی خواهیم کرد.

## چهره یکسان و زیبا، بانندکی تفاوت

لاماری ایما به‌عنوان یک کراس کوپه اسپرت و جذاب شناخته می‌شود. این خودرو از نظر طراحی به دلیل استفاده از خطوط شکسته و تیز روی بدنه کارا کتر جذاب و جسورانه‌ای دارد. بانگهای به‌پروفیل این کراس کوپه شاهد استفاده از خط تیز و شکسته روی بدنه آن هستیم که از ابتدای چراغ‌های LED باریک و گل‌گیر جلو شروع شده و تا انتهای گل‌گیرهای عقب و بالای چراغ ادامه پیدا می‌کند. همچنین سطوح تخت روی بدنه و فرمت کمانی سقف (حالت کوپه‌مانند) استایل تنومند و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. در نمای جلو برخلاف آن چه برخی افراد مطرح کرده و این خودرو را با پورشه ماکان مقایسه می‌کنند، چهره لاماری ایما و ایما هیبریدی الگوبرداری شده از کراس کوپه جذاب لامبورگینی یعنی اوروس است. در حقیقت طراحی چراغ‌های LED دی‌لایت و سپر، این حس را به خوبی به بیننده القای کند. چراغ‌های باریک LED دی‌لایت در بالاترین قسمت دماغه قرار گرفته که با چراغ‌های اصلی عمودی که زیر آن قرار داشته و سپر عرضی که دارای ورودی هواست، چهره کاملاً تهاجمی و جذابی را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز شاهد طراحی زیبایی هستیم که در اوج ظرافت، حالت پیوستگی توسط LED باریک یکی به چراغ‌های عقب داده شده است. همچنین وجود یک حجم پردازشی روی در صندوق عقب، نمای زیبا و شکیلی را به این کراس کوپه آریز موتور می‌بخشد. از نظر طراحی لاماری ایما و لاماری ایما هیبرید تفاوت چندانی با یکدیگر ندارند؛ به عبارت دیگر در نسخه هیبریدی، بانندکی تغییرات در مجموعه سپر جلو، سپر عقب و دیفیوزر، شاهد یک خودرو کاملاً خاص تر و البته لوکس تر هستیم. به بیان ساده‌تر در نسخه هیبرید شاهد تغییراتی در سپر جلو هستیم که این تغییرات به باز طراحی کامل سپر جلو ختم می‌شود؛ به این معنا که سپر جلو دارای گوشه‌های تیزی است که با خط کروم روی آن، چهره لوکس‌تری به ایما هیبریدی می‌بخشد. همچنین فرم ورودی هوای درون سپر جلو نیز به شکل خطوط افقی در آمده تا با دو بخش دوزنق‌های شکل و نصب لیپ سپر الحاقی، چهره اسپرت‌تری به ایما هیبریدی می‌بخشد. همچنین در نمای جانبی، در کاب‌های خودرو و به‌رنگ مشکی پیاپی در آمده تا با خط کروم روی آن، وقار این کراس کوپه دوچندان شود. اما بیشترین تغییر در لاماری ایما هیبریدی، مربوط به طراحی عقب این خودرو است. در این بخش مجموعه سپر به همراه دیفیوزر، کاملاً دستخوش تغییرات طراحی اسپرت (زیر مجموعه کمیانی دانگ‌فنگ) قرار گرفته است. بر این اساس سپر لاماری ایما هیبرید در بخش زیرین و ابتدای چراغ‌های عقب، دارای ورودی‌های هوا عمودی است که مجموعه لیپ آن نیز کاملاً تغییر کرده است. این تغییر به طراحی مجدد ورودی‌های هوای طرفین سپر که فرمت دوزنق‌های به‌خود گرفته‌اند، منتهی شده است. همچنین دیفیوزر حجیم‌تر و حفظ‌گروه‌های دوپل در طرفین سپر، جاشنی اسپرت و هیجان را در نمای عقب لاماری ایما هیبرید، دوچندان می‌کند. لازم به‌ذکر است در نسخه لاماری ایما استاندارد تنها شاهد آگزوزه‌های دوپل در طرفین سپر هستیم. نکته مهم در طراحی بخش عقب ایما استاندارد و ایما هیبریدی، حفظ اسپویلر الحاقی W شکل است که در بخش میانی آن، چراغ استب خودرو تعبیه شده است. از دیگر تغییرات لاماری ایما هیبرید نسبت به نسخه استاندارد



## ۳۰۰ هزار تراکتور در کشور، نیازمند بازسازی



مدیرعامل بنیاد ملی گندمکاران گفت: بنابر آمار ۳۰۰ هزار دستگاه تراکتور با متوسط عمر بالای ۱۴ سال در کشور وجود دارد. علی‌قلی ایمانی افزود: تراکتور و ادوات کشاورزی با درآمد کشاورزان همخوانی ندارد. به‌عنوان مثال کشاورزی که ۱۰ هکتار زمین دارد، برای خرید تراکتور و ادوات باید ۳ میلیارد تومان هزینه کند که توان پرداخت این رقم را ندارد و از طرفی دریافت تسهیلات با تسهیلات بالا توجیه اقتصادی ندارد. او با بیان اینکه توسعه کشاورزی مدرن و پیشرفته نیازمند حمایت همه‌جانبه دولت است، افزود: به‌رغم آنکه سود

تضمینی کشاورزان ۱۵ تا ۲۰ درصد است، اما کشاورزان برای خرید تراکتور و ادوات کشاورزی باید برای دریافت تسهیلات سود ۲۳ درصدی پرداخت کنند، در حالی که اگر به‌دنبال افزایش بهره‌وری و تحقق شش‌سال هستیم، باید تسهیلات با نرخ بهره پایین در اختیار کشاورزان قرار بگیرد. ایمانی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری مناسبی در تراکتور و کمباین نداریم، گفت: امکان توسعه مکانیزاسیون کشاورزی بدون منابع مالی و اعتبارات وجود ندارد، از این رو نوسازی ناوگان مکانیزاسیون نیازمند حمایت از کشاورزان و بهره‌داران است.

## رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل مطرح کرد

# صرفه‌جویی ۶۶۶ میلیون لیتر سوخت بانوسازی ۷۲ هزار خودرو فرسوده

در حال حاضر دو پارامتر میزان ارزبری و رتبه‌انرژی برای تعیین تعداد گواهی اسقاط در نظر گرفته شده است



آیین‌نامه جدید اسقاط یکی از پیشرفته‌ترین آیین‌نامه‌هایی است که طی ۱۷ سال (از سال ۱۳۸۵ تا امروز) تدوین شده است. قانون هوای پاک بسیار پیشرفته بود اما ضعف عملیاتی داشت و کمی آرمانی بود و شاید در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده متناسب با امکانات کشور نبود

این در حالی است که سازمان گسترش و توسعه آمار اسقاط خودروهای فرسوده را در سال ۱۴۰۲ نسبت به آمار مربوط به چهار سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ بشکند و با رشد ۲۵ درصدی، رکورد جدیدی را در این بخش به ثبت برساند.

