



جناب آقای دکتر قاسم خرمی

انتصاب جنابعالی را به سمت مشاور وزیر و رئیس مرکز رسانه و ارتباطات وزارت صمت تبریک می‌گوییم، برای جنابعالی و همکارانتان از خداوند متعال توفیقات روز افزون خواستاریم.

روزنامه دنیای خودرو / حسین نظریان - حسن جلینی - خشایار نظریان

دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد:

وعده‌های واهی؛ عامل خروج متقاضیان خودرو از بازار

اسماعیل شجاعی: برای برخی افراد، صرف این که متقاضیان خودرو به امید وعده جدیدی سرگرم و از بازار خودرو خارج شوند، کفایت می‌کند. در بعضی کشورهای همسایه که مجوز...
۳۲ صفحات

از «شاهین G» و «GL»
تا «شاهین اتوماتیک» و «پلاس»
خانواده محصولات «شاهین» پرجمعیت شد
هر کدام از محصولات خانواده شاهین، بخشی از نیازها و سلاطین بازار خودرو را تامین می‌کنند...
۴ صفحه

از «مدل‌سازی برای شبکه» تا «مدیریت تقاضا»
سیاست‌های انرژی؛ پاشنه آشیل گذار به خودروهای برقی
قبل از هر تصمیمی باید تاثیر این گذار بر تقاضا، سیستم توزیع، انتقال، تولید و تسهیلات و تجهیزات در برنامه‌ریزی‌ها...
۱۱ صفحه

راز هجوم میلیونی برای ثبت‌نام در طرح خرید خودرو چه بود؟
افزایش قیمت خودروهای داخلی در بازار آزاد
عرضه گسترده ایران خودرو در سامانه یکپارچه سبب شده بود این خودرو ساز مدت‌ها فروشی...
۷ صفحه



برنامه‌های جدید شرکت «آفتاب خودرو» برای واردات از زبان مدیر عامل

امکان ثبت نام

«مزداساسی بلند هیبرید»

در سامانه جانبازان فراهم شد



پارسلنت

لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!



PARS LENT

www.parslent.com



NIROOMOTOR
GOODARZI



مجموعه شعب نیروموتور گودرزی



۰۲۱-۳۷۸۶۱



آیت الله کاشانی، بین مهران و بهنام



واویل گردنلند استفاده خواهد کرد. تی‌پی‌کی کاسکاس، رئیس سیترونن تأیید کرد پلت‌فرم جدید به C5 ایر کراس اجازه خواهد داد برای اولین بار پذیرای قوای محرکه برقی شود. چیزی که فرانسوی‌ها واقعا به دنبال آن هستند. این پلت‌فرم از یک دو موتور برقی پشتیبانی می‌کند. پژو ۳۰۰۸ برقی تک‌موتوره ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت دارد در حالی که خروجی نسخه دو موتور آن به ۳۱۶ اسب‌بخار می‌رسد. معماری جدید سیترونن C5 ایر کراس در سال ۲۰۱۸ راهی بازار شده و نیز پشتیبانی کند. باتری بزرگ‌تر در کراس اور بودون ال‌اندیگی پژو توان پیمایش ۷۰۰ کیلومتری را محقق می‌کند.

فرانسوی‌ها آماده معرفی نسل جدید C5 ایر کراس در سال آینده می‌شوند. بر اساس شنیده‌ها، این خودرو جدید محصولی پرچم‌دار خواهد بود و برای اولین بار از قوای محرکه برقی استفاده خواهد کرد. سیترونن تمرکز خود را بر خودروهای رده‌میان در آینده اعلام کرده، به همین خاطر جانشینی برای مدل نه‌چندان پرفروش C5 X وجود نخواهد داشت اما برادر شاسی‌بلند این سدان وارد نسل بعدی خود خواهد شد. سیترونن C5 ایر کراس در سال ۲۰۱۸ راهی بازار شده و هم‌اکنون با پیش‌رانه‌های بنزینی و هیبریدی قابل‌انتخاب است. نسل دوم این خودرو به جای پلت‌فرم فعلی از معماری STLA مدل‌میدوم مشترک با پژو ۳۰۰۸ برقی



تلاش‌های برقی سیترونن در «C5»

دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد: وعده‌های واهی؛ عامل خروج متقاضیان خودرو از بازار

بخش نخست

اسماعیل شجاعی: برای برخی افراد، صرف این که متقاضیان خودرو به امید وعده جدیدی سرگرم و از بازار خودرو خارج شوند، کفایت می‌کند



نهاد علی‌بیگ‌زاده

f.soljig@autoworld.ir

«کمتر کسی را پیدا می‌کنید که درباره صنعت خودرو و سیاست‌گذاری‌های مرتبط با این حوزه در کشور، ابراز نظر نکند، هر چند این کارشناسی‌های محافل خصوصی، تأثیراتی بر اصول خودروسازی کشور یا ارتقای محصولات بنگاه‌های خودروسازی نخواهد داشت اما با بررسی این نگرش‌ها قطعا برای کارشناسان و فعالان صنعت خودرو تبیین می‌شود که مردم از صنعت خودرو چه توقعاتی دارند. اسماعیل شجاعی، دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به معضلات شکل گرفته در صنعت خودرو و قطعه‌سازی گفت: «باید فعالان صنعت خودرو با نگاه بی‌طرفانه‌ای بگویند چه میزان به توقعات مردم در خصوص ارتقای کیفیت محصولات داخلی توجه شده است.» وی افزود: «هدایت‌کنندگان و مدیران صنعت خودرو با توجه به گستردگی این حوزه باید در مسائل مختلف به صورت شفاف و صادقانه با مردم وارد تعامل شوند.» شجاعی با اشاره به اهمیت صنعت خودرو و با توجه به پیوستگی ۶۰٪ زنجیره به این حوزه تصریح کرد: «موضوع خودرو برای همه مردم دارای اهمیت است؛ چالش‌ها و قیمت‌گذاری دستوری باعث از بین رفتن مسیر رشد و شکوفایی در این حوزه شده که زبان آنباشته ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی در خودروسازان بزرگ کشور گواه این ادعاست.»

صنعت خودرو کشور طبق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴؛ باید در گام پایانی فتح قله‌های هدف‌گذاری شده باشد اما متاسفانه از برنامه‌ها و

چشم‌اندازهای در نظر گرفته شده جامانده است. به نظر شما چرا به رغم حمایت‌های دولت در خودروسازی موفق نشدید؟ ما شرکت‌ها و کارخانه‌های خودروسازی داریم، ولی شاید مردم اساسا نمی‌پذیرند خودرو ساز هستیم. این خودروساز بودن یا نبودن باید از نظر مردم نیز مورد تأیید باشد. اگر این پرسش در سطح نظام حکمرانی به دقت مورد بررسی قرار بگیرد، علل مختلفی شناسایی خواهد شد. بسیاری از رفتارها که از سوی نظام حکمرانی در چهارده گذشته سیاست‌گذاری شده، منجر به آشفتگی هر چه بیشتر صنعت خودرو و افزایش نارضایتی متقاضیان از محصولات خودروسازان داخلی می‌شود، حال این سوال مطرح است که چطور یک کشور در کمتر از یک‌دهه می‌تواند خودروسازی را صنعت بومی خود کند و کشور دیگری با سابقه ۷۰ ساله دستاورد قابل دفاع و جدی در این حوزه نداشته باشد. همان طور که اشاره کردید، در سند چشم‌انداز قرار بود در سال ۱۴۰۴ کشور اول منطقه در بحث خودرو و پنجمین خودروساز قاره آسیا باشیم اما این موضوع مورد توجه مسئولان دولتی در ادوار وزارت صمت قرار نگرفته است. برای واکاوی دقیق عوامل و ریشه‌های این بحران که با آن روبه‌رو هستیم و پاسخ به این پرسش که چرا خودروساز نشدیم، باید به ساختارهای سیاسی و اقتصادی که صنعت خودرو را پیش می‌برد، توجه ویژه شود.

چگونه می‌توان ضمن برنامه‌ریزی برای پاسخگویی به نیازهای کمی و کیفی بازار داخلی و همچنین شکوفایی صنایع خودرو و قطعه‌سازی به عنوان صنایع پیشران اقتصاد کشور، چشم‌انداز حضور در بازارهای دیگر را نیز دنبال کرد؟

خودروسازی، صنعت بسیار مهم و پیشران بقیه صنایع کشور بوده و همان طور که اکثر کارشناسان این حوزه آذعان کردند این صنعت موتور محرک ۶۰٪ صنعت

ناترازی بنزین در ایران و راهکارهای جایگزین برای جلوگیری از افزایش قیمت

دلیل مهم دیگر افزایش مصرف سوخت در کشور در کنار خودروهای بر مصرف، عدم توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. عدم توسعه شبکه مترو و کمبود شدید اتوبوس در کلان‌شهرها موجب می‌شود مردم چاره‌ای جز استفاده از خودروهای شخصی برای تردد نداشته باشند

یکی دیگر از راهکارهای موثر برای کاهش ناترازی بنزین، توسعه استفاده از خودروهای برقی و سوخت‌های جایگزین مانند گاز طبیعی فشرده (CNG) و گاز مایع (LPG) است. خودروهای برقی در بسیاری از کشورها به‌عنوان یک وسیله‌نقلیه پایدار و دوستدار محیط‌زیست به‌جای خودروهای بنزینی مطرح شده‌اند. ایران با داشتن منابع انرژی غنی، می‌تواند به‌سمت توسعه زیرساخت‌های لازم برای تولید و استفاده از خودروهای برقی حرکت کند. گسترش جایگاه‌های CNG و LPG سهم قابل توجهی از مصرف بنزین را کاهش می‌دهد. این راهکارها نه تنها به کاهش ناترازی بنزین کمک می‌کنند، بلکه در بلندمدت هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی و خصوصی را نیز کاهش می‌دهند.

افزایش تولید نیز دیگر راهکار مقابله با ناترازی بنزین است. ایران با داشتن ظرفیت‌های پتروشیمی و پالایشگاهی، می‌تواند با توسعه و به‌روزرسانی زیرساخت‌ها، تولید بنزین را افزایش دهد. برخی از مینی پالایشگاه‌ها و واحدهای پتروشیمی قادر به تولید بنزین هستند، اما متاسفانه از این ظرفیت به‌درستی استفاده نمی‌شود. البته به‌بخش خصوصی هم باید فرصت داده شود تا با سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها، تولید داخلی بنزین را افزایش دهند.

برای عبور از بحران ناترازی بنزین، دولت باید به‌طور جامع و هماهنگ عمل کرده و با تدوین سیاست‌های بلندمدت و سرمایه‌گذاری در بهینه‌سازی مصرف، تولید خودروهای برقی و توسعه زیرساخت‌های سوخت جایگزین به کاهش ناترازی بنزین کمک کند.

ناترازی بنزین در ایران معضلی جدی است و تبعات اقتصادی فراوانی به همراه دارد. این مساله که ناشی از شکاف میان تولید و مصرف بنزین است، هر سال فشار بیشتری بر منابع مالی کشور وارد می‌کند. در شرایطی که مصرف

سوخت در کشور به‌طور فزاینده‌ای در حال افزایش بوده و توانایی تولید نیز محدود است، بسیاری از اقتصاددانان به دنبال ارائه راهکارهایی برای کاهش این ناترازی هستند. یکی از مهم‌ترین راهکارها که می‌تواند به کاهش ناترازی بنزین کمک کند، بهینه‌سازی مصرف است. ایران به‌دلیل استفاده از خودروهای قدیمی و فرسوده، یکی از بالاترین سرانه‌های مصرف سوخت در جهان را دارد. خودروهای فرسوده نه تنها بیشتر از حد استاندارد سوخت مصرف می‌کنند، بلکه به دلیل کارایی پایین، هزینه‌های بیشتری را نیز به اقتصاد ملی تحمیل می‌کنند. دولت می‌تواند با طرح‌های تعویض ناوگان فرسوده و به‌روز کردن خودروها، گامی موثر در کاهش مصرف بنزین بردارد. این اقدام نه تنها مصرف سوخت را کاهش می‌دهد، بلکه منجر به کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت زندگی مردم نیز خواهد شد. اما متاسفانه اسقاط خودروهای فرسوده تقریباً طی ۶ تا ۷ سال گذشته به پایین‌ترین حد خود رسید. در حال حاضر بیش از ۱۰ میلیون خودرو فرسوده در کشور وجود دارد که با سرعت فعلی اسقاط بیش از ۱۰ سال زمان می‌برد تا این خودروها از رده خارج شوند. این در حالی است که سالانه بر تعداد خودروهای فرسوده افزوده می‌شود. بنابراین ضرورت تعیین بودجه مناسب برای از رده خارج کردن سالانه بیش از ۲ میلیون دستگاه خودرو فرسوده حس می‌شود.



استارت

فرشیدسلگی

روزنامه‌نگار



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

آرین پارس
LAMARI
WWW.LAMARI.IR

FOWNIX NEW
TIGGO 7 PRO PLUG-IN HYBRID
PLUG-IN NEW LIFE

۰۲۱-۴۹۷۸۱
MVM_777
MVMCHERY777
MVMCHERY.COM

صفحه محصول



قیمت ۱۴ هزار دلاری «وولینگ استار لایت S»



وولینگ به صورت رسمی خودرو استار لایت S را با قیمت ۱۴ تا ۱۸ هزار دلاری عرضه کرده است. این خودرو که در سری محصولات لیبل نقره‌ای وولینگ قرار می‌گیرد با قوای محرکه پلاگین-هیبرید و برقی و در ۵ تیپ قابل انتخاب خواهد بود. وولینگ استار لایت S اولین شاسی بلند جوینت ونچر SGMW است که از معماری تیائو D استفاده کرده و با دو نوع قوای محرکه عرضه می‌شود. طول/عرض/ارتفاع این خودرو به ۱۶۸۵/۱۸۹۰/۲۷۴۵ میلی‌متر می‌رسد و فاصله بین محوری آن نیز ۲۸۰۰ میلی‌متر اعلام شده است. وزن استار لایت S بسته به قوای محرکه و تجهیزات بین ۱۶۸۰ تا ۱۷۹۰ کیلوگرم

خواهد بود. چینی‌ها مدعی هستند از ۱۹ ویژگی آپرودیمایی در این خودرو استفاده کرده‌اند تا ضریب درگ آن به ۰.۲۷۷ برسد و توان پیمایش آن تا ۳۰ کیلومتر بیشتر شود. نیروبخش نسخه تمام‌برقی وولینگ استار لایت S یک موتور برقی با ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۰ نیوتون‌متر گشتاور است. باتری ۶۰ کیلووات ساعتی این مدل هم شعاع حرکتی ۵۱۰ کیلومتری را فراهم می‌سازد و با استفاده از شارژر سریع می‌توان در ۱۵ دقیقه توان پیمایش خودرو را تا ۳۰۰ کیلومتر افزایش داد. در صورت استفاده از شارژر معمولی، رساندن شارژ ۲۰ درصدی باتری به ۸۰ درصد، ۱۰ ساعت طول خواهد کشید.

بنا بر یک باور عمومی، تجربه و تصور مردم این است که خودروهای خارجی به دلیل بر خورداری از کیفیت بالا، کمتر به قطعات یدکی نیاز پیدامی کنند. از این رو، هشدارهای کارشناسان در خصوص چالش خدمات پس از فروش و لوازم یدکی این خودروها چندان جدی گرفته نمی‌شود. ارزیابی شما در این خصوص چیست؟

صنعت خودرو در اکثر نقاط جهان با سود کمتر از ۱۵ درصد محصولات خود را به متقاضیان عرضه می‌کند و برای جبران سود موردنظر بنگاه‌ها، سیاست‌های مالی خود را در فروش قطعات یدکی اعمال می‌کنند.

برخی شرکت‌ها حتی حاضرند محصولات خود را با نازل‌ترین قیمت در اختیار متقاضیان قرار دهند، زیرا معتقدند فروش خدمات پس از فروش و قطعات یدکی، سود از دست‌رفته آنان را جبران خواهد کرد. در برخی کشورهای همسایه که مجوز واردات خودروهای دست‌دوم داده شده است، برخی محصولات خودروسازان بزرگ جهانی را می‌توان با ۷ هزار دلار خریداری کرد اما اگر همین محصول شرکت بنز دچار نقص در قطعه کولر شود، مالک خودرو باید ۱۴ هزار دلار برای خرید کمپرسور و متعلقات آن بپردازد. حال سوال این جاست آیا افرادی که به دنبال اجرای آیین‌نامه واردات خودرو دست‌دوم هستند، معضلات پس از خرید خودروهای کارکرده را به مردم اطلاع می‌دهند یا فقط این که متقاضیان به امید وعده جدیدی سرگرم و از بازار خودرو خارج شوند، برایشان کفایت می‌کند؟ دولت نباید اجازه دهد خودرو کارکرده تحت عنوان خودرو اقتصادی وارد کشور شود. این امر اقتصاد ملی ما را بیش از پیش فلج خواهد کرد و نه تنها پاسخگوی متقاضیان خودرو با کیفیت نخواهد بود، بلکه برای آنان دردسرساز آفرین هم خواهد شد.

نداریم یا آن که قیمت خودرو از توان مردم بالاتر رفته است و شما می‌خواهید برای عرضه محصولات به بازار راهکاری بیندیشید، به‌جای واردات خودرو دست‌دوم به دنبال رفع موانع تولید باشید. افرادی که برای واردات خودرو دست‌دوم ایده‌پردازی کردند، به معضلات پس از آن یا واقف نبودند یا آن که تنها به فکر تزریق مسکن به بازارهای خودرویی بودند. هرچند این مسکن کمتر از یک‌سال تبدیل به درد مزمن برای مالکان خودروهای مستهلک وارداتی خواهد شد. نمونه این امر در کشور سننگال تجربه شده است. در حال حاضر این کشور به قبرستان خودروهای دست‌دوم که تعمیرات آنان مقرون به‌صرفه نبوده یا فاقد قطعات یدکی هستند، تبدیل شده است.

نوربالا

در بعضی کشورهای همسایه که مجوز واردات خودروهای دست‌دوم داده شده است، برخی محصولات خودروسازان بزرگ جهانی را می‌توان با ۷ هزار دلار خریداری کرد، اما اگر همین محصول شرکت بنز دچار نقص در قطعه کولر شود، مالک خودرو باید ۱۴ هزار دلار برای خرید کمپرسور و متعلقات آن بپردازد.

دیگر در کشور است. زمانی که یک‌دهه پیش، کشور یونان و اسپانیا دچار بحران اقتصادی مشابهی شدند؛ دولت یونان اعلام ورشکستگی کرد و برعکس آن کشور اسپانیا با توجه به پتانسیل صنعت خودرو توانست مانع از هم‌پاشیدن نظام اقتصادی کشور خود شود. اگر صنایع خودرو و قطعه‌سازی در کشور فعالیت نداشتند، ایران نیز همچون یونان شاهد روزهای بدی بود و ما هم باید اعلام ورشکستگی می‌کردیم. اما مردم ما انتظارات بیشتری از صنعت خودرو دارند و معتقدند محصولات این بنگاه‌ها باید کیفیت بالاتری داشته باشند. بارها بر این موضوع تاکید کردم کیفیت محصولات خودروسازان ایرانی، یک موضوع صرفاً داخلی نیست؛ بلکه خودرو به‌عنوان یک نماد و نشان افتخار و غرور ملی می‌تواند در دیگر کشورها از سوی ایرانیان معرفی شود. اگر محصولاتی با قابلیت رقابت با خودروسازان جهانی به بازارهای آفریقا و آمریکای لاتین صادر کرده بودیم، علاوه بر آراوری موجبات عرضه دیگر محصولات صنعتگران ایرانی در آن بازارها را فراهم ساخته بودیم.

