

سخنگوی صنعت باز یافت و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

## ۹۰ درصد از ۱۳ میلیون موتور سیکلت موجود در کشور فرسوده اند

جلال امینی فرد: تنها ۱۰ هزار موتور سیکلت از ۱۳ میلیون موتور سیکلت موجود، از چرخه مصرف خارج شده اند که این رقم بسیار پایین است و نیاز...  
#۳۲ صفحات

تقاضای حمل بار در مسافت های طولانی  
افزایش می یابد

### پیش بینی وضعیت صنعت حمل و نقل برای سال آینده

پیش بینی می شود حمل و نقل خود کار و فناوری های نینمه خودروان در سال ۲۰۲۵ گسترش قابل توجهی پیدا کنند...  
#۹ صفحه

راه حل جایگزین وزیر صمت برای ۱۰ میلیون سهامدار حقیقی خودروسازان چیست؟

### ضرورت اصلاح قیمت های بر اساس دستورالعمل های شورای رقابت

#۴ صفحه

در جلسه اقتصاددانان با مسعود پز شکیان مطرح شد:

### دو درخواست خودرویی از رئیس جمهور

در حالی که این روزها عرضه خودرو در بورس کالا محل مناقشه وزارت صمت و اقتصاد شده است...  
#۵ صفحه

آیا اصلاح قیمت خودرو در دولت جدید کلید می خورد؟

### افت بهای خودروهای داخلی در بازار روز گذشته

#۷ صفحه



امکان تولید لاستیک با فناوری روز فراهم است

همراهی شرکت های دانش بنیان در توسعه صنعت تایر

#۱۳ صفحه

در محدوده قیمت بیش از ۲ میلیارد تومان رقم می خورد

بازار پیکاپ ها داغ تر از همیشه

#۱۰ صفحه

دوازدهمین نمایشگاه تخصصی  
**خودروهای سبک و سنگین**  
۷ لغایت ۹ آذرماه ۱۴۰۳  
نمایشگاه بین المللی زاهدان  
ساعت بازدید: ۱۵ الی ۲۱

شرکت نمایشگاه های بین المللی زاهدان  
سویسکرت و پلویسترت  
شرکت گستران تجارت هاسون  
تلفن: ۰۵۴۳۳۲۶۳۶۱۸

The 12th Specialized Exhibition  
**ZAHEDAN AUTO SHOW**  
26-29 November 2024  
Zahedan International Exhibition  
Visiting hours: 15-21

برگزارکننده: شرکت گستران تجارت  
۰۹۳۶۷۶۶۳۲۱۸ - ۰۵۴۳۳۲۲۲۶۲۴ - ۰۵۴۳۳۲۶۳۶۱۸

**IREMCO**

گروه صنعتی اتحاد موتور



[www.iremco.co.ir](http://www.iremco.co.ir)  
TEL: +98 21 49001

**SKYWELL ET5**

**NEBKA9**  
خودرو برقی نیکا



و باراندگی آسان تر است. البته تعجبی ندارد زیرا نسل دوم AMG GT بیشتر به سمت سهولت استفاده متمایل شده است. در این خودرو، گیربکسی که پشت موتور نصب شده، جایگزین گیربکس عقب شده که امکان ارائه صندلی های عقب و صندوق بار بزرگ تری را فراهم کرده است. سامانه چهار چرخ محرک نیز به صورت استاندارد ارائه می شود. حال نسخه پرو قصد دارد GT63 را برای رانندگی در پیست بدون قربانی کردن قابلیت استفاده روزمره مناسب تر کند. بدین منظور، خروجی موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو به ۱۲ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور رسیده که ۲۷ اسب بخار و ۵۰ نیوتون متر افزایش رانشان می دهد.

همان طور که مرشدس AMG GT Pro در سال ۲۰۱۹ معرفی شد، AMG GT63 Pro جدید هم نسخه ای متمرکز تر بر پیست از نسل دوم AMG GT محسوب می شود اما پس از بیمون چند دور در پیست آسکاری در اسپانیا، واضح است که این نسخه می خواهد با پورشه ۹۱۱ توربو مقایسه شود نه با GT3 که رقیب GT63 Pro قدیمی بود. اما در پیست خودروبی و حسی بود در حالی که GT63 Pro جدید اعتماد به نفس بیشتری به راننده القا می کند و اشتباهات را پوشش می دهد. البته این خودرو هنوز هم در پیست بسیار سریع است ولی در حالی که GT63 Pro یک خودرو و مسابقه ای واقعی بود، GT63 Pro بسیار مهربان تر



توانمندی های «AMG GT63» در پیست

## سختگویی صنعت باز یافت و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت و گویا «دنیای خودرو»:

### ۹۰ درصد از ۱۳ میلیون موتورسیکلت موجود در کشور فرسوده اند

بخش پایانی

جلال امینی فرد: تنها ۱۰ هزار موتورسیکلت از ۱۳ میلیون موتورسیکلت موجود، از چرخه مصرف خارج شده اند که این رقم بسیار پایین است و نیاز به اقدامات جدی تر را نشان می دهد

که می تواند به مشکلات تنفسی و بیماری های قلبی در جامعه منجر شود. همچنین این وضعیت بر کیفیت هوا تاثیر منفی می گذارد و می تواند سبب افزایش هزینه های بهداشتی عمومی شود. بنابراین، نوسازی ناوگان موتورسیکلت ها نه تنها به بهبود کیفیت هوا کمک می کند، بلکه سلامت عمومی را نیز بهبود می بخشد.

**در راستای نوسازی ناوگان موتورسیکلت ها، چه نوع فناوری هایی را برای کاهش آلاینده گی پیشنهاد می دهید و آیا برنامه ای در این زمینه وجود دارد؟**

در سال های اخیر، آلودگی هوا به یکی از مهم ترین چالش های زیست محیطی در ایران تبدیل شده است. با توجه به رشد سریع جمعیت و افزایش تعداد وسایل نقلیه به ویژه موتورسیکلت ها، این مشکل به شدت تشدید شده است. در حال حاضر حدود ۱۳ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد دارند که بسیاری از آن ها فرسوده و آلاینده هستند. طبق آمار، آلودگی موتورسیکلت ها چند برابر خودروها بوده که این موضوع به نگرانی های عمومی درباره کیفیت هوا و سلامت شهروندان دامن زده است.

**چالش های اقتصادی ناشی از نوسازی ناوگان موتورسیکلت ها چیست و چگونه می توان این چالش ها را مدیریت کرد تا مالکان وسایل نقلیه قدیمی ترغیب به اسقاط شوند؟**

به منظور مقابله با این چالش، ستاد نوسازی اسقاط خودرو و تحت نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت، برنامه هایی را برای نوسازی ناوگان موتورسیکلت ها و خودروها تدوین کرده است. این ستاد متولی اسقاط خودروها و موتورسیکلت های فرسوده بوده و در تلاش است تا با ایجاد زیرساخت های لازم و تشویق مالکان به اسقاط وسایل نقلیه قدیمی، به کاهش آلودگی هوا کمک کند. با این حال، آمار نشان می دهد که تنها ۱۰ هزار موتورسیکلت از ۱۳ میلیون موتورسیکلت موجود، از چرخه مصرف خارج شده اند که این رقم بسیار پایین است و نیاز به اقدامات جدی تر را نشان می دهد.

آلودگی هوا در ایران به یکی از چالش های جدی زیست محیطی تبدیل شده است و با افزایش



نهاد علی بیگزاده  
n.beykzadeh@autoworld.ir

سریع جمعیت و تعداد وسایل نقلیه، به ویژه موتورسیکلت ها این مشکل به شدت تشدید شده است. طبق آمار پلیس راهور، از ۱۳ میلیون موتورسیکلت در حال تردد در کشور، نزدیک به ۹۰ درصد آن ها فرسوده و آلاینده هستند. جلال امینی فرد، سختگویی صنعت باز یافت و اسقاط خودروهای فرسوده کشور در بخش پایانی گفت و گوی خود با روزنامه «دنیای خودرو» تاکید کرد: ستاد نوسازی اسقاط خودرو و تحت نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت، برنامه هایی را برای نوسازی ناوگان موتورسیکلت ها و خودروها تدوین کرده است. با این حال، آمارها نشان می دهند که تنها ۱۰ هزار موتورسیکلت از چرخه مصرف خارج شده اند که نیاز به اقدامات جدی تر را برای کاهش آلودگی هوای کشور نشان می دهد. امینی فرد همچنین به چالش های موجود در این مسیر، از جمله عدم هماهنگی بین نهاد های دولتی و خصوصی و کمبود آگاهی عمومی درباره مزایای موتورسیکلت های برقی اشاره کرد و خواستار توجه بیشتر مسئولان به ایجاد زیرساخت های لازم برای اسقاط و نوسازی ناوگان شد.

**با توجه به آمار ۹۰ درصدی موتورسیکلت های فرسوده، چه تحلیل هایی در مورد تاثیر این وضعیت بر سلامت عمومی و محیط زیست دارید؟**

آمار ۹۰ درصدی موتورسیکلت های فرسوده نشان دهنده یک بحران جدی در حوزه حمل و نقل و محیط زیست است. این موتورسیکلت ها به دلیل فناوری قدیمی و عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی، مقادیر بالایی از آلاینده ها را تولید می کنند

## ضرورت تعامل پلیس راهور و شهرداری

یکی از عوامل مهم در رشد انضباط ترافیک شهری، تبادل اطلاعات و همکاری های گسترده میان پلیس راهور و شهرداری است که با تقویت و افزایش این عامل، میزان سامان بخشی و انضباط ترافیک افزایش پیدا می کند. به عنوان مثال پروژه های احداث زیرگذر میدان سپاه و ساماندهی میدان سیلان تهران از آن دست اقداماتی هستند که نیاز به هماهنگی کامل میان شهرداری و پلیس راهور دارند. در همین راستا اواخر ماه گذشته برخی مسئولان شهرداری تهران و رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از این پروژه ها بازدید مشترک داشتند و برای تعیین مسیرهای جایگزین عبور و مرور در این دو میدان مهم هماهنگی های لازم را انجام دادند. به گفته برخی کارشناسان، همکاری های دو جانبه بین شهرداری ها، شوراهای شهر و نیروی انتظامی خارج از بوروکراسی های اداری می تواند در حوزه هایی مانند کاهش ترافیک، بهبود حمل و نقل، ساماندهی دستفروشان، اصلاح معابر، جای پارک خودروها و... بسیار موثر باشد و سبب رضایت هر چه بیشتر مردم هم شود. از طرفی پلیس راهور در ارائه برخی خدمات شهری در حوزه های مختلف با شهرداری همکاری دارد؛ از جمله در مواقع بارش برف و باران؛ به این ترتیب که پلیس راهور در مراکز پخش ماسه و نمک نیر و های مستقر دارد که با نیروهای خدمات شهری هماهنگ هستند. حتی در کنار کمپرسور ها و ماسه نیز نیروهای پلیس راهور همراه با نیروهای خدمات شهری حضور دارند و با هماهنگی پلیس راهور، اکیپ های شهرداری به بخش هایی که بیشترین مشکل را دارند، هدایت می شوند. در همین زمینه اواخر مهر ماه، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ ضمن حضور در شورای شهر تهران با بیان لزوم چاره اندیشی برای کاهش معضلات ترافیکی تهران، تعامل بیشتر میان شهرداری تهران و پلیس راهور را ضروری دانست. سرهنگ سیدابوالفضل موسوی پور در این نشست بر لزوم همکاری بیشتر میان مدیریت شهری و پلیس راهور در زمینه کاهش تصادفات، ساماندهی ترافیک و ارتقای ایمنی معابر تاکید کرد.

البته در این میان برخی کمبودها و مواردی که نیاز به هماهنگی بیشتری دارند هم مطرح می شود؛ از جمله این که رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران با بیان اینکه ۷ سال است در زمینه مبادله داده های جرائم رانندگی بین شهرداری و پلیس اختلال وجود دارد، گفت: تقاضا داریم جلسات فوری برای رفع این مساله برگزار شود. رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر تهران هم با بیان اینکه مأموریت های شهرداری در بخش هایی نیازمند همکاری سایر دستگاه ها از جمله پلیس است، بیان کرد: تقاضای کنیم پلیس راهور در موضوع سد معبر که دور معیوبی را ایجاد کرده، وارد شود. وی همچنین به حضور خودروهای بی شمار با چراغ های ال ای دی در خطوط ویژه اشاره کرد و به تعامل میان پلیس راهور و شهرداری برای حل این مشکلات و جلب رضایت مردم تاکید کرد. البته نباید فراموش کرد که شهرداری به واسطه برخی قوانین موجود باید تجهیزاتی را برای پلیس راهور فراهم کند تا پلیس بتواند خدمات شایسته ای به شهروندان ارائه دهد. در مجموع باید گفت با افزایش تعامل و همکاری هر چه بیشتر میان پلیس راهور، مجموعه شهرداری و شورای شهر در کلانشهرهای کشور می توان به حل مشکلات ترافیکی در این شهرهای بزرگ و به خصوص پایتخت با حجم زیاد خودرو و گره های کور ترافیکی، بیش از پیش امیدوار بود.



علی زرااندوز  
عضو شورای سمرقندی



## تیگو پرو پلاگین هیبرید

فونیکس NAV



جهت اطلاعات  
بیشتر من را  
اسکن کنید



مرکز تماس  
خدمات  
۰۲۱-۴۷۶۵۱

www.fonix.com  
fonix-official

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



## قوی‌ترین محصول «پژو» دیزلی بود



اولیل دهه ۲۰۰۰، خودروسازان پیشرفته‌های دیزلی را یکی از گزینه‌های اصلی برای نیروبخشیدن به خودروهای سواری آینده می‌دانستند و به همین دلیل، شرکت‌ها بر ساخت پیشرفته‌های دیزلی جدیدی متمرکز شدند که هم کم‌مصرف‌تر و هم قوی‌تر باشند. در زمینه توسعه موتورهای دیزلی، آئودی و پورشه رقابت سختی باهم داشتند که حتی به بیست و مسابقات ۲۴ ساعته لمان هم کشیده شده بود. این رقابت بین آئودی و پژو، منجر به ساخت موتورهای دیزلی عجیب و غریبی شد. پژو در نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۰۶، کانسپتی بنام RC908 را معرفی کرد که به یک نیروگاه عظیم دیزلی مجهز بود. پژو ۹۰۸

یک هیولای واقعی بود تا جایی که شاید از تصاویر متوجه نشوید که چه سدان پرچم‌دار بزرگ و باشکوهی است. ویژگی اصلی این کانسپت یک پیش‌رانه ۵.۵ لیتری V12 دیزلی با ۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور بود. جالب اینکه در این سدان، موتور مورد بحث مثل سوپر اسپرت‌ها به صورت عرضی در وسط خودرو و یعنی پشت صندلی‌های عقب قرار گرفته بود. پژو همچنین با نوآوری‌هایی مثل استفاده از دو فیلتر ذرات (یکی برای هر لوله اگزوز)، قدرت و پرفورمنس این موتور را به حداکثر رسانده بود. نیروی این موتور منحصر به فرد توسط یک گیربکس شش‌سرعه سکون‌نشال به چرخ‌های عقب منتقل می‌شد.

## با توجه به اهمیت ارزش گواهی اسقاط برای تداوم تولید در نگاه‌های خودروسازان و موتورسیکلت‌سازان، چرا دولت به دریافت ۱.۵ درصد ارزش محصولات جایگزین گواهی اسقاط قناعت کرده است؟

یکی از عوامل مؤثر در نوسازی ناوگان، افزایش ارزش گواهی اسقاط و مشوق‌های مالی برای مالکان موتورسیکلت‌های فرسوده است. طبق قانون، خودروسازان و موتورسیکلت‌سازان موظف هستند ۱.۵ درصد ارزش فروش محصولات خود را به حساب صندوق توسعه صنایع پیشرفته واریز کنند. این اقدام به تولیدکنندگان کمک می‌کند تا در راستای نوسازی ناوگان و کاهش آلاینده‌گی کام‌بردانند. همچنین طبق قانون باید سه ماه پس از ابلاغ قانون، شرایط و زیرساخت‌های لازم برای اسقاط موتورسیکلت‌ها فراهم شود. با این حال، چالش‌هایی وجود دارد که مانع از اجرای موثر این برنامه‌ها می‌شود. عدم هماهنگی بین نهادهای دولتی و خصوصی، کمبود آگاهی عمومی درباره مزایای موتورسیکلت‌های برقی و نبود زیرساخت‌های لازم برای شارژ این موتورسیکلت‌ها از جمله موانع موجود هستند. در این راستا، مسئولان ذربط باید به ایجاد زیرساخت‌های لازم و تسهیل فرآیند اسقاط موتورسیکلت‌ها توجه ویژه‌ای داشته باشند تا بتوانند به بهبود کیفیت هوا و سلامت عمومی کمک کنند.

## آیا برنامه‌ای برای ایجاد مشوق‌های مالی و تسهیلات ویژه برای تولیدکنندگان موتورسیکلت‌های برقی وجود دارد تا این صنعت را در کشور رونق ببخشید؟

در سال‌های اخیر، ارزش گواهی اسقاط موتورسیکلت‌ها افزایش یافته است، به طوری که در گذشته این ارزش معادل یک‌هفتم خودرو بود و اکنون به یک‌چهارم خودرو (۳۵ میلیون تومان) افزایش یافته است. این تغییر می‌تواند به عنوان یک عامل تشویقی برای مالکان موتورسیکلت‌های فرسوده عمل کند تا به جای نگهداری از وسایل نقلیه قدیمی، اقدام به اسقاط و خرید موتورسیکلت‌های جدید کنند. وزارت صنعت، معدن و تجارت در نظر دارد با ارائه مشوق‌های مالی، تسهیلات بانکی و حمایت‌های فنی، تولیدکنندگان موتورسیکلت‌های برقی را تشویق کند. این برنامه شامل کاهش مالیات بر ارزش افزوده برای تولیدکنندگان و حمایت از تحقیق و توسعه در این حوزه است تا تولیدکنندگان بتوانند به تولید انبوه و باکیفیت موتورسیکلت‌های برقی بپردازند.

## با توجه به موضوع ارزش گواهی‌ها و جایگزینی موتورسیکلت‌ها با موتورسیکلت‌های برقی که معادل ۷۵ درصد موتورسیکلت‌های خودروسازان محاسبه می‌شوند، آیا این موضوع می‌تواند مانع از نوسازی ناوگان موتورسیکلت‌ها شود؟

یکی از چالش‌های اصلی اقتصادی، هزینه بالای خرید



موتورسیکلت‌های جدید برای مالکان وسایل نقلیه فرسوده است. برای مدیریت این چالش، می‌توان مشوق‌های مالی و تسهیلات ویژه‌ای ارائه داد تا مالکان بتوانند به راحتی وسایل نقلیه خود را اسقاط کنند و موتورسیکلت‌های جدید بخرند. همچنین ایجاد برنامه‌های اقساطی و تسهیلات بانکی می‌تواند به کاهش بار مالی بر دوش مالکان کمک کند. این هزینه‌ها می‌تواند به عنوان یک مانع برای نوسازی ناوگان موتورسیکلت‌ها عمل کند. اگر ارزش گواهی اسقاط موتورسیکلت‌های برقی به‌طور مناسب تعیین نشود، مالکان ممکن است انگیزه کافی برای اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده خود نداشته باشند. بنابراین، لازم است ارزش گواهی‌های مربوط به موتورسیکلت‌های برقی مورد بازنگری قرار گیرد تا مالکان ترغیب شوند به سمت نوسازی و استفاده از فناوری‌های جدید حرکت کنند.

## چگونه می‌توان از ظرفیت‌های بخش خصوصی برای بهبود فرآیند نوسازی و اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده بهره‌برداری کرد؟ آیا متقاضیان با مراجعه به شرکت‌های اسقاط می‌توانند فرآیند اسقاط موتورسیکلت‌های خود را انجام دهند؟

بله، با توجه به این که ارزش یک گواهی اسقاط خودرو در حال حاضر ۳۵ میلیون تومان است، متقاضیان با مراجعه به مراکز اسقاط موتورسیکلت در سراسر کشور می‌توانند فرآیند اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده خود را انجام دهند. این مراکز به عنوان نقاط معتبر و قانونی برای انجام این فرآیند عمل می‌کنند و می‌توانند خدمات متنوعی از جمله ارزیابی وضعیت موتورسیکلت، ارائه مشاوره در خصوص نوسازی و انجام مراحل قانونی اسقاط را ارائه دهند. با افزایش ارزش گواهی اسقاط، مالکان ممکن است تمایل بیشتری برای اسقاط موتورسیکلت‌های خود پیدا کنند. زیرا این امر می‌تواند به آن‌ها کمک کند تا بخشی از هزینه‌های نوسازی را جبران کنند. این تغییرات نشان‌دهنده اهمیت توجه به فرآیند نوسازی و اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده است و می‌تواند به بهبود کیفیت هوا و کاهش آلودگی‌های ناشی از موتورسیکلت‌های فرسوده کمک کند.