آن سازمان گسترش، این سازمان موفق شده دستاوردهای بسیاری را در این بخش به دست آورد. از جمله آنکه به گفته مه‌ران سالار، به اسقاط خودروهای فرسوده در سال گذشته نسبت به سال ۱۴۰۱ با رشد ۲۲۸ درصدی همراه شد.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در نشست که در سازمان گسترش برگزار شد، در خصوص آیین‌نامه جدید اسقاط خودروهای فرسوده، توضیحاتی را ارائه کرد. بر این اساس بعد از واگذاری وظایف اسقاط به وزارت صمت و بعد از

فرانک آقاصفی

f.aghassafi@autoworld.ir

### اهمیت نوسازی ناوگان حمل و نقل در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در این نشست با اشاره به اهمیت نوسازی ناوگان عمومی و خودروهای فرسوده اظهار کرد: «نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و خودروهای فرسوده یکی از شاخص‌هایی است که در کشورهای مختلف در رتبه‌بالاتر از اهمیت قرار دارد. در بسیاری از کشورها بعد از سلامت و درمان و آموزش، رتبه سوم به حمل و نقل عمومی اختصاص دارد. مه‌ران سالار به عنوان کرد: «وقتی که بحث حمل و نقل مطرح می‌شود، نوسازی ناوگان شکل می‌گیرد و باید به فکر چاره بوده به ویژه مواردی مانند کاهش آلودگی هوا و نترازی انرژی، بحث تصادفات جاده‌ای و امنیت سفر باید مورد توجه قرار گیرد.»

### سهم ۱۰۹ درصدی فرسوده‌ها در آلودگی هوا

سالار به اشاره به تاثیر نوسازی ناوگان در کاهش آلودگی هوا عنوان کرد: «در خصوص چرایی آلودگی هوا چند شاخص بررسی شده است: شاخص اسقاط خودروهای فرسوده، شاخص ارتقای کیفیت سوخت، مدیریت مصرف سوخت خانگی و تجاری و صنعتی و توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی.» وی در ادامه افزود: «بعد از رتبه‌بندی این شاخص‌ها، بالاترین شاخص مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده است که اهمیت نوسازی ناوگان را مشخص می‌کند و سهم ۱۰۹ درصدی را در این بخش دارد.»

### سهم ۸۸ درصدی فرسوده‌ها در تصادفات جاده‌ای

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل نترزی انرژی در موضوع مهمی دانست و عنوان کرد: «تاسال ۱۴۰۱، عرضه و مصرف بنزین در کشور تقریباً مطابقت داشت اما از سال گذشته این تعادل به هم خورد که نشان می‌دهد باید در مدیریت مصرف و صرفه‌جویی دقت لازم را داشته باشیم و به این موضوع به صورت جدی‌تر باید رسید.» وی ادامه داد: «خوشبختانه یکی از جنبه‌هایی که در اسقاط خودروهای فرسوده دیده می‌شود، صرفه‌جویی در مصرف سوخت است که در شرایط کنونی کشور فوق‌العاده اهمیت دارد.» وی افزود: «آمارهای رسمی نشان می‌دهد ۸۸ درصد تصادفات جاده‌ای ناشی از فرسودگی خودروهاست. بنابراین، در نتیجه نوسازی ناوگان فرسوده، هم آمار تردد خودروهای فرسوده کم می‌شود و هم مرگ‌و‌گير جاده‌ای و هم جراحات ناشی از تصادفات و هزینه‌های درمان کاهش پیدا می‌کند و برای کشور صرفه‌جویی ایجاد می‌کند.»

### رشد اسقاط به رغم مشکلات زیر ساختی

سالار به در ادامه این نشست با اشاره به تشکیل ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در سال گذشته اظهار کرد: «از سال گذشته نسبت به ستاد قبلی مدیریت حمل و نقل و سوخت تقریباً صد درصد کاهش نیرو داشتیم، یعنی بالغ بر ۸۰ برابر نسبت به این ستاد، کمبود نیرو داریم. با این حال به میانگین ۴ سال پیش از این، رشد اسقاط داشته‌ایم.» وی عنوان کرد: «در سال گذشته ستاد را در شرایطی تشکیل

دادیم که قانون ساماندهی صنعت خودرو در اواخر سال گذشته تصویب شد و مسئولیت از وزارت راه و شهرسازی برداشته شد و به وزارت صمت منتقل و باعث شد سامانه قبلی به دلیل مسائل فنی متوقف شود. بنابراین متقاضیان باید به مسئول جدید مراجعه می‌کردند و این اقدام انبوهی از مراجعان جدید را در سال گذشته برای ما ایجاد کرد.» وی عنوان کرد: «علاوه بر تکالیف قبلی که در ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت بود، تکلیف جدیدی در ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو وجود داشت که بر اساس آن برای اولین بار خودرو سازان مکلف شدند به منظور شماره گذاری خودروهای تولیدی خود عوارض نوسازی را به صورت نقدی یا به صورت ارائه گواهی اسقاط پرداخت کنند. این موضوع تکلیف جدیدی بود که باید در این سامانه در نظر گرفته می‌شد.» وی گفت: «پیاده‌سازی اطلاعاتی که از سامانه قبلی دریافت کردیم و انتقال آن به سامانه جدید هم پروژه مهمی بود و نیاز به دقت داشت.» وی همچنین افزود: «این‌نامه اجرایی قانون ۱۰ سامانه‌ای در آخرین روز سال گذشته ابلاغ شد. یعنی عملاً فقط متکی بر قانون و کلیات آن، اجرا انجام می‌دادیم و جزئیاتی که در این آیین‌نامه آمده، رانداشتیم.»

### رشد ۲۵ درصدی اسقاط به رغم موانع کمبود منابع در ستاد نوسازی

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در خصوص دستاوردهای این ستاد به رغم تمام مشکلات عنوان کرد: «نسبت به مجموع ۴ سال گذشته (یعنی از سال ۱۳۹۸ تا پایان سال ۱۴۰۱) ۲۵ درصد رشد در اسقاط همراه بودیم. یعنی ۷۲ هزار و ۲۲۸ دستگاه خودرو اسقاط کردیم. به‌رغم کمبود منابع و نبود آیین‌نامه، رکورد را شکستیم و رشد ۲۵ درصدی را به ثبت رساندیم.» وی اظهار کرد: «در چهار سال قبل از آن مجموع این رقم ۵۷ هزار دستگاه بود. این آمار مربوط به خودروهای سنگین و سبک است و بخشی از آن بدون جایگزین بوده و بخشی از آن جایگزین شده است.» وی همچنین گفت: «نسبت به سال ۱۴۰۱ در سال ۲۲۸،۱۴۰۲ درصد رشد اسقاط داشتیم. این در حالی است که سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸، تنها ۹۱ درصد رشد داشته و این رقم در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۲۲،۱۳۹۹ درصد بوده و ۱۴۰۱ نیز نسبت به سال قبل از آن ۹۹ درصد رشد داشته‌ایم.»

