

حادثه تلخ جان باختن جمع کثیری از کارگران زحمتکش و شریف معدن ذغال سنگ طبس مردم کشورمان و جامعه کارگری را در غم و اندوهی عظیم فرو برد. ضمن عرض تسلیت و ابراز همدردی با خانواده‌های این عزیزان، از درگاه خداوند منان برای درگذشتگان این حادثه علو درجات و رحمت واسعه الهی و برای بازماندگان صبر جمیل و اجر جزیل طلب می‌کنیم.

مدیریت و کارکنان روزنامه «دنیای خودرو»

تسلیت

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد:

افزایش عقب‌ماندگی ۲۵ درصدی از برنامه تولید خودرو در نیمه دوم سال

فرهاد بهنیا: خودروسازان طی دو ماه گذشته درآمد قابل توجهی از پیش‌فروش محصولات به دست آوردند و انتظار می‌رفت از این درآمد حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومانی بخشی از...
صفحه ۳۲

شرایط اتوبوس‌های الکتریکی در بازارهای جهانی چگونه پیش می‌رود؟

سه‌م ۳ درصدی
الکتروباس‌ها از بازار
جهانی اتوبوس

صفحه ۹

تویوتای وارداتی سایپایی‌ها چه مشخصاتی دارد؟

«کرولا هیبرید»

جذاب‌ترین گزینه در سبد
محصولات سایپا

صفحه ۴

فعالیت نخستین «پژوهشکده تروما»

در استان گیلان

هر ۲۰ دقیقه یک نفر در اثر
تصادفات قربانی یا دچار
صدمات جدی می‌شود

صفحه ۱۵

لزوم ارائه لایحه جدید واردات خودروهای کارکرده به مجلس

چه عواملی سبب افت تولید خودرو شده است؟

صفحه ۷

کدام پلاگین - هیبرید پیمایش بیشتری دارد؟
روغن هیدرولیک برای فرمان‌پذیری خودرو
ارزش ۱۴.۹۴ میلیارد دلاری بازار جهانی لنت ترمز تا سال ۲۰۳۱
سرمایه‌گذاری آسیایی‌ها در اروپا برای مدیریت لاستیک فرسوده

استارت
Start

علی زراندوز
عضو شورای سردبیری

خبر بد برای رانندگان قانون‌گریز!

برخی رانندگان قانون‌گریز تخلفاتی همچون سرعت غیرمجاز، سبقت، حرکات مخاطره‌آمیز و... را به دور از چشمان پلیس و دوربین‌های ثبت تخلف انجام...
صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس

افزایش ۱۹ درصدی شاخص
فروش صنعت خودرو و قطعات

صفحه ۵

راهکار حمایت از سهامداران
شرکت‌های خودرویی

صفحه ۵

تنها وارداتی‌های چینی که در بازار
قیمتی بیش از بهای رسمی دارند

صفحه ۱۰

سگمنتی که خودروساز کره‌ای را به عرش رساند!

سدان‌های میان‌سایز، کلید
توسعه «کیا»

صفحه ۶



شهرک اتومبیل‌گودرزی

بزرگ‌ترین مجموعه خودرویی و موتورهای تهران و البرز

شماره تماس
۰۲۱ - ۳۷۸۶۱

MADE IN KOREA 1954-2024 KGM

صنایع خودروسازی ایلیا

4x4 KHAN MUSSO

www.ilia-Auto.com ilia_auto ILIA Automobile MFG. ۱۴۸۸ ۱۴۸۵۹۶۷۶۲۱ کد پستی: ۱۹ پلاک ۱۹، خیابان حسینی، پلاک ۱۹



همین خاطر ابعاد CLE چیزی بین دو مدل یاد شده بوده و نه به اندازه E کلاس بزرگ و نه به اندازه C کلاس کوچک است. البته با وزن ۲۰۲۵ کیلوگرمی، CLE خودرو سبک‌وزنی نیست هر چند این موضوع آسیبی به شاخصه‌های لوکس آن نزده است. همچنین با وجود پیش‌ران ۶ سیلندر هیبرید ۳۷۵ اسب بخاری، کمبودی از نظر قدرت وجود ندارد. خودرو تست شده از نوع CLE450 بوده که به گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سیستم چهارچرخ محرک استاندارد مجهز است. سیستم هیبرید ۴۸ ولتی نیز بهترین عملکرد را در سرعت‌های پایین و شرایط ترافیک نیمه‌سنگین دارد.

در چند دهه گذشته سه لوکس‌ساز بزرگ آلمان به دنبال اسپرت کردن خودروهای خود بوده‌اند و حتی مدل‌های بسیار لوکس و راحت نیز از سیستم تعلیق خشک و فرمان بسیار تیز استفاده می‌کنند تا خریداران حس و حال پر فورمنس را کاملاً تجربه کنند. چنین محصولاتی معمولاً تولید بخش‌های M و AMG بوده و بقیه محصولات باید لوکس و راحت بودن را در اولویت خود قرار دهند. تست و بررسی مرسدس بنز CLE کانور تیبل نشان می‌دهد که ژرمن‌ها چنین دستورالعملی را رعایت می‌کنند. CLE خودرو جدیدی است و سال قبل تولید شده تا جای خالی مدل‌های C و E کلاس کوپه را پر کند. به



مرسدس بنز «CLE» در نسخه کانور تیبل

خبر بد برای رانندگان قانون‌گریز!

برخورد می‌کند، در داخل شهر نیز فعال بوده و با دیگر تخلفات نیز برخورد خواهد کرد. در تخلفات مخاطره‌آمیز مانند سرعت و سبقت‌های غیر مجاز، حرکات مارپیچ، لایه‌کشی و... راننده متخلف هم با جان خود و هم با جان دیگر شهروندان بازی می‌کند. کارشناسان معتقدند عوامل متعدد، غیر قابل تفکیک و غیر قابل اندازه‌گیری زیادی در جلوگیری از حوادث ترافیکی نقش دارند اما پلیس نامحسوس با توجه به ایجاد بار روانی و افزایش دقت راننده بر هدایت وسیله نقلیه، نقش بسزایی در کاهش تصادفات دارد. از طرفی برخی رانندگان به ویژه هنگام شب و در بزرگراه‌ها با سرعتی بیش از حد مجاز حرکت می‌کنند و زمانی که به دوربین‌های کنترل سرعت می‌رسند، ترمز کرده و سرعت خود را کاهش می‌دهند. برخی رانندگان هم با حرکات مارپیچ و کورس گذاشتن با خودروها موجب به خطر افتادن جان و امنیت خود و رانندگان و سرنشینان سایر خودروها در بزرگراه‌ها می‌شوند که با استقرار گشت نامحسوس پلیس می‌توان با این افراد که تخلفات‌شان گاهی از چشم دوربین‌های کنترلی خارج است، برخورد قانونی کرد. با توجه به اهمیت پلیس نامحسوس، یکی از مسئولان پلیس راهور تهران بزرگ از بازگشت گشت‌های نامحسوس به بزرگراه‌های پایتخت برای کنترل و نظارت بر رانندگان در راستای جلوگیری از وقوع تصادفات رانندگی خبر داد.

سرهنگ فیروز کشیر در این باره گفت: برخی رانندگان هنگام شب از خط‌اضطرار استفاده و با سرعت زیادی حرکت می‌کنند و حتی سرعت برخی خودروهای متخلف به بالای ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد؛ بنابراین گشت‌های نامحسوس این رانندگان متخلف را علاوه بر اینکه جریمه می‌کنند، خودرو آنها را نیز توقیف کرده و راننده هم نمره منفی می‌گیرد.

به نظر می‌رسد فعالیت جدی‌تر پلیس نامحسوس در بزرگراه‌های پایتخت می‌تواند رانندگی ایمن‌تری را برای شهروندان مقید به قانون فراهم کرده و از طرفی رانندگان متخلف و حادثه‌ساز را قبل از این که مسبب حوادث تلخ و مصیب بار شوند، متوقف و آنها را اعمال قانون کند.

برخی رانندگان قانون‌گریز تخلفاتی همچون سرعت غیر مجاز، سبقت، حرکات مخاطره‌آمیز و... را به دور از چشمان پلیس و دوربین‌های ثبت تخلف انجام می‌دهند. این رانندگان متخلف حتی گاهی اوقات در معابر بزرگراهی سبب ایجاد حوادث، تصادفات و اتفاقاتی می‌شوند و بلافاصله هم محل حادثه را ترک می‌کنند؛ درست مثل مواقعی که راننده‌ای با لایه‌کشی و تغییر مسیر ناگهانی باعث خارج شدن خودرو دیگری از مسیر خود شده یا حتی باعث حرکت خودرو به لاین مخالف می‌شود. این موارد باعث بروز حوادث تلخ و مرگباری می‌شوند. همان‌طور که بیان شد، شاید عامل اصلی که باعث این اتفاق می‌شود، در محل حضور نداشته باشد. اینجاست که حضور پلیس نامحسوس در برخورد با این تخلفات، به خصوص در معابر بزرگراهی ضروری است.

پلیس نامحسوس تهران در اوایل دهه ۸۰ شمسی به همین منظور تشکیل شد تا به قول مسئولان امر، تمام محورهای بزرگراهی را در تمام لحظات برای متخلفان حرفه‌ای ناامن کند. به گفته کارشناسان، پلیس نامحسوس با عوامل پلیس محسوس همپوشانی داشته و با تخلفات حادثه‌ساز برخورد می‌کنند و در نهایت از این طریق می‌توان از بروز تخلفات و حوادث تلخ جلوگیری کرد. البته فعالیت پلیس نامحسوس بیشتر در معابر خلوت است و در جاهایی که بار ترافیکی صبحگاهی و شبانه‌گاهی وجود دارد قطعاً قدرت مانور برای انجام تخلفات حادثه‌سازی کم‌تر شود، کمتر خواهد بود.

چندی پیش معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ، از جشن ۲۰ سالگی پلیس نامحسوس خبر داد و گفت: پلیس نامحسوس به غیر از اینکه با تخلفات مخاطره‌آمیز در بزرگراه‌ها



استارت

Start

علی زراوندوز

عضو شورای سردبیری

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد:

افزایش عقب‌ماندگی ۲۵ درصدی از برنامه تولید خودرو در نیمه دوم سال

فرهاد بهنیا: خودروسازان طی دوماه گذشته در آمد قابل توجهی از پیش‌فروش محصولات به دست آوردند و انتظار می‌رفت از این درآمد حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومانی بخشی از بدهی خود به صنعت قطعه‌را پرداخت کنند

باروزنامه «دنیای خودرو» با اشاره کاهش تیراژ تولید قطعه‌سازان به دلیل عدم امکان افزایش میزان مطالبات از خودروسازان و همچنین نبود امکان ثبت سفارش مواد اولیه گفت: «خودروسازان طی دو ماه گذشته در آمد قابل توجهی از پیش‌فروش محصولات به دست آوردند و انتظار می‌رفت از این درآمد نزدیک به ۱۵ تا ۲۰ هزار میلیارد تومانی بخشی از بدهی خود به صنعت قطعه‌را پرداخت کنند.» وی در ادامه افزود: «بانک‌ها از ثبت‌نام سه‌میلیون متقاضی پیش‌فروش ایران خودرو و بیش از قطعه‌سازان منفعت به دست آوردند، در حالی که خودروسازان با فشار به شرکت‌های قطعه‌ساز هزینه‌های تولید را افزایش می‌دهند هیچ نهاد نظارتی و دولتی به این موضوع رسیدگی نمی‌کند. در اینجا وزیر صمت و دولت باید روشن کنند آیا به‌طور کلی با ادامه فعالیت صنعت خودرو موافق هستند یا خیر!» سخنگوی انجمن قطعه‌سازان در خصوص تخصیص ارز به قطعه‌سازان گفت: «وزارت صمت برای تخصیص ارز به صنعت قطعه سه‌ماهه نخست سال جاری را ملاک تخصیص ارز قرار داده است که در این ماه‌ها تولید خودروسازان به حداقل خود می‌رسد و میزان ارزی برای کاهش پیدا می‌کند. البته دولت از سال گذشته برخی احواله‌ارزی را پرداخت نکرد و این میزان به سال جاری انتقال پیدا کرد و باعث بحران در بسیاری از کارخانه‌ها شده است.»



نهاد علی‌بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

تولید خودرو همواره با مشکلات و دشواری‌های خاص خود دست و پنجه نرم می‌کند، هر چند این مصائب می‌تواند با همکاری و حمایت‌هایی از سوی کارشناسان بالادستی کاهش یابد اما در خصوص صنعت قطعه خبری از این مساعدت‌ها نه از سوی خودروسازان و نه از سوی وزارت صمت نیست. قطعه‌سازان در حالی به همکاری خود با خودروسازان ادامه می‌دهند که تعدیل قیمت محصولات آنان در سال جاری اتفاق نیفتاده است و اگر پرداختی هم از سوی خودروسازان باشد، با همان نرخ ۱۴۰۲ خواهد بود.

این در حالی است که هزینه‌های تولید به نسبت سال گذشته حداقل ۳۰ درصد افزایش داشته و معوقات خودروسازان موجب کاهش نقدینگی و در نهایت افزایش قیمت تمام‌شده قطعات شده است. فرهاد بهنیا، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



«رولزرویس» چینی ۲هزار دلاری

کالینان است. مثل رولزرویس واقعی، این خودرو از جلو پنجره بزرگ گروهی بهره می‌برد هر چند فاقد مجسمه مشهور روح خلسه است. در طرفین این جلو پنجره نیز چراغ‌هایی مشابه فانتوم و کالینان دیده می‌شوند که البته نور داخلی آبی آن‌ها باعث شده از آن به نظر برسند. در زیر این چراغ‌ها هم می‌توان دی‌لایت‌های LED باریکی را دید. طراحی نمای جانبی این خودرو نیز تا حد زیادی با الهام از کالینان صورت گرفته و حتی درها هم از نوع متقارن هستند. هیچ اطلاعاتی در مورد قوای محرکه و مشخصات فنی این خودروها در دست نیست اما هر کدام با قیمت ۱۲ هزار یوان معادل کمتر از ۲ هزار دلار عرضه می‌شوند.

این خودروهای کوچک چینی با طراحی کپی‌شده از روی رولزرویس و می‌باخ، کابین بسیار زیبایی دارند و با قیمت ۲ هزار دلار عرضه می‌شوند. طی چند سال گذشته، خودروهای چینی پیشرفت قابل توجهی در کیفیت ساخت، طراحی و تکنولوژی را تجربه کرده‌اند ولی با این حال، هنوز هم می‌توان خودروهای کپی عجیب و غریبی را در این کشور پیدا کرد از جمله کپی‌های مینی‌توری از رولزرویس کالینان و می‌باخ GLS600. این دو خودرو به تازگی در نمایشگاه ویژه میکرو کارها چین به نمایش درآمده‌اند و در کنار آن‌ها می‌توان خودروهای کوچک دیگری شبیه کپی کارهای ژاپنی را هم مشاهده کرد. با این حال، جالب‌تر از همه این خودروها، مینی

این عقب‌ماندگی ۲۵ درصدی در نیمه دوم سال با توجه به شرایط در زنجیره تامین قطعات خطوط تولید خودروسازان افزایش خواهد داشت.

آیا برای جبران این فشارها بر نامه حمایتی از سوی دولت مثلادر بخش بیمه و مالیات‌ها برای قطعه‌سازان در نظر گرفته نشده است؟

در خصوص مالیات و هزینه‌های بیمه تامین اجتماعی کارگران خطوط تولید، دولت سیزدهم دستورالعملی را برای حمایت از تولیدکنندگان تنظیم کرده بود که در آن ۵ درصد معافیت مالیاتی منظور شد. اما این امر در دولت چهاردهم به فراموشی سپرده شده است و برخی قطعه‌سازان که توانسته بودند دیون خود را قسط‌بندی کنند، به علت دیرکرد پرداخت مطالبات از سوی خودروسازان، به مود سر رسید اوراق تنسویه خود رسیده‌اند. اما شرایط پرداخت وجود ندارد. این امر در خصوص وام‌های بانکی نیز به همین منوال است.

دولت در خصوص سیستم‌های نظارتی و حافظ منافع متقاضیان و تولیدکنندگان و برای کنترل بازار خودرو چه اقداماتی را در جهت حمایت از تولید انجام داده است؟

در اکثر کشورها برای حمایت از تولید اقدامات موثری در خصوص هدایت سرمایه‌ها به سمت سرمایه‌گذاری در کارخانه‌ها صورت می‌پذیرد، اما شیوه‌های مالیات‌ستانی به‌نوعی سرمایه‌گذاران را از تولید مأیوس می‌کند.

سیستم مالیات بر درآمد در همه‌جای دنیا رایج است، اما در ایران قاعده حسابرسان سازمان امور مالیاتی، قانون حسابرسی است و ابعاد تولید روان را در نظر می‌گیرند. یعنی میزان مالیاتی به دفاتر رجوع نمی‌کند و با توجه به عملکرد سال گذشته، شرکت‌ها را به افزایش ۲۰ درصد سهم مالیات راضی می‌کنند.

با توجه به مشکلاتی که پیش‌تر مطرح شد و شرایط سخت تولید در کارخانه‌های قطعه‌سازی راهکار پیشنهادی شما برای ایجاد فضای حمایتی از تولید و استمرار فعالیت صنعت خودرو چیست؟

چشم‌انداز خوبی برای صنعت قطعه متصور نیستیم و چنان‌چه این وضعیت ادامه داشته باشد، تا پایان سال با چالش‌های جدی در قطعه‌سازی مواجه خواهیم شد و چرخ تولید در برخی کارخانه‌های این صنعت قفل خواهد شد. بنابراین توصیه ما این است که خودروسازان هر چه سریع‌تر مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت کنند و قراردادها اصلاح و یکسان شود.

تشدید بحران در صنعت قطعه باعث می‌شود صنعت خودرو با مشکلات تامین قطعات از آن داخلی مواجه شود و برای جلوگیری از توقف خطوط تولید اقدام به خرید خارج از چرخه تولید داخلی داشته باشد. برای حفظ استمرار تولید در کارخانه‌های قطعه‌سازی چه اقداماتی را موثر می‌دانید؟

بسیار توجه به نقش ۷۵ درصدی قطعه‌سازان در تولید خودرو، ضرورت دارد به مشکلات مالی میان قطعه‌سازان و خودروسازان رسیدگی شود؛ زمانی که هنوز بسیاری از بنگاه‌های قطعه‌ساز مطالبات خود را از خودروسازان دریافت نکرده‌اند، اگر تامین به‌موقع قطعات اتفاق نیفتد، چگونه قرار است برنامه‌های تولید سالانه محقق شود؟ اگر قطعه‌سازان نباشند، خودروسازان چگونه می‌توانند خودرو کامل تولید کنند؟ متأسفانه بر خودروها با قطعه‌سازان مناسب نیست و به‌رغم قول‌هایی که هر دو خودروساز داده بودند و حتی وزارت صمت نیز اعلام کرده بود مطالبات به‌موقع پرداخت شوند، اما اکنون که در ابتدای نیمه دوم سال هستیم، هنوز بنگاه‌های قطعه‌ساز گرفتار مطالبات خود هستند.

