

جناب آقای مهرداد منصوری

مدیر عامل محترم صنایع خودرو سازی ایلیا

در یافت نشان عالی مسئولیت اجتماعی در جشنواره روابط عمومی ها از دست معاون اجرایی رییس جمهور به جنابعالی تبریک می گویم. برای شما و همکاران محترمان آرزوی موفقیت های روز افزون را دارم.

خشایار نظریان / مدیر مسئول روزنامه دنیای خودرو

«بهای تمام شده بالا» و «نداشتن برند مطرح جهانی» مختص خودروسازی کشور نیست

تصمیم گیری های کوتاه مدت؛ مانع پیشرفت صنعت خودرو ایران

خودروسازان دولتی ایران در حال حاضر روزانه بیش از ۴ هزار خودرو تولید می کنند. این رقم، با توجه به مشکلات اقتصادی و تحریم های بین المللی، یک دستاورد مهم برای کشور...
۳۲ صفحه

از «ارتقای محصول» تا «تطبیق آن با نیازهای روز بازار»
«اطلس پلاس»؛
جذاب ترین هاچ بک سایپا

این خودرو نشان دهنده تلاش های سایپا برای حضور موثرتر در بازار داخلی و رقابت با خودروهای خارجی...
۴ صفحه

آیا باز هم پای خودروهای صفر کیلومتر وارداتی و داخلی به بورس باز می شود؟

نجات خودروهای وارداتی از قیمت گذاری دستوری با عرضه در بورس کالا

۷ صفحه

خطای اندازه گیری در هر پمپ نباید بیشتر از ۳۰ سی سی در ۲۰ لیتر باشد

تکذیب هوافروشی در پمپ بنزین ها

کم فروشی در برخی جایگاه های سوخت موضوعی است که سال هاست آفت این حوزه و سبب اعتراض برخی...
۱۵ صفحه

آیا واردات کامیون ها و کشنده های دارای استاندارد آلایندهی برتر به کشور افزایش می یابد؟

سوخت بی کیفیت و عدم توسعه زیرساخت ها؛ مهم ترین چالش کامیون های «یورو ۶»



۹ صفحه

۸ ملاقات نزدیک با سه خودرو ایمن سال

۱۲ دور جدید ثبت نام وارداتی ها بدون اطلاع رسانی به موقع!

۲ اجرای ۳۹ درصد قانون ساماندهی صنعت خودرو با گذشت ۲.۵ سال

۵ حضور پر قدرت «ایران خودرو دیزل» در نمایشگاه های تهران و تبریز

استارت Start



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست گذاری

حیف و صد حیف!!

صنعت قطعه سازی که در سال های آغازین دهه ۷۰ خورشیدی به همت روانشاد دکتر هادی نژاد حسینیان، وزیر وقت صنایع سنگین ایران...
۲ صفحه

تیتراهای امروز Titles

بحران صنعت خودرو ناشی از قیمت گذاری دستوری به روایت آمار و ارقام
نرخ ارز و نهادهای تولید ۱۶ تا ۲۰ برابر شد، خودرو فقط ۶.۷ برابر
۵ صفحه

شرایط ویژه خرید کم
استهلاک ترین پیکاپ بازار
۱۵ صفحه

میتسوبیشی اکیلیسی کراس
۲۰۲۵ ژاپنی در راه بازار ایران
۷ صفحه

دلایل توقف تولید محصولات جگوار فراتر از ساخت الکترونیک ها است

شکست برقی یا مالک بی خیال
بیر انگلیسی
۶ صفحه



شهرک اتومبیل گودرزی

بزرگترین مجموعه خودرویی و موتورسی تهران و البرز

شماره تماس

۰۲۱ - ۳۷۱۱۶۱



OUTLANDER
Drive your Ambition





روی خط تولید رفت و فروش مناسبی را تجربه کرد ولی آشفته‌گی مالی جهانی که در سال ۱۹۷۳ آغاز شد، تأثیر منفی جدی بر فروش لامبورگینی گذاشت. اواسط دهه ۷۰، لامبورگینی در مواجهه با کاهش فروش و رقابت شدیدتر از سوی محصولات جدید تر فیا، مجبور شد سید محصولات خود را تازه سازی کند. از این رو در سال ۱۹۷۴ پرچم‌دار جدید شرکت با نام کانتاش معرفی شد اما یک سال بعد، فراری مدل 308GTB را با پیش‌رانه V8 جدیدی به بازار فرستاد و بنابراین، حالا او را با مشکل مواجه شد. از آنجا که ۲۰۸ جدید تر و کمی قوی تر از پیش‌رانه ۳ لیتری او را کو P300 بود، کفه ترازو به نفع فراری یابین آمد.

لامبورگینی که در سال ۱۹۶۲ توسط فروجیو لامبورگینی تأسیس شد، کار خود را با ساخت گرند تورهایی که از لحاظ راحتی و قابلیت استفاده روزمره نسبت به خودروهای فراری برتری داشتند، آغاز کرد. در سال ۱۹۶۶ اما فروجیو که هرگز نمی‌خواست وارد قلمرو خودروهای اسپرت شود، متقاعد شد سید محصولات خود را با مدل مو تور وسط میورا گسترده تر کند. با فرار سیدن دهه ۷۰ نیز لامبورگینی مجبور به ساخت یک خودروی اسپرت ۲+۲ با پیش‌رانه کوچک تر V8 شد تا با مدل‌های مشابهی از فراری، آف‌روموتو، مازراتی و دتوما سورقانت کند. اولین بچه لامبورگینی که او را گونا نام داشت، در سال ۱۹۷۲



نزدیک شدن
«لامبورگینی» به «فراری»

«بهای تمام شده بالا» و «نداشتن برند مطرح جهانی» مختص خودروسازی کشور نیست تصمیم‌گیری‌های کوتاه مدت؛ مانع پیشرفت صنعت خودرو ایران

امیر حسین طیبی، مدیر بخش خودرویی انجمن کسب و کار: نگاه کوتاه مدت و تمرکز بر تولید سریع محصولات باعث شده است تا به مقوله تحقیق و توسعه توجه کافی نشود

دولتی ایران در حال حاضر روزانه بیش از ۴ هزار خودرو تولید می‌کنند. این رقم، با توجه به مشکلات اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی، یک دستاورد مهم برای کشور محسوب می‌شود. اما این دستاورد در حالی به دست آمده که صنعت خودرو همچنان با چالش‌های فناوری و استانداردهای کیفی مواجه است و نیاز به توجه بیشتری دارد. در این میان، برخی کارشناسان نیز معتقدند با سپردن سکان صنعت خودرو ایران به بخش خصوصی، شاهد تغییر روحیه مدیریتی در این صنعت و توجه بیشتر به بحث تولید رقابتی از طریق تحقیق و توسعه خواهیم بود. در مقابل، برخی دیگر از کارشناسان نیز می‌گویند اگرچه مدیریت بخش خصوصی در بسیاری از صنایع کشور مانند لوازم خانگی، تجهیزات مخابراتی، ماشین‌آلات صنعتی، کالاهای پلاستیکی و فلزی، مواد خوراکی و دارویی، منسوجات و... دست کم با هزینه‌های سربار کمتر همراه بوده و زیان‌ناشته به بار نیامده، اما نه تنها در خودرو بلکه عمدتاً در دیگر کالاهای داخلی نیز بهای تمام شده تولید در مقایسه با نمونه‌های مشابه خارجی بالاست و از سوی دیگر، در دیگر صنایع نیز ایران برند مطرح و رقابتی در سطح جهان ندارد و در نهایت مانند صنعت خودرو موفق به پاسخگویی به بخشی از نیاز داخلی شده‌اند. هر چند در این خصوص نیز نقش دولت رانمی‌توان نادیده گرفت.



نهاد علی بیگزاده
n.beygzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صنایع تولیدی کشور با وجود تولید روزانه حدود ۴ هزار خودرو و توسط خودروسازان دولتی همچون ایران خودرو و سایپا، همچنان با چالش‌های گسترده‌ای در زمینه ارتقای کیفیت و تطابق با استانداردهای جهانی دست و پنجه نرم می‌کند. در حالی که امکانات رفاهی و آپشن‌های جدید به محصولات اضافه شده، اما مشکلات عمده در حوزه فناوری‌های ایمنی، کیفیت، تحقیق و توسعه و بهره‌گیری از فناوری‌های نوینی مانند خودروهای برقی و هیدروژنی به قوت خود باقی است. کارشناسان معتقدند عدم سرمایه‌گذاری کافی در تحقیق و توسعه و رویکردهای کوتاه‌مدت مدیریتی باعث شده است تا صنعت خودرو ایران از رقابت جهانی بازماند. برای رفع این چالش‌ها نیازمند تحولات عمیق در زیرساخت‌های تولید، نوآوری و توجه به استانداردهای کیفی و ایمنی هستیم. بر اساس گفته‌های امیر حسین طیبی، مدیر بخش خودرویی انجمن کسب و کار: «خودروسازان

حیف و صد حیف!!

خودرو در کشور مقصد جلوگیری کنند و در امر به دوم که به لحاظ مفهومی کاملاً با اولی در تضاد است؛ به خودروسازان چینی گفت از صفر تا ۱۰۰ قطعات برقی و الکترونیکی باید در داخل چین طراحی و تولید شود «یاللعجب؛ مرگ خوب است اما برای همسایه».

خودروسازان چینی حتی از عدم انتقال تکنولوژی و یادداشت فنی طراحی و تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو به همکاران ایرانی خود پا فراتر گذاشته و از به کارگیری قطعات ایرانی در خودروهای مونتاژی خود ممانعت جدی به عمل می‌آورند و با آن مخالفت می‌کنند. در حقیقت تلاش آنها معطوف به این امر است که جلو تحول و توسعه صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران گرفته شده تا صادر صدها آنها وابسته باشند غافل از اینکه همکاری باید متقابل باشد و نه یک‌سویه.

ذکر این نکته هم ضروری است که همسایه ما، ترکیه بار و یک‌بار به داخلی‌سازی سال گذشته ۴۰ میلیارد دلار صادرات خودرو و قطعات آن را داشت که نقش قطعه‌سازان ایرانی فعال در آن کشور بسیار پررنگ بوده است.

فرجام سخن اینکه: مسئولان سیاست‌گذار صنعتی ایران با در نظر گرفتن حقایق که متأسفانه در صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران عینیت دارد؛ باید به هوش باشند و چاره‌ای بیاندیشند تا مانع از اجحاف و سلطه

بیش از این شوند و میدان و فضا را برای مهندسان ایرانی جهت شکوفایی خلاقیت‌ها و استعدادهای آنها باز کنند زیرا صنعت خودرو و قطعه‌سازی از امهات صنایع بوده و موتور محرکه صدها رشته صنعتی دیگر هم هستند و حیف و صد حیف که این صنعت و بازار آن به این‌گونه آسان در اختیار بیگانگان قرار گیرد.

زمانی که تاریخ صنعت خودرو ایران در این برهه خاص نوشته شود، همه چیز بر ملا خواهد شد زیرا:
کار تاریخ است تشخیص سَره
با تمام جزئیات از ناسَره
متأسفانه هنوز صنعت خودرو ایران فاقد استراتژی و پاراگراف است
و به عنوان خُسن ختام این بیت حضرت حافظ را حجت می‌آوریم که فرموده بود:
فردا که پیشگاه حقیقت شود پدید
شر منده ره رویی که عمل بر مجاز کرد

صنعت قطعه‌سازی که در سال‌های آغازین دهه ۷۰ خورشیدی به همت روانشاد دکتر هادی نژاد حسینیان، وزیر وقت صنایع سنگین ایران شکل گرفت؛ هدف‌های بارز و شایسته‌ای چون اثبات توانمندی‌های صنعتگران ایرانی، شناسایی و ایجاد باور در آنها و... دنبال می‌کرد و طی یک‌دهه به موفقیتی کم‌نظیر دست یافت که باعث شگفتی و حیرت شد.

نخستین شرکتی که تلاش در این زمینه را آغاز کرد «سازه گستر» بود و حدود ۱۸ ماه بعد شرکت «سایپکو» هم با همین هدف تأسیس شد که عملکرد هر دو آنها قابل ستایش است اما با آغاز دهه ۸۰ و روی کار آمدن دولت اصلاحات به دلیل سیاست‌گذاری‌های نامطلوب صنعت قطعه‌سازی کشور به تدریج از هدف‌های متعالی خود فاصله گرفت تا ما شاهد بازگشت رونق در مونتاژکاری صنعت خودرو باشیم.

صنعت قطعه‌سازی خودرو
در سراسری سقوط افتاد
خوش درخشید یک‌دهه اما

آرزوها چو دود، رفته هوا
صنعت خودرو ایران و به تبع آن صنعت قطعه‌سازی در راه رشد و توسعه به علت تحریم‌های ظالمانه دول استکباری با محدودیت‌ها و تنگناهای سختی روبه‌رو شد و همین که چراغ سبز خودروسازان کشور چین را جهت همکاری مشاهده کرد، صادقانه به استقبال آن رفت.

اما خودروسازان چینی طی دو دهه به ظاهر همکاری عملیاتی کردند به دنبال مطامع خود بوده و از همکاری واقعی دریغ ورزیدند. هم‌اکنون صنعت و بازار خودرو ایران را در تسخیر خود دار ندانند این دو دهه از انتقال تکنولوژی و یادداشت فنی قطعات و مجموعه‌های خودرو به همکاران ایرانی خود عالمانه و عمدتاً به شدت کوتاهی کردند!

در همین دو هفته اخیر شاهد دو امر به دولت چین خطاب به خودروسازان آن کشور بودیم که در اولی به آنها یادآور شد تا از داخلی‌سازی قطعات، مجموعه‌های



استارت
Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

مدیران خودرو ۷۷۷ رتبه ۱ فروش کشور

شرایط فروش

MVMCHERY.COM MVMCHERY777 MVM_777 ۰۲۱-۴۹۷۸۱



ظاهر جدی برای «فونیکس اف ایکس»



تصویری که توسط Omoda Russia به اشتراک گذاشته شده (این خودرو در روسیه با نام اومودا C5 فروخته می شود)، نمای جلویی اصلاح شده و تهاجمی تر نشان می دهد که شباهت خانوادگی بیشتری با خودروی Omoda E5 الکترونیکی و اشتراکاتی با برادر بزرگتر C7 دارد. به عنوان بخشی از بازسازی، Omoda 5 از چراغ های روز تاب یادی LED پیکانی شکل خودرو، انتقال نشان Omoda به بخش نوار مشکی رنگ بین دو چراغ و اصلاح فرم چراغ های اصلی، برجسته شدن فرم X شکل سپر جلو همراه با جلوپنجره اصلاح شده سود می برد. همچنین طراحی کرومی فعلی

جلوپنجره کهکشانی جای خود را به جلوپنجره ای بدون فریم و با ستاره هایی به رنگ بدنه داده است. برخی تغییرات رنگ و تزئینات هم وجود دارد، با این حال، مهم ترین آنها لبه عقبی ستون های D است که اکنون دیگر به رنگ مشکی نیست و قسمتی از آن به رنگ بدنه رنگ آمیزی شده که این یک تغییر عجیب است. طراحی چراغ های اسپرت مشکی رنگ هم جدید است. فراتر از این موارد، Omoda 5 شبیه قبل به نظر می رسد و طراحی نسان آریا گونه خود را با خطوط تیز، خطوط موج روی درها، خط سقف شیب دار رو به عقب و چراغ های عقب خاص خود حفظ کرده است.

این فناوری ها در مقیاس وسیع استفاده نمی کنیم. البته موضوع تنها به خودرو برقی محدود نمی شود، بلکه باید زیرساخت های تولید نیز به روز شود. استفاده از رباتیک در خطوط تولید، بهبود سیستم های کنترل کیفیت و همین طور فناوری های جدید در فرآیند تولید، بخش هایی هستند که باید بیشتر به آن ها توجه کنیم.

چگونه می توان روند همراهی صنعت خودرو ایران با تحولات جهانی را تسریع کرد؟

یکی از مهم ترین عواملی که مانع از پیشرفت صنعت خودرو ایران شده، ضعف در مدیریت و تصمیم گیری های کوتاه مدت است. مدیران صنعت خودرو باید به ایده ها و فناوری های جدید اهمیت بیشتری بدهند و نوآوری را در اولویت قرار دهند. در حال حاضر، بسیاری از تصمیم گیری های این صنعت به جای این که بر اساس برنامه ریزی های بلندمدت و استراتژیک باشد، بیشتر متمرکز بر تولید سریع و حفظ وضعیت فعلی است.

فکر می کنید مشکل اصلی از کجاست؟ چرا نتوانستیم در این حوزه ها پیشرفت کنیم؟

مشکل عمده ما به فرهنگ مدیریتی و تصمیم گیری بازمی گردد. ما هنوز به ایده های جدید و فناوری های نوین آن طور که باید و شاید اهمیت نمی دهیم. برای موفقیت در هر صنعتی، باید به نوآوری و تحقیق و توسعه ارزش قائل شد و آن را به صورت سیستماتیک وارد فرآیند تولید کرد. متأسفانه این نگاه در سیستم آموزشی و فرهنگی ما از پایه وجود ندارد. برای بهبود وضعیت صنعت خودرو کشور، نیاز به یک تغییر فرهنگی و مدیریتی احساس می شود. مدیران این صنعت باید به نوآوری و استفاده از فناوری های جدید به عنوان یک اولویت نگاه کنند و زیرساخت های لازم برای تحقیق و توسعه را فراهم آورند. همچنین باید استانداردهای کیفی و ایمنی را با همکاری نزدیک تر با خودروسازان داخلی و با فرصت های کافی برای انطباق اجرائی کرد. تنها در این صورت است که می توان به پیشرفت و توسعه پایدار در این صنعت دست یافت و ایران را به یکی از بازیگران مهم در بازار جهانی خودرو تبدیل کرد.

جمع بندی شما از راهکارهایی که برای رشد، توسعه و پیشرفت صنعت خودرو مورد اشاره قرار دادید، چیست؟

باید نگاهی بلندمدت به این صنعت داشته باشیم و زیرساخت های لازم را برای تحقیق و توسعه فراهم کنیم. همچنین، نیاز به یک تغییر فرهنگی در مدیریت داریم که نوآوری و استفاده از فناوری های جدید را به عنوان یک اولویت در نظر بگیرد. اگر بخواهیم با صنعت خودرو جهانی رقابت کنیم، چاره ای جز این نداریم.

به نظر شما فارغ از چالش ها و کاستی های موجود، صنعت خودرو ایران در چه بخش هایی عملکرد خوبی داشته است؟

در بخش هایی مثل اضافه کردن آپشن های رفاهی، خودروسازان داخلی عملکرد خوبی داشته اند. این آپشن ها می توانند به جذب بیشتر مشتری و افزایش فروش کمک کنند. اما مسأله اصلی در فناوری هایی است که به ایمنی، کیفیت و روزآمدی خودرو مربوط می شود و در ایران هنوز به طور گسترده به کار گرفته نمی شوند.

چرا به نظر شما در بخش فناوری های ایمنی و کیفی، صنعت خودرو ما به خوبی عمل نکرده است؟

تحقیق و توسعه (R&D) یکی از ارکان اساسی هر صنعت پویاست و در زنجیره ارزش خودرو، بیشترین ارزش افزوده در مرحله ایجاد می شود. ابتدا در فرآیند تحقیق و توسعه و سپس در خدمات پس از فروش. خودروسازان موفق دنیا به این موضوع واقف هستند و سرمایه گذاری زیادی در این بخش ها می کنند. اما در کشور ما، نگاه کوتاه مدت و تمرکز بر تولید سریع محصولات باعث شده است تا به مقوله تحقیق و توسعه توجه کافی نشود. عدم سرمایه گذاری کافی در تحقیق و توسعه باعث شده است که صنعت خودرو کشور نتواند با سرعت پیشرفت های جهانی همگام شود و همواره عقب تر از رقبای بین المللی خود باشد.