آیا اجرایی شدن دستورالعمل‌هایی مانند آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده می‌تواند تا حدودی فشار فعلی را برای پاسخگویی به انتظارات کمی و کیفی بازار از دوش خودروسازان بردارد؟

فارغ از مباحث کمیت، کیفیت و تنوع، به‌هر حال امروز صاحب صنعت خودرو هستیم. اما آن‌چه می‌تواند این بنگاه‌ها را بر ریل پیشرفت قرار دهد، تداوم تولید و سیاست‌گذاری‌های درست است. با این حال، مسئولان امر به‌جای آن که به دنبال راهکاری برای نجات صنعت خودرو باشند، به دنبال واردات خودروهای دست‌دوم و مستهلک دیگر کشورها رفته‌اند. من همان دو سال قبل که با این پدیده رویه‌رو شدیم، با برخی نمایندگان مجلس منظراتی را داشتم و به آنان گفتم اگر ما خودرو





کرجان موتور



- سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)
- سیستم ترمز کمکی هیدرولیکی (HBA)
- ترمز پارک برقی + اتو هلد (Auto Hold)
- فرمان چرمی با قابلیت تنظیم ارتفاع فرمان در دو جهت
- پشت آمپر دیجیتال 10/25 اینچ
- تویبه مطبوع اتوماتیک بصورت لمسی
- دریچه تویبه مطبوع مختص سرنشینان عقب
- سنسور باران
- سیستم صوتی با نمایشگر 10/4 اینچ مجهز به بلوتوث، رادیو و USB
- کروز کنترل
- سیستم ورود بدون کلید
- سیستم مشایعت تا درب منزل
- چراغ‌های جلو مجهز به سیستم مشایعت تا درب منزل

- حداکثر قدرت (کیلو وات): 142
- حداکثر گشتاور (نیوتن متر): 340
- حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت): 142
- شتاب صفر تا 50 (ثانیه): 3/5
- شتاب صفر تا 100 (ثانیه): 7/6
- نوع باتری: LFP
- سیستم خنک‌کننده: Liquid Cooling
- استاندارد شارژ: CN
- مسافت قابل پیمایش (NEDC) (کیلومتر): 402
- حداکثر ظرفیت کل باتری (کیلو وات ساعت): 50/1
- قدرت شارژر (شارژر شمال) (کیلووات): 6/6
- فرمان برقی
- کیسه هوای راننده و سرنشین جلو

KERMANMOTOR



کرجان موتور



هر چند مدت هاست لندروور؛ دیفندر جدید را به بازار فرستاده ولی نمی‌خواهد دیفندر قدیمی را فراموش کند. زیرا این شرکت بریتانیایی نسخه جدیدی از آفرودر کلاسیک خود را با پیشرفته ۷۸ معرفی کرده است. البته این دیفندر از لحاظ فنی خودرو جدیدی محسوب نمی‌شود بلکه بازسازی کارخانه‌ای نمونه‌های مدل ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ است. دیفندر کلاسیک جدید که در نسخه‌های دودر ۹۰ و چهاردر ۱۱۰ ارائه می‌شود، توسط مهندسان لندروور کلاسیک در بریتانیا با دست بازسازی می‌شود. بخش **Works Bespoke** لندروور با دقت خودروهای موردبازسازی را انتخاب می‌کند و در سینه همه آن‌ها یک پیشرفته

۷۸ تنفس طبیعی قرار می‌دهد. این موتور ۵لیتری خود لندروور است که ۴۰۵ اسب بخار قدرت و ۵۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک ساخت ZF به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. دیفندر کلاسیک برای همگام شدن با زمانه به کمک فنرهای بلیشترین، فنرها، آنتی‌رول بارهای Eibach و ترمزهای چهار پیستونه Alcon با دیسک‌های ۲۲۵ میلی‌متری در جلو و ۳۰۰ میلی‌متری در عقب هم مجهز شده است. در داخل خودرو نیز یک صفحه نمایش کوچک ۵.۳ اینچی با ناوبری ماهواره‌ای و رادیوی دیجیتال تعبیه شده اما طرح قدیمی داشبورد تا حد امکان حفظ شده است.



«دیفندر» بازسازی شده ۲۵۰ هزار دلاری!

نگاه

View



امیرحسین کاکایی

کارشناس صنعت خودرو

دولت زیر بار قانون تجارت نمی‌رود

خصوصی‌سازی خودروسازان هر چه زودتر اتفاق بیفتد، بهتر است. البته موضوع اصلی خصوصی‌سازی، واگذاری سهام و انتقال مالکیت نیست بلکه واگذاری مدیریت این شرکت‌ها به بخش خصوصی است. با این شرط که همزمان با واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، دولت نیز باید به وظایف حکمرانی و نظارتی خود عمل کند. در حال حاضر مساله مهم عملیات واگذاری سهام خودروسازان نیست چرا که مشکل اساسی در این جریان سیاستگزاری و عدم پذیرش و اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مسئولان و سیاستگزاران نظام است. چون طبق این قانون صنایع که ذیل این اصل هستند باید خصوصی‌سازی شوند و به عبارتی تصدیری از حکمرانی جدا شود. به لحاظ قانونی با سرعت هم می‌توان خصوصی‌سازی و واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروساز را انجام داد اما همان طور که رئیس سازمان خصوصی‌سازی مطرح کرد؛ مشکل به نبود هماهنگی وزارت صمت برمی‌گردد چون از حضور در بخش مدیریت خودروسازان منصرف نمی‌شود. البته در حال حاضر به لحاظ قانونی دوشرکت ایران خودرو و سایپا غیر دولتی هستند اما همچنان مدیریت در این بخش‌ها دولتی است در حالی که سهام دولت در این شرکت‌ها در صحت، بنابراین به هیچ وجه مشکل اصلی واگذاری مالکیت و مدیریت نیست بلکه مساله این است که دولت زیر بار قانون تجارت نمی‌رود و حتی این قانون را زیر پا می‌گذارد چرا که طبق این قانون مدیرعامل و هیات مدیره حق زیان رساندن به بنگاه اقتصادی و سهامداران را ندارند. اگر این قانون تجارت رعایت می‌شد امروز ایران خودرو و سایپا نمی‌توانستند به این روش تولید ادامه دهند.

امروز اگر چه دولت ۶ درصد سهام در این دو شرکت خودروساز دارد اما با نفوذی که بر بانک‌ها و صندوق‌های بانکشستگی به عنوان بخشی از سهامداران این شرکت‌ها دارد، به صورت دستوری مدیرعامل شرکت‌های خودروساز را تغییر می‌دهد بنابراین فایده‌ای ندارد این ۶ درصد سهام واگذار شود اما مانند هیکتو و کشتی‌سازی صدا و کما این‌سازی اراک و هفت تبه خوزستان به‌رغم خصوصی‌سازی باز هم در مدیریت آنها دخالت شود. این میزان زیان حاصل اقتصاد دولتی دستوری است که منجر به ایجاد رانت‌های سنگین و برهم خوردن نظام عرضه و تقاضا در بازار خودرو شده است، ضرر و زیانی که حالا بر تیراژ این شرکت‌ها تاثیر گذاشته اما همچنان دولت نیز به دلیل تبعات اجتماعی قادر به افزایش قیمت برای بهبود نقدینگی خودروسازان نیست.

از «شاهین G» و «GL» تا «شاهین اتوماتیک» و «پلاس» خانواده محصولات «شاهین» پرجمعیت شد

هر کدام از محصولات خانواده شاهین، بخشی از نیازها و سلائق بازار خودرو را تامین می‌کنند



تجهیز «شاهین» به استانداردهای ۸۵ گانه شاهین اولین محصول گروه خودروسازی سایپاست که از ابتدای مردادماه سال گذشته با استانداردهای ۸۵ گانه تولید شده است. در این راستا و با توجه به این که شاهین برخلاف بسیاری از خودروهای داخلی و مونتاژی، از ابتدا به استانداردهای همچون سیستم هشدار تغییر دنده (GSI)، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، چراغ روشنایی روز و استاندارد ایمنی در برخورد با عابر پیاده و... برخورد دارد، گروه خودروسازی سایپا در راستای رعایت استانداردهای الزامی، این خودرو را مجهز به سیستم ESC (سیستم کنترل پایداری الکترونیکی) کرد.

گسترده شدن بازار «شاهین» با نسخه «GL» شاهین GL اقتصادی‌ترین نسخه شاهین G محسوب می‌شود و تنها تفاوتش با تیپ G در سقف تمام‌فلزی آن است. در واقع، شاهین GL در بخش طراحی ظاهری تفاوتی با شاهین G جز نداشتن سائروف روی سقف ندارد. علاوه بر اقتصادی تر بودن این نسخه از خودرو شاهین نسبت به دیگر نسخه‌ها، برخی خریداران این خودرو معتقدند دیگر مدل‌ها و تیپ‌های شاهین بیشتر است.

از تقای جایگاه «شاهین» در بازار با نسخه پلاس اتومات برخی مشتریان سایپا انتظار داشتند شاهین با یک موتور تنفس طبیعی شازند سوپاپه هم به بازار بیاید که در نسخه اتوماتیک نیز یک گیربکس AT همراه باشد. حالا شاهین در نسخه پلاس خود دقیقاً با همین مشخصات در حال ورود به بازار است. قدرت موتور ME16 شاهین پلاس، ۱۱۱ اسب بخار و گشتاور آن ۱۵۰ نیوتون متر است. در بخش گیربکس نیز شاهد تجهیز شاهین پلاس به جعبه دنده شش سرعته AT نسل هفتم DAE هستیم. به همین مناسبت نقش بستن عبارت AT روی گلگیر جلو و علامت پلاس (+) روی در صندوق عقب شاهین پلاس دیده می‌شود. قاب کرومی جلو پنجره و نوار کرومی بالای قاب پلاک که در نسخه CVT شاهین نیز دیده می‌شود، در شاهین پلاس هم به چشم می‌خورد. فضای داخلی شاهین پلاس نیز مانند طراحی نمای بیرونی آن، مشابه نسخه اتوماتیک CVT شاهین است اما علاوه بر ترمز دورنگ تیره و روشن داشبورد و تودری و هوا استفاده از ترمز طرح چوب در برخی قسمت‌ها قابلیت تنظیم برقی صندوق و وجود گرمکن برای صندلی‌های جلو، امکانات جدیدی هستند که به شاهین پلاس اضافه شده‌اند. گفتنی است؛ شاهین پلاس قرار است در نسخه دنده دستی هم با گیربکس پنج سرعته دستی مجهز به فناوری «آیسین» به بازار بیاید که پنجمین عضو خانواده محصولات شاهین خواهد بود.

«شاهین اتوماتیک» با گیربکس CVT در ادامه مسیر توسعه محصول شاهین، نسخه اتوماتیک آن با جعبه دنده CVT به بازار آمد که در حالت تیپ ترونیک تعویض دنده هفت سرعته مصنوعی را برای راننده فراهم می‌کند. گیربکس CVT شاهین حالت رانندگی اسپرت و برقی را هم دارد. شاهین اتوماتیک مانند نسخه دنده‌ای به سائروف برقی، سنسور نور، فرمان کمکی برقی، ترمزهای دیسکی جلو و عقب، رنگ آلومینیومی ۱۵ اینچی، ترمز ABS و EBD و BAS، چراغ روشنایی روز، تهویه اتوماتیک، اینه تاشو برقی، استارت دکمه‌ای، ترمز داخلی چرم مصنوعی، سنسور باد تایر، دو کیسه هوا... مجهز است. اما تیپ اتوماتیک شاهین امکاناتی مانند نمایشگر لمسی ۱۰ اینچی، کروژ کنترل، محدودکننده سرعت، سامانه کنترل پایداری الکترونیکی و سامانه کنترل شروع حرکت در سربالایی را بیشتر از تیپ دنده‌ای دارد. شاهین اتوماتیک از نظر ظاهری نیز تفاوت‌هایی با نسخه GL دارد. در شاهین اتوماتیک، کروم کاری جلو پنجره، کروم بالای قاب پلاک عقب، دکوراتیو جدید کابین، آنتن کوسه‌ای و ترمز داخلی دورنگ دیده می‌شود.

زپاس Spare Tire

شمارش معکوس برای آغاز بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین نمایشگاه خودرو ایران در مشهد



حاضر در نمایشگاه خودرو مشهد، انتظار می‌رود رکورد بازدید بیش از ۱۰۰ هزار نفر در چهار روز برگزاری این نمایشگاه، شکسته شود. نمایشگاه خودرو مشهد یکی از اولین نمایشگاه‌ها در کشور بود که شرایط تست خودرو برای علاقه‌مندان و بازدیدکنندگان را فراهم کرد. در بیست و چهارمین دوره نیز این مسیر دنبال می‌شود و برخی شرکت‌ها برای بازدیدکنندگان شرایط آزمایش

اصلی صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور برگزار می‌شود، حضور بیش از ۳۰ شرکت خودروسازی، مونتاژ کار و واردکننده خودرو قطعی شده است. در این نمایشگاه به جز شرکت‌های خودروسازی و مونتاژکننده خودرو شاهد حضور هفت شرکت واردکننده خودرو نیز خواهیم بود که در سال‌های اخیر به دلیل ممنوعیت واردات خودرو، بی‌سابقه بوده است. با وجود تعداد شرکت‌های

پیگیری يك موضوع

Follow up



سید جواد حسینی کیا

نایب رئیس کمیسیون صنایع مجلس

کمک ویژه واردات به بازار خودرو

ناترازی در تولید و عرضه خودرو ناشی از مدیریت ناکارآمد و مشکلات تولیدی، بازار خودرو را به محلی برای جولان دلان و افزایش تقاضای غیرمصرفی تبدیل کرده است. اصلاحات اساسی در مدیریت و سیاستگزاری صنعت خودرو و همچنین تسریع در واردات خودروهای کار کرده می‌تواند به کاهش نوسانات قیمت و رقابت پذیری بازار کمک کند. در این میان، دولت با تدابیر مناسب و مجلس با نظارت موثر، نقش کلیدی در بهبود وضعیت صنعت خودرو و حمایت از خریداران واقعی ایفا می‌کنند. در همین زمینه، سید جواد حسینی کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع مجلس به بیان نظرات خود پرداخت.

وضعیت بازار خودرو را چگونه می‌بینید؟

متأسفانه ناترازی در تولید و عرضه که بخش مهم آن ناشی از مدیریت دولتی و مشکلات تولید در شرکت‌هاست، زمینه‌ساز حضور دلان در بازار خودرو و حجم بالای تقاضای غیرمصرفی شده است؛ شرايطی که بر نوسان و رشد بیشتر قیمت‌ها و به تبع آن فشار زیاد به خریداران واقعی در بازار دامن زده است. دلان برندگان وضع موجود در بازار خودرو هستند. صنعت خودرو نیازمند اصلاحات اساسی در مدیریت شرکت‌ها و تغییر سیاستگزاری‌هاست و انجام چنین اصلاحاتی تنها راه برای دستیابی به رقابت، رشد تولید، نوآوری و افزایش کیفیت و قیمت منطقی خودروهای داخلی است.

به نظر شما در این شرایط واردات خودرو چقدر می‌تواند به بازار کمک کند؟

به نظر من واردات خودرو برگ برنده‌ای برای بازار خودرو است. با سرعت گرفتن واردات معقول و رفع موانع واردات خودرو کار کرده شاهد کاهش چشمگیر ناترازی در تولید و عرضه خودرو و رقابت پذیری در بازار خواهیم بود. البته رمز ثبات و توسعه صنعت خودرو در واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی توانمند است در غیر این صورت امکانی برای ادامه تولید و حیات خودرو سازی ایران باقی نمی‌ماند.

در این بخش دولت چه نقشی باید ایفا کند؟

امروز واردات خودرو اقتصادی ایمن و استاندارد مطالبه عموم مردم از دولت است. به این جهت امیدواریم دولت برای این موضوع تدابیر درستی بیندیشد تا شاهد تغییرات بسیاری در صنعت خودرو به خصوص در بخش اصلاحات ساختاری و به نفع تولید و خریداران واقعی باشیم.

زپاس Spare Tire

شمارش معکوس برای آغاز بزرگ‌ترین و قدیمی‌ترین نمایشگاه خودرو ایران در مشهد



حاضر در نمایشگاه خودرو مشهد، انتظار می‌رود رکورد بازدید بیش از ۱۰۰ هزار نفر در چهار روز برگزاری این نمایشگاه، شکسته شود. نمایشگاه خودرو مشهد یکی از اولین نمایشگاه‌ها در کشور بود که شرایط تست خودرو برای علاقه‌مندان و بازدیدکنندگان را فراهم کرد. در بیست و چهارمین دوره نیز این مسیر دنبال می‌شود و برخی شرکت‌ها برای بازدیدکنندگان شرایط آزمایش

اصلی صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور برگزار می‌شود، حضور بیش از ۳۰ شرکت خودروسازی، مونتاژ کار و واردکننده خودرو قطعی شده است. در این نمایشگاه به جز شرکت‌های خودروسازی و مونتاژکننده خودرو شاهد حضور هفت شرکت واردکننده خودرو نیز خواهیم بود که در سال‌های اخیر به دلیل ممنوعیت واردات خودرو، بی‌سابقه بوده است. با وجود تعداد شرکت‌های



گزینه برقی «آریل» برای آفرود



سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت می‌رسد که به‌طور اتفاقی همین عملکرد با نسخه درون سوز نومی در برابر است. به منظور کاهش وزن، آریل تصمیم گرفت از باتری نسبتاً کوچکی استفاده کند. این مجموعه باتری ۴۱ کیلووات ساعتی با یک‌بار شارژ توان پیمایش ۲۴۱ کیلومتری را فراهم خواهد کرد. البته خریداران نباید از بابت شعاع حرکتی نگران باشند زیرا آریل نومی قدرت ۲۸۱ اسب‌بخار و گشتاور ۴۹۰ نیوتون‌متری خود را راهی چرخ‌های عقب می‌کند اما نکته مهم‌تر اینکه خودرو یادشده فقط ۸۹۶ کیلوگرم وزن دارد. با توجه به قدرت تولیدی قابل توجه و وزن بسیار پایین، محصول جدید آریل در ۳.۴ ثانیه از سکون به

خودروهای برقی معمولاً وزن بالایی دارند اما آریل نومی با همه آن‌ها فرق می‌کند. جدای از حذف اکثر پاتل‌های بدنه سنتی از جمله درها، این آفرودر فقط دارای دو صندلی است و بر پایه مدل جدید نومی ۲ ساخته شده هر چند فاقد پیشرفته‌ترین فوکرست ۵۷ بوده و به جای پیش‌ترانه ۲.۳ لیتری توربووی یادشده از یک موتور برقی استفاده می‌کند. موتور برقی آریل نومی قدرت ۲۸۱ اسب‌بخار و گشتاور ۴۹۰ نیوتون‌متری خود را راهی چرخ‌های عقب می‌کند اما نکته مهم‌تر این که خودرو یادشده فقط ۸۹۶ کیلوگرم وزن دارد. با توجه به قدرت تولیدی قابل توجه و وزن بسیار پایین، محصول جدید آریل در ۳.۴ ثانیه از سکون به

ویژه‌ها

واردات خودرو بدون محدودیت حجم موتور به کیش آغاز شد



معاون اقتصادی سازمان منطقه آزاد کیش گفت: پس‌پگیری‌های مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش و توافق‌های به‌عمل آمده با پلیس راهور، ورود خودروهای پلاک‌موقت دوساله ملی و بدون محدودیت حجم موتور به منطقه آزاد کیش محقق شد. وحید زارع‌فکری ادامه داد: در مرحله نخست سه دستگاه خودرو احتراقی روز دنیا بدون محدودیت حجم موتور از گمرک وارد این جزیره شدند.