## چه درخواستی از مسئولان امر در دولت و وزارتخانه صمت دارید؟

از وزیر محترم و معاون ایشان در ایدرو درخواست داریم که استفاده از گواهی اسقاط را برای تمامی کارخانه‌های تولید خودرو و موتورسیکلت الزامی کنند. این اقدام می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل و نقل و کاهش آلودگی زیست‌محیطی کمک شایانی کند. با اجباری کردن این موضوع، نه تنها به بهبود کیفیت محصولات کمک می‌شود، بلکه زمینه‌ای برای استفاده بهینه از گواهی‌های اسقاط نیز فراهم می‌شود.

### نوربالا

ارزش گواهی اسقاط موتورسیکلت‌ها در گذشته معادل یک‌هفتم خودرو بود و اکنون به یک‌چهارم خودرو (۳۵ میلیون تومان) افزایش یافته است. این تغییر می‌تواند به عنوان یک عامل تشویقی برای مالکان موتورسیکلت‌های فرسوده عمل کند تا به جای نگهداری از وسایل نقلیه قدیمی، اقدام به اسقاط و خرید موتورسیکلت‌های جدید کنند.

# High Performance Diesel Engine Oil

www.bluechemgroup.com

021 79406

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

# ISOI

## برترین شرکت خدماتی کشور در جایزه ملی کیفیت ایران

۴ ستاره اشتهار به کیفیت بر اساس ارزیابی سازمان ملی استاندارد ایران

بازرسی کیفیت و استاندارد ایران IRAN STANDARD & QUALITY INSPECTION

کیفیت مسئولیت همی ما

### شرکت محترم بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

کسب دستاورد برترین شرکت خدماتی کشور و اشتهار ۴ ستاره جایزه ملی کیفیت ایران در ارزیابی سازمان ملی استاندارد ایران را تبریک عرض کرده و برایتان آرزوی توفیق روز افزون داریم.

معاونت کیفیت گروه صنعتی ایران خودرو



## برقی‌های فعلی پورشه بنزینی می‌شوند!



به دلیل کاهش تقاضا برای تایکان، پورشه قصد دارد محصولات آینده خود را که به صورت تمام الکتریکی در نظر گرفته شده بودند، از نو مهندسی کند. پورشه در واکنش به کاهش فروش تایکان و وفاداری خریداران به خودروهای بنزینی در استراتژی الکتریکی‌سازی خود تغییراتی اساسی ایجاد خواهد کرد. این برند که تاکنون به نظر می‌رسید تمرکز اصلی خود را بر خودروهای الکتریکی معطوف کرده‌است، حالا از عدم تمایل خریداران به کنار گذاشتن پیشرفته‌های سنتی سخن می‌گوید. پورشه که مخالف ممنوعیت فروش خودروهای درون‌سوز از سال ۲۰۳۵ در اروپاست، اکنون در حال بررسی امکان مهندسی مجدد

خودروهای الکتریکی آینده خود برای تجهیز به پیشرفته‌های هیبرید است هر چند چنین کاری در صورت امکان نیازمند صرف هزینه فراوانی است. نسل بعدی مدل ۷۱۸ یعنی کیمون و باکستر تمام‌الکتریکی هستند ولی این امکان وجود دارد پورشه آن‌ها را از نو مهندسی کند تا به پیشرفته‌های بنزینی مجهز شوند یعنی همان کاری که قبلاً مجبور شد با 500e انجام دهد. با این حال، اگر این کار از لحاظ مالی توجیه داشته باشد و در نهایت چراغ سبز توسعه را دریافت کند، سال‌ها طول خواهد کشید تا بتوانیم کیمون و باکستر بنزینی جدید را در جاده‌ها ببینیم.

## راه حل جایگزین وزیر صمت برای ۱۰میلیون سهامدار حقیقی خودروسازان چیست؟

### ضرورت اصلاح قیمت خودرو و براساس دستورالعمل‌های شورای رقابت

تثبیت دستوری نرخ کارخانه‌ای خودرو در حالی طی ۱۸ ماهه گذشته ادامه داشته که در این فریز قیمت هم خودروساز و هم مصرف‌کننده واقعی هر دو بازنده بوده‌اند



علیرضا جابیتی  
ajabeti@autoworld.ir

در حالی که عرضه خودرو در بورس کالا، به عنوان یک راه حل موقتی تا زمان خروج خودرو از «فهرست کالاهای انحصاری و مشمول قیمت‌گذاری» پیشنهاد می‌شد، مخالفت وزیر صمت با این پیشنهاد، ضرورت یک اتخاذ یک تدبیر اساسی برای توقف زیان‌دهی صنعت خودرو و ارتقای کمی و کیفی تولید برای جلب رضایت همه ذی‌نفعان این صنعت اعم از تولیدکننده، مصرف‌کننده و ۱۰میلیون نفر سهامدار حقیقی خودروسازان در بورس اوراق بهادار را بیش از پیش آشکار کرد. تثبیت دستوری نرخ کارخانه‌ای خودرو در حالی طی ۱۸ ماهه گذشته ادامه داشته که در این فریز قیمت، هم خودروساز و هم مصرف‌کننده واقعی هر دو بازنده بوده‌اند. خودروسازان از این لحاظ بازنده‌اند که زیان انباشته آن‌ها به دلیل فروش زیر قیمت تمام‌شده، با نرخ رشد ۳۴ درصدی به ۴۵۴۵۲۰۰۰ رسیده است و بیش از ۱۰۰هزار تن نیز به قطعه‌سازان به‌هنگامند. مصرف‌کننده واقعی نیز از این نظر بازنده بوده که معمولاً دستش از تامین خودرو با قیمت کارخانه کوتاه و مجبور به خرید از بازار آزاد بوده است. این در حالی است که مابه‌التفاوت قیمت خودرو از کارخانه تا بازار، عمدتاً جیب دلالت را پر کرده است. در روش‌هایی مانند قرعه‌کشی نیز تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد برندگان، مصرف‌کننده واقعی هستند. در این میان، باید به حال جامعه ۱۰میلیون نفری سهام‌داران حقیقی نیز فکری کرد تا از زیان چند ساله آنان هم جلوگیری شود؛ سهامداران خردی که پول خود را برخلاف دلالت، در بازار سرمایه و بخش تولید کشور سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

بهترین جایگزین عرضه خودرو در بورس کالا گرچه عرضه بورسی خودرو، بدل از لغو قیمت‌گذاری دستوری آن به عنوان یک راهکار جایگزین مطرح بوده است، اما باید اذعان داشت؛ نوسان در قیمت کالاها عرضه‌شده در بورس کالا، امکان تصمیم‌گیری و تهیه منابع مالی را برای مشتریان سخت می‌کند. در مقابل، تعدیل قیمت‌های کارخانه، تکلیف خودروساز و مشتریان

را به صورت کامل روشن می‌کند و به‌ویژه مشتریان را ریسک کاهش یا افزایش روزانه قیمت خودرو در بورس کالا مواجه نخواهند بود. به بیان دیگر، بهترین جایگزین عرضه در بورس کالا، اصلاح قیمت کارخانه‌ای خودرو و در نظر گرفتن سود متعادل و اقتصادی برای تولیدکنندگان است. در این راستا، به نظر می‌رسد وزیر صمت ناگزیر باید بر اساس دستورالعمل‌های شورای رقابت برای اصلاح قیمت خودروها پیش‌قدم شود. این اصلاح قیمت، باید متناسب با نرخ تورم انجام شده و تغییرات نرخ نهاده‌های تولید خودرو و قطعات آن اعم از فلزی و پلیمری، افزایش هزینه تامین قطعات ارزبر و تغییرات سالانه دستمزدها بر اساس صورت‌های مالی شش‌ماهه نخست امسال خودروسازان، در آن لحاظ شود. همچنان‌که بر اساس دستورالعمل شورای رقابت نیز این بازنگری در قیمت، باید هر شش‌ماه یک‌بار مورد بررسی و اجرا قرار گیرد.

معاون وزیر صمت: بازار خودرو از مصادیق انحصار نیست در همین زمینه، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) و معاون وزیر صمت نیز با بیان این‌که وزارت صمت در اتخاذ هر گونه تصمیم برای صنعت خودرو به دنبال تامین همزمان منافع بلندمدت ذینفعان این صنعت از جمله تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان است، گفت: «هر چند با عرضه محدود خودرو در بورس کالای سال ۱۴۰۱، منافع تولیدکنندگان حتی بیش از آن‌چه که مد نظر واحدهای تولیدی بود تامین شده، با این حال تنها این منافع در بلندمدت و با عرضه مداوم محصولات در بورس کالا قابل تامین نبود، بلکه انتفاع تولیدکننده در ازای متضرر شدن مصرف‌کنندگان با خرید محصولات به قیمتی بالاتر حاصل شد که این موضوع به هیچ وجه مطلوب ما به عنوان سیاست‌گذار این حوزه نیست.» فرهاد مقیمی افزود: «در شرایط کنونی و با توجه به تنوع محصولات تولیدشده، تیراژ بالای تولید و همچنین آزادسازی واردات و تسهیل شرایط برای واردکنندگان، باز شدن مسیر ورود انواع خودروهای روز دنیا در کلاس‌های مختلف، از نظر سیاست‌گذار بازار خودرو از مصادیق انحصار نبوده و لازم است قیمت‌گذاری برای محصولات این صنعت در چارچوب ضوابط هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها انجام شود که این موضوع منافع مشترک تولیدکننده و مصرف‌کننده را تامین خواهد کرد.» وی ادامه داد: «این در حالی است که با افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها در سطحی که حداقل سود نصیب واحدهای تولیدی شود، امکان انعقاد قرارداد بر-در-بین تولیدکننده و مصرف‌کننده خودرو فراهم شده و تنها محصولات به قیمت عادلانه نصیب مصرف‌کنندگان می‌شود، بلکه با افزایش انگیزه و امکان تولید بیشتر، عرضه محصولات توسط تولیدکنندگان نیز در میان مدت و بلندمدت افزایش می‌یابد.»

## نوربالا

**با افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها در سطحی که حداقل سود نصیب واحدهای تولیدی شود، امکان افزایش تولید و عرضه، اجرای پروژه‌های ارتقای کیفیت و توسعه محصول برای خودروساز به راحتی فراهم خواهد شد. بدیهی است؛ افزایش عرضه، کنترل قیمت بازار را نیز به دنبال خواهد داشت که به نفع مصرف‌کنندگان واقعی خواهد بود**

## پیگیری يك موضوع



رسول سلیمانی  
کارشناس صنعت خودرو

## با عرضه خودرو در بورس کالا دست دلالت کوتاه خواهد شد

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند با کاهش تعرفه‌های واردات به ویژه واردات خودروهای ارزان می‌توان فضای بازار را به سمت رقابتی شدن پیش برد. حال در این زمینه رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود پرداخته است.

## آیا واردات خودروهای کار کرده می‌تواند به رقابت‌پذیرتر شدن صنعت خودرو کمک کند؟

بله، واردات خودروهای کار کرده به دلیل ارزبسی پایین و قیمت ارزان‌تر به این موضوع کمک می‌کند و می‌توان تعداد بیشتری خودرو وارد کرد. اما موضوع اصلی آن است که انحصارگر کیفیت یا کمیت را کاهش می‌دهد. بنابراین می‌توانیم تنظیم‌گری را بر این بخش قرار دهیم به این معنا که شرط بگذاریم اگر فلان تعداد خودرو تولید و یا فلان سطح از کیفیت پیاده‌سازی شد، اجازه می‌دهیم قیمت‌گذاری آزاد شود. این مسأله را می‌توان در دستورالعمل شورای رقابت نیز جای‌گذاری کرد و عملاً به نفع مردم هم به نفع تولیدکننده است و سیاست‌گذار هم دیگر درگیر امضای قیمت و هزینه دادن بابت آن نیست.

## علت اصرار بر عرضه خودرو در بورس کالا چیست؟

وقتی قرار باشد قیمت‌گذاری از سوی هیات‌مدیره شرکت خودروساز اعمال شود، دیگر کسی حاضر نیست قیمت نهایی را امضا کند. اگر قیمت قدری بالاتر برسد باید جواریگویی نهاد‌های نظارتی مربوط به حمایت از مصرف‌کننده باشد و اگر قیمت را پایین‌تر بزنند باید جواریگویی نهاد‌های نظارتی مربوط به حمایت از حقوق سهامداران باشد. بهترین شیوه این است که کشف قیمت در یک مکانیزم شفاف انجام شود.

## آیا مکانیزم بورس کالا و منطقی است که در آن وجود دارد مانع از ورود دلالت به معاملات خودرو می‌شود؟

بله، زیرا حاشیه سود آن قدر پایین می‌آید که دیگر برای دلالت به صرفه نیست. دلالت می‌خواهد خودرو را از بورس بخرد تا با یک حاشیه سود معقول به مصرف‌کننده نهایی بفروشد اما نکته اینجاست مصرف‌کننده هم به بورس دسترسی دارد و اجازه نمی‌دهد دلالت از بورس بخرد و بعد به او بفروشد. بنابراین در بورس عملاً جایی برای دلالت نیست و به خاطر مکانیزم بورس این قشر حذف می‌شوند.

## نگاه



عباس آرگون  
عضو هیات رئیسه اتاق تهران

## راهکار تامین مالی بنگاه‌های تولیدی

یکی از چالش‌های بزرگی که بنگاه‌های اقتصادی در شرایط تورمی فعلی با آن دست‌به‌گریبان هستند، تامین مالی است. بر کسبی پوشیده نیست که دسترسی به منابع مالی در بقا، پایداری، رشد و توسعه فعالیت‌های اقتصادی بنگاه‌ها چه نقشی ایفا می‌کند. اما از آنجاکه سال‌هاست اقتصاد ایران گرفتار تورم دورقمی و مزمن شده، پیش‌بینی‌پذیری خود را از دست داده است. در چنین شرایطی و با توجه به افت مداوم ارزش پول ملی، واحد تولیدی برای حفظ سطح فعالیت خود نیازمند منابع مالی بیشتری خواهد بود. به‌عنوان مثال اگر یک بنگاه تولیدی با صد واحد پول کالایی را تولید می‌کند، سال آینده برای حفظ میزان تولید خود به ۵۰ واحد پول بیشتر نیاز دارد، بنابراین برای تامین نقدینگی موردنیازش باید استقراض کرده یا به روش‌های دیگر نسبت به تامین این منابع اقدام کند. علاوه بر روند فزاینده تورم در این سال‌ها، به دلیل تشدید تحریم‌ها و بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری خارجی، افت شدید ورود سرمایه خارجی نیز به وقوع پیوسته است. در عین حال، تحریم‌ها سبب شده‌اند شرکت‌های ایرانی از ظرفیت‌های نظام بانکی بین‌المللی در مبادلات خارجی محروم بمانند. بدیهی است در این شرایط، دسترسی به منابع مالی برای بنگاه‌ها به یک چالش اساسی تبدیل شود. اما لازمه تداوم فعالیت‌های جاری واحدهای تولیدی و اقتصادی تامین به موقع نقدینگی با نرخ‌های مناسب است تا صاحبان کسب و کارها بتوانند کالا و خدمت تولید کرده و ایجاد ارزش افزوده کنند. برای برون‌رفت از این تنگنا که تحریم‌ها و سیاست‌های ناکارآمد اقتصادی زمینه‌ساز آن بوده‌اند، چند راهکار به نظر می‌رسد که طبیعتاً نخستین راه‌حل رفع تحریم‌هاست تا جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های نوین برای ارتقای تولید رقم بخورد. راهکار دیگر، اعمال سیاست‌های تحریک تقاضا در داخل و همچنین تسهیل صادرات است تا به این طریق جریان ورود نقدینگی به بخش‌های مولد اقتصادی هموار شود. بهبود محیط کسب و کار و تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری نیز ممکن است تا حدودی از خروج سرمایه‌های جلوگیری کرده و ورود آن به بخش تولید را تضمین کند. همچنین توسعه بازار سرمایه و توسعه ابزارهای نوین تامین مالی می‌تواند چالش دسترسی به منابع مالی برای بنگاه‌ها را کم‌اثر کند و در نهایت اینکه ثبات‌بخشی و افزایش پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد، راه‌ورد سرمایه به کشور را خواهد گشود.

## زاپاس

### Spare Tire

## عرضه خودرو در بورس کالا راه‌حلی جامع برای حل مشکل بازار خودرو نیست



قیمت‌گذاری شورای رقابت، ابلاغیه ارسال شده توسط وزارت صمت به شرکت‌ها لازم‌الاجرا ذکر شده است؛ بر این اساس عرضه خودرو در بورس کالا پشتوانه قانونی نداشته و دلیل عدم تداوم عرضه خودروها در بورس کالا طی سال ۱۴۰۱ و توقف این روند همین موضوع بوده است. وی با اعلام اینکه سیاست‌گذار در اتخاذ هر گونه تصمیم برای صنعت خودرو به دنبال تامین همزمان منافع بلندمدت ذینفعان این صنعت از جمله

تشخیص داده است. وی بیان کرد: بر این اساس و به استناد ماده ۵۹ قانون مذکور و ماده ۳ دستورالعمل قیمت‌گذاری شورای رقابت، مبنای تنظیم قیمت خودرو بر اساس ضوابط قیمت‌گذاری مصوب هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها اعلام شده که لازم است توسط سازمان حمایت محاسبه و به وزارت صمت اعلام شود تا برای اجرا به شرکت‌های خودروساز ابلاغ شود. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: در دستورالعمل

رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با بیان اینکه عرضه خودرو در بورس کالا فاقد وجاهت قانونی است، افزود: عرضه خودرو در بورس کالا راه‌حلی جامع برای حل مشکل بازار خودرو نیست. فرهاد مقیمی افزود: ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی تشخیص‌رویه‌های ضروری را از جمله وظایف شورای رقابت ذکر کرده است و شورای مذکور بازار خودرو و کشور را انحصاری



## تحویل «فراری SF90» اختصاصی به چارلز لکلرک



چارلز لکلرک فقط شامل محصولات فراری نیست و او ظاهراً مالک لندروور دیسکاواری، رولز رویس ریت، بوگاتی شیرون، جگوار XF و مک لارن GT نیز است. به نظر می‌رسد این راننده فرمول یک علاقه خاصی به رنگ مشکی مات محصولات فراری دارد و SF90 XX استراداله مشکی مات نیز همین موضوع را نشان می‌دهد. رنگ مشکی مات این خودرو با سقف براق و ترمیم قرمز همراه شده درست مانند دیتونا SP3 که دارای نوارهای قرمز و سفید روی بدنه است. SF90 XX استراداله نیز از پرچم موناکو روی پوشش آینه‌های و اسپویلر سود می‌برد. تصاویر منتشر شده از کابین خودرو نیز نشان می‌دهد رنگ اصلی کابین SF90 XX استراداله مشکی است.

چارلز لکلرک، راننده جوان فرمول یک به تازگی جدیدترین خودرو از کلکسیون محصولات گرانرش را که یک دستگاه فراری SF90 XX استراداله است، تحویل گرفت. این ستاره دنیای موتور اسپرت در هفت فصل گذشته توانست در هشت گرند پری پیروز میدان باشد و علاقه‌اش به فراری فراتر از پیست مسابقه است. او به تازگی در موناکو با جدیدترین ابر خودرو جذاب خود رؤیت شده و این خودرو یک دستگاه فراری SF90 XX استراداله برجسته است که به دیگر محصولات فراری در کلکسیون لکلرک می‌پیوندد. از دیگر خودروهای این راننده جوان می‌توان به فراری دیتونا SP3، ۴۸۸ بیستا اسپایدر، روما و ۸۱۲ سوپر فست اشاره کرد. البته کلکسیون خودروهای گران

### ویژه‌ها

#### سایپا زیان ناخالص را به سود تبدیل کرد



شرکت سایپا در شش ماهه نخست سال جاری حاشیه سود ناخالص برابر با ۲۰۹ درصد را رقم زد. این در حالی است که در مدت مشابه سال گذشته، نماد «خسایا» ۱۳۱ درصد زیان ناخالص به ثبت رسانده بود. با اینکه سایپا در این دوره به سود ناخالص اندکی رسیده اما هزینه‌های عمومی و اداری که بیش از دو برابر سود ناخالص است، این نماد را به محدوده زیان عملیاتی برده. البته زیان عملیاتی این دوره ۸۳ درصد کمتر از مدت مشابه رقم خورده است.

### دیگه چه خبر؟

#### مجلس؛ مدافع عرضه خودرو در بورس



عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفت: مجلس از عرضه هر نوع کالا و محصولی که از طریق بورس مورد معامله قرار گیرد، دفاع می‌کند. سیدنجیب حسینی افزود: با توجه به اینکه بازار سرمایه نقش مهمی در تامین مالی بنگاه‌ها و هدایت منابع در بخش‌های مولد اقتصادی دارد، بهتر است محصولات مهمی چون خودرو در بازار شغافی مانند بورس مورد معامله قرار بگیرد. در واقع بورس به نوعی مکان شغافی برای عرضه و فرصت مناسبی برای رقابت خودروسازان برای تولید محصولات با کیفیت است.