### کاهش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات بانوسازی ناوگان فرسوده

مه‌ران سالار به در ادامه این نشست به دیگر دستاوردهای ستاد در سال گذشته اشاره کرد و گفت: «میزان صرفه‌جویی سوخت بابت ۷۲ هزار و ۲۲۸ دستگاه اسقاط شده، حدوداً ۶۶۶ میلیون لیتر و ۱۵۲ میلیون دلار صرفه‌جویی در بارانه پنهان سوخت دولت بوده که به دلار تبدیل شده است.» وی اضافه کرد: «حدود ۹۰۰ نفر کاهش تصادف مرگ‌ومیر ناشی از خودروهای فرسوده داشته‌ایم. بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه مجوز شماره گذاری خودروهای تولید داخل و وارداتی را صادر کرده‌ایم که ۱۵ هزار دستگاه از آنها، خودروهای وارداتی بودند.» وی در ادامه افزود: «۵۷۳۰ دستگاه خودروهای تجاری کار کرده شماره گذاری شدند که مربوط به موضوع بند ۳ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی کشور است.»

### ورود ستاد نوسازی به ماشین آلات کشاورزی

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل از دیگر دستاوردهای این ستاد نوسازی کمباین‌ها عنوان کرد و گفت: «در سال گذشته ما بر اساس درخواست وزارت جهاد کشاورزی نسبت به نوسازی کمباین‌های فرسوده هم اقدام کردیم که دستورالعمل آن تدوین و قرار شده به صورت آزمایشی ۴۸ دستگاه در ۵ استان کشور نوسازی شود.»

وی ادامه داد: «پنجاهم کاهش هدر رفت محصول در نظر گرفته شده است. این دستورالعمل کامل شده و در سال جدید خروجی آن را خواهیم دید و در صدد نوسازی ماشین‌آلات کشاورزی خواهیم بود.»

### توجه هم‌زمان آیین‌نامه جدید اسقاط به اقدامات سلبی و ایجابی

سالار به آیین‌نامه جدید اسقاط را یکی از پیشرفته‌ترین آیین‌نامه‌هایی دانست که طی ۱۷ سال (از سال ۱۳۸۵ تا امروز) تدوین شده است و اظهار کرد: «قانون هوای پاک بسیار پیشرفته بود اما ضعف عملیاتی داشت و کمی آرمانی بود و شاید در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده متناسب با امکانات کشور نبود.» وی گفت: «در آیین‌نامه جدید، هم به اقدامات سلبی توجه شده که ضامن اجرای موضوع اسقاط خودروهای فرسوده است و هم به موارد ایجابی توجه شده است.» وی تصریح کرد: «در حوزه موارد سلبی می‌توان گفت منع تردد خودروهای فرسوده در کلاتشهرها یکی از مواردی است که قانون ساماندهی در نظر گرفته، نکته دیگر این است که امکان تعویض پلاک برای خودروهای فرسوده به پلاک‌های کلاتشهرها وجود ندارد.» وی همچنین افزود: «از جمله موارد ایجابی در این آیین‌نامه نیز ارائه تسهیلات است.» وی عنوان کرد: «تولید کنندگان خودرو نیز موظف هستند، برای متقاضیان نوسازی ناوگان سهمیه ۲۰ درصدی در نظر بگیرند.»

### عوامل تاثیر گذار بر تعداد گواهی اسقاط

مه‌ران سالار به بیان کرد: «عدم صرفه اقتصادی برای اسقاط خودروهای فرسوده، موضوعی بود که تا امروز چندان به آن توجه نشده است. در حال حاضر با ماده ۱۵ آیین‌نامه جدید این اقدام اقتصادی شده است. به‌عنوان مثال اگر کسی خودرو فرسوده ۲۰ ساله داشته باشد، متناسب با قیمت بازار ارزش گذاری شده است و اگر قبلاً این خودرو معادل یک گواهی اسقاط بود، در حال حاضر ۳ گواهی اسقاط تولید می‌کند.» وی ادامه داد: «بر اساس توافق فعلی هر گواهی اسقاط قیمت ۳۵ میلیون تومانی دارد. این موضوع انگیزه ایجاد می‌کند که افراد بیشتری در نوسازی و اسقاط مشارکت کنند.» وی در پایان تصریح کرد: «بر این اساس به‌ازای هر دو خودرو وارداتی باید یک خودرو اسقاط شود. در حال حاضر دو پارامتر میزان ارزبری و رتبه انرژی برای آن در نظر گرفته شده است. مثلاً اگر خودرو سنگین بارتبه انرژی A و B و قیمت کمتر از ۵۰ هزار یورو باشد، ۶ گواهی اسقاط نیاز دارد. اگر خودرو سنگین بارتبه انرژی E و F باشد و ارزش آن بالاتر از ۸۰ هزار یورو باشد باید ۱۲ گواهی اسقاط داشته باشد.»

## معرفی مینی‌ون لوکس جیلی با قیمت ۱۰ هزار دلار



کاپیتانی با زیر پای، گرم کن، تهویه و ماساژور هستند. بین این صندلی‌ها هم یک کنسول مرکزی بزرگ با نمایشگر لمسی، یخچال و دو محفظه مجزا برای اشیاء تعبیه شده است.

ویژگی مهم تر بخش عقبی کابین ۰۰۹ گلوری ادیشن اما صفحه‌نمایش بزرگ ۱۴.۳ اینچی است که به گفته سازنده، حتی باعث افزایش استحکام خودرو هم خواهد شد. سیستم صوتی با ماها با ۳۱ بلندگو هم تکمیل‌کننده ویژگی‌های داخلی این خودرو هستند. ۰۰۹ گلوری ادیشن که با ۵،۲۱۷ میلی‌متر طول، ۲،۰۲۴ میلی‌متر

برند زیگر متعلق به جیلی نسخه فوق لوکسی از مینی‌ون الکتریکی ۰۰۹ را با چهار صندلی، تلویزیون ۱۴.۳ اینچی و ۱۷۷۷ اسب‌بخار قدرت معرفی کرده است. این نسخه در بیرون به جز رنگ‌های ۱۲۰ اینچی جدید، سنسور لیدار روی سقف و جلو پنجره مشکی، تفاوت دیگری با نسخه معمولی ۰۰۹ ندارد اما اتفاقات مهم‌تر در داخل رخ داده، در حالی که زیگر ۰۰۹ معمولی به سه ردیف صندلی با تر کیب ۲+۲+۲ مجهز است، نسخه گلوری ادیشن فقط با چهار صندلی در دور دیفرانسه می‌شود. صندلی‌های عقب این مینی‌ون مجلل از نوع

است که خودرو را ظرف ۳.۹ ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رساند تا به یکی از سریع‌ترین مینی‌ون‌های جهان تبدیل شود. انرژی مورد نیاز موتورهای ۰۰۹ گلوری ادیشن توسط یک کپسول باتری ۱۰۸ کیلووات ساعتی ساخت CATL تامین می‌شود که با هر بار شارژ کامل امکان پیمودن تا ۷۰۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. به لطف معماری ۸۰۰ ولتی نیز می‌توان با استفاده از شارژرهای سریع ۵۶۰ کیلوواتی، از ۱۰ تا ۸۰ درصد این باتری‌ها را در ۱۱ دقیقه شارژ کرد.

