



خودروهای برقی تجربه‌ای تازه برای پاک‌سازی هوای ناسالم تهران هستند

اسکای‌ول؛ یکی از مناسب‌ترین گزینه‌ها برای کاهش آلودگی هوای پایتخت

هوای پاک در تهران یک آرزو نیست، یک انتخاب است و اسکای‌ول، انتخابی است که سلامت شما و شهر را تضمین می‌کند. یکی از ویژگی‌های برجسته اسکای‌ول، سیستم...
صفحه ۱۴

با قابلیت اتصال به سامانه‌های تماس اضطراری عرضه می‌شود:

«ری‌را»؛ نخستین خودرو متصل ساخت داخل

ایران خودرو با استفاده از ظرفیت‌های موجود، خودرو «ری‌را» را تبدیل به خودرو متصل کرده و از این طریق...
صفحه ۴

دلار ۷۱ هزار تومانی مانع ادامه روند کاهشی در بازار خودرو شد

پارازیت نرخ ارز روی فرکانس قیمت خودرو

تغییرات نرخ ارز باعث ایجاد عدم اطمینان در بازار و افزایش تقاضای کاذب شده که این خود باعث ایجاد نوسانات...
صفحات ۳ و ۴

آغاز طرح جدید فروش خودروهای وارداتی

تبعات دستوری کردن فروش وارداتی‌ها چیست؟

پایمدهای دستوری کردن فروش خودروهای وارداتی، این روزها خود را بیش از پیش نشان می‌دهد. ماجرا از...
صفحه ۷



نعمت‌زاده می‌گوید باید به چینی‌ها برای ساخت قطعات خودروهای مونتاژی در داخل فشار بیاوریم
وزیر اسبق صمت: باید بساط مونتاژ کاران کوچک از کشور جمع شود!
صفحه ۸



استارت Start
نهاد علی‌بیگ‌زاده
روزنامه نگار
از وعده تا واقعیت!
از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱، ممنوعیت واردات خودرو به عنوان بخشی از سیاست‌های دولت برای حمایت از تولید داخلی و جلوگیری از خروج ارز اعمال شد...
صفحه ۳

تیتراهای امروز Titles
ارزش بازار گروه خودرویی به بیش از ۲۶۶ هزار میلیارد تومان رسید
صفحه ۵

تغییر فاز واردات با افزایش سقف قیمت برقی‌ها و هیبریدها
صفحه ۱۰
سرمایه‌گذاری در بنادر استان بوشهر افزایش خواهد یافت
سفر مهم مدیرعامل «نفت سپاهان» به جنوب کشور
صفحه ۱۱

آیا فولکس «تی راک» به سر نوشت «جتا» دچار می‌شود؟
صفحه ۱۰
فرسودگی ۳۴ درصدی ناوگان معدنی و راهسازی در پی افت واردات
صفحه ۹

رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین تنه»
حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم
همگام با نوآوری‌های جهان
AZIN TANEH

تولید کننده انواع تایر نایرهای رادیال سیمی و بایاس
RADIAL & BIAS TIRES
تجربه کیفیتی متفاوت
ایران تایر IRAN TIRE

60
EMARK
SALES@IRANTIRE.IR
WWW.IRANTIRE.IR
۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۴
۰۲۱-۴۴۵۳۷۰۸۴
EXPORT@IRANTIRE.IR
تهران، کیلومتر ۴ جاده مخصوص کرج (لشگری)، شرکت تولیدی ایران تایر

شروع ماجراجویی



۱۱۸ اینچی ارائه می‌شود اما نسخه A-Spec از رینگ‌های ۱۹ اینچی بهره می‌برد. آکورا همچنین برای بهبود آیرودینامیک، کراس‌اور کوچک خود را به جلوینچره فعال و کاور زیر خودرو مجهز کرده است. آکورا فعلاً قیمت دقیق ADX را اعلام نکرده ولی از رقمی در حدود ۳۰ هزار دلار حرف زده است. با این قیمت، کراس‌اور جدید ژاپنی‌ها از رقبای مثل بامو X1 با قیمت پایه ۴۰ هزار دلار بسیار ارزان‌تر خواهد بود. تولید ADX بزودی در آمریکای شمالی آغاز خواهد شد و در اوایل سال آینده به نمایندگی‌های فروش خواهد رسید.