آن‌طور که اکثریت کارشناسان اعلام می‌کنند صنعت خودرو در نیمه دوم سال با کمبود قطعه مواجه خواهند شد. بزرگ‌ترین موانع تولید بر سر راه قطعه‌سازان چیست؟

از سال گذشته قیمت محصولات قطعه‌سازان افزایشی نداشته است و خودروسازان قطعات را با نرخ سال ۱۴۰۲ از قطعه‌سازان خریداری می‌کنند. علاوه بر این، قراردادهای میان قطعه‌سازان و خودروسازان هم منطقی نیست و بیشتر به نفع خودروسازان است. بنابراین نیاز به اصلاح و یکسان‌سازی وجود دارد و این موضوع بارها درخواست شده، اما محقق نشده و در حال حاضر شکل قراردادهای میان شرکت‌های مختلف متفاوت است و عدالتی در کار نیست.

برخی قطعه‌سازان برای تامین مواد اولیه خطوط تولید مجبورند محصولات مورد نیاز خود را به‌صورت پروازی حمل کنند که این امر موجب افزایش هزینه‌ها در این کارخانه‌ها می‌شود. با توجه به آن که خودروسازان در سال جاری زیر بار تعدیل قیمت محصولات قطعه‌سازان نرفته‌اند، اینکه هزینه حمل و نقل هوایی را خودروسازان متقبل شوند، دور از انتظار است. این ناهماهنگی‌ها باعث کاهش تیراژ تولید قطعات خواهد شد و در نهایت هر خودروساز که طبق برنامه قرار بوده است روزانه ۳ هزار خودرو تولید کند، در نهایت ۲ هزار دستگاه تولید کرده و در بهترین حالت مجموع تولید روزانه خودروسازان از ۴۲۰۰ تا ۴۵۰۰ دستگاه فراتر نرفته است.

فشارهای مالی و کمبود ارز مانع واردات مواد اولیه تولید کارخانه‌ها شده است. با توجه به شرایط موجود از برنامه‌های تولید چه میزان عقب هستیم؟

لوربالا

چشم‌انداز خوبی برای صنعت قطعه متصور نیستیم و چنان‌چه این وضعیت ادامه داشته باشد، تا پایان سال با چالش‌های جدی در قطعه‌سازی مواجه خواهیم شد و چرخ تولید در برخی کارخانه‌های این صنعت قفل خواهد شد. بنابراین توصیه ما این است که خودروسازان هر چه سریع‌تر مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت کنند و قراردادها اصلاح و یکسان شود

...because it works!

دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان

15W-40 CI-4/SL

High Performance Diesel Engine Oil

021 79406
www.aryachemi.com
@proteciranofficial
www.bluechemgroup.com

VOLVO
Volvo Group Trucks Technology

STD 417-0003 approval

Company name: CTP GmbH
Product name: (equipment premium) 15W-40 MSCK
Oil code(s): OS371960
Viscosity grade: 15W-40

Volvo VDS-4.5 approval	Yes
Man ECF-4 S approval	Yes
Renard VI RLS-3 approval	Yes

Approval date: February 17, 2022 Approval #: 417-0003-22-1153

Validity: Approval expires two years after the approval date. For approval extension, a complete and updated approval form must be submitted at the expiry date a two months.

Approval: **Approved**

Volvo Group Trucks Technology

Disclaimer: This approval is solely based on information submitted by the applicant and no further quality check is made by Volvo. Hence, Volvo takes no responsibility to ensure that the quality of this product is continuously maintained. This is the sole responsibility of the Company (see above).



می‌کند. این نمونه خاص همچنین از سر اگزوزهای دوتایی، یک خنک‌کننده روغن اضافه و یک بزرگ‌تر ۹۲ لیتری هم بهره می‌برد. بدنه خودرو با رنگ آبی اقیانوسی رنگ آمیزی شده که با کالیبرهای ترمز برمبو به همین رنگ همراه است در حالی که داخل خودرو با چرم آبی نیمه‌شب پوشیده شده است. این ۹۱۱ منحصر به فرد توسط یک نویسنده آلمانی به نام کلاوس واندربورگ سفارش داده شد و دو پلاک ویژه روی درهای آن نصب شد. روی یکی از این پلاک‌ها، به درگذشت فری پورشه اشاره شده و نقل قولی از فیلم «Die Feuerzangenbowle» ساخت ۱۹۲۴ به زبان به آلمانی روی آن نقش بسته است.

«یک پورشه ۹۱۱ توربو از نسل ۹۹۳ در روزی که فری پورشه در گذشت، در حراجی گودوود در بریتانیا به حراج گذاشته شد. این خودرو، واقعا آخرین ۹۱۱ هواخنی است که در کارخانه پورشه ساخته شده، البته علاقه‌مندان پورشه ممکن است بدانند که آخرین نمونه از نسل ۹۹۳ به‌طور رسمی یک کاررا 4S بود که پس از تکمیل ساخت ۲۱ مارس ۱۹۹۸، به خریدار تحویل داده شد ولی باین حال، این توربو S سرمایه رنگ، یک نمونه بسیار ویژه بود که شش ماه دیگر در زوفنهاوزن باقی ماند. این خودرو به یک پیشران ۳.۶ لیتری شش سیلندر تخت‌هوا خنک توبین توربو مجهز است که ۴۵۰ اسب‌بخار قدرت تولید



قیمت میلیون دلاری آخرین «۹۱۱ هواخنک»

تویوتای وارداتی سایپایی‌ها چه مشخصاتی دارد؟

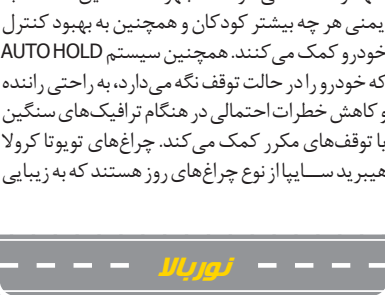
«کرولا هیبرید»؛ جذاب‌ترین گزینه در سبد محصولات سایپا

یکی از نقاط قوت تویوتا کرولا هیبرید سایپا، استفاده از فناوری‌های ایمنی پیشرفته است



مجموعه‌ای از سیستم‌های ایمنی مجهز است که شامل ترمزهای ESP، TCS، EBD، ABS و BA است که کنترل کامل خودرو در شرایط مختلف را تضمین می‌کنند. همچنین سیستم HAC (کنترل حرکت در سراسیمه) از جمله امکانات دیگری است که به ایمنی و راحتی راننده در سربالایی‌ها و سربایینی‌ها کمک می‌کند. علاوه بر این، این خودرو به کیسه‌های هوای جلو و پرده‌ای مجهز است که حفاظت کامل از سر نشینان را در مواقع تصادف فراهم می‌کند. امکاناتی مانند سیستم هشدار خروج از خط (LDW) و سیستم هشدار بر خورد از جلو (FCW) به راننده کمک می‌کنند تا از خطرات احتمالی جلوگیری کند. وجود سیستم هشدار خواب‌آلودگی راننده نیز از دیگر امکاناتی است که برای افزایش ایمنی راننده و سرنشینان در نظر گرفته شده است. تویوتا کرولا هیبرید سایپا همچنین به سیستم‌های پیشرفته‌ای نظیر هشدار فشار باد تایرها و نگهدارنده صندلی کودک مجهز است. این امکانات به ایمنی هر چه بیشتر کودکان و همچنین به بهبود کنترل خودرو کمک می‌کنند. همچنین سیستم AUTO HOLD که خودرو را در حالت توقف نگه می‌دارد، به راحتی راننده و کاهش خطرات احتمالی در هنگام ترافیک‌های سنگین یا توقف‌های مکرر کمک می‌کند. چراغ‌های تویوتا کرولا هیبرید سایپا از نوع چراغ‌های روز هستند که به زیبایی

مجموعه‌ای از سیستم‌های ایمنی مجهز است که شامل ترمزهای ESP، TCS، EBD، ABS و BA است که کنترل کامل خودرو در شرایط مختلف را تضمین می‌کنند. همچنین سیستم HAC (کنترل حرکت در سراسیمه) از جمله امکانات دیگری است که به ایمنی و راحتی راننده در سربالایی‌ها و سربایینی‌ها کمک می‌کند. علاوه بر این، این خودرو به کیسه‌های هوای جلو و پرده‌ای مجهز است که حفاظت کامل از سر نشینان را در مواقع تصادف فراهم می‌کند. امکاناتی مانند سیستم هشدار خروج از خط (LDW) و سیستم هشدار بر خورد از جلو (FCW) به راننده کمک می‌کنند تا از خطرات احتمالی جلوگیری کند. وجود سیستم هشدار خواب‌آلودگی راننده نیز از دیگر امکاناتی است که برای افزایش ایمنی راننده و سرنشینان در نظر گرفته شده است. تویوتا کرولا هیبرید سایپا همچنین به سیستم‌های پیشرفته‌ای نظیر هشدار فشار باد تایرها و نگهدارنده صندلی کودک مجهز است. این امکانات به ایمنی هر چه بیشتر کودکان و همچنین به بهبود کنترل خودرو کمک می‌کنند. همچنین سیستم AUTO HOLD که خودرو را در حالت توقف نگه می‌دارد، به راحتی راننده و کاهش خطرات احتمالی در هنگام ترافیک‌های سنگین یا توقف‌های مکرر کمک می‌کند. چراغ‌های تویوتا کرولا هیبرید سایپا از نوع چراغ‌های روز هستند که به زیبایی



مصرف سوخت بسیار کم، استفاده از تکنولوژی هیبرید برای کاهش

آلایندگی، عملکرد نرم و روان گیربکس E-CVT، تجهیزات ایمنی پیشرفته مانند LDW و FCW، TPMS، سیستم‌های کمک‌راننده مدرن مانند هشدار خروج از خط، امکانات رفاهی کامل و کیفیت بالای ساخت و مونتاژ قطعات از جمله مزایای تویوتا کرولا هیبرید سایپاست

علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

«تویوتا کرولا یکی از محبوب‌ترین و پرفروش‌ترین خودروهای جهان است که در بسیاری از بازارهای جهانی حضور دارد و نسخه هیبرید آن در نمایشگاه خودرو مشهد ۱۴۰۳ رونمایی شد. سایپا با ارائه این خودرو در صدد است تا پاسخگوی نیازهای مصرف‌کنندگان ایرانی برای یک خودرو دوستدار محیط زیست باشد. تویوتا کرولا هیبرید سایپا از امکانات پیشرفته‌ای برخوردار است و به دلیل مصرف سوخت کم و عملکرد دینی عالی، می‌تواند یکی از گزین‌های جذاب برای خریداران داخلی باشد.

طراحی ظاهری «تویوتا کرولا هیبرید» سایپا تویوتا کرولا هیبرید از طراحی ساد و شکیلی بهره می‌برد. در نمای جلو خودرو، چراغ‌های کشیده و زوایای تیز آن به همراه نوار مشکی جلوپنجره، جلوه‌ای خاص به آن بخشیده‌اند. سپر خودرو نیز با ورودی هوای بزرگ و طرح‌های C شکل در دو طرف، حالتی اسپرت و خشن به نمای جلوی آن داده است. در نمای کناری، تویوتا کرولا با ارتفاع کم و خطوط اسپرت، به یک سدان نسبتنا ورزشی تبدیل شده است. استفاده از رنگ مشکی در ستون‌ها و آینه‌های جانبی نیز به هماهنگی بیشتر ظاهر خودرو کمک کرده است. در نمای عقب، طراحی چراغ‌ها به گونه‌ای است که برخلاف بسیاری از مدل‌های جدید، چراغ‌ها به یکدیگر پیوسته نیستند و این امر به همراه گرافیک زیبای چراغ‌ها، نمایی متمایز به این خودرو بخشیده است. سپر عقب نیز با طرح‌های حجمی C-شکل، هماهنگی خوبی با نمای جلو خودرو دارد.

قوای محرکه «تویوتا کرولا هیبرید» سایپا تویوتا کرولا هیبرید سایپا به موتور ۱.۸ لیتری چهار سیلندر BZR مجهز است که قدرتی معادل ۹۸ اسب‌بخار در ۵۲۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. این موتور با ترکیب سیستم هیبرید، توان کل خودرو به ۱۳۵ اسب‌بخار (۱۰۱ کیلووات) می‌رسد که در نوع خود بسیار چشمگیر است. حداکثر گشتاور این خودرو ۱۸۵ نیوتون‌متر است که به رانندگی روان و بی‌در دسر در شرایط مختلف کمک می‌کند. سیستم سوخت‌رسانی این خودرو از نوع Multi-point EFI است که به بهبود پیرموری سوخت و کاهش آلایندگی کمک می‌کند. مصرف سوخت پایین این خودرو از ویژگی‌های مثبت اصلی آن است که با توجه به استاندارد آلایندگی Euro F، این خودرو یکی از پاک‌ترین و کم‌آلاینده‌ترین خودروهای موجود در بازار ایران محسوب می‌شود. ظرفیت باک سوخت نیز با توجه به نوع تیپ و آپشن‌های خودرو تعیین می‌شود. تویوتا کرولا هیبرید سایپا به گیربکس اتوماتیک E-CVT مجهز است که به‌طور کامل با سیستم هیبرید خودرو هماهنگ شده است. این گیربکس عملکردی نرم و روان را فراهم می‌کند که در کاهش مصرف سوخت و افزایش کارایی خودرو تأثیر بسزایی دارد. وجود حالت اسپرت در این خودرو نیز برای علاقه‌مندان به رانندگی پرشتاب و هیجان‌انگیز تجربه‌ای متفاوت ارائه می‌دهد.

فناوری‌های ایمنی پیشرفته در «تویوتا کرولا هیبرید» سایپا یکی از نقاط قوت تویوتا کرولا هیبرید سایپا، استفاده از فناوری‌های ایمنی پیشرفته است. این خودرو به

پیگیری يك موضوع

Follow up



سیدجواد حسینی کیا

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس

آیا دولت مصوبه واردات خودروهای کار کرده را می‌تواند تغییر دهد؟

«دغدغه تأمین ارز در حالی طی یک‌سال گذشته به عنوان مهم‌ترین مانع اجرای مصوبه واردات خودرو کار کرده مطرح شد که اظهارنظر وزیر صمت در خصوص تدوام واردات خودروهای نو با استانداردهای تعریف شده در این دولت از یک‌سو و طرح اشکالاتی برای واردات خودرو کار کرده ازسوی دیگر بیش از پیش بر تمایل دولت چهاردهم به واردات خودروهای نو و لغو مصوبه خودروهای دست‌دوم صحه گذاشته است. در این باره سیدجواد حسینی کیا، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس به بررسی این موضوع پرداخت.

آیا دولت جدید می‌تواند تغییری در آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده ایجاد کند؟

بله، دولت چهاردهم این امکان را دارد آیین‌نامه جدیدی تدوین یا حتی لایحه‌ای با اعمال تغییرات به مجلس ارسال کند تا اصلاحات لازم انجام شود.

مشکل اصلی در واردات خودروهای کار کرده چیست؟

یکی از ابهامات جدی، موضوع خدمات پس از فروش این خودروهاست. برای ثبت‌سفارش خودروهای کار کرده، باید خدمات پس از فروش آن‌ها تعیین شود. اما به فردی که قصد واردات خودرو کار کرده را دارد، تضمینی داده نمی‌شود. این موضوع باعث می‌شود واردات در اختیار خودروسازانی باشد که شبکه‌ای برای ارائه خدمات پس از فروش دارند.

دغدغه‌های مربوط به تأمین ارز برای واردات خودروهای کار کرده چگونه بر طرف می‌شود؟

تأمین ارز از طریق صادرات می‌تواند مورد قبول باشد. کمسانی که صادرکننده هستند، بنا استفاده از ارز صادراتی می‌توانند خودرو وارد کنند.

اگر مشکلات مربوط به خدمات پس از فروش و تأمین ارز حل نشود، چه اتفاقی می‌افتد؟

در صورتی که موضوع مجوز خدمات پس از فروش و تأمین ارز این خودروها حل نشود عملا هیچ شخص حقیقی مطابق قانون کار کرده‌ها نمی‌تواند خودرویی را ثبت‌سفارش و وارد کند. تا زمانی این ابهام‌ها باقی باشند اتفاقی در ثبت‌سفارش خودروهای کار کرده برای عموم مردم نخواهد افتاد.

نگاه

view



محمد رضا احمدی

دبیر کمیسیون آموزش مجلس

عدم واردات خودرو و اجبار خرید محصولات بی کیفیت داخلی

«بهترین قاضی برای ارزیابی صنعت و بازار خودرو، مردم هستند. بی‌تردید اگر بین مردم برویم و از آن‌ها در خصوص کیفیت محصولات خودروسازان داخلی و قیمت این محصولات سوال کنیم، با واکنش منفی روبه‌رو خواهیم شد. با این که گلايه‌مندی از صنعت خودرو به گذشته هم برمی‌گردد، اما چندسال پیش، هم کیفیت خودروها و هم قیمت آن‌ها بهتر و منطقی‌تر بود ولی در سال‌های اخیر، خودروها به لحاظ کیفیت افت کردند و هم قیمت‌ها فزاینده رشد داشته است. مادر گذشته بامدیران خودرو ساز، جلساتی داشتیم. آن‌ها می‌گفتند به دلیل تحریم‌ها نمی‌توانیم قطعات خودرو را با قیمت مناسب وارد کنیم و اگر بنا باشد قطعات با کیفیت را با این تحریم‌ها وارد کنیم، شاهد افزایش قیمت خودرو می‌شویم. با این حال، معتقدم رقابت در صنعت خودرو کشور از بین رفته است. زمانی که رقابت‌پذیری وجود داشته باشد، این چالش‌ها به مراتب کمتر از گذشته خواهند شد.



در مجلس یازدهم، طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو را تصویب کردیم، از این رو باید واردات خودروهای نو و کار کرده که پنج سال عمر دارند، در دستور کار قرار بگیرند. زمانی که این اتفاق بیفتد، دیگر خودروسازان داخلی نمی‌توانند هر خودرویی را با هر کیفیتی و با هر قیمتی روانه بازار کنند. متأسفانه عدم واردات خودرو باعث شده است مردم تن به خرید خودروهای بی کیفیت داخلی با قیمت بالا بدهند. شأن مردم مسا این نیست و باید حق انتخاب داشته باشند. از طرفی، بسیاری از خانواده‌ها و به‌خصوص جوانان که برای رفت‌وآمد به خودرو نیاز دارند، خرید این وسیله نقلیه تبدیل به آرزو شده است. در حال حاضر واردات خودرو و تنظیم بازار که به تبع آن، رقابت را شکل می‌دهد، چاره کار است. در دولت سیزدهم بنابود این اتفاق سرعت بگیرد که مصادف شد با شهادت آیت‌الله رئیسی و برخی همکاران ایشان و از این رو در هفته‌های گذشته با آقایان پزشکیان و اتابک وزیر صمت جلسه داشتیم و قرار شد مسیر واردات خودرو بازتر شود تا هم شاهد افزایش کیفیت، کاهش قیمت و هم حق انتخاب مردم باشیم.

زاپاس

Spare Tire

حمایت کمیسیون صنایع از واگذاری باقیمانده سهام ایران خودرو و سایپا



دارای خودروسازی هستیم) توقعی که در حوزه تولید نسبت به نیاز جامعه و ارتقای کیفیت داریم، آن گونه که باید برآورده نشده است. عباسپور اشاره کرد: این دو شرکت برای تهیه مواد اولیه مشکل تأمین ارز و چالش‌های دیگری هم دارند. به همین دلیل آنها هم دلایل خودشان را اعلام می‌کنند که باید به آنها توجه کرد و آنها شنید.