چرا فناوری ها و استانداردهای جدید در صنعت خودرو جهان همیشه با تاخیر فراوان به خودروسازی ایران می رسد؟

یکی از دلایل اصلی این است که اجرای استانداردهای جدید در کشور ما با سرعت کافی انجام نمی شود. در کشور های پیشرفته، وقتی یک استاندارد جدید اعلام می شود، یک دوره شش ماهه یا بیشتر به خودروسازان داده می شود تا بتوانند خطوط تولید خود را با آن هماهنگ کنند. این فرآیند معمولاً با همکاری نزدیک بین نهادهای دولتی و خودروسازان انجام می شود. اما در ایران، این هماهنگی وجود ندارد و این باعث کاهش کیفیت و ایمنی محصولات می شود.

در مورد فناوری های نوین مثل خودروهای برقی و هیدروژنی چه نظری دارید؟ در این حوزه ها تا چه اندازه عقب هستیم؟

در دنیا، خودروسازان بزرگ به سمت استفاده از خودروهای برقی و هیدروژنی حرکت کرده اند، اما متأسفانه ما هنوز از



نور بالا

مدیران صنعت خودرو باید به ایده ها و فناوری های جدید اهمیت بیشتری بدهند و نوآوری را در اولویت قرار دهند. در حال حاضر، بسیاری از تصمیم گیری ها در این صنعت به جای این که بر اساس برنامه ریزی های بلندمدت و استراتژیک باشد، بیشتر متمرکز بر تولید سریع و حفظ وضعیت فعلی است.

PRO TEC
by bluechem GROUP

...because it works!



دارای تاییدیه از
معتبرترین خودروسازان جهان

15W-40 CI-4/SL

High Performance Diesel Engine Oil



ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

021 79406

www.aryachemi.com

protociranofficial

www.bluechemgroup.com





هند تولید خواهد شد یعنی جایی که تا امروز بیش از ۱۵۰ هزار دستگاه مگنیت تولید کرده است. طراحی بیرونی مگنیت جدید کاملاً آشنا به نظر می‌رسد زیرا تغییرات فیس لیفت این کراس اوور کوچک ژاپنی جزئی بوده است. مهم ترین تغییر ظاهری این خودرو جلو پنجره جدید و عریض تر است که با صفحه محافظ بزرگ تری در پایین همراه خواهد بود. در عقب نیز هر چند فرم کلی چراغ‌ها دست نخورده باقی مانده ولی حالا دودی شده و از گرافیک جدیدی بهره می‌برند. ریل‌های روی سقف کاربردی و فاصله ۲۰۵ میلی‌متری از زمین هم علیرغم طول زیر ۴ متر خودرو، به ایجاد حال و هوای شاسی بلند مانند کمک کرده است.

نیسان اواخر سال ۲۰۲۰ کراس اوور کوچک و ارزانی به نام مگنیت را معرفی کرد. این خودرو در درجه اول برای بازار هند در نظر گرفته شده بود اما در بازارهای فرمان راست دیگری مثل آفریقای جنوبی هم عرضه شد. حال نیسان نسخه فیس لیفت این خودرو را معرفی کرده و خبر مهم اینکه مگنیت جدید حالا در نسخه فرمان چپ هم تولید و در بازارهای بین المللی بیشتری عرضه خواهد شد. به لطف تولید نسخه فرمان چپ، مگنیت راهی ۴۷ بازار بین المللی جدید خواهد شد و تعداد کل بازارهای آن را به بیش از ۶۵ کشور مختلف افزایش خواهد داد. البته این کراس اوور کوچک همچنان در کارخانه چنای در



«نیسان مگنیت» گزینه ۷ هزار دلاری

نگاه View
احسان مرادی
کارشناس بازار سهام

مهم ترین مزیت از سرگیری عرضه خودرو در بورس کالا

با یک بررسی ساده مشخص می‌شود شیوه کنونی عرضه خودروهای وارداتی کمکی به صنعت و بازار خودرو و مصرف کنندگان نکرده و بهتر است دولت چهاردهم این رویه غیر شفاف و غیر قاطعی را به سمت بازار سرمایه سوق دهد. هم‌اکنون گفته می‌شود متقاضیان با وکالتی کردن ۵۰۰ میلیون تومان برای خرید خودرو وارداتی اقدام کنند اما هیچ آیینی در این فرآیند حتی برند خودرو و قیمت آن مشخص نیست. بعد از انجام فرآیند کشتی و برنده شدن برخی افراد در قرعه کشی اعلام می‌شود متقاضیان از بین فهرست خودروهای وارداتی باید چند اولویت را انتخاب کنند و اگر شانس بیاروند یکی از اولویت‌ها مورد تایید قرار می‌گیرد. از نظر شرعی هم به نظر می‌رسد با توجه به عدم مشخص بودن مورد معامله این فرآیند دچار اشکال باشد که البته



باید کارشناس مربوطه در این خصوص اظهار نظر کنند و از حیثه دانش من خارج است. پس باید گفت کجای این فرآیند منطقی، عادلانه، رقابتی و شفاف است؟ بنابراین لازم است این فرآیند پر از ابهام و احتمال کنار گذاشته شده و در مقابل فرآیند شفاف بورس کالا که قبل از حراج، در اطلاعیه عرضه؛ مشخصات خودرو و قیمت پایه و کل مراحل عرضه تا تحویل مشخص می‌شود و فرد با اطلاعات کامل و با قیمت مورد نظرش در حراج شرکت می‌کند. با توجه به ارائه برنامه‌های دولت جدید در راستای شفافیت و رقابت اقتصادی، ادامه روندهای گذشته دور از منطق و عدالت است و لازم است خیلی زود این رویه اشتباه جای خود را به سیستم‌های شفاف، رقابتی و عادلانه در بازار سرمایه دهد که این سه مورد از جمله مزیت‌های عرضه خودرو در بورس کالا هستند. از سوی دیگر ذکر این نکته ضروری است که اگر خودرو در بورس کالا عرضه شود؛ شرکت‌های جاده مخصوص می‌توانند به صورت مناسبی نیز از بازار سرمایه تامین مالی کنند چرا که تامین مالی از بازار سرمایه بسیار شفاف و با قاعده است. این در حالی است که تامین مالی از سیستم بانکی مقداری سلیقه‌ای خواهد بود اما در بورس این مسائل کمتر دیده می‌شود.

از «ارتقای محصول» تا «تطبیق آن با نیازهای روز بازار»
«اطلس پلاس»؛ جذاب ترین هاچ بک سایپا

این خودرو و نشان دهنده تلاش‌های سایپا برای حضور موثرتر در بازار داخلی و رقابت با خودروهای خارجی است



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

اطلس آن نیز نسبت به محصولات قبلی خانواده X200 (تیبا، ساینو و کوئیک) کیفیت بالاتری دارد.

برخورداری «اطلس» از امکانات رفاهی و ایمنی بیشتر اطلس پلاس از نظر امکانات رفاهی و ایمنی یکی از کامل ترین محصولات سایپا به شمار می‌آید. از جمله مهمترین امکانات اطلس پلاس می‌توان به سامانه کنترل الکترونیکی پایداری (ESC)، رادار نقطه کور (BSD)، ترمزهای عقب، ترمزهای ABS و EBD، سانروف، دی لایت، ۲ تیوتر، سیستم کنترل و لمیت کنترل، فرمان کمکی برقی، سنسور باران، ۲ کیسه هوای ایمنی، سانروف، دی لایت، ۲ تیوتر، سیستم کنترل و لمیت کنترل، فرمان D-CUT، سنسور نور، روف ریل، دستگیره‌های آسان باز شو، ترمزهای دیسکی جلو و کاسه‌های عقب، ترمزهای ABS و EBD، رینگ‌های آلومینیومی، شیشه‌های دودی عقب، آنتن کوسه‌ای، آینه‌های جانبی با قابلیت تاشو برقی، نمایشگر ۱۷ اینچی لمسی همراه با دوربین عقب، ترمز چرم-پارچه صندلی‌ها، قابلیت شارژ موبایل با USB، سیستم نمایش میزان باد تایرها (TPMS)، حالت چراغ‌های همراهی تا منزل، سنسورهای هشدار دهنده موانع در قسمت عقب خودرو و نمایشگر تعویض دنده (GSI) اشاره کرد. با مرور این موارد باید اذعان داشت که این خودرو در قیاس با نسخه فول آپشن دنده‌های یعنی تیپ G اطلس از امکانات بیشتری مانند فرمان کمکی برقی، رادار نقطه کور، سنسور باران، ۲ تیوتر، سامانه ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، سیستم کروزر کنترل و لمیت کنترل برخوردار است.

نمایش یک رنگ خاص از سایپا اطلس اطلس پلاس علاوه بر نسخه‌های که در سالن سایپا در نمایشگاه مشهد به نمایش درآمده بود، با یک رنگ زرد خاص (اصطلاحاً موزی) نیز در محوطه فضای باز نمایشگاه دیده می‌شد. پیش‌تر نیز در تصاویری که از خط تولید سایپا در خصوص تولید نسخه آزمایشی اطلس با طیف رنگ‌های مختلف منتشر شده بود، این خودرو دیده می‌شد، اما در تماشای این خودرو از نزدیک، رنگ زرد استفاده شده برای آن، متفاوت با رنگ‌های رایج برای تاکسی‌ها و کاملاً خاص و جذاب به نظر می‌رسد.

چراغ‌های جلو آن با ظاهری کشیده و نسبتاً باریک طراحی شده است. در دو طرف سپر جلو، چراغ‌های مه شکن دایره‌ای شکل داخل یک قاب کرومی جانمایی شده و میان آن‌ها نیز یک ورودی دیگر قرار گرفته است. چراغ‌های عقب اطلس کشیده و C مانند بوده و به صورت دو تکه طراحی شده که نمای خوبی به این بخش خودرو بخشیده است. قاب پلاک اطلس هم روی سپر آن تعبیه شده است. درون کابین نیز تغییرات زیادی به چشم می‌خورد؛ استفاده از ترمز دو رنگ (با رنگ مسارون تیره‌تر از رنگ استفاده شده در نسخه پایه)، همراه با نمایشگر سیستم مالتی مدیا (به حالت بیرون زده از داشبورد) و طراحی در پیچه‌های سیستم تهویه دایره‌ای شکل (اصطلاحاً بنزی)، فضای مدرن و دل نشین را برای سر نشینان فراهم کرده است. در قسمت زیرین داشبورد، تنظیمات سیستم تهویه مطبوع و برخی کلیدهای کنترلی خودرو جانمایی شده‌اند. صفحه کیلومتر اطلس مشابه پشت آمپر خودرو X220 نسل اول است. غربیلک فرمان هم به صورت دی کات طراحی شده است. متریال به کار رفته در داشبورد و کابین و مونتاژ

مشخصات فنی اطلس پلاس اطلس پلاس از لحاظ فنی به پیش‌ساز ME15GSI مجهز است که نسخه بهبود یافته موتور ME15 در حساب می‌آید. موتور M15GSI با تغییراتی در بخش‌های سر سیلندر و هدرز عملکرد بهتری دارد و از سامانه زمان بندی متغیر سوپاپ‌ها و دریچه گاز برقی برخوردار است. این موتور توانایی تولید ۹۱ اسب بخار قدرت و ۱۳۷ نیوتون متر گشتاور را دارد که این نیرو از طریق جعبه دنده شش سرعته مصنوعی CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. یکی از مزایای اطلس پلاس، همین گیربکس اتوماتیک آن است. بر اساس اعلام قبلی شرکت سایپا، اطلس اتوماتیک با گیربکس نسل جدید CVT ساخت شرکت پانچ بلژیک عرضه می‌شود. این گیربکس که عملکردی مشابه با گیربکس‌های CVT به کار رفته در خودروهای نیسان و هیوندای دارد، با ثابت نگهداشتن دور موتور در بازه‌های خاص، حس تعویض دنده گیربکس‌های اتوماتیک هیدرولیک را برای راننده شبیه‌سازی می‌کند. از سوی دیگر، این گیربکس CVT در مجموع نسبت به گیربکس اتوماتیک کوئیک هوشمندتر محسوب می‌شود و با کاهش دور موتور می‌تواند به صرفه جویی در مصرف سوخت کمک کند. این جعبه دنده همچنین بارائه تعویض نرم و بی صدا، به بهبود رانندگی و راحتی سر نشینان کمک می‌کند. ترمزهای جلو اطلس دیسکی و ترمزهای عقب آن از نوع کاسه‌ای هستند. فرمان برقی کمکی که در اطلس پلاس به کار رفته است، یکی از ویژگی‌های مثبت این خودرو محسوب می‌شود و باعث افزایش راحتی راننده و افزایش امنیت در طول رانندگی می‌شود.

نوربالا

متریال به کار رفته در داشبورد و کابین و مونتاژ «اطلس» آن نیز نسبت به محصولات قبلی خانواده «X200» (تیبا، ساینو و کوئیک) کیفیت بالاتری دارد. از نظر طراحی نیز «اطلس پلاس» به مراتب نسبت به خودروهایی که ساخته شده‌اند، جذاب‌تر و به نظر می‌رسد. به رغم برخی محدودیت‌ها در پلت فرم اولیه، سایپا توانسته است با ایجاد تغییرات و بهبودهای قابل توجه، طراحی جوان پسندانه تری را به نمایش بگذارد. جلو پنجره اطلس به صورت شش ضلعی و با خطوط عمودی کرومی (اصطلاحاً کوسه‌ای) و

علیرضا جابتی
rajabeti@autoworld.ir

خودرو هاچ بک کراس اطلس که نسخه پایه آن با گیربکس دستی پیش تر به عنوان یکی از جدیدترین محصولات شرکت سایپا در بازار عرضه شد، حدود یک ماه پیش در نمایشگاه خودرو مشهد در قالب نسخه جدیدی به نام اطلس پلاس به نمایش درآمد. این اقدام سایپا داشت اطلس را در چهار تیپ S، G، E و L به بازار عرضه کند. در این میان، تیپ‌های S و G نسخه‌های دستی بودند و تیپ‌های E و L به جعبه دنده اتوماتیک مجهز بودند. اما پس از بررسی‌های داخلی، سایپا تصمیم به حذف تیپ L گرفت و اکنون قرار است نسخه اتوماتیک E با نام جدید اطلس پلاس به مصرف کنندگان ارائه شود. این اقدام سایپا نشان از اهمیت دادن به ارتقای محصولات و تطبیق آن‌ها با نیازهای روز بازار دارد. اطلس پلاس که با امکانات و طراحی به روز به بازار عرضه می‌شود، نشان دهنده تلاش‌های سایپا برای حضور موثرتر در بازار داخلی و رقابت با خودروهای خارجی است.

مشخصات فنی اطلس پلاس اطلس پلاس از لحاظ فنی به پیش‌ساز ME15GSI مجهز است که نسخه بهبود یافته موتور ME15 در حساب می‌آید. موتور M15GSI با تغییراتی در بخش‌های سر سیلندر و هدرز عملکرد بهتری دارد و از سامانه زمان بندی متغیر سوپاپ‌ها و دریچه گاز برقی برخوردار است. این موتور توانایی تولید ۹۱ اسب بخار قدرت و ۱۳۷ نیوتون متر گشتاور را دارد که این نیرو از طریق جعبه دنده شش سرعته مصنوعی CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. یکی از مزایای اطلس پلاس، همین گیربکس اتوماتیک آن است. بر اساس اعلام قبلی شرکت سایپا، اطلس اتوماتیک با گیربکس نسل جدید CVT ساخت شرکت پانچ بلژیک عرضه می‌شود. این گیربکس که عملکردی مشابه با گیربکس‌های CVT به کار رفته در خودروهای نیسان و هیوندای دارد، با ثابت نگهداشتن دور موتور در بازه‌های خاص، حس تعویض دنده گیربکس‌های اتوماتیک هیدرولیک را برای راننده شبیه‌سازی می‌کند. از سوی دیگر، این گیربکس CVT در مجموع نسبت به گیربکس اتوماتیک کوئیک هوشمندتر محسوب می‌شود و با کاهش دور موتور می‌تواند به صرفه جویی در مصرف سوخت کمک کند. این جعبه دنده همچنین بارائه تعویض نرم و بی صدا، به بهبود رانندگی و راحتی سر نشینان کمک می‌کند. ترمزهای جلو اطلس دیسکی و ترمزهای عقب آن از نوع کاسه‌ای هستند. فرمان برقی کمکی که در اطلس پلاس به کار رفته است، یکی از ویژگی‌های مثبت این خودرو محسوب می‌شود و باعث افزایش راحتی راننده و افزایش امنیت در طول رانندگی می‌شود.

طراحی خارجی و داخلی از نظر طراحی، اطلس پلاس به مراتب نسبت به خودروهایی که بر پایه پلت فرم X200 ساخته شده‌اند، جذاب‌تر و مدرن تر به نظر می‌رسد. به رغم برخی محدودیت‌ها در پلت فرم اولیه، سایپا توانسته است با ایجاد تغییرات و بهبودهای قابل توجه، طراحی جوان پسندانه تری را به نمایش بگذارد. جلو پنجره اطلس به صورت شش ضلعی و با خطوط عمودی کرومی (اصطلاحاً کوسه‌ای) و

پیگیری یک موضوع Follow up
رسول سلیمانی
کارشناس صنعت خودرو

توزیع ۷۵۰ هزار میلیارد تومان رانت بین دلان خودرو

سال ۱۴۰۱ بعد از حذف قرعه کشی و مخالفت با عرضه خودرو در بورس، سامانه یکپارچه تأسیس شد در نهایت نیز این سامانه حذف شد و قرعه کشی بازگشت؛ یعنی در دو سال ۵ تصمیم مختلف برای فروش خودرو گرفته شد. حال در این رابطه رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو به بررسی این موضوع پرداخته است.

رانتی که طی این سال‌ها به دلیل عدم اتخاذ شیوه نادرست برای فروش خودرو به جیب دلان رفته، چقدر است؟

محاسبه رانت توزیع شده کمی پیچیدگی دارد؛ اما اگر بخواهیم سرانگشتی حساب کنیم یعنی برای هر خودرو متوسط اختلاف قیمت ۱۵۰ میلیون تومانی را در نظر بگیریم و سالانه یک میلیون خودرو هم عرضه شده باشد، عملاً سالانه ۱۵۰ هزار میلیارد تومان رانت از طریق فروش خودرو توزیع شده است. حال اگر بازه زمانی سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۲ را در نظر بگیریم عملاً حدود ۷۵۰ هزار میلیارد تومان رانت توزیع شده است. با رانت توزیع شده می‌توانستیم چند کارخانه جدید خودرو سازی راه اندازی کنیم.

آیا این پول نمی‌توانست در اختیار خودروساز قرار بگیرد؟

اگر اجازه می‌دادیم که بخشی از منابع در اختیار خودروساز قرار گیرد و وزارت صمت نظارت کند که این منابع صرف توسعه کمی و کیفی خودروسازی شود واقعا امروز نه تنها مسائلی به نام قرعه کشی و دسترسی برای خرید خودرو نداشتیم بلکه خودروها به صورت اقساطی نیز فروخته می‌شدند یا حتی اگر بخشی از این منابع صرف توسعه حمل و نقل عمومی می‌شد این حجم از تقاضا برای خرید خودرو شکل نمی‌گرفت.

نوسازی حمل و نقل عمومی نیز از طریق ایس منابع توسعه پیدا نمی‌کرد؟

قطعاً، در این رابطه نیاز اصلی امروز کشور نوسازی حمل و نقل است زیرا نه جاده‌های کشور امکان ورود این حجم از خودرو را دارد نه امکان تامین سوخت این میزان خودرو وجود دارد و حتی آلودگی کلانشهرها نیز اجازه ورود این حجم از خودرو را نمی‌دهد. بنابراین حتماً باید سیاست مربوط به توسعه حمل و نقل عمومی در اولویت‌های دولت باشد. منابع آن هم می‌تواند از همین محل رانت فروش خودرو تامین شود. چه اسراری داریم حتماً رانت توزیع کنیم و دلان کدملی بخردند و از این محل نفع ببرند.

زاپاس Spare Tire

اجرای ۳۹ درصد قانون ساماندهی صنعت خودرو با گذشت ۵،۲ سال



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

تمام شده است. باین حال با وجود گذشت حدود ۴ ماه از ابلاغ آیین نامه این ماده، هنوز گزارش مشخصی از هزینه کرد آن مطابق قانون دریافت نشده است. طبق تبصره «۵» ماده ۱۰ این قانون ۲۰ درصد از خودروهای مشمول قرعه کشی باید به دارندگان خودروهای فرسوده اختصاص یابد بررسی‌های مربوط به عرضه خودروها نشانگر اجرای ناقص این تبصره است.