آکورا با مدل کاملاً جدید ADX وارد بخش شلوغ کراس‌اورهای لوکس پایه می‌شود. این خودرو که بایین‌تر از RDX قرار می‌گیرد، بر اساس اینتگرا و هوندا HR-V ساخته شده است. این کراس‌اور جدید آکورا ۴.۷۱۹ میلی‌متر طول، ۱.۸۴۱ میلی‌متر عرض و ۱.۶۲۱ میلی‌متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن ۲.۶۵۴ میلی‌متر است. با این ابعاد، ADX از رقبای خود مثل لکسوس NX و کادیلاک XT4 بزرگ‌تر است. با این ابعاد سخاوتمندانه، کوچک‌ترین کراس‌اور آکورا فقط کمی از مدل کامیوت RDX با طول ۴.۷۶۰ میلی‌متر طول کوچک‌تر است. ADX در نسخه پایه به بارینگ‌های



«ADX»؛ شاسی بلند کوچک
بر اساس «اینتگرا»

دلار ۷۱ هزار تومانی مانع ادامه روند کاهشی در بازار خودرو شد

پارازیت نرخ ارز روی فرکانس قیمت خودرو

تغییرات نرخ ارز باعث ایجاد عدم اطمینان در بازار و افزایش تقاضای کاذب شده که این خود باعث ایجاد نوسانات شدید قیمتی در بازار می‌شود

نتیجه، این وضعیت باعث شده تا قیمت‌ها به طرز قابل توجهی افزایش یابد. به این ترتیب، مصرف‌کنندگان با انتخاب‌های محدودتری روبه‌رو هستند و این روند بر اعتماد مشتریان به بازار تأثیر گذاشته است. به‌طور کلی، بازار در یک وضعیت بی‌ثبات به‌سر می‌برد که نیاز به برنامه‌ریزی دقیق‌تر و اقداماتی اساسی دارد.

برخی فعالان صنعت خودرو خبر از افزایش تیراژ تولید در خودروسازی‌های داخلی می‌دهند. به نظر شما افزایش عرضه اخیر توانسته است نبض بازار خودرو را دست بگیرد؟

خیر، تقاضا در بازار خودرو برای عرضه خودرو همچنان از میزان تحویل خودروسازان بالاتر است و این عدم تعادل باعث ایجاد نوسانات زیادی در قیمت‌ها شده است. به‌عنوان مثال، در بازار تهران، بسیاری از مصرف‌کنندگان به دلیل نگرانی از افزایش بیشتر قیمت‌ها، در صدد خرید خودرو برآمده‌اند و این شرایط باعث ایجاد تقاضای فزاینده‌ای برای خودرو شده است. از سوی دیگر، خودروسازان داخلی به دلیل مشکلات تولید و محدودیت‌های موجود قادر به پاسخگویی به این تقاضا نیستند که این نیز خود یکی از دلایل اصلی افزایش قیمت‌ها در بازار است.

واردات خودروهای خارجی به چه نحوی می‌تواند بر وضعیت بازار خودروهای داخلی تأثیر بگذارد؟

واردات خودروهای خارجی می‌تواند رقابت بیشتری به بازار خودروهای داخلی وارد کند. با ورود خودروهای با کیفیت‌تر و قیمت مناسب‌تر از برندهای معتبر خارجی، مصرف‌کنندگان گزینه‌های بیشتری در اختیار خواهند داشت و این می‌تواند فشار رقابتی بیشتری به خودروسازان داخلی وارد کند. این رقابت می‌تواند باعث بهبود کیفیت تولیدات داخلی و کاهش قیمت‌ها در بلندمدت شود. با این حال، باید توجه

در حالی که بازار خودرو از اواسط هفته گذشته با اصلاح



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

قیمت‌های خودروسازان کنار آمده و آرامش نسبی بر این بازار حاکم شده بود، در نخستین روز این هفته، افزایش نرخ دلار به بالای ۷۱ هزار تومان، مانع ادامه روند کاهشی قیمت انواع خودرو در بازار شد. اما فارغ از این نوسانات هفتگی و حتی هر روزه، کارشناسان بازار خودرو معتقدند که نیاز به اصلاحات اساسی در سیاست‌های واردات و تولید داخلی بیش از پیش احساس می‌شود. در این زمینه، علیرضا قربانی‌نژاد، فعال و کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تحلیل وضعیت کنونی بازار خودرو، دلایل افزایش قیمت‌ها و چالش‌های تولید و واردات خودرو پرداخته است. او بر این باور است تنها با ایجاد رقابت سالم و ارتقای استانداردهای کیفی، می‌توان به پایداری بازار خودرو و ارتقای رضایت مصرف‌کنندگان دست یافت.