دارد اما اینکه به آن زمین سوخته گفته شود، درست نیست. عباسپور یادآور شد: اخیرا نماینده سایپا در کمیسیون صنایع مجلس حضور پیدا کرد و گزارش داد ۲ هزار میلیارد تومان سود سال گذشته این شرکت خودرو ساز بوده است. باین رقم، چرا باید به آن زمین سوخته گفت؟! در واقع نگاه ما این است که بعد از ۶۰ سال (بعد از سال ۱۳۴۰

بیشترین سهام را در اختیار دارد، در انتخاب مدیرعامل دو شرکت دخیل خواهد بود. عباسپور ادامه داد: ما معتقدیم بر مبنای اصل ۴۴ قانون اساسی هر چقدر شرکت‌های دولتی واگذار شوند، در رشد و شکوفایی اقتصاد و رونق واحدهای تولیدی نقش مثبتی خواهند داشت. نماینده مردم بوین‌زه را در مجلس عنوان کرد: گلايه‌مندی‌هایی نسبت به کیفیت و کمیت تولید وجود

«عضو کمیسیون صنایع مجلس در پاسخ به این سوال که آیا ایران خودرو و سایپا در شرایط فعلی باید واگذار شوند، به خبرنگار جماران گفت: دولت در ایران خودرو ۶۰ درصد و در سایپا ۱۷ درصد سهام را در اختیار دارد. نظر کمیسیون صنایع مجلس بر این است که همین میزان سهام به بخش خصوصی واگذار شود. روح‌الله عباسپور افزود: در این صورت بخش خصوصی که



کانسپت «جیتا» به حقیقت می‌پیوندد



«شرکت بریتانیایی جیتنا در سال ۲۰۱۹ در نمایشگاه ژنو سوپراسپرت کانسپتی را با نام آگولا معرفی کرد و حالا پس از پنج سال توسعه، سرانجام نسخه تولیدی این خودرو آماده و معرفی شده است. برخلاف برندهای نوپا و ناشناخته‌ای که این روزها در دنیای سوپراسپرت‌ها زیاد می‌بینیم، جیتنا سابقه‌ای در حدود ۷۰ساله دارد. این شرکت کوچک بریتانیایی مثل لوتوس و مارکوس، به لطف رونق خودروهای اسپرت سبک پس از جنگ جهانی دوم شکل گرفت و در طول تاریخ خود، فرازونشیب‌های زیادی را تجربه کرده است. طی بیست سال گذشته یعنی از زمانی که جیتنا توسط مالک کنونی اش لارنس

تاملینسون خریداری شد، این شرکت روی ساخت خودروهای مسابقه‌ای تمرکز کرده است و بنابراین، آگولا یک حرکت بزرگ برای جیتنا و جاه‌طلبانه‌ترین خودرو جاده‌ای آن محسوب می‌شود. این سوپراسپرت بریتانیایی همچنین مملو از دانش مونواسپرت است اما به گفته جیتنا، آگولا فقط برای رانندگی در پیست طراحی نشده به اندازه‌ای کاربردی است که می‌توان در جاده‌های عمومی هم با آن رانندگی کرد. به عنوان مثال، سوپراسپرت جیتنا از صندوق باری با ظرفیت ۴۷۲ لیتر بهره می‌برد که از بسپاری از خودروهای سواری معمولی بیشتر است.

ویژه‌ها

امکان ترخیص خودرو از گمرک فرودگاه امام^(۵) فراهم شد



«گمرک ایران اعلام کرد گمرک منطقه آزاد شهر فرودگاهی فرودگاه امام خمینی^(۵) به فهرست گمرکات تخصصی ترخیص خودرو (صرفاً خودرو سواری) اضافه شده است. بر این اساس پیرو بخشنامه گمرک زیرساخت‌های لازم در گمرک منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی^(۵) برای ترخیص خودروهای سواری با رعایت تمام مقررات فراهم شد.

دیگه چه خبر؟

بازار جدید برای صنعت خودرو و قطعات



«رایزن بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در قطر گفت: کشورهای آسیای‌میانه همچون ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان به دلیل نیازهای صنعتی و توسعه زیرساخت‌های خود، می‌توانند از محصولات مهندسی و صنعتی از جمله قطعات و خودروهای ایرانی ایران بهره‌مند شوند. عباس عبدالخانی با اشاره به لزوم حذف موانع بوروکراتیک بیان کرد: تسهیل فرآیندهای صدور مجوز و ارائه خدمات به کاهش هزینه‌ها و افزایش انگیزه برای ورود به بازارهای خارجی منجر می‌شود.

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس

افزایش ۱۹ درصدی شاخص فروش صنعت خودرو و قطعات



راهمین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «پایش بخش حقیقی اقتصاد در مرداد ماه سال ۱۴۰۳» نشان می‌دهد در مردادماه امسال شاخص تولید شرکت‌های صنعتی بورسی نسبت به ماه مشابه سال قبل کاهش ۴ درصدی و شاخص فروش افزایش ۵.۳ درصدی را تجربه کرده‌اند. همچنین نسبت به ماه قبل شاخص تولید کاهش ۸.۶ درصدی و شاخص فروش افزایش ۵.۲ درصدی داشته است. بر این اساس، در مردادماه شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات نسبت به ماه مشابه سال قبل کاهش ۱۳.۷ درصدی و شاخص فروش افزایش ۱۹.۱ درصدی داشت. در مقابل نیز نسبت به ماه قبل شاخص تولید و فروش کاهش ۱۸.۶ و ۱۴.۴ درصدی را تجربه کرد. در عین حال، طی مردادماه امسال نرخ رشد ماهانه قیمت فعالیت‌های صنعتی بورسی افزایش ۰.۴ درصدی داشته و رشد نقطه به نقطه با کاهش ۲ واحد درصدی نسبت به ماه قبل، به ۲۴ درصد رسیده است. افزون بر این، میانگین سالانه شاخص قیمت فعالیت‌های صنعتی بورسی در مردادماه سال ۱۴۰۳ نسبت به ماه قبل ۵.۵ واحد درصد افزایش یافته و ۲۴.۶ درصد افزایش را نشان می‌دهد. گزارش این مرکز حاکی از آن است، در مردادماه امسال شاخص فروش شرکت‌های صنعتی بورسی نسبت به ماه مشابه سال قبل با افزایش ۵.۵ درصدی و نسبت به ماه قبل با افزایش ۵.۵ درصدی مواجه شده است. در این ماه نسبت به ماه مشابه سال قبل، ۷ رشته فعالیت افزایش در

شاخص فروش و ۸ رشته فعالیت کاهش در شاخص فروش داشته‌اند. بر پایه این گزارش، در مردادماه امسال نرخ رشد ماهانه قیمت فعالیت‌های صنعتی بورسی افزایش ۰.۴ درصدی داشته و رشد نقطه به نقطه با کاهش ۲ واحد نسبت به ماه قبل، به ۲۴ درصد رسیده است. همچنین، میانگین سالانه شاخص قیمت فعالیت‌های صنعتی بورسی در مردادماه نسبت به ماه قبل ۵.۵ واحد درصد افزایش یافته و ۲۴.۶ درصد افزایش را نشان می‌دهد. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بیانگر آن است طی سه ماهه منتهی به مردادماه رشد میانگین متحرک سه ماهه شاخص تولید کاهش ۸.۲ درصدی و شاخص فروش آن کاهش ۰.۷ درصدی داشته است.

خودرویی‌ها یک‌دست مثبت شدند

در دادوستدهای روز دوشنبه گروه خودرویی، نمادهای این صنعت بورسی روندی صعودی را طی کردند. این در حالی است که شاخص کل بورس نیز مثبت شد. نمادهای ایران‌خودرو، ایران‌خودرودیزل، سایپا، بهمن‌دیزل، گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو، گروه بهمن، سایپادیزل، پارس‌خودرو، کرمان‌خودرو و امید مثبت بودند. همچنین، روز دوشنبه در گروه خودرویی طی ۲۲ هزار نوبت معاملاتی، ۹۹۰ میلیون سهم به ارزش ۲۷۰ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز یکشنبه با افزایش روبه‌رو بود. ارزش بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز دوشنبه بالغ بر ۲۲۷ هزار میلیارد تومان شد.

تنده يك

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

چراغ قرمز بایدن به فناوری‌های چینی خودرو. «حاضر جواب: مثل این که بایسند در ماه‌های آخر ریاست جمهوری می‌خواهد کلی چراغ قرمز برای دولت بعدی به ارث بگذارد.

قیمت پژو پارس LX صفر در بازار به ۸۶۰ میلیون تومان رسیده است.

«حاضر جواب: این خط و این نشان... اگر تا سال دیگر هم پژو پارس صفر کیلومتر به بازار عرضه نشد!

سقوط قیمت چانگان CS35 در بازار همچنان ادامه دارد و قیمت این خودرو به نرخ کارخانه نزدیک شده است.

«حاضر جواب: به امید شنیدن این خبر مسرت‌بخش، در مورد خودروهای تولید داخل.

چگونه تصور ایرانیان نسبت به خودروهای شرق آسیا تغییر کرد؟

«حاضر جواب: این گونه که تقریباً به جز این خودروها، حق انتخاب دیگری باقی نماند.

منطقه آزاد شهر فرودگاهی به فهرست گمرکات تخصصی ترخیص خودرو سواری اضافه شد.

«حاضر جواب: خب، منطقه آزاد فرودگاهی هم برای واردات خودرو دست دوم مشخص شد؛ حالا فقط می‌ماند برداشته شدن چند مانع کوچک و بزرگ دیگر!

هابماس ۷ پاییز را جهشی آغاز کرد.

«حاضر جواب: با فارسین زمستان، جوگیر نشود و کولاک نکند، شانس آوردیم.

مرسدس بنز S-Class ضد حریق و ضد گلوله در تهران رونمایی شد.

«حاضر جواب: یعنی حتی ثروتمندان جهان هم حسرت برخی خودروهای لوکس در حال تردد در تهران را دارند؛ بنده و شما که جای خود!

ریزش میلیاردی قیمت برخی خودروها در بازار از ابتدای امسال تا کنون...

«حاضر جواب: حباب قیمت که چند میلیاردی باشد، ریزش‌های بکی - دو میلیاردی چندان به چشم نمی‌آید.

دومینوی افت تولید به قطعه رسید.

«حاضر جواب: در نهایت آخرین بخش این دومینو، روی جیب مصرف‌کننده بیچاره سقوط می‌کند.

خرید شاهین فقط با ۷۰ میلیون تومان.

«حاضر جواب: راستش حتی آن زمان که پراید ۷ میلیون تومان بود هم کسی جایی نمی‌گفت خرید پراید فقط با ۷ میلیون تومان!

رونمایی ژاین از نخستین موتور سیکلت بدون آلایندگی غیرالکتریکی جهان.

«حاضر جواب: ای بابا! پس این همه پُر غیر آلایندگی بودن محصولات برقی را که داده شده، باید چه کار کرد؟

میراث دولت دوازدهم و سیزدهم برای بازار تشنه به خودرو خارجی...

«حاضر جواب: و البته این تشنگی با واردات قطره چکانی برطرف نخواهد شد.

کلاهبرداری میلیاردی با ترند خرید و فروش خودرو در بجنورد.

«حاضر جواب: یعنی اگر الان یک تمدن و حیات دیگر هم که در کیهان راه شیری پیدا شود، برخی می‌توانند با ترند خرید و فروش خودرو کلاهشان را سه سوت بردارند!

اینفوگراف

Infography

میزان اسقاط خودرو در نیمه اول سال

تعداد اسقاط خودروهای دیزلی

۳ هزار دستگاه



تعداد اسقاط خودروهای سواری و وانت

۱۳۷ هزار دستگاه



تعداد کل اسقاط

۱۴۰ هزار دستگاه

در ۶ ماهه امسال ۱۴۰ هزار خودرو فرسوده اسقاط شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل این میزان دو برابر افزایش داشته است

برای چه؟

نظارت مجلس بر عملکرد بورس

«به گفته محمدپورنقش شورای عالی بورس این است انتظارات مردم از بازار سرمایه را در قالب حمایت از سرمایه‌آنان و همچنین حمایت از بازار در بودجه ۱۴۰۴ را برآورده کند. نمایندگان مجلس به عنوان نظارت‌کنندگان بر اجرای قانون و دو عضو ناظر شورای عالی بورس در مجلس برای حمایت از بازار در زمان رکود شدید و کاهش شدید نرخ سهام شرکت‌ها در بورس نظارت خواهند کرد.

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری بلای جان سهامداران

«هادی محمدپور افزود: مشکل اصلی سه سال گذشته در بازار سرمایه این است که نتوانستیم سهام مردم را حفظ کنیم. دخالت‌های ویژه دولت در نرخ‌گذاری باعث شد خیلی از شرکت‌های بورسی و سهامداران در معرض شرایط سخت اقتصادی قرار بگیرند. از رئیس جدید سازمان بورس انتظار می‌رود شرایطی فراهم شود تا بورس نفس تازه کند و اعتماد سهامداران نسبت به بورس بیش از پیش افزایش یابد.

چس تلند؟

راهکار حمایت از سهامداران شرکت‌های خودرویی

«عضو ناظر مجلس در شورای عالی بورس گفت: مهم‌ترین موضوع برای حمایت از بازار سرمایه در بودجه ۱۴۰۴ بازگرداندن اعتماد سرمایه‌گذاران به بازار سهام و همچنین کاهش دخالت‌های دولت در بازار سرمایه است. البته انتظار می‌رود دولت در زمان تدوین لایحه بودجه ۱۴۰۴ نگاه ویژه‌تری به بازار سهام داشته باشد.



جایگاه سوم قرار گرفته، این در حالی است که تسلا با فروش ۱۱۲,۴۰۰ دستگاه خودرو در جولای امسال، در رتبه سیزدهم جهان دیده می‌شود. از آنجا که محصولات بی‌وای‌دی خودروهایی مطلوب با قیمت رقابتی هستند، هجوم خریداران به سمت ساخته‌های این شرکت عجیب به نظر نمی‌رسد. یکی از دلایل رکود فروش بی‌وای‌دی در ابتدای سال ۲۰۲۴، شلوغی و مراسم‌های سال‌نوی چینی خریداران را از خریدهای بزرگ مثل خودرو بازمی‌دارد. به نظر می‌رسد تعرفه‌های اتحادیه اروپا، آمریکا و کانادا نتوانسته‌اند مانع رشد بی‌وای‌دی شوند زیرا این شرکت چینی همچنان به گسترش حضور خود در بازارهای جدید ادامه می‌دهد و زنجیره تامین قطعات خود را متنوع‌تر می‌کند.

در ماه جولای امسال، بی‌وای‌دی با فروش ۳۱۵ هزار دستگاه، پس از تویوتا و فولکس‌واگن به سومین برند پر فروش جهان تبدیل شده است. بی‌وای‌دی هر هفته خبر از ورود به بازار خودرو کشور دیگری می‌دهد. از جمهوری ترینیداد و توباگو گرفته تا کره جنوبی، خودروهای این برند چینی هم‌اکنون در سراسر جهان به فروش می‌رسند هر چند بازار ایالات متحده هنوز یک استثنای بزرگ است. بای‌این حال، حتی بدون حضور در بازار بزرگ آمریکای شمالی، بی‌وای‌دی در جولای گذشته به سومین خودروساز پر فروش جهان تبدیل شده است. دو برند اول عبارتند از تویوتا با فروش ۶۵۱,۲۰۰ دستگاه و فولکس‌واگن با ۳۴۶,۲۰۰ دستگاه در حالی که بی‌وای‌دی با فروش ۳۱۵,۶۰۰ دستگاه در



جایگاه سوم خودروسازان در اختیار «بی‌وای‌دی»

مینی کوپر «JCWE» از استتار خارج شد



پس از نمایش نسخه استتار شده مدل جدید کوپر JCWE در فستیوال سرعت گودوود مینی قصد داشت این مدل را به طور کامل پیش از پایان سال ۲۰۲۴ و به طور رسمی رونمایی کند. با این حال، داغ‌ترین نسخه از کوپر الکتریکی جدید توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات (MIIT) در چین در معرض دید عموم قرار داده شده است. افزایش قدرتی که قبلاً از ۲۱۵ به ۲۵۵ اسب‌بخار پیش‌بینی شده بود، تایید شد و این حقیقت که وزن آن تقریباً مشابه مدل مینی کوپر SE ساخته شده است نیز تایید شد پس یعنی این خودرو دارای باتری ۵۴.۲ کیلووات ساعتی با ظرفیت قابل استفاده ۴۹.۲ کیلووات ساعت همان مدل است. در اروپا این باتری برای مدل SE بر د WLTP تا ۲۴۹ مایل را ارائه می‌دهد اما با توجه به عملکرد اضافه JCWE برد آن کمی کمتر خواهد بود. قدرت بیشتر و احتمالاً تایرهای جسیبنده‌تر و تهاجمی‌تر به JCWE اجازه می‌دهند حدود نیم‌ثانیه سریع‌تر از مدل کوپر SE به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسند هر چند زمان ادعایی آن ۶.۷ ثانیه است. JCWE همچنان یک خودرو تک‌موتوره و دیفرانسیل جلو است و بر اساس تجربه ما با SE، حتی این مدل نیز در اعمال قدرت خود مشکل دارد، بنابراین انتظار نداریم JCWE سریع‌تر از این مدل حرکت کند.

معرفی جی‌ای‌سی «آیون RT»



وزارت صنعت و فناوری اطلاعات کشور چین، ۱۳ سپتامبر، سدان تمام‌الکتریکی جی‌ای‌سی آیون را معرفی کرد که احتمالاً با نام آیون RT عرضه می‌شود. نمای خارجی این سدان جدید گرد و بدون زاویه است و جلوپنجره بسته دارد. چراغ‌های باریک و دستگیره‌های مخفی برای آن تعبیه شده است. در عکس‌های منتشر شده هم پسوند RT دیده می‌شود و هم در برخی عکس‌ها پسوند T و VT وجود دارد. البته هنوز نام رسمی محصول اعلام نشده است. ابعاد سدان به ۴۸۶۵ میلی‌متر در طول، ۱۸۷۵ میلی‌متر در عرض و ۱۵۲۰ میلی‌متر در عرض با فاصله محوری ۲۷۷۵ میلی‌متری می‌رس که کمی بزرگ‌تر از آیون اس است.

همچنین چهار وزن ۱۶۷۰، ۱۷۰۰، ۱۷۵۰ و ۱۷۸۰ کیلوگرم اعلام شده است. آیون RT بر روی تایرهای ۲۱۵ به R17 و ۲۳۵ به R18 سوار شده است و رینگ‌های مختلفی ارائه می‌شود. سایر ویژگی‌های آن عبارتند از شش رادار جلو، شش لیدار عقب، سانروف آشنال، شیشه‌های پریوس و ... است. قدرت مورد نیاز این سدان از یک موتور سنکرون دائمی مدل TZ180XYOF51 تامین می‌شود، که دو گزینه خروجی ۲۰۱ و ۲۲۱ اسب‌بخاری دارد. باتری آن نیز از کمپانی بسیار معتبر CATL تامین شده است.

سگمندی که خودروساز کره‌ای را به عرش رساند!