عما تا پایان مهلت سه ساله هنوز برنامه مشخصی که ملزومات توسعه صنعتی در کشور را دربر بگیرد و نحوه خروج دولت از تصدی گری خودروسازان را تبیین کند، ارائه نشده است. همچنین برآورد می‌شود بیش از ۴ هزار میلیارد تومان ناشی از اجرای ماده ۱۰ این قانون در صندوق توسعه فناوری‌های پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت

عملکرد ۶۷ درصدی داشته و از مجموع ۲۹ تکلیف قانونی احصا شده نتایج اقدامات دولت در خصوص ۷ تکلیف قانونی آن «اثربخش» و ۱۰ مورد «اثربخشی متوسط» ارزیابی شده است. بنابراین میزان اثربخشی اقدامات صورت گرفته نیز ۳۹ درصد ارزیابی می‌شود. از سوی دیگر با وجود گذشت حدود ۲،۵ سال از تصویب این قانون و باقی ماندن حدود

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، در مجموع نتایج بررسی کلی قانون سامان دهی صنعت خودرو نشان می‌دهد از مجموع ۲۹ تکلیف قانونی احصا شده، ۱۵ تکلیف قانونی آن «انجام شده» و ۹ مورد «ناقص انجام شده» است. همچنین از مجموع ۸ آیین نامه و دستورالعمل پیش بینی شده در قانون، ۵ مورد ابلاغ شده که به طور کلی می‌توان گفت دولت در قانون مذکور



سفارشی سازی «تانک ۷۰۰»

اخیرا تصاویر رسمی تانک ۷۰۰ سفارشی overseas ادیشن منتشر شده است. خودرو مورد بحث با قوای محرکه ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو بنزینی و پلاگین هیبرید Hi4-T در دسترس خواهد بود. بد نیست بدانید تانک ۷۰۰ بازار چین فقط با قوای محرکه پلاگین هیبرید در دسترس است و قیمت آن از ۶۱ هزار دلار شروع شده و به ۱۰۰ هزار دلار می‌رسد. همچنین تانک ۷۰۰ سفارشی در ترمیم های پرمیوم، سوپریور و ادیشن وان عرضه خواهد شد. مدل های پرمیوم و سوپریور از پیشرفته ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو با حداکثر قدرت ۲۵۴ اسب بخار و گشتاور ۵۶۰ نیوتون متر استفاده می‌کنند و یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک نیرو را روانه چرخ‌ها می‌کند. قفل دیفرانسیل اکسل جلو و عقب به

همراه پله‌های جانبی برقی نیز در این مدل‌ها وجود دارند. طول/عرض/ارتفاع گریت‌وال تانک ۷۰۰ به ترتیب برابر با ۱۹۵۲/۲۰۶۱/۵۰۹۰ میلی‌متر است و فاصله بین محوری و ارتفاع آن از سطح زمین به ۲۰۰۰ و ۲۴۹ میلی‌متر می‌رسد. با اینکه قیمت رسمی نسخه‌های گوناگون تانک ۷۰۰ سفارشی اعلام نشده اما انتظار می‌رود مدل پرمیوم حدود ۹۲ هزار دلار و مدل سوپریور حدود ۱۰۱ هزار دلار قیمت داشته باشد. از نظر طراحی تفاوتی بین مدل های پرمیوم و سوپریور با تانک Hi4-T ۷۰۰ بازار چین وجود ندارد. از جمله تجهیزات شاسی‌بند مورد بحث می‌توان به نمایشگرهای دیجیتال ۱۲.۳ اینچی، نمایشگر مرکزی ۱۱.۶ اینچی، هدآپ دیسپلی و صندلی‌های مجهز به گرم‌کن و ماساژور اشاره کرد.

ویژه‌ها

پیگیر عرضه خودروهای سفر کیلومتر داخلی و وارداتی در بورس کالا هستیم



رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار تاکید کرد: با جدیت به دنبال عرضه خودروهای سفر کیلومتر داخلی و وارداتی در بورس کالا هستیم و در این خصوص رایزنی‌هایی نیز صورت گرفته است. صیدی افزود: «هزینه مبادله» یک مبحث مهم در اقتصاد است، بورس کالا می‌تواند به کاهش هزینه‌های مبادله کمک کند. وقتی یک خودرو در کارخانه ۵۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد اما همان خودرو در بازار و برای مصرف کننده ۸۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود، یعنی با یک هزینه واسطه‌گری و نه هزینه معاملاتی مواجه هستیم؛ این جا کارکرد بورس کالا می‌تواند کمک کننده باشد تا تولید کننده مصرف کننده با قیمت منصفانه محصول را مبادله کند.

دیگه چه خبر؟

آغاز رقابت بانک‌ها برای جذب سپرده‌های خودرو



با آغاز فرآیند ثبت‌نام خرید خودروهای وارداتی در سامانه یکپارچه، تبلیغات بانک‌ها هم برای افتتاح حساب و جذب سپرده‌های ۵۰۰ میلیونی مردم افزایش یافته است. متقاضیان خرید خودرو از سه شنبه ۲۴ تا ۳۰ مهر ماه فرصت دارند تا نسبت به وکالتی کردن حساب خود به صورت حضوری و غیر حضوری اقدام کنند. آغاز فرآیند ثبت‌نام موجب شد بار دیگر رقابت بانک‌های مختلف برای جذب سپرده‌های خودرویی مردم افزایش یابد البته این بار بانک‌ها مانند زمان ثبت‌نام خودروهای ایران خودرو و دیگر امتیاز افزایش اعتبار و پرداخت وام را به مشتری نمی‌دهند.

توئیتر!

«مهدی ضیغمی» مدیر پروژه واردات خودرو شد



وزیر صنعت، معدن و تجارت در حکمی، رئیس سابق سازمان توسعه تجارت را به سمت «مدیر پروژه واردات خودرو» منصوب کرد. در حکم سیدمحمد اتابک برای مهدی ضیغمی آمده است: «انجام و پیگیری تمامی مراحل اجرایی واردات خودرو از جمله ثبت سفارش، هماهنگی با بانک مرکزی و گمرک برای تسهیل امور به غیر از انتقال فناوری و خدمات پس از فروش که به ترتیب بر عهده معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات و معاونت توسعه بازرگانی است، بر عهده جنابعالی خواهد بود.»

بحران صنعت خودرو ناشی از قیمت گذاری دستوری به روایت آمار و ارقام

نرخ ارز ۱۶ برابر و نهاده‌های تولید ۲۰ برابر شدند؛ اما قیمت خودرو تنها ۷،۶ برابر شد



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir



صنعت خودرو با یکی از بزرگ‌ترین بحران‌های خود طی سال‌های اخیر مواجه است. بیش از ۱۸ ماه از آخرین ابلاغ قیمت خودرو می‌گذرد و هنوز قیمت‌های جدید اعلام نشده است. این تأخیر نه تنها زبان‌های بزرگی به خودروسازان وارد کرده، بلکه وضعیت بازار خودرو را نیز پیچیده‌تر کرده است. از سال ۱۳۹۶ تا کنون، قیمت مواد اولیه و نهاده‌های تولید خودرو به شکل چشمگیری افزایش یافته است. در این دوره، قیمت نهاده‌ها حدود ۲۰ برابر و نرخ ارز ۱۶ برابر افزایش داشته، اما قیمت کارخانه‌ای خودروها تنها ۶،۷ برابر رشد کرده است. این اختلاف چشمگیر میان رشد هزینه‌ها و قیمت گذاری دستوری باعث شده است خودروسازان با فشارهای مالی شدید مواجه شوند. زیان انباشته شرکت‌های خودروساز اکنون به ۲۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده است و بدهی تلفیقی آن‌ها از ۴۵۰ هزار میلیارد تومان فراتر رفته است. نبود قیمت گذاری منطقی و به‌روز، فضای مناسبی برای سودجویی دلان ایجاد کرده است.

سود مناسب برای ادامه تولید و توسعه رنج می‌برند. نتایج این وضعیت نه تنها بر خودروسازان بلکه بر کل اقتصاد کشور تأثیر گذاشته است. افت شدید ارزش بازار شرکت‌های خودروساز در بورس تهران یکی از پیامدهای بارز این بحران است. این کاهش ارزش سهام و زیان‌دهی شرکت‌های جاده مخصوص باعث شده است سهامداران نیز از وضعیت فعلی به شدت ناراضی باشند. ازسوی دیگر کاهش تولید خودرو به دلیل کمبود منابع مالی برای سرمایه‌گذاری در بهبود خطوط تولید و فناوری‌های جدید به کاهش کیفیت خودروهای تولیدی انجامیده است. مصرف کنندگانی که انتظار دریافت خودرویی با کیفیت و قیمت مناسب داشتند حالا با

بر اساس برآوردها، سود دلان از تفاوت قیمت‌های دستوری و قیمت‌های واقعی بازار حدود ۸۰۰ هزار میلیارد تومان است در حالی که این سود از جیب مصرف کنندگان نهایی و خودروسازان بیرون می‌آید که نتیجه آن این است که مصرف کنندگان از قیمت‌های بالا و کیفیت پایین خودروها ناراضی هستند و در عین حال خودروسازان نیز از نبود

زنده يك First gear



علی زرنادوز
a.zarandooz@autoworld.ir

کمیانی نیسان از جدیدترین نسل مورانو رونمایی کرد. این خودرو از نظر ظاهری، فنی و امکانات رفاهی تماما از تقا یافته و تغییر کرده است.

حاضر جواب: ای کاش به‌زودی و با افزایش حجم واردات خودرو بتوانیم خودروهای خارجی جدید را به جای عکس‌های روزنامه و مجله، در خیابان‌ها ببینیم.

ایران خودرو و اطلاعات تولید و فروش خود در سایت کدال مربوط به شهریور سال جاری را منتشر کرد تا از رقابت دنا و سورن برای قرار گرفتن در تبه دوم جدول فروش خودرو رونمایی کند.

حاضر جواب: باز خوب است از رقابت فروش بیشتر پژو ۴۰۵ و پراید رسیدیم به رقابت دنا و سورن!

بهترین روش برای تمیز کردن داشبورد خودرو چیست؟ حاضر جواب: همین روزهاست که برخی سایت‌ها و نشریات خودرویی برای پر کردن محتوای شان به نوشتن مطالبی در مورد بهترین روش برای فشار دادن پدال گاز و بهترین روش برای بالا و پایین کشیدن شیشه خودرو هم مشغول شوند.

نمایشگاه‌داران معتقدند عمق رکود در بازار خودرو بیشتر شده است. نوسان قیمت‌ها در بازار، خرید و فروش خودرو را متوقف کرده و بنوعی، بازار به کماهی قیمتی رفته است. حاضر جواب: خلاصه‌گویی این روزها به جای عمق داخلی‌سازی، عمق رکود بازار خودرو در حال افزایش است.

فولکس واگن گلف، هاج یک محبوب آلمانی است که سال ۲۰۲۴ پنجاه سالگی خود را جشن می‌گیرد.

حاضر جواب: اگر تولید پراید هاج یک هم متوقف نشده بود الان ما هم در حال جشن گرفتن همین حدود سالگردها برایش بودیم.

خودرو چینی با دست‌تخت طراحی ایرانی مجوز ورود به خیابان‌های ایران را گرفت.

حاضر جواب: پس کم‌به جز نام برخی خودروهای خارجی که ایرانی است، می‌توانیم پز طراحی شان توسط یک ایرانی را هم بدهیم.

بازگشت قیمت سسوم خودرو؛ رئیس سازمان بورس از احتمال عرضه خودروهای داخلی و خارجی در بورس کالا خبر داد.

حاضر جواب: اینکه خوب است، خودروسازان برای خارج شدن از زیان انباشته و افزایش نقدینگی، اگر لازم باشد سراغ امتحان کردن قیمت چهارم و پنجم خودرو هم می‌روند.

پیش‌بینی قیمت خودرو؛ خبری از رونق بازار تا پایان پاییز نیست.

حاضر جواب: بعدش هم که در سرمای زمستان کدام مشتری حال دارد باید در بازار خودرو و آن را گرم کند؟

گمرک در واکنش به ادعای خاک خوردن تاکسی و اتوبوس‌های برقی تهران در گمرک شهید رجایی اعلام کرد: هیچ‌گونه محموله خودروهای برقی از طرف شهرداری تهران در روزهای اخیر به گمرک شهید رجایی اظهار نشده است.

حاضر جواب: خوب حالا در گمرک خاک نمی‌خورند، در کشتی خاک می‌خورند... در کشتی هم خاک نخوردند در کارخانه تولید کننده خاک می‌خورند... آنجا هم خاک نخورد، در استنار قرار داد امضا شده برای تولیدشان در حال خاک خوردن هستند.

اینفوگرافش Inphography

میزان تولید محصولات سایپا از ابتدای سال تا مهرماه ۲۶

وانت ۱۵۱	اطلس	سهند	شاهین
۴۰۰۰۰ دستگاه	۱۰۶۰۰ دستگاه	۷۴۰۰ دستگاه	۲۰۰۰۰ دستگاه

میزان تولیدات گروه خودروسازی سایپا از ابتدای سال جاری تا صبح روز ۲۶ مهرماه از مرز ۲۶۰ هزار دستگاه گذشت

چس تلذ؟

عدم موفقیت در اصلاح وضعیت صنعت خودرو

اصلاح قیمت خودرو و واگذاری مدیریت شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی موضوع تازه‌ای نیست و سال‌هاست هر دولتی با مطرح کردن چنین موضوعاتی در تلاش است تا به نوعی پیش‌قراول اصلاحات اساسی در این بخش مهم صنعتی در کشور باشد اما هیچ دولتی گام مثبتی در این زمینه برنداشته است.

چرا؟

داشتن عزم راسخ برای حل مشکلات صنعت خودرو

در شرایطی اصلاح قیمت خودرو به یکی از دغدغه‌های جدی خودروسازان تبدیل شده که هر سال و با رشد تورم، تولید کنندگان نیز نسبت به افزایش قیمت‌ها اقدام می‌کنند اما از آنجا که خودرو یکی از شاخص‌های تورم به‌شمار می‌رود، اصلاح آن همواره با اما و اگرهای زیادی روبه‌رو است. در واقع برای حل مشکلات صنعت خودرو و باید عزم راسخ وجود داشته باشد.

برای چس؟

پاس کاری مشکلات بین نهادهای مسئول

آمار منتشر شده در شش ماه اول امسال نشان می‌دهد تولید خودرو طی این مدت افت ۸۰ درصدی داشته است. مشکلات مالی ناشی از عدم اصلاح قیمت، گرفتاری‌های ارزی و قطعی برق نه تنها مانع از تحقق برنامه تولیدهای جلد مخصوص در این مدت شده بلکه به دلیل پاس کاری نهادهای قیمت‌گذار و نبود عزم حکمرانی اقتصادی در خصوصی سازی واقعی، هر روز بر حجم زیان و بدهی خودروسازان افزوده می‌شود.



البته این اولین باری نیست که فورد چنین سخاوتی به خرج می‌دهد و شرکت‌های دیگر نیز مشوق‌های مالی نقدی را قبلاً پیشنهاد کرده‌اند. این برنامه جدید از چند روز قبل شروع شده و تا دوماه زانویه ۲۰۲۵ ادامه خواهد داشت. فورد و دیگر خودروسازان به منظور جلب نظر مشتریان وفادار سایر برندها روش‌های مشابهی را به کار گرفته‌اند. در اکثر موارد این تخفیف‌ها و هدایای نقدی برای مدل‌های خاصی که معمولاً به فروش هستند در نظر گرفته می‌شوند اما قضیه فورد برانکو فرق می‌کند. فورد به جای اینکه اعلام کند خریداران برانکو باید مالک مدل خاصی از خودروهای توپو تا باشند اظهار کرد همه خودروهای توپو تا که مدل ۱۹۹۵ میلادی و بعد از آن هستند می‌توانند از هدیه ۴ هزار دلاری برخوردار شوند.

وفاداری به یک برند در صنعت خودرو نمسود زیادی دارد و برخی رانندگان تا چند دهه‌سال خودروهای یک برند خاص را انتخاب می‌کنند و دلایل خوبی هم برای این کار دارند. وفاداری خریداران محصولات توپو تا در سراسر دنیا زیاد است و بسیاری از آن‌ها به خاطر قابلیت اطمینان و دوام بالای محصولات این شرکت زانی همچنان پشت فرمان خودروهای توپو تا می‌نشینند؛ اما بهترین راه برای جدا کردن مشتریان وفادار محصولات توپو تا از این برند چیست؟ فورد فکر می‌کند پرداخت پول نقد بهترین کار خواهد بود! این خودروساز آمریکایی هم اکنون به مالکان محصولات فعلی توپو تا که تمامی ترمیم‌های فورد برانکو به جز برانکو رینور را خریداری یا لیزینگ کنند ۲ هزار دلار پرداخت می‌کند.



ایده «فورد» برای حمله به «تویوتا»

تغییرات روی لکسوس آی‌اس برای فروش بیشتر



براساس آمار و ارقام، فروش لکسوس IS روند نزولی داشته، اما این شرکت برای سال ۲۰۲۵ نیز IS را آماده کرده و تغییراتی را در آن ایجاد کرده است. همچنین یک نسخه ویژه نیز برای سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده است. نسخه ویژه، براساس مدل IS 500 F Sport Premium ساخته شده که بدنه‌ای به رنگ زرد Flare داشته و بر رینگ‌های ۱۹ اینچی از BBS سوار شده است که رنگ تیره دارند. داخل کابین خودرو از ترمیم دورنگ استفاده شده که شامل صندلی‌های مشکی NULUXE با جزئیات و دوخت‌های زرد است. از این نسخه تنها ۱۸۰ دستگاه تولید می‌شود که اواخر سال جاری به فروش می‌رسد. هنوز قیمت آن اعلام نشده، اما قیمت

نسخه استاندارد Sport Premium ۵۲۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این پیش‌ترانه با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک هماهنگ شده است و نیرو را به چرخ‌های عقب خودرو می‌فرستد. این خروجی سبب شده است سدان لکسوس در مدت زمان ۴٫۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت آن نیز ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت است.

نسخه کابریواز مینی کوپر با آپشن‌های بیشتر



پس از رونمایی مینی برقی و البته به‌روزرسانی مدل درون سوز در هر دو نسخه ۳ و ۵، در ۵ اکتون مینی کابریو ۲۰۲۴ در دو نسخه برقی و درون سوز معرفی شده است. چهره مینی کابریو ۲۰۲۴ به واسطه جلو پنجره ۸ ضلعی با حسگر رادار در بخش میانی و چراغ‌های LED جلو با سه طرح گرافیک نورپردازی مختلف به همراه نمایش خوش آمدگویی، از مدل قبلی متمایز شده است. البته ویژگی اصلی این خودرو یعنی سقف پارچه‌ای، در مقایسه با مدل قبلی بدون تغییر باقی مانده است. تا مرز سرعت ۲۹ کیلومتر بر ساعت، این سقف در مدت ۱۸ ثانیه باز و در ۱۵ ثانیه بسته می‌شود. مشتریان می‌توانند طرح پرچ بریتانیا یا Union Jack را

برای تزئین سقف این مدل انتخاب کنند. توجه مخاطب در فضای کابین مینی کابریو ۲۰۲۴ بیش از هر چیز به نمایشگر جدید جلب می‌شود. این صفحه‌نمایش دایره‌ای OLED به قطر ۲۴۰ میلی‌متر، به‌دستیار صوتی هم مجهز شده است. مینی کابریو در نسخه درون سوز به پیش‌ترانه ۴ سیلندر توربوشارژر مجهز شده است. تیپ C، حدود ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار دارد؛ در حالی که این اعداد برای تیپ S به ۲۰۰ اسب‌بخار و ۳۰۰ نیوتون متر تغییر می‌کند.

دلایل توقف تولید محصولات جگوار فراتر از ساخت الکترونیک‌ها است

شکست برقی یا مالک بی‌خیال بر انگلیسی

است. موردی که جگوار هنوز به آن نرسیده است.