### توئیتر!

#### رشد ۲۶ درصدی شاخص تولید صنعت خودرو



در مهر ماه سال ۱۴۰۳ شاخص تولید رشته فعالیت خودرو و قطعات بر مبنای شرکت‌های بورسی نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۱۲ درصدی و نسبت به ماه قبل (شهریور) افزایش ۲۶٫۵ درصدی داشته است. همچنین شاخص فروش این رشته فعالیت نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۹۰٫۱ درصدی و نسبت به ماه قبل رشد ۲۸٫۵ درصدی را تجربه کرده است. در مهر ماه مشابه سال قبل شاخص تولید و فروش تمام زیربخش‌ها به جز شاخص تولید خودرو سنگین افزایش یافته است.

## در جلسه اقتصاددانان با مسعود پزشکیان مطرح شد:

## دو درخواست خودرویی از رئیس جمهور



رامتین بیات  
r.bayat@autoworld.ir

در حالی که این روزها عرضه خودرو در بورس کالا محل مناقشه وزارت صمت و اقتصاد شده است؛ حسین عبده تیریزی، مشاور اقتصادی رئیس جمهور اعلام کرد یکشنبه شب چند تن از اقتصاددانان به دفتر ریاست جمهوری دعوت شدند و در حضور وزرا و مشاوران اقتصادی رئیس جمهور، نظرهای خود را بیان کردند. طبعاً نگرانی در مورد آنکه در این شرایط آیا امکان اصلاحات وجود دارد یا نه، مطرح شد. وی گفت: در این جلسه من وقت خود را به شرح وضعیت خودرو در بازار سرمایه اختصاص دادم. قبل از جلسه با ۳۶ نفر از کارشناسان این رشته صحبت کردم. سی و دو نفر قاطعانه معتقد بودند در شرایط فعلی بهتر است خودرو در بورس کالا معامله شود. وی افزود: چهار نفر ضمن توافق با اینکه در این شرایط بهتر است خودرو در بورس کالایی معامله شود، معتقد بودند این امر نباید به موضوعی بلندمدت تبدیل شود و باید نهایتاً هم واردات آزاد شود و هم خودروسازان فروشنده کالای خود باشند؛ شروطی که بعید است مخالف چندانی در بازار سرمایه داشته باشد. عبده تیریزی بیان کرد: بر این اساس، در جلسه خواستار آن شدم یا طبق برنامه هفتم خودرو از موضوع قیمت گذاری آزاد شده و شرکت‌ها خود به فروش اقدام کنند یا در بورس کالا به فروش برسند و اضافه قیمت آنها نسبت به قیمت‌های مصوب صرف باز پرداخت بدهی آنها به بانک‌ها شود. این پیشکشوت بازار سرمایه ادامه داد: همچنین درخواست کردم کل موضوعات مربوط به خودرو از قبیل واردات، بدهی خودرویی‌ها، واگذاری مدیریت آنها به بخش



می‌خرد و بلافاصله در بازار آزاد می‌فروشد و سودهای چندصدمیلیونی می‌کند، هدر رفت منابع می‌دانند و معتقدند حالاً نمی‌توان که قیمت بازار آزاد را کنترل کرد بنابراین عرضه خودرو در بورس می‌تواند عواید دولت را از این اختلاف قیمت بیشتر کند و به جای آنکه سود آن در جیب دلال برود، در جیب خودروساز برود و تولید کننده نیز با رشد و توسعه خود، طبعاً آورده مالی بیشتری برای اقتصاد و دولت داشته باشد که در این حالت دولت هم امکان اخذ مالیات از این فاصله قیمتی را دارد.

خصوصی، تولیدی‌های دو خودروساز بزرگ، ... در طرحی جامع با سرعت بررسی و تصمیمات اجرایی شود. وی اظهار کرد: امیدوارم با عرضه خودرو در بورس کالا یا خروج خودرو از قیمت گذاری حرکت کوچکی در جهت اصلاحات در بازار سهام ایجاد شود.

موافقان عرضه خودرو در بورس کالا چه می‌گویند؟ شفافیت، مهم‌ترین دلیل موافقان برای عرضه خودرو در بورس کالا است. آن‌ها با اشاره به وضعیت بازار که یک نفر خودرو را از کارخانه

### اینفوگراف

Infography

## افزایش درآمد عملیاتی سایپا در شش ماهه نخست سال جاری

میزان کاهش زیان

۹ درصد

میزان افزایش

۳۰ درصد

میزان درآمد عملیاتی

۴۸ هزار میلیارد تومان

شرکت «سایپا» در شش ماهه نخست امسال ۴۸ هزار میلیارد تومان درآمد عملیاتی گزارش کرده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۰ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

### برای چه؟

#### تبعات منفی قیمت گذاری دستوری

قیمت گذاری دستوری به مستهلک شدن زیرساخت‌ها، خروج سرمایه بخش خصوصی از صنعت خودرو، کاهش شدید تیراژ تولید، فرار سرمایه فعالان صنعتی و تولیدی به خارج کشور، توزیع رانت بین دلالان و عقب‌ماندگی صنعت خودرو ایران منجر شده است. حال باید منتظر ماند و دید وزیر صنعت، معدن و تجارت دولت چهاردهم برای اصلاح قیمت خودرو پیش قدم خواهد شد یا خیر.

### چرا؟

#### خودروسازان باید از زیان خارج شوند

راهکار جایگزین برای عرضه خودرو در بورس بسیار ساده است. در واقع اصلاح قیمت کارخانه‌های خودرو در نظر گرفتن سود متعادل و اقتصادی برای تولید کنندگان، راهکاری است که در سال‌های اخیر به دولت‌های مختلف پیشنهاد شده اما هیچ کدام این سیاست را اجرایی نکردند. این در حالی است قیمت گذاری دستوری در سال‌های اخیر هیچ خروجی مثبتی در این صنعت نداشته است.

### چه نلند؟

#### لزوم واقعی سازی قیمت خودرو

واقعیت این است زیان دهی ناشی از قیمت گذاری دستوری نه تنها موجب کاهش تولید و افزایش زیان انباشته خودروسازان و به تبع آن کمبود خودرو در بازار شده بلکه سرمایه صدها هزار سهام‌دار را نیز به خطر انداخته است. واقعی سازی قیمت خودرو در شرایط فعلی کشور، تنها راهکار پیش روی سیاست‌گذاران صنعت خودرو است که می‌تواند نجات بخش این صنعت باشد.

### توده یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

خودرو و بامو دست دوم ۱۲ میلیاردی در بازار ایران...  
حاضر جواب: اگر تبلیغات درست انجام شود، همین موضوع می‌تواند یک جاذبه توریستی باشد که در سال، ده‌ها هزار نفر را از سراسر جهان به کشور بکشاند!

عرضه خودرو در بورس کالا در عین حال که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده؛ نسخه‌ای شفاف برای بازار خودرو است تا عرضه و تقاضا در فضای رقابتی انجام شود.

حاضر جواب: شرم‌منده، ولی مثل اینکه اعلام شد نسخه مورد نظر فعلاً قابل پیچیدن نیست و احتمالاً باید دنبال داروهای مشابه بود!

تاثیر کاهش محدودیت‌های برقی بر تولید خودرو؛ تولید ۲۶ درصد رشد کرد.

حاضر جواب: حالا زیاد هم خوشحال نباشید؛ چون به زودی شاهد قطعی گاز و اثرات احتمالی آن بر تولید خواهیم بود!

نیسان (سومین خودروساز بزرگ ژاپن) دنده عقب زد.

حاضر جواب: باز خوب است هنوز زنده دنده‌زبان انباشته!

هیوندای: مردم از نمایشگرهای بزرگ خسته شده‌اند.

حاضر جواب: البته مردمی که سال هاست شاهد حضور این نمایشگرها در چند نسل از تولیدات خودروسازان بوده‌اند.

تعدیل نیرو، راه حل مشکلات یک خودروساز خارجی...

حاضر جواب: پس چرا در شرایط مشابه و در برخی کشورها، هر چه مشکلات برخی خودروسازان بیشتر می‌شود، جذب نیرو هم افزایش پیدا می‌کند؟

رئیس ستاد نوسازی حمل‌ونقل کشور گفت: اسقاط موتورسیکلت فرسوده صرفه اقتصادی ندارد.

حاضر جواب: صرفه اقتصادی داشت که تا حالا دلال‌ها دوراش می‌کردند!

عضو ناظر مجلس در شورای عالی بورس، گفت: شرایط بورس برای عرضه خودرو بسیار مناسب است.  
حاضر جواب: با این وجود گویا شرایط خودرو برای عرضه در بورس خیلی مناسب نیست.

ایران خودرو در آخرین بخشنامه خود، قیمت خودرو هایما ۸ اس را ۲۴ میلیون تومان کاهش داد.

حاضر جواب: این طوری کلا افزایش قیمت اعمال شده خیلی به چشم نمی‌آید!

دور گرانی خودرو تند می‌شود؟

حاضر جواب: دور تند شدنش چندان نگران کننده نیست، روی دور تند تند بیفتد جای نگرانی دارد!

یک نماینده مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهور پیشنهادی را برای اجرای صحیح قانون واردات خودروهای نو با پلاک مناطق آزاد مطرح کرد.

حاضر جواب: فلاکه از هر طرفی پیشنهاد برای اصلاح و اجرای قوانین خودرویی در حال سرازیر شدن است؛ تا حالا اصلاً مقبول واقع شوند یا نه!



دیده می‌شود. مسایر تراک با وجودی که خود را به تبه سوم رسانده اما هنوز برای اینکه بخواهد به تبه‌های اول با دوم فکر کند راه زیادی در پیش دارد زیرا تسلا مدل ۳ که به تازگی فیس لیفتی را تجربه کرده، با فروش ۵۸،۴۲۳ دستگاه و ۹۷ درصد رشد، در جایگاه دوم قرار دارد و مدل ۷ به‌رغم کاهش فروش ۹۱ درصدی، همچنان پت ۸۶،۸۰۱ دستگاه جایگاه نخست را به خود اختصاص داده است. دیگر بردگان آمار فروش سه‌ماهه سوم سال هم کادیلاک لیریک با فروش ۷،۲۲۴ دستگاه و افزایش ۱۳۹،۴ درصدی، فورد ۱۵۰ ۷۴۱ پنتینگ با فروش ۷،۱۶۲ دستگاه و افزایش ۱۰۴ درصدی، نیسان لیفت با فروش ۴،۵۱۴ دستگاه و افزایش ۱۸۷ درصدی و لکسوس RZ با فروش ۲،۷۲۲ دستگاهی و افزایش ۹۶،۷ درصدی بوده‌اند.

به گفته تحلیلگران، قیمت بالای خودروهای الکتریکی یکی از دلایل اصلی فروش پایین تر آن‌ها از میزانی است که خودرو سازان انتظار داشتند. این موضوع اما در مورد تسلا سایبر تراک صدق نمی‌کند زیرا فروش این بیکاپ غیر معمول با وجود قیمت شش رقمی به شدت روبه افزایش است. سایبر تراک در سه‌ماهه سوم سال جاری به ۱۶،۶۹۲ دستگاه رسیده و این بیکاپ را به سومین خودرو الکتریکی پر فروش بازار آمریکا تبدیل کرده است. با این اتفاق، فورد مونتانا Mach-E با فروش ۱۳،۳۹۲ دستگاه که کاهش ۱۰ درصدی داشته، به تبه چهارم نزول کرده است. هوندا پرولوگ هم با فروش ۱۲،۶۴۴ دستگاه در جایگاه پنجم قرار گرفته و پس از آن هیوندای آیونیک ۵ با ۱۱،۵۹۰ دستگاه در تبه ششم

## «تسلا» همچنان حاضر در بازار آمریکا

## نسل جدید «اشکودا کودیاک RS» با توان بیشتر

برای مدت‌های طولانی، شاسی‌بلندهای نیرومند فقط توسط برندهای پریمیوم عرضه می‌شد اما با تغییر بازار در سال‌های اخیر، اکنون می‌توان در سید محصولات اشکودا نیز چنین خودرویی را پیدا کرد. نسل اول اشکودا کودیاک RS در سال ۲۰۲۰ و با پیش‌رانه توربو دیزل معرفی شد. پس از به‌روزرسانی در سال ۲۰۲۱، اکنون نسل دوم اشکودا کودیاک RS همراه با پیش‌رانه ۲ لیتری TSI گروه فولکس واگن عرضه شده است. اشکودا کودیاک RS به‌عنوان تریم پرچمدار این خودرو، ۲۶۱ اسب‌بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور از پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر خود به دست می‌آورد که نسبت به نسل قبل، ۲۰ اسب‌بخار و ۳۰ نیوتون‌متر بیشتر است. نیروی این خودرو با اوکتاویا RS برابر ولی گشتاور آن ۳۰ نیوتون‌متر بیشتر است که البته با توجه به وزن و ابعاد بزرگ‌تر طبیعی به نظر می‌رسد. خروجی پیش‌رانه اشکودا کودیاک RS از طریق گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه خودکار به هر دو محور منتقل می‌شود. شتاب صفر تا صد اشکودا کودیاک RS در دو نسخه ۵ و ۷ نفره به ترتیب ۶،۳ و ۶،۴ ثانیه اعلام شده است. حداکثر سرعت برای هر دو نسخه یکسان و ۲۲۲ کیلومتر بر ساعت خواهد بود.



نمی‌توان نام فراری را با «دوام» مترادف دانست اما با توجه به اینکه خودروهای ساخت این برند معمولاً در اختیار افراد ثروتمند قرار دارد، چندان جای تعجب نیست اگر بشویم که ۹۰ درصد از کل تولیدات فراری در شرایط خوبی به سر می‌برند. این رقم توسط مدیر بخش خودروهای دست‌دوم فراری یعنی آندره اسکولیونی اعلام شده است. به گزارش مجله استرالیایی Drive، اسکولیونی در جریان نشست خبری که هفته گذشته و در حضور نمایندگان رسانه‌ها برگزار شد، از سلامت بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو ساخته‌شده توسط فراری خبر داد. به گفته وی بسیاری از افراد در نخستین تجربه خود با فراری، سراغ نمونه‌های کار کرده می‌روند و به همین علت، چند برنامه تشویقی توسط خودروساز ایتالیایی تنظیم شده است تا مالکان بتوانند از سوابق خودرو مطلع شوند. این اظهار نظر دور از واقعیت نیست چرا که در سال‌های اخیر، شاهد تلاش فراری برای حفاظت از محصولات خود بوده‌ایم. این شرکت تمام مدل‌های جدید خود را همراه با ضمانت بدون محدودیت کیلومتر ارائه می‌کند در حالی که برای حفظ اصالت و سلامت فنی مدل‌های کلاسیک، قطعات آنها را مجدداً تولید می‌کند.

## دوام محصولات «فراری» از «تویوتا» و «پورشه»!



تولید در آلمان هر روز سخت‌تر می‌شود

# برنامه‌های «فولکس واگن» برای کارمندان

تولید در آلمان هر روز سخت‌تر می‌شود



## بازسازی نمونه دیگری از «جگوار C-X75»

جگوار C-X75 نخستین بار به‌عنوان یک کانسپت در نمایشگاه پاریس ۲۰۱۰ به نمایش در آمد. بر خلاف اعلام اولیه، جگوار C-X75 نتوانست به خط تولید راه یابد. البته این پایان ماجرا نبود چرا که این کویپه زیبا در یکی از قسمت‌های سری فیلم جیمز باند در سال ۲۰۱۵ حاضر شد. پس از بازسازی یک دستگاه از این خودرو اوایل ۲۰۲۴، اکنون نمونه دیگری از C-X75 توسط طراح اصلی آن یعنی یان کالوم تکمیل و همچون نمونه اصلی این خودرو نیز توسط شرکت Williams Advanced Engineering ساخته شده است. پس از پایان فیلم برداری، چهار نمونه آزمایشی از مجموع هفت دستگاه جگوار C-X75 به خریداران شخصی فروخته شد. کالوم توانست نمونه را با



شماره شاسی ۰۰۷ خریداری و بازسازی کند. این خودرو در اوایل سال ۲۰۲۴ معرفی شد. اکنون این طراح مشهور به خودرویی با شماره شاسی ۰۰۱ هم دسترسی یافته و آن را به شرایط ایده‌آل نزدیک کرده است. برای رنگ آمیزی بدنه با سبز Willow بیش از هزار ساعت زمان صرف شده است. علاوه بر قطعات آیرودینامیک که در سرعت بالاتر از ۶۰ کیلومتر بر ساعت فعال می‌شود، باید به بالا برنده هیدرولیکی محور جلو اشاره کرد که عبور از سرعت گیرها را آسان‌تر می‌کند. از دیگر ویژگی‌های این جگوار C-X75 می‌توان از ترمز بادی و تغییرات نرم‌افزاری برای افزایش کیفیت سواری نام برد. بر خلاف نمونه اولیه جگوار C-X75 که یک پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱،۶ لیتری سوپرشاژر و دو موتور برقی را به همراه داشت، مدل بازسازی شده به پیش‌رانه ۸ سیلندر V8 سوپرشاژر ساخت جگوار مجهز شده است. فرمان جدید از آلومینیوم یک تکه، شارژ بی‌سیم، ارتباط با اپل کاربلی، دوربین عقب در آینه وسط و کنسول سقفی با دکمه استارت و کنترل‌های جدید، از دیگر تغییرات اعمال‌شده بر کابین این خودرو توسط کالوم دیزاینز (Callum Designs) است. شاید عرضه خودرویی همچون C-X75 می‌توانست اوضاع جگوار را بهبود بخشد.

از طریق تولید تانک برای نازی‌ها با استفاده از نیروی کار اجباری تا معرفی خودرو معروف دوره کمونیستی آلمان شرقی یعنی ترابانت و ایجاد خطوط مونتاژ شبیه به روز فولکس واگن بعد از فروپاشی دیوار برلین و تولید خودروهای گلف به یادماندنی.

خودروساز شماره یک اروپا و بزرگ‌ترین کارفرمای آلمان فروش ضعیف خودروهای برقی را به‌عنوان یکی از دلایل تصمیمش برای شروع یک حرکت جدی در جهت کاهش هزینه‌ها مطرح کرده است.

برای اولین بار بعد از ۸۷ سال از زمان تأسیس فولکس واگن در سایه حکومت آلمان نازی که با هدف تولید یک «خودرو مردمی» مقرون‌به‌صرفه آغاز شد، این شرکت قصد دارد حداقل سه کارخانه را در کشور تعطیل و ده‌ها هزار نفر از کارکنان خود را تعدیل کند. رهبران اتحادیه‌ها تهدید کرده‌اند که «زمستان داغ» اعتصاب‌ها از دسامبر آغاز خواهد شد. این شرکت از بیان اینکه کدام کارخانه‌ها ممکن است در تیررس این تصمیم باشند، خودداری کرده است، اما تسویکو با توجه به اندازه و پیوندهای ناگسستی آن با بخش خودروهای برقی که عملکرد ضعیفی دارد، در صدر گمانه‌زنی‌ها قرار دارد.

آلمان شرقی» شناخته می‌شد. اما اعلام تصمیم شرکت فولکس واگن منجر به تعطیلی چند کارخانه و تعدیل هزاران نیروی کار، برای آینده و حیات این شهر یک تهدید بزرگ محسوب می‌شود.

مانند کلانشهر میشیگان، ساختمان‌های قدیمی زیبا اما متروکه این شهر شاهد چرخه‌های رونق و رکود این بخش در گذشته بوده‌اند. نماهای آراسته و سنگی مرکز این شهر تاریخی که اکنون مملو از نانوائی‌های ارزان و رستوران است، دوران توسعه بی‌پایان و پرزرق‌وبرق گذشته را تداعی می‌کند.

رندی کمپف، متصدی موزه محلی که تاریخ ۱۲۰ ساله تسویکو را به‌عنوان مرکز خودرو منطقه به یاد کندگان معرفی می‌کند، در گفت‌وگو با گاردین گفت: «مانند بسیاری از شهرهای بریتانیا که در اثر استخراج زغال‌سنگ شکل گرفته‌اند، در اینجا ما هم پیوندی عمیق با خودرو و خودروسازی داریم.