سدان‌های میان‌سایز، کلید توسعه «کیا»



شرکت کره‌ای کیا که زمانی به تولید سدان‌های ارزان شهرت داشت هم‌اکنون خودروهای بسیار جذاب و رقابتی می‌سازد. اکثر خودروسازان به ریشه‌های خود وفادار هستند. برای مثال اگر یک آتودی یا بامو ۲۰ سال پیش را رانده باشید و سپس پشت فرمان محصولات مدرن این دو برند بنشینید شباهت‌های زیادی چه از نظر ظاهری و چه از نظر فنی خواهید یافت؛ اما برندی وجود دارد که به خاطر تغییر ذهنیت خریداران مجبور بود سریع‌تر رشد کند و همین دگرگونی باعث موفقیت آن شد. این برند کیا نام دارد. سدان‌های کیا در این ۲۰ سال تحولات قابل توجهی را تجربه کرده‌اند.

همه‌انگیزی با مشتریان

کیا نه تنها مجبور بوده خود را با ذائقه و سلیقه خریداران آمریکایی و همچنین انتظارات دنیای مدرن تطبیق دهد بلکه در ۲۰ سال اخیر شاهد تغییرات چشمگیر صنعت خودرو جهان نیز بوده است. شاسی‌بلندها و کراس‌اوورها تا حد زیادی بازار سدان‌ها و سایر کلاس‌های خودرویی را قبضه کرده‌اند هر چند کره‌ای‌ها به‌جای حذف کامل سدان‌های خود تصمیم گرفته‌اند علاوه‌بر ارتقای محصولات شاسی‌بلندهای احساس‌برانگیزی هم تولید کنند. در ادامه روند تکاملی سدان‌های کیا در ۲۰ سال اخیر را بررسی می‌کنیم.

کیا در سال ۲۰۰۴ به دنبال جلب نظر طیف وسیعی از خریداران بود و افرادی که خودرویی اقتصادی و ارزان می‌خواستند کیا ر یو را انتخاب می‌کردند. این خودرو که در کشور ما هم عرضه شد و طرفداران زیادی پیدا کرد، همچنان در چند نسل تولید می‌شود. ر یو گزینه‌ای عالی برای سفرهای درون‌شهری بود.

یک پله بالاتر کیا اسپکتر ارائه می‌شد که ظاهری اسپرت‌تر داشت و قوی‌تر و بزرگ‌تر از ر یو بود. اسپکتر گزینه‌ای بهتر برای سفرهای طولانی به شمار می‌رفت و کابین

بزرگ‌تری هم داشت. اما در کلاس میان‌سایزها کیا اپتیما حضور داشت و با خودروهایی همچون شورولت مالبیو رقابت می‌کرد هر چند قیمت پایین‌تری داشت. مانند ر یو، اپتیما نیز تا چند نسل تولید شد. البته افرادی که بودجه بیشتری داشتند می‌توانستند سدان پرچمدار کیا یعنی آمانتی را بخرند که از نظر فروش به اندازه سدان‌های کیا موفق ظاهر نشد و شاید دلیل آن قیمت بالاتر بود. البته طراحی آمانتی نیز شاید با سلاطین آمریکایی‌ها در آن زمان تطابق نداشته باشد.

لاین‌آپ فعلی سدان‌های کیا

کیا نیز مانند اکثر برندهای دیگر روی شاسی‌بلندها تمرکز کرده و از تعداد سدان‌های خود کاسته است. البته به‌رغم این موضوع شاهد رونمایی از K4 جدید بوده‌ایم که جایگزین سراتو/فورته محسوب می‌شود؛ اما باید دانست دو مدل K5 و سراتو/فورته در حال حاضر تنها سدان‌های کیا در بازار آمریکا به‌شمار می‌روند. سراتو/فورته یک سدان کامپکت شیک و تیز است که با پیشرفته‌های ۱.۶ و ۲ لیتری توربو عرضه می‌شود. K5 نیز در کلاس میان‌سایزها حضور داشته و در اکثر تریپ‌ها از پیشرانۀ ۴-سپلندر توربو ۱۹۱ اسبی استفاده می‌کند. البته نسخه فول GT این خودرو از نیروگاه ۲.۵ لیتری توربو با ۲۹۰ اسب‌بخار قدرت سود می‌برد. با اینکه کیا استینگر دیگر در بازار حضور



ندار اما ما بد نیست به آن هم اشاره کنیم که از ظاهری اسپرت، پیشرانۀ ۴-سپلندر و طراحی دیفرانسیل عقب استفاده می‌کرد و تأثیر بسزایی بر بهبود هویت این برند کره‌ای داشت. زمانی که کیا اولین بار راهی آمریکا شد یک برند کاملاً ارزان به حساب می‌آمد. البته وضعیت کنونی این برند با ۲۰ سال قبل زمین تا آسمان فرق می‌کند و دیگر هیچ‌یک از ساخته‌های آن ارزان به نظر نمی‌رسند و حتی ارزان‌ترین محصول آن از مرز ۲۰ هزار دلار عبور می‌کند. به همین خاطر مشتریان هم انتظارات بیشتری از خودروها دارند.

تکنولوژی خودروها نیز پیشرفت کرده و شاهد به‌کارگیری تجهیزاتی همچون نمایشگرهای بزرگ و سیستم‌های ارتباطی در خودروها هستیم. سدان‌های ۲۰ سال پیش کیا حتی در برخی موارد از رینگ اسپرت و شیشه‌های برقی بی‌بهره بودند اما در سال ۲۰۲۴ می‌بینیم خودروهایی پرزرق و برق و مجهز توسط این برند تولید می‌شود. برای مثال کیا سراتو/فورتۀ LX مدل ۲۰۲۴ را در نظر بگیرید که ساده‌ترین عضو خانواده است اما از نمایشگر ۸ اینچی لمسی، بلوتوث، دوربین دنده عقب، اپل کارپلی و اندروید اتو، ترمز اضطراری خودکار و... سود می‌برد. علاوه بر طراحی ظاهری و تجهیزات، کیفیت کابین سدان‌های کیا هم در این ۲۰ سال پیشرفت شایانی داشته و دیگر خبری از کابین‌های پلاستیکی و زمخت نیست. هم‌اکنون

از مترتال باکیفیت‌تری در محصولات کیا استفاده می‌شود و می‌توانیم پوشش چرم صندلی‌ها، ترم‌های پیانو بلک و... را ببینیم. دیگر ظاهر داشبورد سدان‌های کیا هم شبیه خودروهای ارزان نیست و بیشتر به محصولات لوکس نزدیک شده است.

تلاش در بین بزرگان

مقایسه‌آمار فروش سدان‌های کیا در سال ۲۰۰۴ و ۲۰۲۴ نیز جالب خواهد بود. کیا سراتو/فورتۀ که ارزان‌ترین سدان این برند محسوب می‌شود قبلاً از مرز فروش ۸۰ هزار دستگاه در سال جاری میلادی عبور کرده و اگر چه میزان فروش آن بسیار بیشتر از فروش سدان‌های این برند در سال ۲۰۰۴ بوده اما نباید تصور کرد تقاضا برای سدان‌ها بسیار بالاست. باید دانست فروش کیا سراتو/فورتۀ تحت تأثیر دو فاکتور مهم است. اول اینکه هویت و کاراکتر کیا بسیار ارتقا یافته و این برند محصولاتی بسیار خوب می‌سازد. نکته دوم به کاهش گزینه‌های موجود در بازار سدان‌ها مربوط می‌شود بنابراین طبیعی است خریداران بیشتر به سمت این سدان کیا متمایل شوند. نزدیک‌ترین رقیب سراتو/فورتۀ از نظر میزان فروش در سال ۲۰۰۴ خودرو اپتیم بوده که در آن سال حدود ۵۳ هزار دستگاه فروش را ثبت کرد. ر یو و اسپکتر هم آمار فروش مشابه به هم داشتند هر چند ر یو به دو صورت سدان و هاچ‌بک عرضه می‌شد.

آمانتی به‌خاطر قیمت بالاتر و رقابت با برندهای مشهوری همچون آتودی و بامو فروش پایینی داشت هر چند در مجموع ۲۰ هزار دستگاه از آن به دست مشتریان رسید. بی‌تردید شاسی‌بلندها و کراس‌اوورها حرف اول را از نظر فروش برای همه برندها می‌زنند و به همین دلیل حذف سدان‌ها از بازار امری منطقی جلوه می‌کند. کیا نیز با همین روند همراه شده اما سدان‌های خود را به‌طور کامل کنار نگذاشته است. کیا با الهام از سدان‌های ۲۰ سال پیش خود همچنان به دنبال تولید محصولاتی با قیمت بهتر است اما دیگر هویتی سطح پایین و ارزان ندارد. در واقع سدان‌های کیا در سال ۲۰۲۴ از ظاهری مدرن و کیفیت خوب بهره می‌برند و کاملاً ارتقا یافته‌اند. مشاهده چنین روندی برای این برند کیا در این بازه زمانی نسبتاً کوتاه‌مدت بسیار تحسین‌برانگیز خواهد بود.

خبر News

«فورد موستانگ» در تریم «GTD»

بیش از یک‌سال از معرفی فورد موستانگ GTD می‌گذرد، خودرویی که با وعده بیش از ۸۰۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر دور موتور ۷,۵۰۰ دور در دقیقه به بازار عرضه شد. اکنون آمار رسمی منتشر شده و مشخصات واقعی حتی از آنچه فورد در ابتدا وعده داده بود، چشمگیرتر است. فورد موستانگ GTD مدل ۲۰۲۵ به عنوان نسخه‌جاده‌ای از خودرو مسابقه‌ای GT3 رونمایی شده است. نام این نسخه فورد موستانگ از مسابقات IMSA GTD گرفته شده است، که موستانگ GT3 در آن شرکت دارد. گرگ گسودال از مهندسان ارشد فورد، هدف از طراحی GTD را ساخت خودرویی بسیار سریع با قابلیت ثبت زیر ۷ دقیقه در نوربورگ رینگ اعلام کرده است. پیشرانۀ



۵,۲ لیتری V8 سوپرشارژر موستانگ GTD کتون ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که آن را به قوی‌ترین موستانگ تولیدی تاکنون تبدیل کرده است. یعنی قدرت به‌ازای هر لیتر بیشتر از پورشه ۹۱۱ GT3 RS که فورد به‌طور خاص به آن اشاره می‌کند. این موستانگ می‌تواند به سرعت نهایی ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت برسد. مهندسان فورد این ارقام چشمگیر را با نصب یک پولی سوپرشارژر کوچک‌تر و بازنگری در سیستم ورودی و خروجی هوا به دست آورده‌اند.

این پیشرانۀ همچنین دارای سیستم روغن‌کاری خشک است، که امکان افزایش حداکثر سرعت موتور را فراهم می‌کند و حداکثر دور موتور را به ۷,۶۵۰ دور در دقیقه افزایش داده است. این خودرو به لطف گیربکس هشت‌سرسته دو کلاچه با جعبه دنده عقب، دارای نسبت وزن تقریباً ایده‌آل ۵۰-۱۵۰ است. یک شفت کربنی نیرو را از پیشرانۀ V8 به چرخ‌ها منتقل می‌کند، جایی که سیستم تعلیق پشتی نیمه‌فعال با استفاده از روش پوش‌رادرون‌برد، که از طریق تکیه‌گاه عقب قابل مشاهده است، همه چیز را کنترل می‌کند. سیستم تعلیق جلو شامل یک طرح بازوی کوتاه-بازوی بلند است.

نسخه کربن پوش «لوتوس الترا» برای بازار آمریکای شمالی

مجبور بود قیمت محصولات خود را در آمریکا تغییر دهد. الترا کربن ویژه آمریکا، براساس بالاترین سطح تریم الترا ساخته شده که R نام دارد. قرار بود قیمت پایه الترا R برابر ۱۴ هزار دلار باشد. لوتوس هنگام اعلام عرضه الترا کربن، هیچ اشاره‌ای به تریم‌های پایین‌تر نکرد و بنابراین مشخص نیست، که آلترا و الترا R به آمریکا خواهند رفت یا خیر. برای مشتریان آمریکایی، گزینه‌های سفارشی زیادی از طریق سرویس Chapman Bespoke ارائه می‌شود. یک بسته باتری ۱۱.۹ کیلووات ساعتی برای لوتوس الترا نسخه کربن در نظر گرفته شده است، که دو موتور برقی را شارژ می‌کند. مجموع خروجی موتورهای برقی به ۹۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۹۸۵ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد.

بالاخره لوتوس الترا در آمریکای شمالی در دسترس بوده و با ترمیمی لوکس به نام کربن آمده است. قیمت پایه این محصول برای مشتریان آمریکایی برابر ۲۹,۹۰۰ دلار است. اولین قیمت برای الترا در ماه آوریل و برابر ۱۰۷ هزار دلار اعلام شد که افزایش زیادی داشته است. دلیل این جهش قیمت، افزایش تعرفه‌ها و ساخت نسخه ویژه براساس قدرتمندترین مدل R است. زمانی که لوتوس برای اولین بار اعلام کرد قصد دارد الترا را در آمریکا عرضه کند، دولت جو بایدن هنوز تعرفه خودروهای برقی ساخت چین را از ۲۵ به ۱۰۰ درصد افزایش نداده بود. اگر این افزایش تعرفه صورت نمی‌گرفت، قیمت الترا در آمریکا بسیار رقابتی می‌شد. اما افزایش فراوان تعرفه‌ها، چند هفته پس از اعلام قیمت اعمال شد و خودروساز



۵۴.۲ کیلووات-ساعتی با ظرفیت قابل استفاده ۴۹.۲ کیلووات-ساعت سود می‌برد. این مدل SE در اروپا شعاع حرکتی ۴۰۰ کیلومتری دارد. قدرت بیشتر می‌تواند سبب شود مینی جان کوپر ورکس برقی حدود نیم ثانیه سریع‌تر از کوپر SE با صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۶.۷ ثانیه‌ای باشد. مدل جان کوپر ورکس همچنان از یک موتور برقی در اکسل جلو استفاده می‌کند و با توجه به تست قبلی کوپر SE و مشکلاتی که در انتقال قدرت به چرخ‌ها وجود داشت، انتظار می‌رود این مدل بهبودهایی را تجربه کند.

پس از پیش‌نمایش نسخه استار شده مینی جان کوپر ورکس برقی در فستیوال سرعت گوودوود ۲۰۲۴، مینی در حال برنامه‌ریزی برای رونمایی رسمی این خودرو تا پیش از پایان سال جاری میلادی است. البته جزئیات اولیه از داغ‌ترین نسخه مینی کوپر برقی توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین منتشر شده است. قدرت مینی جان کوپر ورکس برقی به ۲۵۵ اسب‌بخار رسیده و بنابراین افزایش محسوسی را نسبت به خروجی ۲۱۵ اسبی مدل استاندارد نشان می‌دهد. البته وزن این مدل مشابه مینی کوپر SE ساخت چین است و بنابراین از باتری



مینی جان کوپر ورکس برقی



چینی

Chinese

شاسی بلند برقی ارزان قیمت



شاسی بلند وولینگ بینگو جزو ارزان‌ترین خودروهای بازار چین است. این محصول جدید ظرفیت حمل پنج نفر را دارد و با قیمت پایه حدود ۱۱ هزار دلار وارد بازار چین شده است. جوینت‌ونچر سایک-جنرال موتورز-وولینگ محصول جدید خود را با توان پیمایش ۵۱۰ کیلومتر و حداکثر قدرت ۱۰۰ اسب‌بخار عرضه می‌کند. شاسی بلند وولینگ بینگو به‌صورت استاندارد با یک موتور برقی در اکسل جلو تولید می‌شود و حداکثر قدرت ۱۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۸۰ نیوتون‌متری دارد. این محصول جدید ظرف ۳.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد؛ اما هنوز صفر تا ۱۰۰ آن اعلام نشده است. خریداران می‌توانند سه نوع باطری را انتخاب کنند که اولی ظرفیت ۳۱.۹ کیلووات-ساعتی داشته و توان پیمایش ۳۳۰ کیلومتری را فراهم می‌سازد. باتری بزرگ‌تر ۳۷.۹ کیلووات-ساعتی با توان پیمایش ۴۰۱ کیلومتر به‌عنوان گزینه دوم مطرح است و نهایتاً به‌گران‌ترین نسخه می‌رسیم که از باتری ۵۰.۶ کیلووات-ساعتی استفاده کرده و شعاع حرکتی ۵۱۰ کیلومتری دارد.

محصول

Product

استیشن بی‌وای دی برای اروپا



چینی‌ها مشخصات کلیدی دنزا Z9 GT را اعلام کرده‌اند. این محصول با قوای محرکه برقی و پلاگین-هیبرید عرضه می‌شود و حداقل قیمت ۴۷ هزار دلاری دارد. البته برای مدل‌های فول آن باید حدود ۵۹ هزار دلار پرداخت کرد. همچنین دنزا به‌زودی عرضه Z9 GT را در بازارهای اروپایی شروع خواهد کرد. مدل برقی دنزا Z9 GT از سپر جلو متفاوت با ورودی هوای کوچک در مرکز آن استفاده می‌کند؛ در حالی که ورودی هوای پلاگین-هیبرید بزرگ‌تر است. از جمله ویژگی‌های این محصول می‌توان به رینگ‌های ۲۱ اینچی و فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب اشاره کرد. نسخه پلاگین-هیبرید Z9 GT از پلت‌فرم e3 و نسل پنجم سیستم بی‌وای دی استفاده کرده است. این مجموعه از پیش‌رانه ۲ لیتری توربو با ۲۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۳ موتور برقی با قدرت ترکیبی ۸۵۸ اسب‌بخار تشکیل می‌شود. این نسخه از استیشن مورد بحث ظرف ۳.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

آلمانی

German

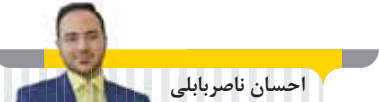
بامو و M240i» منهارت قدرتمند



M2 یکی از محبوب‌ترین محصولات بامو در میان تیونرها به‌شمار می‌رود که سبب کمتر دیده شدن نسخه پایه یعنی M240i شده است. به‌همین دلیل، تیونینگ منهارت تصمیم گرفته است روحی تازه را در کالبد برادر کوچک‌تر این خودرو بدمد. M240i منهارت در سال ۲۰۲۱ به‌صورت دیجیتالی رونمایی شد؛ اما ساخت نسخه واقعی آن تا امسال به‌تعلیق افتاد. نتیجه تلاش‌های منهارت سبب شد این خودرو تازه‌نهایتاً با نام منهارت MH2 ۴۵۰ رونمایی شود. پیش‌رانه ۳ لیتری ۶ سیلندر توربوشارژر M240i توان تولید ۳۶۹ اسب‌بخار قدرت را دارد؛ منهارت که این حجم از قدرت را کافی نمی‌دانسته، بر آن شده است تا قدرت را به ۴۴۰ اسب‌بخار برساند. این شرکت برای این که فاصله میان M2 و MH2 را بیش از پیش کاهش دهد، از بسته به‌روزرسانی استیج ۲ و ۳ هم رونمایی کرده است که قدرت بیشتری را در اختیار خریدارانش قرار می‌دهند. جزئیات کار منهارت در بهبود قطعات فنی آنقدر بالاست که صدای خودرو را هم برای ایجاد یک تجربه تازه بهبود بخشیده است.