باتوجه به ابلاغ دستورالعمل جدید دولت در خصوص واردات خودرو و نو کار کرده، وضعیت کنونی بازار خودرو ایران پس از انتشار این آیین‌نامه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بازار خودرو در ایران در شرایطی قرار دارد که به دلیل ترکیب عوامل اقتصادی، سیاسی و اجتماعی، نوسانات زیادی تجربه می‌کند. از یک‌سو، تحریم‌ها و محدودیت‌ها بر واردات تأثیرگذار بوده و از سوی دیگر، مشکلات داخلی مانند کمبود قطعات و عدم به‌روزرسانی خطوط تولید خودروسازان داخلی، عرضه را با مشکلات جدی روبه‌رو کرده است. در

از وعده تا واقعیت!

خودرو تصویب کرده است که اجازه واردات خودروهای کار کرده و با قیمت‌های مناسب را می‌دهد. این دستورالعمل به‌ویژه در راستای واردات خودروهای کار کرده با عمر کمتر از پنج سال و مطابق با استانداردهای مشخص، می‌تواند بازار خودرو ایران را متحول کند به‌خصوص برای اقشار متوسط جامعه که در پی خودروهایی با قیمت مناسب‌تر هستند. می‌تواند گزینه مناسبی باشد. از مهم‌ترین تأثیرات این دستورالعمل می‌توان به کاهش قیمت‌ها در کوتاه‌مدت اشاره کرد. واردات خودروهای کار کرده می‌تواند با کاهش تقاضا برای خودروهای داخلی، فشار بر قیمت‌ها را کاهش دهد.

همچنین، واردات خودروهای متنوع از کشورهای مختلف می‌تواند رقابت را افزایش دهد و باعث بهبود کیفیت محصولات داخلی شود. این تغییرات می‌تواند به نفع مصرف‌کنندگان باشد، زیرا دسترسی به خودروهای با کیفیت‌تر و متنوع‌تر برای آن‌ها فراهم خواهد شد. اگر چه دستورالعمل جدید امیدهایی را برای بهبود وضعیت بازار به‌وجود آورده است، اما هنوز چالش‌های بزرگی در مسیر اجرای آن وجود دارد. مشکلات ارزی، محدودیت‌های بانکی و تحریم‌های بین‌المللی همچنان به‌عنوان موانع اصلی بر سر راه واردات قرار دارند.

همچنین مقاومت تولیدکنندگان داخلی در برابر واردات و کاهش سهم بازار خود نیز از دیگر عوامل محدودکننده است. به‌طور کلی، هر چند دولت اقداماتی برای تسهیل واردات خودرو انجام داده، اما باید گفت تحقق وعده‌ها به‌ویژه در کوتاه‌مدت نیازمند هماهنگی بیشتر بین بخش‌های دولتی و خصوصی و رفع موانع اقتصادی است. این اقدامات می‌تواند باعث تغییرات مثبت در بازار خودرو شود، اما هنوز راهی طولانی برای تحقق یک بازار رقابتی و متنوع باقی مانده است. در نهایت، این پرسش باقی می‌ماند که آیا سیاست‌گذاران قادر خواهند بود از موانع موجود عبور کرده و حقی را که به مصرف‌کنندگان تعلق دارد، به آن‌ها بازگردانند یا این روند همچنان در انحصار محدودیت‌ها و وعده‌های باقی خواهد ماند؟ آینده بازار خودرو ایران بستگی به پاسخ به این پرسش دارد.