را تا کام گذاشت. به‌روزرسانی جزئی خودروهای این برند در کنار رقاباتی که هر روز ویژگی جدیدی را به محصولاتشان اضافه می‌کردند، چندان چشمگیر به نظر نمی‌رسید.

ریسکی به سبک هندی

مالکان برند مشترک تصمیم گرفتند لندروور را در بازار کنونی خود نگه دارند و جگوار را یک بار دیگر وارد ریسک کنند. به‌این ترتیب، برنامه بر آن است که جگوار در آینده به‌خودروسازی تمام‌برقی تبدیل شود و با ورود به‌بازار خودروهای لوکس-اسپرت رده‌بالا، با برندهایی چون بنتلی و پورشه رقابت کند؛ درست همان کاری که لوئیس در حال انجام آن است؛ اما برای رسیدن به‌ثباتی پایدار، دست‌وپا می‌زند. وقتی به‌روند رشد جگوار در دو دهه اخیر نگاه کنیم، می‌بینیم که سقوط آن تا حدودی منطقی به نظر می‌رسد. در حالی که برندهای جافتاده‌تر و بزرگ‌تر مانند مرسدس بنز روندی پیوسته را برای رشد طی می‌کردند، جگوار به‌رشدی ناگهانی دست پیدا کرد و با بهترین‌های بازار رقابت کرد. با این وجود در حفظ قدرت و به‌چالش کشیدن آن‌ها ناکام ماند؛ چرا که بازی صنعت چیزی به‌نام برد و باخت ندارد. آن چه در تجارت در مقیاس بزرگ معنا دارد، دوام بیشتر و پرتنگ‌تر



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

خودروسازی بریتانیایی جگوار در سال ۱۹۳۵ بنیان نهاده شد. این برند انگلیسی در طول حیات خود با مشکلات اقتصادی بسیاری دست‌وپنجه نرم کرد تا اینکه فورد آن را در سال ۱۹۹۰ خریداری کرد و سپس در سال ۲۰۰۸، به‌خودروسازی هندی «تاتا موتورز» واگذار شد. از آن زمان، جگوار پیشرفت‌های قابل توجهی را زیر مدیریت هندی‌ها تجربه کرد؛ اما دیری نپایید که این شادکامی رنگ باخت و جگوار به‌طور رسمی اعلام کرد تولید تمام محصولاتش به‌جز شاسی‌بلند F را متوقف خواهد کرد.

در عمق برندینگ

برند یادشده هیچ‌گاه مشکل قابل توجهی نداشت و با تولید مدل‌های اسپرت و لوکس همواره جزو یکی از معروف‌ترین خودروسازان جهان به‌شمار می‌رفت. مساله اصلی جگوار، کلاس خودروهایش بود. بی‌دلیل نبود که تقریباً تمام خودروسازان جهان در میانه‌سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ به‌تولید شاسی‌بلندها و کراس‌اوورهای روی آوردند؛ آن‌ها به‌دنبال بقا بودند و مجبور شدند به‌نیاز بازار پاسخ دهند. جگوار هم از این قاعده مستثنا نبود. پس از آغاز مدیریت هندی‌ها و ترکیب با لندروور، مدیران جگوار سه‌سدان برای رقابت با آلمانی‌هایی مانند بامو سری ۳، یک مدل اسپرت برای رقابت با ۹۱۱ و یک مدل برقی به‌نام آی-پیس را روانه بازار کردند. در حالی که وظیفه تولید تولید مدل‌های بلندقامت برعهده لندروور بود. برند جگوار-لندروور یا همان «JLR» در میان سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۸ با رشد فروش مواجه شد تا اینکه در سال ۲۰۲۲ به مرحله آغازین خود بازگشت و سرانجام همه مدل‌هایش به‌جز F پیس را برای نوسازی دوباره کنار گذاشت. مشکل این بود که جگوار بخش‌هایی از بازار را هدف قرار داده بود که رقبایی بسیار قدرتمند بر آن حکومت می‌کردند و این برند انگلیسی نمی‌توانست با قیمت و ارزش‌گذاری آن‌ها رقابت کند. جگوار حتی در بخش شاسی‌بلندها هم مغلوب هم‌تیمی خود، لندروور شد.

خبر

News

داچیا «بیگستر» به جای «داستر»

به‌نظر می‌رسد داچیا در وضعیت بسیار خوبی به‌سرمی‌برد. ساندر و با کنار زدن فولکس‌واگن گلف، به پر فروش‌ترین خودروارو تبدیل شده است. داستر هم با تیگوان بر سر تبه ششم مبارزه می‌کند؛ در حالی که تفاوت‌های اساسی با یکدیگر دارند. اکنون زیرمجموعه رنو با معرفی بیگستر (Bigster) قصد دارد به‌طور جدی به کلاس شاسی‌بلندهای رده C وارد شود. هر چند داچیا بیگستر به‌عنوان یک مدل جدید یاد می‌کند، اما به‌نظر می‌رسد با یک داستر کشیده مواجهیم. این خودرو در سال ۲۰۲۱ به‌عنوان یک کانسپت معرفی شده؛ اما با رینگ‌های ۱۹ اینچی، سقف مشکی و جزئیات مسی‌رنگ بدنه، داچیا بیگستر را نمی‌توان کسل‌کننده دانست. ابعاد بدنه داچیا بیگستر در طول، عرض،



ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب ۴٫۵، ۱٫۷، ۱٫۸ متر اعلام شده است. برخلاف محصولات قبلی داچیا، بیگستر را نمی‌توان به‌عدم‌ارائه امکانات راهی متهم کرد؛ چرا که مواردی شامل بازشوی برقی صندوق، سقف پانوراما، شارژر بی‌سیم، صفحه‌نشان دهنده ۱۰ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۰٫۱ اینچ، تهویه‌مطبوع دومنطقه‌ای، کروز کنترل تطبیق‌پذیر و تنظیم برقی صندلی راننده را به‌همراه دارد. گنجایش محفظه بار هم ۶۶۷ لیتر اعلام شده است.

داچیا با ارائه مجموعه‌ای از لوازم جانبی همچون پکیج Sleep یا تخت خواب سفری، میز لوازم و محفظه‌های کوچک، باربند با قابلیت تحمل ۸۰ کیلوگرم و همچنین چادر سفری قصد دارد توجه علاقه‌مندان به‌افروود و سفرهای طولانی را به‌این خودرو جلب کند. داچیا بیگستر به‌عنوان نخستین خودرواز گروه رنو با سامانه Hybrid ۱۵۵ به‌پیش‌ترانه ۴ سیلندر درون‌سوز، باتری ۱۴ کیلووات-ساعت، دو موتور Overtrail گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک برای پیش‌ترانه درون‌سوز و انتقال قدرت دو سرعته برای موتورهای برقی مجهز شده است. پیش‌ترانه درون‌سوز ۱۰۷ اسب‌بخار و یکی از موتورهای برقی ۵۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند؛ در حالی که موتور برقی دوم به‌عنوان زرناتور-استارتر عمل خواهد کرد.

نسخه هیبرید از لوکس‌ترین شاسی‌بلند لکسوس

به‌فعالیت خود ادامه دهد. به‌لطف طراحی ساختار ضد آب برای حفاظت از سامانه هیبرید، لکسوس LX700h می‌تواند در عمق ۷۰ سانتی‌متر هم حرکت کند. قفل دیفرانسیل جلو و عقب و تایرها ۱۸ اینچی چهار فصل هم به‌صورت استاندارد در تیپ Overtrail عرضه می‌شود.

وزن لکسوس LX700h در نسخه بازار خاورمیانه، ۲۸ تن خواهد بود. این در حالی است که وزن لکسوس LX بازار آمریکا بین ۲۵۷۰ تا ۲۷۰۰ کیلوگرم برای تیپ‌های پایه و کامل اعلام شده است. تقویت‌اتصالات پیش‌ترانه و رادیا‌تور برای سازگاری با وزن بیشتر و همچنین تغییر مکان تایر راپاس برای ایجاد فضای برای باتری، از دیگر تغییرات اعمال شده برای لکسوس LX700h به‌شمار می‌رود.

پس از سه دهه حضور در بازار خودرو، بالاخره لکسوس LX هم به‌سامانه هیبرید مجهز شده است. در تیپ 700h به‌عنوان مدل پرچمدار از این خودرو، پیش‌ترانه ۳۰۴ لیتری ۶ سیلندر توربوشارژر با همکاری سامانه هیبرید موزای می‌تواند ۴۵۷ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند.

درواقع موتور زرناتور با کلاچ در فاصله بین پیش‌ترانه درون‌سوز و گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک نصب شده است. مصرف سوخت متوسط این خودرو بر مبنای EPA، به ۱۱٫۷ لیتر در صد کیلومتر می‌رسد. برخلاف مدل‌های قبلی لکسوس با سیستم هیبرید موزای، در لکسوس LX700h زرناتور و دینام وجود دارد تا حتی در صورت بروز نقص فنی، مواردی شامل کنترل کشش و قابلیت تنظیم ارتفاع خود کار تعلیق بادی بتواند





نسل جدید بامو سری ۲ گرن کوپه



بامو نسل دوم سری ۲ گرن کوپه را معرفی کرده است. این خودرو که هم‌اکنون در بازار آمریکا، این خودرو و همچنین با همان پیش‌رانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربو عرضه می‌شود که البته حالا تغییراتی مثل سیستم ترمز دوگانه و اصلاح هندسه احتراق را تجربه کرده است. این پیش‌رانه در مدل‌های M235xDrive و M235i به ترتیب با ۲۴۱ اسب بخار و ۲۱۲ اسب بخار ارائه می‌شود. در حالی که هر دو نسخه ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور دارند. در بازار اروپا اما غیر از این موتور، یک پیش‌رانه ۲ لیتری

۴ سیلندر توربو دیزل نیز ارائه می‌شود. این موتور در مدل 218d با ۱۵۰ اسب بخار قدرت و در مدل 220d با سیستم هیبرید خفیف ۴۸ ولت، ۱۶۳ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. تولید نسل جدید سری ۲ گرن کوپه اوخرا امسال در کارخانه لایپزیگ آلمان آغاز می‌شود و در ماه مارس آینده برای فروش راهی بازار ایالات متحده خواهد شد. قیمت نسخه پایه M235xDrive از ۲۰ هزار و ۷۷۵ دلار شروع می‌شود که این رقم در مقایسه با نسخه پایه M235xDrive از ۵۰ هزار و ۶۷۵ دلار می‌رسد. این از رقم هر دو یک هزار و ۲۸۰ دلار افزایش را نسبت به نسل قبلی نشان می‌دهند.

میتسوبیshi اکلیپس کراس ۲۰۲۵ ژاپنی در راه بازار ایران



میتسوبیshi اکلیپس کراس نیروی خود را از یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ دریافت می‌کند که می‌تواند ۱۴۷ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را به واسطه یک گیربکس اتوماتیک CVT با قابلیت تعویض دستی ۸ سرعته و سیستم انتقال قدرت AWD، به چرخ‌ها انتقال دهد. شتاب صفر تا ۱۰۰ میتسوبیshi اکلیپس کراس ۲۰۲۵ جدید حدود ۹.۳ ثانیه است و بیشترین سرعت آن نیز به حوالی ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. ظرفیت بار ۳۳۱ لیتری صندوق این خودرو نیز برای مسافرت روزمره مناسب خواهد بود.

شنیده شده شرکت آرین موتور قرار است میتسوبیshi اکلیپس کراس مدل ۲۰۲۵ را با سطح کامل تجهیزات و در نسخه ساخت ژاپن به ایران بیاورد. بدین ترتیب بعد از سال‌ها، یک خودرو با نشان ژاپنی به بازار ایران عرضه می‌شود که به‌طور کامل ساخت همین کشور بوده و در دیگر سایت‌های خارجی این خودرو ساز، نظیر کارخانه‌های واقع در کشور چین تولید نشده است. اگر شنیده‌ها درست باشد، انتظار می‌رود میتسوبیshi اکلیپس کراس ۲۰۲۵ ساخت ژاپن از چند ماه آینده به‌صورت رسمی وارد کشور شده و مدتی بعد فروش آن آغاز شود.

رونمایی از لوگوی جدید «آرین موتور»



آرین موتور قرار است به‌زودی میتسوبیshi اکلیپس کراس مدل ۲۰۲۵ را با سطح کامل تجهیزات و در نسخه ساخت ژاپن به ایران بیاورد. در حال حاضر این شرکت بر اساس رویکرد مشتری‌مداری و با استفاده از تجارب سهامداران، شرکای تجاری، نمایندگی‌ها و کارکنان متعهد و متخصص خود تلاش می‌کند گامی استوار و پیوسته را تداوم بخشد تا تبدیل شدن به‌الگوی داخلی و فرامرزی در صنعت خودرو بردارد. آرین موتور به‌عنوان نمایندگی رسمی میتسوبیshi موتورز در ایران فعالیت می‌کند و نامش در سایت رسمی میتسوبیshi موتورز نیز درج شده است.

شرکت آرین موتور از جدیدترین لوگوی خود در بخش سواری رونمایی کرد. لوگوی جدید آرین موتور با حرف آغازین نام این شرکت طراحی شده است. همچنین نوشتار موجود در این لوگو با ویرایشی جدید به‌نمایش درآمده است. در حال حاضر شرکت آرین پارس موتور با مهم‌ترین محصول مونتاژی خود یعنی لاماری شناخته می‌شود. شرکت آرین موتور عرضه محصولات میتسوبیshi رانیز در کارنامه کاری خود دارد. این شرکت در سال ۱۳۹۰ موفق به‌اخذ نمایندگی رسمی شرکت میتسوبیshi موتورز شد. همچنین براساس شنیده‌ها شرکت

آیا باز هم پای خودروهای صفر کیلومتر وارداتی و داخلی به بورس باز می‌شود؟ نجات خودروهای وارداتی از قیمت گذاری دستوری با عرضه در بورس کالا



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir

با اعلام رئیس سازمان بورس، گزینه عرضه خودرو در بورس کالا بار دیگر روی میز قرار گرفته تا شاید پس از حدود دو سال، خودرو سازان مجوز عرضه محصولات خود در این بستر را دریافت کنند. البته با توجه به اظهارات سکندار بورس، احتمال فروش خودروهای وارداتی نیز در بورس کالا وجود دارد. در صورت موافقت سیاستگذار با عرضه خودرو در بورس کالا، «قیمت سوم» یا همان قیمت بین نرخ دستوری و بازار آزاد که در شرایط فعلی قیمت گذاری دستوری و ارتفاع بلند قیمت در بازار آزاد گزینه مطلوب تولیدکنندگان و مصرف کنندگان خودرو است، باز خواهد گشت.

آن طور که حجت‌الله صیدی عنوان کرده، سازمان بورس پیگیر عرضه خودروهای صفر کیلومتر داخلی و وارداتی در بورس کالا است. وی توضیح بیشتری در مورد این ماجرا و این که چه زمانی تصمیم نهایی درباره عرضه دوباره خودروهای سواری در بورس کالا گرفته خواهد شد، نداده؛ اما تاکید کرده است که بورس کالا می‌تواند میزان محصولات مختلف در حوزه‌هایی مانند صنعت باس و در این صورت، کل اقتصاد ایران از منافع این اتفاق بهره‌مند خواهد شد. رئیس سازمان بورس در حالی از پیگیری بازگشت خودرو به بورس کالا صحبت به‌میان آورده که نخستین بار در سال ۱۴۰۱ عرضه نسبتاً گسترده اما کم حجم خودرو در بورس رسمیت یافت و با وجود رضایت نسبی تولیدکننده و مصرف کننده از این مدل، به‌دستور شورای رقابت متوقف شد.

این شورا در دی ماه ۱۴۰۱ دستور العمل تنظیم بازار خودرو سواری را ابلاغ کرد که طبق آن، عرضه خودرو به‌سامانه یکپارچه محدود شد؛ بنابراین خودرو سازان دیگر امکان عرضه محصولات سواری خود به بورس کالا را نداشتند. در این مدت، همواره زرمزه بازگشت خودرو به بورس کالا مطرح بوده؛ با این حال سیاستگذار مجوز این کار را به خودرو سازان نداده است. حالا اما رئیس سازمان بورس می‌گوید در حال پیگیری بازگشت خودروهای سواری به بورس کالا است؛ آن هم نه فقط مدل‌های داخلی بلکه احتمال عرضه خارجی‌ها نیز در این بستر وجود دارد.

در سال ۱۴۰۱ مانند مقطع فعلی، قیمت کارخانه‌ای خودروهای داخلی فریز شده بود و سیاستگذار تمایلی به اصلاح نداشت. از طرفی، خودرو سازان ضمن این که با رشد زیان انباشته مواجه بودند، در تأمین نقدینگی تولید نیز مشکل داشتند. در این شرایط ناگهان گزینه عرضه خودرو در بورس کالا مطرح شد. خودرو سازان ابتدا تمایلی به این مدل عرضه نداشتند، چرا که می‌دانستند با اجرای آن، آزادسازی و حتی اصلاح قیمت به‌تأخیر خواهد افتاد. با این حال پس از چند عرضه محدود که سبب فاصله گرفتن آن‌ها از قیمت گذاری دستوری و حتی رسیدن به سود شد، خودرو بورسی خوشایند شد. البته دلایل دیگر تغییر موضع

خودروسازان این بود که متوجه شدند سیاستگذار تمایلی به آزادسازی قیمت و حتی اصلاح قیمت مستمر ندارد. مدل کار به این شکل بود که وزارت صمت هر چند وقت یکبار، مجوز محدودی به خودرو سازان بابت عرضه برخی محصولاتشان در بورس کالا می‌داد. این خودروها با قیمت پایه دستوری (همان که نهاد تنظیم گر تعیین می‌کرد) در بورس کالا عرضه می‌شدند و معمولاً قیمت کشف شده، بالاتر از نرخ دستوری و حتی سودده بود. در همین رو، خودرو سازان از عرضه محصولاتشان در بورس کالا رضایت نسبی داشتند؛ هر چند معتقد بودند سیاستگذار باید مجوز عرضه خودرو در بورس کالا را گسترده‌تر و در تیراژ بالاتر صادر کند. شاید اگر عرضه خودرو در بورس کالا ادامه می‌یافت، این خواسته خودرو سازان نیز عملی می‌شد؛ اما دستور العمل شورای رقابت اجازه تداوم خودرو بورسی را نداد. عرضه خودرو در بورس کالا برای مصرف کنندگان نیز رضایت نسبی را به همراه داشت؛ چرا که آن‌ها می‌توانستند خودرو مورد نظرشان را با قیمتی بسیار کمتر از بازار آزاد خریداری کنند. در عین حال قیمت‌های کشف شده در بستر بورس کالا، حاصل عرضه محدود خودرو بود؛ حال آن که اگر میزان عرضه بالا می‌رفت، قیمت پایین‌تر نیز می‌آمد. از طرفی نسخه خودرو بورسی می‌تواند به‌کار بازار خودروهای وارداتی نیز بیاورد و خودروهای خارجی را تا حد زیادی از زیر سایه سنگین سیاست‌های دستوری خارج کند. در حال حاضر وارد کنندگان آزادی عمل چندانی در زمینه فروش و قیمت گذاری ندارند. این در حالی است که اگر سیاستگذار با عرضه خودروهای وارداتی در بورس کالا موافقت کند، آنجا نیز «قیمت سوم» که هم به‌نفع عرضه کننده است، می‌تواند نقدینگی عرضه کنندگان را بالا ببرد و در صورت حل چالش‌های ارزی، منجر به واردات بیشتر شود و هم مصرف کننده را منتفع می‌کند؛ چرا که مصرف کننده می‌تواند با قیمتی کمتر از بازار آزاد، خودرو مورد نظر خود را خریداری کند.