لزوم ارائه لایحه جدید واردات خودروهای کارکرده به مجلس

چه عواملی سبب افت تولید خودرو شده است؟



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

افت تولید خودرو در حالی طی ماه‌های گذشته خبرساز شده است که صنعت قطعه کشور پایه‌ای خودروسازی با افت تولید و فروش مواجه بوده است. آمارهای منتشرشده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد از ابتدای سال جاری، تولید قطعه روند کاهشی داشته و قطعه‌سازان تقریباً هر ماه کمتر از ماه قبل تولید کرده‌اند. البته با توجه به کاهش تولید خودرو از اردیبهشت‌ماه امسال، افت تولید و فروش قطعه نیز امری طبیعی به‌نظر می‌رسد. اما باید توجه داشت که محصولات قطعه‌سازان تنها در خطوط تولید به‌کار گرفته نمی‌شود، بلکه بخشی از آن‌راهی بازار لوازم‌پدکی کشور می‌شود.

مرکز پژوهش‌های مجلس مطابق هر ماه، آمار تولید و فروش شرکت‌های بورسی تا ماه میانی تابستان را زیر دره‌بین قرار داده است. بر این اساس تولید خودرو و قطعات در پنج ماه امسال نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته ۱۳.۳ درصد افت را تجربه کرده است. این آمار درمورد فروش این صنایع نیز در بازه زمانی یادشده ۱۱.۵ درصد کاهش را نشان می‌دهد. بدین ترتیب آمارهای ارائه‌شده از سوی بازوی پژوهشی مجلس حکایت از آن دارد که از ابتدای امسال تا انتهای مرداد، هر ماه تولید قطعه نسبت به‌ماه پیش از آن کاهش یافته است. همچنین نسبت به‌مدت مشابه سال گذشته فروش قطعه به‌طور میانگین حدود ۱۰ درصد و تولید آن نیز به‌طور میانگین حدود ۱۱ درصد کاهش را تجربه کرده است.

در مورد دلایل افت تولید و فروش قطعه می‌توان به‌چند عامل عمده اشاره کرد که مهم‌ترین آن‌ها کاهش تولید خودرو است. طبق آمار، که شرکت‌های بزرگ خودروساز در سامانه کدال ثبت کرده‌اند، تولید خودروسازان داخلی در پنج‌ماه ابتدایی امسال نسبت به‌مدت مشابه سال ۱۴۰۲ با ۹.۵ درصد افت همراه بوده است. همچنین خودروهای داخلی در مردادماه امسال ۱۸ درصد کمتر از تیر تولید شده‌اند. بدیهی است خودروسازان که حالا کمتر از سال گذشته تولید می‌کنند، کمتر هم قطعه خریداری می‌کنند. خودروهای تولیدشده هم با توجه به قیمت‌گذاری دستوری، همچنان قافیه تامین نقدینگی را برای خودروسازان تنگ کرده‌اند. در چنین شرایطی است که بدهی خودروسازان به تولیدکنندگان قطعه روزبه‌روز افزایش پیدا می‌کند و مشکل تامین نقدینگی به این صنعت نیز سرایت کرده است.

بنابراین بدهی مذکور و مشکل نقدینگی عامل تعیین‌کننده دوم در افت تولید قطعه است. عامل دیگر سناریویی است که از سال گذشته نشانه‌های مختلف بر آن صحنه گذاشته‌اند. برخی قطعه‌سازان از سال گذشته ادعا کرده‌اند که خودروسازان بزرگ برای تامین قطعات مورد نیاز



اتفاقی در ثبت سفارش خودروهای کارکرده برای عموم مردم نخواهد افتاد.»

افزایش قیمت ۵۰ میلیون تومانی هیوندای توسان (۲۰۲۳) خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پارس سال (دریچه‌برقی) ۱۴۰۳ با ۷ میلیون تومان افزایش ۶۸۵ میلیون تومان، اطلس (سفید مشکی) ۱۴۰۳ با ۶ میلیون تومان افزایش ۵۲۶ میلیون تومان، پارس سال سفارشی ۱۴۰۳ با ۶ میلیون تومان افزایش ۶۶۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ پانورا ۱۴۰۳ با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۲۲ میلیون تومان، تارا اتومات ۱۷۴۱ ایکس ۱۴۰۳ با ۴ میلیون تومان افزایش ۹۵۹ میلیون تومان و کوئیک S (۸۵ گانه) ۱۴۰۳ با ۳ میلیون تومان افزایش ۴۱۵ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۵ تا ۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیدلیتی پرایم ۵ نفره (رینگ ۱۰ پره) ۱۴۰۳ با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان، جک S5 نیوفیس ۱۴۰۳ با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان و فونیکس FX پریمیوم ۱۴۰۳ با ۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هیوندای توسان (۲۰۲۳) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، هیوندای کونا (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و هیوندای کرتا (۲۰۲۳) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.

خود دست به‌واردات از چین می‌زنند و مراجعه آن‌ها به قطعه‌سازان داخلی برای تامین نیازهای خود رو به کاهش است. برخی آمار و ارقام از جمله آمار واردات انواع کالا که از سوی سازمان توسعه تجارت منتشر می‌شد نیز به‌نوعی این ادعا را تایید می‌کرد. با فرض صحت این سناریو این موضوع می‌تواند از دلایل مهم افت تولید و فروش در صنعت قطعه کشور باشد. از طرفی در واکنش به‌نگاه دولت جدید به آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، سیدجواد حسینی کیا، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس تاکید کرد: «دولت چهاردهم می‌تواند در این زمینه آیین‌نامه جدیدی تدوین کند یا لایحه‌ای جدید با اعمال تغییرات به مجلس ارسال کند.» وی با توجه به‌برخی ابهامات جدی در خصوص خدمات پس از فروش این خودروها از سوی اشخاص گفت: «یکی از ابهامات مطرح این است که برای ثبت سفارش خودروهای کارکرده، باید خدمات پس از فروش آن‌ها تضمین شود. این درحالی است که به‌فردی که می‌خواهد خودرویی کارکرده را وارد کند، تضمین نمی‌دهند و با این شرایط روند واردات کارکرده‌ها نیز در اختیار خودروسازانی که شبکه دارند و می‌توانند خدمات پس از فروش را تامین کنند، قرار خواهد گرفت.»

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس در خصوص دغدغه تامین ارز کارکرده‌ها نیز تصریح کرد: «تامین ارز در ازای صادرات مورد مقبولی است و کسانی که صادرکننده هستند می‌توانند در ازای ارز صادراتی خودرو وارد کنند. حسینی کیا در پایان با توجه به‌عدم همخوانی بخش‌هایی از آیین‌نامه واردات خودروهای دست‌دوم خاطر نشان کرد: «در صورتی که موضوع مجوز خدمات پس از فروش و تامین ارز این خودروها حل نشود، عملاً هیچ شخص حقیقی مطابق قانون کارکرده‌ها نمی‌تواند خودرو ثبت سفارش و وارد کند؛ بنابراین تا زمانی که این ابهام‌ها باقی است،

ژاپنی

Japanese

چرا تولید جی تی-آر متوقف شد؟

نیسان GT-R دوست‌داشتنی از دسامبر ۲۰۰۷ تا چندی پیش در خط تولید حضور داشت؛ اما زمان برای R35 به پایان رسید. این خودرو در اکثر بازارها بازنشنه شده و مدل نهایی آن سال آینده راهی موزه خواهد شد. پیرلوتینگ، رئیس تولید جهانی نیسان در مصاحبه با تاپ‌گیر به‌دلیل بازنشنه‌ی GT-R اشاره کرده است: «این خودرو ۱۷ سال در بازار حضور داشت و ما دوست داشتیم ۱۷ سال دیگر هم آن را عرضه کنیم؛ اما قوانین ما را به‌درسر انداختند» نیسان GT-R در جولای ۲۰۲۱ با بازار اروپا وداع کرده است؛ چراکه قوانین جدید مربوط به‌سر و صدا و آلایندگی عملیاتی



شده‌اند. گودزیلا همچنین از بازار استرالیا هم خارج شده؛ چراکه نتوانسته از عهده تست تصادف جانبی سخت‌گیرانه برآید. زمانی که عمر یک خودرو به‌سر می‌رسد، معمولاً خودروساز آماده تولید نسل جدید آن می‌شود؛ اما متأسفانه سرنوشت R35 به‌گونه دیگری رقم خورده است. با پایان تولید در سال ۲۰۲۵ نیسان جانشین آن را معرفی نخواهد کرد. مدیر نیسان قویا پیش‌نهاد می‌کند که یک فاصله مشخص بین نسل فعلی و نسل آینده GT-R وجود خواهد داشت. نیسان سال قبل با معرفی کانسپت هایپر فورس امیدهای زیادی را در دل طرفداران برای زنده نگه داشتن نام GT-R ایجاد کرد؛ اما باید به این نکته اشاره کنیم که تولید همین نسل فعلی GT-R نیز بسیار زمان‌بر بوده است. در حقیقت کانسپت اولیه گودزیلا فعلی در سال ۲۰۰۱ رونمایی شد و در سال ۲۰۰۵ بود که نسخه نزدیک به‌خط تولید نمایان شد و در نهایت ۲ سال طول کشید تا گودزیلا در خط تولید حاضر شود. جیووانی آروبا، مدیر طراحی نیسان در سال جاری اظهار داشت نسل بعدی GT-R تا سال ۲۰۳۰ از راه خواهد رسید.

آمریکایی

American

یادی از نخستین خودرو عضلانی

خودروهای عضلانی بخشی نمادین از خودروسازی آمریکا هستند. با این حال، درحالی که اکثر مردم خودروهای عضلانی را با نام‌هایی مثل پونتیاک GTO و فورد موستانگ می‌شناسند، نخستین ماسل کار تاریخ، الدزمبیل راکت ۸۸ است که در سال ۱۹۴۹ عرضه شد؛ یعنی بیش از یک دهه قبل از آن که ماسل کارها در بازار آمریکا مطرح شوند. الدزمبیل ۸۸ که برای پر کردن فاصله بین مدل‌های ۷۶ و ۹۸ در نظر گرفته شده بود، نخستین بار در سال ۱۹۴۹ معرفی شد. این خودرو روی نسخه اصلاح‌شده‌ای از پلت‌فرم A-Body جنرال موتورز ساخته شده بود



که با خودروهایی مثل شورولت شول و پونتیاک تمپست مشترک بود. برخلاف مدل ۷۶ که با یک پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی عرضه می‌شد، ۸۸ به‌یک موتور V8 مجهز بود. هرچند همین موتور در مدل ۹۸ هم ارائه می‌شد؛ اما ۸۸ کمی جمع‌وجورتر بود و وزن کمتری داشت. پیش‌رانه ۸ سیلندری که در سینه ۸۸ قرار گرفت، یک موتور کاملاً جدید بود که راکت نام داشت و جایگزین پیش‌رانه ۸ سیلندر خطی الدزمبیل شد. به‌همین دلیل، این خودرو راکت ۸۸ نام گرفت. این دقیقاً همان فرمولی بود که خودروهای عضلانی بر پایه آن شکل گرفتند. علاوه بر این، الدزمبیل با راکت ۸۸ وارد مسابقات نسکار هم شد. این خودرو در نسکار بسیار موفق عمل کرد و از سال ۱۹۴۹ تا ۱۹۵۱ در بیش از نیمی از مسابقات پیروز شد؛ هرچند که بعداً زیر سایه هادسون هورنت قرار گرفت. موفقیت راکت ۸۸ در پیست به‌فروش آن کمک شایانی کرد و ماسل کار الدزمبیل در اقتصاد رو به‌رشد آمریکا پس از جنگ، در بین نظامی‌های سابق بسیار محبوب شد و فروش چشمگیری را تجربه کرد.



تراکم ۱۳،۴ به یک و پاشش سوخت انژکتوری حداکثر توان خروجی این موتور را به ۲۰۵ اسب‌بخار می‌رسانند. همچنین کمپانی ام‌وی آگوستا اعلام کرده‌است با ایجاد تغییراتی در پروگرام ECU می‌توان قدرت را به ۲۰۹ اسب‌بخار رساند. این پیش‌رانه مجهز به‌اگزوز تیتانیومی با سیستم مکش متغیر برای سیلندر هاست که طراحی این دو سیستم سبب افزایش رانندمان می‌شود. از سوی دیگر مدیریت هوشمند جرقه‌زنی شمع‌ها نیز در زمینه بهبود عملکرد موتور بسیار تأثیرگذار است.

ام‌وی آگوستا یکی از معروف‌ترین سازندگان موتورسیکلت است. این کمپانی ایتالیایی در ژوئن سال ۲۰۲۰ موتورسیکلت استریت فایتر خود را با نام راش ۱۰۰۰ به جهان معرفی کرد. این موتورسیکلت اسپرت ایتالیایی از یک پیش‌رانه قدرتمند بهره می‌گیرد. یک موتور ۴ سیلندر موازی به حجم ۹۹۸ سی‌سی بنزینی مزین به ۱۶ سوپاپ (پر دو میل سوپاپ) که می‌تواند قدرت بالایی تولید کند، ویژگی‌هایی مثل نسبت کورس پیستون به قطر پیستون ۷۹ میلی‌متری در ۵۰،۹ میلی‌متری، نسبت



ام‌وی آگوستا در فهرست قدرتمندترین‌ها

وقتی بنزین به کمک نیروی الکتریکی می‌آید

کدام پلاگین-هیبرید پیمایش بیشتری دارد؟

از مصرف‌کنندگان به‌شمار می‌روند که به‌دنبال خرید یک خودرو پاک و دوستدار محیط‌زیست هستند. در ادامه بهترین خودروهای پلاگین-هیبرید را که از پیمایش نیروی حرکتی الکتریکی مناسبی نیز برخوردارند، معرفی می‌کنیم.

از نیروی الکتریکی برآمده‌اند. البته به‌باور برخی کارشناسان راه توسعه خودروسازی از مسیر پلاگین-هیبریدهای گذر. از نظر آن‌ها پلاگین-هیبریدها به‌لطف داشتن دو نیروی محرک (یک موتور احتراق داخلی و یک موتور الکتریکی) بهترین و مناسب‌ترین گزینه برای آن دسته

سخت‌گیری‌ها در زمینه استاندارددهای آلاینده‌گی سبب شد نیروی الکتریکی به‌مناسب‌ترین جایگزین برای موتورهای احتراق داخلی بدل شود.

بر این اساس کمپانی‌های مطرح خودروسازی در صدد گسترش استفاده



مردس‌بنز «E53 AMG Hybrid»



مردس‌بنز همواره در زمینه نوآوری و استفاده از تکنولوژی‌های نوین صنعت خودرو زبان‌زد بوده‌است. این کمپانی صاحب‌نام و صاحب‌سبک، در ماه می سال ۲۰۲۳ میلادی از نسل ششم سدان سائیز بزرگ لوکس خانوادگی خود یعنی E کلاس رونمایی کرد. هم‌زمان با این رونمایی، جدیدترین فناوری هیبرید نیز به جهان معرفی شد. در حقیقت E کلاس W214 به‌بالترین سطح فناوری‌های هیبرید و پلاگین-هیبرید مردس‌بنز مجهز شده‌است. به‌جرات می‌توان گفت قوی‌ترین سدان پلاگین-هیبرید بازار جهانی در تملک مردس‌بنز قرار دارد. E کلاس W214 از قوی‌ترین و‌های-پرفورمنسی‌ترین مدل‌های پلاگین-هیبرید برخوردار است که با نام E53 AMG Hybrid شناخته می‌شود. این خودرو از نظر طراحی به‌زبان جدید طراحی مردس‌بنز مزین شده و با خطوط نرم و سطوح سیال در کنار رعایت بهترین تناسبات، کاراکتر سنگینی را از لحاظ بصری به‌نمایش می‌گذارد. چراغ‌های جلوی خودرو با گرافیک جدید همراه است و جلوپنجره آن به‌سبک جدید طراحی مردس‌بنز در جلوترین نقطه پوزه قرار دارد. این ویژگی‌ها چهره جسورانه‌ای به این سدان می‌بخشند. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده و باریک (که لوگوی ستاره‌ای مردس‌بنز در آن تعبیه شده) نمای شیک و زیبایی E53 AMG Hybrid داده‌است. نصب قطعات الحاقی فیبر کربنی مانند قاب آینه‌ها، لپ سهر جلو، دیفیوزر، اسپویلر روی در صندوق عقب و اگزوزهای دوبل در طرفین سپر، چاشنی اسپرت این خودرو و پلاگین-هیبرید را دوچندان می‌کند. کابین این سدان‌های-پرفورمنسی پلاگین-هیبرید مردس‌بنز، بسیار لوکس و مدرن بوده و بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی را در اختیار شما قرار می‌دهد. آن‌چه سبب شده‌است E53 AMG Hybrid به قوی‌ترین نسخه در این مطلب و در میان سایر رقبا پیش بدل شود، بخش فنی آن است. یک موتور بنزینی ۶ سیلندر خطی به‌حجم ۲۹۹۹ سی‌سی و مزین به فناوری‌های-توربو، قلب تپنده بنزینی این سدان‌های-پرفورمنسی را تشکیل می‌دهد. این موتور موسوم به M256 بوده و حداکثر می‌تواند ۴۵۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم نیز در محور عقب تعبیه شده که می‌تواند ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این موتور به‌صورت ترکیبی ۶۱۲ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیرو و گشتاور حاصل شده به کمک یک گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک و با سامانه فورماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. این خودرو به‌لطف باتری‌های ۲۸،۶ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند حداکثر ۹۹ تا ۱۱۰ کیلومتر را به‌صورت تمام‌الکتریکی طی کند.

تویوتا پریوس پرایم



تویوتا پریوس همواره در عرصه هیبریدها زبان‌زد بوده‌است. نخستین خودرو هیبرید موفق جهان که از اواخر دهه ۹۰ میلادی تا به امروز آمار فروش بسیار خوبی داشته، پریوس بوده‌است. در حقیقت می‌توان گفت نماد هیبریدها در میان خودروسازان ژاپن، تویوتا پریوس است. پلاگین-هیبریدها دسته‌ای از محبوب‌ترین خودروهای هیبرید به‌شمار می‌روند و کمپانی تویوتا نیز نخستین نسل پلاگین-هیبرید پریوس را سال ۲۰۱۲ میلادی به بازارهای جهانی عرضه کرد. می‌توان گفت پریوس، محصول استراتژیک تویوتا در این عرصه‌است. مارس سال ۲۰۲۳ میلادی پس از رونمایی نسل پنجم از پریوس، نسل سوم پریوس پلاگین-هیبرید (که با پسوند پرایم شناخته می‌شود) با کد XW60 معرفی شد. پریوس پرایم نسل سوم از زبان جدید طراحی تویوتا بهره گرفته و روی پلت‌فرم TNGA-GA-C شکل گرفته‌است. استفاده از سطوح منحنی، خطوط نرم و حفظ استایل فست‌بک (ستون C کشیده و سقف خمیده) سبب شده‌است کاراکتر اسپرت و پارسیتی برای این سدان فست‌بک محبوب تویوتا فراهم شود. چراغ‌هایی به‌شکل حرف C، پوزه تیز و رو به جلو و موتور می‌را به این خودرو بخشیده و چهره اسپرت و تهاجمی را برای پریوس پرایم به‌ارمغان آورده‌است. در نمای عقب نیز شاهد چراغ‌های پیوسته با LED باریک هستیم. طراحی چراغ در یک حجم تورفته، نمای خاص و منحصر به فردی به پریوس پرایم نسل سوم XW60 می‌بخشد. کابین این نسل از پریوس نیز بسیار مدرن و شیک بوده که به‌جاذبیت‌های این خودرو می‌افزاید. اما آن‌چه تویوتا پریوس پرایم را از سایر رقبا متمایز می‌کند، پیش‌رانه آن است. یک موتور ۴ سیلندر اتمسفریک به‌حجم ۲ لیتر با دو موتور الکتریکی (که ساختار موتور ژنراتور دارند) قلب تپنده این خودرو و پلاگین-هیبرید را تشکیل می‌دهند. موتور بنزینی حداکثر ۱۵۱ اسب‌بخار و موتور الکتریکی حداکثر ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. در مجموع و به‌صورت ترکیبی ۲۲۰ اسب‌بخار قدرت به کمک گیربکس e-CVT به چرخ‌های جلوی این خودرو منتقل می‌شود. نکته بسیار مهم درباره این خودرو باتری‌های ۱۲،۶ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی است. به کمک این باتری‌های می‌توان تا ۸۷ کیلومتر (مطابق استاندارد WLTP) را به‌صورت تمام‌الکتریکی طی کرد. همچنین با یک بار شارژ باتری‌ها و یک بار سوخت‌گیری، این خودرو حداکثر مسافت ۹۶۵ کیلومتری را می‌پیماید.