عرض ۱،۸۱۲ میلی‌متر ارتفاع به همراه فاصله محوری ۳،۲۰۵ میلی‌متر، خودرو بسیار بزرگی است، از سیستم تعلیق بادی دو محفظه‌ای بهره می‌برد. این مینی‌ون الکتریکی همچنین از پلت‌فرم ۸۰۰ ولتی کاملاً جدید جیلی استفاده می‌کند که اوایل امسال معرفی شد. گلوری ادیشن با یک قوای محرکه الکتریکی دو موتور به توانی می‌شود که شامل یک موتور الکتریکی با ۳۶۲ اسب‌بخار قدرت در جلو و یک موتور دیگر با ۴۱۵ اسب‌بخار قدرت در عقب می‌شود. مجموع خروجی این قوای محرکه ۷۷۷ اسب‌بخار قدرت و ۸۱۰ نیوتون‌متر گشتاور



دست دوم، موتور سیکلت و ... در آخرین ایستگاه خود مدل های کلاسیک را در بر گرفته و گاه قیمت برخی از این مدل ها را در مدت زمان کوتاهی تا صدرصد بالا برده است!

همواره در آخرین واکن قطار افزایش قیمت خودرو، مدل های کلاسیک قرار دارند. بر این اساس روند افزایش قیمت خودرو که از نیمه دوم سال گذشته آغاز شده، پس از تاثیر قرار دادن مدل های وارداتی، چینی، داخلی،

### افزایش قیمت خودروهای کلاسیک



#### تحلیل



کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

## افزایش قدرت چانه زنی برای خرید خودروهای وارداتی

این اساس امکان خرید این مدل خودروها با قیمت های نسبتاً منطقی تا حدی فراهم شده است.

برندهای غیر چینی نیز می شود، سبب شده است این روزها برای علاقه مندان و خریداران خودروهای وارداتی امکان چانه زنی تا حد زیادی وجود داشته باشد. بر

هر چند روند تغییر قیمت خودرو به گونه ای است که مانع از افت بهای مدل های وارداتی می شود، اما افزایش تعداد و همچنین تنوع این مدل خودروها که شامل

k.talebifard@autoworld.ir

## جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک J4 (۱۴۰۳)	۷۶۶	۸۷۵	۱۰	▲
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۱۰	یک میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▼
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۶۴۵	۲۰	▼
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۴۰	یک میلیارد و ۷۶۵	۰	●
کی ام سی J7 (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۸۲	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۲)	۷۰۹	۹۲۰	۵	▼
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۷۴	یک میلیارد و ۶۳۵	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۵۰۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۶۴	یک میلیارد و ۲۱۵	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۴۲	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۶۹۴	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۵	▼
فیدلیتی پریم ۱۰ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۱	یک میلیارد و ۹۸۰	۵	▼
فیدلیتی پریم ۷ نفره (رینگ ۱۰) (پره) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۳۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۵	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	۹۸۳	یک میلیارد و ۵۱۰	۰	●
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۰	یک میلیارد و ۶۹۵	۵	▼
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▲
دانگ فنگ شاین مکس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۳۰	۳۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۲ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۲۵۱	یک میلیارد و ۷۳۵	۰	●
هیوندای سانتافه	۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۶۷	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کیا سلستوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۵۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
کیاسراتو ۲۰۰۰	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۷	یک میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▲
تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
تویوتا پریوس تیپ C	۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۳۵۰	▼
جتا VS7 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۳۵۰	▼
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۲۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	●
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
نيسان ایکس تریل	۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۴۵۰	▲
نيسان سانی	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
بامو 730Li فول	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بامو ۲.۸X4	۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲
بامو سری ۳ (330i)	۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۹۰۰	▲
مرسدس بنز E200	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
پورشه ماکان	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
لکسوس NX200fsport فول	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
لکسوس NX300hfsport هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
لکسوس NX300h هیبرید فول	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
ولوو XC90	۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۲۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا صندوقدار	۰	۴۱۳	۰	●
تیبا ۲	۰	۴۲۳	۲	▼
ساینا S (۱۴۰۲)	۳۲۶	۴۳۵	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۱	۴۴۹	۳	▼
ساینا S دو گانه (۱۴۰۲)	۲۸۳	۴۶۹	۴	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۵۰۲	۴	▼
کوییک GX (۱۴۰۳)	۲۵۷	۴۳۸	۲	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۴۳	۱	▼
کوییک GXR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۸	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۴۰	۱	▼
کوییک SR (سفید-مشکی) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۴۳	۲	▼
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۸	۵۴۴	۱۵	▲
کوییک اتومات (سفید-مشکی) (۱۴۰۲)	۳۳۷	۵۵۶	۱۴	▲
اطلس (۱۴۰۲)	۴۰۷	۵۹۸	۳	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۳۰	۷۱۴	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۶۳	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۲	۸۶۵	۳	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۲)	۶۰۰	۶۹۹	۰	●
پیکاب زاکرس (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۹۵	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	●
پارس سال (۱۴۰۲)	۴۹۴	۶۸۴	۴	▼
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۳۲۸	۷۰۷	۱۰	▼
پارس سال سفارشی ELX (۱۴۰۲)	۳۳۴	۷۵۷	۵	▼
پژو پارس TU5 (۱۴۰۲)	۲۷۵	۸۶۷	۸	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۰	۶۳۰	۶	▼
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۲۵۹	۶۷۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۸۶	۶	▼
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۸۲۲	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۲۰	۹۴۱	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۴۳	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۷۳	۱۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۷۹	۶	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۵۸	۲	▼
سورن پلاس بامینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۵۰	۵	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۳	۲	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۲)	۰	۸۲۷	۳	▼
رانا پلاس دو گانه (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۰	۶۴۸	۲	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۳۴۴	۷۱۴	۱	▼
دنا پلاس (۱۴۰۲)	۴۱۰	۸۴۲	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۶۵	۸	▼
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۱۰۲	۳	▼
تارا ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۸۲۸	۲	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۸۱	۳	▼
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	یک میلیارد و ۱	۷	▼
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۲)	۶۸۹	یک میلیارد و ۲۵۰	۳	▼