از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱، ممنوعیت واردات خودرو به‌عنوان بخشی از سیاست‌های دولت برای حمایت از تولید داخلی و جلوگیری از خروج ارز اعمال شد. این اقدام اگر چه در ابتدا به‌عنوان راه‌حلی برای تقویت صنعت خودرو کشور و مقابله با مشکلات اقتصادی دیده می‌شد، اما تأثیرات منفی آن بر بازار خودرو و کیفیت محصولات داخلی به‌وضوح نمایان شد. افزایش چشمگیر قیمت‌ها، کاهش رقابت و افت کیفیت خودروهای تولید داخل از پیامدهای این سیاست بود که همچنان سایه‌اش بر بازار خودرو سنگینی می‌کند. پس از لغو این ممنوعیت در سال ۱۴۰۱، دولت امیدوار بود که با بازگشایی دروازه‌های واردات، بازار خودرو از انحصار تولیدات داخلی و چینی خارج شده و محصولات متنوع‌تری در اختیار مصرف‌کنندگان قرار گیرد. اما در عمل، واردات خودرو همچنان محدود به محصولات چینی باقی ماند. روابط اقتصادی نزدیک ایران و چین، قیمت رقابتی این خودروها و دسترسی آسان‌تر به بازار چین، موجب شد که عمده واردات به خودروهای چینی معطوف شود. اگر چه این اقدام توانست بخش کوچکی از نیاز بازار را برطرف کند، اما کیفیت پایین و محدودیت تنوع در این محصولات نتوانست مشکلات موجود را به‌طور اساسی حل کند. واردات محدود خودروهای چینی، در کنار خروج برندهای معتبر جهانی از بازار ایران، موجب شد که این بازار عملاً به انحصار تولیدکنندگان داخلی و چینی هادر آید. خودروهای داخلی به دلیل فقدان رقابت واقعی همچنان با مشکلات کیفی و قیمت‌های بالا مواجه بوده و خودروهای چینی نیز نتوانسته‌اند تنوع و کیفیت مطلوبی را برای مصرف‌کنندگان فراهم کنند. در این میان، نارضایتی مصرف‌کنندگان از عدم دسترسی به خودروهای متنوع و با کیفیت، به‌ویژه محصولات اروپایی، ژاپنی و کره‌ای، به شدت افزایش یافته است. اما به‌تازگی، دولت دستورالعمل جدیدی برای واردات



PARS LENT
www.parslent.com



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

PRO
TEC
by bluechem
GROUP

...because it works!



دارای تاییدیه از
معتبرترین خودروسازان جهان

15W-40 CI-4/SL

www.bluechemgroup.com

@protecranofficial

www.aryachemi.com

021 79406



ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

High Performance
Diesel Engine Oil





به روزرسانی ۲ هزار اسب بخاری برای «شیائومی»



«شیائومی چین جزئیات تکنولوژی های شاسی هوشمند خود با چهار موتور برقی و قدرت ۲۰۵۴ اسب بخار را اعلام کرد. این تکنولوژی ها شامل چهار بخش کلیدی سیستم تعلیق کاملاً فعال، چهار موتور برقی، سیستم ترمز مکانیکی الکترونیکی ۴۸ ولتی و سیستم فرمان ۴۸ ولتی است. این شرکت با انتشار ویدئویی توانایی های شاسی جدید خود را روی محصولش به نمایش گذاشته و از جمله این موارد می توان به حالت شبیه رقص خودرو، گردش در جا... اشاره کرد که همگی این ویژگی ها روی قابلیت مانور و کنترل پیشرفته تاکید دارند. شیائومی سه سال زمان را صرف تحقیق

و توسعه درباره این شاسی هوشمند کرده است و از الگوریتم های کنترل پیشرفته به همراه سخت افزارهای مدرن استفاده می شود. این سخت افزارها شامل جدیدترین نسخه از سیستم DP + ET10 پوش هستند که باعث ایجاد توازن بین تکنولوژی های هوشمند و عملکرد رانندگی بهینه خواهند شد. هدف این برند ارائه محصولاتی پر فرمیس و هوشمند برای طیف وسیع تری از مشتریان است. سیستم تعلیق فعال شسبائومی پایداری فوق العاده ای را برای خودروی ۲.۲ تنی SU7 مکس فراهم می کند.

داشت واردات بدون چارچوب و رویه نیز می تواند تهدیدی برای خودروسازان داخلی ایجاد کرده و موجب آسیب به تولید داخلی شود. بنابراین، لازم است که سیاست های واردات خودرو به طور هوشمندانه و بر اساس نیاز بازار تنظیم شود تا همزمان با حمایت از تولید داخلی، رقابت سالم در بازار ایجاد شود.