پژو «508PSE»



پژو ۵۰۸ نسل دوم (موسوم به R83) در ابتدای سال ۲۰۱۸ میلادی در موتور شوی ژنو معرفی شد و توانست نظر بسیاری از بازدیدکنندگان را به‌خود جلب کند. سبک طراحی پژو به‌لطف زبان جدید طراحی این کمپانی، زیبا بوده که با بهره‌گیری از خطوط تیز و سطوح تخت در کنار رعایت تناسبات عالی، بدنه پژو ۵۰۸ را به یک گزینه زیبا و اسپرت بدل کرده‌است. فرمت کوپه این خودرو به‌لطف ستون C کشیده و سقف خمیده و پوزه بلند، در اسپرت بودن این سدان میان‌سائیز لوکس فرانسوی تأکید دارد. پژو ۵۰۸ نسل دوم در نسخه‌های متعدد بنزینی، دیزلی و هیبرید و پلاگین-هیبرید به‌بازار عرضه شده‌است. پس از ارائه یک فیس لیفت زیبا برای این سدان در سال گذشته میلادی، نسخه قدرتمند پلاگین-هیبرید این سدان نیز با پسوند PSE به‌معنی Peugeot Sport Engineered در دسترس قرار گرفت. پژو 508 PSE در دو نسخه سدان و استیج (استیشن) تولید شده که زیر چهره تهاجمی و فوق‌اسپرتش یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۹۸ سی‌سی مزین به سیستم پر خوراک توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم وجود دارد. دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم (یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب) نصب شده‌است. بر این اساس حداکثر قدرت ترکیبی این خودرو به ۳۵۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ترکیبی آن به ۵۲۰ نیوتون‌متر می‌رسد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. ناگفته‌نماند که یک باتری ۱۱،۸ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند امکان حرکت بین ۴۲ تا ۵۴ کیلومتر بر ساعت را در حالت تمام‌الکتریکی فراهم کند.

بامو «550e xDrive»



نسل هشتم بامو سری ۵ به‌نظر بسیاری از کارشناسان از بالاترین سطح فناوری‌های باورایی‌ها برخوردار است. این خودرو طراحی بسیار پخته‌تری از برادر بزرگ‌ترش یعنی سری ۷ داشته و همین امر سبب شده‌است این خودرو جزو محبوب‌ترین محصولات بامو در بازار جهانی باشد. سری ۵ نسل هشتم موسوم به G60 در جولای سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد. این خودرو از خطوط شارپی بهره می‌برد و ستون C کشیده و فرمت خمیده سقف (که حالت فست‌بک کوپه به آن می‌بخشد)، کاراکتر نافذ و اسپرتی برای این خودرو و اسپرت به‌ارمغان می‌آورد. چراغ‌های باریک در جلو با فرمت جلوپنجره منطقی و جذاب جدید بامو، چهره جوان‌پسند، پویا و جسورانه‌ای را به‌سری G60 داده‌است. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک و اشکل و دیفیوزر، نمای زیبایی از یک سدان بزرگ خانوادگی لوکس را به‌نمایش می‌گذارند. کابین سری G60 به بالاترین سطح تکنولوژی باورایی مجهز بوده که بسیار جذاب و زیباست. سری G60 در نسخه‌های متعددی به‌بازار آمده که نسخه 550e xDrive آن در این مطلب بررسی می‌شود. این خودرو یکی از قوی‌ترین خودروهای پلاگین-هیبرید بازارهای جهانی است. 550e xDrive نسخه پرفورمنسی از نسخه پلاگین-هیبرید محسوب می‌شود و یک مدل ضعیف‌تر از M560e است. این خودرو از قطعات الحاقی ام‌مانند لپ سیر جلو، جلوپنجره مشکی پیکانویی، قاب آینه مشکی پیکانویی، ر‌کاب اسپرت، اسپویلر روی در صندوق عقب و دیفیوزر بهره می‌گیرد تا هیجان اسپرت بودنش را دوچندان کند. زیر چهره جسورانه و جذاب 550e xDrive یک موتور ۶ سیلندر ۲۹۹۸ سی‌سی مزین به فناوری توپین-پاور-توربو چا خوش کرده‌است. این پیش‌رانه به‌لطف فناوری پر خوراک توپین-پاور-توربو و سیستم پاشش سوخت مستقیم منحصر به فرد بامو می‌تواند ۲۱۳ اسب‌بخار توان و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم روی محور عقب تعبیه شده تا بتواند ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور به‌قدرت و گشتاور خروجی اضافه کند. به‌صورت ترکیبی حداکثر توان خروجی به ۴۸۹ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور خروجی به ۷۰۰ نیوتون‌متر می‌رسد. گیربکس ۸ سرعته ام-استپ‌ترونیک به کمک سامانه xDrive قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند. جالب‌است بدانید که یک یک باتری ۲۲،۱ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی برای تأمین نیروی الکتریکی 550e xDrive در نظر گرفته شده تا بتواند به‌صورت تمام‌الکتریکی حداکثر ۷۹ تا ۹۱ کیلومتر را پیماید.

کامیون‌های ETM6 و ETH8 نیز در هانوفر آلمان به نمایش درآمده‌اند. ETM6 یک کامیون میان‌رده ۷.۵ تنی برای فعالیت‌های لجستیکی شهری است، در حالی که کامیون سسنگین ۱۹ تنی ETH8 برای حمل محموله‌های سنگین تر به کار می‌رود. این شرکت چینی اظهار داشته هر دو کامیون بر اساس پلت‌فرم ویژه و برقی بی‌وای دی تولید شده‌اند و توان پیمایش ۳۰۰ و ۲۵۰ کیلومتری دارند. بازوی محصولات تجاری بی‌وای دی تا پایان ژوئن ۲۰۲۴ بیش از ۱۱۰ هزار دستگاه محصول را در سراسر جهان به فروش رسانده که سهم کامیون‌های انرژی جدید ۳۰ هزار دستگاه بوده است.

در نمایشگاه حمل‌ونقل هانوفر آلمان که از سال ۱۸۹۷ هر دو سال یک‌بار برگزار می‌شود و بزرگ‌ترین و تأثیرگذارترین نمایشگاه خودروهای تجاری دنیاست، بی‌وای دی علاوه بر E-Vali از تراکتور برقی YET ۲۰۰ نیز برای بازارهای اروپایی رونمایی کرده است. این محصول برای فعالیت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل همچون بندرها طراحی شده است. حداکثر ظرفیت وزن تراکتور مورد بحث به ۷۵ تن می‌رسد و به راحتی می‌تواند کانستینرها و تریلرهای بزرگ را جابه‌جا کند. باتری تینغه‌ای این محصول نیز توسط بی‌وای دی تأمین شده است و حداکثر زمان کاری ۱۶ ساعت را فراهم می‌کند.



درخشش «بی‌وای دی» در نمایشگاه هانوفر با تجاری‌های الکتریکی



شرایط اتوبوس‌های الکتریکی در بازارهای جهانی چگونه پیش می‌رود؟

سهم ۳ در صدی الکتروباس‌ها از بازار جهانی اتوبوس

در سراسر جهان، تقریباً ۵۰ هزار اتوبوس برقی در سال ۲۰۲۳ فروخته شد که معادل ۳ درصد از کل فروش اتوبوس است



فرانک آقاصفی

f.aghasafi@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر توسعه پیش‌رانه‌های الکتریکی در تمامی بخش‌های خودروسازی سراسر جهان، سرعت بسیاری به خود گرفته و تقریباً تمامی پیش‌بینی‌های انجام‌شده در این بخش‌ها و از سوی سایت‌ها و مراکز مختلف حاکی از آن است که این پیش‌رانه‌ها در آینده نزدیک و دور، با محبوبیت روزافزونی همراه خواهند شد و بخش بزرگی از بازار جهانی خودرو را به خود اختصاص خواهند داد. تازه‌ترین پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد تا پایان سال جاری میلادی بازار خودروهای الکتریکی رشد درآمده بیشتری داشته باشد و به رقم ۷۸۶٫۲ برسد. در این میان اتوبوس‌ها نیز با محبوبیت بسیاری همراه هستند.

چراکه در بسیاری از نقاط پرتردد دنیا، سهم آلاینده‌های اتوبوس‌های دیزلی بسیار بالاست و حالا جایگزینی مدل‌های دیزلی با محصولات پاک و بر خوردار از پیش‌رانه‌های الکتریکی، توجه بسیاری از دولت‌ها را به خود جلب کرده و کشورهای پیشرفته در خصوص به کارگیری این خودروها در سال‌های آینده برنامه‌ریزی‌های بسیاری را انجام داده‌اند.

سهم ۳ درصدی اتوبوس‌های برقی از بازار جهانی

فروش اتوبوس‌های برقی که شامل تمام اتوبوس‌های ساینز متوسط و بزرگ می‌شود، بسیار جلوتر از سایر بخش‌های خودروهای الکتریکی است. چند کشور اروپایی مانند بلژیک، نروژ و سوئیس و در آسیا نیز چین به سهم فروش بالای ۵۰ درصد از این خودروها در سال ۲۰۲۳ دست یافتند. براساس آمارهای

تسلط چین بر بازار جهانی الکتروباس‌ها به رغم کاهش تقاضای داخلی

در کنار پتانسیل بالا برای الکتریکی‌سازی اتوبوس‌های شهری، توسعه‌های زیرساختی نیز می‌تواند از تسریع توسعه این خودروها حمایت کند. محبوبیت اتوبوس‌های برقی از سال ۲۰۲۰ در حال افزایش است. در سال ۲۰۲۳، تقریباً ۵۰ هزار اتوبوس برقی در سطح جهان فروخته شد که موجودی جهانی را به بیش از ۶۳۵ هزار دستگاه رساند. چین قبلاً بر این بازار تسلط داشت و همچنان صادرکننده اصلی به کشورهای آمریکای لاتین، آمریکای شمالی و اروپاست. حمایت اولیه دولت چین و سیاست‌های این کشور برای الکتریکی‌سازی حمل‌ونقل عمومی و در دسترس بودن اتوبوس‌های برقی تولید داخل، همراه با مشوق‌ها، به این معنی بود که چین در فروش اتوبوس‌های برقی پیشروی اولیه و قابل توجهی

در اتحادیه اروپا، اتوبوس‌های الکتریکی باتری‌دار در سال ۲۰۲۳ به سهم فروش ۴۳ درصدی در میان اتوبوس‌های شهری رسیدند که نشان‌دهنده پیشرفت واضح به سمت هدف پیشنهادی ۱۰۰ درصدی فروش اتوبوس‌های شهری تا سال ۲۰۳۵ و دستیابی به ناوگان بدون آلاینده‌گی است

دستیابی گام‌به‌گام اروپا به هدف ناوگان اتوبوس‌رانی ۱۰۰ درصد الکتریکی

رسیدند که نشان‌دهنده پیشرفت واضح به سمت هدف پیشنهادی ۱۰۰ درصدی فروش اتوبوس‌های شهری تا سال ۲۰۳۵ و دستیابی به ناوگان بدون آلاینده‌گی است. با این حال، در این مدت سهم اتوبوس‌های الکتریکی از بازار اروپا تنها یک درصد بود، اما جذب و خرید این اتوبوس‌ها همچنان در حال افزایش است.

توسعه به کارگیری الکتروباس‌ها در بازارهای نوظهور و در حال توسعه

پیشرفت‌های دلگرم‌کننده‌ای نیز در بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه در زمینه به کارگیری از اتوبوس‌های الکتریکی وجود داشته؛ جایی که تمرکز بر مزایای مشترک اتوبوس‌های برقی مانند کاهش آلودگی هوا و دسترسی بیشتر به حمل‌ونقل عمومی باعث افزایش جذب این خودروها شده است. این امر با در دسترس بودن گسترده اتوبوس‌های برقی در بازارهای رقابتی سرعت بیشتری به خود گرفته

است. شهرهای سراسر آمریکای لاتین مانند بوگوتا و سانتیاگو، تا امروز نزدیک به ۶۵۰۰ اتوبوس برقی مستقر کرده‌اند. شرکت BasiGo، بزرگ‌ترین تولیدکننده اتوبوس برقی در آفریقا، دارای ۳۵۰ دفتر سفارش است که تقریباً ۲ درصد از فروش اتوبوس‌های برقی را خارج از چین در سال ۲۰۲۳ در اختیار گرفته و قصد دارد ۱۰۰۰ اتوبوس برقی دیگر را در کنیا و ۲۰۰ اتوبوس در رواندا در آینده به فروش برساند.

معرفی «فورد رنجر» پلاگین-هیبرید با ۲۷۵ اسب بخار و برد برقی ۴۵ کیلومتر

«فورد در نمایشگاه حمل‌ونقل ۲۰۲۴ در فرانکفورت آلمان، رسانه‌نسخه پلاگین-هیبرید پیکاپ رنجر را رونمایی کرد. این پیکاپ از یک پیش‌رانه ۲.۳ لیتری چهار سیلندر توربوشارژر اکوپوست (همان موتور موستانگ اکوپوست) به همراه یک موتور الکتریکی ۱۰۰ اسب بخاری، کپیج باتری ۱۱۸ کیلووات ساعتی و گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک استفاده می‌کند. مجموع خروجی این سیستم، ۲۷۵ اسب بخار قدرت و ۶۹۰ کیلو تون متر گشتاور است. این یعنی نسخه پلاگین-هیبرید از تمام نسخه‌های قبلی رنجر حتی رنجر، گشتاور بیشتری دارد. رنجر پلاگین-هیبرید به لطف کپیج باتری لیتیوم یونی، می‌تواند تا ۴۵ کیلومتر را به صورت تمام الکتریکی طی کند. شارژ این باتری هم با شارژرهای معمولی کمتر از چهار ساعت طول می‌کشد. این باتری همچنین می‌تواند با خروجی برق استاندارد ۲۲.۳ کیلوواتی، انرژی مورد نیاز ابزارهای مختلف را تأمین کند. علاوه بر این، با پرداخت هزینه اضافی، امکان سفارش خروجی ۶۹ کیلوواتی هم وجود خواهد داشت که با دو خروجی برق ۳.۴۵ کیلوواتی در اتاق بار ارائه می‌شود.

رنجر پلاگین-هیبرید با ظرفیت بار ۱۰۰۰ کیلوگرمی و ظرفیت یک کشی ۳.۵ تنی همچنان پیکاپ توانمندی خواهد بود. رنجر پلاگین-هیبرید در سه تیپ مختلف با نام‌های XLT، وایلد ترک و استورم ترک به بازار عرضه می‌شود که آخری از لیست امکانات سخاوتمندانه‌ای مثل چراغ‌های جلوی LED، آماتریکسی، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم صوتی B&O با ۱۰ بلندگو، سیستم کمکی دنده عقب تریلر، رینگ‌های ۱۸ اینچی و ریل‌های روی سقف بهره‌می‌برد. این پیکاپ پلاگین هیبرید در آفریقای جنوبی تولید می‌شود و تحویل آن به خریداران اروپایی از بهار ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. به گزارش پدال، فورد فعلاً حرفی در مورد عرضه این نسخه رنجر در بازار ایالات متحده نزده است.





شده‌اند، همچنان در بازار تفاوت قیمت محسوسی بانرخ رسمی دارند. از دلایل این موضوع می‌توان به اعتماد مصرف‌کنندگان به شبکه فروش و خدمات سایپا، شهرت نسبی برند چانگان و در نهایت کیفیت مطلوب در برابر قیمت منطقی این دو مدل خودرو اشاره کرد که سبب شده است در بازار از آن‌ها استقبال قابل توجهی شود.

در مطالب روزهای گذشته به این نکته اشاره کردیم که خودروهای وارداتی چینی در بازار نرخی کمتر از قیمت فروخته‌شده در سامانه خودروهای وارداتی دارند یا در بهترین حالت نرخی برابر دارند. اما در این میان یک استثنا وجود دارد؛ دو مدل خودرو چانگان سی اس ۳۵ (تیپ ۲) و سی اس ۵۵ وارداتی که توسط سایپا عرضه



تنها وارداتی‌های چینی که در بازار قیمتی بیش از بهای رسمی دارند

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رقابتی به نفع مشتریان

وضعیت بازار خودرو به گونه‌ای است که می‌توان گفت در حال حاضر در ردیف قیمت ۱.۵ تا ۳ میلیارد تومان رقابت به معنی واقعی شکل گرفته است. بر این اساس در این بازه قیمتی مدل‌های وارداتی و مونتاژی متعددی

حضور دارند و تنوع نسبتاً خوبی در این ردیف به چشم می‌خورد. به همین دلیل عرضه‌کنندگان اصلی، خودروهای خود را با بهره‌مناسب و بعضاً کمتر از بهره بانکی به شکل اقساطی برای فروش عرضه می‌کنند و این به نفع

خریدار است. حتی برخی شرکت‌ها خودروهایشان را با اقساط بدون بهره به فروش می‌رسانند. وضعیتی که در ردیف قیمت کمتر از ۱/۵ و بالاتر از ۳ میلیارد تومان فراوانی چندانی ندارد.