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



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

**SKZIC**  
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



**FOSSE**  
German Motor Oil

کاملترین سبد  
روانکار و اکسسوری



## روزانه میلیون‌ها لیتر سوخت در کشور هدر می‌رود لزوم توجه به افزایش تنوع سوختی

بسیار بالاست که البته با هیچ استاندارد جهانی هم تطبیق ندارد. اکنون گازوئیل در کشور لتری ۳۰۰ تومان فروخته می‌شود که این رقم حتی هزینه حمل هر لیتر گازوئیل را هم پوشش نمی‌دهد. لازم است یک سامانه پایشی ایجاد شود که به طور مثال بارنامه‌های جعلی را هم که بسیار زیاد صادر می‌شوند، شناسایی و با آن مقابله کند. وی اظهار کرد: همچنین دستگاه‌هایی که متولی تعیین سهمیه سوخت برای بخش‌های مختلف اعم از فعالان اقتصادی هستند، کار پایش را به خوبی انجام دهند. بیش از ۱۶ دستگاه متولی تعیین سهمیه سوخت هستند که از جمله آنها می‌توان به وزارتخانه‌های صمت، کشاورزی و کشور اشاره کرد. مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی گفت: صنایعی که در شهرک‌های صنعتی به شبکه گاز متصل نیستند و سهمیه سوخت می‌گیرند، باید پایش شوند تا مشخص شود آیا سوخت تحویلی به آنها صرف فعالیت اقتصادی و تولید شده یا به سمت قاچاق منحرف می‌شود.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی اعلام کرد به دلیل مصرف بالای خودروها در کشور، روزانه ۴۰ میلیون لیتر بنزین و ۶۰ میلیون لیتر گازوئیل هدر می‌رود. جلیل سالاری افزود: اگر حدود ۱۸ میلیون خودرو شخصی، مصرف سوخت ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر داشته باشند، می‌توانیم ۴۰ میلیون لیتر در روز صادرات بنزین داشته باشیم. این نشان می‌دهد خودروهای ما استانداردهای لازم را ندارند و مصرف سوخت بسیار بالاست. البته مساله در بخش‌های دیگر هم وجود دارد، به عنوان مثال چرخه حمل‌ونقل ما دچار اشکال است. وی با بیان اینکه روند افزایش مصرف سوخت در همه انواع سوخت وجود دارد، تصریح کرد: ناوگان حمل‌ونقل باید نوسازی شود؛ همچنین خودروهای تولیدی باید به گونه‌ای طراحی شوند که مصرف آنها کمتر باشد زیرا قرار نیست همه فرآورده تولیدی نفت در شبکه حمل‌ونقل مصرف شود. سالاری گفت: امروزه مصرف ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین با وجود حدود ۲۴ میلیون خودرو و ۵ میلیون موتورسیکلت

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	پاریس	
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  
+۲۱-۷۱۱۶۴



## مه‌آتش سوزی لاستیک‌های فرسوده در ارومیه



«سرپرست اداره محیط زیست شهرستان ارومیه از مه‌آتش سوزی لاستیک‌های فرسوده خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما استان آذربایجان غربی، سرپرست اداره محیط زیست شهرستان ارومیه گفت: «بنابر گزارش‌ها و شکایات دریافتی مبنی بر آتش زدن لاستیک‌های فرسوده در محل جمع‌آوری ضایعات در ابتدای بزرگراه خاتم‌الانبیا ارومیه، مأموران گشت و کنترل و کارشناس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان ارومیه در منطقه حاضر شدند.»

علیرضا لطفی بیان کرد: «طی هماهنگی با نیروهای آتش‌نشانی آتش‌سوزی در محل

مه‌آتش سوزی از ادامه آلودگی جلوگیری به عمل آمد.»

وی با اشاره به قانون مدیریت پسماند افزود: «سوزاندن هر گونه پسماند و ضایعات که باعث آلودگی هوا و انتشار گازهای سمی خطرناک در محیط و برای سلامتی شهروندان و سایر جانداران مضر باشد، طبق قانون مدیریت پسماند، قانون جلوگیری از آلودگی هوا و آیین‌نامه اجرایی آن تخلف محسوب می‌شود و بنابراین این اداره طبق وظیفه ذاتی و قانونی خود با چنین اقداماتی به شدت برخورد و متخلفان را به مراجع قضایی معرفی می‌کند.»



شوکی که مالکان خودروهای الکتریکی تجربه کردند

# هزینه آسیب بر خودروهای برقی!

اظهار کرد وقتی بحث خودروهای برقی باشد، لاستیک به معنی تعویض روغن خواهد بود. همچنین قبلاً گزارش‌هایی درباره نیاز یک دستگاه رویان RIT به تعویض لاستیک در کیلومتر ۱۰ هزار منتشر شد که سرو صدای زیادی به پا کرد. اگر چه همه خریداران با این مشکلات روبه‌رو نمی‌شوند اما با توجه به اینکه اکثر تعویض روغنی‌ها توصیه می‌کنند روغن خودروهای بنزینی پس از ۵ هزار کیلومتر تعویض شود بنابراین تعویض لاستیک خودروهای برقی و مقایسه آن با تعویض روغن در خودروهای بنزینی امر قابل توجهی خواهد بود. قیمت بالای لاستیک خودروهای برقی نیز مزید بر علت شده است. اگر به دنبال خرید یک حلقه لاستیک گوردالکتیک در ایروان باشید باید ۲۰۱ دلار برای آن بپردازید. هر حلقه لاستیک الکترونیک در ایروان ۲۷۱ دلار می‌رسد و بنابراین برای دو جفت آن باید حدود ۱۱۰۰ دلار پرداخت کرد. اگر چه این لاستیک‌ها برای تسلا مدل ۳ مناسب هستند اما امکان نصب در رویان را ندارند و برای این خودرو باید لاستیک‌های پیرلی اسکورپیون را انتخاب کرد که هر حلقه آن ۴۶۱ دلار قیمت دارد. قطعاً خودروهای برقی در آینده نقش مهمی در حمل و نقل ایفا خواهند کرد اما صنعت خودرو هنوز راه زیادی تا ارائه آموزش‌های ضروری به خریداران در پیش دارد. موضوع این است که باید مشوق‌هایی برای شرکت‌های مختلف برای ارائه این آموزش‌ها و بیان شجاعانه نقاط قوت و ضعف خودروهای برقی وجود داشته باشد اما در زمانی که فروش خودروهای برقی کمتر از حد انتظارات بوده است، کدام فروشنده‌ای به هزینه‌های نگهداری بالاتر خودروهای خود اشاره می‌کند.