اگر دیگر مشاغل مربوط به حوزه خودروسازی وجود نداشته باشند، آنگاه چیزهای بزرگ‌تری از بین می‌رود، به‌ویژه از لحاظ فرهنگی.» این موزه در واقع پیوند پرتلاطم این منطقه با صنعت خودرو را دنبال می‌کند؛ از تولد اتودی

برای کاهش هزینه‌ها انجام دهند. شایعاتی مبنی بر اینکه فولکس واگن می‌تواند کارخانه‌های فولکس واگن را در آلمان برای اولین بار از زمان تنسیس تعطیل کند، شنیده می‌شود اما این موضوع منتفی است، زیرا این خودرو ساز از اتحادیه خود می‌خواهد دستمزدها را ۱۰ درصد کاهش دهد. کاهش دستمزد بخشی از بسته تغییراتی است که گروه فولکس واگن پس از درخواست اتحادیه برای افزایش ۷ درصدی پیشنهاد داده است. این خودروساز همچنین به اتحادیه گفت می‌خواهد سیستم پاداش کارکنان را بازسازی کند و پاداش سالگرد و ماهانه را حذف کند. اما این فقط اولین قدم است. در صورتی که مذاکرات برای دستیابی به صرفه‌جویی مورد نیاز به نتیجه نرسد، بسته شدن کارخانه همچنان امکان‌پذیر است.

### سرنوشتی مشابه دیترویت

در شهر تسویکو که سابقه پرافتخاری در عرصه صنعت خودرو آلمان دارد، نگرانی‌های جدی در خصوص شرایط سیاسی و اقتصادی کشور به وجود آمده است. شهر زیبا و دیدنی تسویکو پیش از وحدت دو آلمان به لطف جایگاه قدرتمند خود در صنعت خودرو، به‌عنوان «دیترویت



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

کارگران کارخانه فولکس واگن در شهر اوسنابروک آلمان، بار دیگر دست به اعتصاب زدند. این اعتصاب که در پی اختلافات بر سر دستمزد و نگرانی‌ها درباره آینده تولید در این کارخانه است، فشار بر خودروساز آلمانی را افزایش داد. اتحادیه کارگری IG Metall، خواهان افزایش ۷ درصدی دستمزد است، در حالی که فولکس واگن پیشنهاد افزایش ۲۷ درصدی را طی ۲۷ ماه ارائه داده است. این اختلاف نظر باعث شد کارگران در اوسنابروک که تولید مدل‌های محبوب پورشه و فولکس واگن را بر عهده دارد، به اعتصاب روی آورند. تصمیم پورشه برای انتقال تولید مدل‌های کیمون و باکستر به کارخانه خود در اشتوتگارت و توقف تولید فولکس واگن تی‌راک کاربریولت از سال آینده، آینده کارخانه اوسنابروک را با ابهام مواجه کرده است. این تصمیمات باعث شد کارگران نسبت به آینده شغلی خود نگران باشند و به همین دلیل به اعتصاب روی آورند. اعتراضات کارگران فولکس واگن در اوسنابروک، بخشی از موج اعتراضات گسترده‌تر در صنعت خودرو آلمان است. کارگران این صنعت با چالش‌های مختلفی از جمله افزایش هزینه‌های انرژی، کمبود قطعات و رقابت شدید در بازار جهانی روبرو هستند.

### کاهش ۱۰ درصدی دستمزد

گروه فولکس واگن پیشنهاد کاهش ۱۰ درصدی دستمزد را داده است. اگر خودروساز و اتحادیه نتوانند بر سر کاهش هزینه‌ها به توافق برسند، تعطیلی کارخانه‌ها همچنان امکان‌پذیر است. این خودروساز همچنین می‌خواهد سیستم پاداش کارکنان را بازسازی کند. این در حالی است که درخواست اولیه اتحادیه کارگری افزایش ۷ درصدی دستمزد بود. در چند ماه گذشته همه چیز در گروه فولکس واگن بسیار بد پیش بوده است. کاهش تقاضا، افزایش هزینه‌ها و افزایش رقابت به سود نهایی این خودروساز لطمه می‌زند که سبب شدند اقدامات شدیدی

## افزایش قیمت «آبارت 600e»

در اختیار دارد و می‌تواند در ۵،۸۵ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد. در تیب تورسیسمو، خروجی پیش‌رانه برقی به ۳۳۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور و شتاب صفر تا صد هم به ۶،۲ ثانیه تغییر می‌کند. البته حداکثر سرعت هر دو مدل به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌شود. توجه داشته باشید که در هر دو تیب از آبارت 600e مدل ۲۰۲۵ برای دسترسی به نهایت خروجی پیش‌رانه باید حالت Scorpion Track را فعال کنید. در هر دو مدل، خروجی پیش‌رانه به محور جلو منتقل می‌شود. آبارت 600e مدل ۲۰۲۵ به‌عنوان نیرومندترین محصول از این برند با سابقه، براساس ساختار ۴۰۰ ولتی شکل گرفته و به مجموعه باتری ۵۴ کیلووات ساعت مجهز شده است.

نسل جدید فیات ۶۰۰ در دو نسخه برقی و هیبرید در جولای ۲۰۲۳ معرفی شد. اکنون همتای نسخه برقی این خودرو از برند آبارت هم رونمایی شده است. بنابر اعلام آبارت، 600e مدل ۲۰۲۵ با تاثیر از تجربیات استلانتیس و آبارت در مسابقات اتومبیلرانی شکل گرفته و پیش‌رانه آن هم در مسابقات فرمول مورد آزمایش قرار گرفته است. خریداران تیب اسکورپیونیسما (Scorpionissima) از آبارت 600e مدل ۲۰۲۵ می‌توانند یکی از رنگ‌های بنفش Hypnotic یا سبز Acid را انتخاب کنند. در تیب میانی یعنی تورسیسمو علاوه بر سبز Acid، رنگ‌های نارنجی Shock، سفید Antidote یا مشکی Venom نیز قابل سفارش است. آبارت 600e مدل ۲۰۲۵ در تیب اسکورپیونیسما، ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۵ نیوتون‌متر گشتاور





باز تولید «F40» فراری



منابع موثقی از طرف فراری اعلام کرده‌اند که در آینده شاهد معرفی یک نسخه به‌روز از سوپراسپرت F40، آخرین خودرو تولیدشده در زمان حیات آنزو فراری خواهیم بود. شایعات تا کنونی می‌کنند که این خودرو تازه ادامه‌دهنده راه خانوادگی آیکونا خواهد بود؛ خانوادگی که هم‌اکنون شامل سه مدل خاص و تولید محدود مونتزا SP1، مونتزا SP2 و مونتزا SP3 می‌شود. منطق خلق و آفرینش این مدل‌ها بر پایه این مهم بوده که فراری بتواند با تکیه بر المان‌های هویتی و طراحی خودروهای گذشته خود، محصولاتی جدید را روانه بازار کند که یادو خاطره آن‌ها را گرامی می‌دارد. مساله مهم

پیش‌ترانه F40 آینده خواهد بود. فراری چندین پیش‌صورت رسمی اعلام کرد در آینده‌ها چندین دور از نخستین محصول برقی‌اش رونمایی خواهد کرد. هر چند بعید نیست که تیم بازار با بی‌بی، آن را به یک آبر خودرو برقی تبدیل کند؛ اما اگر مدیران فراری به‌روند پیش‌ترانه خانوادگی آیکونا یا ببند باشند، احتمالاً از پیش‌ترانه درون سوز استفاده خواهند کرد. اگر موتور این خودرو تماماً درون سوز باشد، نشان‌دهنده حسن نیت فراری خواهد بود؛ اما احتمال آن هم وجود دارد که F40 با قلبی از جنس یک پیش‌ترانه VB توپین توربو هیبرید به زندگی بازگردد.

محصول Product

نصب پیش‌ترانه اره‌برقی روی لادا!



تیم گاراژ ۵۴ پیش‌ترانه ۱۶ سیلندر اره‌برقی خود را روی لادای بخت‌برگشته نصب کرده است! این تیم پیش‌ترانه مورد بحث را با وصل کردن ۱۶ پیش‌ترانه ۵۸ سی‌سی دوزمانه هوتر BS-62 به یکدیگر ساخته است و در جدیدترین ویدئوی کانال گاراژ ۵۴ می‌توانیم تست جاده‌ای کامل لادا پس از به‌کارگیری این پیش‌ترانه را مشاهده کنیم. برای نصب پیش‌ترانه مورد بحث روی سدان لادا، تیم گاراژ ۵۴ مجبور بوده تغییر در محفظه پیش‌ترانه ایجاد کرده و طول آن را بیشتر کند. طول پیش‌ترانه ۱۶ سیلندر اره‌برقی به ۱.۳ متر می‌رسد که بسیار بیشتر از طول ۰.۴ متری فضای پیش‌ترانه استاندارد لادا بوده است. گاراژ ۵۴ برای محصول جدید خود کاپوت در نظر نگرفته است؛ زیرا می‌خواهد این محصول خیال‌انگیز را در معرض دید عموم قرار دهد. این پیش‌ترانه ۱۶ سیلندر که ۹۲۸ سی‌سی حجم دارد، تنها ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و باعث می‌شود لادا در ۲۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت برسد. اگرچه لادا ۱۶ سیلندر سرعت بسیار کمی دارد.

امریکایی American

رونمایی از شورولت «دوبوی»



چندی پیش، رویداد مشهور سما ۲۰۲۴ در شهر لس‌آنجلس به‌پایان رسید. این نمایشگاه خودرویی میزبان خودروهای تقویت‌شده بسیاری بود. یکی از این خودروها که توسط «بلازین رودز» و تیمش بر پایه یک دستگاه شورولت شول کلاسیک ساخته شده بود، «دوبوی» نام داشت که بر خلاف انتظار، از ۲۸۰۰ اسب‌بخار قدرت سود می‌برد. در همین راستا، سیستم فن‌بندی دوبوی هم به‌صورت کاملاً سفارشی و با بهره‌وری از موادی چون آلومینیوم ماشین‌کاری شده ساخته شده است. پیش‌ترانه ۸.۸ لیتری V8 برودکس عظیم این خودرو از دو توربوشارژر ۸۳۸۵ «پر سیژن» استفاده می‌کند که به پمپ‌سوخت‌های قدرتمند مجهز شده است. ریکارو سالاتیو، مدیرعامل و بنیان‌گذار مجموعه کوچک رودز درباره دوبوی می‌گوید: «هدف ما از تولید دوبوی نه‌تنها ارائه محصولی جذاب و چشمگیر بود، بلکه می‌خواستیم چیزی بسازیم که تجربه‌راندگی متمایزی دارد. ما در تمام زمینه‌ها به‌مرزهای ممکن رسیدیم؛ از طراحی گرفته تا مهندسی. حال همچنان زده هستیم که نتیجه و پتانسیل‌هایش را به جهان نشان دهیم.»

ژاپنی Japanese

پیش‌ترانه وانکل برای کوپه مزدا



مزدا رسماً اعلام کرده است کوپه جذاب آیکونیک SP در آینده‌ای نزدیک تولید خواهد شد. حدود یک سال پیش، مزدا با رونمایی از کانسپت آیکونیک SP، سروسدای زیادی به‌راه انداخت. این کوپه جذاب و چشمگیر با موتور الکتریکی و پیش‌ترانه وانکل به‌عنوان ژن‌آتور برای افزایش بُرد بود. سرانجام مزدا رسماً اعلام کرده است این خودرو تولید خواهد شد. «ساساشی ناکایاما» مدیر طراحی مزدا با اعلام این خبر گفته است: «این کانسپت صرفاً یکی از آن خودروهای نمایشی نیست. این با هدف خاصی طراحی شده است تا در آینده‌ای نه‌چندان دور به‌مدلی تولیدی تبدیل شود.» به‌عبارت دیگر، این صرفاً کانسپتی برای نمایش در نمایشگاه‌های خودرو نیست و مزدا بودجه‌ای کامل برای تبدیل آن به یک خودرو تولیدی در نظر گرفته است. نسخه تولیدی آیکونیک SP می‌تواند جانسنینی برای مدل‌های اسپرت RX-7 و RX-8 باشد؛ هرچند که مزدا اشاره کرده این خودرو می‌تواند کوچک‌تر و تقریباً هم‌اندازه رودستر MX-5 باشد.

آیا اصلاح قیمت خودرو در دولت جدید کلیدی خورد؟

افت بهای خودروهای داخلی در بازار روز گذشته



ژاپنی Japanese

بحران در نپسان!

این روزها نپسان در بحرانی عمیق فرورفته و مدیرعامل این شرکت «ماکو تو اوچیدا» از تلاش‌هایی جدی برای کاهش هزینه‌های این خودروساز ژاپنی خبر داده است. بدین منظور، نپسان قصد دارد ظرفیت تولید خود را ۲۰ درصد کاهش دهد و ۹ هزار کارگر را اخراج کند. اوضاع این شرکت به‌حدی وخیم است که حتی مدیرعامل هم حقوق ماهانه خود را ۵۰ درصد کاهش خواهد داد. در همین راستا، نپسان یک‌سوم از سهام خود در میتسوبیشی را هم با مبلغ ۴۴۸ میلیون دلار فروخته است تا بتواند اندکی سرمایه برای عبور از این شرایط بحرانی



کسب کند. در آمد نپسان در نیمه نخست سال جاری ۳۹ میلیارد دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یک درصدی را نشان می‌دهد؛ اما با وجود این کاهش اندک درآمد، سود شرکت با کاهش چشمگیر ۹۴ درصدی به ۱۲۶ میلیون دلار رسیده است. در سه‌ماه سوم امسال نیز این شرکت زیان ۶۱ میلیون دلاری را تجربه کرده است. نپسان هزینه‌های بیشتر برای فروش خودروها و همین‌طور تلاش برای کاهش موجودی خود خصوصاً در آمریکا را دلیل این کاهش سود دانسته است. شرکت ژاپنی برای کاهش موجودی انبارها و نمایش‌گاه‌ها، مشقوق‌های زیادی را در نظر گرفت که هزینه‌های ۱۶۷ میلیون دلاری را به‌دنبال داشته است.

به‌لطف این مشقوق‌ها، فروش نپسان در سه‌ماه سوم سال جاری در آمریکا ثابت مانده؛ اما فروش جهانی شرکت ۲۸ درصد کاهش یافته است. برای بهبود شرایطی که نپسان آن را وضعیت سخت توصیف می‌کند، این شرکت به‌دنبال کاهش هزینه‌ها و کاهش تولید است.

حذف دلالی از بازار خودرو، حذف تقاضای کاذب و فراهم شدن شرایط برنامه‌ریزی برای خودروسازان، افزایش تیراژ تولید، اجرای پروژه‌های ارتقای کیفیت، تحقیق و توسعه، ورود سرمایه بخش خصوصی و ... تنها برخی از دستاوردهای کوتاه‌مدت عبور از سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. تا امروز چند دولت از طیف‌های مختلف سیاسی در برابر حذف این سیاست مقاومت کردند تا به پایان دوره خود رسیدند و هر کدام این معضل را به دولت بعد واگذار کردند

می‌تواند نجات‌بخش این صنعت باشد. در سال‌های گذشته و بعد از بروز برخی مشکلات در صنعت خودرو راهکارهایی از ایجاد سامانه فروش پیکارچه تا برگزاری قرعه‌کشی از سوی مسئولان ارائه شد که البته هیچ‌کدام به‌سرمنزل مقصود نرسیدند.

تنها راهی که تا امروز به‌توقعی افتاده است و همچنان در برابر آن مقاومت می‌شود، حذف سیاست قیمت‌گذاری از صنعت خودرو است.

حذف دلالی از بازار خودرو، حذف تقاضای کاذب و فراهم شدن شرایط برنامه‌ریزی برای خودروسازان، افزایش تیراژ تولید، اجرای پروژه‌های ارتقای کیفیت، تحقیق و توسعه، ورود سرمایه بخش خصوصی و ... تنها برخی از دستاوردهای کوتاه‌مدت عبور از سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. تا امروز چند دولت از طیف‌های مختلف سیاسی، در برابر حذف این سیاست مقاومت کردند تا به پایان دوره خود رسیدند و هر کدام این معضل را به دولت بعد واگذار کردند.

به‌نظر می‌رسد با توجه به شرایط موجود، دولت چهاردهم چاره‌ای ندارد جز این که با این تصمیم سخت‌رو به‌رو شود. البته برخی تصمیم‌های اخیر مانند واگذاری فروش خودرو به سیستم داخلی برخی مونتاژکاران نشان از پیگیری حذف قیمت‌گذاری دستوری دارد؛ اما واقعیت این جاست که برای سامان بخشیدن به صنعت خودرو به کارهایی بیش از تصمیم‌های موردی اسپر بورو کراسی اداری نیاز داریم. رئیس دولت چهاردهم از ابتدای دوران ریاست‌جمهوری خود می‌دانست که برای رفع برخی مشکلات نیازمند اتخاذ تصمیم‌های سخت هستیم.

یکی از این تصمیم‌های سخت، حذف سیاستی است که در طول دو دهه اخیر، صنعت خودرو را با مشکلات بسیاری مواجه کرده است. حال باید منتظر ماند و دید که

وزیر صنعت، معدن و تجارت در بحران عمیق فرورفته و مدیرعامل این شرکت «ماکو تو اوچیدا» از تلاش‌هایی جدی برای کاهش هزینه‌های این خودروساز ژاپنی خبر داده است. بدین منظور، نپسان قصد دارد ظرفیت تولید خود را ۲۰ درصد کاهش دهد و ۹ هزار کارگر را اخراج کند. اوضاع این شرکت به‌حدی وخیم است که حتی مدیرعامل هم حقوق ماهانه خود را ۵۰ درصد کاهش خواهد داد. در همین راستا، نپسان یک‌سوم از سهام خود در میتسوبیشی را هم با مبلغ ۴۴۸ میلیون دلار فروخته است تا بتواند اندکی سرمایه برای عبور از این شرایط بحرانی

کسب کند. در آمد نپسان در نیمه نخست سال جاری ۳۹ میلیارد دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یک درصدی را نشان می‌دهد؛ اما با وجود این کاهش اندک درآمد، سود شرکت با کاهش چشمگیر ۹۴ درصدی به ۱۲۶ میلیون دلار رسیده است. در سه‌ماه سوم امسال نیز این شرکت زیان ۶۱ میلیون دلاری را تجربه کرده است. نپسان هزینه‌های بیشتر برای فروش خودروها و همین‌طور تلاش برای کاهش موجودی خود خصوصاً در آمریکا را دلیل این کاهش سود دانسته است. شرکت ژاپنی برای کاهش موجودی انبارها و نمایش‌گاه‌ها، مشقوق‌های زیادی را در نظر گرفت که هزینه‌های ۱۶۷ میلیون دلاری را به‌دنبال داشته است.

به‌لطف این مشقوق‌ها، فروش نپسان در سه‌ماه سوم سال جاری در آمریکا ثابت مانده؛ اما فروش جهانی شرکت ۲۸ درصد کاهش یافته است. برای بهبود شرایطی که نپسان آن را وضعیت سخت توصیف می‌کند، این شرکت به‌دنبال کاهش هزینه‌ها و کاهش تولید است.

به‌لطف این مشقوق‌ها، فروش نپسان در سه‌ماه سوم سال جاری در آمریکا ثابت مانده؛ اما فروش جهانی شرکت ۲۸ درصد کاهش یافته است. برای بهبود شرایطی که نپسان آن را وضعیت سخت توصیف می‌کند، این شرکت به‌دنبال کاهش هزینه‌ها و کاهش تولید است.

برقی EV

ملاقات با نخستین خودرو برقی هوندا

۲۵ سال قبل از آن که خودرو هوندا پرولوغ معرفی شود، EV پلاس به‌عنوان نخستین خودرو برقی تاریخ این برند ژاپنی تولید شده بود. هوندا EV پلاس شاید مهم‌ترین خودرو برقی باشد که چیزی درباره آن نشنیده‌اید. این خودرو بدون آلایندگی برای نخستین بار با باتری‌های نوآورانه نیکل فلز خود راهی بازار آمریکا شد. ژاپنی‌ها همچنین موتور برقی متمایزی را طراحی کرده بودند که با همکاری باتری یادشده می‌توانست توان پیمایش ۱۲۰ کیلومتری را فراهم سازد. این شعاع حرکتی برای سال ۱۹۹۷ یعنی یک دهه قبل از رونمایی نپسان



لیف تعریف شده و بنابر این عملکردی همچنان‌انگیز محسوب می‌شد. آن چه هوندا EV پلاس را جذاب‌تر می‌کرد، طراحی آن برای بازار آمریکا بود و در بازار دیگری عرضه نمی‌شد. درحقیقت هوندا محصول خود را به‌طور ویژه برای ساکنان ایالت کالیفرنیا توسعه داده بود تا بتواند با قوانین آلایندگی الزامی این ایالت هماهنگ شود.