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 ۱۲۰	۱۰	▲
جک S5 نیوفیس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۴۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۵۶۵	۰	
ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۸۹۵	۰	
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۸۹۵	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۶۸۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	۲ میلیارد و ۲۰	۵	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▲
اکستیم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۴۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فیدلیتی پرایم ۵ نفره (رینگ ۱۰ پره) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۰۹	یک میلیارد و ۷۸۰	۱۵	▲
فیدلیتی پرایم ۷ نفره (رینگ ۱۰ پره) (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۱۴	یک میلیارد و ۸۳۰	۰	
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۸۳۰	۱۰	▲
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۶۵۰	۳۰	▼

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 ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
هیوندای ال‌ان‌ترا (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	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۳ میلیارد و ۰	۰	
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۷	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V7 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۲۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نيسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۴ میلیارد و ۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۵	۳ میلیارد و ۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۷	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۸	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبیا ۲ (۱۴۰۱)	۰	۴۰۲	۰	
سایپا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۱۱	۱	▼
سایپا S دو گانه (۱۴۰۲)	۲۸۳	۴۳۶	۲	▼
سایپا S اتومات (۱۴۰۲)	۳۳۱	۵۰۹	۱	▼
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۴۲	۰	
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۴۶	۱	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۱۹	۲	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۳۰	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۱۵	۳	▲
کوییک SR (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۸۰	۴۱۵	۱	▲
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۴۲۵	۳	▼
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۳۳	۲	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۴۹۵	۱	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۲۶	۶	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۷۹	۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۱۲	۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۷۹۵	۲	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۵۹۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۴۱	۴	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۶۸۵	۷	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۶۶۸	۶	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۲۰	۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۹۰	۲	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۵۷۷	۱	▼
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۲۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۲۵	۴	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۴۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۶۹۳	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۸۶۳	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۵۹	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۷	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۷۷۵	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۲)	۴۶۵	۶۱۰	۱	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۶۹۰	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۰۵	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۴۴	۲	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۱۶	۱	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۶۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۶۸	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۱۰	۰	
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۳۳	۲	▲
تارا ۵ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۷۵۴	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۷۸۲	۰	
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۸۸۸	۴	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۵۹	۴	▲

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](https://www.instagram.com/petrosharlubricants)
 0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



کامل ترین سید روانکار و اکسسوری

روانکاری که تعویض آن فراموش شده است

روغن هیدرولیک برای فرمان پذیری خودرو

می‌شوند. ذرات ریز حاصل از این برخورد‌های می‌تواند در روغن و مخزن آن دیده شود. اما برخی رانندگان می‌پرسند اگر روغن هیدرولیک فرمان به‌طور منظم تعویض نشود چه اتفاقی رخ می‌دهد؟ واضح است که چنین کاری به مرور زمان خودرو آسیب دیدن به مجموعه فرمان خواهد داشت. دنبال کردن دستورالعمل سازنده خودرو و این بخش‌های ضروری می‌تواند کلی این است که روغن هیدرولیک را بین ۶۰ تا ۱۲۰ هزار کیلومتر تعویض کنید. استفاده از روغن دروغی و خراب‌تر خودرو می‌تواند پمپ فرمان را تحت فشار قرار داده و صدماتی عظیمی را در فرمان ایجاد کند. شاید حتی بمپ باعث سایش قطعات داخلی شده و ذرات و براده‌ها به داخل مخزن وارد شوند و به دیگر بخش‌ها نیز آسیب وارد کند. روغن بی کیفیت یا خالص روغن سیسم‌فرمان می‌تواند باعث شدن فرمان ریز پی داشته باشد. اضافه کردن روغن به سیستم تنها زمانی مفید خواهد بود که روغن موجود در آن کیفیت خود را از دست نداده باشد. اگر این روغن مدت زیادی مورد استفاده قرار گرفته باشد، افزودن روغن بیشتر احتمالاً تأثیری بر سختی فرمان نخواهد داشت. به همین خاطر باید روغن قدیمی را به‌طور کامل تعویض کرد. یکی از بهترین کارهایی که می‌توان در خانه انجام داد بررسی سطح روغن هیدرولیک و رنگ آن است. این موضوع به یافتن سریع‌تر مشکلات و جلوگیری از آسیب دیدن سیستم فرمان خودرو کمک شایانی می‌کند.



باید ثابت باشد، اگر مقدار روغن کاهش یابد یعنی در سیستم فرمان نشستی وجود دارد. این روغن به چرخش چرخ‌ها و رانکری سیستم فرمان کمک می‌کند تا قطعات با یکدیگر بسایند نداشته باشند. با کار کرد هر چه بیشتر خودرو این روغن می‌تواند تبدیل شده یا گردوغبار و ناخالصی را از خود جذب کند. چنین چیزی رنگ روغن هیدرولیک فرمان را تغییر خواهد داد و شاید در حالت بدتر باعث از دست رفتن قوام آن شود. حتی در شرایط عادی رانندگی نیز روغن موم‌دبث می‌تواند به رنگ قهوه‌ای و حتی سیاه در آید به همین خاطر زمانی که رنگ روغن هیدرولیک فرمان شروع به تغییر کرد باید آن را تعویض کرد. روغنی که شفافیت خود را از دست می‌دهد و به رنگ سیاهی و حالت فوم‌مانند در می‌آید حاکی از وجود آب یا هوا در سیستم فرمان است و بنابراین این تأثیر آن را کاهش یافته و می‌تواند باعث آسیب‌های خودرو شود. در این حالت باید روغن را سیستم برین کشیده شده و با روغن تازه جایگزین شود. روغن شیری یا فوم‌مانند نشان دهنده نیاز سیستم فرمان به سرویس است. اما اگر قوام روغن هیدرولیک تغییر کرده باشد باید سیستم فرمان بررسی شود و به خصوص اگر برده‌ها و قطعات ریز در مخزن وجود داشته باشند این موضوع باید در اسرع وقت برطرف شود. زمانی که پمپ فرمان هیدرولیک خراب شود توانایی روانکاری قطعات راز دست خواهد داشت و بنابراین این قطعات داخلی سیستم فرمان با یکدیگر به خورد خورد و ساییده

« اگر تلاش کرده باشید فرمان خودروهایی مدرن را در زمان خاموش بودن موتور بچرخانید، متوجه می‌شوید کار بسیار دشواری است و به نیروی زیادی نیاز دارد. علت نرمی فرمان خودروها در زمان رانندگی این است که سیستم فرمان دستورات راننده را اجرا کرده و نیروی وارده به چرخلیک فرمان را تقویت می‌کند. در بسیاری از خودروها فرمان فاقد نوع هیدرولیک است. فرمان هیدرولیک از پمپ استفاده کرده و توسط تسمه‌ای که به موتور ارتباط دارد، کار می‌کند تا به این ترتیب روغن هیدرولیک فرمان را به گردش درآورد. فشار وارده به مجموعه فرمان بیشتر از نیروی راننده است و چرخاندن چرخ‌ها را راحت‌تر می‌کند. در خودروها نوع روغن هیدرولیک استفاده می‌شود که شامل روغن گیربکس است (توماتیک) (تنظیم روغن مورد استفاده در گیربکس اتوماتیک). روغن هیدرولیک مخصوص روغن هیدرولیک معمولی است. مزایای مربوط به روغن هیدرولیک فرمان زیر کاپوت قرار دارد بنابراین بهتر است سطح و کیفیت روغن را به‌صورت دوره‌ای بررسی کنید. همچنین باید گفت میزان روغن در مخزن روغن آن نشتانگر خوبی از وضعیت سلامت مجموعه فرمان خودرو خواهد بود. روغن هیدرولیک فرمانی که به‌تازگی خریداری شده باشد، شفاف خواهد بود و معمولاً رنگ قرمز یا صورتی خواهد داشت. آن‌جایی که روغن سیستمی سسته است می‌کند بنابراین میزان آن در مخزن روغن هیدرولیک

روغن پیشنهادی شرکت ابرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی	محصول	شرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	یاریس		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	پرادو		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	کرولا		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	کمری		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	لندکروزر		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	رافور		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	0W20SN	CH-R		
پارس سوپر پیشرو (5W30)	(5W30SN) سوپر روئیا	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Qanticplus	5W30SN	هابلوکس		

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس		روغن پیشنهادی شرکت ابرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی		محصول	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	5w40SN/5W30SN	گلف	



TITAN UNIVERSAL CI-4

شیرکت روغن فوکس ایران

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CI-4

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

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

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

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

روزنامه

دنیای خودرو

سه‌شنبه ۳ مهر ۱۴۰۳ سال دهم- شماره ۲۱۷۵

TIRE & RING

رینگ و لاستیک

س

چالش صفوف طولانی
تقاضای لاستیک در اصفهان

« متناسب نبودن عرضه و تقاضای لاستیک‌های تولید داخل چالشی است که موجب ایجاد صف‌های طولانی و نارضایتی متقاضیان در اصفهان شده است. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز اصفهان: رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک استان اصفهان گفت: براساس جمعیت استان ضروری است حداقل ۲۰۰ نمایندگی در مناطق مختلف استان فعال باشند درحالی‌که تعداد نمایندگی‌های فعال عرضه لاستیک بانرخ دولتی در استان ۶۰ واحد است.

سرمایه‌گذاری آسیایی‌ها در اروپا برای مدیریت لاستیک فرسوده شرکت هندوستانی کارخانه بازیافت تایر در رومانی خرید

رومانیایی است. کل سرمایه‌گذاری برای این معامله تقریباً ۴۰ کرور روپیه است که GNBV ۳۲ کرور روپیه آن را پس از انجام مراحل ارزیابی‌های مالی، زیست‌محیطی و قانونی دقیق پرداخت خواهد کرد. هدف GNBV گسترش تجارت بازیافت در سراسر اروپا با سرمایه‌گذاری بر فرصت‌های بازار و ایجاد مشارکت‌های استراتژیک است. این حرکت حضور گراویتا در صنعت را تقویت می‌کند، پایگاه مشتریان آنها را افزایش داده و موقعیت رقابتی‌شان در بازار اروپا را افزایش می‌دهد.

گراویتا در حال حاضر کارخانه‌های بازیافت تایر مشابهی را در سنگال، توگو، غنا و تانزانیا راه‌اندازی کرده و با استراتژی متنوع‌سازی و گسترش فعالیت خود در مناطق جدید این روند را ادامه می‌دهد. این شرکت دارایی‌های ثابت «AccessAuto Trading SRL» شامل زمین، ساختمان و ماشین‌آلات را از طریق مشارکت کنندگان محلی به دست خواهد آورد. مجموعه «AccessAuto Trading SRL» از سال ۲۰۱۰ به تجارت و بازیافت لاستیک‌های فرسوده در رومانی مشغول است.



سهیل سیاوشی
s.siaavashi@autoworld.ir

« شرکت هندی بازیافت محوری به نام شرکت مسئولیت محدود گراویتا (Gravita India Limited) اعلام کرد شرکت تابعه آن به نام شرکت مسئولیت محدود سرزمین‌های شمالی اروپا گراویتا (Gravita Neth-erlands BV) یا به اختصار «GNBV» یادداشت تفاهم «Memorandum of Understanding» یا به اختصار (MOU) برای خرید کارخانه بازیافت لاستیک فرسوده در رومانی امضا کرده است. این تاسیسات با ظرفیت حدود ۱۷ هزار تن در سال، اولین فعالیت بازیافت گراویتا در اروپا را رقم خواهد زد.

این خرید از طریق ابزار ویژه مالی (SPV) در رومانی انجام خواهد شد که نماینده هندی‌ها ۸۰ درصد سهام آن را در اختیار دارند و مابقی سهم متعلق به شرکای محلی

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



شهران

تهران را پاک بگردیم

شهران

رشد شاخص «CAGR» در بازار جهانی لنت ترمز



« ارزش بازار جهانی لنت ترمز خودرو در سال ۲۰۲۱، ۳.۸ میلیارد دلار بود. در همان زمان تحلیلگران اقتصادی پیش‌بینی کردند انتظار می‌رود این رقم بین سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۳، ۵.۷ درصد CAGR (نرخ رشد مرکب سالانه) رشد کند. این پیش‌بینی براساس داده‌های فعال‌ترین شرکت‌ها در بازار و با توجه به کیفیت، استراتژی‌های تجاری، توان مالی و سهم کلی بازار استخراج شده است. از آن‌جا که بازار جهانی لنت ترمز به‌واسطه پیشرفت‌های تکنولوژی یک، تغییرات ششیوه‌های نظارت و ترجیحات مشتری هدایت می‌شود، بنابراین چشم‌انداز آن در سال پیش رو پویا و قابل توجه خواهد بود. از سوی دیگر این بازار شاهد رشد ثابتی است که دلیل آن نیز افزایش تولید و فروش وسایل نقلیه با تمرکز بر استانداردهای ایمنی خودرو ذکر می‌شود. علاوه بر این، افزایش

ارزش ۱۴,۹۴ میلیارد دلاری بازار جهانی لنت ترمز تا سال ۲۰۳۱

استقبال از EVs ها و فناوری‌های رانندگی خودروان

قابل توجهی می‌تواند بر هزینه‌های تولید و حاشیه سود تولید کنندگان لنت ترمز تاثیر بگذارد که در نتیجه رشد کلی بازار را با چالش‌هایی مواجه خواهد کرد.

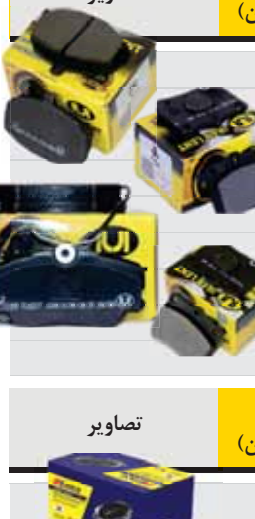
بسیاری از فناوری‌ها مانند ABS (سیستم ترمز ضد قفل) و سیستم‌های ترمز خودکار به تجهیزات استاندارد خودروهای جدید تبدیل شده‌اند. این فناوری‌ها به تسریع رشد در بازار جهانی لنت ترمز خودرو کمک می‌کنند. در سال‌های اخیر، تعدادی از شرکت‌های جدید وارد بازار لنت ترمز شده‌اند. آن‌ها قصد دارند مواد اصطکاکی با کارایی بالا را توسعه دهند و از فناوری‌های پیشرفته ساخت و توسعه استفاده کنند. لنت‌های ترمز با دمای بالا با دوام و قابل اعتماد هستند. برای اطمینان از عرضه ثابت لنت ترمز در صنایع خودروسازی، سازندگان قراردادهای عرضه بلندمدت با خودروسازان منعقد می‌کنند تا پرچم‌داری بازار خود را تقویت کنند.

البته گلوبال موبیلیتی در آغاز سال ۲۰۲۴ رشد قابل توجه فروش جهانی خودرو را پیش‌بینی کرده بود که طبق آن ۸۸.۳ میلیون دستگاه خودرو در سراسر جهان به‌فروش خواهد رسید که افزایش ۲.۸ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ را نشان می‌دهد. با توجه به این پیش‌بینی بهبود مداوم شرایط تولید خودرو و برطرف شدن مشکلات تامین قطعات دلایل اصلی این پیش‌بینی خوش‌بینانه هستند. با این وجود، نگرانی‌هایی هم در رابطه با موانعی مثل

افزایش قیمت خودرو و تاثیر سرعت الکتریکی‌سازی خودروها بر رفتار خریداران نیز وجود دارد. دلیل این رشد، افزایش مداوم تولید خودرو با کاهش مشکلات زنجیره تامین قطعات بوده است. گلوبال موبیلیتی همچنین پیش‌بینی کرده بود با وجود شرایط متزلزل در اروپا و ایالات متحده، تغییر به سمت الکتریکی‌سازی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و بسیاری از خودروسازان به رغم اعتراف به چالش‌های افزایش تولید خودروهای الکتریکی ارزان‌تر اما تعهد خود به الکتریکی‌سازی در سال‌های آینده اعلام کرده‌اند. از سوی دیگر نباید این نکته مهم را فراموش کرد که پیشرفت در فناوری عملکرد لنت ترمز مانند توسعه مواد سرمایی و کامپوزیت‌ها هم عملکرد و دوام این قطعه را بهبود می‌بخشد و هم انتشار صدا و گردوغبار را کاهش می‌دهد. در کنار این موضوع افزایش پذیرش واستقبال از وسایل نقلیه الکتریکی (EVs) و فناوری‌های رانندگی خودروان تقاضا برای لنت ترمز با ثبات حرارتی و قابلیت اطمینان بالاتر را افزایش خواهد داد. این روند نشان دهنده چشم‌انداز مثبت بازار برای سال‌های پیش‌بینی شده (۲۰۲۱-۲۰۲۴) است. زیرا ادامه نوآوری‌ها و در نتیجه توسعه محصول سبب رشد بازار لنت ترمز خودرو خواهد شد. اندازه بازار جهانی لنت ترمز خودرو در سال ۲۰۲۳ حدود ۹.۳۵ میلیارد دلار ارزش گذاری شد که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۱ به ۱۴.۹۴ میلیارد دلار برسد. نرخ رشد این بازار در بازه زمانی ۲۰۲۴ تا ۲۰۳۱، به‌طور میانگین ۶.۱۲ درصد پیش‌بینی شده است.

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		تومان ۳۰۰,۰۰۰	تومان ۲۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶			تومان ۳۰۰,۰۰۰	تومان ۲۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۶۲۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶			تومان ۴۷۵,۰۰۰	تومان ۵۷۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس		۵۸۶			تومان ۴۷۵,۰۰۰	تومان ۵۷۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند بدون لوازم		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۵۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶			تومان ۵۰۰,۰۰۰	تومان ۴۳۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۵۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰ (فول)		۵۸۶			تومان ۴۸۰,۰۰۰	تومان ۴۹۵,۰۰۰	
	لنت جلو ساینا		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۶۲۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۵۸۶			تومان ۴۷۵,۰۰۰	تومان ۴۹۵,۰۰۰	
	لنت جلو دانگ فنگ H30		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۳۳۰,۰۰۰	
	لنت جلو ۲۰۷		۵۸۶			تومان ۴۷۵,۰۰۰	تومان ۴۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو دنا پلاس		۵۸۶			تومان ۵۴۰,۰۰۰	تومان ۳۲۰,۰۰۰	

جهان ترمز کاشان (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		تومان ۲۸۸,۰۰۰	تومان ۲۴۴,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶			تومان ۲۸۸,۰۰۰	تومان ۲۴۴,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا		۵۸۶			تومان ۵۹۴,۰۰۰	تومان ۴۷۱,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶			تومان ۴۵۷,۰۰۰	تومان ۵۴۱,۰۰۰	
	لنت جلو پارس		۵۸۶			تومان ۴۵۷,۰۰۰	تومان ۵۴۱,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس		۵۸۶			تومان ۵۹۹,۰۰۰	تومان ۵۲۳,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		۵۸۶			تومان ۵۱۴,۰۰۰	تومان ۴۵۵,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن		۵۸۶			تومان ۵۹۹,۰۰۰	تومان ۵۲۳,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶			تومان ۵۳۳,۰۰۰	تومان ۴۵۷,۰۰۰	

ایران لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		تومان ۱۸۸,۴۰۰	-	
	لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶			تومان ۱۸۸,۴۰۰	-	
	لنت جلو تیبیا		۵۸۶			تومان ۳۵۳,۲۰۰	-	
	لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶			تومان ۲۸۴,۹۰۰	-	
	لنت جلو پارس		۵۸۶			تومان ۲۸۴,۹۰۰	-	
	لنت جلو سمند ملی		۵۸۶			تومان ۴۱۰,۰۰۰	-	
	لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶			تومان ۳۲۸,۶۰۰	-	
	لنت جلو سمند سورن		۵۸۶			تومان ۴۱۰,۰۰۰	-	
	لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶			تومان ۴۰۶,۴۰۰	-	

اتحاد لنت پیشرو صنعت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا		۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		تومان ۳۶۷,۰۰۰	تومان ۳۰۴,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶			تومان ۳۶۷,۰۰۰	تومان ۳۰۴,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا		۵۸۶			تومان ۶۷۵,۰۰۰	تومان ۵۸۴,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶			تومان ۶۶۳,۰۰۰	تومان ۶۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس		۵۸۶			تومان ۶۷۵,۰۰۰	تومان ۶۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس		۵۸۶			تومان ۷۹۰,۰۰۰	تومان ۶۸۸,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		۵۸۶			تومان ۷۱۴,۰۰۰	تومان ۵۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن		۵۸۶			تومان ۷۹۰,۰۰۰	تومان ۶۸۸,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶			تومان ۷۵۲,۰۰۰	تومان ۵۸۸,۰۰۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



جزئیات نصب دوربین در اتوبوس‌های بی‌آرتی

«ایستنا:مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران جزئیات نصب دوربین در اتوبوس‌های بی‌آرتی را تشریح کرد و گفت: در ابتدای مهرماه روی یک دستگاه اتوبوس بی‌آرتی دوربین نصب خواهد شد و در صورت موفقیت آمیز بودن، در سایر اتوبوس‌ها هم نصب می‌شود. در مورد جزئیات نصب دوربین در اتوبوس‌های تندرو یا بیان اینکه چندی پیش نصب دوربین‌های پلاک‌خوان و مسافر شمار را به شهردار تهران پیشنهاد کردیم، گفت: نصب این سیستم هوشمند در اتوبوس‌های کشور های دیگر هم وجود دارد. بر همین اساس این پیشنهاد به علت این بود که

اگر راننده اتوبوس تخلفی انجام داد بتوانیم با سرعت رسیدگی کنیم و همچنین آمار دقیق روزانه در مورد جابه‌جایی مسافران احصا می‌شود و اگر تصادفی در مسیر رخ داد بتوانیم به پلیس راهور کمک کنیم. وی در پاسخ به این سوال که آیا در اتوبوس‌های بخش خصوصی نیز دوربین نصب می‌شود یا خیر؛ با بیان اینکه فعلا این طرح به صورت پایلوت برای اتوبوس‌های بی‌آرتی استفاده می‌شود، گفت: بعد از انجام تست‌های مربوطه، در صورت موفقیت آمیز بودن طرح، این سیستم هوشمند در کلیه اتوبوس‌های شرکت واحد نصب خواهد شد.