خود ایجاد کرده و به نقاط قوت آن‌ها اشاره می‌کنند و فروشندگان در نمایندگی‌ها نیز شاید مشکلات بالقوه‌ای از جمله استهلاک بالاتر لاستیک‌ها آگاه‌ناباشند و به همین خاطر راهنمایی‌های نادرستی درباره طرز استفاده و نگهداری از این دسته وسایل نقلیه ارائه کنند. اشلی ادگار، مدیر جی‌دی‌پاور می‌گوید این مشکل باید توسط خودروسازان و تولیدکنندگان لاستیک رفع شود. او گفت: «فاصله بیشتر بین میزان رضایت از خودروهای برقی و بنزینی نشان‌دهنده وجود فرصت‌های مناسب برای تولیدکنندگان لاستیک و خودروسازان در زمینه آموزش دادن به خریداران است. همچنین به دلیل وجود تناقض بین ارائه حداکثر شعاع حرکتی و بهینه‌سازی استهلاک لاستیک خودروهای برقی، تولیدکنندگان لاستیک و خودروسازان باید با هم کار کنند تا به چالش‌ها در این زمینه فائق آمده و در عین حال عملکرد لاستیک‌ها را نیز بهبود بخشند.» در حال حاضر شرکت‌های مشهوری همچون میشلن و گودیر در حال تولید لاستیک‌هایی ویژه برای خودروهای برقی هستند. قطعاً بازار یابی نقش مهمی در این بخش ایفا می‌کند اما این لاستیک‌ها معمولاً نیازهای ویژه خودروهای برقی را برآورده می‌سازند. همچنین چنین محصولاتی باید از نظر استحکام، وزن و مقاومت چرخشی تفاوت‌هایی با انواع عادی داشته باشند. در حقیقت چنین لاستیک‌هایی برای خودروهای برقی با وزن بالاتر از ۲۵ و ۳۰ تن تولید می‌شوند. شرکت CDK گلوبال که تولیدکننده نرم‌افزار نمایندگی خودرویی است اخیراً مطالعه‌ای درباره سرویس خودروهای برقی منتشر کرده است. در این گزارش یکی از پاسخ‌دهندگان

در ماه‌های اخیر بحث‌های فراوانی درباره خودروهای برقی و لاستیک‌های آن‌ها در گرفت و البته اکثر مالکان نیز از این موارد بی‌خبر بودند. موضوع از این قرار است که این وسایل نقلیه استهلاک لاستیک بیشتری دارند چرا که هم وزن خودروهای برقی بیشتر از نمونه‌های درون‌سوز است و هم گشتاور آنی موتورهای برقی این روند را تسریع می‌بخشد. مالکان از شنیدن و البته دیدن این موضوع شوکه می‌شوند زیرا همان گونه که جی‌دی‌پاور هم گزارش می‌دهد، رانندگان انتظار دیگری دارند. اکثر آن‌ها گفتند کسی درباره استهلاک بالای لاستیک خودروهای برقی با آنها صحبت نکرده است. همین موضوع به برخی مشکلات در زمان خرید خودروهای بدون آلودگی اشاره می‌کند. از آنجاکه مطالعات جی‌دی‌پاور نشان داده است مالکان خودروهای برقی معمولاً انتظار استهلاک لاستیک مشابه خودروهای درون‌سوز را دارند بنابراین وقوع چنین مسائلی حاکی از کمبود آموزش در زمینه همه‌گیری خودروهای برقی است. عدم آموزش و نبود اطلاعات کافی هم درباره خریداران و هم درباره فروشندگان در نمایندگی‌ها نیز دیده می‌شود. برای مثال تمام خودروسازان صدای زیادی درباره خودروهای برقی



مریم شرافتی

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-ساندرو استپ‌وی-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-ساندرو استپ‌وی	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-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-اسنلا(آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک S5-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 کولیوس-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



نسل جدید تایرهای بارز  
برای خودروهای شاسی بلند

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

215/60 R 17  
225/65 R 17

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

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





حال کاهش تعداد کارکنان تا «بیش از ۱۰ درصد در سراسر جهان» است. دو نفر از مدیران ارشد نیز کنار رفتند. تسلا در آمد سه ماهه نخست خود را گزارش داد. بر این اساس ارزش سهام امسال این خودروساز بیش از ۴۰ درصد کاهش یافته است. طبق گزارش بلومبرگ، این خودروساز نخستین افت فروش خود را نسبت به سال قبل از روزهای ابتدایی همه گیری کووید در سه ماهه اول تجربه کرد و ۲۸۶ هزار و ۸۱۰ دستگاه خودرو و تحویل مشتری داد که بسیار کمتر از برآوردهای تحلیلگران به میزان ۴۴۹ هزار و ۸۰ دستگاه بود.

شرکت خودروسازی تسلا قیمت پر فروش ترین مدل های X و S خود را پس از فروش ناامید کننده سه ماهه نخست و افزایش موجودی، در ایالات متحده و چین کاهش داد. تسلا قیمت محصولاتش را در ایالات متحده ۲ هزار دلار کاهش می دهد؛ زیرا میزان فروش، کاهش یافته و موجودی ها افزایش یافته است. ارزان ترین مدل شاسی بلند تسلا یعنی مدل X قیمت ۴۲ هزار و ۹۹۰ دلار آمریکا دارد. تغییرات مشابهی برای مدل S و X انجام شد و به نظر می رسد مدل بدون تغییر است. ماسک در یادداشتی به بیش از ۱۴۰ هزار کارمند شرکت اعلام کرد که در



تسلا باز هم قیمت محصولات خود را کاهش داد

فناوری فیوژن مکانیکی در تولید لنت ترمز چیست؟

گام بزرگ شرکت «ان آراس» برای تولید نسل جدید لنت های ترمز



فرشید سلجی

f.solgi@autoworld.ir

شرکت «NRS Brakes» با ادغام فناوری فیوژن مکانیکی پیشرفته در لنت ترمز خود که اکنون توسط موسسه استاندارد مواد اصطکاکی (FMSI) با نام معتبر Z به رسمیت شناخته شده، در بحث مرتبط با ایمنی خودرو و پیشرو و مبتکر است. «NRS Brakes» استاندارد جدیدی را در صنعت لنت ترمز با اطمینان از این که هر لنت نه تنها موثر بلکه بادوام است، تعیین کرده است. این شرکت توضیح می دهد: «همان طور که میلگرد بتن را تقویت می کند، همجوشی مکانیکی در لنت های ترمز برای تحمل بارهای زیاد و اطمینان از ایمنی خودروها حیاتی است. با تعهد به نوآوری، لنت ترمز تولید این شرکت با هدف جلوگیری از خرابی های رایج مانند لایه برداری اصطکاکی ساخته شده است؛ بنابراین تجربه ترمز آرام تر و مطمئن تر را تضمین می کند. فناوری این شرکت نه تنها با جایزه PACE به شهرت چشمگیری رسیده، بلکه در دوام لنت ترمز نیز موثر بوده است. فناوری فیوژن مکانیکی یک فناوری نوآورانه در زمینه لنت های ترمز به شمار می رود که