پس از ۵ سال تحقیق و توسعه، هوندا تنها ۳۰۰ دستگاه از هاج‌یک برقی خود را تولید کرد و آن را در اختیار سازمان‌ها و ناوگان‌های خودرویی قرار داد. EV پلاس حدود ۵ سال در جاده‌های کالیفرنیا حضور داشت و سپس با اتمام قرارداد لیزینگ همه آن‌ها را بازن پس گرفت و ۲۹۸ دستگاه را از بین برد. دو نمونه باقیمانده EV پلاس در تملک هوندا قرار دارند. این خودرو برقی از تجهیزاتی همچون سیستم تهویه مطبوع، ترمزهای برقی، شیشه‌های برقی، بخاری و... سود برده و شاید همه این تجهیزات برای یک خودرو برقی امروزی کاملاً پیش پا افتاده باشند؛ اما تا زمان تولید EV پلاس معمولاً در خودروهای گران‌تر دیده می‌شدند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت دولت چهاردهم برای اصلاح قیمت خودرو پیش‌قدم خواهد شد یا خیر؟

کاهش قیمت ۵ تا ۱۵ میلیون تومانی مونتاژی‌ها خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۴ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۱۴ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۰ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۷۵۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۰۷ میلیون تومان، تارا ۶ دنده (۱۴۰۳) پلاس (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۰۶ میلیون تومان، پارس سال سفارشی (۱۴۰۲) با ۷ میلیون تومان کاهش ۷۰۰ میلیون تومان و سه‌د (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش ۵۰۳ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۵ تا ۱۵ میلیون تومانی بودیم.

جایی که قیمت کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۶۱۵ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۹ نفره (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان، تیگارد X35 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان کاهش به ۸۸۹ میلیون تومان و هایما S5 جدید (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۴۱۳ میلیون تومان رسید.

از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی یک مدل خودرو بودیم. جایی که جی‌ای‌سی GS3 Emzoo (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد.



بالاترین بخش جلو این اسکوتر و استفاده از دو چراغ دیگر در قسمت زیرین فلاپ، همان حس و حال فیات ۵۰۰ را برای بیننده نداعی می‌کند. در نمای عقب شاهد یک چراغ مربع شکل با LED هستیم که باز هم به سبک طراحی فیات ۵۰۰ است. در مورد راحتی و ارگونومی این اسکوتر، باید به سواری بسیار نرم آن اشاره کرد که دقیقا همان فلسفه طراحی فیات ۵۰۰ است. همچنین استفاده از رنگ‌های ۱۱۳ اینچی در جلو و عقب این اسکوتر با تایلر نسبتا عریض، به منظور جلوگیری از پنجر شدن لاستیک‌هاست. یک موتور الکتریکی برای این اسکوتر در نظر گرفته شده که می‌تواند حداکثر ۱۱۵ کیلومتر مسافت را طی کند و مناسب مصارف شهری است.

پینین فارینا یک کمپانی صاحب‌نام و صاحب‌سبک در زمینه طراحی و توسعه خودرو محسوب می‌شود. اما اواخر اکتبر سال جاری میلادی بود که این کمپانی یک دستگاه اسکوتر تمام‌الکتریکی را در قالب یک کانسپت به نمایش گذاشت. در حقیقت الگوی طراحی این اسکوتر تمام‌الکتریکی، فیات ۵۰۰ است. پینین فارینا اعلام کرده است راحتی و آرامش در زمان راندگی با فیات ۵۰۰ را می‌توان با E-MO-500 PED500 تجربه کرد. در واقع یک اسکوتر تمام‌الکتریکی است که توسط پینین فارینا طراحی و تولید شده است. همان طور که بیان شد، الگوی طراحی این اسکوتر تمام‌الکتریکی فیات ۵۰۰ است. وجود چراغ گرد با LED در



## طراحی موتور سیکلت بر پایه فیات ۵۰۰

معرفی چهار موتور سیکلت اسپرت بر تر سال

# ژاپنی‌ها بر قله بهترین‌های ۲۰۲۴ ایستادند

دنیای پر هیجان موتور سیکلت‌ها همواره با عرضه محصولات نو همراه است که توجه هر اسپرت دوستی را به خود جلب می‌کند. از طرفی کمپانی‌های صاحب‌نام بسیاری در جهان حضور دارند که با ارائه محصولات اسپرت‌شان سعی می‌کنند بر تری خود را اثبات کنند. در سال جاری میلادی مثل همیشه بهترین‌های صنعت موتور سیکلت معرفی شدند. مجله موتور سیکلت نیوز چهار موتور سیکلت اسپرت ۲۰۲۴ را معرفی کرد. بر این اساس در فهرست بهترین‌های ۲۰۲۴ هوندا CBR600RR، کاوازاکی نینجا ZX-6R، دوکاتی پانینگال V2 و تریومف استریت ترایپل 765RS قرار گرفته‌اند که دو گزیننده از آن‌ها ژاپنی و دو گزیننده دیگر ایتالیایی هستند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

## دوکاتی پانینگال V2



پانینگال در واقع نمایش دهنده بالاترین سطح تکنولوژی دوکاتی در صنعت موتور سیکلت است. می‌توان گفت فراری صنعت موتور سیکلت، همان دوکاتی است؛ بر این اساس شاهد استفاده از بالاترین سطح فناوری در این صنعت از سوی کمپانی دوکاتی هستیم. بر این اساس پانینگال V2 از نظر طراحی مشابه همان نسخه V4 است؛ با این تفاوت که کمی طراحی فلاپ چراغ‌های جلو بزرگ تر بوده تا نشان دهنده پانینگال V2 باشد. استایل این اسپرت‌بایک به لطف بهره گرفتن از احجام و سطوح منحنی بسیار جوان پسند و جذاب است. این سبک طراحی سبب شده است خانواده پانینگال بسیار زیبا به نظر برسند. اما آن چه منجر به انتخاب پانینگال V2 برای فهرست بهترین اسپرت‌های ۲۰۲۴ شده، سطح بالای تکنولوژی و نوآوری این کمپانی در طراحی پیشرفته آن است. همچنین در کنار پیشرفته قدرتمند، عملکرد بالای این اسپرت‌بایک سبب شده است یک گزینه ایده‌آل باشد. بر این اساس یک موتور ۲ سیلندر وی-توین ۹۰ درجه‌ای به حجم ۹۵۵ سی‌سی و مجهز به ۸ سوپاپ در سرسیلندر و بر خوردار از مکانیزم DOHC نیروی لازم را برای حرکت این اسپرت‌بایک تامین می‌کند. دلیل اصلی انتخاب پانینگال V2 استفاده از تکنولوژی جعبه‌هوای Airbox است که همانند یک توربوشارژر کوچک عمل کرده و سبب می‌شود پیشرفته راندمان بالاتری ایجاد کند. بر این اساس و به لطف طراحی پیشرفته از مترال آلومینیوم، سایز قطر پیستون ۱۰۰ میلی‌متر، کورس پیستون ۶۰٫۸ میلی‌متر و نسبت تراکم ۱۲٫۵ به یک، قلب تپنده پانینگال V2 می‌تواند حداکثر ۱۵۵ اسب بخار قدرت را در دور ۱۰۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۰۴ نیوتون متر گشتاور را در دور ۹ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به‌وسیله زنجیر X تایپ و به کمک گیربکس ۶ سرعته با مکانیزم کلاچ چندصفحه‌ای و تکنولوژی تسریع تعویض دنده به چرخ عقب انتقال داده می‌شود. از دیگر ویژگی‌های این اسپرت‌بایک می‌توان به سیستم ترمز ABS سفارشی کمپانی برمیو اشاره کرد. دوکاتی پانینگال V2 قیمتی برابر با ۱۷ هزار و ۱۹۵ پوند دارد.

## کاوازاکی ZX-6R



کاوازاکی در صنعت موتور سیکلت همواره از جایگاه خاصی برخوردار است و حدود یک دهه است کمپانی‌های دیگر نتوانسته‌اند این جایگاه را تصاحب کنند. سریع‌ترین و قوی‌ترین موتور سیکلت جهان، یعنی نینجا H2R سوپر بایک این کمپانی صاحب‌نام بوده که تکنولوژی آن زبان زد است. بر این اساس اواخر سال گذشته میلادی بود که نسخه‌های -پرفورمنس اسپرت بایک ۶۰۰ سی‌سی این کمپانی یعنی نینجا ZX-6R دستخوش تغییرات طراحی قرار گرفت.

نینجا ZX-6R از نظر طراحی بسیار اسپرت و هیجان‌انگیز است و از فلاپ‌های یکپارچه اغراق آمیز بهره می‌برد که استایل بسیار جسورانه و پویایی به این اسپرت‌بایک می‌بخشند. همچنین طراحی چراغ‌های دوزنقه‌ای به سبک جدید کاوازاکی، ورودی هوای میان چراغ‌های جلو و اسپلیترهای یکپارچه زیر دو چراغ جلو، چهره تهاجمی و اسپرتی به این اسپرت‌بایک می‌بخشند. اما فلاپ‌های تیز حجیم در عقب با چراغ مثلثی شکل، نمای بسیار زیبایی به این اسپرت‌بایک‌های -پرفورمنس ژاپنی می‌دهند. کاوازاکی نینجا ZX-6R بعددلیل طراحی پیشرفته قدرتمند و عملکرد بالای آن در فهرست بهترین اسپرت‌های ۲۰۲۴ قرار گرفته است.

بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۶۳۶ سی‌سی، مزین به ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر و دارای مکانیزم DOHC، قلب تپنده این اسپرت‌بایک جسور ژاپنی را شکل می‌دهد. این پیشرفته به کمک قطر پیستون ۶۸٫۸ میلی‌متر و کورس پیستون ۴۶ میلی‌متر، نسبت تراکم ۱۲٫۹ به یک و سیستم پاشش سوخت انژکتوری نسل جدید کاوازاکی می‌تواند راندمان بالایی را فراهم آورد. بر این اساس حداکثر توان خروجی از این اسپرت‌بایک به ۱۳۰ اسب بخار در دور ۱۳۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی آن به ۷۲٫۵ نیوتون متر در دور ۱۱۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) می‌رسد. گیربکس ۶ سرعته با ضرایب دنده ثابت و فواصل کوتاه، به کمک مکانیزم تسریع تعویض دنده، قدرت و گشتاور تولیدی را به کمک زنجیر نسل جدید به چرخ عقب منتقل می‌کند. سیستم ترمز ABS قطعات فیبر کربنی و آگزوز تیتانیومی از جمله ویژگی‌های دیگر نینجا ZX-6R است. ارزش این اسپرت‌بایک ۱۰ هزار و ۵۹۹ پوند است.

## هوندا CBR600RR



پسوند CBR برای همه ما شناخته‌شده است. اگر این نام خوش آواز در دنیای پر هیجان اسپرت موتور سیکلت‌ها حضور نداشته، این دنیایی معنا نمی‌شد. بر این اساس اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی بود که کمپانی هوندا در صدد به‌روزرسانی و عرضه نسل جدید CBR600RR برآمد. این اسپرت‌بایک جسور سامورایی که نسخه‌ای نسبتا ضعیف‌تر و اقتصادی‌تر از CBR1000RR فایر بلد به حساب می‌آید، از نظر طراحی بسیار جذاب و هیجان‌انگیز است. استفاده از فلاپ‌های حجیم روی بدنه و فلاپ‌های تیز در بخش عقب این اسپرت‌بایک سبب شده است استایل جذاب و جسورانه‌ای داشته باشد. چراغ‌های کشیده دوزنقه‌ای شکل در جلو و فرم ورودی هوای میان دو چراغ جلو سبب شده است این اسپرت‌بایک سامورایی چهره تهاجمی و جسورانه‌ای داشته باشد. در نمای عقب، قرارگیری خاص آگزوز زیر گل‌گیر و استفاده از چراغ LED با یک سبب ایجاد طراحی پویا و نافذی در این بخش شده است. ناگفته نماند که طراحی اسپویلرهای الحاقی روی فلاپ بدنه سبب بهبود نیروی آیرودینامیک و پرفورمنس این اسپرت‌بایک شده است. اما آن چه CBR600RR را در فهرست بهترین اسپرت‌های ۲۰۲۴ قرار می‌دهد، پیشرفته و نسبت قدرت به وزن این اسپرت‌بایک است. بر این اساس یک پیشرفته ۴ سیلندر خطی به حجم ۵۹۹ سی‌سی و مجهز به چهار سوپاپ در هر سیلندر (مجموعا ۱۶ سوپاپ) و مکانیزم میل سوپاپ و DOHC قلب تپنده این اسپرت‌بایک سامورایی را تشکیل می‌دهد. این پیشرفته به لطف قطر پیستون ۶۷ میلی‌متر، کورس پیستون ۴۲٫۵ میلی‌متر، نسبت تراکم ۱۲٫۵ به یک و سیستم پاشش سوخت انژکتوری می‌تواند حداکثر ۱۱۹ اسب بخار قدرت را در دور ۱۳۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۸ نیوتون متر گشتاور را در دور ۱۱۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت و به کمک زنجیر نسل جدید منتقل می‌شود. به لطف استفاده از سازه آلومینیوم در شاسی، حداکثر وزن این اسپرت‌بایک به ۱۸۹ کیلوگرم می‌رسد که نسبت قدرت به وزن ۰٫۶۲ اسب بخار بر کیلوگرم به معنای عملکرد بالای این اسپرت‌بایک است. کمپانی هوندا برای CBR600RR سیستم ترمز دیسکی با کالیپر چهار پیستونه در جلو (سفارشی کمپانی Tokico) را در نظر گرفته که عملکرد فوق‌العاده‌ای در زمان ترمزگیری دارد. هوندا CBR600RR، ۱۰ هزار و ۴۹۹ پوند ارزش دارد.

## تریومف استریت ترایپل 765RS

اگر خواهان خرید یک موتور سیکلت اسپرت با ظاهری بسیار خاص هستید، تریومف استریت ترایپل 765RS به شما پیشنهاد می‌شود. این نیکد بایک اسپرت، استایل بسیار مهیجی دارد و به لطف احجام اغراق آمیز مانند باک حجیم، فلاپ الحاقی و اسپلیترهای اسپرت، استایل جذابی دارد. در نمای جلو شاهد نمایی نزدیک به تصویر یک زنبور در حال پرواز با چشمان خشمگین هستیم. دو چراغ بیضی شکل مزین به LED، موتور، این حس را در بیننده ایجاد می‌کند. اما در نمای عقب شاهد طراحی یک چراغ گرد با LED و فلاپ‌های حجیم هستیم که نمای زیبایی به این اسپرت‌بایک می‌بخشد. تریومف استریت ترایپل 765RS از یک موتور ۳ سیلندر خطی ۷۶۵ سی‌سی بهره می‌گیرد. به لطف طراحی سه سوپاپ در هر سیلندر (در مجموع ۱۲ سوپاپ)، مکانیزم DOHC، قطر پیستون ۷۷٫۹۹ میلی‌متر، کورس پیستون ۵۳٫۳۸ میلی‌متر، نسبت تراکم ۱۲٫۶ به یک و سیستم پاشش سوخت انژکتوری، این پیشرفته می‌تواند راندمان بالایی ایجاد کند. این قلب تپنده ۱۲۸ اسب بخار قدرت را در دور ۱۲ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۸۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۹۵۰۰ آرپی‌ام فراهم می‌آورد. همچنین جالب است بدانید که گیربکس ۶ سرعته با ضرایب کوتاه، قدرت و گشتاور را به کمک زنجیر اورینگ به چرخ عقب منتقل می‌کند. از مهم‌ترین ویژگی‌های فنی تریومف استریت ترایپل 765RS می‌توان به ترمز دیسکی سفارشی برمیو اشاره کرد. این نیکد بایک اسپرت ایتالیایی قیمتی برابر با ۱۱ هزار و ۴۹۵ پوند دارد.





در خصوص این که قرار داد خرید ۵۰ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری منعقد و قسمتی از هزینه آن نیز پرداخت شده است، تصریح کرد: «بدفولی‌هایی از سوی شرکت سازنده صورت گرفته است که امیدواریم با تحویل این اتوبوس‌ها کاهش محسوس در سر فاصله‌ها ایجاد شود.» بحیرایی اضافه کرد: «در مجموع، قرار داد تامین ۲۰۰ دستگاه اتوبوس منعقد شده است و انتظار می‌رود به‌زودی تحویل داده شود. همچنین برنامه خرید ۱۰۰ دستگاه اتوبوس دیگر در دست اقدام است که می‌توان به اتوبوس‌های برقی نیز اشاره کرد.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی اصفهان گفت: «شهر داری اصفهان برای کاهش زمان انتظار مسافران و رسیدن به استانداردهای مطلوب، به ۱۲۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز دارد که شهرداری اصفهان در راستای رفع این کمبود، برای تامین ۱۴۵ دستگاه اتوبوس برنامه‌ریزی کرده است و امیدواریم وزارت کشور نیز برای تحویل اتوبوس‌های جدید در تلاش باشد.» داوود بحیرایی افزود: «هر اتوبوس معادل ۶۰۵۵۵ دستگاه خودرو سواری است. بنابراین در حال حاضر ۵۴ هزار خودرو کمتر در سطح شهر تردد می‌کند.» وی



## سفرش ۲۰۰ دستگاه اتوبوس برای ناوگان اصفهان



# تقاضای حمل بار در مسافت‌های طولانی افزایش می‌یابد پیش‌بینی وضعیت صنعت حمل و نقل برای سال آینده

پیش‌بینی می‌شود حمل و نقل خودکار و فناوری‌های نیمه خودران در سال ۲۰۲۵ گسترش قابل توجهی پیدا کنند



برای رانندگان مشتاق کار با خودروهای سنگین ترسیم می‌کند. با افزایش حجم محموله‌های مورد نیاز حمل و نقل، شرکت‌های حمل و نقل به‌طور فعال به دنبال افراد واجد شرایط برای تکمیل ناوگان خود هستند. این به معنای افزایش مشاغل موجود برای راننده کامیون است و فرصت‌های شغلی فراوانی را برای کسانی که می‌خواهند بخشی از صنعت حمل و نقل باشند، ارائه می‌دهد. در همین راستا، این موضوع می‌تواند راهگشایی برای صنعت حمل و نقل باشد. به نظر می‌رسد به دلیل کمبود راننده برای وسایل سنگین، شرکت‌های حمل و نقل در آینده نزدیک مجبور به ارائه برخی از تسهیلات و مشوق‌هایی به منظور جذب رانندگان بیشتر باشند که این موضوع می‌تواند بر قیمت خودروهای باری سنگین و البته تقاضای آن تأثیر بسیاری بگذارد.

توسعه فناوری در خودروها و ناوگان سنگین باری صنعت حمل و نقل در بحبوحه یک انقلاب تکنولوژیکی است که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۵ و پس از آن ادامه یابد. این انقلاب به‌طور قطع مهران پیشرفت در فناوری وسایل نقلیه خودران، سیستم‌های مدیریت حمل و نقل (TMS) و دستگاه‌های ثبت الکترونیکی است که تغییرات قابل توجهی را در صنعت و ناوگان جهانی ایجاد می‌کند. این نوآوری‌ها پتانسیل تغییر شکل صنعت را با بهبود بهینه‌سازی مسیر، افزایش بهره‌وری سوخت و ساده‌سازی مدیریت ناوگان دارند. شرکت‌های حمل و نقل که از این فناوری‌ها استقبال می‌کنند، می‌توانند انتظار داشته باشند که افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و بهبود کارایی را در کوتاه‌مدت شاهد باشند.

انتظار تغییرات در زنجیره تامین همه‌گیری جهانی تحولات به‌نوعی یادآور این موضوع بود که زنجیره‌های تامین سنتی می‌توانند آسیب‌پذیر باشند. اختلالات ناشی از آن، بسیاری از کسب‌وکارهای مرتبط با حمل و نقل را وادار کرد تا در استراتژی‌های خود تجدید نظر کرده و رویکردهای انعطاف‌پذیری را اتخاذ کنند که تا سال ۲۰۲۵ همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرد و بهبود می‌یابد. این تغییرات می‌تواند به ایجاد یک زنجیره تامین قوی‌تر و پاسخگوتر منتج شود. بنابراین انتظار می‌رود ناوگان جهانی به سمت استفاده از زنجیره تامین منسجم‌تر و به‌روزتر پیش برود و رفته‌رفته شرکت‌هایی که هنوز از طریق روش‌های سنتی تامین خود را انجام می‌دهند، حذف خواهند شد.

قابل توجهی پیدا کنند. توسعه و اجرای مداوم ویژگی‌هایی مانند کنترل تطبیقی و سیستم‌های ایمنی پیشرفته راداری نه تنها ایمنی در جاده‌ها را بهبود می‌بخشد، بلکه به بهره‌وری سوخت و کاهش خسستگی راننده کمک می‌کند. در حالی که ممکن است در سال ۲۰۲۵ و هم‌زمان با بلوغ این فناوری‌ها، شرکت‌های حمل و نقل شاهد تغییر تدریجی به سمت اتوماسیون بیشتر باشند.

احتمال افزایش تقاضا برای حمل بار در مسافت‌های طولانی پیش‌بینی می‌شود صنعت حمل و نقل در سال ۲۰۲۵ و سال‌های پس از آن افزایش تقاضای حمل و نقل از راه دور را تجربه کند. این افزایش را می‌توان تا حدی به افزایش پیش‌بینی‌شده در حمل و نقل هوایی و اقیانوسی نسبت داد که بر پیوستگی زنجیره‌های تامین جهانی تأکید می‌کند. از آن‌جا که کالاهای بیشتری از طریق بنادر و فرودگاه‌ها جریان می‌یابند، شرکت‌های حمل و نقل نقش حیاتی در حصول اطمینان از تحویل کارآمد و به موقع این محموله‌ها به مقصد نهایی خود خواهند داشت.