دیگه چه خبر؟

ترخیص فوری ۴۴۴۷ دستگاه خودرو سواری از گمرک شهید رجایی



محمد آگاهی، ناظر گمرکات استان هرمزگان با اشاره به همکاری گمرک در ترخیص خودروهای سواری وارداتی گفت: با هماهنگی صورت گرفته با مراجع ذیصلاح در حوزه ارز و سایر مجوزهای مرتبط صرفاً طی یک‌ماه گذشته حدود ۴۴۴۷ دستگاه انواع خودرو سواری از گمرک شهید رجایی بندرعباس ترخیص شده است.

توئیتر

تامین برق صنایع باید در اولویت باشد



برق صنایع در حالی قطع می‌شود که این موضوع برخلاف قانون است. در سال ۹۰ مجلس در ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب کرد در زمان کمبود برق، گاز یا خدمات مخابراتی واحدهای تولیدی، صنعتی و کشاورزی نباید در اولویت قطع این خدمات قرار داشته باشند و شرکت‌های عرضه کننده موظفند هنگام عقد قرارداد با واحدهای تولیدی اعم از صنعتی، کشاورزی و خدماتی، وجه التزام قطع برق یا گاز یا خدمات مخابراتی را در متن قرارداد پیش‌بینی کنند.

عواقب عدم واگذاری شرکت‌های جاده‌مخصوص

مدیریت دولتی با صنعت خودرو چه کرد؟



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی تحت‌عنوان «اسب‌شناسی وضعیت فعلی ساختار تنظیم‌گری صنایع خودروسازی ایران» منتشر کرد. بر اساس این گزارش با گذشت پنج‌دهه از



آن کاملاً براساس منافع اجزای مختلف دولت و حاکمیت اقدام به تصمیم‌گیری کنند و الزامات منافع شرکت را تأمین نکنند. دوم آنکه با تغییر کلی و جزئی در دولت‌ها تغییر رئیس جمهور وزیر و... حتی تغییر در سایر نهادها، صنعت خودرو دستخوش تحولات فراوان شود. از این رو به‌صورت ساختاری امکان سرمایه‌گذاری بلندمدت به‌ویژه در حوزه‌های فناوریانه که به‌دلیل بازدهی دیر هنگام و طولانی نیازمند امنیت سرمایه‌گذاری بالایی است، در این صنعت از بین رفته و نگاه‌ها را درگیر روزمرگی‌های فراوان کرده است. سوم آنکه چون دولت در ظاهر سهام خود را واگذار کرده عملاً مسئولیت‌پذیری کمتری نسبت به زمانی که به صورت رسمی سهامدار خودروسازان بوده از خود نشان می‌دهد. این در حالی است که دولت ابزارهای گوناگونی برای قاعده‌گذاری در اختیار دارد، جهت اتخاذ یک سیاست صنعتی مناسب برای توسعه صنعت خودرو، دولت با استفاده از ابزارهای تنظیم‌گری کارآمد و هماهنگ باید براساس این ابزارها مسیر توسعه صنعت خودرو را هموار کند. ابزارهای تنظیم‌گری به کار گرفته‌شده از سوی بخش‌های مختلف نظام تنظیم‌گری صنعت خودرو کشور شامل مواردی نظیر تعرفه‌گذاری واردات خودرو و قطعات منفرجه، ساز و کار قیمت‌گذاری و تعیین مدل عرضه، استانداردهای اجباری، مشوق‌های مالی و مالیاتی هستند. از سوی دیگر نکته مهمی که در اینجا باید به آن توجه کرد این است که هر اقدامی برای بهبود و تحول در صنعت خودرو بدون آنکه تغییراتی در معماری نظام تنظیم‌گری صنعت خودرو و محتوای تصمیمات آن ایجاد کند، ناموفق خواهد بود. به عبارت دیگر، تمرکز بر اتفاقات و فرایندهای شرکت‌های خودروسازی بدون توجه به محیط‌های و ساختار تنظیم‌گری آن حتماً ناکام خواهد ماند و لازم است تغییراتی در ساختار و محتوای تصمیمات نظام تنظیم‌گری صنعت خودرو ایجاد شود.

ایجاد خودروسازی در ایران این صنعت هنوز موفق به برآورده کردن انتظارات نشده، به نحوی که مسائلی همچون کیفیت و ایمنی نامطلوب محصولات تولیدی، عدم طراحی به‌روز خودروها، زبان انباشته سنگین و... هم مردم و هم سیاست‌گذاران را در سال‌های اخیر از این صنعت ناراضی ساخته است. صنعت خودرو از مشکلات ساختاری در چند سطح رنج می‌برد، به نحوی که این مسائل سبب شده است زیست‌بوم صنعت خودرو در ایران نتواند پذیرای فناوری‌های روز دنیا باشد و علاوه بر عقب‌ماندگی شدید از سایر رقبای خود در عرصه بین‌الملل و عدم نقش آفرینی در زنجیره‌های ارزش جهانی و منطقه‌ای موجب ناراضی در کشور نیز باشد. از طرفی ماهیت سیاسی اقتصادی بنگاه‌های خودروسازی موجب شده است معماری نظام تنظیم‌گری و سیاست‌های صنعتی حاکم بر این صنعت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مسائل ریشه‌دار و تاریخی این صنعت که نقش قابل‌توجهی در شکل‌گیری نظام مسائل صنعت خودرو داشته مطرح باشد. هویت صنعت خودرو ناشی از تغییرات سیاست کلان دولت‌ها دانما دستخوش تغییر بوده و هرگز نتوانسته به هویت و چشم‌انداز واحد برای یک دوره بلندمدت دست یابد. این جمله به معنای آن نیست که فرایند توسعه صنعت خودروسازی باید فارغ از سیاست‌های کلان دولت و حاکمیت تعیین شود، بلکه به معنای آن است که لازم است براساس دکترین جمهوری اسلامی در مواجهه با دنیا و با تعریف هویت ایرانی و شیوه‌های جامع‌ای اقتصاد ایران در منطقه و دنیا یک هویت و آینده‌ای واضح مشخص برای این صنعت ترسیم شود که بتوان براساس آن برای توسعه این صنعت برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری کرد. به عبارت دیگر پیش‌شرط وجود نظام تنظیم‌گری کارآمد در صنعت خودرو، وجود یک چشم‌انداز مشترک است که مطابق آن الگوی توسعه صنعت خودرو تدوین شده و همه ابزارها در آن جهت بسیج شود. فارغ از این مساله تداخل نهادی شدید در این عرصه باعث توزیع نامتوازن و ناهماهنگ قدرت تصمیم‌گیری در نظام تنظیم‌گری صنعت خودرو شده و این توزیع میان نهادهایی با ساختار منافع گاه متعارض با یکدیگر رخ داده است از این رو امکان پیشبرد یک برنامه واحد جهت توسعه صنعت خودرو از نظام اداره کشور سلب شده و نهادهای مختلف هر کدام در یک جهت متفاوت اقدام به سیاست‌گذاری می‌کنند. از سوی دیگر ساختار سهامداری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به شکلی است که به‌رغم واگذاری عمده سهام دولت عملاً مدیریت بنگاه به صورت کامل در اختیار دولت قرار دارد. در نتیجه دولت یا هر نهادی که از امکان چانه‌زنی با دولت یا بخش‌های مرتبط با صنعت خودرو بهره‌مند است؛ موفق به اعمال نظر و دخالت بی‌واسطه و بدون درنگ در این شرکت‌ها خواهد شد. این مساله موجب می‌شود نخست آنکه شرکت‌های خودروسازی و مدیران



زنده پیک
First gear
علی زاراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

رکورد قیمتی حواله خودروهای مسادران؛ قیمت حواله‌های طرح مسادران برای «ری‌را» ایران خودرو تا ۴۰۰ میلیون تومان هم می‌رسد.

حاضر جواب: الان خودروها هم به این نتیجه رسیده که تا حالا خیلی خودش را دست کم می‌گرفته است!

در یک آگهی، ساندرو اتوماتیک مدل ۱۳۹۷ با کارکرد ۵۵ هزار کیلومتر، ۹۲۰ میلیون تومان قیمت خورده است.

حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها ناز کش داری ناز کن، نداری پاتورو به قبله دراز کن!

پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانورا ما در یک ماه از کانال یک‌میلیاردی عقب‌نشینی کرده و در حال حاضر ۹۸۵ میلیون تومان به فروش می‌رسد. خودرو مذکور طی ۲۴ روز ۲۷ میلیون تومان ارزان شده است.

حاضر جواب: البته بزگوار در صورت جهشی شدن قیمت‌ها در بازار خودرو، ظرف کمتر از یک روز، این کاهش ۲۴ روزه را جبران می‌کند.

جایگزین‌های مناسب برای کسب سود به جای ثبت‌نام خودرو...
حاضر جواب: حالا شما پیشنهاد می‌دهید، ولی گویا از نظر بعضی لذتی که در رانت فروش خودرو از کارخانه خریداری شده در بازار هست، جایگزین ندارد!

تکان سنگین قیمت‌ها در بازار خودرو...
حاضر جواب: البته قیمت خودرو این قدر سنگین شده که تکان داشتن به این سادگی‌ها ممکن نیست.

چرا نظام تنظیم‌گری خودرو شکست خورده است؟
حاضر جواب: چون درباره چیزی که عیان است، چه حاجت به پرسیدن سوال است؟

عضو کمیسیون انرژی مجلس گفت: حمایت از خودروسازان با استفاده از جیب مردم به پایان رسیده است.

حاضر جواب: احتمالاً دوران حمایت از طریق حساب بانکی مردم آغاز شده است.

آیا لاری خودرو و نابرابری مردم را عمیق‌تر می‌کند؟
حاضر جواب: دیگر بحث خیلی فلسفی شده و لازم است از این جا به بعد راهگشا، نیچه و اسپینوزا پاسخگو باشند!

متقاضیان وام خودرو این فرصت طلایی را از دست ندهند.
حاضر جواب: ببخشید؛ فرصت طلایی برای وام‌دهنده یا وام‌گیرنده؟

استاندار بصره با خودرو شخصی (بامو) رئیس‌جمهور ایران را از فرودگاه به هتل رساند.

حاضر جواب: بلکه همین نشانه‌ها، ایشان را به یاد وعده‌های خودرویی‌شان در زمان انتخابات‌بندازد.

نمونه چینی سایبر تراک معرفی شد.
حاضر جواب: باین کیفیتی که به‌تازگی چینی‌ها خودرو می‌سازند، چه بسا به زودی بازار سایبر تراک را هم کساد کنند.

چینی‌ها جایگزین فرانسوی‌ها در بازار خودرو ایران شدند؟
حاضر جواب: بزگواران در بازار خودرو، کلا جایگزین هرچی و هر کی شده‌اند.

اینفوگرافش

Infophgraphy

برنامه دولت هند برای توسعه استفاده از خودروهای برقی



کابینه هند طرحی را تصویب کرد که براساس آن ۱.۹ میلیارد روپیه (۰.۳ میلیارد دلار) برای تشویق استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی به منظور مهار آلودگی و حرکت به سمت سوخت‌های پاک‌تر در نظر گرفته شده است

چپ تلند؟

اخذ مالیات از سوداگری در بازار خودرو

نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان اینکه رفع ایرادات طرح مالیات بر سوداگری در دستور کار کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی قرار دارد، گفت: مالیات بر سوداگری معاملاتی را در برمی‌گیرد که مازاد بر نیاز مصرف‌در چهار حوزه طلا، ارز، خودرو و ملک انجام می‌شود.

چرا؟

بازار خودرو جذابیت خود را از دست می‌دهد

مهدی طغیانی یادآور شد: بازارهای اشاره‌شده با عملیاتی شدن مالیات بر سوداگری، کمتر وارد سوداگری خواهند شد، زیرا با صرفه اقتصادی همراه نخواهد بود. از سوی دیگر اجرای این طرح در صورت قانونی شدن آن مانعی برای افزایش قیمت‌ها به خصوص از جهت روانی به وجود می‌آورد و در کنار آن انگیزه ورود به حوزه تولید را افزایش می‌دهد.

برای چه؟

افزایش شاخص قیمت محصولات تولیدشده

به گفته وی بین تورم و مالیات بر سوداگری رابطه لازم و ملزوم وجود دارد. افرادی که اعتقاد دارند تا مشکل تورم برطرف نشود، مالیات بر سوداگری هم به نتیجه نخواهد رسید. اثر روانی تورم‌زایی سوداگری را نمی‌بینند. باید در نظر داشت هم تورم سبب می‌شود که مردم به دلایلی پناه ببرند و هم پناه بردن مردم به این بازارها اثرات توری به دنبال دارد.



کوچک تر نامبر وان و تری به کار رفته استفاده می کند. طول عرض ارتفاع خودروی مورد بحث به ۱۷۰۵/۱۹۲۰/۴۷۰۵ میلی متر می رسد و از این نظر ابعادی مشابه پژو ۵۰۰۸ دارد هر چند شاسی بلندی هفت نفره نیست. با اینکه در خودروی جدید نامبر فایو ویژگی های طراحی اسمارت همچون دستگیره های در جدید و زوایای گرد دیده می شود اما عناصر منحصربه فردی هم دیده می شود که از جمله آن ها می توان به چراغ های جلوی جدید و نوار نوری تکی در بخش عقب برای ایجاد ظاهری جمعیه ای تر و خشن تر اشاره کرد. با اینکه جزئیات قوای محرکه نامبر فایو تا یاب نشده اما اطلاعات وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چنین نشان می دهد این خودرو در نسخه برابوس از دو موتور برقی با ۴۲۷ اسب بخار قدرت استفاده خواهد کرد.

با وجود اینکه در گذشته اسمارت به اعداد اسب بخاری کمتر از ۱۰۰ می رسید، اما در دوره جدید این شرایط متفاوت شده است. این خودرو برقی به دنبال جلب نظر مشتریان شاسی بلندهای بزرگ است و کاراکتری آماده آفرود را به اشتراک می گذارد. نامبر فایو جدید در استرالیا معرفی شده و با باتری ۱۰۰ کیلووات ساعتی در دسترس خواهد بود. با وجود این باتری اسمارت نامبر فایو توان پیمایش ۵۶۰ کیلومتری خواهد داشت و به لطف معماری ۸۰۰ ولتی هم رساندن ششاز ۱۰ درصدی باتری به ۸۰ درصد فقط به ۱۵ دقیقه زمان نیاز خواهد داشت. قرار است از تابستان سال آینده میلادی نسخه دیگری از این خودرو با باتری کوچک تر در بازارهای اروپایی عرضه شود. اسمارت نامبر فایو جدید از پلتفرم SEA2 جیلی که در محصولات

قوی ترین پیشرانه برای محصولی از «اسمارت»



مکرون، رئیس جمهور کشور فرانسه به تازگی با یک دستگاه رنو رافال به رژه نظامی سنتی، از کاخ الیزه تا خیابان فریدلند رفت. این رنو رافال منحصرا برای ریاست جمهوری طراحی شده بود. سال ۱۹۲۰ اولین بار بود که محصولات شرکت رنو در مراسم ریاست جمهوری حضور داشتند. رنگ بدنه رنو رافال ویژه رئیس جمهور فرانسه، آبی Sommit بوده و جلونچرخه آن با پرچم فرانسه تزئین شده است. پایه نگهدارنده پرچم به این خودرو اضافه شده که قابل حذف و جابه جایی است. نشان پرچم سهرنگ فرانسه نیز روی درهای جلو دیده می شود. این خودرو بر رینگ های ۱۳۰ اینچی سوار شده است. همان طور که اشاره شد، اولین خودرو رنو در سال ۱۹۲۰ در دسترس روسای جمهوری قرار گرفت. این خودرو، رنو CV 40 بود که تا سال ۱۹۲۸ به خدمت در ریاست جمهوری ادامه داد. این خودرو مورد استفاده الکساندر میلران، پل دشائل و گاستون دومرگ قرار گرفت. در آن سال ها، این لوکس ترین خودرو رنو محسوب می شد و از آن موقع تا الان حداقل ۱۲ رئیس جمهور فرانسه برای سفرهای رسمی خود از رنو استفاده کرده اند. آخرین مدل مورد استفاده نیز مدل Espace V بود که در سال ۲۰۱۶ در اختیار کاخ الیزه قرار گرفت.

نسخه اختصاصی از «رنو رافال» برای رئیس جمهور



مکرون، رئیس جمهور کشور فرانسه به تازگی با یک دستگاه رنو رافال به رژه نظامی سنتی، از کاخ الیزه تا خیابان فریدلند رفت. این رنو رافال منحصرا برای ریاست جمهوری طراحی شده بود. سال ۱۹۲۰ اولین بار بود که محصولات شرکت رنو در مراسم ریاست جمهوری حضور داشتند. رنگ بدنه رنو رافال ویژه رئیس جمهور فرانسه، آبی Sommit بوده و جلونچرخه آن با پرچم فرانسه تزئین شده است. پایه نگهدارنده پرچم به این خودرو اضافه شده که قابل حذف و جابه جایی است. نشان پرچم سهرنگ فرانسه نیز روی درهای جلو دیده می شود. این خودرو بر رینگ های ۱۳۰ اینچی سوار شده است. همان طور که اشاره شد، اولین خودرو رنو در سال ۱۹۲۰ در دسترس روسای جمهوری قرار گرفت. این خودرو، رنو CV 40 بود که تا سال ۱۹۲۸ به خدمت در ریاست جمهوری ادامه داد. این خودرو مورد استفاده الکساندر میلران، پل دشائل و گاستون دومرگ قرار گرفت. در آن سال ها، این لوکس ترین خودرو رنو محسوب می شد و از آن موقع تا الان حداقل ۱۲ رئیس جمهور فرانسه برای سفرهای رسمی خود از رنو استفاده کرده اند. آخرین مدل مورد استفاده نیز مدل Espace V بود که در سال ۲۰۱۶ در اختیار کاخ الیزه قرار گرفت.