پرونده بزرگ کلاهبرداری فروش لیزینگی خودرو

«همشهری آنلاین: وکیل ۱۰۰ شاکی در یک پرونده بزرگ کلاهبرداری از دستگیری متهم خبر داد و اتهام او را کلاهبرداری شبکه‌ای و سازمان‌یافته و پولشویی اعلام کرد. زن ۲۸ ساله‌ای که اقدام به انتشار تبلیغاتی با ادعای واهی و کذب در خصوص فروش خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین کرده بود و پس از انعقاد قرارداد فروش لیزینگی خودرو به صورت اقساطی از افراد کلاهبرداری می‌کرد، بازداشت شد. اصغر جهانگیر، سخنگوی قوه قضاییه ۲۰ شهریور امسال در نشست خبری درباره این پرونده گفت: نخستین بار پرونده شکایت از این شرکت با ۳ شاکی در اسلامشهر تشکیل شد و متهم زن پرونده پس از بازداشت و تفهیم اتهام با تودیع وثیقه ۱۰۰ میلیارد ریالی آزاد شد. در جریان تحقیقات تکمیلی تعداد شاکی‌ها افزایش پیدا

کرد و به ۴۰ نفر رسید و متهم بار دیگر برای تفهیم اتهام احضار اما مشخص شد وی متواری شده است. ضمن اینکه محل شرکت پلمب و سایت آن از دسترس خارج شد. یکی از وکلای شاکی‌های این پرونده با بیان اینکه متهم روز ۲۱ شهریور بار دیگر دستگیر شد و پرونده در شعبه اول بازپرسی دادسرای عمومی و انقلاب اسلامشهر در حال رسیدگی است، ادامه داد: متهم با راهاندازی این شرکت با جلب اعتماد خریداران و فریب آنها اقدام به انعقاد قرارداد فروش خودرو لیزینگی می‌کرد و مبالغی بیش ۸۰۰ میلیون تا ۲ میلیارد تومان از خریداران می‌گرفت و بعد از گذشت مدتی با خاتمه قرارداد و خودداری از تحویل خودرو به خریداران، با خلف وعده در خصوص تحویل به‌موقع خودروها به بهانه افزایش قیمت خودروها، از خریداران بر خلاف قرارداد

منعقد شده و عرف تجاری در خواست مبالغ گزاف علاوه‌بر مبلغ یادشده در قرارداد می‌کرد که خریداران به دلیل عدم تمکن پرداخت مبلغ تحمیلی از طرف شرکت مجبور به فسخ قرارداد و نیز پرداخت وجهی بابت خسارت فسخ می‌شدند. وی افزود: با توجه به دستگیری متهم، تا زمان پرداخت اموال مالباختگان، وی تا پایان میزان محکومیت خود در صورت اثبات جرم کلاهبرداری شبکه‌ای و سازمان‌یافته و پولشویی امکان خروج از زندان را نخواهد داشت. تعداد شاکی‌ها نیز به ۱۰۰ نفر رسیده است که احتمال می‌رود افزایش یابد. این وکیل دادگستری گفت: براساس اعلام سخنگوی دستگاه قضا و مقامات رسیدگی‌کننده در این پرونده، افراد زیادی از پرسنل و کارمندان نقش مشارکت و معاونت و تسهیل‌کننده وقوع جرم را داشته‌اند.

فعالیت نخستین «پژوهشکده تروما» در استان گیلان

هر ۲۰ دقیقه یک نفر در اثر تصادفات قربانی یادچار صدمات جدی می‌شود

«تروما در دانش پزشکی به هر نوع ضربه، جراحت، شوک آسیب و حادثه وارد شده بر بدن انسان گفته می‌شود با این شرط که از خارج به بدن وارد شود و عامل درونی یا بیماری در بدن علت ایجاد آسیب نباشد. به گفته کارشناسان، سه عامل عمده مرگ‌ومیر در دنیا به ترتیب بیماری‌های قلبی و عروقی، انواع سرطان و تروما هستند. همچنین سالانه حدود ۵ میلیون نفر در جهان جان خود را به علت حوادث قابل پیشگیری از دست می‌دهند. در سال‌های اخیر تعداد مرگ‌های ناشی از حوادث ترافیکی افزایش یافته و به همین دلیل ۱۱۷ اکتبر به‌عنوان روز جهانی تروما نامگذاری شده است.

«سوانح و حوادث منجر به تروما قابل پیشگیری است در ایران اگر چه بیماری‌های قلبی -عروقی، اولین عامل مرگ‌ومیر هستند، اما بیشترین زندگی از دست رفته در کشور بر اثر تروماست؛ زیرا بیماری‌های قلبی -عروقی بیشتر در افراد مسن روی می‌دهد، ولی تروما معمولاً در افراد جوان اتفاق می‌افتد. به گفته کارشناسان در ایران در هر ۲۰ دقیقه یک نفر در اثر تصادفات یا جان خود را از دست می‌دهد یادچار صدمات جدی و معلولیت‌های دائم می‌شود. به گفته عضو شورای راهبردی ترومای کشور و فوق تخصص جراحی عروق به سه دلیل توجه به تروما اهمیت دارد؛ ابتدا اینکه تروما، تقریباً سومین عامل مرگ‌ومیر در کشور است. همچنین تروما و سوانح بیشترین عمر مفید را از جامعه می‌گیرد به این دلیل که تصادفات معمولاً در میان افراد ۲۰ تا ۴۵ سال رخ می‌دهد و اکثر تصادفات جاده‌ها در این گروه سنی است. محمدرئیس‌زاده تصریح کرد: نکته دیگر اینکه می‌توانیم در موضوع تروما از سوانح و حوادث موثرتر جلوگیری کنیم در حالی که در موضوع بیماری‌های قلبی -عروقی



و سرطان‌ها اینگونه نیست. رئیس‌زاده معتقد است از سال ۸۴ که تقریباً ۲۷ هزار نفر تلفات جاده‌ای داشته‌ایم اما خوشبختانه این آمار در سال ۹۴ به ۱۶ هزار و ۷۰۰ رسیده است. در این زمینه کاهش قابل توجهی را با برنامه‌ریزی انجام شده داشته‌ایم، اما این عدد همچنان بالا است.

«تحقیقات با محوریت تصادفات جاده‌ای: از پیشگیری تا درمان چندی پیش رئیس علوم پزشکی گیلان از راهاندازی نخستین پژوهشکده ترومای کشور در گیلان خبر داد و گفت: هدف از راهاندازی این پژوهشکده کاهش عوارض ناشی از تروماست. دکتر محمدتقی آشویی، «پژوهشکده ترومای گیلان» را نخستین پژوهشکده تروما در کشور دانست و افزود: گیلان استان حادثه‌خیز است و به دلیل فاصله کم بین شهری شاهد فراوانی استفاده از موتورسیکلت هستیم؛ همچنین مسافرت‌های زیادی در طول سال به گیلان انجام می‌شود و جاده‌های ما همواره پر تردد است. رئیس دانشگاه علوم پزشکی گیلان با بیان اینکه موارد تروما در استان زیاد است،

عنوان کرد: هدف از راهاندازی این پژوهشکده کاهش عوارض ناشی از تروماست. آشویی از کاربردی شدن تحقیقات این پژوهشکده برای گیلان و کشور خبر داد و افزود: کاهش مرگ‌ومیر ناشی از حوادث در دستور کار علوم پزشکی استان قرار دارد. رئیس علوم پزشکی گیلان تصریح کرد: این پژوهشکده را در گیلان راهاندازی کردیم تا تحقیقات لازم را با محوریت تصادفات جاده‌ای از پیشگیری تا درمان دنبال کند، زیرا پیشگیری اولویت است. وی همچنین از توسعه پژوهشکده ترومای گیلان در فضای ۳۵۰۰ مترمربعی بیمارستان لاکان در آینده نزدیک خبر داد. دکتر شاهرخ یوسف‌زاده، رئیس پژوهشکده ترومای گیلان نیز با اشاره به لزوم پرداختن به تروما عنوان کرد: تروما یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ‌ومیر در سنین مختلف است، اما در سنین پنج تا ۲۴ سال مهم‌ترین علت مرگ‌ومیر محسوب می‌شود. این متخصص جراحی مغز و اعصاب، پژوهشکده ترومای گیلان را متشکل از چهار مرکز تحقیقات دانست و ادامه داد: این پژوهشکده شامل مرکز تحقیقات ترومای جاده‌ای، مرکز تحقیقات عوامل

بزرگ‌ترین اورژانس ترومای کشور در کرمانشاه

اواخر خردادماه، معاون توسعه مدیریت و منابع دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه از افتتاح بزرگ‌ترین اورژانس ترومای کشور در بیمارستان طالقانی کرمانشاه خبر داد. صادق کریمی با اشاره به پیشرفت ۹۵ درصدی پروژه اورژانس بیمارستان طالقانی گفت: این اورژانس، دروسعت ۳۴۰۰ مترمربع احداث شده و بزرگ‌ترین اورژانس ترومای کشور محسوب می‌شود. وی با اشاره به شروع ساخت این پروژه از سال ۱۳۹۳ گفت: سال ۱۳۹۵ این پروژه با پیشرفت ۳۵ درصدی به دلیل مشکلات اعتباری متوقف و مجدداً در سال ۱۴۰۱ کار احداث آن از سر گرفته شد. وی افزود: خوشبختانه طی دو سال اخیر پروژه پیشرفت خوبی داشته و بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان تاکنون برای ساخت و خرید تجهیزات آن صرف شده است. معاون توسعه مدیریت و منابع دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه ضریب اشتغال تخت در بیمارستان طالقانی را صد در صد اعلام و تصریح کرد: این بیمارستان مرکز ترومای غرب کشور است و عمده بیماران حوادث و تصادفی به این بیمارستان منتقل می‌شوند و قطعاً افزایش این تعداد تخت، به بهبود هر چه بیشتر وضعیت خدمات‌رسانی این بیمارستان منجر می‌شود.



اورژانس نیازمند ۴ هزار آمبولانس جدید است

اورژانس هوایی در سال‌های اخیر اشاره و افزود: ۵۴ پایگاه اورژانس هوایی در کشور فعال است که دو پایگاه دارای هواپیمای بال ثابت و ۵۲ پایگاه دارای بالگرد اورژانس است. وی گفت: حدوداً به ۴ هزار آمبولانس و ۶ هزار نیروی انسانی در اورژانس نیاز داریم که رفع آن نیازمند همکاری تمام‌بخش‌های دولت است.



«ایرنا: رئیس سازمان اورژانس کشور گفت: اورژانس نیازمند ۴ هزار دستگاه آمبولانس و استخدام ۶ هزار تکنسین جدید برای ارائه به‌موقع خدمات درمانی به مردم است. جعفر میعادفر اورژانس را یک نهاد حاکمیتی و هزینه‌بر دانست و گفت: از آنجا که خدمات اورژانس سبب افزایش اعتماد اجتماعی در بین آحاد جامعه شده است، تقویت ناوگان آن ضایع عمومی‌رالتقایی دهد. وی با بیان اینکه اورژانس در پیشانی حوزه سلامت قرار دارد، افزود: خدمات اورژانس در شرایط اضطرار و رایگان ارائه می‌شود و تاخیر در ارائه خدمت آن قابل جبران نیست. میعادفر خواستار اولویت بخشی به اورژانس در برنامه‌های وزارت بهداشت شد و افزود: با توجه به اینکه رئیس‌جمهور نیز سابقه حضور در این وزارتخانه دارد، به‌نظر می‌رسد شناخت کافی از نیازهای این بخش دارد. وی بزرگ‌ترین چالش اورژانس را فرسوده‌بودن ناوگان آن و کمبود نیروی انسانی دانست و گفت: ۳ هزار آمبولانس فرسوده در کشور داریم که باید نوسازی شوند. رئیس سازمان اورژانس کشور به توسعه مناسب



لغو کارت سوخت و طرح ترافیک تاکسی‌های غیرفعال

«ایستنا:مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران از ایجاده گشت‌های مشترک پلیس و تاکسیرانی برای رصد سرویس مدارس غیرمجاز در تهران خبر داد. شادی مالکی با بیان اینکه در این مدت شناسایی تاکسی غیرفعال و بازگرداندن ۶ هزار تاکسی انجام شده است، از شناسایی ۱۸۰۰ تاکسی که مدت



زیادی بنزین نژده‌اند، خبر داد و افزود: در این راستا وارد فاز اجرایی کنترل آنها شده‌ایم به گونه‌ای که در پی هماهنگی‌های انجام‌شده پیامک هشدار برای آنها ارسال شده و در صورت عدم توجه در یک روند قانونی، کارت سوخت و طرح ترافیک این تاکسی‌ها لغو می‌شود. وی از شناسایی ۴۰ خط پرتقاضا و استقرار ۴۰ درصد تاکسی‌های گردش در این خطوط خبر داد و گفت: استقرار خودروهای گشت در سطح معابر نیز انجام شده است. مالکی در مورد وضعیت سرویس مدارس نیز با بیان اینکه تاکنون ۳ هزار خودرو در سامانه سپند ثبت‌نام کرده و ۲ هزار راننده تأیید صلاحیت شده‌اند، اظهار کرد: برای ۶ هزار



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۳ مهر ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۱۷۵

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«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

مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳

تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی

رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی

زیر نظر شورای سردبیری

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

بیل‌بورد

Billboard

سبکی بار سنگین!

«برند ولو در کمپین ماه ژوئن با عنوان «از سبکینه تا زیر دریایی» که محصولات کاروتجاری خود را معرفی کرده بود، به قدرت و ایمنی این محصولات اشاره داشت. اژانس تبلیغاتی «Master Roma Waiteman» پوسترهای این کمپین را طراحی کرد.

NEW VOLVO FH 16 750.
The most powerful truck in the world.

Volvo Trucks. Driving Progress.

محاسن و معایب واردات خودروهای کارکرده

واردات خودروهای کارکرده در ایران همواره بحث‌برانگیز بوده و این طرح موافقان و مخالفانی داشته و دارد. بر این اساس عده‌ای بر این باورند که واردات مدل‌های کارکرده می‌تواند به کاهش قیمت خودرو در بازار کمک کند.

در عین حال با توجه به کمبود عرضه و قیمت بالای خودرو، ورود مدل‌های کارکرده به کشور می‌تواند منجر به رشد تنوع محصول و مدیریت بهتر بازار شود. همچنین موافقان این طرح بر این باورند که در صورت اجرایی شدن طرح واردات خودرو کارکرده و دست‌دوم از برندهای معتبر، مصرف‌کننده ایرانی حین خرید خودرو، از حق انتخاب بیشتر و بهتری برخوردار است. در عین حال باید به این نکته توجه داشت که این مدل خودروها معمولاً

در بازارهای خارجی قیمت پایین‌تری در مقایسه با مدل‌های صفر کیلومتر دارند و به تناسب بهای آن‌ها در بازار کشورمان نیز به پای مدل‌های به اصطلاح خشک و صفر کیلومتر نمی‌رسد. علاوه بر این، واردات خودروهای کارکرده سبب رقابت بیشتر با تولیدکنندگان داخلی می‌شود و می‌تواند کیفیت محصولات داخلی را نیز بهبود بخشد. با این همه این طرح همان‌طور که در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، مخالفانی هم دارد. آن‌ها معتقدند اجرای طرح واردات خودرو کارکرده به‌خودی خود سبب وارد آمدن آسیب به صنعت خودرو داخلی می‌شود. به این صورت که ورود خودروهای کارکرده از برندهای معتبر ممکن است در کنار افت تقاضا برای محصولات داخلی، کاهش تولید خودرو را در کشور به همراه داشته باشد. این امر سبب تعطیلی کارخانه‌ها و از دست رفتن فرصت‌های شغلی فراوان در خودروسازی کشور می‌شود. همچنین هزینه‌های تعمیر و نگهداری این مدل خودروها در کشور ممکن است بالا باشد؛ زیرا دسترسی به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش آن‌ها با محدودیت‌هایی همراه خواهد بود. در نهایت هر دو گروه بر این باورند که سیاست‌های مرتبط با واردات خودروهای کارکرده باید با دقت و با در نظر گرفتن منافع کلی اقتصاد و رعایت حقوق مصرف‌کننده تنظیم و اجرایی شود.

حرف آخر

The Last Word

فرانک آقاصفی

روزنامه‌نگار



قطعه



و سبب افزایش دمای موتور می‌شود. با افزایش مصرف سوخت به دلیل خرابی وایر، سوخت ناقص می‌سوزد که اصطلاحاً به آن خام‌سوزی می‌گویند و این مساله سبب لرزش موتور در حالت ایستاده (ساکن) می‌شود. برای افزایش عمر وایر از شکستن و خم کردن و همچنین از بردن سر کابل و سوار کردن دوباره روکش روی آن اجتناب کنید.

«وایر وظیفه دارد برق را از کوئل به شمع برساند؛ بنابراین سلامت این قطعه تاثیر مستقیم بر کارکرد شمع‌ها دارد. البته در خودروهای جدید وایر حذف شده و انتقال برق به شمع مستقیماً از طریق کوئل است. اما در خودروهای قدیمی‌تر این قطعه از نفوذ آب و رطوبت به محل اتصال به کوئل یا شمع جلوگیری می‌کند. خرابی وایر قدرت موتور را کاهش می‌دهد

سلامت «وایر» و قدرت موتور خودرو



آرین پارس
ERIN PARS

LAMARI

WWW.LAMARI.IR

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

PARS LENT
www.parslent.com

لنت‌پارس



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!