بنابراین دور از انتظار نیست که لجستیک جهانی به دنبال استفاده از خودروهای مناسب ترانزیت و مسافت‌های طولانی بهره‌بردار و حتی برخی از ناوگان‌های لجستیکی مجبور خواهند شد از خودروهای خود در سایر کشورها هم استفاده کنند تا رهگیری محموله‌ها را برای متقاضیان راحت‌تر کنند.

افزایش استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی و سوخت جایگزین باتوجه به آن که انتظار می‌رود استفاده از وسایل نقلیه سنگین در سال‌های آتی دوباره افزایش یابد، صنعت حمل و نقل باید انتظار تجربه یک تغییر قابل توجه به سمت وسایل نقلیه الکتریکی، هیبرید-الکتریکی و سوخت جایگزین را داشته باشد. این روند توسط ترکیبی از عوامل، از جمله مقررات سخت‌گیرانه‌تر دولتی، تقاضای فزاینده برای حمل و نقل پایدار و بهبود زیرساخت شارژ، تقویت می‌شود. در حالی که در سال ۲۰۱۹ تنها ۲۰۰ کامیون برقی در جاده‌ها وجود داشت، پیش‌بینی می‌شود این تعداد تا سال ۲۰۲۵ به حدود ۵۴ هزار دستگاه افزایش یابد.

افزایش مشاغل مرتبط با کامیون رشد پیش‌بینی‌شده در صنعت حمل و نقل، همراه با کمبود مداوم راننده، تصویر امیدوارکننده‌ای

با پیشرفت‌های تکنولوژیکی، تغییر در مقررات تغییر تقاضای مشتریان و تغییرات اقتصادی، صنعت حمل و نقل به تکامل خود ادامه



فرانگ آقاصفی

f.aghasafi@autoworld.ir

می‌دهد. همان‌طور که به سمت سال جدید میلادی گام برمی‌داریم، چندین روند کلیدی در این صنعت می‌بینیم که تأثیر قابل توجهی بر صنایع کامیون‌سازی در دنیا خواهند داشت. صنعت حمل و نقل در آستانه تحول است که با پیشرفت در فناوری، حرکت به سمت عملیات پایدارتر و بازار در حال تحول و زنجیره تامین مشخص شده است. همان‌طور که در مسیر پیش رو حرکت می‌کنیم، شرکت‌های حمل و نقل باید فعالانه با روندهای پیش‌روی صنعت حمل و نقل سازگار شوند. کسب‌وکارهایی که این روندها و پیامدهای بالقوه‌شان را درک می‌کنند، می‌توانند جلوتر از منحنی‌های پیش‌بینی‌شده حرکت کنند، استراتژی‌های کسب‌وکار خود را تطبیق دهند و در یک بازار رقابتی فزاینده موفق شوند. در اینجا نگاهی دقیق‌تر به روندهای اصلی پیش‌روی صنعت حمل و نقل در سال ۲۰۲۵ و پس از آن خواهیم داشت.

شرکت‌های حمل و نقل در سال آینده منتظر چه وضعیتی باشند؟ صنعت حمل و نقل برای یک دوره محتاطانه باید آماده شود. در حالی که چند سال گذشته برخی شرکت‌ها با چالش‌هایی از اختلالات زنجیره تامین گرفته تا افزایش هزینه‌های سوخت مواجه بوده‌اند، چشم‌انداز کلی برای صنعت حمل و نقل و باربری مثبت است. کارشناسان صنعت، بهبود مستمر در شرایط بازار را با افزایش تقاضا برای خدمات حمل و نقل تا سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی کرده‌اند، زیرا اقتصاد جهانی تأثیر همه‌گیری کووید-۱۹ بهبود یافته است. با این حال، این مسیر مثبت به معنای راه‌هموار در آینده نیست و نگاه به آینده در روندهای صنعت می‌تواند به شرکت‌ها کمک کند تا در چشم‌انداز درستی حرکت کنند و از بازارهای جهانی بازمانند.

پیش‌بینی افزایش استفاده از حمل و نقل خودکار پیش‌بینی می‌شود حمل و نقل خودکار و فناوری‌های نیمه خودران در سال ۲۰۲۵ گسترش

## «رم»، پیکاپ «رمپیک ۲۰۲۵» را معرفی کرد



کیلومتر بر ساعت می‌رسد. موتور ۲.۲ لیتری دیزلی برای تمام تیپ‌های رمپیک قابل انتخاب خواهد بود، به‌جز نسخه R/T که با پیش‌ران ۲ لیتری بنزینی هوریکین تولید می‌شود. این موتور بنزینی با ۱۷۲ اسب‌بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، رمپیک را به قوی‌ترین و سریع‌ترین پیکاپ آمریکای جنوبی تبدیل می‌کند. رم همچنین برای مدل ۲۰۲۵، نسخه بیگ‌هورن پیکاپ رمپیک را تا پیش از این، نسخه بیگ‌هورن در کارخانه پرنامیو کوی برزیل فقط برای بازارهای صادراتی تولید می‌شد. قیمت این تیپ فعلاً اعلام نشده است، ولی قطعاً از آن تیپ پایه قبلی یعنی ربل خواهد بود که در برزیل با قیمت ۴۵ هزار دلار به فروش می‌رسد. تمام تیپ‌های رمپیک در برزیل به صورت استاندارد با گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک ZF و سامانه چهار چرخ محرک عرضه می‌شوند. رمپیک روی پلتفرم Small Wide 4-LWB ساخته شده که با جیب کامپس، آلفا و متوناله و دوج هورنت مشترک است. هنوز مشخص نیست که این پیکاپ در بازار ایالات متحده هم عرضه خواهد شد یا نه.

رم رمپیک، یک پیکاپ کامپکت است که روی پلتفرم پیکارچه جیب کامپس ساخته شده و در برزیل برای بازار آمریکای جنوبی تولید می‌شود. هر چند آمریکای شمالی بزرگ‌ترین بازار پیکاپ در کل جهان محسوب می‌شود، ولی هنوز هم پیکاپ‌هایی هستند که در این کشور عرضه نمی‌شوند. یکی از این پیکاپ‌ها، رم رمپیک است که سال گذشته برای عرضه در بازار آمریکای جنوبی معرفی شد و حالا به‌روزرسانی قابل توجهی را تجربه کرده است. مهم‌ترین تغییر رمپیک مدل ۲۰۲۵، جایگزینی پیش‌ران ۲ لیتری توربودیزل قدیمی با یک نمونه ۲.۲ لیتری جدید است که ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. این اعداد ۳۰ اسب‌بخار و ۷۰ نیوتون‌متر از موتور قبلی بیشتر هستند. این پیکاپ کامپکت که ساختاری پیکارچه‌دار دارد، همان گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک قبلی استفاده می‌کند، ولی حالا برای کاهش مصرف سوخت، ضرایب این گیربکس ۱۴ درصد طولانی‌تر شده است. با این پیش‌ران دیزلی جدید، رمپیک در هر صد کیلومتر در شهر ۹.۴ لیتر و در بزرگراه ۷.۵ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند. این پیکاپ دیزلی همچنین در کمتر از ۱۰ ثانیه از صفر به سرعت صد



کی ام سی تی ۹ کرمان موتور و چانگان هانترا پلاس شکل گرفته است. بر این اساس سهم بازار پیکاب‌ها در محدوده قیمت بیش از ۲ میلیارد تومان بین این سه رقیب تقسیم خواهد شد.

رقابت در بازار پیکاب‌ها همچنان چشمگیر بوده و حالا با عرضه چانگان هانترا پلاس توسط زامیاد (زیرمجموعه سایپا) می‌توان گفت رقابت داغی بین پیکاب‌های قدر بازار یعنی فوتون جی ۷ ایران خودرو،



بازار پیکاب‌ها داغ‌تر از همیشه

تحلیل



کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

تنها چینی‌های باقیمانده در سامانه فروش

در عین حال در این جا با این سوال مواجهیم که چرا قیمت کارخانه و بازار محصولات تولید بهمن به یکدیگر نزدیک نشده‌اند؟

تنها استثنا در این میان خودروهای مونتاژی چینی بهمن موتور هستند که همچنان به دلیل فاصله قیمتی بازار و کارخانه در سامانه فروش یکپارچه عرضه می‌شوند.

با خروج لاماری ایما از سامانه فروش یکپارچه و آغاز عرضه عادی آن می‌توان گفت تقریباً تمام خودروهای مونتاژی چینی از سامانه فروش یکپارچه خارج شده‌اند.

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
کی ام سی X5 (۱۴۰۳)	۴۷۵	یک میلیارد و ۶۲۰	۰	
کی ام سی J7 (۱۴۰۳)	۳۸۲	یک میلیارد و ۶۱۵	۱۵	▼
کی ام سی T8 (۱۴۰۳)	۶۹۷	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
ام وی ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۸۸۹	۹	▼
ام وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۳۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	۲ میلیارد و ۷۳۵	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	۲ میلیارد و ۷۰	۵	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۵۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	یک میلیارد و ۳۶۵	۱۵	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۴۱۳	۷	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۷۶۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۱۶۰	۱۰	▼
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۱۲۳	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا K5 (۲۰۲۳)	۷۷۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۴	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۳)	۷۲۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۳۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۴	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
نيسان سانی (۲۰۲۳)	۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۴۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۱۳۷	۲ میلیارد و ۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جی‌ای‌سی Emzoom GS3 (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۶	یک میلیارد و ۳	۰	
ونوسیا وی‌آتلاین (۲۰۲۳)	۲۴۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
تیبا ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۴۱۸	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۳۶	۳	▼
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۷۸	۴	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۱۸	۱	▼
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۵۷	۶	▼
کوییک GX-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۶۰	۵	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۲۷	۳	▼
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۴۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۲۷	۳	▼
کوییک پلاس اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۴۳۰	۳	▼
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۶۰	۴	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۰۳	۶	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۴۶	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۶۳	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۷۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۲۶	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۱۰	۰	
نيسان آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۵۳۰	۶۶۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۷۰	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۲۰	۳	▼
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۷۰۰	۷	▼
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۷۰	۵	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۱۰	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۵۹۲	۵	▼
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۴۸	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۶۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۶۷۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۲۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۹۲	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۰۷	۹	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۱۰	۱۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۲۰	۲	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۲۰	۰	
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۸	۲	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۵۷	۳	▼
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۶۱	۳	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۶۸۵	۷	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۵۳	۱۱	▼
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۳۹	۴	▼
دنا پلاس اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۷۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۷	۶	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۰۶	۹	▼
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۳۶	۰	
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۸۹	۱	▼

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



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



کاملترین سبد  
روانکار و اکسسوری

ادتیو یا افزونه‌هایی که سر نوشت ساز هستند

# تفاوت‌های بین روانکار پیشرانه و سیستم انتقال قدرت

قطعاً فلزی و به ویژه انواع به کار رفته در خودروهای درون سوز می‌توانند بسیار داغ شوند و گرمای بیش از حد باعث آسیب دیدن آن‌ها خواهد شد. پیشرانه‌های درون سوز اصولاً به سیستم خنک کاری مایع متکی هستند تا گرما را در حد بهینه نگه دارد. روغن موتور نیز به این کار کمک می‌کند. روغن موتور از گرم‌ترین بخش‌های پیشرانه عبور کرده و علاوه بر روانکاری باعث کاهش دمای قطعات نیز می‌شود. ویسکوزیته روغن یکی از عوامل تحقق این هدف است و باید دانست روغن موتور آستانه تحمل گرمای بیشتری نسبت به روغن گیربکس دارد. کم یا زیاد بودن روغن موتور و گیربکس می‌تواند باعث ایجاد اختلال در عملکرد این قطعات و داغ شدنشان شود. به همین دلیل باید روغن موتور و گیربکس را با توجه به نوع خودرو و مشخصات آن استفاده کرد. البته گاهی اوقات به سختی می‌توان با نگاه کردن به ظاهر روغن موتور و گیربکس آن‌ها را از یکدیگر تشخیص داد. اگر در زیر خودرو روغن دیده شود شاید تشخیص آن سخت باشد. خوشبختانه روغن موتور و گیربکس از نظر رنگ متفاوت هستند. همان‌طور که می‌دانید اکثر خودروهای موجود در آمریکا از گیربکس اتوماتیک استفاده می‌کنند. روغن گیربکس این خودروها معمولاً تیره و قرمز رنگ است و هر چقدر از عمر روغن گذشته باشد رنگ آن قهوه‌ای خواهد شد. روغن موتور نیز معمولاً به رنگ قهوه‌ای روشن است و آن هم با گذشت زمان تیره تر می‌شود. شرکت‌های سازنده معمولاً رنگ‌های متمایزی را به روغن گیربکس اضافه می‌کنند تا تشخیص آن آسان تر باشد. همین تفاوت رنگ یکی از فاکتورهای مهم در مقایسه روغن موتور و گیربکس است. به‌طور کلی روغن موتور سریع‌تر تعویض می‌شود. بسته به نوع خودرو، سبک رانندگی و منطقه مورد استفاده، توصیه می‌شود روغن موتور بین ۴ تا ۶ هزار کیلومتر تعویض شود اما روغن گیربکس طول عمر بیشتری داشته و توصیه می‌شود آن را بین ۵۰ تا ۸۰ هزار کیلومتر (گیربکس دستی) تعویض کنید. البته برای اطمینان از این قضیه حتماً به دفترچه راهنمای خودرو خود مراجعه کنید.

در مقابل دماهای بالاتر قطعات داشته باشند. این نوع روغن موتور در حقیقت بادر نظر گرفتن حداکثر رانندمان تولید می‌شود. البته روغن‌های سنتی همچنان طرفداران زیادی دارند و معمولاً با قیمت کمتر در دسترس هستند هر چند باید دانست طول عمر آن‌ها کمتر بوده و باید سریع‌تر تعویض شوند. وظیفه اصلی روغن موتور خودرو روانکاری و کاهش اصطکاک بین قطعات و دور کردن گرما از آن‌هاست. روغن گیربکس یا اسکازین نیز روی کاغذ عملکردی مشابه روغن موتور داشته و باعث روانکاری و کاهش اصطکاک بین قطعات گیربکس می‌شود. روغن گیربکس هم به کاهش دمای قطعات درون این قطعه مهم کمک می‌کند. گیربکس‌های دستی نیازمند روغن مخصوص خود هستند و روغن‌های بکار رفته در گیربکس‌های اتوماتیک تفاوت‌های زیادی با انواع دستی دارند. یکی از تفاوت اصلی این است که روغن‌های اتوماتیک ویسکوزیته کمتری نسبت به گیربکس‌های دستی دارند چراکه علیرغم پیچیدگی بیشتر گیربکس‌های اتوماتیک نسبت به انواع دستی، دمای قطعات گیربکس‌های اتوماتیک معمولاً بالاتر از گیربکس‌های دستی نیست. در مقایسه روغن موتور و گیربکس باید به این نکته اشاره کرد که روغن گیربکس در نسخه‌های گوناگون و خاص‌تری تولید می‌شود و برای هر نوع گیربکس باید از روغن مخصوصی استفاده کرد. به‌طور مثال روغن گیربکس ضربه متغیر وجود دارد که به‌طور خاص برای گیربکس‌های CVT تولید شده است. چنین گیربکس‌هایی فاقد دنده‌های سنتی هستند و از تسمه و سیستم متشکل از دو پولی برای انتقال قدرت پیشرانه به چرخ‌ها استفاده می‌کنند. اگرچه چنین گیربکسی رانندمان کلی را بالا می‌برد اما می‌تواند اصطکاک و گرمای بیشتری تولید کند و بنابراین روغن گیربکس CVT ویسکوزیته بیشتری نسبت به روغن گیربکس اتوماتیک استاندارد دارد. اگرچه هر دو روغن وظایف مشابهی دارند اما تفاوت‌های کوچک ولی مهمی بین آن‌ها وجود دارد. یکی از مهم‌ترین خواص روغن موتور این است که نه تنها در مقابل دمای بالا مقاومت می‌کند بلکه به تنظیم دمای قطعات نیز کمک خواهد کرد.

سرویس و نگهداری خودرو پر هزینه و گاه در دسر ساز است. علت اصلی آن نیز به استفاده از مایعات و روانکارهای مختلف در وسایل نقلیه مربوط می‌شود. در بسیاری از موارد این مایعات؛ چسبیا و خطرناک هستند اما آنچه باعث پیچیده‌تر شدن اوضاع می‌شود شبیه بودن ظاهر بسیاری از روانکارها و مایعات خودروها به یکدیگر است هر چند هر کدام از آن‌ها کاربرد ویژه‌ای دارند و قطعاً ترکیب کردن آنها با یکدیگر و استفاده از یک روانکار به جای نوع دیگر تبعات زیادی در پی خواهد داشت. آیا تاکنون به اشتباه گازوئیل را در خودرو بنزینی ریخته‌اید؟ معمولاً این گونه خطاها هزینه‌های زیادی در بر دارند. به‌طور مشابه، روغن موتور و گیربکس نیز جزو عناصر مهم خودروهای درون سوز هستند و مانند هر بخش دیگری در وسایل نقلیه، دانستن نقش و محل استفاده از آن‌ها اهمیت زیادی دارد. از طرف دیگر باید تفاوت‌های بین روغن موتور و گیربکس را نیز به خوبی دانست. با اینکه پیشرانه و گیربکس جزو مهم‌ترین قطعات خودرو هستند اما تفاوت‌های زیادی با یکدیگر دارند و به همین خاطر سرویس و نگهداری آن‌ها نیز فرق می‌کند. در ادامه می‌خواهیم به بررسی و مقایسه روغن موتور و گیربکس خودروی بی‌دازیم و با اینکه شباهت‌های کلیدی بین آن‌ها وجود دارد اما تفاوت‌های موجود بسیار عمیق‌تر است. پیشرانه‌های درون سوز مجموعه‌ای شگفت‌انگیز هستند که حرکات پیستون و میل‌لنگ را در نهایت به حرکت خودرو بدل می‌کنند. البته کارکرد این قطعات متحرک در کنار یکدیگر باعث ایجاد اصطکاک و گرمای زیادی می‌شود و اینجاست که روغن موتور برای رفع چنین مشکلاتی وارد میدان می‌شود. با اینکه خودرو سازان و خریداران به فاکتورهایی همچون پر فورنس و صرف تاحد خودرو خود افتخار می‌کنند اما واقعیت این است اگر همه چیز به نر می‌کار نکند عملکرد خودرو به شدت تحت تاثیر قرار خواهد گرفت. برای حفظ عملکرد صحیح قطعات پیشرانه باید از روغن موتور با کیفیت استفاده کرد. این روانکار در انواع مختلفی تولید می‌شود. روغن‌های تمام سنتتیک و نیمه سنتتیک به‌طور ویژه ساخته می‌شوند تا دوام بیشتری

نترکت 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)

نترکت 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)

نترکت 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)

**TITAN UNIVERSAL CH-4**

**شرکت روغن فوکس ایرانیان**  
شعبه فوکس آلمان در ایران

**روغن موتور دیزلی**  
با سطح کیفی CH-4  
15W-40, 20W-50

مناسب برای خودروهای توربوشاژ

- حفاظت از قطعات اصلی موتور
- ضد سایش
- کاهش انسداد فیلتر

www.fuchs.ir  
fuchs.ir  
۰۲۱ - ۷۱۱۶۴  
www.aparat.com/fuchs.ir

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.



دارای دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم (یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب) است. این نسخه از لوسیدایر دارای یک باتری های ۱۱۸ کیلووات-ساعتی لیتیم-یونی است که می تواند حداکثر توان ۱۱۱۱ اسب بخاری و حداکثر گشتاور ۱۳۹۰ نیوتون متری را فراهم کند.

این سدان لوکس تمام برقی با حداکثر وزن ۲۳۷۶ کیلوگرم می تواند تنها ظرف ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین لوسیدایر در ۱۰۰ مایل در ساعت می تواند با یک بار شارژ کامل حداکثر ۷۵۸ کیلومتر را طی کند.

کمپانی لوسیدمو تیز که اوایل سال ۲۰۲۱ میلادی سدان تمام الکتریکی خود را به بازار جهانی عرضه کرد، توانست در بازار تمام الکتریکی ها رقیب جدی برای تسلا موتورز باشد. بر این اساس لوسیدایر به عنوان نخستین محصول و البته نخستین خودرو سواری سدان این کمپانی به بازار آمد.