کاهش قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش ۵۹۰ میلیون تومان، پژو پارس TU5 (درجه برقی) (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۰۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۴۶ میلیون تومان، پژو پانورا (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۴۲۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۳) با ۳ میلیون تومان افزایش ۶۵۹ میلیون تومان و سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۲ میلیون تومان افزایش ۷۳۱ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت بهای ۵ و ۱۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳) با ۶۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۵۱۵ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان، اسکای ول ET5 (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۶۱۵ میلیون تومان رسید. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که کیا سونت (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، هوندا وول (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

امریکاییان

سریع‌ترین سوپراسپرت زیر یک میلیون دلار

کورت ZR1 با دستیابی به سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت در پیستی در آلمان، به سریع‌ترین سوپراسپرت زیر یک میلیون دلار جهان تبدیل شده است. همه می‌دانیم که شورولت کورت ZR1 جدید خودرو بسیار سریعی است و دلیل این سرعت، نیروگاه ۵.۵ لیتری V8 توئین توربو با ۱۰۶۴ اسب بخار قدرت است. هنگام معرفی، شورولت حد اکثر سرعت تخمینی این خودرو را ۳۴۶ کیلومتر بر ساعت اعلام کرده؛ اما حالا کورت ZR1 در یک آزمایش رسمی با اختلاف زیادی از این رقم فراتر رفته است. این رکورد در پیست آزمایش خودرو



پر سرعت ATP در پاپنبرگ آلمان با «مارک روس» رئیس جنرال موتورز پشت فرمان و یک مهندس در صندلی سرنشین ثبت شده است. ZR1 با دنده ۶ و دور موتور روی ردلاین، در این پیست به سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت رسیده و رکورد جدیدی را برای سوپر کارهای زیر یک میلیون دلار به ثبت رسانده است. این سرعت اما تنها یک بار به دست نیامده و به گفته شورولت، پنج مهندس توانستند در همان آزمایش به سرعت ۳۷۰ کیلومتر بر ساعت و بیشتر برسند.

مهندس ارشد توسعه کورت ZR1 «کریس باربر» می‌گوید: «خودرو احساس ثبات دارد؛ به‌گونه‌ای که اصلاً نشان نمی‌دهد با چنین سرعتی در حال حرکت است. تنها به‌نظر می‌رسد در بزگراه با سرعت بالایی در حال حرکت هستید.» ZR1 مورد بحث برای این رکوردشکنی از هیچ تجهیزات خاصی استفاده نکرده و خودرو به پکیج آپرودینامیک با اسپویلر معمولی، لاستیک‌های میشلین پیلوت اسپرت 4S و رینگ‌های آلومینیومی مجهز بوده است.

برق‌ساز

تسلا سایبرکب و فولکس واگن XL1

زمانی که تسلا رباتکسی خود را با نام سایبرکب رونمایی کرد، خیلی از علاقه‌مندان تیزبین به‌سرعت متوجه شباهت عجیب این خودرو با خودرویی متعلق به چند سال پیش یعنی فولکس واگن XL1 شدند. در حالی که تسلا قصد دارد با سایبرکب حمل‌ونقل شهری را با قابلیت خودران کامل و تولید انبوه متحول کند، XL1 یک پروژه آزمایشی و تولید محدود برای ساخت کم‌مصرف‌ترین خودرو جهان بود. با وجود اهداف کاملاً متفاوت این دو خودرو، شباهت ظاهری بین آن‌ها غیر قابل کتمان است. سایبرکب یک



خودرو الکتریکی تمام‌خودران است و ایلان ماسک قصد دارد تولید آن را در سال ۲۰۲۷ با قیمت ۳۰ هزار دلار آغاز کند. ویژگی منحصر به‌فرد سایبرکب، حذف کامل فرمان و پدال‌ها و اتکالی کامل به‌هوش مصنوعی و شبکه‌های از سنسورها برای جابه‌جایی سرنشینان بدون دخالت انسان است. از سوی دیگر، فولکس واگن XL1 خودرویی تولید محدود بود که تنها در ۲۵۰ دستگاه ساخته شد و با قیمت گزاف ۱۱۱ هزار یورو در اروپا به‌فروش رسید. XL1 نخستین بار در قالب یک کانسبت در سال ۲۰۰۲ معرفی شد و سپس در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۱ اصلاح شد تا این که نهایتاً در سال ۲۰۱۳ به‌بازار آمد. یکی از شباهت‌های کلیدی بین سایبرکب و فولکس واگن XL1، درهای پروانه‌ای است که به‌شخصیت آینده‌نگر آن‌ها کمک می‌کند. حذف شیشه عقب در سال ۲۰۲۴ مثل سال ۲۰۱۳ که XL1 معرفی شد، غیر معمول نیست؛ اما این نیز از دیگر شباهت‌های بین تسلا و فولکس واگن محسوب می‌شود. در XL1 شیشه عقب احتمالاً به‌منظور کاهش وزن و بهبود آپرودینامیک حذف شده است.



1-VTEC (سیستم هوشمند زمان بندی متغیر سوپاپ‌ها) و توربوشارژ، قدرت و گشتاور تولیدی این سدان کوبه را در سطح اروپا می‌دهد. این بیشترانه می‌تواند ۳۲۰ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی به چهار چرخ منتقل می‌شود تا شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ظرف ۵.۲ ثانیه فراهم شود. جالب است بدانید که اینتگرا دارای کیت آگزوز فعال است که برای اسپرت‌دوستان بسیار هیجان‌انگیز است. این کیت، صدای خروجی از موتور را مهیج می‌سازد.

اول سال ۲۰۲۳ میلادی بود که برند اسپرت ولوکس زیر مجموعه هوندا یعنی آکورا از سدان تمام اسپرت خود با نام اینتگرا تایپ-اس رونمایی کرد. اینتگرا تایپ-اس به لطف استفاده از خطوط تیز و احجام ماهیچه‌ای روی گل‌گیرهای جلو و عقب، استایل بسیار جذاب و اسپرتی دارد. اینتگرا تایپ-اس در حقیقت نسخه پر فورمنسی و اسپرت از هوندا سیویک است که با افزودن سیستم‌های بهینه‌سازی شده، به یک سدان تمام اسپرت کوبه بدل شده است. اینتگرا تایپ-اس زیر کاپوت خود یک موتور قوی جاداده که می‌تواند رقیب خوبی برای اروپایی‌های سرسخت باشد. پیش‌سازانه ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی



نگاهی به آکورا اینتگرا تایپ-اس

وقتی با خیال راحت به مسیرتان ادامه می‌دهید!

ملاقات نزدیک با سه خودرو ایمن سال

اضطراری خودکار مبتنی بر پیش‌عابران پیاده و عملکرد رانندگی خودکار یا خودران و همچنین سیستم‌های فوق هوشمند کمکی ایمنی نیز پرداخته می‌شود. بر این اساس در ادامه سه خودرو آلمانی را که در این آزمون‌ها به امتیازهای بالایی دست یافته‌اند، معرفی می‌کنیم.

تست‌های تصادف و اعمال سخت‌گیری‌های بیشتر، برخی محصولات خودروسازان مطرح توانسته‌اند ۵ ستاره ایمنی در خشان این موسسه را که نشان از ایمنی بالای محصولاتشان دارد، کسب کنند. ناگفته نماند که در تست‌های سخت‌گیرانه ۲۰۲۴ به بررسی عملکرد سیستم ترمز

موسسه یوروانکپ یکی از مراجع مهم تست تصادف و ارزیابی سطح ایمنی خودروها در جهان است. این موسسه هر ساله محصولات جدید خودروسازان مطرح جهان را مورد ارزیابی و بررسی قرار می‌دهد تا ایمن‌ترین خودروها را معرفی کند. بهرغم تغییرات در



مرسدس بنز E کلاس قیمت: ۶۲ هزار و ۳۰۰ دلار

E کلاس نسل ششم موسوم به W214 در نسخه‌های بنزینی، هیبرید، پلاگین-هیبرید و دیزلی به‌بازار عرضه شده است. قوی‌ترین نسخه این سدان در حال حاضر E53 Hybrid 4MATIC است. در این مدل از E کلاس نسل ششم شاهد قرارگیری یک موتور ۶ سیلندر خطی به حجم ۲۹۹۹ سی‌سی و مزین به فناوری‌های توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم هستیم. این موتور موسوم به M256 حداکثر ۴۵۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور فراهم می‌آورد. این خودرو با هماهنگی یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم می‌تواند به‌صورت ترکیبی ۶۱۲ اسب بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور را به‌ارمغان آورد.

نکته جالب توجه در این خودرو هماهنگی گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک مرسدس بنز است که با استفاده از سامانه فورماتیک پلاس، قدرت و گشتاور تولیدی را به چهار چرخ منتقل می‌کند.

مرسدس بنز E کلاس سدان بزرگ خانوادگی لوکس این خودروساز محسوب می‌شود که تا به امروز ۶ نسل از آن روی خط تولید این کمپانی مطرح اشتونگار تی قرار گرفته است. مرسدس بنز E کلاس نسل ششم موسوم به W214 از زبان جدید طراحی این خودروساز بهره گرفته که استایل زیبا و لوکسی را به‌نمایش می‌گذارد. همچنین استفاده از احجام سیالی در کنار سطوح تخت و حالت فست‌بک کوبه پروفیل این خودرو سبب شده است هیجان بیشتری به این نسل تزریق شود.

طبق آن چه کمپانی مرسدس بنز اعلام کرده، سطح بالایی از فناوری این کمپانی مطرح در نسل ششم این خودرو استفاده شده است. پس از باز کردن درهای این سدان بزرگ لاکچری خانوادگی با سبک طراحی مدرن و پیشرفته مرسدس بنز مواجه می‌شویم. این سبک طراحی در برادر بزرگ‌تر این خودرو یعنی S کلاس نیز مشاهده می‌شود و فضای زیبا و بسیار لوکسی را به سر نشینان ارائه می‌دهد. مرسدس بنز



در تست‌های صورت گرفته از سوی موسسه یوروانکپ، مرسدس بنز E کلاس در چهار تست ایمنی بزرگسال، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و سیستم‌های کمکی ایمنی به ترتیب ۹۲ درصد از ۱۰۰ درصد، ۹۰ درصد از ۱۰۰ درصد، ۸۴ درصد از ۱۰۰ درصد و ۸۷ درصد از ۱۰۰ درصد را به‌خود اختصاص داده است. جالب است بدانید که عملکرد ایربگ‌ها، نصب ایربگ‌های نسل جدید که میان سر نشینان باز می‌شود و همچنین استفاده از سازه شاسی نوین به سبک مرسدس بنز سبب شده است E کلاس نسل ششم W214 پنج ستاره ایمنی را در کارنامه خود به ثبت برساند.

ایمنی



آئودی کیو ۶ ای-ترون قیمت: ۶۵ هزار دلار

پیشرفته هستیم، نمایشگر ۱۱.۹ اینچی برای کلاستر، نمایشگر ۱۴.۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۰.۹ اینچی مقابل سر نشین جلو طراحی شده که کابین پیشرفته و مدرنی را ایجاد کرده‌اند. طراحی غربلیک فرمان دی-کات نسل جدید به سبک آئودی، طراحی دسته‌دهنده نسل جدید نوآورانه آئودی و صندلی‌های اسپرت، هیجان بسیاری را در زمان رانندگی به سر نشینان القا می‌کنند.

آئودی Q6 e-tron در نسخه‌های متعددی به‌بازار عرضه شده که قدرت‌های گسترده‌ای از ۳۸۲ تا ۴۸۹ اسب بخار را در اختیار مشتری قرار می‌دهد. همچنین مدل‌های تک‌موتوره و دو موتور برای این خودرو وجود دارد تا هیجان رانندگی را دوچندان کنند. Q6 e-tron می‌تواند با یک بار شارژ مسافتی برابر با ۶۰۰ کیلومتر را طی کند.

آئودی Q6 e-tron در حقیقت یک کراس کوبه تمام الکتریکی است که در سپتامبر سال ۲۰۲۳ میلادی در موتور شوی مونیخ به‌صورت رسمی معرفی شد. Q6 e-tron از زبان جدید طراحی آئودی بهره می‌گیرد و به لطف استفاده از خطوط تیز و احجام ماهیچه‌ای، کاراکتر اسپرت و هیجان‌انگیزی دارد.

چهره این خودرو با چراغ‌های دوپل همراه است. همچنین چراغ‌های LED برای دی‌لایت در قسمت بالایی قرار دارند و چراغ‌های اصلی درون سپر و زیر آن طراحی شده‌اند. همچنین طراحی جلو پنجره هشت ضلعی حجیم، پوزه کاملاً تهاجمی و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب، چراغ‌های پیوسته با گرافیک OLED سبب شده تا شاهد نمای مدرن و زیبایی از این خودرو باشیم. با ورود به کابین Q6 e-tron شاهد یک سبک طراحی بسیار مدرن و



مهندسان کمپانی آئودی هیچ چیز برای Q6 e-tron کم نگذاشته‌اند. همچنین استفاده از سازه نسل جدید در شاسی و استفاده از متر یال آلومینیوم و فولاد بهینه‌سازی شده، استحکام بدنه این خودرو را دوچندان کرده است. بر این اساس و با توجه به نسل جدید سیستم‌های فوق ایمنی هوشمند، این خودرو در تست‌های ایمنی بزرگسال، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و کمکی ایمنی به ترتیب ۹۱ درصد از ۱۰۰ درصد، ۹۲ درصد از ۱۰۰ درصد، ۸۱ درصد از ۱۰۰ درصد و ۸۰ درصد از ۱۰۰ درصد را به‌خود اختصاص داده است تا در فهرست ایمن‌ترین‌های سال قرار گیرد.

ایمنی



فولکس واگن پاسات قیمت: ۴۷ هزار و ۵۰۰ دلار

به این خودرو می‌دهد. در زمان ورود به کابین پاسات نسل نهم، شاهد طراحی بسیار پیشرفته و البته ساده به سبک فولکس واگن هستیم. در این خودرو یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۲.۹ اینچی افقی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در نظر گرفته شده که فضای کاملاً پیشرفته‌ای به کابین این خودرو می‌بخشد. همچنین طراحی غربلیک فرمان دی-کات و صندلی‌های اسپرت سبب رانندگی هیجان‌انگیزی با این خودرو می‌شود. پاسات جدید در نسخه‌های بنزینی، دیزلی و پلاگین-هیبرید به‌بازار عرضه شده است. نسخه قدرتمند این خودرو دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱۹۸۴ سی‌سی مزین به فناوری توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم است. این موتور که همان 2.0 TSI است، حداکثر می‌تواند ۲۶۱ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور به‌ارمغان آورد. گیربکس ۷ سرعته دوکلاجه اتوماتیک، قدرت و گشتاور تولیدی را به کمک سامانه فورموشن به چهار چرخ انتقال می‌دهد. این خودرو ظرف ۵.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست می‌یابد.

پاسات را باید جزو یکی از موفق‌ترین محصولات بزرگ‌ترین خودروساز جهان یعنی گروه خودروسازی فولکس واگن دانست. این خودرو طی سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۲ میلادی در بازار ایالات متحده و اروپا به‌آمار فروش بسیار خوبی دست یافته است. پاسات در نهمین نسل خود یعنی B9 عرضه می‌شود که سال گذشته میلادی در موتور شوی مونیخ به‌صورت رسمی رونمایی شد. پاسات در نسخه استیشن بسیار موفق عمل کرده و به همین دلیل تنها در کلاس استیشن برای بازارهای جهانی عرضه خواهد شد. این خودرو در بازار چین به‌صورت سدان با نام پاسات پرو به‌دست مشتری می‌رسد. نسل نهم پاسات به لطف استفاده از خطوط تیز و مجموعه‌ای از سطوح تخت و همچنین تناسب‌های عالی بدنه، کاراکتر اسپرت و جوان‌پسندی دارد. در میان چراغ‌های نسبتاً باریک، LED نواری و یک ورودی هوا عرض درون سپر، چهره تهاجمی و پویایی از این خودرو به‌نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک با گرافیک LED و حجم نسبتاً خاص، نمای زیبا و چشم‌نوازی



فولکس واگن پاسات به لطف نصب ایربگ‌های میانی و نوع طراحی مهندسی جدید در سازه شاسی در چهار تست ایمنی بزرگسال، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و کمکی ایمنی به ترتیب ۹۳ درصد از ۱۰۰ درصد، ۸۷ درصد از ۱۰۰ درصد، ۸۲ درصد از ۱۰۰ درصد و ۸۰ درصد از ۱۰۰ درصد امتیاز کسب کرده است تا بتواند به یکی از ایمن‌ترین خودروهای حاضر در کلاس خود بدل شود.

ایمنی





اتوبوس‌های تندرو به قزوین رسیدند



معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری قزوین از تصویب طرح راه‌اندازی خط اتوبوس تندرو یا همان BRT در شورای ترافیک استان قزوین خبر داد. محمدرضا عرشیان اظهار کرد: «در جلسه شورای ترافیک استان قزوین، راه‌اندازی اتوبوس تندرو یا همان BRT برای مسیرهای ۷ و ۲ موافقت شد.» وی افزود: «اقدامات اولیه اجرای طرح نظیر اجرای عملیات رفوژ میانی (برآمدگی‌ها در وسط معابر سواره‌رو)، جانمایی ایستگاه‌ها، تعداد اتوبوس، مناسب‌سازی پیاده‌راه به جهت عبور عرضی، اصلاح هندسی، آرام‌سازی و

مناسب‌سازی محل گذر عابر پیاده، در مسیر خط ویژه اتوبوس در راستای اجرایی شدن هر چه بهتر و سریع‌تر این طرح براساس بررسی‌های دقیق کارشناسی، در دستور کار قرار گرفته است.» معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری قزوین با بیان این که مسیر استقرار BRT، حد فاصل صداوسیما و میدان آزادی خواهد بود، ادامه داد: «هر دستگاه اتوبوس روزانه به‌طور میانگین حدود ۶۰۰ مسافر جابه‌جا می‌کند و این در صورتی است که با اتوبوس تندرو در هر ساعت ۱۰۰ هزار مسافر در سطح شهر جابه‌جا می‌شود.»

آیا واردات کامیون‌ها و کشنده‌های دارای استاندارد آلایندگی برتر به کشور افزایش می‌یابد؟ سوخت بی کیفیت و عدم توسعه زیرساخت‌ها؛ مهم‌ترین چالش کامیون‌های «یورو ۶»

زمزمه‌هایی از ورود کامیون‌ها و کشنده‌های چینی یورو ۶ به کشور شنیده می‌شود



فرانک آقاصفی
f.ghasafi@autoworld.ir

اصلی از اجرای استاندارد یورو ۶، حفظ سلامت انسان و محیط زیست با به حداقل رساندن انتشار گازهای مضر مانند اکسیدهای نیتروژن، ذرات معلق و هیدروکربن‌هاست. در مقایسه با استاندارد یورو ۵، میزان انتشار NOx در کامیون‌های دیزلی یورو ۶ باید ۵۶ درصد کاهش یابد. علاوه بر این، این استاندارد به منظور افزایش کارایی موتور و کاهش مصرف سوخت تدوین شده است که به نوبه خود، به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و حفظ منابع طبیعی تا حد زیادی کمک می‌کند.

■ سوخت بی کیفیت؛ چالش اصلی کامیون‌های یورو ۶
گرچه استفاده از خودروهای دیزلی با سطح استاندارد آلایندگی بالاتر، می‌تواند کمک شایانی به کاهش آلایندگی‌های زیست‌محیطی کند، اما قطعاً وجود زیرساخت‌هایی مانند سوخت هماهنگ با این استانداردها برای عملکرد هر چه بهتر خودروها لازم است؛ موضوعی که در سال‌های گذشته به یکی از چالش‌های استفاده از این خودرو تبدیل شده و به نظر می‌رسد تنها تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان را با هزینه‌های اضافی روبه‌رو کرده است و هنوز هم سوخت مناسب این خودروها در تمام جایگاه‌ها وجود ندارد. از سال ۱۴۰۱ که برنامه‌هایی برای ورود کامیون‌ها و کشنده‌های یورو ۶ به کشور در نظر گرفته شد، موضوع تأمین سوخت آن‌ها هم به یک چالش تبدیل شد. تا آن‌جا که سال گذشته اعلام شد برای اولین بار این سوخت در کشور تولید شده است. از سوی دیگر، گفته می‌شود که کیفیت پایین سوخت دیزل در نتیجه عکس در این خودروها خواهد داشت و در نهایت نه تنها کاهش آلایندگی را به همراه ندارد، بلکه با افزایش آلودگی همراه خواهد شد.