۵۰ سالگی «لامبورگینی» خاص



لامبورگینی کانتاش از مارس ۱۹۷۴ به مدت ربع قرن روی خط تولید قرار داشت. تیراژ ۱۹۹۹ دستگاهی تولید این خودرو برای آن دوران، رقمی قابل توجه بود. به مناسبت گرمای داشت تولد ۵۰ سالگی این خودرو خاص، نخستین نمونه تولید شده از آن با نام LP ۴۰۰ را به محل تولد در سنتا گاتا بازگردانده است. این تاسیسات نسبت به نیم قرن پیش متفاوت به نظر می رسد اما استمرار فعالیت آن، جای خوشحالی دارد. در تصاویری که توسط لامبورگینی منتشر شده است می توان چند نمونه از LP500 و LP5000 را در خط تولید مشاهده کرد. اکنون نخستین نمونه از کانتاش در کنار برچمدار فعلی لامبورگینی یعنی رولتو قرار گرفته است. تزئین بدنه هر دو خودرو با رنگ سبز، نمایی جالب را در معرض دید قرار می دهد. لامبورگینی کانتاش LP400 که در فاصله ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۸ روی خط تولید قرار داشت، به واسطه فرم گلگیر قابل شناسایی است. در LP400S با گلگیرهای عریض و تایرهای پهن ساخت بیرلی با رینگ های سوراخ دار روبرو هستیم. در ۱۹۸۲، کانتاش LP5000S با پیشرانه ۴٫۸ لیتری V12 عرضه شد. نسخه کواترو والوله (Quattrovalvole) که در فاصله ۱۹۸۵ تا ۱۹۸۸ تولید شد هم موتور با حجم و خروجی بیشتر را به همراه داشت.

محصول اقتصادی برای نجات مالی اسپرت ساز آلمانی

پیچ تاریخی که منجر به تولید «باکستر» شد



شده بود. هر چند این روش تولید زمانی که تنها چند هزار دستگاه خودرو از کارخانه شرکت خارج می شد، جواب می داد اما برای تیراژ بالا مناسب نبود. این شیوه، پرهزینه و زمان بر بود و تولید خودروهای شرکت را گران تمام می کرد آن هم در زمانی که درآمد اکثر مردم جهان کاهش پیدا کرده بود. علاوه بر این، با عرضه خودروهای مثل کوروت C4، آکورا NSX و نیسان 300ZX، پورشه رقبا بیشتری پیدا کرده بود. به خاطر همه این عوامل، فروش شرکت از سالانه ۵۰ هزار دستگاه در اواسط دهه ۸۰ به حدود ۱۴ هزار دستگاه در سال ۱۹۹۳ رسید. در نتیجه، مقامات پورشه در یافتند شرکت باید فرایندهای تولید خود را مدرن کرده و سید محصولات خود را احیا کند. هدف توسعه مدل جدید بود که بتواند خریداران جوان تری را جذب کند و با بهره گیری بیشتری تولید شود. بدین ترتیب، در سال ۱۹۹۱ کانسپت رودستر دونفره موتور وسطی به هیات مدیره معرفی شد.

اسپایدری که ارزان تر بود

باکستر که در سال ۱۹۹۶ معرفی شد، با قیمت ارزان تر و ظاهری مشابه ۹۱۱ نسل ۹۹۶، فاصله زیادی با ساخته های سنتی پورشه داشت. در این خودرو از قطعات مشترک زیادی استفاده شده و دماغه درها، چراغ های جلو و بسیاری از دیگر قطعات آن از ۹۱۱ گرفته شده بودند. این امر باعث شد پورشه بتواند هزینه ها را کاهش دهد و به قیمت ارزان تر و کیفیت ساخت بهتری برسد. هر چند این شرکت قبلا

شاسی بلندسازی به دستور مدیران

تیم مدیریت شرکت به رهبری وندلین ویدکینگ، مدیر عامل و هم سودآور هستند.

متوجه شد بازار جهانی خودرو در حال تغییر است. در آن سال ها، محبوبیت شاسی بلندها به خصوص در بازار آمریکای شمالی رو به افزایش بود و خریداران خودرویی می خواستند تحمل، پرفورمنس و کارایی را در پکیجی که مناسب خانواده ها باشد، ترکیب کند. کاین برای برآورده کردن این نیازها و وفاداری به DNA پرفورمنس محور پورشه طراحی شد. این خودرو با همکاری فولکس واگن که به توسعه تورگ مشغول بود ساخته شد و باعث شد پورشه از تخصص فولکس واگن در طراحی و تولید شاسی بلند بهره مند شود. پورشه برای رقابت با بهترین شاسی بلندهای جهان، کاین را به سیستم هدیریت کشش، گیربکس کمکی ضریب سنگین و قفل دیفرانسیل مرکزی مجهز کرده بود ولی کاین قرار نبود صرفا یک شاسی بلند باشد بلکه باید در وهله اول یک پورشه می بود پس بنابر این، حداکثر سرعت بیش از ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت و هندلینگی در حد خودروهای اسپرت برای آن ضروری بود.

کاین از همان ابتدا به یک موفقیت تجاری تبدیل شد. پیشرانه های قدرتمند، هندلینگ دقیق و کابین مجلل آن باعث شد کاین نه تنها در بین خریداران قبلی پورشه بلکه بین خریداران جدیدی که خواهان پورشه های با قابلیت استفاده روزمره بودند، محبوبیت زیادی پیدا کند. حاشیه سود و فروش بالای کاین در بازارهای کلیدی مثل آمریکا و چین، بودجه مورد نیاز پورشه برای سرمایه گذاری در تکنولوژی های جدید و توسعه سبد محصولات خود با مدل هایی مثل پانامرا و ماکان در سال های بعد را فراهم کرد. مهم تر اینکه موفقیت کاین به پورشه ثبات مالی برای ادامه سرمایه گذاری روی خودروهای اسپرت خود را فراهم کرد تا مدل هایی مثل ۹۱۱، باکستر و کیمب به طور مداوم بهبود پیدا کنند و این شرکت همچنان به ارائه بهترین خودروهای اسپرت جهان ادامه دهد.

همراهی با صنعت برای نجات از بحران

باکستر و کاین هر دو نقش مهمی در عقب کشیدن پورشه از لبه پرتگاه سقوط داشتند ولی با اینکه باکستر ناجی اولیه این شرکت بود، کاین توانست پایه های پورشه را در بلندمدت محکم کند. هر چند باکستر با افزایش جذابیت این برند و کاهش هزینه های تولید، ثبات مالی مورد نیاز پورشه را در اواسط دهه ۹۰ فراهم کرد ولی این کاین بود که موفقیت درازمدت پورشه را تثبیت کرد.

کاهش تجهیزات در نسخه کلاسیک «هاوال اچ ۶»

می آیند. ابعاد بدنه هاوال H6 کلاسیک ادیشن نشده است، اما به نظر می رسد می توان به ابعاد ۴٫۶۵۳، ۱٫۸۸۶، ۱٫۷۳۱ و ۲٫۷۳۸ متری مربوط به نسل سوم این خودرو استناد کرد. در فضای کابین هاوال H6 کلاسیک ادیشن با صفحه نشان دهنده ۱۰٫۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۲٫۳ اینچ، اهرم چرخان تعویض دنده، شارژر بی سیم در کنسول میانی و فرمان سه بره روبرو هستیم، که در نسل سوم H6 نیز وجود داشت. از مهم ترین امکانات رفاهی هاوال H6 کلاسیک ادیشن می توان به روکش چرم، تنظیم برقی صندلی راننده، گرمکن ردیف جلو، درجه های تهویه ردیف عقب، دستیار صوتی، چند درگاه USB برای سرشنینان عقب و امکان دریافت به روز رسانی نرم افزار اشاره کرد.

از زمان معرفی هاوال H6 در سال ۲۰۱۱، تاکنون بیش از ۴ میلیون دستگاه از آن به فروش رسیده که کورودی جالب توجه برای یک خودروی چینی است. حالا شرکت سازنده از عرضه نسخه کلاسیک ادیشن این خودرو از دهم سپتامبر خبر می دهد. با استناد به تصاویر رسمی به نظر می رسد هاوال H6 کلاسیک ادیشن از نظر ظاهری به نسل سوم این خودرو شباهت دارد. این نکته از آن نظر جالب است که نسل چهارم H6 مدتی پیش و با تغییراتی نسبت به مدل قبل، معرفی شد. جلونچرخه هشت ضلعی با اجزای نقره ای، سانروف، دستگیره ها با فرم متداول، ریل سقفی، رینگ های ۱۸ اینچی ۵ پره آلومینیومی با تایرهای ۲۲۵/۶۰ و فرم یکپارچه چراغ های عقب، از مهم ترین ویژگی های ظاهری این خودرو به شمار



خبر

News

کاهش قیمت برای «بی‌وای دی هان»

شرکت بی‌وای دی با معرفی سدان میان‌ساز هان با مدل ۲۰۲۵ و در ۹ تیب گوناگون با موتور برقی یا سامانه هیبرید DM-i. قصد دارد رقابت پذیری این محصول را افزایش دهد. این خودرو در مدل جدید با بهره‌رسانی در فناوری و عملکرد فنی همراه شده است. بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ در نسخه برقی با چند مجموعه باتری قابل سفارش است که برد حرکتی ۵۰۶ تا ۷۰۱ کیلومتر (برمنای CLTC) را برای آن فراهم می‌کند. به لطف فناوری شارژ سریع، ذخیره باتری این خودرو طی نیم‌ساعت به ۸۰ درصد می‌رسد. شتاب صفر تا صد بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ برقی، ۷٫۹ ثانیه اعلام شده است. بی‌وای دی هان پلاگین-هیبرید ۲۰۲۵ به نسل پنجم فناوری DM خودرو ساز چینی مجهز است. این سامانه از



پیشرانه ۵، الیتری توربوشارژر و یک موتور برقی تشکیل می‌شود که در مجموع، ۳۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. شتاب صفر تا صد، مصرف سوخت متوسط و برد حرکتی در حالت هیبرید به ترتیب ۶٫۹ ثانیه، ۳٫۸ لیتر در صد کیلومتر و ۱٫۳۵۰ کیلومتر اعلام شده است. اضافه شدن رنگ خاکستری fashion به رنگ های قابل سفارش را می‌توان یکی از مهم ترین تغییرات ظاهری بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ به حساب آورد. طراحی نمای جلو مدل های برقی و PHEV به یکدیگر شباهت دارد. خریدار می‌تواند پکیج ظاهری بلک را نیز برای این خودرو سفارش بدهد. ابعاد بدنه بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴٫۹۷۵، ۱٫۹۱۱، ۱٫۴۹۵ و ۲٫۹۲ متر اعلام شده است. در فضای کابین بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ می‌توان تجهیزات شامل نمایشگر ۱۵٫۶ اینچ لمسی با پشتیبانی از دستیار صوتی و مسیریاب ۳ بعدی، ماساژور ۱۰ نقطه ای صندلی های ردیف جلو، نورپردازی داخلی و سیستم صوتی Dynaudio با ۱۲ بلندگو را مشاهده کرد. بی‌وای دی هان ۲۰۲۵ به سامانه خودران DIPilot 300 مجهز است که با کمک لیدار و تراشه Orin-X ساخت Nvidia، می‌تواند به عنوان دستیار راننده در مسیره های شهری و بزرگراه عمل کند.



تولید نسل جدید میتسویشی پاجرو



نیسان زاین تایید کرد که در حال گفت‌وگو با میتسویشی به منظور استفاده از پلت فرم پاترول ۲۰۲۵ برای تولید نسل جدید پاجرو است. مدیر برنامه‌ریزی ارشد نیسان در منطقه آفریقا، خاور میانه، هند، اروپا و اقیانوسیه در رویداد معرفی پاترول جدید به رسانه‌ها گفته است گفت‌وگوهای بین دو طرف صورت گرفته اما نیسان درباره به اشتراک گذاشتن تکنولوژی‌های خود تأمل می‌کند. او می‌گوید: «شما درباره توافق با یک شرکت دیگر برای استفاده از پلت فرم GT-R یا پاترول چه کاری انجام می‌دهید؟» فرانسس بیلی ادامه می‌دهد: «پاترول متعلق به نیسان است و جزو محصولات کلیدی

آن به شمار می‌رود. پاترول DNA اصلی کمپانی را به همراه دارد. با این که گفت‌وگوهای وجود دارد، اما فعلاً چیزی قطعی نشده است. البته ما می‌توانیم پلت فرم پاترول را بفروشیم؛ اما همه چیز به قیمت و چگونگی فروش آن بستگی دارد.» پاترول ۲۰۲۵ نخستین شاسی بلند بزرگ نیسان با طراحی نریدانی در ۱۴ سال اخیر است. همان طور که می‌دانیم تولید میتسویشی پاجرو که ابعاد کوچک تری دارد، در سال ۲۰۲۱ و پس از ۱۵ سال حضور در خط تولید پایان یافت. از همان زمان توقف تولید پاجرو شایعاتی درباره همکاری میتسویشی با نیسان به گوش رسید اما چیزی به صورت رسمی تایید نشد.

آمریکایی

American

کاهش قیمت سایبر تراک‌های دست دوم



پس از تخلیه هیجان اولیه ناشی از عرضه سایبر تراک در بازار آمریکا، هم‌اکنون قیمت نمونه‌های دست دوم وانت برقی تسلا افت کرده است. با عرضه گسترده‌تر سایبر تراک در بازار شاهد کاهش قیمت نسخه‌های

دست دوم آن هستیم. در ابتدای سال جاری میلادی قیمت این مدل‌های کار کرده به رقم‌های دیوانه‌واری در بازار آمریکا رسیده بود و برخی افراد قیمت بیش از ۲۰۰ هزار دلاری را برای وانت صفر کیلومتر تعیین کرده بودند. همین موضوع سبب شده بود قیمت سایبر تراک دست دوم هم در اوایل آوریل به ۱۸۵ هزار دلار برسد؛ اما اوضاع به سرعت تغییر کرده و متوسط قیمت یک سایبر تراک کار کرده به حدود ۱۱۷ هزار دلار رسیده است. کوین رابرتز تحلیلگر صنعت خودرو می‌گوید محدودیت عرضه اولیه و تقاضای هیجانی سبب شده بود قیمت این وانت برقی در بازار به شدت افزایش یابد. در حال حاضر کمبودی از نظر موجودی سایبر تراک در بازار خودروهای دست دوم وجود ندارد و همچنین از طرف دیگر می‌توان این خودرو را به صورت مستقیم از خود تسلا سفارش داد.

چینی

Chinese

معرفی بی‌وای دی هان ۲۰۲۵



چینی‌ها به صورت رسمی از هان ۲۰۲۵ رونمایی کرده‌اند. این خودرو در مجموع با ۹ تیپ عرضه می‌شود و قیمت نسخه‌های پلاگین هیبرید جدیدش از حدود ۲۳ هزار دلار شروع شده و به ۳۲ هزار دلار می‌رسد. برای مدل‌های

برقی هان ۲۰۲۵ نیز باید حداقل ۲۵ و حداکثر ۳۳ هزار دلار پرداخت کرد. بد نیست بدانید قیمت مدل پایه هان پلاگین هیبرید ۲۰۲۵ حدود ۵۵۰ دلار نسبت به مدل قبلی کاهش یافته؛ اما قیمت مدل‌های برقی تغییری نکرده است. هر دو مدل پلاگین هیبرید و برقی از نظر تکنولوژی و پر فرورنس بهبودهای محسوسی دارند تا به این ترتیب موقعیت بی‌وای دی در بازار رقابتی چین را حفظ کنند. هان ۲۰۲۵ برقی با چندین باتری در دسترس است و توان پیمایش آن بین ۵۰۶ تا ۷۰۱ کیلومتر خواهد بود. این مدل‌های برقی از جدیدترین تکنولوژی باتری تیغه‌ای بی‌وای دی سود می‌برند؛ باتری‌هایی که ایمنی و دوام بهتری دارند. مدل‌های برقی هان همچنین به شارژر سریع مجهز شده‌اند و رانندگان می‌توانند ظرف ۳۰ دقیقه شارژ باتری را به ۸۰ درصد برسانند.

آلمانی

German

معرفی فولکس واگن تائوس جدید



نسخه به‌روز شده کراس‌اور کوچک فولکس واگن تائوس با طراحی بیرونی جدید، پیشرفته قوی‌تر و اصلاحات داخلی راهی بازار آمریکا خواهد شد. البته این چیزی بیش از یک فیس لیفت جزئی است و تائوس در بیرون

باز طراحی نسبتاً بزرگی را تجربه کرده که ظاهر آن را به دیگر محصولات جدید فولکس واگن نزدیک می‌کند. در قسمت جلو خودرو شاهد دماغه جدیدی هستیم و حالا جلو پنجره به پایین منتقل شده و چراغ‌ها با نوار نازکی مثل مدل‌های جتا و ID. Buzz به هم متصل شده‌اند. چراغ‌های جلو نیز که در تمام تیپ‌ها به صورت استاندارد LED هستند، حالا کوچک‌تر شده‌اند. در عقب خودرو هم چراغ‌های جدیدی را می‌بینیم که به هم متصل شده‌اند؛ اما دیگر قسمت‌های بدنه دست نخورده باقی مانده است. زیر کاپوت تائوس جدید هر چند همچنان همان پیش‌سرنانه ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر قبلی قرار دارد، اما مهندسان فولکس واگن این موتور را به رنگ‌های پیستون، انژکتور و محافظه توربوشارژر جدید و همین‌طور اینتر کولر بزرگ‌تر مجهز کرده‌اند.

برقی

EV

همکاری آئودی و سایک در تولید خودرو برقی

چند ماه قبل بود که این دو خودروساز به توافق نام‌های برای توسعه مشترک برخی خودروهای برقی سطح بالا دست یافتند. قرار است این خودروها ابتدا در چین عرضه شوند و شاید برنامه‌هایی برای صادرات آن‌ها به بازارهای جهانی نیز وجود داشته باشد. اخیراً مدیرعامل پروژه مشترک آئودی و سایک اعلام کرده در ماه نوامبر کانسپت برقی مشترک آئودی و سایک رونمایی خواهد شد و انتظار می‌رود نسخه تولیدی آن نیمه دوم سال ۲۰۲۵ راهی بازار شود. فرآیند تولید این خودرو بدون آلانیدی در کارخانه سایک فولکس واگن در شانگهای انجام خواهد شد. همچنین قرار است ۱۸ ماه پس



راز هجوم میلیونی برای ثبت نام در طرح خرید خودرو چه بود؟ افزایش قیمت خودروهای داخلی در بازار آزاد



در زمانی که بانک‌های کشور صف‌های طولانی برای پرداخت وام‌های مهم و ضروری دارند، بسیاری از بانک‌های کشور وام‌های مختلفی را برای ثبت نام ایران خودرو ارائه دادند.

در این طرح متقاضیان عادی باید ۲۳۰ میلیون تومان را در حساب و کالنی بلو که می‌کردند و بانک‌ها با ارائه تسهیلات شرایطی را مهیا کردند تا آن‌هایی که مبلغ کمتری هم در حساب دارند، بتوانند در این طرح شانس خود را امتحان کنند. این یعنی سیاست‌های بانک‌ها در جهت افزایش تعداد متقاضی بود و آن‌ها از هجوم میلیونی مشتریان استقبال کردند. البته بعدها سازمان بازرسی در مورد غیر قانونی بودن این رویه هشدار داد.