استفاده از خطوط نرم و مسطوح منحنی، کاراکتر اسپرت و جذابی به این خودرو بخشیده است. اما این سدان تمام الکتریکی در چند نسخه به بازار آمده که قوی ترین نسخه دو موتور این سدان، در ۱۰۰ مایل در ساعت نام دارد. در ۱۰۰ مایل در ساعت



## لوسید در ۱۰۰ مایل در ساعت سدان لوکس برقی

### نظرسنجی

Poll

## پاسخ نظرسنجی شماره ۲۲۰۹

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۲۲۱۰  
به نظر شما آیا آموزش رانندگی توسط والدین به فرزندان، آن هم به وسیله خودروهای معمولی که فاقد ابزار کنترل خودرو توسط مربی رانندگی است، اقدام درستی است؟

۱- بله  
۲- خیر



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما در زمینه حل معضل کمبود پول نقد برای پرداخت کرایه تاکسی توسط مسافران کدام راهکار موثر است؟ در پاسخ به این پرسش ۱۶ درصد به گزینه یک یعنی ارائه کار تخوان سیار به رانندگان تاکسی، ۵۴ درصد به گزینه دوم یعنی در نظر گرفتن بخش پرداخت کرایه تاکسی به کمک کیو آر کد در نرم افزارهای مدیریت مالی تلفن های همراه و ۳۰ درصد به گزینه سوم یعنی معرفی گسترده نرم افزارهای تخصصی برای پرداخت کرایه رای داده بودند.

### تلگرام

Telegram

## تغییر استراتژی خودرو سازی در آمریکا

مجله حمل و نقل ایالات متحده اخیرا خبری را منتشر کرده که بر اساس آن ایلان ماسک به عنوان موسس و مدیر عامل کمپانی تسلا موتورز در کنار دریافت حدود ۹ میلیارد دلار کمک نقدی، طرحی را به دولت جدید آمریکا پیشنهاد داده که در آن دیگر خبری از حمایت از خودروهای تمام برقی نیست. حال سوال این است که هدف اصلی از ارائه این طرح چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

خودروهای تمام برقی به دلیل هزینه ساخت بالا و استفاده از فناوری های به روز، قیمت بالایی دارند و این احتمال وجود دارد که دولت ایالات متحده با هدف مدیریت هزینه هایش، از تزیق بودجه به این بخش خودداری کند. البته همان طور که گفته شد، دولت آمریکا پیش تر حدود ۹ میلیارد دلار به کمپانی تسلا اختصاص داده تا بتواند محصولات جدیدتری را توسعه دهد. بنابراین اجرایی شدن این طرح بر عملکرد این کمپانی تاثیر چندانی ندارد.

جیلوند

عدم حمایت دولت جدید آمریکا از خودروهای تمام برقی به این دلیل است که به نظر آن ها این امر صرفه اقتصادی ندارد. از طرفی کمپانی تسلا موتورز در تلاش است تا نمونه های اقتصادی را به بازار عرضه کند و شاید همین امر سبب شده است دولت جدید دیگر در صدد حمایت از خودرو سازان دیگر نباشد. بر این اساس تنها راه حل ممکن برای بالا بردن تیسراژ خودروهای برقی، کاهش هزینه های تولید آن ها است.

حجازی



## نصب نادرست قطعه!

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۲ دارم و چندی پیش با هدف نصب پیشرفته ترین دزدگیر وارداتی روی آن به یک مجموعه خودرویی مراجعه کردم که در فضای مجازی از تبلیغات گسترده ای بهره می برد. اگر چه تکنسین مربوطه اعلام کرد دزدگیرهای پیشرفته این مرکز از کشور مازنی وارد شده و از کیفیت بالایی برخوردارند، اما از زمان نصب این قطعه روی خودروی من، تعویض دنده آن با مشکلاتی مواجه شده است. بار دیگر با مراجعه به یک مرکز تخصصی تعمیرات خودرو، مکانیک پس از بررسی های دقیق تشخیص داد که برق سیستم دزدگیر از گیربکس تامین شده و این موضوع در بروز مشکل حین تعویض دنده تاثیر گذار بوده است. در عین حال به رغم مراجعه مجدد به مرکز قبلی و توضیح آن چه برای خودروی من رخ داده، متأسفانه تکنسین مربوطه حاضر نشد به اشتباه خود اعتراف کند و مشکل مذکور را ناشی از رانندگی نادرست دانست!

۰۹۱۰\*\*\*۲۵۴۷



## بنتایگا؛ یکی از بهترین بلندقامتان سال های اخیر

# آشنایی با بلندقامت اصیل و لوکس بریتانیایی

تزییناتی همچون کروم، چوب و فیبر کربن از جمله مواردی هستند که کابین بنتایگا را بسیار لوکس جلوه می دهند. همچنین نصب یک نمایشگر عرضی ۱۰.۹ اینچی در کنسول میانی فضای مدنی را به وجود آورده است. از طرفی طراحی درجه های افقی سیستم تهویه مطبوع و ساعت آنالوگ کلاسیک، خاص بودن خودرو را به رخ می کشند. در بخش فیزی نیز مهندسان کمپانی بنتلی همچنان از همان پیشرانده های ۸ سیلندر وی شکل و ۱۲ سیلندر W شکل بهره گرفته اند. موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۴ لیتر، از ۳۲ سوپاپ در سرسیلندر و فناوری توپین اسکرو توربوشارژر برخوردار است. این پیشرانده حداکثر توان خروجی را به ۵۵۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به ۷۷۰ نیوتون متر می رساند. این قدرت و گشتاور تولید شده به وسیله یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می شود. بنتلی بنتایگا ۷۸ ظرف ۴.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت است. از سوی دیگر کمپانی بنتلی قصد دارد مدل پرچمدار W12 را با حجم ۶ لیتر و مجهز به تکنولوژی TSI و همچنین مدل هیبرید از بنتایگا را به بازار عرضه کند. از دیگر ویژگی های جدید بنتلی بنتایگا ۲۰۲۲ می توان به رنگ های ۱۲۲ اینچی، سیستم ترمز منحصربه فرد بر مبنای سامانه کمکی رانندگی پیشرفته و کروک کنترل هوشمند اشاره کرد. همچنین یک سامانه فوق ایمنی پیشرفته برای این خودرو وجود دارد که حدود ۴۸۰۰ دلار ارزش دارد. این سامانه که در قالب یک پکیج ارائه می شود، شامل سیستم کمکی رانندگی منطبق بر خودروان سطح دو است که نسبت به نسخه قبلی توسعه یافته و حتی می تواند پارک هوشمند را نیز به خوبی انجام دهد. تمام بنتایگا های ۲۰۲۱ به بعد به این سامانه فوق ایمنی مجهز شده اند.

یکی از سریع ترین اس یووی های جهان که پر فروش ترین عضو خاندان بنتلی به شمار می رود، اوایل سال ۲۰۲۱ میلادی با یک فیس لیفت اساسی معرفی شد. نخستین بار در سال ۲۰۱۶ بنتلی بنتایگا رونمایی شد و از همان ابتدا طراحی آن مورد انتقاد برخی کارشناسان و رسانه های خودرویی قرار گرفت. به عنوان نخستین محصول بلندقامت این لوکس ساز بریتانیایی، انتظارات فراتر از طراحی خودرو ذکر شده بود و از این رو، نقدهایی توسط منتقدان و خودرو نویس های اروپایی و آمریکایی در این باره منتشر شد. طراحی بنتلی در نسخه فیس لیفت شده این بلندقامت لوکس اقدام به باز طراحی کامل دماغه و قسمت عقب خودرو کردند تا بر اساس زبان جدید طراحی این کمپانی و همانند نسخه جدید سوپراسپرت بنتلی یعنی کانترینتال GT، چهره ای جذاب تر و زیبا بر این بنتایگا فراهم شود. با نگاهی تیزبینانه تر می توان دریافت که در نمای جلو تغییراتی در ناحیه سپر و جلو پنجره ایجاد شده است و فرم بیضی شکل چراغ ها، شخصیتی پویا تر به خودرو بخشیده است.

اما نکته بسیار قابل توجه در طراحی بنتایگا جدید این است که توجه تیم طراحی بنتلی به نمای عقب خودرو بیشتر بوده. به دلیل انتقادات گسترده ای که به طراحی این بخش از خودرو شده بود، در نسخه ۲۰۲۲ با نمایی کاملا متفاوت و بدیع روبرو هستیم. تغییر محل پلاک و چراغ های به اصطلاح بادامی شکل، جلوه ای خاص و متفاوت به این بلندقامت لوکس داده است. از طرفی در زمان ورود به کابین بنتایگا جدید، متوجه می شوید حجم تغییرات ایجاد شده بسیار فراتر از یک فیس لیفت ساده است. رودری ها، غریب لک فرمان و حتی کنسول میانی داشبورد به طور کامل باز طراحی شده اند تا فضای دلنشین و جذابی در اختیار سر نشینان قرار گیرد. روکش چرم با کیفیت و



### پیامک

SMS

نگاهی به کراس اوور ملی

قصد خرید یک مدل خودرو کراس اوور را دارم؛

نگاه شما در مورد خودرو «ری را» چیست؟

۰۹۱۲\*\*\*۵۷۹۰

ری را در حقیقت بر پایه و اساس پلت فرم جدید K125 که یک پروژه مهندسی جدید روی پلت فرم پژو ۲۰۰۸ بود، ساخته شده است. این خودرو در کلاس خودروهای هاچ بک کراس و در سگمنت C قرار می گیرد.

ری را به زبان جدید طراحی گروه صنعتی ایران خودرو و مزین شده است و با نگاهی دقیق به این هاچ بک کراس می توان به خوبی مشاهده کرد که استفاده از خطوط نرم در کنار سطوح تخت و منحنی، استایلی اسپرت، جذاب و چشم گیر به این هاچ بک کراس بخشیده است.

در نمای جانبی ری را شاهد خط نرم شانه در کنار سطوح تخت هستیم که پوزه نسبتا کشیده و ستون C به نسبت زاویه دار با رینگ های ۱۸ اینچی کاراکتر اسپرت و نافذی به این خودرو بخشیده است.

طراحی پوزه این خودرو در نوع خود منحصر به فرد و متفاوت تر از تمام محصولات تولیدی گروه صنعتی ایران خودرو تا به امروز است. اگر چه به طراحی جلوی ری را نقدهایی وارد می شود، اما به خوبی شاهدیم که این طراحی تا حدودی مشابه نسل چهارم هیوندای است. این شباهت به معنای کپی برداری نیست؛ بلکه ترند روز طراحی خودرو به سمت چراغ های دوپل و قرار گیری چراغ LED دی لایت در قسمت بالای سپر در حال حرکت است. بر این اساس دو چراغ باریک مزین به LED های سه گانه، در بالای سپر قرار گرفته است.

چراغ های اصلی خودرو درون سپر و زیر چراغ های LED باریک در طرفین سپر قرار گرفته است. همچنین فرم عرض جلو پنجره مشبک ظاهری تهاجمی به این هاچ بک کراس می بخشد. در نمای عقب شاهد طراحی مشابه محصولات جدید پژو هستیم که به دلیل باز طراحی و مهندسی پلت فرم پژو ۲۰۰۸ این مساله اجتناب ناپذیر است. اما چراغ های کشیده باریک در طرفین (مزین به LED)، یک نوار مشکی میان چراغ ها و حجم پردازشی خاص، سبب شده است شاهد نمای زیبا و اسپرتی از این خودرو باشیم. در مورد کابین ری را می توان گفت برای نخستین بار است که در خودرو سازی کشورمان داخل کابین یک مدل خودرو این گونه طراحی شده و دارای یک نمایشگر بزرگ یکپارچه به همراه فرمان دی-کات و دسته دنده مشابه محصولات جدید پژو است.

فضای داخلی ری را در کلاس خود بسیار زیباست. اما در پاسخ به سوال شما باید گفت قلب تپنده ری را، موتور ملی یا همان EF7 مزین به سیستم پر خوران توربوشارژر است. این موتور ۴ سیلندر ۱۶۴۵ سی سی، مزین به سیستم زمان بندی متغیر دائم سوپاپ ها و سیستم پر خوران توربوشارژر است که می تواند حداکثر ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور فراهم کند.

این قدرت و گشتاور پس از ایجاد تغییراتی در سیستم ECM یا واحد پردازشگر مرکزی و همچنین بهینه سازی در سیستم زمان بندی متغیر دائم سوپاپ های موتور EF7 ایجاد شده است. البته این پیشرانده با نام EFP شناخته می شود. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چرخ های جلو منتقل می شود. در نظر داشته باشید که پیشرانده EFP ری را در نظر گرفتن شرایط سوختی و جوی کشورمان کالیبراسیون شده تا استهلاک پایینی داشته باشد.

بنابراین با بهینه سازی های انجام شده در این موتور، به خوبی شاهد کاهش استهلاک ناشی از میزان اکتان پایین سوخت و شرایط جوی خاص کشور هستیم. همچنین در راستای کویپ شدن گیربکس یا موتور، مهندسان گروه صنعتی ایران خودرو سیستم انتقال قدرت این خودرو را بهبود بخشیده اند.



## پرونده کلاهداری با ترند آگهی فروش لاستیک



رئیس پلیس فتا استان ایلام از کشف پرونده کلاهداری آگهی فروش لاستیک خودرو خبر داد و گفت: در خریدهای اینترنتی به داشتن نماد اعتماد الکترونیک، تلفن پاسخگو و معتبر بودن فروشگاه دقت کنید و ترجیحاً کالای خود را به صورت پرداخت در محل سفارش دهید. سرهنگ علی رضا یعقوبی در تشریح این خبر عنوان کرد: به تازگی پیشنهادهای افزایش قیمت به وزارت صنعت ابلاغ شده اما هیچ پاسخی در رابطه با تأیید یا تکذیب این درخواست تاکنون دریافت نشده است. تنها با اشاره به افزایش و یا کاهش قیمت تأیر گفت: به صورت دقیق نمی توان اعلام کرد آیا افزایش قیمت اتفاق می افتد یا نه. به تولیدکنندگان تسهیلاتی جدید تعلق داده می شود. سخنگوی انجمن تأیر ادامه داد: با توجه به تورم حاکم بر جامعه ثابت نگهداشتن قیمت ها باعث فشار اقتصادی به تولیدکنندگان و عرضه کنندگان در زنجیره صنعت تأیر می شود، چراکه برای خرید مواد اولیه با افزایش قیمت روبه رو می شوند و زمانی که تولیدکنندگان قیمت نهایی محصول را افزایش ندهند، سود عملیاتی به صفر می رسد در چنین شرایطی چگونه زبان های زنجیره تولید تأیر را پرداخت کنند؟ تنها با اشاره به جایگاه زنجیره تولید تأیر ایران در خاورمیانه گفت: صنعت تأیر ایران و

این مقام انتظامی افزود: شاکی بیان کرد من مغازه لاستیک فروشی دارم و به دنبال خرید لاستیک ارزان در فضای مجازی یک پیج اینستاگرام فروش لاستیک خودرو را مشاهده و در ادامه هزینه کامل به مبلغ ۲۵۰ میلیون ریال را پرداخت کردم فروشنده اما روز بعد با سخنگوی تماس ها نبود و متوجه جعلی بودن فروشگاه اینترنتی شدم. رئیس پلیس فتا ایلام ادامه داد: طی بررسی فنی و بی جویی اطلاعات موجود هویت فرد کلاهدار مورد شناسایی قرار گرفت و در ادامه پرونده جهت سیر مراحل قضایی به دادسرا ارسال شد.

## امکان تولید لاستیک با فناوری روز فراهم است

# همراهی شرکت های دانش بنیان در توسعه صنعت تأیر



سهیل سیاوشی  
s.sivashi@autoworld.ir

سخنگوی انجمن صنفی صنعت تأیر گفت: امروز حضور و مشارکت شرکت های دانش بنیان در صنعت تأیر کشور افزایش داشته است هر چند فناوری های نوین در صنعت تأیر به دست دانشمندان و متخصصان کشور طراحی می شود اما به دلیل ضعف واردات فناوری به کشور، تولیدات تأیر با استانداردهای جهان مغایرت دارد. به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری آنا، مصطفی تنها به ضرورت توسعه و استفاده از فناوری در بخش تولید در این صنعت اشاره کرد و گفت: امروز صنعت تأیر کشور با استفاده از تکنولوژی نانو تأیر را با کیفیت بالا به بازار عرضه می کند. سخنگوی انجمن صنفی صنعت تأیر تصریح کرد: اما هنوز برای تولیدات تأیر در کشور از تکنولوژی های قدیمی تر استفاده می شود و این صنعت از آخرین تکنولوژی روز دنیا

محروم مانده است؛ چراکه سطح علمی کشور در سطح جهان قرار ندارد. بیشتر کشورهای جهان از هوش مصنوعی برای تولید تأیر بهره مند هستند، اما تولید تأیر در ایران بدون بهره مندی از هوش مصنوعی انجام می گیرد و این وضعیت نشان از ضعف فناوری در صنعت تأیر کشور است. سخنگوی انجمن تأیر تصریح کرد: صنعت تأیر در گذشته، تکنولوژی و دستورالعمل های طراحی، فرمولاسیون مواد از کشورهای دیگر وارد و در بخش تولید استفاده می شد، اما در حال حاضر ماشین آلات، فناوری و نرم افزارهای مورد نیاز چرخه تولید در کشور طراحی و تولید می شود. تنها تصریح کرد: هر چند فناوری های نوین در صنعت تأیر به دست دانشمندان و متخصصان کشور طراحی می شوند اما به دلیل ضعف واردات فناوری به کشور، تولیدات تأیر با استانداردهای جهان مغایرت دارد. سخنگوی انجمن تأیر تأکید کرد: در حال حاضر بعضی شرکت های تولید تأیر توسط نهادهای ذی ربط جزو شرکت های دانش بنیان محسوب می شوند، همچنین به صورت گسترده در بخش های مختلف تولید تأیر از شرکت های دانش بنیان استفاده می شود چراکه سطح



اتوماسیون این شرکت ها بالاست و در تولید مواد اولیه جایگزین، پیشرفت چشمگیری صورت گرفته است. سخنگوی انجمن تأیر در بخش دیگر با اشاره به وضعیت نگران کننده صنعت تأیر کشور در تأمین نقدینگی گفت: به تازگی پیشنهادهای افزایش قیمت به وزارت صنعت ابلاغ شده اما هیچ پاسخی در رابطه با تأیید یا تکذیب این درخواست تاکنون دریافت نشده است. تنها با اشاره به افزایش و یا کاهش قیمت تأیر گفت: به صورت دقیق نمی توان اعلام کرد آیا افزایش قیمت اتفاق می افتد یا نه. به تولیدکنندگان تسهیلاتی جدید تعلق داده می شود. سخنگوی انجمن تأیر ادامه داد: با توجه به تورم حاکم بر جامعه ثابت نگهداشتن قیمت ها باعث فشار اقتصادی به تولیدکنندگان و عرضه کنندگان در زنجیره صنعت تأیر می شود، چراکه برای خرید مواد اولیه با افزایش قیمت روبه رو می شوند و زمانی که تولیدکنندگان قیمت نهایی محصول را افزایش ندهند، سود عملیاتی به صفر می رسد در چنین شرایطی چگونه زبان های زنجیره تولید تأیر را پرداخت کنند؟ تنها با اشاره به جایگاه زنجیره تولید تأیر ایران در خاورمیانه گفت: صنعت تأیر ایران و

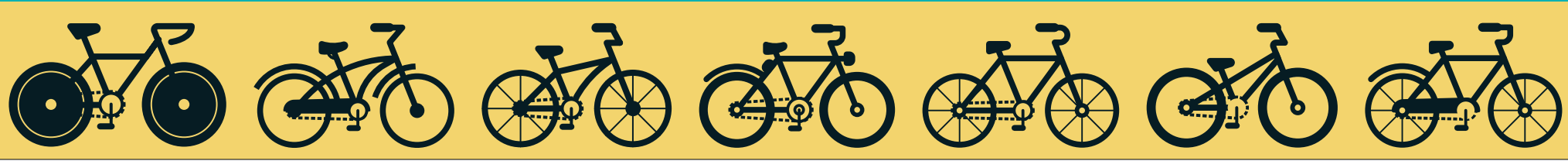
ترکیه از جایگاه مناسبی در منطقه برخوردارند و جزو تولیدکنندگان اصلی در خاورمیانه محسوب می شوند، اما این صنعت در ترکیه با توجه به جانمایی فناوری و استفاده از ماشین آلات و دستگاه های نوین، نسبت به صنعت تأیر ایران جایگاه مناسب تری در این بخش دارد. تنها با اشاره به نیاز صنعت تأیر کشور به سرمایه گذاری و مشارکت با سایر برندهای مطرح جهانی گفت: عربستان در صنعت تأیر جایگاهی نداشت اما امروز شنیده ها حاکی از

سرمایه گذاری برندهای معتبر جهان در صنعت تأیر سازی عربستان است و در آینده این کشور به راحتی می تواند بازارهای خاورمیانه را تصاحب و رقابت ایران برای حضور در بازارها را به چالش بکشد. به گفته سخنگوی صنعت تأیر کشور ترکیه با حمایت از حضور مستقیم سرمایه گذاران و برندهای مطرح تأیر جهان در این کشور گوی رقابت را از صنعت تأیر ایران گرفته است. وی اظهار کرد: البته در شرایطی که فناوری و سرمایه گذاری ترکیه در این صنعت بیشتر شده اما ایران توانسته است همچنان رقیب اصلی کشور ترکیه باقی بماند و بازار مناسبی در سطح خاورمیانه داشته باشد ولی شرایط کشور باعث ایجاد محدودیت همکاری و سرمایه گذاری جهانی می شود و زیرا تولیدکنندگان نمی توانند از تکنولوژی نوین دنیا بهره مند شوند. تأکید می کنم ایران همچنان با تکیه بر متخصصان داخلی، رقیب ترکیه باقی مانده پس بهتر است فرصت تولید فناوری را نسوزانیم. تنها تأکید کرد: ادامه این روند، وضعیت ایران در بازار رقابتی خاورمیانه را دچار چالش های زیادی خواهد کرد که به معنی فرصت سوزی در توسعه و افزایش حضور تأیر های تولیدی در بازار منطقه است.