■ کاهش کارایی مدل‌های یورو ۶ به دلیل عدم پراکندگی زیرساخت‌های لازم در کشور
دیگر چالشی که خودروهای یورو ۶ در صورت ورود به کشور با آن مواجه خواهند شد، به‌طور قطع مسائل مربوط به خدمات پس از فروش این خودروها خواهد بود. در حالی که مدل‌های قدیمی‌تر در کشور با مشکلاتی در خصوص تأمین قطعه و هزینه تعمیر و نگهداری خودرو مواجه هستند، نمی‌توان انتظار داشت کامیون‌های یورو ۶ بعد از رسیدن به بازار داخلی کشور بدون مشکل به کار خود ادامه دهند. از سوی دیگر، عدم پراکندگی زیرساخت‌های لازم برای این خودروها مانند جایگاه‌های سوخت‌گیری با سوخت‌های باکیفیت و مراکز تعمیراتی و خدمات پس از فروش، باعث خواهد شد که این ناوگان در کوتاه‌ترین زمان ممکن، عملکرد و کارایی خود را از دست بدهد؛ اتفاقی که هم‌زمان با ورود مدل‌های یورو ۴ و یورو ۵ به کشور نیز تجربه شد و باعث سردرگمی تولیدکنندگان و متقاضیان این خودروهای کمتر آلایندگی شد.

در سال‌های اخیر و هم‌زمان با توسعه آلایندگی‌های زیست‌محیطی و افسوس‌ناک نقش خودروهای سنگین دیزلی در این آلودگی‌ها، بسیاری از کشورهای بزرگ بر آن شدند تا سطح استاندارد آلایندگی‌های خودروهای تولیدی را افزایش دهند. این خودروها که تا سال‌های گذشته براساس استانداردهای آلایندگی یک تا سه تولید می‌شدند، به یک‌باره و طی چشمی ناگهانی تا استانداردهای آلایندگی ۶ نیز پیش رفتند. هر چند امروزه رهایی از این آلایندگی‌ها با ورود پیشرفته‌های الکتریکی به صنعت خودروهای تجاری دنبال می‌شود، اما همچنان با توقف تولید خودروهای دیزلی و رسیدن الکتریکی‌ها به تولید انبوه فاصله زیادی مانده است. در همین راستا، همچنان دیزلی‌های یورو ۵ و ۶ در صدر تولیدات جهانی هستند. در کشور ما نیز در سال‌های اخیر هم‌راستا با کاهش آلایندگی‌های محیط‌زیستی، استانداردهای بسیاری در دستور کار خودروسازان قرار گرفته است که یکی از مهم‌ترین و در عین حال پرچالش‌ترین آن‌ها، تولید مدل‌های یورو ۴ و ۵ بود. هنوز در شرایطی که گفته می‌شود زیرساخت‌های کافی برای مدل‌های یورو ۵ در کشور آماده نیست، حالا زمزمه‌هایی از ورود کامیون‌ها و کشنده‌های چینی یورو ۶ به کشور شنیده می‌شود.

■ چرا ورود کامیون‌ها و کشنده‌های یورو ۶ حائز اهمیت است؟
یکی از اصلی‌ترین عوامل آلودگی محیط‌زیست، آلایندگی ناشی از خودروهاست که به علت استفاده از سوخت‌های فسیلی مانند بنزین و گازوئیل، آلایندگی زیادی منتشر می‌کنند. به همین دلیل مدیریت آن اهمیت زیادی دارد. تا امروز شش نسخه از استاندارد آلایندگی منتشر شده است و آخرین مدل خودروها، به این استاندارد دچار هستند. طبق آخرین گزارش‌ها، استاندارد آلایندگی یورو ۶ نیز در سال ۲۰۲۵ در اروپا و سپس در سایر کشورهای اجرا خواهد شد. استاندارد آلایندگی یورو ۶ که در حال حاضر آخرین سطح استاندارد دهه است، در ژانویه ۲۰۱۵ (دی ۱۳۹۳) معرفی شد و باز هم سطح استاندارد را بالاتر برد. در این استاندارد، سطح قابل قبول برای انتشار اکسیدهای کربن برای خودروهای بنزینی به ۶۰ میلی‌گرم و خودروهای دیزلی به ۸۰ میلی‌گرم در کیلومتر رسید. این استاندارد تا امروز، جزو پاک‌ترین و بالاترین سطح استاندارد شناخته می‌شوند. هدف



حضور پر قدرت «ایران خودرو دیزل» در نمایشگاه‌های تهران و تبریز

ون وانا و پیکاپ اتوماتیک بنزینی و اتوبوس برقی ۱۲ متری، محصول جدیدون توانسور انیز در معرض دید عموم قرار داد. همچنین برای نخستین بار محصولات تجاری برقی رادر نمایشگاه مختلف نظیر اتوبوس ۱۸ متری، مینی بوس ۲۳ نفره، ون مسافری و مینی ون بساری K3 به نمایش در آورد. در نمایشگاه تبریز نیز ایران خودرو دیزل علاوه بر نمایش محصولات تولیدی، برای نخستین بار نسل جدید کامیون‌های فوتون H4 و H5 را با مشخصات فنی جدید و استانداردهای ۸۵ گانه به نمایش گذاشت تا بدین وسیله، برنامه‌های خود را برای عرضه این محصولات پرطرفدار که عنوان پر فروش‌ترین کشنده‌های داخل کشور را یدک می‌کشند را اعلام کند. گفتنی است، ایران خودرو دیزل بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای تجاری در کشور است و در حال حاضر بیشترین سهم از تولید خودروهای تجاری در کشور را در اختیار دارد.



شرکت ایران خودرو دیزل در نمایشگاه‌های حمل‌ونقل تهران و خودرو تبریز خوش درخشید. این مجموعه صنعتی با رویکرد برقی‌سازی محصولات در نمایشگاه حمل‌ونقل عمومی و خدمات شهری تهران حضور یافت و در فاصله ۳ روز نیز محصولات خود را در نمایشگاه خودرو تبریز در معرض دید عموم قرار داد که این امر با استقبال گسترده بازدیدکنندگان همراه بود. بر این اساس، ایران خودرو دیزل با دورویکرد و محصولاتی متفاوت در دو نمایشگاه اخیر بر گزار شده در کشور حضور یافت که این امر حاکی از عزم و اراده بزرگ‌ترین خودروساز تجاری کشور برای توسعه محصول و افزایش سهم بازار در میان تجاری‌سازان کشور است. ایران خودرو دیزل در نمایشگاه حمل‌ونقل تهران، علاوه بر نمایش محصولات تولیدی خود نظیر کامیونت آرنابلاس،



گرد خان است. در این فهرست ارزان ترین و گران ترین پیکاپ به ترتیب کی ام سی تی ۸ و موسو گرند خان است که تنها پیکاپ غیر چینی نو در بازار به شمار می رود.

این روزها تنوع در بازار پیکاپها چشمگیر و قابل توجه است. با این حال در این سگمنت رقابت اصلی میان کی ام سی تی ۸، کی ام سی تی ۹، فوتون جی ۷ و اخیراً موسو



ارزان ترین و گران ترین پیکاپ بازار

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

دور جدید ثبت نام وارداتی ها بدون اطلاع رسانی به موقع!

نداشته باشند و عده ای دیگر نیز در دقیقه ۹۰ اعلام حضور کنند. در نهایت نحوه اطلاع رسانی در مورد ثبت نام در سامانه خودروهای وارداتی و اجرای آن باید به گونه ای باشد که بتواند رضایت مشتری را حاصل کند؛ در غیر این صورت نمی تواند گره گشا باشد و سود و ثمری برای بازار خودرو نخواهد داشت.

و غیر رسمی به شکل غیر دقیق و ناقص منتشر شده است. در عین حال به نظر می رسد موارد متعددی از جمله عدم ثبت سفارش خودرو جدید، اختصاص ندادن پیوسته ارز به خودروهای وارداتی و نامشخص بودن تکلیف واردکنندگان سبب شده است بسیاری از آن ها به عرضه خودروهای وارداتی خود در این دور از ثبت نامها علاقه ای

در حالی دور جدید (دور سوم) ثبت نام برای خودروهای وارداتی در سامانه مختص این خودروها از روز سه شنبه هفته گذشته آغاز شده که اطلاع رسانی در این خصوص غیر دقیق و خارج از مجاری رسمی و در لحظه آخر بوده است. همچنین فهرست خودروهای قابل انتخاب نه از مجاری رسمی، بلکه توسط سایت های مختلف

k.talebifard@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۶۱۵	۱۵	▼
کی ام سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۵۷۵	۰	
کی ام سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۸۸۵	۰	
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۱۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۹۸	یک میلیارد و ۷۰۵	۵	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۴۸۰	۵	▼
اکستیم VX (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۷۴	یک میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▼
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۲۰۵	۵	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۴۲۰	۱۰۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۵۱۵	۶۰	▼
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۳۶۵	۵	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۸	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۸۴۵	۰	
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۲۳۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۶۳۰	۲۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۹۸	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GT (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۵۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۷	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
جتا V7 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۲۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
نيسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
جی ای سی امپو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۷	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۸	یک میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۴۰۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۱۷	۱	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۵۱	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۲۷	۸	▼
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۵۲	۰	
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۵۵	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۲۱	۰	
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۳۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۱۹	۰	
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۴۲۰	۰	
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۶۱	۱	▲
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۴۹۵	۱	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۱۶	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۹۲	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۳۰	۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۱۵	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۵۹۸	۰	
نيسان آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۵۳۰	۶۲۱	۲	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۴۶	۱	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۶۸۴	۳	▼
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۶۷۶	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۳۰	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۰۰	۷	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۵۹۰	۸	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۴۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۴۶	۴	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۵۹	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۱۵	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۸۸۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۷۸	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۷۹۱	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۱۶	۲	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۲)	۴۶۵	۶۱۱	۱	▼
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۱۴	۲	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۱	۲	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۴۷	۳	▼
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۲۹	۲	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۷۳	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۷۵	۰	
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۹۲۵	۰	
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۴۹	۰	
تارا ۵ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۹۴	۷۶۱	۱	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۷۹۶	۱	▼
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۱۵	۰	
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۶۳	۳	▼

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



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSEER
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

بازاری که هنوز اهمیت کاهش مصرف سوخت را درک نکرده است

دلایل فرار آمریکایی‌ها از هیبرید

بازار آمریکا عرضه می‌شوند اما شاید قیمت نهایی یکی از فاکتورهای مهمی باشد که باعث اجتناب مردم از این خودروها شود. به‌طور متوسط، قیمت یک شاسی‌بلند کامپکت پلاگین-هیبرید ۴۸ هزار و ۷۰۰ دلار است در حالی که بهای مدل‌های هیبرید به ۳۷ هزار و ۷۰۰ دلار می‌رسد و به لطف مشوق‌های گوناگون، بهای خودروهای برقی نیز ۳۶ هزار و ۹۰۰ دلار است. کارشناسان یکی از دلایل قیمت بالاتر خودروهای پلاگین-هیبرید را قانون کاهش تورم دولت بایدن می‌دانند زیرا دولت، خودروهای پلاگین-هیبرید را مشمول مشوق‌های مالیاتی ۷۵۰۰ دلاری ندانسته است. به‌عنوان مثال کرایسلر پاسیفیکا هیبرید تنها خودرو پلاگین-هیبرید بازار است که به‌طور کامل از این مشوق بهره می‌برد. جی‌دی‌پاور همچنین نتیجه می‌گیرد مشتریان رضایت کمتری از خودروهای پلاگین-هیبرید دارند. این خودروها از هزار امتیاز؛ ۶۶۹ امتیاز را به دست آورده‌اند در حالی که امتیاز خودروهای رده‌میان و لوکس برقی به ترتیب ۷۱۶ و ۷۳۸ بوده است. این فاصله به خاطر برخی عوامل ایجاد شده است. اول اینکه مالکان فهمیده‌اند به‌رغم تصویر بهتری که خودروهای پلاگین-هیبرید نسبت به مدل‌های بنزینی و برقی را ارائه می‌کنند اما پلاگین-هیبریدها در واقع بدترین جنبه‌های هر دو دسته از خودروها را نشان می‌دهند. هزینه‌های مالکیت این خودروها به دلیل وجود قطعات پیش‌ران درون سوز همچنان بالاتر است. پس می‌توان گفت شاید خودروهای پلاگین-هیبرید روی کاغذ گزینه‌ای ایده‌آل به نظر می‌رسد اما در واقعیت چیز دیگری می‌بینیم.



گفته می‌شود بسیاری از خریداران خودروهای صفر کیلومتر هنوز آماده انتخاب خودروهای تمام‌برقی نیستند اما دوست دارند با بررسی خودروهای پلاگین-هیبرید برای خرید مدل‌های برقی در آینده آماده شوند؛ ولی داده‌ها چیز دیگری را نشان می‌دهند. گزارش جدید جی‌دی‌پاور می‌گوید به‌رغم اینکه بسیاری از خودروسازان با تغییر استراتژی خود دست از توسعه همه‌جانبه خودروهای برقی برداشته‌اند و به تمرکز بیشتر بر خودروهای هیبرید و پلاگین-هیبرید روی آورده‌اند اما مشتریان علاقه چندانی به خودروهای پلاگین-هیبرید ندارند. گزارش جی‌دی‌پاور می‌گوید سهم خودروهای پلاگین-هیبرید از بازار آمریکا پایین است و این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که تعداد خودروهای تولیدی با این نوع قوای محرکه بیشتر از هر زمان دیگری به نظر می‌رسد.

همچنین جی‌دی‌پاور متوجه شده است خودروهای مورد بحث گران‌تر از مدل‌های هیبرید و برقی هستند اما مشتریان از آن‌ها راضی نیستند. شاید خودروهای پلاگین-هیبرید نمی‌توانند به عنوان پلی بین مدل‌های درون‌سوز و برقی عمل کنند. در اگوست ۲۰۲۴، خودروهای پلاگین-هیبرید تنها ۱.۹ درصد از کل فروش خودروها در بازار آمریکا را تشکیل داده‌اند. برای مقایسه باید گفت سهم خودروهای برقی و هیبرید از بازار در این بازه زمانی به ترتیب ۹.۴ و ۱۰.۷ درصد بوده است. از سوی دیگر علت عدم استقبال از خودروهای پلاگین-هیبرید کمبود مدل‌های جدید در بازار نیست چراکه هم‌اکنون ۴۱ خودرو پلاگین-هیبرید، ۳۹ مدل هیبرید و ۶۰ خودرو برقی در

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

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

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

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲



پر یوس یک سدان کامپکت است که از استایل یک خودرو فست‌بک برخوردار بوده و به صورت هیبرید عرضه می‌شود. این خودرو جزو موفق‌ترین محصولات این شرکت است که کمپانی تویوتا تا به امروز تولید کرده است. دسامبر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که نسل پنجم این خودرو هیبرید محبوب تویوتا با استایلی جدید و متفاوت‌تر از نسل‌های قبل خود و مزین به زبان جدید طراحی تویوتا معرفی شد. پر یوس نسل پنجم به لطف استفاده از خطوط نسبتاً تیز و سطوح سیال توانسته است ایستایلی پخته‌تر و اسپرت‌تر نسبت به نسل قبل از خود داشته باشد. کابین این سدان هیبرید نیز کاملاً منطبق بر زبان جدید طراحی تویوتا بوده و ترکیب

سبک‌های مینیمال و مدرن، فضای بسیار زیبایی را برای این سدان فراهم آورده است. نکته بسیار مهم در مورد پر یوس ۲۰۲۴ برای مشتریان بازار ایالات متحده این است که این خودرو در نسخه قوی خود دارای موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری تنفس طبیعی معروف تویوتا IM20A-FX است. این پیش‌رانه با هماهنگی با یک موتور الکتریکی جریان متناوب نسل جدید، توانایی تولید قدرتی برابر با ۲۲۳ اسب‌بخار دارد که با کوبل شدن با گیربکس eCVT قدرت را به چهار چرخ منتقل می‌کند. سیستم خودرو در این نسخه از سطح دو بهینه‌سازی شده بهره می‌گیرد که کاملاً هوشمند است.

ویژگی‌های خاص تویوتا پر یوس



تلگرام

Telegram

ایجاد ایستگاه‌های شارژ سوآپ

مجله خودرو و آگوست سال ۲۰۲۱ مطلبی را منتشر کرد که بر اساس آن تا سال ۲۰۳۰، ۸۵ درصد سیستم حمل و نقل الکتریکی خواهد شد. با توجه به این که در داخل کشور سرمایه‌گذاری در بخش الکتریکی شدن خودروها بسیار اندک است و در عین حال از جمله طرح‌های قابل اجرا در مورد خودروهای الکتریکی، راه‌اندازی ایستگاه شارژ سوآپ است، سوال این است که برای راه‌اندازی و اجرایی شدن ایستگاه‌های سوآپ باید به چه نکاتی از سوی دولت و متولیان صنعت حمل و نقل توجه شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ایستگاه‌های سوآپ در حقیقت همان ایستگاه‌های شارژ باتری موتورسیکلت‌ها و خودروها و انواع وسایل نقلیه الکتریکی هستند. یک طرح بسیار ساده و کاربردی از سوی کشور مالزی برای موتورسیکلت‌های برقی در سال ۲۰۲۰ ارائه شد که راکب موتورسوار می‌تواند در این ایستگاه‌ها، باتری دشارژ شده را با باتری شارژ شده تعویض کند. برای راه‌اندازی چنین ایستگاه‌های شارژی نیاز است که از سوی ارگان‌های مسئول، فضاهای مناسبی در سطح کلاشهر هادر نظر گرفته شود و تجهیزات لازم ایستگاه شارژ سوآپ تأمین شوند. اما در این میان دولت می‌تواند با ارائه پارانه‌ها یا تسهیلات ویژه به تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت‌های الکتریکی این جریان را تسهیل کند.

هاشمی

برای راه‌اندازی ایستگاه سوآپ نیاز به افزایش تولید وسایل نقلیه الکتریکی است. ایستگاه سوآپ نیازمند حضور خودروها و موتورسیکلت‌های الکتریکی است. تا زمان تولید این وسایل نقلیه، راه‌اندازی ایستگاه‌های سوآپ امری غیرمنطقی است. بنابراین در وهله نخست باید وسایل نقلیه الکتریکی شوند و پس از آن، ایستگاه‌های شارژ با سرمایه‌گذاری‌های دولتی قابل احداث است.

زرندی



به امدادهای فرصت‌طلب اطمینان نکنید!

خودرو چینی گیربکس اتوماتیک مدل ۱۳۹۶ دارم و چندی پیش در زمان حرکت در سرعت‌های ۷۰ تا ۸۰ کیلومتر بر ساعت، دنده با تاخیر و مشکل تعویض می‌شد. بلافاصله برای رفع مشکل از یک امداد خودرو متفرقه کمک گرفتم. تکنسین مربوطه نیز با دریافت مبلغ حدود ۲ میلیون تومان، دو قطعه برقی خودروم را تعویض کرد و گفت مشکل، پس از ۲۰ دقیقه خاموش بودن خودرو و سپس روشن کردن آن برطرف می‌شود. اما به‌رغم انجام این کار، باز هم مشکل برطرف نشد. این بار با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی بعد از بررسی گفت گیربکس خودروم باید باز شود و هیچ نیازی به تعویض قطعات برقی نبوده است.

۰۹۱۰***۳۰۲۰

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۱۹۱

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۱۹۲
به نظر شما طبقاًتی شدن میدان ونک تهران که طرح آن در حال بررسی است به کاهش ترافیک در این محدوده کمک می‌کند؟

۱- بله

۲- خیر

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام عامل در از بین رفتن صف‌های نسبتاً طولانی در برخی جایگاه‌های عرضه سوخت بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی افزایش تعداد جایگاه‌های عرضه سوخت، ۲۳ درصد به گزینه دوم یعنی ساخت جایگاه‌های سوخت تک‌سکو به صورت گسترده در مناطق مختلف شهر و ۳۵ درصد به گزینه سوم یعنی بالا بردن سقف سوختگیری کارت‌های سوخت رای داده بودند.