در بین خودروهایی که در طرح فروش ایران خودرو عرضه شدند، پژو ۲۰۷ با موتور TU3 پایین‌ترین قیمت را دارد. این خودرو در کارخانه ۴۵۹ میلیون تومان قیمت خورده است و در بازار هم قیمتی در محدوده ۶۱۰ میلیون تومان دارد. شرط بلوکه‌سازی مبلغ برای تشخیص مشتریان واقعی در نظر گرفته شد؛ اما چرا فقط ۲۳۰ میلیون تومان باید بلوکه شود؟

بهرتر نبود مبلغ بلوکه‌شده به اندازه ارزان‌ترین خودرو این طرح در نظر گرفته می‌شد و در عوض مدت بلوکه بودن پول کاهش می‌یافت؟ اگر چنین شرطی در نظر گرفته می‌شد، به احتمال زیاد تعداد به مراتب پایین‌تری از متقاضیان در این طرح ثبت نام می‌کردند.

جالب است بدانید تخمین کارشناسان نشان می‌دهد حدود ۲۲۵ همت در این طرح فروش جذب مقطعی نقدی بینگ رقم خورده است.



احسان ناصر بابلی e.nasari@autoworld.ir

عرضه گسترده ایران خودرو در سامانه یکپارچه سبب شده بود این خودروساز مدت‌ها فروشی برای محصولاتش نداشته باشد؛ اما سرانجام فروش جدید این شرکت انجام شد. فاصله زمانی زیاد با آخرین فروش این شرکت، اختلاف قیمت زیاد بازار و کارخانه و همچنین عرضه محصول جدید ری را سبب شد متقاضیان زیادی برای ثبت نام اقدام کنند. بر اساس آمار ارائه شده توسط ایران خودرو، بیش از ۳ میلیون سفارش در سایت فروش این خودروساز ثبت شد. این در حالی است که تنها ۱۱۷ هزار و ۲۰۰ دستگاه در این عرضه به فروش رسید. یاد در نظر گرفتن این مورد که ۵۰ درصد خودروهای عرضه شده به طرح مادران و ۲۰ درصد به طرح جایگزینی خودروهای فرسوده اختصاص دارد، عملاً پایین‌ترین شانس برنده شدن برای متقاضیان عادی محاسبه می‌شود.

حالا چند سالی می‌شود که فروش خودرو با انواع و اقسام شرط‌ها انجام می‌شود. این که مشتری باید بالای ۱۸ سال سن داشته باشد، مشتری نباید به تازگی از خودروساز خرید کرده باشد، مشتری نباید پلاک فعال خودرو با عمر کمتر از ۵ سال داشته باشد و... بخشی از این شروط بوده‌اند. مسئولان تلاش کرده‌اند با وضع این شروط، مشتریان واقعی و دلالان را از هم متمایز کنند. اما پیش از آغاز طرح فروش ایران خودرو، دیوان عدالت اداری شرط دارا بودن گواهینامه را از شرایط خرید خودرو حذف کرد. مدیرکل هیات عمومی و هیات‌های تخصصی دیوان عدالت اداری اعلام کرد: «این شرط برای دریافت خودرو خارج از صلاحیت شورای رقابت است و متقاضیان دیگر برای دریافت خودرو نیز به گواهینامه نیازند.»

بهرتر نبود مبلغ بلوکه‌شده به اندازه ارزان‌ترین خودرو این طرح در نظر گرفته می‌شد و در عوض مدت بلوکه بودن پول کاهش می‌یافت؟ اگر چنین شرطی در نظر گرفته می‌شد به احتمال زیاد تعداد به مراتب پایین‌تری از متقاضیان در این طرح ثبت نام می‌کردند. جالب است بدانید تخمین کارشناسان نشان می‌دهد حدود ۲۲۵ همت در این طرح فروش جذب مقطعی نقدی بینگ رقم خورده است.

میلیون تومان، پژو ۲۰۷ (تومات ۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش ۸۶۳ میلیون تومان، پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان افزایش ۸۹۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۶۲۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۷۶۴ میلیون تومان و کوئیک GXI-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۳ میلیون تومان افزایش ۴۲۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد قیمت ۵ تا ۱۵ میلیون تومانی و افت بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که قیمت دیگنتیسی پرستیژ (۱۴۰۲) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۱۵ میلیون تومان رسید. تیگارد X35 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان رسید. از طرفی اسکای پل ET5 نیکا (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان و جک S33 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت کیا سلنتوس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power (۲۰۲۳) مکس ادیشن (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان و ونوسا استار (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

بازار

Market

کاهش ۵۰ درصدی فروش هیوندای آیونیک ۶

هر چند فروش کلی هیوندای در ماه آگوست در آمریکا افزایش ۲۲ درصدی را تجربه کرده، اما خودروهای الکتریکی این شرکت شرایط خیلی خوبی ندارند. هیوندای در ماه آگوست اسما، رکورد فروش جدیدی را در آمریکا ثبت کرده است. در این ماه، خودروساز کره‌ای موفق به فروش ۷۹ هزار و ۲۷۸ دستگاه خودرو شده که افزایشی ۲۲ درصدی را نسبت به آگوست ۲۰۲۳ نشان می‌دهد. برنده بزرگ در آمارهای فروش هیوندای، خودروهای هیبرید بوده‌اند؛ زیرا افزایش فروش ۸۱ درصدی را تجربه کرده‌اند. دلیل این عملکرد قدرتمند، تقاضای بالا



برای توسان هیبرید و سانتافه هیبرید بوده که به ترتیب ۱۱۳ درصد و ۱۲۰ درصد رشد فروش را تجربه کرده‌اند. فروش خودروهای الکتریکی هیوندای اما رشد چندانی نداشته است؛ زیرا فروش آیونیک ۵ تنها ۲۵ درصد بیشتر شده و از آن بدتر، فروش آیونیک ۶ کاهش ۵۱ درصدی را تجربه کرده است. هیوندای در ماه آگوست موفق به فروش تنها ۸۰۸ دستگاه آیونیک ۶ شده است؛ اما اوضاع برای کراس‌اور هیوندای نکسو با فروش تنها ۸ دستگاه، از این هم بدتر است. با این حال، فروش سدان‌های هیوندای به‌طور شگفت‌انگیزی بالا بوده است؛ به گونه‌ای که بالاتر از رشد فروش ۲۸ درصدی مواجه شده و سنوناتا افزایش فروش چشمگیر ۷۵ درصدی را تجربه کرده است. تقاضای بالا برای سنوناتا می‌تواند طی ماه‌های آینده هم ادامه پیدا کند؛ زیرا هیوندای اخیراً اعلام کرده است که تیپ پایه جدیدی به نام SE برای این سدان میان‌ساز ارائه می‌کند که قیمت پایه‌ی آن به ۲۶ هزار و ۶۵۰ دلار کاهش می‌دهد. این رقم ۸۵ دلار کمتر از تیپ پایه قبلی است.



فناوری تویین-توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم است که در نسخه ام کامپیتیشن حداکثر می تواند ۵۱۰ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این نیرو و گشتاور تولید شده به کمک گیر بکس ۸ سرعته ام استب ترونیک و به وسیله سامانه xDrive هوشمند جدید به چهار چرخ منتقل می شود. بر اساس آن چه کمپانی بام و اعلام کرده، M3 تورینگ G81 در نسخه کامپیتیشن می تواند ظرف ۳.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین مجله خودرو این استیشن اسپرت باواریایی را تست و اعلام کرده این خودرو تنها در ۲.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کرده است.

بامو M3 تورینگ G81 که از اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی به بازار آمد، یک استیشن فوق اسپرت های-پرفورمنسی است که با خطوط شارپ روی بدنه و استایل اسپرت بسیار مورد توجه قرار گرفته است. از نظر اسپرت دوستان M3 تورینگ بر خلاف نسخه سدان آن که بسیار مورد نقد قرار گرفت، یک خودرو اسپرت تمام عیار است. این استیشن های-پرفورمنسی باواریایی از یک موتور قدرتمند برخوردار است. زیر کاپوت این خودرو یک پیشران ۶ سیلندر خطی جا خوش کرده است. این پیشران همان موتور S58B30T0 است که دارای ساختار ۶ سیلندر با آرایش خطی و حجم ۳ لیتری است. این موتور ۶ سیلندر مزین به



بامو M3 تورینگ در فهرست سریع ترین های جهان

برنامه های جدید شرکت «آفتاب خودرو» برای واردات از زبان مدیر عامل امکان ثبت نام «مزدا شاسی بلند هیبرید» در سامانه جانبازان فراهم شد



ثبت نام کنند.

برای سال آینده و سال های آتی واردات کدام مدل های مزدا در دستور کار قرار دارد و برای آنها برنامه ریزی شده است؟

همان طور که پیش تر نیز اشاره کردم، مذاکرات ما با شرکت تامین کننده به گونه ای است که ضمن افزایش تعداد سفارشات نمونه های پر طرفدار کنونی یعنی مزدا CX-30؛ مدل های جدید برقی (با توجه به سقف تعرفه مناسب) و نمونه های فیس لیفت شده نیز در سید سفارش قرار خواهند داشت. اما مهم ترین هدف ما افزایش تعداد سفارشات و همین طور تامین قطعات به منظور ارائه خدمات پس از فروش مناسب به مشتریان است.

در طی مسیر پرفراز و نشیب واردات با چه چالش های روبه رو شده اید و از وزارت صمت جدید انتظار دارید در کدام بخش از روند واردات خودرو تسهیل گری کند؟

یکی از بزرگ ترین چالش های ما در زمینه واردات؛ فارغ از فرآیند ثبت سفارش، ارائه خدمات پس از فروش با کیفیت و متمایز به مشتریان مزداست که البته منحصر به شرکت نیست؛ بلکه خریداران خودرو هم از این دغدغه مستثنا نیستند. با توجه به این دغدغه مهم و شرایط موجود در زمینه خدمات رسانی هم اکنون اقدام به خرید دستگاه های عیب یاب رسمی کمپانی مزدا و سفارش گذاری قطعات کرده ایم. امیدواریم دولت جدید بتواند با استفاده از تجربیات دولت قبلی در زمینه واردات، این روند را تسهیل و تسریع کند زیرا این موضوع قطعاً به نفع مردم و مصرف کننده نهایی است؛ چرا که هر چه تعداد و سرعت واردات خودروها افزایش یابد، شکاف قیمتی در بازار کاهش یافته و بازار خودرو به سرعت تنظیم خواهد شد. در واقع هدف و دغدغه اصلی در مجموعه آفتاب خودرو، عرضه خودرو با کیفیت در کنار خدمات پس از فروش متمایز و به روز است؛ همچنین با توجه به این که در حال حاضر دو محصول راد سامانه جانبازان ارائه کرده ایم، قصد داریم خدمات ویژه و متمایزی را نیز به این عزیزان ارائه دهیم تا بتوانیم گامی هر چند کوچک در جهت رفاه حال آن ها برداریم.

به عنوان سوال آخر، نخستین سری خودروهای وارداتی مزدا چه زمانی در سال جاری به دست مشتریان می رسند؟

پیش بینی ما این است با طی شدن آخرین مراحل اداری یعنی اخذ استانداردها، مجوز شماره گذاری و شورای قیمت گذاری، در کمتر از یک ماه آینده پارت نخست مزداهای آفتاب خودرو روی سامانه یکپارچه قرار می گیرند. همچنین دو مدل شاسی بلند مزدا CX-50 همان طور که پیش تر نیز اشاره شد، هم اکنون در سامانه ویژه خودروهای وارداتی جانبازان عرضه شده اند. ضمن این که در حال حاضر پارت اول خودروهای مزدا وارد گمرک ایران شده اند که هم زمان با طی مراحل پایانی اداری، کار ترخیص و شماره گذاری نیز انجام خواهد شد. در حال حاضر پلاک موقت خودروها دریافت و نصب شده که این موضوع روند تولید محتوا، تست های جاده ای و فنی مختلف را شتاب می دهد.

جانبازان ثبت و آماده سفارش گذاری است.

همچنین در قراردادی که با شرکت میدا امینقت شده، این شرکت متعهد است آخرین مدل های کمپانی مزدا را جهت سفارش گذاری و عرضه، در اختیار آفتاب خودرو قرار دهد. در همین رابطه، خودروی مزدا EZ-6 که در نمایشگاه اخیر خودرو و شاتل های معرفی شده نیز جزو سید سفارشات آفتاب خودرو محسوب می شود.



همان طور که اشاره کردید شرکت آفتاب خودرو قصد دارد در سامانه جانبازان نیز خودروهای مزدا را عرضه کند؛ لطفاً در مورد خودروهای عرضه شده در سامانه ویژه جانبازان توضیحات بیشتری بفرمایید.

دو تیپ مزدا CX-50 شامل CX-50 با موتور تنفس طبیعی ۲ لیتری و CX-50 با موتور هیبرید ۵،۲ لیتری در سامانه عرضه شده است. این دو خودرو بسیار با کیفیت، قدرتمند و پر طرفدار هستند. از آن جایی که سری CX-50 جزو محصولات جدید مزدا محسوب می شوند، در دنیا استقبال بسیار خوبی از آن شده است. این خودرو به دلیل بهره گیری از امکانات رفاهی و ایمنی کامل، موتور قدرتمند و بدنه عضلانی، یک خودرو جذاب برای مصارف شهری، بین شهری و حتی آفرودی محسوب می شود که قطعاً برای جانبازان نیز با توجه به محدودیت های خاصی که دارند، خودرویی با کیفیت خواهد بود. دوام و کیفیت این خودرو و هزینه های نگهداری را به حداقل می رساند. البته جانبازان عزیز متقاضی خودروهای مزدا آفتاب خودرو با مراجعه به وبسایت aftab-khodro.com و تماس با شماره دفتر مرکزی شرکت، ضمن ارائه مدارک شناسایی می توانند جهت بازدید از مزدا CX-50 در دفتر و شوروم مرکزی اقدام کرده و با شناخت کامل تری نسبت به این خودرو

شرکت آفتاب خودرو دارای

پیشینه ای ۱۵ ساله در زمینه فروش و خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی مختلف از جمله هیوندای، کیا و... است. این شرکت با سابقه در زمینه

واردات، فروش و خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی، به تازگی مجوز نمایندگی واردات خودروهای مزدا را دریافت کرده است و طی یک نشست خبری در تیرماه سال جاری این موضوع را به رسانه ها نیز اعلام کرد. آفتاب خودرو خبر داد به زودی نخستین سری خودروهای وارداتی مزدا توسط این شرکت راهی کشور خواهد شد و از طریق سامانه خودروهای وارداتی و همچنین سامانه خودروهای وارداتی ویژه جانبازان در اختیار علاقه مندان به این برند ژاپنی جذاب و خوش سابقه در بازار ایران قرار می گیرد. به همین دلیل در قالب گفت و گویی با آقای مهندس کاظمی، مدیر عامل شرکت آفتاب خودرو به بررسی برنامه های این شرکت در زمینه واردات خودروهای مزدا پرداختیم.



کامران طالبی فرد
k.talebifard@autoworld.ir

سابقه و فعالیت خودرویی «آفتاب خودرو» از چه زمانی آغاز شده و تار سیدن به واردات مزدا چه مسیری را طی کرده است؟

اگرچه بسیاری از مردم و به خصوص رسانه ها آفتاب خودرو را با برند مزدا می شناسند، اما باید بگویم قدمت آفتاب خودرو به بیش از ۱۵ سال می رسد. این مجموعه خودرویی از سال های پیش با فروش محصولات خودرو سازان مشهور جهان یعنی کیا، هیوندای، تویوتا، بامو و ارائه خدمات پس از فروش به آن ها کار خود را آغاز کرد ولی با تشدید تحریم ها و قطع واردات برندهای مشهور کره ای، ژاپنی و آلمانی به کشور مسیر آفتاب خودرو نیز مانند تمامی شرکت های خودرویی تغییر کرد و این مجموعه به یکی از بزرگ ترین شرکت های فروش و خدمات پس از فروش گروه های خودرویی تبدیل شد و توانست علاوه بر به دست آوردن رتبه نخست فروش و خدمات پس از فروش این برندها در تهران و خراسان، با واردات خودروهای مزدا مسیر جدیدی را شروع کند. با احیای دوباره مسیر واردات، آفتاب خودرو این بار یکی از برندهای نام آشنای ژاپنی را با مدل های به روز، جدید و مطابق با ذائقه مشتریان ایرانی به بازار عرضه خواهد کرد.

امسال واردات چه مدل هایی از مزدا را در اولویت کاری دارید؟

در دور اول واردات، محصولات جدید برند مزدا در بازارهای جهانی یعنی «مزدا ۳» با موتور ۲ لیتری تنفس طبیعی، «مزدا CX-30» که نخستین کراس اور مزدا محسوب می شود، «مزدا CX-50 با موتور ۲ لیتری تنفس طبیعی» و همچنین «مزدا CX-50 با موتور ۵،۲ لیتری هیبرید» سفارش گذاری شده اند. البته مزدا CX-50 به دلیل سقف قیمتی بالاتر از تعرفه از مسیر ثبت در سامانه خودروهای جانبازان سفارش گذاری خواهد شد. در همین راستا، دو تیپ مزدا CX-50 در مدل های هیبرید با موتور ۵،۲ لیتری و مدل با موتور تنفس طبیعی ۲ لیتری در سامانه خودروهای



۱۸ اتوبوس و مینی بوس جدید در تهران



۱۸ دستگاه اتوبوس و مینی بوس جدید در راستای خدمت رسانی و تسهیل تردد شهروندان، در ناوگان حمل و نقل عمومی منطقه ۱۵ شهرداری تهران آغاز به کار کردند. به گفته شهردار منطقه ۱۵، طرح توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و جایگزینی اتوبوس‌های نوساز با عینیت به تاکید مدیریت ارشد شهری مینی بوس بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی به ویژه در مناطق جنوبی تهران، در دستور کار قرار گرفت. محمد شیری با اشاره به این که چندسالی بود که اتوبوس‌های بخش خصوصی

در منطقه نوسازی نشده و این عدم نوسازی در حوزه حمل و نقل موجب گلابه و ناراحتی شهروندان شده بود، افزود: «با ورود اتوبوس و مینی بوس‌های جدید، بخش ملکی ناوگان اتوبوسرانی شهرداری تهران در دو خط بخش خصوصی شامل خط پایانه خاوران - پایانه خاور شهر و خط پایانه کوهسار به بهارستان نوسازی شد و با توجه به اولویت ارتقای شاخص‌های حمل و نقل عمومی، روند نوسازی سایر اتوبوس‌های این منطقه ادامه خواهد داشت.»