کویر تأیر (ایران)	گل تأیر	مدل	سایز تأیر (میلی متر)	فاق تأیر	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 - تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۳,۲۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-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 توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۴۸,۴۰۰,۰۰۰	لیفان X60 ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۳۷,۰۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۳۷,۱۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۵۵,۱۰۰,۰۰۰	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-اسنا (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، سوبام ۴
	KB500		225/55R18	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۰,۰۵۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کورانندو
	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 ۸ اس، اکستریم ال ایکس
	KB700		235/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB555		255/45ZR20	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۶۲,۴۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



# تهران را پاک بگردیم





است. این مواد جدید سبب بهبود عملکرد حرارتی و مقاومت در برابر فشار و سایش لنت ترمز شده و همچنین سبب کاهش وزن و حجم آن می‌شود. تمام این فناوری‌ها در خدمت نسل جدید خودروها قرار دارند تا آلاینده‌گی را به پایین‌ترین حد خود برسانند. سامانه الکترونیک Electronic Stability Control یک فناوری مهم در سیستم ترمز خودروهای برقی است. این سامانه به خودرو کمک می‌کند در شرایط جاده‌ای دشوار و در صورت از دست دادن کنترل، پایدار بماند. با استفاده از این سامانه الکترونیک، توازن و کنترل خودرو بهبود می‌یابد و حوادث رانندگی به شکل چشمگیری کاهش می‌یابد.

فناوری‌های حوزه سیستم ترمز و لنت ترمز خودروهای برقی بر بهبود عملکرد، صرفه‌جویی در انرژی و حرکت به سمت کاهش آلاینده‌گی تأکید می‌کند. یکی از آخرین فناوری‌های به کار گرفته شده در سیستم ترمز و لنت ترمز خودروهای برقی، استفاده از سیستم‌های ترمز الکترونیک (Electronic Brake Systems) است که سبب کنترل بیشتر و بهبود عملکرد ترمز می‌شود. این سیستم‌ها از سنسورها و کنترل‌گرهای پیشرفته برای بهبود عملکرد توقف و جلوگیری از لغزش استفاده می‌کنند. علاوه بر این، مواد جدیدی نظیر کامپوزیت‌های کاربید سلسید (Silicon Carbide) و گرافین (Graphene) به فرمول تولید لنت اضافه شده



## کاهش آلودگی محیط زیست با سیستم ترمز الکترونیک

تأثیر پیش‌رانه‌های الکترونیک روی چرخ‌ها و سامانه ترمز خودرو

# «کانتیننتال»؛ ترمز ویژه خودروهای الکترونیک را تولید کرد

برقی، سیستم ترمز regenerative braking است. این سیستم به خودرو اجازه می‌دهد هنگام ترمز کردن، انرژی جنبشی (KE) را به انرژی الکتریکی تبدیل و آن را در باتری خودرو ذخیره کند. طراحی و تولید خودروها و فناوری به کار رفته در آن‌ها به سرعت در حال تغییر است. از فناوری جدید در خودروهای برقی و باتری این خودروها گرفته تا فناوری مربوط به سیستم ترمز و حتی لنت‌های ترمزی که در این خودروها به کار گرفته می‌شود، شاهد تغییرات بزرگی هستند. جهان به سمت صفر شدن آلاینده‌گی‌ها حرکت می‌کند و از این رو تولید سیستم ترمز و لنت‌هایی که کمترین آسیب را به محیط زیست وارد کنند، در دستور کار تولیدکنندگان قرار دارد.

البته باید به این موضوع نیز اشاره کرد که در خودروهای برقی لنت‌های ترمز استاتیو به جای لنت‌های فلزی استفاده می‌شوند. لنت‌های استاتیو دارای خصوصیات جذب حرارت بالا و عملکرد بهتر در شرایط حساس هستند که همین موضوع سبب کاهش صدای تولید شده هنگام ترمز گیری می‌شود.

ناگهانی دارد، این قطعات نمی‌توانند وظیفه خود را به درستی انجام دهند. برای مقابله با این مشکل، کانتیننتال سیستم مفهومی جدیدی طراحی کرده که از لحاظ ساختاری بسیار متفاوت است. برخلاف دیسک‌های کنونی که معمولاً از فولاد هستند، این نمونه از آلومینیوم ساخته شده و از سطح شعاعی بزرگ‌تر و عریض‌تری برخوردار است. با این حال اصلی‌ترین تفاوت این سیستم به مکان نصب دیسک و کالیپرهای ترمز برمی‌گردد؛ یعنی جایی که دیسک به پرده‌های رینگ پیچ می‌شود و کالیپر درون حلقه آن قرار می‌گیرد.

به گفته کانتیننتال این طراحی ضمن کاهش وزن و افزایش کارایی، صدای کمتری هم تولید می‌کند؛ عاملی که در خودروهای الکترونیک بسیار مهم به نظر می‌رسد. این کمپانی اضافه کرد به دلیل استفاده از دیسک‌های آلومینیومی ضخیم، دیگر خبری از خوردگی و فرسایش نیست و تعویض لنت‌ها نیز بسیار راحت‌تر خواهد بود.

از سوسی دیگر یکی از آخرین فناوری‌ها در حوزه سیستم ترمز و لنت ترمز خودروهای

امروزه بسیاری از خودروسازان به سمت تولید خودروهای هیبرید و برقی بر پایه مدل‌های بنزینی رفته‌اند. اما به دلیل تفاوت بنیادی و ساختاری بین خودروهای الکترونیک با نمونه‌های مجهز به موتور درون‌سوز، باید در طراحی برخی اجزا بازنگری و سیستم‌های جدیدتری استفاده شود.

یکی از این قطعات دیسک ترمز است. به دلیل فناوری‌های بازیابی انرژی، میزان درگیری لنت و دیسک ترمز در خودروهای جدید تا چند برابر کاهش یافته و بسیاری از آن‌ها حتی بعد از پیمایش ۱۰۰ هزار مایلی نیازی به تعویض این قطعات ندارند. در همین زمینه کمپانی کانتیننتال که علاوه بر ساخت لاستیک در زمینه تولید قطعات و سیستم‌های خودرویی نیز فعالیت دارد، تحقیقاتی را درباره تأثیر پیش‌رانه‌های الکترونیک روی چرخ‌ها و سامانه ترمز خودرو آغاز کرده است. با توجه به اینکه در خودروهای برقی وظیفه اصلی کاهش سرعت خودرو بر عهده سیستم بازیابی انرژی است، بنابراین پدال‌ها و دیسک‌ها به تدریج فرسوده می‌شوند؛ زیرا در مواقعی که راننده نیاز به توقف سریع با ترمزهای



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶		<p>۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد</p>		در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰ (فول)	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو سایننا	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶				در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی	
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶	در حال بروز رسانی	در حال بروز رسانی					

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

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

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

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



### چمران: فعالیت شاتل تاکسی در پایتخت منتفی است



باشگاه خبرنگاران: رئیس شورای اسلامی شهر تهران گفت: اجرای دوباره طرح شاتل تاکسی و فعالیت این نوع تاکسی‌ها در تهران منتفی است و قرار نیست اجرایی شود. چمران با اعلام اینکه به نظر می‌رسد شاتل سرویس منتفی است و قرار بر این شد چند شرکت وارد عمل شوند و با تاکسیرانی قرار داد ببندند و حمل مسافر را انجام دهند، گفت: وزارت کشور و نهادهای اجرایی کرده و به شهر داری تحویل داده و از نظر مالی موفق به پرداخت سهم ۷۰ درصدی خود نشده و کل شهر داری پرداخت و وزارت کشور اعلام کرد مالکیت آنها با

شهر داری خواهد بود. وی در مورد ایجاد خط ویژه در بزرگراه شهید همت برای خودروهایی با سرنشین زیاد نیز گفت: هنوز چیزی مطرح نشده و اگر طرحی وجود داشته باشد باید در کمیسیون عمران و حمل و نقل بررسی شود. البته در گذشته مواردی مطرح شد که تردد خودرو و تک سرنشین محدود باشد. رئیس شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه واردات اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها زمان‌بر است، یادآور شد: چون افراد زیادی علاقه‌مند به این موضوع هستند اخبار آن زیاد است.

## لزوم ایمن‌سازی جاده‌های کوهستانی

# عملیات راه‌داری در جاده‌کنندوان آغاز شد

انسداد ۱۰ روزه جاده‌کنندوان

رئیس اداره راه و شهرسازی چالوس گفت: عملیات اجرایی طرح ایمن‌سازی جاده‌کنندوان و انسداد این مسیر به مدت ۱۰ روز از دوشنبه آغاز شده است. مهدی صفایی در ادامه افزود: در حال حاضر با هماهنگی‌های به عمل آمده با پلیس راه البرز و مازندران و ادارات راه‌داری این ۲ استان عملیات اجرایی این طرح حوالی ساعت ۷ صبح روز دوشنبه با پای کار آوردن ماشین‌آلات در قالب نصب گالری بتنی پیش‌ساخته به طول حدود ۱۵۰ متر در نقطه حادثه‌خیز «کمر زرد» و تور سنگ (در چهار نقطه حادثه‌خیز این محور ارتباطی) آغاز شده است.



وی توضیح داد: ایمن‌سازی در ۱۴ نقطه دیگر این محور به منظور پیشگیری از ریزش سنگ با نصب دیواره‌های حفاظتی در منطقه سیاه بیشه و همچنین ساخت دیواره‌های سنگی در نقاط پر تگاهی از دیگر عملیاتی است که در این قرار داد قید شده و پیمانکار باید نسبت به اجرای آن اقدام کند. رئیس اداره راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای چالوس یادآور شد: اجرای طرح ایمن‌سازی محور کنندوان از فروردین ماه سال گذشته همزمان با سقوط چند مورد سنگ در نقاط حادثه‌خیز به ویژه کمر زرد به روی تعدادی خودرو و کشته و زخمی شدن شماری از سرنشینان این خودروها آغاز شد.

تغییرات آب و هوایی و بارش‌های فصلی موجب سرنوشت سنگ‌های بزرگ از ارتفاعات می‌شود. وی افزود: بارش برف هر چند به اندازه باران خطر ریزش سنگ ندارد اما می‌تواند خطرات دیگری مانند لغزندگی جاده و کاهش دید را ایجاد کند که باید به این مسأله نیز توجه ویژه‌ای شود. سردار حسینی با تأکید بر اهمیت همکاری بین دستگاه‌های مختلف در این زمینه گفت: برای حل این مشکل و جلوگیری از حوادث احتمالی در جاده‌های کوهستانی، نیاز است که وزارت راه و شهرسازی، سازمان مدیریت بحران، پلیس راهور، شهرداری‌ها و سازمان‌های محیط زیست وارد عمل شوند. این نهادها باید با شناسایی نقاط حادثه‌خیز، نصب تابلوهای هشدار دهنده، ایجاد دیوارهای محافظ و استفاده از سیستم‌های نظارتی، اقدامات لازم را برای ایمن‌سازی این جاده‌ها انجام دهند. رئیس پلیس راهور فراجا افزود: توسعه زیرساخت‌های ایمن‌سازی و همچنین آموزش رانندگان در رابطه با شرایط ویژه این جاده‌ها می‌تواند تا حد زیادی از وقوع حوادث جلوگیری کند. پلیس راهور در کنار سایر دستگاه‌ها، آمادگی کامل دارد تا در راستای حفظ ایمنی مسافران و کاهش تصادفات، اقدامات لازم را به‌طور مستمر انجام دهد.

ضروری می‌کند. سردار حسینی با اشاره به اینکه بارش‌های شدید باران در فصل پاییز و برف در زمستان، باعث افزایش لغزش سنگ‌ها و سقوط آنها به سطح جاده می‌شود، تصریح کرد: ریزش سنگ‌ها در محورهای هراز و چالوس معمولاً در مواقع بارندگی و به خصوص در فصول پاییز و زمستان رخ می‌دهد. این سنگ‌ها از ارتفاعات دامنه‌های کوه سقوط می‌کنند و به راحتی به مسیر جاده می‌افتد که می‌تواند منجر به تصادفات شدید و در برخی موارد، فوت و جراحت مسافران شود. این مقام ارشد انتظامی با اشاره به حوادث گذشته در این جاده گفت: در سال‌های اخیر چند حادثه مرگبار به دلیل ریزش سنگ در این جاده گزارش شده است که این مسأله ایجاب می‌کند دستگاه‌های مسئول برای ایمن‌سازی این جاده‌ها به سرعت وارد عمل شوند.

آموزش رانندگان برای شرایط ویژه برخی جاده‌ها رئیس پلیس راهور فراجا اضافه کرد: این مسأله به ویژه در محورهای کوهستانی مانند جاده هراز، چالوس و فیروزکوه بیشتر نمود پیدا می‌کند؛ در مناطقی که



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

هفتم مهر ماه بارندگی شدید در نقاط جلگه‌ای و ارتفاعات کوهستانی غرب مازندران، سبب بروز حادثه در گذرگاه‌های پرتردد این منطقه شد و به گفته رئیس اداره راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای چالوس بر اثر سقوط سنگ روی خودرو و پژو پارس در محور چالوس - مرزن‌آباد یک نفر مجروح شد. ۱۹ خرداد نیز رئیس اداره راه‌داری چالوس اعلام کرد سقوط سنگ در محور کنندوان سبب بروز حادثه، وارد شدن خسارت به دو دستگاه خودرو و مجروح شدن سرنشینان آنها شده است. در ادامه مسأله ایمنی جاده‌های کوهستانی در فصول بارندگی و سرما را بررسی می‌کنیم.

وقوع حوادث دلخراش در جاده‌های کوهستانی رئیس پلیس راهور فراجا گفت: جاده‌های کوهستانی کشور مانند جاده هراز و چالوس که از محورهای مهم و پرتردد محسوب می‌شوند؛ در فصول مختلف سال به ویژه در پاییز و زمستان با مشکلات جدی مواجه هستند. سردار سید تیمور حسینی درباره لزوم ایمن‌سازی جاده‌های کوهستانی به منظور جلوگیری از حوادث ناشی از ریزش سنگ، افزود: یکی از تهدیدهای اصلی در این جاده، ریزش سنگ از دامنه‌های کوه و سقوط آن به سطح جاده است که به طور مستقیم تهدیدی برای جان مسافران و سلامت خودروها محسوب می‌شود. وی یادآور شد: در سال‌های گذشته شاهد وقوع حوادث دلخراش و تصادفات مرگبار در نقاطی چون زیارت‌باغ و بیج ابتهاج بودیم که ناشی از همین ریزش‌ها بود.

شرایط آب‌وهوایی خاص منطقه، به ویژه بارندگی‌های شدید در پاییز و برف سنگین در زمستان، این خطرات را تشدید می‌کند و نیاز به اقدامات فوری برای ایمن‌سازی جاده‌های کوهستانی به ویژه جاده هراز را بیش از پیش

# شهرک اتومبیل گودرزی

## بزرگترین مجموعه خودرویی و موتوری پایتخت و البرز



کرج، خ داریوش	MUM	فتح	تجربش	VW
کرج، جهان‌شهر	V	فتح	سعادت آباد	W
کرج، جهان‌شهر	W	فتح	شهرک گلستان	BI
کرج، عظیمیه	W	فتح	کاشانی	W
کرج، عظیمیه	XTRIM	فتح	باملند	MUM
کرج، عظیمیه	W	فتح	نیابت‌مال	W
کرج، میدان سپاه	V	فتح	تهرانپارس	W
کرج، خ داریوش	W	فتح	عباس‌آباد مولتی برند	W
شهریار	W	فتح		
اسلامشهر	W	فتح		





Autoworld.ir

سه شنبه ۲۲ آبان ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۲۱۰

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

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

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

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

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

**بیل‌بورد**  
Billboard

**«سازگار با لحظه‌ها»**

«بهترین پیکاپ، مدلی است که با هر لحظه از زندگی سازگار باشد.»  
این شعار برند نو در کمپین معرفی «Renault OROCH 4x4» در کلمبیا بود. اژانس «Publicis» تبلیغات رسانه‌ای و دیجیتال این کمپین را برعهده داشت.

For ALL For EVERYONE

DAUSTER OROCH 4x4

## لZoom تکیه بر توان داخلی در بحث فناوری

«اواخر سال گذشته میلادی بود که مجله حمل‌ونقل ایالات متحده از سرمایه‌گذاری ۷.۵ میلیون دلاری کمپانی کادیلاک در بخش نوآوری و فناوری این خودروسازی خبر داد. همچنین اوایل سال جاری میلادی این کمپانی با صدور اطلاعیه‌ای از دانشجویان فارغ‌التحصیل دانشگاه‌ها در زمینه مهندسی خودرو، الکترونیک و کامپیوتر دعوت به عمل آورد تا در بخش R&D این برند فعالیت خود را آغاز کنند. همچنین در این رابطه می‌توان به کشور آلمان اشاره کرد. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، اغلب فارغ‌التحصیلان رشته‌های مرتبط در دانشگاه‌های صنعتی آلمان، در کوتاه‌ترین زمان جذب شبکه خودروسازی این کشور می‌شوند و فعالیت خود را در این بخش به‌شکل تخصصی آغاز می‌کنند. این مساله سبب شده

است جایگاه خودروسازی آلمان در سطح جهان همواره درخشان و غیبطه‌برانگیز باشد. با این حال متأسفانه بررسی‌ها نشان می‌دهد سالانه تنها ۱۰ تا ۱۵ درصد از اختراعات و نوآوری‌های جدید در حوزه خودرو در کشورمان مورد توجه خودروسازان قرار می‌گیرد. این مساله لزوم بازنگری و اعمال تغییرات مثبت در ارتباط صنعت با دانشگاه را گوشزد می‌کند. بر این اساس دستاوردهای نخبگان و فارغ‌التحصیلان دانشگاهی در کشورمان به‌گونه‌ای است که در صورت توجه و سرمایه‌گذاری روی آن‌ها، داخلی‌سازی فناوری‌های پیشرفته خودروسازی به‌رغم تمام پیچیدگی‌هایش چندان هم دور از تصور نخواهد بود. زیرا طی سال‌های اخیر فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان بسیاری در راستای ارتقای صنعت خودرو کشور بوده و حاصل آن دستاوردهایی است که در صورت توجه به آن‌ها، خروج ارز از کشور با هدف ورود فناوری به‌حداقل خواهد رسید. در نهایت امید است مسئولان در دو وزارتخانه صمت و کشور که در ارتقا و پیشرفت ایران به‌لحاظ صنعتی نقش غیر قابل انکار و قابل توجهی دارند، با در نظر گرفتن این مهم، تدابیری را بپذیرند که از توان و استعداد نخبگان دانشگاهی در این مسیر بیشترین بهره‌ر گرفته شود و به‌این ترتیب از هدررفت انرژی و سرمایه‌تاجایی که ممکن است، جلوگیری شود.

### حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی

خبرنگار



با ورود بازی «گرید اتواسپرت» (Grid Autosport) به موبایل‌ها، بحث قدیمی «بهترین ریسینگ موبایل چیست؟» به پایان رسید. تا قبل از این بازی، معمولاً رقابت‌ها بین «آسفالت» و «نید فور اسپید» و «Real Racing» بود؛ اما «گرید اتواسپرت» تمام معادلات را به هم ریخت. این بازی محبوب و هیجان‌انگیز، در سبک مسابقات خیابانی و با خودروهای سوپراسپرت است.

برای این بازی به حداقل ۳ گیگ فضای خالی و اندروید نسخه ۹.۰ به بالا احتیاج دارید. البته در حالت آفلاین باید با یک خودرو ساده مسابقه را آغاز کنید و در صورت برنده شدن در این مسابقات و کسب جایزه نخست می‌توانید خودروهای جدید و بسیار قدرتمندتر را بخرید. البته این امکان را خواهید داشت که خودرویتان را به صورت مجزا ارتقا داده و آن را اسپرت کنید.

«Grid Autosport»



## دسترسی آسان و نامحدود به قطعات اصل

www.tejaratsara.com



تجارت‌سرا

بازارگاه خرید و فروش عمده قطعات خودرو