سبب بهبود عملکرد و بالا رفتن عمر مفید لنت های ترمز می شود. این فناوری معمولاً روی لنت های ترمز به کار گرفته می شود. در این فناوری، بخش های مختلف لنت ترمز، از جمله بخش اصلی لنت و مواد ترکیبی آن، با استفاده از فرآیندهای فیوژن مکانیکی بسا یکدیگر ترکیب می شوند. این فرآیند اغلب با استفاده از فشار و دمای بالا صورت می گیرد تا مواد مختلف به طور محکم با یکدیگر ادغام شوند و لنت ترمزی با عملکرد بهتر و مقاومت



بالتر تولید شود. استفاده از فناوری فیوژن مکانیکی می تواند مزایای بسیاری داشته باشد. این فناوری می تواند منجر به افزایش عمر مفید لنت ترمز شود؛ چرا که مواد مختلفی که در ترکیب لنت استفاده می شوند، به بهترین شکل ممکن با یکدیگر ترکیب می شوند. با استفاده از فرآیندهای فیوژن مکانیکی، میزان فرسایش لنت ترمز کاهش می یابد که منجر به کاهش نیاز به تعویض و تعمیرات زیاد می شود. لنت های ترمز با استفاده از فناوری فیوژن مکانیکی معمولاً عملکرد بهتری دارند؛ از جمله عملکرد برتر در شرایط ترمز کردن متناوب و شرایط رانندگی مختلف. این فناوری می تواند سبب کاهش نویز و لرزش های ناشی از ترمز کردن در برخی سیستم های ترمز شود و به طور کلی با توجه به مزایایی که دارد، به طور گسترده در خودروسازی مورد استفاده قرار می گیرد.

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
لنت پارس	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	آلمان، انگلستان و روسیه	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	تصاویر
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو ساینا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی					
لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی					
لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی					
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی					



جهان ترمز کاشان (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
جهان ترمز کاشان	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	تصاویر
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	



ایران لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
ایران لنت	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	تصاویر
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	



اتحاد لنت پیشرو صنعت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
اتحاد لنت پیشرو صنعت	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	تصاویر
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	



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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



## آغاز نوسازی کنترلر چراغ‌های راهنمایی شهر تهران



افزایش شده است. برادران تصریح کرد: در فاز دوم و به امید خدا با کاهش بردهای خروجی کنترلر و استفاده از انتقال سیگنال از طریق دینا به جای برق مستقیم، هزینه‌های نصب و نگهداری به شدت کاهش خواهد یافت. سرپرست شرکت کنترل ترافیک تهران با بیان اینکه بیش از ۵۲۰ تقاطع مجهز به کنترلر هوشمند چراغ راهنمایی طی سی سال گذشته توسط شرکت کنترل ترافیک تهران نصب شده است بیان کرد: به دلایل مختلف از جمله برخورد وسایل نقلیه، تخریب و استفاده مستمر فرسوده شده و از طرفی نیز در این سال‌ها از قافله تکنولوژی عقب مانده و تغییر چندان نداشتند.

باشگاه خبرنگاران: سرپرست شرکت کنترل ترافیک تهران گفت: در سه سال گذشته بیش از ۵۲۰ تقاطع مجهز به کنترلر هوشمند چراغ راهنمایی شده‌اند. حمید برادران در ادامه گفت: به منظور بهبود عملکرد تقاطعات، نوسازی و بهینه‌سازی کنترلر چراغ‌های راهنمایی شهر تهران در دستور کار قرار گرفته است. وی افزود: در فاز اول کابینت جدید چراغ راهنمایی در تقاطع بهبودی - سنتر خان نصب شده است که علاوه بر افزایش کیفیت، مواردی از جمله حذف و ساده‌سازی برخی تجهیزات منصوبه، تغییر ریل‌بندی جهت نظم‌دهی به کابل‌ها، تغییر و بهینه‌سازی کلید پلیس از آنالوگ به دیجیتال، فیکس کردن و عدم لرزش کنترلر و... به آن

سه‌میه ۳۰ هزار خودرو گازوئیل سوز بدون بیمه‌نامه قطع شد

# قطع سه‌میه سوخت وانت‌بارهای فاقد بیمه‌نامه در سال جاری

و خودروهایی که فاقد بیمه باشند سوخت نخواهند گرفت. سید کاظم عزیزی در ادامه افزود: وانت‌بارهای فاقد بیمه نیز شناسایی شده و در مرحله اجرا قرار گرفتند. وی با اشاره به ماده ۴۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث اظهار کرد: در اجرای تکلیف محوله به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت مطابق این ماده قانونی، صدور کارت سوخت و تخصیص سه‌میه سوخت برای وسایل نقلیه فاقد بیمه ممنوع است و در این مورد پس از اجرای موفق این طرح در بخش ناوگان گازوئیل سوز، گام اول اجرای طرح در بخش ناوگان بنزین سوز با تاکسی‌ها آغاز شد که ۲۸ هزار تاکسی درون و برون شهری فاقد بیمه شناسایی و پس از اطلاع‌رسانی صورت گرفته به این گروه از ناوگان، دارندگان بیش از ۵ هزار تاکسی تاکنون اقدام به دریافت بیمه‌نامه کردند و مابقی تاکسی‌ها پس از اعمال این ماده قانونی، مشمول عدم برخورداری از سه‌میه سوخت شدند. وی با تأکید بر الزامی بودن دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث برای همه خودروها و موتورسیکلت‌ها مطابق قانون بیمه اجباری و شرط دارا بودن بیمه‌نامه شخص ثالث برای برخورداری از کارت سوخت و نیز سه‌میه سوخت مطابق ماده ۴۸ این قانون افزود: مقرر شده است گام دوم طرح در بخش ناوگان بنزین سوز برای وانت‌بارها اجرایی شود که با توجه به احصا صورت گرفته، بیش از ۱۰ درصد این خودروها فاقد بیمه هستند که در صورت عدم اخذ بیمه‌نامه طی روزهای آتی، مورد اعمال ماده قانونی مذکور قرار خواهند گرفت. معاون ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور با بیان اینکه اجرای این طرح علاوه بر تأثیر بسزایی در افزایش ضریب نفوذ بیمه شخص ثالث و در نتیجه ارتقای سطح ایمنی، انضباط و امنیت در حوزه حمل و نقل کشور، آثار و نتایجی در حوزه مدیریت بهینه مصرف سوخت نیز داشته است، اظهار کرد: بخشی از ناوگان فاقد بیمه اساساً در چرخه حمل و نقل کشور فعال نبودند، اما از سه‌میه سوخت مشابه خودروهای فعال برخوردار می‌شدند با اجرای این طرح، وجه تمایز بین ناوگان فعال و غیرفعال در بهره‌مندی از سه‌میه سوخت حاصل شده است.