کدام موارد نقص فنی منجر به دعوت خودروسازان از خریداران آفرودهای باری شده است؟

پیکاپ‌های آمریکایی روی خط فراخوان



فرانک آقاصفی
faghasafi@autoworld.ir

فرانک آقاصفی به همان اندازه که پیکاپ‌ها در صدر جدول خودروهای پر فروش در بازار آمریکا قرار دارند، در موضوع اعلام فراخوان برای رفع نقص هم در رتبه نخست هستند؛

فراخوان بزرگ پیکاپ‌های «رم» به دلیل «نقص در سیستم کنترل پایداری»

رم به تازگی ۱.۲ میلیون وانت را فراخوانده است. این فراخوان شامل کامیون‌های نیم‌تنی مدل ۲۰۱۹ می‌شود که به دلیل مشکلات سیستم کنترل پایداری تحت تاثیر قرار می‌گیرند؛ یک مشکل نرم‌افزاری که می‌تواند باعث از کار افتادن سیستم کنترل پایداری شود که این امر ناقض قوانین فدرال است. اسناد فراخوان هیچ اشاره‌ای به تصادفات یا جراحات ناشی از خرابی سیستم ندارد. این چهل و چهارمین فراخوان از FCA تا اوایل سپتامبر ۲۰۲۴ است. این فراخوان همچنین یکی از بزرگترین فراخوان‌های سال است که شامل یک میلیون و ۲۲۷ هزار و ۸۰۸ دستگاه پیکاپ رم ۱۵۰۰ می‌شود. این مشکل فقط بر پیکاپ‌های نسل فعلی رم ۱۵۰۰ از سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴ تاثیر می‌گذارد. مشکل یک نقص نرم‌افزاری مربوط به سیستم ترمز ضد قفل است که مدارک آن را به عنوان یک «نقص نرم‌افزار مازول کنترل» در سیستم ضد قفل توصیف می‌کنند و می‌تواند به طور غیرمنتظره‌ای کنترل پایداری را غیرفعال کند.

فراخوان ۱.۲ میلیون دستگاهی پیکاپ‌های «رم» به علت مشکلات «قفل عقب»

در سال ۲۰۲۲ نیز یک میلیون و ۲۳۰ هزار دستگاه پیکاپ‌های رم فراخوان شدند. مشکل این پیکاپ‌ها مربوط به درهای عقب بود که امکان داشت به درستی قفل نشده و هنگام رانندگی باز شوند.

این مشکل مدل‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۲ را تحت تاثیر قرار می‌داد و شامل مدل‌های سبک و سنگین این خودرو می‌شد. تخمین زده می‌شود؛ ۱۲۰ هزار و ۷۵۹ پیکاپ در کانادا، ۲۶ هزار و ۶۱۳ پیکاپ در مکزیک و ۲۷ هزار و ۴۰۴ پیکاپ در سایر بازارها تحت تاثیر این مشکل قرار گرفته باشند. به طور خاص، مشکل مربوط به قفل کردن قطعات روی در بود. این مشکل می‌توانست از بسته شدن کامل در عقب جلوگیری کند و باعث سقوط غیرمنتظره سر نشینان شود. این فراخوان برای پیکاپ‌های رم ۱۵۰۰، ۲۵۰۰ و ۳۵۰۰ اعلام شد که دارای در عقب چندمنظوره بودند، اما پیکاپ‌های دارای سنسور در عقب تحت تاثیر این مشکل قرار نمی‌گرفتند.

اغلب این فراخوان‌ها از سوی خودروسازان بزرگ و با سابقه مطرح و پیگیری شده است. در ادامه این مطلب به نمونه‌هایی از این فراخوان‌ها اشاره خواهیم کرد تا بدانیم عمدتاً چه مواردی از نقص فنی یا مشکل ساختاری منجر به دعوت خودروسازان از خریداران این آفرودهای باری شده است

فراخوان پیکاپ‌های «جنرال موتورز» به دلیل «کیسه هوا»

جنرال موتورز نیز در سال‌های اخیر فراخوان‌هایی را برای برخی مدل‌های خود اعلام کرده است؛ از جمله آن که بیش از ۴۱۰ هزار دستگاه پیکاپ‌های خود را در آمریکا به دلیل نقص کیسه هوا فراخوان کرده بود. بر اساس این فراخوان اعلام شده بود که شورویت سیلورادو و جی‌ام‌سی سیرا ۱۵۰۰، ۲۵۰۰ و ۳۵۰۰ مدل سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶ دارای کیسه‌های هوای سفتی با بادکننده و پوششی هستند که شاید این پوشش از بادکننده جدا شود و در این صورت، احتمال باز شدن کیسه هوا بدون هیچ‌گونه هشدار وجود داشت. در پی این مشکل، گزارش‌هایی هم از جراحات سر نشینان این خودروها منتشر شده بود. مالکان پیکاپ‌های سیلورادو و ۲۰۱۵ شاهد باز شدن ناگهانی کیسه هوا و خروج گاز از آن بودند. بر این اساس بیان شده بود که این مشکل به خاطر خوردگی داخل بادکننده رخ می‌داد که نتیجه وجود رطوبت در زمان فرایند تولید و برخی فعل و انفعالات دیگر بود.

فراخوان «جنرال موتورز» به علت ایراد در «فرمان و سیستم کمکی برقی»

جنرال موتورز در سال ۲۰۱۷ هم فراخوان دیگری را برای ۸۰۰ هزار دستگاه سیلورادو و ۱۵۰۰

جی‌ام‌سی سیرا ۱۵۰۰ صادر کرده بود. این فراخوان که به علت ایراد در فرمان و احتمال اختلال در عملکرد سیستم کمکی برقی منتشر شده بود، شامل پیکاپ‌های مدل ۲۰۱۴ بود که احتمال داشت با مشکل از دست دادن سیستم کمکی برقی مواجه شوند. طبق اسناد منتشر شده توسط سازمان امنیت ترافیک بزرگ راه‌های آمریکا (NHTSA)، ظاهر این مشکل در سرعت‌های پایین تر بیشتر بروز کرده و مانورها را دشوارتر می‌کرد. به دلیل این مشکل، ممکن بود سایر سیستم‌های الکتریکی مثل رادیو، StabiliTrac، قفل درها، سیستم ترمز پدال و کروز کنترل نیز دچار اختلال شوند و کارایی خود را از دست بدهند. فراخوان جنرال موتورز شامل ۶۹۰ هزار پیکاپ در خاک آمریکا، ۸۰ هزار پیکاپ در کانادا و ۲۵ هزار پیکاپ در سایر بازارها می‌شد.

دو فراخوان «فورد» برای «فشار تابر» و «اشتعال باتری پیکاپ برقی» در کمتر از یک سال

فورد هم که هر سال عنوان برترین پیکاپ‌ها را به محصولات خود اختصاص می‌دهد، حدود دو سال پیش فراخوانی را برای ۲۹۰۰ دستگاه از محصول برقی لایت‌نیک ۱۱۵۰ اعلام کرد. بر اساس این اعلامیه ممکن بود یک مشکل نرم‌افزاری منجر به عدم ارائه هشدار کافی در مورد فشار کم تابر شود.

این فراخوان، اولین بار برای وانت برقی فورد اعلام شد و این شرکت اعلام کرد که چراغ سیستم نظارت بر فشار لاستیک پیکاپ‌ها ممکن است در زمان مورد نظر روشن نشود و نتواند هشدار کافی در مورد فشار باد کم تابر ارائه دهد.

زیرمقدار فشار باد سرد توصیه شده لاستیک به اشتباه روی عدد ۳۵ تنظیم شده است در حالی که فشار باد توصیه شده باید ۴۲ واحد باشد.

این فراخوان، ۲۶۶۶ خودرو آمریکایی و ۲۲۰ خودرو در کانادا را شامل می‌شد، اما هیچ حادثه یا جراحی در ارتباط با فراخوان وجود نداشت. فورد گفت که فشار کم باد لاستیک ممکن است منجر به کنترل ضعیف خودرو و از دست دادن احتمالی کنترل خودرو شود و خطر تصادف را افزایش دهد.

در کمتر از یک سال بعد از این فراخوان، فورد دوباره مجبور شد فراخوان دیگری را برای ۱۸ دستگاه از این خودروها منتشر کند که ویدئوهایی از آتش‌سوزی آن‌ها منتشر شده بود. حادثه آتش‌سوزی فورد ۱۵۰-۱۷۴ پیتنیک باعث تخریب چندین خودرو و متعاقب آن توقف تولید و حمل خودروها و فراخوان وانت نسبتاً جدید این خودروساز شد. فورد اعلام کرده بود که علت این آتش‌سوزی‌ها احتمالاً وجود مشکل در باتری وانت برقی بوده است.

آغاز مناقصه خرید ۱۰۰ اتوبوس جدید برای ناوگان قم

گفت: «در سال گذشته ۱۴ دستگاه اتوبوس با توان داخلی سسازمان با سازی و به ناوگان اتوبوسرانی شهرداری اضافه شد.» وی با اشاره به این که تمام اتوبوس‌ها از صفر تا ۱۰۰ با سازی می‌شود، گفت: «بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، با سازی ۲۵ دستگاه اتوبوس با اعتباری بالغ بر ۳۰ میلیارد تومان در دستور کار قرار گرفته است.» وی از افزایش ناوگان اتوبوسرانی در سال جاری خبر داد و گفت: «برای اضافه کردن ۱۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی، مناقصه خرید را شروع کرده‌ایم تا بتوانیم خدمات بهتری را به هم‌شهریان عزیزمان ارائه دهیم.» نیک همچنین از پیگیری برای افزایش ۴۹ دستگاه اتوبوس خبر داد و گفت: «با انعقاد قرارداد وزارت کشور با سازمان صمت در خصوص افزایش و خرید ناوگان اتوبوس، شهرداری قم ۲۵ درصد سهم خود را پرداخت کرده اما همچنان ۴۹ دستگاه از این تعداد تحویل شهرداری قم نشده است که ما در حال پیگیری آن هستیم.»

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری قم اعلام کرد: «اتوبوس‌های این سازمان استاندارد یورو ۴ دارند و نقشی در آلودگی هوا ندارند.» علی نیک با اشاره به اقدامات سازمان اتوبوسرانی برای حفاظت از محیط زیست و هوای پاک گفت: «همه خودروهای سازمان به صورت مرتب سرویس می‌شوند، دارای معاینه فنی معتبر هستند و به هیچ‌یک از خودروهای ناوگان سازمان اتوبوسرانی بدون معاینه فنی و پایش میزان آلایندگی، اجازه فعالیت داده نمی‌شود.» وی میانگین عمر مفید اتوبوس‌های سازمان را کمتر از ۴ و نیم سال دانست و افزود: «بیش از ۹۰ درصد اتوبوس‌های سازمان دارای استاندارد یورو ۴ هستند که بدون آگزوز و پاپلیتر DPF فعالیت می‌کنند.» مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری قم تصریح کرد: «در حال حاضر ۲۶۵ اتوبوس در شهر فعال بوده و به نسبت جمعیت شهر قم ۱۸ درصد از ناوگان اتوبوسرانی قم تامین شده است.» وی یادآور شد: «۹۰ درصد اتوبوس‌های شهری بارمپ ویژه و یلچر طراحی شده‌اند.» نیک با اشاره به برنامه‌ریزی‌های مدیریت شهری برای با سازی اتوبوس‌های شهری





آن دسته از شرکت‌ها که فروش اقساطی را در دستور کار خود قرار ندادند، با مشکلاتی در بخش فروش مواجه شده‌اند و از محصولاتشان استقبال چندانی نشده است.

با تداوم فروش اقساطی خودروهای چینی طی دو ماه گذشته شاهد رشد روزافزون استقبال از این خودروها در بازار هستیم. بر این اساس و با توجه به بررسی‌های به عمل آمده،



عدم استقبال از محصولاتی که فروش اقساطی ندارند

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

سهم چشمگیر مرسدس بنز و بامو در واردات مدل‌های مختص جانبازان

لحاظ خوش‌فروشی و همچنین بالا بودن قیمت در بازار حتی جابرای فکر کردن به سایر گزینه‌های موجود در این بخش نیست و به نظر می‌رسد تمام جانبازان ۷۰ درصد خاص در این بخش محصولات مرسدس بنز و بامو را انتخاب کنند.

جانبازان ۷۰ درصد خاص. در ردیف خودروهای با سقف قیمت تا ۳۵ هزار یورو با وجود حضور رقبایی از برندهای تویوتا، نیسان، کیا و آئودی، اما حرف اول و آخر را مدل‌های سواری و کراس‌اوورهای تک‌دیفرانسیل مرسدس بنز و بامو می‌زنند. زیرا از

خودروهای وارداتی ویژه جانبازان در سه ردیف وارد کشور می‌شوند؛ مدل‌های با سقف قیمت تا ۲۵ هزار یورو برای جانبازان ۵۰ تا ۶۹ درصد، خودروهای تا سقف قیمت ۳۰ هزار یورو ویژه جانبازان ۷۰ درصد و مدل‌های تا سقف ۳۵ هزار یورو ویژه

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▲
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	●
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۷	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	●
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۴۲	یک میلیارد و ۵۸۵	۵	▲
ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۸۸۰	۰	●
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۷۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۶۶۰	۲۰	▼
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	۲ میلیارد	۰	●
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۰	●
اکستیم V7 (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۴۵۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۷۸۲	۲ میلیارد و ۲۱۵	۱۵	▲
فیدلیتی پرایم ۵ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۰۹	یک میلیارد و ۷۸۰	۰	●
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (رینگ ۱۰) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۱۴	یک میلیارد و ۸۳۵	۵	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۴۷۰	۰	●
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۵۹۵	۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۸۴۰	۰	●
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▲
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد	۰	●
هیوندای الائترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۹۸	۴ میلیارد	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
کیاسلتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
کیاسونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۳ میلیارد	۰	●
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۷	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
جتا VS7 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۱ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سوزوکی سیزا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
نیسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
دانگ‌فنگ شاین مکس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۶۸	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد	۰	●
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۵	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	●
ونوسیایو آن‌لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا ۱۲ (۱۴۰۲)	۰	۳۹۹	۰	●
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۱۳	۰	●
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۳۴	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۵۱۰	۲	▲
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۴۸	۳	▲
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۵۱	۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۱۷	۲	▲
کوییک GX-L-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۲۸	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۱۴	۱	▲
کوییک SR (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۸۰	۴۱۵	۱	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۵۲۲	۲	▼
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۲۸	۲	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۴۹۵	۱	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۲۴	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۷۷	۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۱۵	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۰۰	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۵۹۰	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۴۷	۲	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۶۷۰	۶	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۶۵۷	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۰۹	۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۹۴	۶	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۲)	۰	۵۸۲	۰	●
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۱۸	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۳۲۴	۶۲۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۴۸	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۶۸۶	۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۸۶۳	۸	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۶۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۵	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۷۷۷	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۲۴	۵	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۰۹	۴	▲
سورن پلاس با ماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۶۷۹	۴	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۶۹۹	۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۲۲	۰	●
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۱۸	۲	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۷۲	۴	▲
دنا پلاس (دنده ۵) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۶۳	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۰۳	۵	▲
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۲۹	۰	●
تارا ۵ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۷۴۶	۰	●
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۷۷۵	۳	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۸۸۸	۲	▲
تارا اتومات 4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۳۲	۸	▲

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



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

SK ZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSEER
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

از «مدل سازی برای شبکه» تا «مدیریت تقاضا» سیاست‌های انرژی؛ پاشنه آشیل گذار به خودروهای برقی

قبل از هر تصمیمی باید تاثیر این گذار بر تقاضا، سیستم توزیع، انتقال، تولید و تسهیلات و تجهیزات در برنامه‌ریزی‌ها لحاظ شود



کاهش می‌دهد و در نهایت خودروهای برقی را به بخشی جدایی ناپذیر از سیستم انرژی با یکپارچگی شدید شبکه تبدیل می‌کند. یکی از عناصر مهم مدیریت تقاضا، اصلاح بسیاری از انحرافات در قیمت برق و سوخت خواهد بود.

۴. اصلاح قیمت گذاری یکی از مهم‌ترین عوامل مدیریت تقاضا خواهد بود. برای اصلاح ساختار تعرفه انرژی، ابتدا باید از ساختارهای تعرفه افزایشی به سمت قیمت گذاری خطی حرکت کرد تا افزایش تقاضای شارژ خودروهای برقی سبب افزایش چشمگیر هزینه صاحبان آن‌ها نشود. برای کنترل تقاضای برق در ساعات پربار، باید از قیمت گذاری مبتنی بر زمان استفاده (Time of use) استفاده کرد که در آن‌ها در ساعات پربار، قیمت برق بالاتر است. تجربه نشان داده است این روش به خوبی کار می‌کند و بسیاری از صاحبان خودروهای برقی زمان شارژ را در پاسخ به سیگنال‌های قیمت تنظیم می‌کنند. با اجرای این روش، کاربران از نرخ پایین‌تر و شرکت‌های برق از جلوگیری از سرمایه گذاری‌های اضافه سود می‌برند و تغییرات تقاضای برق و بهبود زیرساخت شبکه برق کاهش خواهد یافت. اما برای جلوگیری از اثرات جانبی ناخواسته، باید طرح‌های این روش قیمت گذاری با دقت طراحی شود.

ضرورت بهره‌وری انرژی در امتداد زنجیره تامین برق

برای تضمین بیشترین منافع ممکن برای موضوعات زیست‌محیطی و کاهش آلودگی با استفاده از خودروهای برقی، سیاست‌گذاران و شرکت‌های برق باید با بهبود بهره‌وری انرژی در امتداد زنجیره تامین برق و همچنین سبز کردن تولید برق در تمام تصمیمات سیاستی به پیشرفت خود ادامه دهند.

ناترازی برق؛ چالشی در گذار به خودروهای برقی

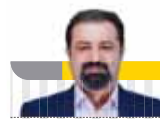
ناترازی برق در ایران در سال ۱۴۰۱ به ۱۰ هزار مگاوات رسید. این ناترازی علاوه بر موضوعاتی نظیر تعرفه گذاری ناکارآمد، انحصار دولتی و خصوصی سازی معیوب، بیشتر ناشی از کارایی به شدت پایین نیروگاه‌های برقی و تلفات شبکه انرژی بوده است.

با گذار به خودروهای برقی ممکن است این ناترازی به شدت افزایش یابد. بنابراین، سیاست‌گذاران این حوزه قبل از هر تصمیمی باید تاثیر این گذار بر تقاضا، سیستم توزیع، انتقال، تولید و تسهیلات و تجهیزات را در برنامه‌ریزی‌های خود لحاظ کنند. بر این اساس ذکر چند نکته ضروری است.