پیامک SMS

راز سلامت سیستم تعلیق

در برخی مقالات خودرویی مطالبی درباره اهمیت نگهداری از سیستم تعلیق خودرو خواندم. برای کاهش خرابی و استهلاک این بخش از خودرو باید به چه نکاتی توجه داشته باشیم؟

بیگی - تهران

گاهی در زمان رانندگی ممکن است خودرو با لرزش‌هایی مواجه شود. یکی از شایع‌ترین ایراداتی که برای هر خودرویی حتی نسخه‌های صفر کیلومتر پیش می‌آید، در ارتباط با فرمان خودرو است. عیوب سیستم فرمان به‌طور کلی به چهار دسته اصلی تقسیم می‌شوند. ۱- سفت بودن فرمان: به‌طور کلی سفت بودن فرمان سه علت عمده دارد. این روزها تمام خودروها مجهز به سیستم کمکی هیدرولیکی هستند. در این نوع خودروها به کمک سیستم هیدرولیکی، گردش چرخ‌های سیستم فرمان تسهیل می‌شود. بنابراین هر گونه مشکلی در این راستا به‌خرابی سیستم هیدرولیکی منتهی می‌شود. به‌طور کلی سه علت در وجود آمان چنین مشکلی تاثیر گذار است. اگر پمپ هیدرولیک خودرو معیوب شده باشد یا به‌درستی کار نکند، این مشکل ایجاد می‌شود. در این حالت این قطعه مکانیکی دیگر توانایی کمک به تسهیل گردش فرمان را ندارد و در نتیجه گردش فرمان سفت خواهد بود. در ادامه لازم است پمپ بررسی و در صورت نیاز تعویض شود. اما اگر پمپ هیدرولیک سالم باشد، در دومین اقدام عیب‌یابی باید باد لاستیک‌ها را بررسی کنید. احتمال دارد عدم تنظیم باد لاستیک‌ها منجر به سفتی گردش فرمان شود. پس از تنظیم باد لاستیک‌ها اگر همچنان مشکل وجود داشته باشد، باید در مرحله پایانی به سراغ قطعات سیستم تعلیق رفت. در این حالت ممکن است قطعات سیستم فرمان مانند سیبک یا طبق با مشکل مواجه شده باشند و چنین ایراداتی را به وجود آورده باشد. بنابراین نیاز است سیبک‌ها و طبق‌های خودرو بررسی شوند. ۲- کشیدن فرمان خودرو: این مشکل تنها به دلیل استهلاک بیش از حد در برخی قطعات و عدم تنظیمات قطعات سیستم تعلیق به‌وجود می‌آید. کشیدن فرمان خودرو سه دلیل اصلی دارد. نخست این که اگر لنت ترمز خودرو به دلیل عدم توجه به کارکرد آن به اصطلاح بیش از حد ساییده شده باشد، این مشکل در زمان ترمزگیری منجر به سایش سطح دیسک می‌شود و در نتیجه فرمان خودرو به‌یک سمت کشیده می‌شود. در این حالت با تعویض لنت ترمز می‌توان این مشکل را برطرف کرد. همچنین بلبرینگ چرخ قطعه‌ای است که نقش اساسی در عدم ارتعاش و جذب ضربه‌ها دارد و به‌خودرو ایفای می‌کند. بر این اساس در زمان خرابی این قطعه، فرمان خودرو به‌آن سمتی که بلبرینگ معیوب باشد، کشیده می‌شود. بنابراین با تعویض این قطعه مشکل رفع می‌شود. پس از تعویض لنت و بلبرینگ، اگر همچنان مشکل وجود داشته باشد، باید زوایای چرخ‌ها توسط شخص مکانیک بررسی شود.

همچنین برخی مخاطبان روزنامه این سوال را مطرح کرده‌اند که دلیل لرزش فرمان خودرو چیست؟ اگر در زمان حرکت خودرو، چرخ‌ها با لرزش مواجه شوند، این مشکل سه علت عمده دارد. باید بدانید که بالانس نبودن چرخ‌ها مهم‌ترین عامل موثر در این زمینه است. به‌بیان دیگر اگر چرخ‌ها به‌لحاظ دینامیکی تنظیم نباشند، در سرعت‌های بالا ارتعاش به‌وجود آمده می‌تواند فرمان را دچار لرزش کند. پس از بالانس کردن چرخ‌ها، لازم است پولس‌ها را نیز بررسی کنید تا در صورت نیاز این قطعات مکانیکی هم تعویض نشود. همچنین باید لاستیک‌ها را بررسی کنید؛ زیرا لاستیک‌ها نیز همانند سایر قطعات دارای عمر مفیدی هستند. اگر لاستیک‌های بیش از حد کار کرده باشند، عاج روی سطح لاستیک از بین رفته و دیگر ارتعاش‌های ایجاد شده را جذب نمی‌کند. بنابراین با تعویض لاستیک‌ها این مشکل برطرف می‌شود.

با خودرویی از تبار لوتوس آشنا شوید! امیرا! سوپر اسپرت موتور وسط



لوتوس خودرو سازی موفق و مشهور در زمینه طراحی و تولید خودروهای اسپرت است. این خودرو ساز بریتانیایی از دهه ۴۰ میلادی تا به امروز به تولید خودروهای اسپرت مشغول بوده و مدل‌های اسپرت، سون، الیزه و اگزیرج را جاودانه کرده است. راز طراحی و مهندسی خودروهای فرمولا این کمپانی مطرح را نباید از یاد برد. اگر چه لوتوس یک اسپرت‌ساز موفق در دنیای خودرو محسوب می‌شود، اما از ۲۴ ماه می سال ۲۰۱۷ میلادی توسط کمپانی جیلی خریداری شد. این کمپانی مطرح بریتانیایی ۶ جولای سال ۲۰۲۱ میلادی از سوپر اسپرت جدید خود با نام امیرا رونمایی کرد.

فضای داخلی مدرن و هیجان‌انگیز

در زمان ورود به کابین لوتوس امیرا، شاهد طراحی مشابه مازراتی MC20 هستیم. یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی TFT برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی برای بخش میانی (سیستم اطلاعات-سرگرمی) تعبیه شده که فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو ایجاد کرده است. داشبورد مینیمال با طراحی دو نمایشگر، دقیقاً حس کابین مازراتی MC20 را ندای می‌کند. فرمان دی-تایپ با دکمه فرم‌لوزی شکل در کنسول مرکزی برای استارت و دسته‌دنده اسپرت و صندوق‌های نسل جدید اسپرت، رانندگی با امیرا را هیجان‌انگیز می‌کنند. از سوی دیگر در نسخه اتوماتیک امیرا شاهد دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شifter پشت فرمان هستیم که هیجان رانندگی را به‌اوج خود می‌رساند. لوتوس امیرا مجهز به آخرین امکانات رفاهی و ایمنی است که از جمله این امکانات می‌توان به: ورود بدون کلید (کی‌لس)، سیستم استارت دکمه‌ای، کروز کنترل تطبیقی، سنسور باران، باز و بسته شدن اتوماتیک آینه‌های روی در، صندوق‌های نسل جدید، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم اطلاعات جاده‌ای، سیستم محدودکننده سرعت خودرو، سیستم حفظ حرکت بین خطوط، سیستم پیشگیری از برخورد از عقب، سیستم کمکی تغییر مسیر و سیستم فوق پیشرفته کمکی رانندگی اشاره کرد.

امیرا؛ زیبا و اسپرت

امیرا با زبان جدید طراحی لوتوس همراه بوده و استایلی زیبایی دارد. در حقیقت این سوپر اسپرت روی پلت‌فرم نسل جدید لوتوس یعنی Elemental شکل گرفته که وزن پایین رادر کنار قدرت بالا ارائه می‌دهد. با نگاهی به پروفیل امیرا، شاهد طراحی رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی هستیم که استایل این سوپر اسپرت را بسیار پخته‌تر جلوه می‌دهد. استفاده از خطوط تیز که احجام اغراق شده روی بدنه ایجاد کرده و انحنای ایجاد شده روی گلگیرهای جلو و عقب و خطوط تیز منقطع و فرم خمیده سقف، کاراکتر اسپرت و جذابی به این کوپه بریتانیایی می‌بخشند. لوتوس امیرا از نظر چهره شباهت بسیاری با در دانه اسپرت مازراتی یعنی MC20 دارد؛ هر چند که چنین طراحی را نمی‌توان کپی برداری دانست. چراغ‌های عمودی با LED های افقی دوگانه، خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌ها درون کاپوت، چهره کاملاً خشن و تهاجمی برای این خودرو ایجاد کرده است. در نمای عقب نیز چراغ‌هایی به‌شکل حرف ا با یک حجم پردازشی خاص، نمای زیبا و چشم‌نوازی را برای این سوپر اسپرت ایجاد کرده است. همچنین طراحی ورودی‌های هوای عمودی زیر چراغ‌های عقب و آگزوزهای دوپل در طرفین سپر با فرمت طراحی چراغ‌های عقب، مشابه محصولات آستون مار تین است.

مشخصات فنی

آنچه نیروی پیشران لوتوس امیرا را تأمین می‌کند، دو پیشرانه ۴ سیلندر و ۶ سیلندر است. در نسخه ۴ سیلندر پیشرانه M139 توربوشارژر مرسدس بنز AMG قرار دارد که با توجه به فناوری بی-توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر ۳۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. اما موتور قدرتمندتر از کمپانی تویوتا قرض گرفته شده است؛ این پیشرانه همان 2GR-FE شش سیلندر ۲٫۵ لیتری وی‌شکل است که با نصب سوپرشارژر می‌تواند حداکثر ۴۰۶ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. در نسخه ۴ سیلندر گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اسپیدشفت AMG با پیشرانه کوپل شده تا قدرت و گشتاور تولیدی به‌چرخ‌های عقب منتقل شود. ناگفته نماند که ساختار قرارگیری پیشرانه در بخش میانی بوده و لوتوس امیرا به‌عنوان یک سوپر اسپرت موتور وسط شناخته می‌شود. اما در نسخه ۶ سیلندر، دو گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی آیسین قدرت و گشتاور را به‌چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. بر این اساس تنها ۴٫۵ ثانیه زمان نیاز است تا نسخه ۴ سیلندر با موتور قدرتمند M139 AMG به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت رسمی این سوپر اسپرت ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. قیمت پایه لوتوس امیرا در زادگاش ۶۰ هزار پوند اعلام شده است.

حمل و نقل عمومی نظیر تاکسی و ون که با داشتن کارت فعالیت سرویس مدارس و همکاری با شرکت های حمل و نقلی مجاز تحت نظارت سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر مشغول به فعالیت هستند، با مراجعه به سازمان حمل و نقل شهرداری رشت می توانند از تسهیلات دریافت لاستیک یارانه ای، با نرخ مصوب دولتی استفاده کنند.

رئیس سازمان حمل و نقل بار و مسافر شهرداری رشت از تخصیص تسهیلات دریافت لاستیک یارانه ای با نرخ مصوب دولتی برای رانندگان سرویس مدارس خبر داد: به گزارش روابط سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری رشت، علیرضا زارع با اعلام تخصیص تسهیلات دریافت لاستیک یارانه ای با نرخ مصوب دولتی گفت: کلیه رانندگان سرویس مدارس با خودروهای شخصی و وسایل نقلیه



سرویس هایی که لاستیک یارانه ای دریافت خواهند کرد



تفاوتی که کناره های دور رینگ ایجاد می کند

دیواره های لاستیکی در نقش دفاعی یا زیبایی؟

چرخاندن این چرخ های بزرگ تر به تقصلا می افتد. زمانی که می خواهید بهترین رینگ و لاستیک را بخرید باید بدانید انتخاب لاستیک دیواره کوتاه یا استاندارد دیواره فاکتور هایی همچون بودجه، عمر لاستیک، مسیر رانندگی و شرایط آب و هوایی بستگی دارد. لاستیک های دیواره کوتاه می توانند ظاهر خودرو را بهبود بخشیده و هندلینگ آن را افزایش دهند. این لاستیک ها برای جاده های صاف و نرم گزینه های ایده آل هستند اما دیواره کوتاه تر به معنی سواری خشک تر در شهر ها و خیابان های پر از دست انداز خواهد بود. همچنین خودروهای معمولی که برای استفاده از لاستیک های عادی طراحی شده اند با وجود لاستیک های دیواره کوتاه استهلاک بیشتری در بخش سیستم تعلیق و ترمز خواهند داشت. این نوع لاستیک ها برای مسیر های پر از دست انداز گزینه مناسبی نیستند و دیواره محکم تر آن ها باعث کاهش کشش در مواجهه با دست انداز های بزرگ تر می شود. همچنین آج متفاوت لاستیک های دیواره کوتاه می تواند باعث ایجاد پدیده هیدروپلنینگ هنگام بارندگی شود. در مقابل باید گفت لاستیک های استاندارد در خودرو های عادی باعث بهبود مصرف سوخت و شتاب گیری می شود در مجموع گزینه مناسبی برای رانندگان به شمار می روند. البته طول عمر این لاستیک ها نیز بیشتر است؛ برای ترددهای روزمره و سفرهای طولانی مدت، لاستیک های استاندارد گزینه بهتری هستند چرا که دیواره منعطف تری داشته و سواری نرم تری را فراهم می کنند.

به خاطر دیواره کوتاه تر، لاستیک های مورد بحث سواری خشک تری خواهند داشت و امکان پنچری آن ها نیز بیشتر است. از طرف دیگر با افتادن در چاله بزرگ احتمال آسیب دیدن رینگ وجود خواهد داشت زیرا فاصله رینگ با زمین کمتر از رینگ و لاستیک استاندارد است. نوع دیگری از لاستیک ها نقطه مقابل لاستیک های دیواره کوتاه هستند و با نام دیواره بلند شناخته می شوند. نسبت ظاهر این لاستیک ها عدد ۵۰ و بیشتر است. همچنین در برخی لاستیک های دیواره بلند، ضخامت آج بیش از سه چهارم اینچ خواهد بود. دیواره جانبی این لاستیک ها به حدی بلند است که معمولاً برای رینگ های کوچک تر با قطر بین ۱۰ تا ۱۶ اینچ طراحی می شوند. از آنجا که لاستیک های دیواره بلند برای افزودن طراحی می شوند بنابراین آج خشن آن ها به افزایش ارتفاع از سطح زمین کمک می کند بنابراین امکان پنچری آن ها نیز کمتر می شود. از طرف دیگر لاستیک دیواره بلند سواری خودرو را اندکی نرم تر کرده و کشش آن را حتی در مسیر های صعب العبور بهبود می بخشد. البته عبور از پیچ های تند با لاستیک های دیواره بلند چندان راحت نیست و حتی چسبندگی خودروها نیز کمی کاهش می یابد. پاسخ فرمان نیز می تواند به خاطر انعطاف بالای لاستیک های باد شده تحت تاثیر قرار بگیرد و رانندگان احساس تأخیر در چرخش فرمان را داشته باشند. در خودرو هایی با پیشران های کوچک تر شاید گشتاور کاهش یابد چرا که پیشرانه برای

باشد و حتی بر نمایش دقیق سرعت خودرو نیز تاثیر بگذارد؛ ولی اگر تمام فاکتور های لازم وجود داشته باشد، تفاوت خاصی در عملکرد لاستیک مورد بحث با نمونه عادی آن وجود خواهد داشت. قبل از پاسخ به این سوال بهتر است با لاستیک دیواره کوتاه آشنا شویم. این نوع لاستیک معمولاً «نسبت ظاهر» ۳۰ تا ۴۰ دارند. نسبت ظاهر عددی است که ارتفاع دیواره جانبی لاستیک را به عنوان درصدی از پهنای آن نشان می دهد و با بررسی اعداد روی لاستیک می توان آن را دید. شاید روی یک لاستیک دیواره کوتاه اعدادی همچون 305/30R19 را ببینید که در آن عدد ۳۰۵ پهنای لاستیک به میلی متر و عدد ۳۰ نیز نسبت ظاهر است به این معنی که ارتفاع دیواره لاستیک حدود یک سوم کمتر از پهنای آن است. عدد ۱۹ نیز قطر رینگ را نشان می دهد. اگر چه این لاستیک ها از روبه رو و نازک تر به نظر می رسند اما معمولاً آج پهن تری نسبت به لاستیک های عادی دارند. مزیت لاستیک دیواره کوتاه این است که دیواره های کوتاه تر آن انعطاف کمتری نسبت به لاستیک های عادی داشته بنابراین توانایی عبور از پیچ بهتری خواهند داشت. همچنین لاستیک های پهن تر سطح تماس بیشتری ایجاد می کنند که نتیجه آن چسبندگی بهتر در زمان چرخش و توقف خواهد بود اما نقطه ضعف این لاستیک ها وزن بیشتر آن است که تاثیر منفی بر مصرف سوخت و شتاب گیری دارند.

مالکان خودرو هر چند سال یکبار باید به فکر خرید لاستیک نو برای خودرویشان باشند. نشانه هایی همچون از بین رفتن آج لاستیک، وجود ترک در دیواره ها، حباب های روی لاستیک و... همگی حاکی از فرا رسیدن زمان تعویض لاستیک هاست. یکی از مهم ترین تصمیم ها در باره خرید لاستیک نو به انتخاب لاستیک دیواره کوتاه و لاستیک استاندارد مربوط می شود. بسیاری از رانندگان لاستیک های دیواره کوتاه را به خاطر ظاهر اسپرت تر آن ها انتخاب می کنند اما در این زمینه باید فاکتور های زیادی را در نظر گرفت. ابتدا باید گفت لاستیک دیواره کوتاه قیمت بیشتری داشته دارد هزینه نصب آن نیز بالاتر است. از طرف دیگر برای استفاده از این نوع لاستیک ها باید رینگ های بزرگ تری برای همان خودرو در نظر گرفت بنابراین خرید لاستیک دیواره کوتاه شاید به معنی خرید رینگ های بزرگ تر نیز باشد. انتخاب رینگ و لاستیک بزرگ تر از حد استاندارد توصیه شده توسط خودروساز باعث می شود امکان سایش با گلگیر و سپر وجود داشته



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	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	ام وی 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 - تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۳,۲۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۳,۸۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-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-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۱,۷۴۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو
	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-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	آریزو ۵-۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۳۷,۱۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۵۵,۱۰۰,۰۰۰	ام وی 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، ری.ا.ف.داتی ۵، سوپا ام ۴
	KB500		225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۰,۰۵۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55R18	۵۵	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۲,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب.ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-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 ۸اس، اکستریم ال ایکس
	KB700		235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا ر.ا.و ۴-سورنتو SX
	KB555		255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۶۲,۴۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم





هیدروژنی برای طیف وسیعی از وسایل نقلیه تمیز کرد. این ابتکار نشان دهنده تلاش مشترک برای پیشبرد فناوری پیشرفته پاک و پایدار در بخش حمل و نقل است. V8 وعده داده است که قدرت و عملکردی را که به طور سنتی با موتورهای احتراق داخلی مرتبط است با ردیای محیطی بسیار کمتری ترکیب کند و طی یک جهش هیجان انگیز در صنعت خودرو، هیدروژن را در مرکز توجه قرار دهد. این شرکت به دنبال نوآوری در بخش خودرو نیست؛ بلکه در نظر دارد آن را به طور کامل متحول کند. فناوری آن، وعده اختراعی بیش از یک جایگزین ساده برای موتورهای احتراقی و الکتریکی را می دهد که می تواند به معنای پایان وابستگی بشر به سوخت های فسیلی و گذار به تردی پاک تر و پایدار باشد.