اجرا شد و در آبان ماه نیز مابقی خودروهای گازوئیل سوز بدون بیمه وارد لیست هشدار و سپس وارد لیست خاکستری شدند. منظور از لیست خاکستری، همان غیرفعال شدن موقت کارت سوخت و عدم تخصیص سه‌میه سوخت است. عزیزی با بیان اینکه این طرح موجب شد که بیش از ۲۰ هزار خودرو اقدام به مراجعه جهت دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث کنند، گفت: همچنان ۳۰ هزار خودرو اقدام به اخذ بیمه‌نامه نکرده‌اند که به دنبال آن روزانه دومیلیون لیتر در مصرف نفت‌گاز صرفه‌جویی شد. اگر یک دلار را به عنوان قیمت واقعی نفت‌گاز در نظر بگیریم معادل ۲ میلیون دلار در روز می‌شود که رقم قابل توجهی است.

بخشی از ناوگان فاقد بیمه در چرخه حمل و نقل کشور فعال نبودند در ادامه اجرای این طرح روز گذشته معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور گفت: طرح عدم تخصیص سه‌میه سوخت به تاکسی‌های بدون بیمه شخص ثالث اجرایی شده است



مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۵ مصوب کرد همه خودروها ملزم به دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث هستند. طبق ماده ۴۵ این قانون، ارائه هرگونه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و رفع توقیف از آن‌ها توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با حمل و نقل از قبیل تعویض پلاک و وسایل نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات و وسایل مذکور ممنوع است و عدم انجام تکلیف فوق حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می‌شود. حتی اگر ماده ۴۸ قانون نیز وجود نداشت ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث نیز گویای این امر بود که نباید به این خودروها سوخت داده شود اما به دلیل اهمیت خاص موضوع سوخت، قانون‌گذار ماده جداگانه‌ای را به این امر اختصاص داده است. در ادامه به بررسی بیشتر این موضوع می‌پردازیم.

برقراری ارتباط بین خودرو، بیمه‌نامه و کارت سوخت دی‌ماه سال گذشته، معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور درباره جزئیات طرح عدم تخصیص سه‌میه سوخت به خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث گفت: طی ماه جاری این طرح برای تاکسی‌ها اجرایی می‌شود و بعد از آن نوبت به خودروهای خاص همچون وانت‌بارها، تاکسی‌های اینترنتی و... خواهد رسید. سید کاظم عزیزی با بیان اینکه فاز اول اجرای این طرح را با خودروهای گازوئیل سوز و به صورت پایلوت آغاز کردیم، اظهار کرد: کل ناوگان گازوئیل سوز ۹۰۰ هزار خودرو است و با اقداماتی که صورت گرفت، توانستیم ارتباط بین خودرو، بیمه‌نامه و کارت سوخت برقرار کنیم تا دقیقاً کارت سوخت

**اتوشناس**  
حس خوب، خدمات خاص

**زیبایی تمام عیار**  
با کاور بدنه خودرو

**AUTOSHENAS.TUNING**

HEXIS COPIPOL PPF

مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس  
ضمانت مادام‌العمر و شرایط پرداخت اقساط

فوتو تماس اتوشناس با پشتیبانی ۲۴ ساعته  
تماس مستقیم ۰۲۱-۲۰۲۲۷۷  
autoshenas | www.autoshenas.com

**نماینده مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷**  
رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

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

تهران - ارگ تجاری تجریش: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۴۴۴ | کرج - عظیمیه - میدان مهران: ۰۲۶-۳۴۰۵۷۷۰۰  
تهران - سعادت آباد - بلوار دریا: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۸۱ | کرج - مهرشهر - نیش بلوار افشار: ۰۲۶-۳۴۰۵۸۸۰۰

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱  
www.mvmchery.com @mvmchery777 mvm\_777



Autoworld.ir

دوشنبه ۳ اردیبهشت ۱۴۰۳. سال نهم. شماره ۲۰۸۳

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ شهرکرد ۲۹ ۶ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبورد

Billboard

## «تجمل سرعت»

محصولات کمپانی مرسدس بنز، منحصر به فرد و یکه تاز هستند. البته در کنار تجمل و سرعت، راحتی و لذت رانندگی را نیز در اختیار سرنشینان قرار می دهند. این برند در کمپین ماه نوامبر خود در مصر با عنوان «تجمل سرعت» به منحصر به فرد بودن محصولات خود اشاره داشته است. مدرسه تبلیغاتی Self-Promo طراحی و تبلیغات این کمپین را بر عهده داشت.



The luxury of speed

## ترافیک سنگین به وقت تعطیلی مدارس!

زمان پیک ترافیک در معابر اصلی پایتخت در فصل ها و ماه های مختلف سال، تقریباً برای بیشتر شهروندان تهرانی قابل پیش بینی است. در عین حال همچنان زمان آغاز به کار و تعطیل شدن مدارس، در بسیاری از معابر این شهر شاهد شکل گرفتن ترافیک های سنگین و نیمه سنگین هستیم. در واقع در چنین مواقعی والدین دانش آموزان با خودروهای شخصی در اطراف مدارس تجمع می کنند و بعد از تعطیل شدن مدارس نیز تلاش دارند هر چه سریع تر راهی منازلشان شوند. این مساله به خودی خود بر بار ترافیک می افزاید و بسیاری نیز ناخواسته در آن گرفتار می شوند. البته مسئولان پلیس راهنمایی و رانندگی بارها تاکید کرده اند که بهتر است مدارس شرایطی را فراهم کنند که رفت و آمد دانش آموزان با خودرو توسط والدین شان تسهیل شود؛ اما کمتر دیده شده است که مدرسه ای برای رفع این مشکل راهکار مناسبی اندیشیده باشد. از طرفی بیشتر والدین نیز اصرار دارند کودک خود را در ست مقابل در مدرسه از خودرو پیاده کنند؛ در حالی که در صورت داشتن احساس مسئولیت می توانند در خیابان ها و کوچه های اطراف مدرسه، خودرو را متوقف و کودک خود را پیاده تا مدرسه همراهی کنند. این مساله حین تعطیل شدن مدارس نیز می تواند تکرار شود. بی تردید در این صورت از ازدحام خودرو در اطراف مدارس تا حد زیادی جلوگیری خواهد شد. در نهایت استفاده از سرویس مدارس برای جای جایی دانش آموزان نیز راهکار دیگری است که مانع اتلاف وقت و سرمایه شهروندان می شود.

حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه نگار



روزنامه نگار

روزنامه نگار