۱. کشور باید برنامه‌ریزی دقیق سیستم انرژی را بر اساس مدل سازی و شبیه سازی برای ارزیابی تاثیر حمل و نقل برقی بر سیستم انرژی خود از جمله تولید و مهم‌تر از آن، شبکه انتقال و توزیع انجام دهد.
۲. تحلیل‌هایی به برنامه‌های سرمایه گذاری و اصلاحات تنظیم گری کمک می‌کند که سیستم انرژی را برای پذیرش گسترده شکل می‌دهد.
۳. راه‌حل‌های مختلف این حوزه از اطلاعات نسبتاً ساده و برنامه‌های تشویقی تا راه‌حل‌های فنی پیچیده‌تر را شامل می‌شود. قیمت گذاری برق در زمان استفاده، انگیزه‌هایی را برای کاربران خودروهای برقی ایجاد می‌کند تا زمانی که تقاضای کلی کمتر است، خودروهای خود را شارژ کنند. ادغام بهتر خودروهای برقی با شبکه انرژی از طریق شارژ هوشمند می‌تواند راهکار مناسبی باشد. با این حال، چنین ادغامی ممکن است نیاز به سرمایه گذاری بالاتر در زیرساخت شارژ هوشمند داشته باشد.
۴. یک عنصر حیاتی از استراتژی‌های بخش برق، مدیریت تقاضاست که بارهای اوج را

بدون تردید

گذار به خودروهای برقی، یکی از پنجره فرصت‌های توسعه فناوری‌های نو ظهور و هم پای شکرک‌های تولیدکننده خودرو در جهان است. اما کشورها به ویژه کشورهای در حال توسعه باید قبل از هر تصمیمی در این گذار، سیاست‌های انرژی خود را تعیین کنند. به عبارت بهتر، بدون آماده سازی اولیه و جامع، کشورها در معرض خطر تخریب بیشتر سیستم‌های برق که از الزامات اصلی رشد و رفاه است، خواهند بود. آژانس بین‌المللی انرژی تخمین زده است که در صورت اجرای سیاست‌های اعلام شده در این حوزه، تقاضای خودروهای برقی برای برق در سطح جهان از ۵۵ تراوات بر ساعت (TWh) در سال ۲۰۲۰ به ۱۱۵۰ TWh تا سال ۲۰۳۰ افزایش یابد. نگرانی بزرگ‌تر این است که تقاضای انرژی زمانی که بسیاری از دارندگان خودروهای برقی به طور همزمان شارژ می‌کنند، افزایش یابد و شبکه‌های توزیع موجود را تحت تاثیر قرار دهد. چنین نگرانی‌هایی را می‌توان با سرمایه گذاری بیشتر در ارتقای زیرساخت‌ها یا با مدیریت تقاضا (که فعالیت شارژ را در مکان‌ها و دوره‌های زمانی مجدداً توزیع می‌کند) به طور موثرتر بر طرف کرد. بانک جهانی در سال ۲۰۲۲ نمای کلی از نگرانی‌های اصلی حوزه انرژی برای گذار به حمل و نقل برقی را در کشورهای در حال توسعه ارائه داد که در جدول پیوست به طور خلاصه نشان داده شده است.



محمد رضا عطارپور
استادیارموسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

برای کنترل تقاضای برق در ساعات پربار، باید از قیمت گذاری مبتنی بر زمان استفاده (Time of use) استفاده کرد که در آن‌ها در ساعات پربار، قیمت برق بالاتر است. تجربه نشان داده است که این روش به خوبی کار می‌کند و بسیاری از صاحبان خودروهای برقی زمان شارژ را در پاسخ به سیگنال‌های قیمت تنظیم می‌کنند

“

کشور باید برنامه‌ریزی دقیق سیستم انرژی را بر اساس مدل سازی و شبیه سازی برای ارزیابی تاثیر حمل و نقل برقی بر سیستم انرژی خود از جمله تولید و مهم‌تر از آن شبکه انتقال و توزیع انجام دهد. این تحلیل‌ها به برنامه‌های سرمایه گذاری و اصلاحات تنظیم گری کمک می‌کند و سیستم انرژی را برای پذیرش گسترده شکل می‌دهد

”

موضوعات کشورهای در حال توسعه	تجزیات	دست‌مندی
<ul style="list-style-type: none"> • موقعیت جغرافیایی، آب‌وهوایی، جمعیت‌شناسی و الگوهای رانندگی • تغییرگذار بر جذب، مصرف برق خودروهای برقی و رفتار شارژ • جوهره و سبزه برقی به‌منظور انواع غالب EV • موانع اقتصادی، مقرراتی و جغرافیایی در ایجاد زیرساخت‌های شارژ عمومی 	<ul style="list-style-type: none"> • افزایش مصرف کل انرژی • تغییر شکل منحنی بار روزانه • تغییر حجم مدت زمان و احتمالاً زمان اوج بار • تغییرپذیری مشخصات بار و افزایش عدم قطعیت بار 	<ul style="list-style-type: none"> • تغییر بر تقاضای برق
<ul style="list-style-type: none"> • سیستم‌های توزیع نامناسب و ضعیف • سطح بالای تلفات سیستم توزیع • نرخ بالای خرابی ترانسفورماتور • فقدان مدیریت، استانداردها و مقررات مناسب • نیاز زیاد به تقویت‌کننده‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> • اضافه بار فیدرها و ترانسفورماتورها • تلفات برق اضافه • انحرافات ولتاژ • مشکلات کیفیت برق (اعوجاج هارمونیک) 	<ul style="list-style-type: none"> • تغییر بر سیستم توزیع
<ul style="list-style-type: none"> • ظرفیت و قابلیت اطمینان نلای برای پاسخگویی به نیازهای فعلی • نیازهای سرمایه‌گذاری بالا به دلیل تقاضای رو به رشد سریع • تولید کربن زیاد به دلیل استفاده از نیروگاه‌های سوخت فسیلی با کیفیت پایین • تنظیم‌گری ضعیف بازار برق و مشکلات در تعیین ذخیره 	<ul style="list-style-type: none"> • خطر از دست دادن به دلیل ظرفیت نلای انتقال • افزایش نیاز به توان واکنشی انعطاف‌پذیر 	<ul style="list-style-type: none"> • تغییر بر تولید برق
<ul style="list-style-type: none"> • افزایش قیمت برق برای شارژ خودروهای برقی به دلیل افزایش تعرفه‌ها • عدم استفاده از شارژ در زمان استفاده و کتورهای هوشمند • پرداخت زیاد یارانه برق 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم طراحی ساختارهای یارانه برق با در نظر گرفتن شارژ EV • تضعیف موقعیت مالی شرکت‌های برق با پذیرش EV به دلیل پرداخت یارانه 	<ul style="list-style-type: none"> • تغییر بر تسهیلات و تجهیزات



فرجام تلخ عدم ثبت موجودی انبار لاستیک



رئیس اداره تعزیرات حکومتی شهرستان فامنین از جریمه یک میلیارد و ۶۶۱ میلیون ریالی واحد صنعتی عرضه لاستیک خودرو خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان همدان محمد موسی فلاح گفت: شعبه اول بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان فامنین به پرونده ثبت نکردن ۴۳ حلقه انواع لاستیک خودرو در سامانه جامع انبارها مشمول قانون قاچاق کالا به ارزش ۶ میلیارد و ۶۴۵ میلیون ریال رسیدگی کرد. او تصریح کرد: شعبه با توجه به ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام قاچاق را محرز اعلام

و متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۶۶۱ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد. رئیس اداره تعزیرات حکومتی شهرستان فامنین گفت: جریمه عدم ثبت موجودی انبارها در سامانه دولت در قانون مبارزه با قاچاق کالا برای متخلفان معادل یک چهارم ارزش کالا محاسبه می شود. محمد موسی فلاح افزود: بازرسان اداره صمت فامنین در بازرسی روزانه از اصناف این کالاها در انبار یک واحد صنعتی کشف و گزارش تخلف آنها را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.

خط تولیدی که فعالیت خود را مجدداً آغاز کرد

پایان اعتصاب کارگران «بارز کرمان»



با ورود دادستان ماهان و اتخاذ تدابیر قضایی و امنیتی لازم کارگران به کار خود بازگشتند و فعالیت خط تولید مجدداً آغاز شد. به گزارش خبرگزاری برنا، سینا بنی اسد، دادستان عمومی و انقلاب ماهان بیان کرد: پس از دیدار چهره به چهره با کارگران و مدیران گروه صنعتی لاستیک بارز و برگزاری جلسات مرتب، کارگران به محل کار خود بازگشتند و در حال حاضر خطوط تولید کارخانه فعال و با تمام ظرفیت مشغول تولید هستند. این مقام قضایی در پایان بایان اینکه در راستای سیاست‌های کلی قوه قضائیه جهت حمایت از تولید، مطالبات قانونی کارگران محترم احصا می شوند و دستورات و تذکرات لازم جهت طرح موضوع در شورای کارگری استان و رفع دغدغه‌ها و مطالبات قانونی کارگران صادر شد. وزیر کار، تعاون و رفاه اجتماعی گفت: ۱۱۵ هزار تن خط توسعه‌های لاستیک در دست اقدام است و تا اواخر ۱۴۰۵ به خودکفایی خواهیم رسید. صولت

مرتضوی ۳۱ مردادماه در حاشیه بازدید از کارخانه لاستیک بارز کرمان اظهار کرد: ۲۵۰ میلیون تن لاستیک در کشور تولید می شود که سهم این کارخانه معادل ۴۸ درصد تولید کشور است. او بایان این مطلب که واردات لاستیک ۱۲۰ هزار تن در سال است، عنوان کرد: گروه صنعتی بارز طی چهار ماهه اول امسال ۱۲.۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته به طور متوسط رشد تولید داشته و این به معنی تحقق فرمان مقام معظم رهبری است. وزیر کار، تعاون و رفاه اجتماعی با اشاره به برنامه ریزی‌های متنوع گروه صنعتی لاستیک بارز در سراسر کشور عنوان کرد: ۱۱۵ هزار تن خط توسعه‌های لاستیک در دست اقدام است و تا اواخر ۱۴۰۵ به خودکفایی خواهیم رسید. او افزود: امیدواریم در اواخر ۱۴۰۵ واردات لاستیک با اجرای طرح‌های توسعه‌ای و تولید لاستیک توسط دولت و بخش خصوصی، به صفر برسد. مرتضوی بیان کرد: گروه صنعتی بارز تا انتهای سال ۱۴۰۳ به رشد ۲۵ درصدی در تولید لاستیک دست پیدا کند. به گزارش ایسنا، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در ادامه برنامه‌های سفر خود به استان، با حضور در گلزار شهدای کرمان به مقام سردار دل‌ها شهید حاج قاسم سلیمانی ادای احترام و با آرزوی شهادت مجدد شهیدان تجدید بیعت کرد.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۲۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/60R13		26وKB12	
انواع پراید	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا ۲	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۲۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توریو	۳۱,۷۴۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان - سراتو - جک S3 - چری X22 - تویوتا یاریس	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60 - ام وی ام X33	۴۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ - آریزو ۶ - آریا	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری - سوناتا	۳۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۵۵,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان - سراتو	۴۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6	۵۱,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۵۲,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)	۷۴,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۴۶,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس اف ایکس، ری، اف، فردا تی ۵، سوپا ام ۴	۵۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5 - توسان - کوراندو	۵۰,۰۵۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورت تیج - دیگنیتی	۵۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷ - بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM	۵۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه - اسپورت تیج - هیوندای IX55 - لکسوس	۵۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۷۵,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما ۸ اس، اکستریم ال ایکس	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی - رکستون	۶۲,۴۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



تهران را پاک بگردیم



۳۱ ساله بزرگ‌ترین انجمن صنفی قطعه‌سازی خودرو است. این انجمن با تشکیل کمیسیون تخصصی شامل پیگیری مشکلات، بیمه و مالیات، بانک و تسهیلات، توسعه و ارتقای کسب و کار خودرو سسازان، به دفاع از حقوق صنفی اعضا و حل مشکلات می‌پردازد.

در جلسه روز دوشنبه مورخ ۱۹ شهریور ۱۴۰۳ انجمن صنفی قطعه‌سازان کشور، اصغر خسروشاهی به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره و حسین اخوان به‌عنوان نایب‌رئیس انجمن انتخاب و از زحمات گلوردی گلستانی تقدیر شد. انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور در سال ۱۳۷۲ تاسیس و با قدمت



انتخاب اصغر خسروشاهی به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعه



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

فناوری «فورج اتمی»: تحولی در سیستم ترمز خودرو

تأثیرات بالقوه بر صنعت خودرو فناوری فورج اتمی می‌تواند تأثیر بسزایی بر کاهش آلایندگی ناشی از سایش ترمز و همچنین افزایش دوام سیستم‌های ترمز خودرو داشته باشد. این فناوری با کاهش ذرات سایش و نیاز به تعمیر و نگهداری کمتر، به کاهش هزینه‌های عملیاتی خودروها و همچنین کاهش تأثیرات زیست‌محیطی کمک می‌کند.

شرکت پورفورج (PureForge) اخیراً از فناوری نوآورانه خود به نام «فورج اتمی» رونمایی کرده که به گفته آن‌ها می‌تواند صنعت خودرو را از نظر کارایی و پایداری دگرگون کند. این فناوری جدید با هدف افزایش دوام ترمزها و کاهش ذرات سایش و آلایندگی ناشی از ترمز طراحی شده است. نتایج آزمایش‌های مستقل انجام‌شده نشان می‌دهد روتورهای تولیدی با فناوری فورج اتمی بر خلاف روتورهای سنتی، به جای از دست دادن جرم، ضخامت و وزن خود را افزایش می‌دهند.

مزایای زیست‌محیطی و عملکردی یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد فناوری پورفورج حذف کامل ذرات سایش ناشی از سایش روتورهاست. آزمایش‌ها نشان می‌دهد روتورهای فورج اتمی نه تنها مقاومت بالاتری در برابر سایش دارند، بلکه سبب کاهش انتشار آلایندگی می‌شوند. بر اساس این آزمایش‌ها، این روتورها ۲۲.۳ گرم جرم بیشتری نسبت به روتورهای اصلی به دست آورده‌اند که به کاهش نیاز به تعویض مکرر و افزایش طول عمر سیستم ترمز

کمک می‌کند. پاول استولف، معاون مهندسی تولید OEM در پورفورج تأکید کرد: «فناوری ما نه تنها سبب کاهش گرد و غبار ترمز می‌شود، بلکه عمر مفید سیستم ترمز را افزایش داده و به همان اندازه نیاز به سرویس‌های مکرر ترمز را نیز کاهش می‌دهد.» یافته‌های کلیدی از آزمایش‌های مستقل در آزمایش‌های مستقل به عمل آمده توسط شرکت «لینک انجینرینگ» روتورهای فورج اتمی با روتورهای استاندارد OEM مقایسه شدند. نتایج به وضوح برتری فناوری پورفورج را نشان می‌دهد. در طول آزمایش، روتورهای استاندارد ۲۹.۱ گرم از جرم خود را از دست دادند. در مقابل، روتورهای پورفورج نه تنها هیچ جرمی از دست ندادند، بلکه ۱۳.۲ گرم جرم به دست آوردند. همچنین لنت‌های ترمز پورفورج در مقایسه با لنت‌های استاندارد، ۶۰ درصد کمتر دچار سایش شدند که سبب افزایش طول عمر لنت‌ها و کاهش نیاز به تعویض مکرر آن‌ها می‌شود.

اکستریم وی ایکس: پیشرو در سیستم‌های دستیار راننده

همزمان با رشد روزافزون استفاده از هوش مصنوعی در صنعت خودرو، خودرو اکستریم مدل وی ایکس (XTRIMVX) به خوبی توانسته است خود را به‌عنوان یکی از بهترین نمونه‌های استفاده از این فناوری به بازار معرفی کند. این مدل که یک SUV لوکس رده بالا محسوب می‌شود، توسط شرکت خودرو سازی چینی XTRIM ساخته شده و نه تنها به دلیل طراحی و عملکردشیک خود، بلکه به دلیل ویژگی‌های ADAS (سیستم‌های پیشرفته دستیار راننده) آن در کانون توجه قرار گرفته است. در این جا قصد داریم نگاهی دقیق‌تر به ویژگی سیستم‌های پیشرفته دستیار راننده این خودرو لوکس داشته باشیم و این‌که چگونه این ویژگی‌ها می‌توانند تجربه رانندگی ما را تغییر دهند.



سیستم پیشرفته دستیار راننده چیست؟ سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده (ADAS) به مجموعه‌ای از فناوری‌هایی اطلاق می‌شوند که برای افزایش ایمنی خودرو و بهبود راحتی رانندگی طراحی شده‌اند. این سیستم‌ها از سنسورها و دوربین‌های مختلف و همچنین هوش مصنوعی برای کمک به رانندگان، از ناوبری گرفته تا جلوگیری از تصادف استفاده می‌کنند. هدف این سیستم ایجاد محیط رانندگی ایمن‌تر، کاهش احتمال خطای انسانی و ارائه پشتیبانی آنی به رانندگان است.



اکستریم وی ایکس: یک شگفتانه تکنولوژیکی اکستریم وی ایکس با موفقیت توانسته است در بازار شلوغ شاسی‌بلندهای دنیا به دلیل تعهدش به ادغام فناوری‌های پیشرفته ADAS شهرت زیادی کسب کند. در این جا نگاهی دقیق‌تر خواهیم داشت به ویژگی‌های کلیدی که اکستریم وی ایکس را در این حوزه به خودرویی پیشرو تبدیل کرده است:

کروز کنترل تطبیقی (ACC): سیستم کروز کنترل تطبیقی به وسیله‌نقلیه اجازه می‌دهد سرعت از قبل تنظیم شده خود را حفظ کند و در عین حال سرعت خود را برای حفظ فاصله ایمنی از خودرو جلویی تنظیم کند. با استفاده از سیستم‌های راداری و دوربین‌های مختلف، سیستم کروز کنترل تطبیقی می‌تواند تغییرات در شرایط ترافیکی را به خوبی تشخیص داده و به‌طور خودکار سرعت خود را تنظیم کند و رانندگی در بزرگراه را روان‌تر و آرام‌تر کند.

سیستم هشدار خروج از خط (LDW) و نگهدارنده بین خطوط (LKA): اگر وسیله‌نقلیه بدون علامت دادن شروع به خارج شدن از خط خود کند، سیستم هشدار خروج از خط این خودرو به سرعت به راننده هشدار می‌دهد. وجود این سیستم به همراه سیستم نگهدارنده بین خطوط که می‌تواند به آرامی خودرو را به مسیر خود برگرداند، به خوبی می‌تواند به جلوگیری از خروج ناخواسته از خط و افزایش ایمنی کلی جاده کمک کند.

ترمز اضطراری خودکار (AEB): یکی از حیاتی‌ترین ویژگی‌های ایمنی خودرو اکستریم وی ایکس سیستم ترمز اضطراری خودکار این خودرو است که در واقع می‌تواند بر خورد احتمالی با وسایل نقلیه دیگر یا عابران پیاده را تشخیص داده و در صورت عدم واکنش به‌موقع راننده، ترمز را به‌طور خودکار اعمال کند. این ویژگی احتمال تصادفات با سرعت کم را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد و در برخوردی شدیدتر آسیب را به حداقل می‌رساند.

سیستم تشخیص نقاط کور (BSM) و هشدار ترافیک عقب (RCTA): سیستم تشخیص نقاط کور با استفاده از سنسورهای متنوع برای تشخیص وسایل نقلیه در نقاط کور استفاده می‌شود و هشدارهای دیداری یا شنیداری مختلفی را برای جلوگیری از برخورد احتمالی جانبی ارائه می‌دهد. سیستم هشدار ترافیک عقب نیز با تشخیص ترافیک متقاطع پشت خودرو و همچنین هشدار به راننده در مورد نزدیک شدن خودروهای دیگر، ایمنی خودرو را هنگام استفاده از دنده عقب افزایش می‌دهد.

سیستم دوربین ۳۶۰ درجه: اکستریم وی ایکس دارای یک سیستم دوربین جامع ۳۶۰ درجه است که یک «دید پرنده‌ای» را از محیط اطراف خودرو فراهم می‌کند. این ویژگی کمک زیادی به راننده هنگام پارک کردن و مانورهای کم‌سرعت می‌کند و دید واضح‌تری را نیز ارائه می‌دهد که می‌تواند به جلوگیری از تصادف با موانع کمک کند.