از این زاویه نخستین موتور احتراقی غیر آلاینده جهان با ۴۴۰ اسب بخار قدرت رونمایی کرد. به واسطه این موتور احتراقی فقط بخار آب از اگزوز منتشر می شود. این نوآوری نقش مهمی در بهره‌وری انرژی و پایداری زیست محیطی دارد و می تواند ردیای کربن را به طور قابل توجهی کاهش دهد. این اختراع جدید با ترکیب فناوری های پیشرفته می تواند تجربه رانندگی را به طور اساسی تغییر دهد. این موتور احتراقی غیر آلاینده، از نظر اکولوژیکی آلاینده‌گی بسیار کمتری نسبت به بنزین دارد و می تواند با کاهش قابل توجه ردیای کربن، از اثرات تغییرات آب و هوایی به شدت بکاهد. زاین از طریق همکاری بین کاوازاکی، یاماها، سوزوکی و هوندا یک ائتلاف فناوری تحقیقاتی تأسیس کرده است که بر توسعه موتورهای



نخستین موتور احتراقی غیر آلاینده جهان با ۴۴۰ اسب بخار قدرت

رشد بی سابقه بازار موتورهای الکتریکی تا سال ۲۰۳۰

روند بازار جهانی موتور احتراق داخلی تا ۲۰۲۹ به کجای می انجامد؟

از سوی دیگر رشد فناوری کمک می کند موتور احتراق داخلی در دنیای بدون آلاینده نیز مورد استفاده قرار بگیرد. البته توسعه سوخت های فسیلی با کربن صفر یا ناندک نیز انجام می شود.

اندی والترز، رئیس محصولات شورون آمریکا ادعا می کند این شرکت می تواند آن چه را که او «بنزین تجدیدپذیر کم کربن» می نامد، تولید کند که قیمت آن تنها ۵۰ سنت در هر گالن بیشتر از سوخت معمولی است. فروش خودروهای هیبرید طی سه ماه پایانی سال ۲۰۲۳ نسبت به فروش جهانی مدل های احتراقی ۴۶ درصد افزایش را نشان می داد. این افزایش ۱۰ درصدی موجب شد رکورد سود نزدیک به ۳۲ میلیارد دلاری ثبت شود. بنابراین پیامودن این مسیر اجتناب ناپذیر است و باید اذعان داشت خودروهای برقی در نهایت به فناوری اصلی در صنعت خودرو تبدیل خواهند شد؛ به ویژه در مناطق شهری؛ زیرا با گذر زمان زمان فناوری تولید باتری بهتر می شود، نرم افزارها هوشمندتر شده و شارژ خودرو آسان تر می شود و تولید برقی نیز پاک تر و کارآمدتر خواهد شد. اما آن چه مهم است این که موتور احتراق داخلی از بین نخواهد رفت.

۴۲ درصد است و می تواند به طور گسترده در حمل و نقل عمومی، شهرداری ها، توزیع لجستیک و بخش های دیگر مورد استفاده قرار گیرد. البته در سال ۲۰۲۰، گروه یوچای تحقیقات فنی گسترده ای را درباره توسعه موتور احتراق داخلی با رانندمان حرارتی ۵۰ درصد انجام داده بود.

در عین حال باید به این نکته مهم نیز اشاره کرد که بسیاری از خودروسازانی که در زمینه موتورهای احتراق داخلی هیدروژن فعالیت می کنند، تحت سلطه غول های قطعات خودرو هستند. دلیل آن نیز انتشار بیشترین حجم انتشار کربن در چین است. اما نباید فراموش کرد به رغم آن که رانندمان موتور احتراق داخلی هیدروژن کم تر است و مشکلاتی مانند استقامت، احتراقی زود هنگام و انتشار آلاینده ای آن هائیز به بهبود دارد، اما هزینه آن یک دهم یا حتی یک بیستم قیمت فعلی سلول سوختی است.

در مقایسه با موتور احتراق داخلی هیدروژن، سلول سوختی هیدروژن بازده تبدیل انرژی بالاتری از انرژی شیمیایی به انرژی مکانیکی دارد. همچنین سیستم روغن کاری و سیستم احتراقی گرما را در موتور احتراق داخلی از بین می برد.

روند رو به رشد به سمت مدل های طراحی شده برای جایگزینی موتور احتراق داخلی سنتی است که به انتشار آلاینده های بالا و سهم قابل توجه در تغییرات آب و هوایی شهرت دارد. با توجه به این مهم روز گذشته «Business Research Insights» در گزارشی تحلیلی به بررسی این موضوع پرداخت. در این گزارش به رشد پیشرفت ها در زمینه طراحی و تولید موتور احتراق داخلی هیدروژنی اشاره شده است. موتور احتراق داخلی هیدروژنی که با نام موتور سوخت هیدروژنی نیز شناخته می شود، بر اساس موتور احتراق داخلی سنتی ساخته شده است. این موتور هیدروژن را می سوزاند تا با تغییر سیستم تأمین سوخت، سیستم تزریق و سوخت، قدرت تولید کرده تا خودرو حرکت کند.

در زمینه تحقیقات و توسعه فناوری موتور احتراق داخلی هیدروژنی، کمپانی هایی که توسط گروه یوچای، کامینز، GAC و گروه فاو نمایندگی می شوند، دستاوردهایی داشته اند که از آن جمله می توان به موتور احتراقی هیدروژنی yck05 گروه یوچای اشاره کرد. این قطعه مسیر فنی بسیار دقیقی را طی کرده به طوری که کارایی حرارتی آن



m.sherafati@autoworld.ir

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 پراید KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام های: VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAL, HITECH, KOTRA. به بازار عرضه می شود.	گارانتی	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد		کلیه	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد		محصولات	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد		آذربای	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) پراید راین	سیلد		۱۲ ماهه	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد های تک	سیلد		می باشد	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	

آذر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری برندهای دیگر، آذر، سولیفان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و یادانا به بازار عرضه می شود.	گارانتی	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۵۵ (فابیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		آذربای	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۲ ماهه	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		می باشد	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان برندهای مختلف با نام های: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, SILVER و TURBO به بازار عرضه می شود.	گارانتی	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۶۰-۵۵-۵۵ (فابیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		نیروگستران	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		خراسان	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۵ ماهه	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		می باشد	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اورانوس، سیولکس و یاشا، ویا پوشش آمپر ۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	گارانتی	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۶۰-۵۵-۵۵ (فابیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		سپاهان باتری	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۳۰ ماهه	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		سوزوکی ۱۵ ماهه	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد		اوربیتال پریموم	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		محصولات ۱۵ ماهه می باشد	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرخ، عقاب، نیز، هتدل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.	گارانتی	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		کلیه	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۶۰-۵۵-۵۵ (فابیک کارخانه)	سیلد		محصولات	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد		پاسارگاد باتری	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		۱۵ ماهه	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		می باشد	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۰L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	



تکمیل پروژه‌های که ۱۳ سال معلول مانده است!



در جنوب غرب تهران محسوب می‌شود. رئیس پلیس راهور فراجا ادامه داد: با همت معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران می‌توان امیدوار بود، طی یک سال آینده شهروندان به طور کامل بتوانند از تمامی فازهای کلان پروژه اتصال بزرگراه یادگار امام (ره) به بزرگراه آزادگان بهره‌مند شوند. این پروژه به لحاظ محدودیت‌های ترافیکی نیز بابت انسداد و انحرافات ترافیکی برای همکاران ما حائز اهمیت بوده و هم‌به‌لحاظ مواجهه حوزه عمرانی شهرداری تهران با معارضین متعدد تاسیساتی با پیچیدگی‌های زیادی روبه‌رو بوده که عمده موانع آن با تلاش‌های صورت‌گرفته رفع شده است.

ایستاد: رئیس پلیس راهور فراجا از پروژه عمرانی بزرگراه یادگار امام (ره) بازدید کرد و گفت: با همت معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران می‌توان امیدوار بود طی یک سال آینده شهروندان به طور کامل از این کلان‌پروژه بهره‌مند شوند. سردار حسینی با همراهی حقیقین معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از پروژه جنوب بزرگراه یادگار امام (ره) بازدید کرد. وی در ادامه اظهار کرد: سال‌هاست موضوعات ترافیکی جنوب غرب تهران جزو دغدغه‌های پلیس بوده؛ پیش از ۱۳ سال است تکمیل پروژه بزرگراه یادگار امام (ره) روی زمین مانده و از جمله نیازها و دغدغه‌های عده کثیری از هموطنان برای ورود به شهر تهران به ویژه

خطای اندازه‌گیری در هر پمپ نباید بیشتر از ۳۰ سی‌سی در ۲۰ لیتر باشد تکذیب هوافروشی در پمپ‌بنزین‌ها

مراجعه می‌کنند، می‌گویند بنزین با هوای رانی باک خودرو می‌شود و این موضوع باعث شده است تا با پیمودن مسافت کوتاهی، نشاتگر باک بنزین خودرو پایین بیاید. در کنار این مورد، افرادی هم هستند که فرآیند سسخت‌گیری را برعهده کارگران جایگاه می‌گذارند. این افراد معتقدند برخی کارگران بنزین کمتری تحویل می‌دهند اما پول بیشتری می‌گیرند.

در این رابطه یک کارشناس در اداره اندازه‌شناسی استاندارد تهران با بیان اینکه بسیاری از مشکلات پیش آمده در مورد کم‌فروشی بنزین خارج از بحث نازل‌ها در جایگاه‌ها رخ می‌دهد، گفت: توصیه می‌کنم هموطنان در زمان سوخت‌گیری حتماً از خودرو پیاده شده و روی این مساله نظارت داشته باشند. وی با اشاره به اینکه کلیه جایگاه‌های سوخت استان تهران توسط شرکت‌های بازرسی استاندارد، هر سال ۴ بار مورد آزمون قرار می‌گیرند، ادامه داد: این تعداد بازرسی از الزامی که قانون گذاشته نیز بیشتر است و بنابراین می‌توان گفت کنترل کاملی روی نازل‌ها انجام می‌شود. با این حال سامانه ثبت شکایاتی نیز وجود دارد که این موضوع از طریق پایگاه اطلاع‌رسانی و تلفن‌های اداره استاندارد قابل پیگیری است. هر فردی که از هر جایگاه و نازلی شکایتی ثبت کند، توسط یکی از شرکت‌های بازرسی در حضور فرد شاکلی، نازل تست شده و اگر مشکلی داشته باشد، برخورد شده و مساله به مراجع قضایی ارجاع داده می‌شود.

وی با اشاره به اینکه اکثر نازل‌هایی که تست می‌شوند با الزامات استاندارد مطابقت داشته، گفت: بر روی نازل‌هایی که شرکت‌های بازرسی استاندارد آزمون می‌کنند، برچسب آزمون دوره‌ای نصب می‌شود، بنابراین اگر نازلی باشد که آن برچسب را نداشته باشد، صحتش مورد تایید نیست و این موضوع باید در زمان سوخت‌گیری مورد توجه قرار گیرد. به گفته این کارشناس اداره اندازه‌شناسی استاندارد تهران اگر نازلی برچسب آزمون دوره‌ای نداشته باشد به معنای آن است که آزمون استاندارد به دلایل مختلف بر روی آن انجام نشده است و افراد باید در زمان سوخت‌گیری به این موضوع توجه کنند.



فرآورده‌های نفتی، تلمبه‌های جایگاه‌های عرضه سوخت همچنین در بازه زمانی سه‌ماهه نیز توسط کارشناسان سازمان ملی استاندارد مورد آزمایش قرار می‌گیرد و چنانچه خطای اندازه‌گیری بیشتر از ۸۰ سی‌سی در ۲۰ لیتر باشد، تلمبه از سرویس خارج و تا تنظیم مجدد از سوی کارشناسان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، جایگاه موردنظر اجازه فروش نخواهد داشت. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران آمادگی لازم برای بررسی موضوع در هر جایگاهی که در هر نقطه از کشور با حضور کارشناسان سازمان ملی استاندارد، تعزیرات حکومتی و کارشناسان فنی این شرکت و پیگیری موضوع تا حصول نتیجه را دارد.

توجه به برچسب آزمون دوره‌ای روی نازل‌های سوخت اغلب شکایات در موضوع کم‌فروشی بنزین مربوط به این است که همراه با بنزین هوا وارد باک خودرو می‌شود و این امر را به دستکاری در نازل نسبت می‌دهند. برخی مالکان خودرو که به پمپ‌بنزین‌ها

بودن این آزمایش را از پایه مورد پرسش و تردید قرار می‌دهد. در ادامه توضیح شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی آمده است: در فیلم منتشر شده در فضای مجازی، شخصی در یکی از پمپ‌بنزین‌ها اقدام به دریافت بنزین در یک بطری ۱.۵ لیتری می‌کند، اما رقم ۲.۲۹ به‌عنوان حجم بنزین دریافتی، نمایش داده می‌شود؛ در حالی که بر اساس بازرسی‌های متعدد، امکان خطای ۳۰۰ درصدی برای تلمبه‌هایی که دارای برچسب اعتباری سازمان ملی استاندارد و پلمب شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی هستند، وجود ندارد و این امر به‌طور کامل تکذیب می‌شود. در ادامه تاکید شده تلمبه‌های فروش در جایگاه‌های عرضه سوخت مایع در بازه زمانی ماهانه از سوی کارشناسان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در مناطق عملیاتی سراسر کشور با پیمان‌های ۲۰ لیتری استاندارد آزمون شده است و چنانچه خطای اندازه‌گیری بیشتر از ۳۰ سی‌سی در ۲۰ لیتر باشد، متر (Meters) نصب‌شده در تلمبه مجدد تنظیم و پلمب می‌شود. طبق اعلام شرکت ملی پخش



علی زرنادوز

a.zarandouz@autoworld.ir

کم‌فروشی در برخی جایگاه‌های سوخت موضوعی است که سال‌هاست آفت این حوزه و سبب اعتراض برخی صاحبان خودروها شده است. در این راستا بارها توصیه شده که اگر مردم در جایگاهی تخلفی دیدند به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی اطلاع دهند و منتظر رسیدگی بمانند. این شرکت تیم نظارتی خود را با تجهیزات کنترل کمی به جایگاه مذکور اعزام می‌کند و چنانچه تخلف جایگاه اثبات شود، به شدیدترین شکل ممکن جریمه خواهد شد. مردم می‌توانند کم‌فروشی در جایگاه‌های سوخت را به شماره «۰۹۶۲۷» اطلاع دهند.

امکان خطای ۳۰۰ درصدی وجود ندارد

چند روز قبل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران انتشار ویدئویی کوتاه در برخی شبکه‌های اجتماعی در خصوص کم‌فروشی پمپ‌بنزین‌ها را نادرست خواند. در روزهای اخیر در برخی شبکه‌های اجتماعی یک ویدئو قدیمی و کوتاه بازنشر می‌شود که در آن شخصی با یک بطری ۱.۵ لیتری برای خرید پمپ‌بنزین به جایگاه سوخت‌رسانی مراجعه و پس از پُر شدن بطری، عددی که نشانگر پمپ‌بنزین نشان می‌دهد بیشتر از بنزین دریافتی است. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در پی انتشار این فیلم در شبکه‌های اجتماعی با موضوع «معجزه پمپ‌بنزین‌های ایران»، با تاکید بر نادرست بودن اطلاعات ارائه‌شده در این فیلم، اعلام کرد: در فیلمی قدیمی که به‌تازگی در فضای مجازی بازنشر شده است، سوخت دریافتی با یک ظرف غیراستاندارد (متر (لیترشمار) دیسپنسر (dispenser) یا دستگاه توزیع سوخت یا تلمبه پمپ‌بنزین) مورد آزمایش قرار می‌گیرد که همین امر نادرست

شرکت ارس خودرو دیزل (آمیگو) در طرح جدید فروش خود اقدام به عرضه محصول «پیکاپ آسنا ۲۴۴ توربو» کرده است.

آمیگو آسنا «M244» دارای استاندارد یورو ۵ مجهز به پیش‌ران ۴ سیلندر میتسوئیشی با حجم موتور ۲۴۰۰ سی‌سی است و توان تولید قدرت ۲۱۰ اسب بخار و ۳۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. انتقال قدرت به چرخ‌های نیز با گیربکس ۷ دنده (۶+۱) صورت می‌گیرد.

علاقه‌مندان برای دریافت اطلاعات بیشتر و مشاوره فنی می‌توانند با واحد فروش به شماره «۰۲۱-۴۸۰۱۹» تماس بگیرند یا به وبسایت «www.amicoir.com» مراجعه کنند.

شرایط ویژه خرید
کم‌استهلاک‌ترین پیکاپ بازار





Autoworld.ir

شنبه ۲۸ مهر ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۱۹۲

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیل‌بورد
Billboard

«خداحافظ!»

نگهداری وسیله نقلیه در زمستان و هوای سرد دشوار بوده اما مهم است. به همین منظور SAQA (شرکت بیمه خودرو کبک) در کمپین خود به نام «خداحافظ!» به خدمات به صورت آنلاین اشاره می‌کند. آژانس تبلیغاتی Cossette پوستر این کمپین را طراحی کرده است.

It's hard enough saying goodbye for the winter. Make it quick with online vehicle storage.

Société de l'assurance automobile Québec

کاهش آمار سوانح رانندگی در سایه فرهنگ‌سازی

سوانح رانندگی جزو معضلات و چالش‌های اصلی در کلان‌شهرها به‌شمار می‌رود و در این میان، آمار مربوط به تصادف موتورسیکلت به دلیل آسیب‌پذیری بالای این وسیله نقلیه، به مراتب از اهمیت بیشتری برخوردار بوده و دلخراش‌تر است. در واقع در بیشتر موارد، راکبان موتورسیکلت در جریان تصادف و برخورد با وسایل نقلیه دیگر به شدت مجروح شده و حتی در موارد بسیاری تسلیم مرگ می‌شوند.

یکی از مهم‌ترین دلایل وقوع این حوادث نیز عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی برخی موتورسیکلت‌سواران است که از آن جمله می‌توان به عبور از مسیرهای ممنوعه، تجاوز به خطوط ویژه اتوبوس‌رانی و عدم رعایت حق تقدم اشاره کرد. متأسفانه مواردی از این دست نه تنها سلامت و ایمنی راکب موتورسیکلت و سرنشین دوم آن را به خطر می‌اندازد، بلکه حتی جان عابران پیاده را نیز تهدید می‌کند.

از دیگر مشکلات شایع، عدم استفاده از کلاه ایمنی استاندارد توسط برخی راکبان موتورسیکلت است. این در حالی است که کلاه ایمنی در حوادث رانندگی می‌تواند تا حد زیادی از شدت آسیب‌های وارده به سر و جمجمه موتورسیکلت‌سوار جلوگیری کند.

با این همه اطلاع‌رسانی گسترده، فرهنگ‌سازی و تأکید بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌تواند به شکل چشمگیری آمار تصادفات منجر به جرح و مرگ را در کشور کاهش دهد. در نهایت نظارت بیشتر بر عملکرد موتورسیکلت‌سواران ضروری به نظر می‌رسد و اجرای دقیق‌تر قوانین ترافیکی در این راستا می‌تواند به ایجاد انضباط و کاهش میزان تخلفات تا حد زیادی کمک کند.

حرف آخر

IF - Last Word

نهاد
علی بیگ‌زاده
روزنامه‌نگار



تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.

تهدید می‌کند.



که در این سریال مورد استفاده قرار گرفت، براساس کانسپت «لینکلن فوتورا» طراحی شد و در واقع به یک تیغه محافظ در جلو، چرخ‌های رادار ۱۵ اینچی و یک فرمان L شکل مجهز بود. پس از آن، نسخه‌های متفاوتی از این خودرو در فیلم‌های مختلف بت‌من ظاهر و خودرو مجهز این ابرقهرمان سیاه‌پوش به یکی از مهم‌ترین عناصر فیلم بدل شد.

«بت‌موبیل» یکی از مشهورترین خودروهای تاریخ سینما به‌شمار می‌رود و تاکنون نسخه‌های متفاوتی از آن در سری فیلم‌های بت‌من به‌روزی پرده رفته است. نخستین بار در دهه ۱۹۶۰ این خودرو در مجموعه کتاب‌های مصور «بت‌من» معرفی شد. در سال ۱۹۶۶ بت‌من در نخستین فصل مجموعه بت‌من به نام «نجات مردم شهر گاتهام» خوش درخشید. خودرویی

«بت‌موبیل»



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

آرین پارس
LAMARI
WWW.LAMARI.IR

AIDLUBE
ALWAYS IN MOTION

پروژه مشترک ایران و آلمان

امنیت و اطمینان با فرمولاسیون نوین آلمان

پیشگام در صنعت روغن‌های خودرویی و صنعتی

دارای تاییدیه سیستم کنترل کیفیت روغن موتور اروپا

شرکت تولیدی صنعتی فراروانساز گستر آسیا
تلفن: ۰۲۱-۴۱۲۹۲۰۰۰