سیستم تشخیص خودکار علائم ترافیکی (TSR): اکستریم وی ایکس این توانایی را دارد که با استفاده از فناوری تشخیص خودکار علائم ترافیکی، علائم مختلف مانند محدودیت سرعت و همچنین تابلوهای ورود ممنوع را روی صفحه‌نمایش خودرو نمایش دهد. این قابلیت به رانندگان کمک می‌کند از قوانین جاده مطلع شوند و رانندگی خود را مطابق با آن تطبیق دهند.



تأثیر سیستم‌های دستیار بر تجربه رانندگی ادغام ویژگی‌های مختلف سیستم‌های دستیار راننده توسط سازندگان خودرو اکستریم وی ایکس نه تنها ایمنی این خودرو را افزایش داده است، بلکه تجربه رانندگی را نیز متحول کرده است. در این خودرو رانندگان با بهره‌مندی از سیستم‌هایی مانند کروز کنترل تطبیقی یا ترمز اضطراری خودکار که نیاز به تنظیمات دستی ثابت را کاهش می‌دهند، از سطح بالاتری از راحتی بهره می‌برند. این ویژگی‌های متنوع این اجازه را به راننده می‌دهد تا سفری آرام‌تر و لذت‌بخش‌تر را به خصوص در مسافت‌های طولانی و در شرایط ترافیکی سنگین تجربه کند. علاوه بر این، می‌توان ادعا کرد مجموعه سیستم‌های دستیار راننده به هوشمندی کلی اکستریم وی ایکس کمک شایانی کرده و این خودرو شاسی‌بلند را نسبت به محیط اطراف خود حساس‌تر کرده است. این رویکرد هوشمندانه تنها به جلوگیری از تصادفات کمک می‌کند، بلکه حس اطمینان و امنیت بیشتری را برای رانندگان و مسافران به‌ارمغان می‌آورد.

نگاه رو به جلو برند اکستریم همزمان با پیشرفت روزافزون تکنولوژی خودرویی جهان، اکستریم وی ایکس توانسته است یک گام مهم رو به جلو در جهت یکپارچه‌سازی سیستم‌های مختلف دستیار راننده بردارد. در مجموع این خودرو شاسی‌بلند با ارائه مجموعه‌ای گسترده از ویژگی‌های بارز و چشمگیر توانسته است استانداردهای جدیدی را در جهت ایمنی و راحتی هر چه بیشتر خودرو تعریف کند. با روند فعلی توسعه فناوری در زمینه خودرو سازی، می‌توانیم انتظار داشته باشیم که حتی سیستم‌های نوآورانه‌تر و پیچیده‌تری را در آینده از این شرکت ببینیم. در نهایت باید به این نکته اشاره کرد که اکستریم وی ایکس به خوبی نشان داد که چگونه می‌توان سیستم‌های مختلف دستیار راننده را به‌طور یکپارچه در یک وسیله‌نقلیه گنجانید. این خودرو در واقع نمادی است از تعهد سازندگان برای ایمن‌تر کردن جاده‌ها، لذت‌بخش‌تر کردن تجربه رانندگی و جا به جایی مرزهای نوآوری.



نصب و بهسازی ۱۵ پله برقی پل عابر در پایتخت



ایران: معاون فنی و عمرانی شهرداری پایتخت گفت: در حال حاضر ۵۱ یونیت پل عابر پیاده ساخته و نصب شده و ۱۴ یونیت دیگر هم در حال نصب و تست اولیه است. هادی حق‌بین با اشاره به مجوز شورای شهر تهران به معاونت فنی و عمرانی برای مدیریت و ساماندهی پل‌های عابر پیاده اعلام کرد: در سه ماهه اخیر اقدامات همه‌جانبه‌ای برای بهسازی پل‌های مکانیزه و پله‌های برقی صورت گرفته است. معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران با بیان اینکه بررسی پله‌های برقی نشان

داده است که نیازمند ۶۵ یونیت نو بودیم، افزود: در حال حاضر ۵۱ یونیت ساخته و نصب شده و ۱۴ یونیت دیگر نیز در حال نصب و تست اولیه است و تا روزهای آینده نصب و تست و راه‌اندازی ۶۵ یونیت نو در پل‌های عابر پیاده به سرانجام می‌رسد. حق‌بین ادامه داد: در ۶ ماهه دوم هم منتظر تصویب اعتبار از سوی شورای شهر هستیم تا بتوانیم سایر پل‌ها را هم این‌ساز کنیم. به گفته وی در بررسی‌های انجام‌شده هنوز بخشی از پله‌های برقی پل‌های عابر پیاده به دلیل نایمن بودن خاموش است و تلاش می‌کنیم در ۶ ماهه دوم این کار انجام شود.

مهلت تردد خودروهای ورود موقت به کشور چند ماه است؟

تاکید پلیس بر ادامه ممنوعیت خرید و فروش خودروهای گذر موقت

مردم نسبت به تبلیغات و سوسه‌کننده خرید خودروهای خارجی هوشیار باشند معاون عملیات پلیس راهور در این باره گفت: خودروها به ۲ صورت با استفاده از پلاک گذر موقت می‌توانند در خیابان‌های کشور تردد کنند. نخست، خودروهایی که در کشورهای غیر ایران ثبت و پلاک شده‌اند که در صورت تایید گمرک و طی کردن شرایط خاص، حداکثر به مدت یک ماه اجازه ورود به کشور را دریافت می‌کنند اما حضور بیش از این زمان منوط به تاییدیه‌های مختلف است. سردار محمدباقر سلیمی بیان کرد: طبق ماده ۵۰ و ۷۸ قانون گمرکات کشور، اجازه و نقل و انتقال خودروهای با پلاک گذر موقت حتی برای زمان کوتاه هم امکان‌پذیر نیست. علاوه بر این خودرو گذر موقت با وجود اینکه می‌تواند در تمام جاده‌های ایران تردد کند، اما حداکثر مدت زمان قانونی تردد آن چند ماه بوده که البته بسته به نوع خودرو و مبدأ خودرو و این زمان متغیر است. وی ادامه داد: شرایط دوم مربوط به خودروهایی است که در مناطق آزاد اقتصادی - تجاری پلاک‌گذاری شده‌اند و به اصطلاح از پلاک منطقه آزاد بهره‌مند هستند؛ این خودروها در سال فقط یکبار آن هم به مدت ۴۵ روز می‌توانند وارد مناطق داخلی و غیر تجاری کشور شوند. معاون عملیات پلیس راهور درباره موضوع خودروهای منطقه آزاد توضیح داد: در دولت دهم و شورای تامین استان خوزستان تصمیم‌گیری شد خودروهای پلاک‌ارزندی می‌توانند در کل استان خوزستان تردد کنند که این مساله بعدها به دیگر استان‌های دارای منطقه آزاد تسری یافت. سردار سلیمی درباره محدودیت خودروهای گذر موقت گفت: علاوه بر محدودیت زمانی، خرید و فروش خودروهای گذر موقت در کشور ممنوع است و هیچ مرکز تعویض پلاک اجازه پلاک‌گذاری این خودروها را ندارد. به گفته وی تمامی خودروهای دارای پلاک گذر موقت باید قبل اتمام اعتبار تعیین شده به مبدأ بازگردند و در صورت رؤیت پلیس راهور خودرو توقیف و به گمرک تحویل می‌شود تا مراحل قانونی را طی کند. معاون عملیات پلیس راهور درباره خودروهای پلاک منطقه آزاد نیز افزود: خرید و فروش خودروهای پلاک منطقه خارج محدوده تعیین شده ممنوع است و باید در شهر و مرکز شماره‌گذاری منطقه آزاد مربوطه تعویض پلاک شود. سردار سلیمی ضمن مهمل خواندن تبلیغات در فضای مجازی هشدار داد که مردم باید نسبت به تبلیغات هیجانی و سوسه‌کننده خودروهای خارجی هوشیار باشند و به دام افراد سودجو گرفتار نشوند. معاون پلیس راهور تصریح کرد: یکی از شگردهای این افراد وعده تمدید مادام‌العمر پلاک گذر موقت است. این موضوع به هیچ عنوان صحت ندارد و فروشندگان و واردکنندگان بعد از انجام معامله تعهدی نسبت به خریدار نخواهند داشت.



انتقال رانندگی و خرید و فروش و واگذاری حتی به صورت موقت نیز برای مالکان این خودروها امکان‌پذیر نیست. این در حالی است که در تبلیغات فروشندگان این گروه از خودروها به مخاطبان چنین القا می‌شود مالکیت خودرو به صورت و کالته قابل واگذاری است. ماده ۵۰ قانون گمرک به ورود موقت کالاها اشاره دارد که براساس آن کالاهای معینی می‌توانند تحت شرایطی به طور موقت به قلمرو گمرکی وارد شوند. این کالاها باید ظرف مهلت معین - که گمرک ایران تعیین می‌کند - بدون اینکه تغییری در آنها ایجاد شود، خارج شوند. در ماده ۱۷۸ این قانون نیز بیان شده است مسافران غیرمقیم ایران می‌توانند وسیله نقلیه شخصی خود را با رعایت مقررات مربوطه طبق رویه ورود موقت به قلمرو گمرکی کشور وارد کنند. ایرانیان مقیم خارج در صورتی می‌توانند مقررات این ماده استفاده کنند که قبل از ورود به ایران حداقل سه ماه در خارج کشور اقامت داشته باشند.

انتشار فیلم تصادف یک

خودرو رول‌رویس ریث - که خودرویی گرانتیست در جهان است - با یک وانت پراید در خیابان‌های تهران بار دیگر موضوع تردد خودروهای

گذر موقت در کشور را بر سر زبان‌ها انداخته و این پرسش مطرح شده است چرا در حالی که واردات رسمی خودروهای لوکس ممنوع است، اما این خودروها در خیابان‌ها جولان می‌دهند؟ در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.



علی زاندوز

a.zandooz@autoworld.ir

خودروهای پلاک گذر موقت شماره‌گذاری دائمی نمی‌شوند

تیرماه سال گذشته، گمرک با هدف تسهیل ورود موقت خودروهای سواری به کشور شرایط جدیدی را برای خودروهای وارداتی گذر موقت اعلام کرد. این بخشنامه با هدف حمایت از گردشگران و سرمایه‌گذاران خارجی، ایرانیان مقیم خارج از کشور، مسافران غیرمقیم ایران و ساکنان مناطق آزاد نگاشته شده است. همچنین با ابلاغ این بخشنامه محدودیت‌ها که قبلاً شامل کشورهای خاصی بود، برداشته شده است. در این بخشنامه آمده است: مهلت‌های قانونی اعطاشده (پنج‌ماه) غیر قابل تمدید خواهد بود که این امر از سوءاستفاده‌های احتمالی جلوگیری می‌کند. از طرفی تبلیغات اغواکننده برای خرید و فروش این نوع خودروها به حدی است که حتی باقوانین کنونی واردات خودرو نیز همخوانی ندارد و به همین دلیل پلیس آن را مصداق تبلیغات غیرواقعی دانسته و به مردم هشدار داده است این تبلیغات شائبه کلاهبرداری و سوءاستفاده دارند. مهم‌ترین محدودیت قانونی درباره واردات خودرو که حتی درباره خودروهای کارکرده نیز دیده می‌شود، مربوط به حجم موتور مربوط است؛ طبق قانون واردات خودروهایی باحجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی ممنوع است در حالی که در تبلیغات صفحات مجازی خودروهایی که دیده می‌شود که اغلب قدرت موتور بالاتری دارند. مورد دیگر بهره‌مندی خودروهای مذکور از امکان پلاک گذر موقت است که به ادعای تبلیغ‌کنندگان تا چند سال قابل تمدید و تردد راحت در سراسر کشور است. اما براساس مواد ۵۰ و ۷۸ قانون گمرکات، خودروهای گذر موقت شماره‌گذاری دائمی نمی‌شوند، مالکیت خودروهای گذر موقت امکان نقل و

X22 PROMT

MVM
مدیران خودرو



1.5 Lit ENGINE
X22 PROMT



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۵ شهریور ۱۴۰۲. سال دهم. شماره ۲۱۶۹

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

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

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

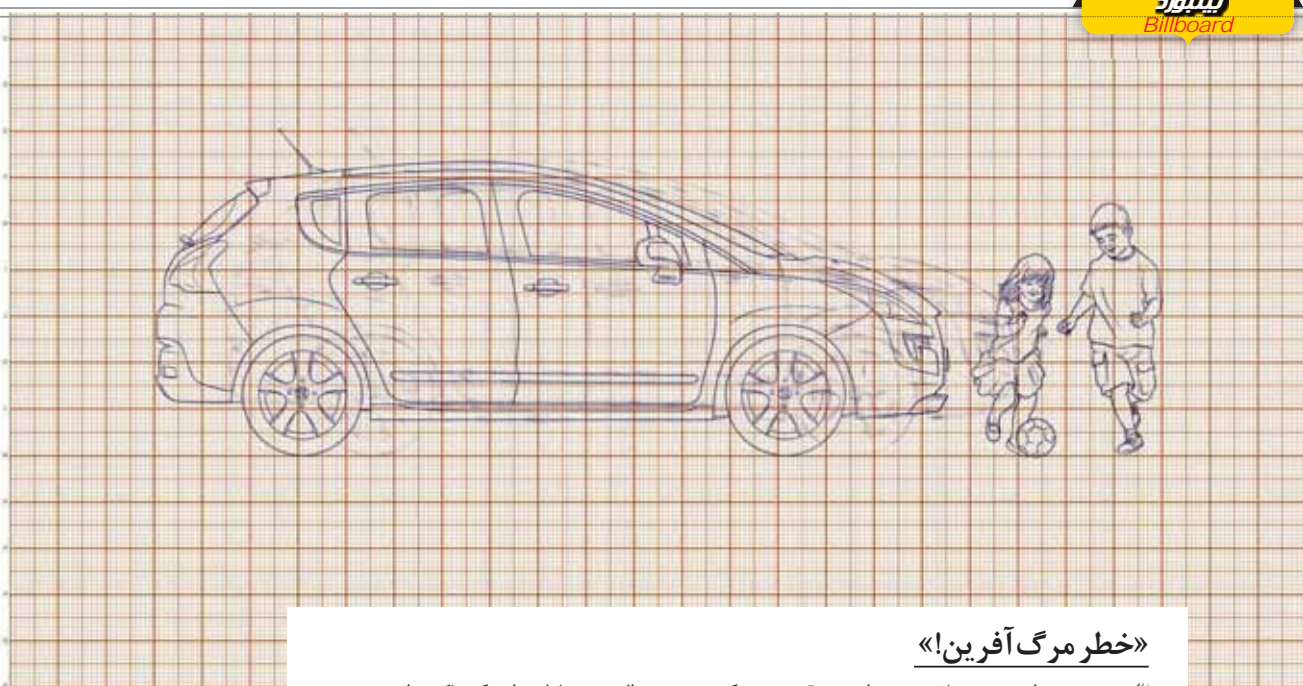
نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

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

بیل‌بورد

Billboard



«خطر مرگ آفرین!»

برند پژو همواره در محصولات خود برای ایمنی و قدرت ترمزگیری خودرو و البته تسلط بر رانندگی تاکید دارد. به همین منظور در یکی از کمپین‌های خود با عنوان «خطر مرگ آفرین!» که در برزیل منتشر شده، اهمیت این موضوع را گوشزد کرده است. آژانس تبلیغاتی Y&R طراحی و اجرای تبلیغات این کمپین را برعهده دارد.

PEUGEOT EMERGENCY BRAKE ASSIST.
YOU MAKE A MISTAKE, IT FIXES IT.

MOTION & EMOTION



دلیل تاخیر در تحویل کارت‌های سوخت چیست؟

مشکلات مردم برای تحویل به موقع کارت سوخت خودروهای شان و تاخیرهایی که در این زمینه وجود داشت، یکی از معضلات ریشه‌داری است که این روزها ابعاد تازه‌ای پیدا کرده است. مدیر سامانه هوشمند کارت سوخت در خصوص دلیل تاخیر در ارائه کارت سوخت توسط شرکت ملی پست توضیحاتی ارائه داد و گفت: «پست هزینه ارسال کارت‌های سوخت را افزایش داده و اعلام کرده است به دلیل عدم پرداخت این هزینه، کارت‌های سوخت را تحویل نمی‌دهد.» از طرفی مسئولان شرکت پست هم در جواب‌های اعلام

کردند: «قرارداد ما پایان سال ۱۴۰۲ بوده و بیش از ۸ ماه است پیگیر هستیم تعهدات طرفین را مشخص کنیم.» معاون فنی و بازرگانی شرکت ملی پست در واکنش به این که مطرح شده بود شرکت پست کارت‌های سوخت را گرو نگه می‌دارد، گفت: «این طور نیست. تا ماه شهریور هر کارتی دریافت شده در فرآیند توزیع و باجه معطل است.» او افزود: «چندین بار اعلام کرده‌ایم که مسائل حقوقی و قراردادی باید حل شود؛ در غیر این صورت ما از دریافت کارت‌های جدید معذوریم. این موضوع مورد توجه دوستان قرار نگیرد.»

لازم به ذکر است که براساس شنیده‌ها، از اول شهریورماه امسال تا امروز هیچ کارت سوختی به دست متقاضیان نرسیده است. حال به نظر می‌رسد مذاکرات برای رسیدن به توافق در این زمینه در جریان است و مردم امیدوارند پیش از این که این عدم هماهنگی‌ها به معطل ماندن ارائه خدمات به میلیون‌ها شهروند منتهی شود، مسائل مربوط به آن‌ها با جدیت و به موقع و البته با در نظر گرفتن حقوق مردم حل و فصل شود تا از این طریق شاهد حل شدن بخشی از مشکلات شهروندان باشیم.

حرف آخر

The Last Word



علی زارندوز

روزنامه‌نگار



روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار



طراحی خودرو سخن به میان می‌آید، این نرم‌افزار اولویت مهندسان مکانیک و صنعتی است؛ چرا که می‌توان در آن قطعات پیچیده را طراحی کرد. دیگر نرم‌افزاری که می‌توان به آن اشاره کرد، «بلندر» (Blender) است و یک ابزار طراحی سه‌بعدی منبع‌باز و بسیار قدرتمند محسوب می‌شود. البته کمی پیچیده است.

یکی از سوالاتی که ذهن مهندسان و طراحان خودرو را درگیر خود کرده این است که بهترین نرم‌افزار طراحی خودرو یا طراحی مبلمان یا به‌طور کلی بهترین نرم‌افزار طراحی صنعتی چیست و کدام نرم‌افزارها قابلیت بیشتری در زمینه سه‌بعدی‌سازی و مدلیتینگ دارد؟ از جمله این نرم‌افزارها می‌توان به «کتیا» (CATIA V6) اشاره کرد؛ زیرا زمانی که از مدل‌سازی جامد و

هنر خودرویی

نرم‌افزارهای برتر طراحی خودرو



PRO TEC
by bluechem GROUP

...because it works!



دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان

15W-40 CI-4/SL

High Performance Diesel Engine Oil



ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

021 79406

www.aryachemi.com

protediranofficial

www.bluechemgroup.com