چه عواملی باعث نوسانات شدید قیمت خودرو در ماه های اخیر شده است؟

نوسانات قیمت خودرو در ماه های اخیر ناشی از چندین عامل کلیدی است. اما گرانی روز گذشته مشخصاً به ورود دلار به کانال ۷۱ هزار تومانی برمی گردد. نوسانات شدید نرخ ارز، تاثیر زیادی بر قیمت خودروهای وارداتی و حتی برخی قطعات خودروهای داخلی می گذارد. علاوه بر این، افزایش هزینه های تولید به دلیل افزایش قیمت مواد اولیه، دستمزدها و مشکلات لجستیکی نیز نقش مهمی در افزایش قیمت ها دارد. تحریم ها و محدودیت های اقتصادی باعث شده است که بسیاری از خودروسازان نتوانند به طور منظم قطعات مورد نیاز خود را وارد کنند که این موضوع باعث کمبود عرضه و افزایش قیمت ها شده است. از سوی دیگر، تقاضای بالا در شرایط بی اعتمادی نسبت به قیمت ها و بازار خودرو نیز باعث ایجاد تقاضای کاذب و افزایش ناگهانی قیمت ها در کوتاه مدت شده است. از آن جا که تغییرات نرخ ارز به طور مستقیم و غیرمستقیم بر بازار خودرو تاثیر می گذارد. خودروهای وارداتی که بخش عمده ای از آن ها قیمت گذاری شان وابسته به نرخ ارز است، با افزایش نرخ ارز، قیمت شان بالا می رود. این مساله برای خودروهای داخلی نیز تاثیر گذار است، زیرا بسیاری از قطعات مورد استفاده در تولید خودروهای داخلی، وارداتی هستند و با افزایش نرخ ارز، هزینه تولید افزایش می یابد. در نتیجه، خودروسازان داخلی ناچار به افزایش قیمت خودروهای خود می شوند تا از ضرر و زیان جلوگیری کنند. علاوه بر این، تغییرات نرخ ارز باعث ایجاد عدم اطمینان در بازار و افزایش تقاضای کاذب شده که این خود باعث ایجاد نوسانات شدید قیمتی در بازار می شود.

چه اقداماتی می توانند موجب ارتقای کیفیت خودروهای داخلی شوند؟ آیا سیاست های دولتی می توانند در بهبود شرایط بازار خودرو تاثیر گذار باشند؟

برای بهبود کیفیت خودروهای داخلی، نیاز به چندین اقدام اساسی داریم. نخست آنکه باید خودروسازان داخلی به فناوری های نوین و به روز دسترسی پیدا کنند و خطوط تولید خود را به روز کنند. این امر می تواند با همکاری دانشگاه ها و مراکز تحقیقاتی محقق شود. دوم اینکه ارتقای استانداردهای کیفی و نظارت دقیق بر تولیدات می تواند به بهبود کیفیت محصولات کمک کند. همچنین ایجاد رقابت سالم در بازار، به خودروسازان انگیزه می دهد تا کیفیت محصولات خود را افزایش دهند. در نهایت، توجه به نظرات و نیازهای مصرف کنندگان و استفاده از آن ها در فرآیند طراحی و تولید نیز می تواند به ارتقای کیفیت خودروها کمک کند. مقصر اصلی وضعیت حال حاضر در صنعت و بازار خودرو دولت ها هستند.

سیاست های دولتی می توانند نقش بسیار مهمی در بهبود وضعیت بازار خودرو داشته باشند. دولت می تواند با ایجاد تسهیلات برای تولید کنندگان و کاهش تعرفه های واردات خودروهای با کیفیت، به افزایش رقابت در بازار کمک کند. همچنین حمایت از تحقیق و توسعه در صنعت خودرو و تشویق سرمایه گذاری در این حوزه می تواند به بهبود کیفیت و تنوع محصولات کمک کند. از سوی دیگر، نظارت دقیق بر قیمت ها و جلوگیری از افزایش غیرمنطقی آن ها نیز از وظایف دولت است تا مصرف کنندگان بتوانند از قیمت های منصفانه بهره مند شوند.

آینده بازار خودرو در ایران را چگونه ارزیابی می کنید و نقش فناوری های نوین در صنعت خودرو چیست؟

آینده بازار خودرو در ایران به عوامل زیادی بستگی دارد. اگر دولت و خودروسازان بتوانند به اصلاحات اساسی در سیاست های تولید و واردات بپردازند و رقابت سالمی در بازار ایجاد کنند، می توانیم شاهد بهبود وضعیت بازار و کاهش نوسانات قیمت باشیم. همچنین بسا ورود خودروهای برقی و هیبریدی به بازار، می توانیم به سمت پایداری و کاهش آلودگی هوا حرکت کنیم. اما اگر چالش های فعلی ادامه پیدا کند، پیش بینی می شود بازار همچنان با نوسانات و مشکلاتی روبه رو باشد.

به طور کلی، نیاز به برنامه ریزی دقیق و اقداماتی اساسی وجود دارد تا به آینده ای پایدار در صنعت خودرو دست یابیم. فناوری های نوین می توانند تاثیر بسزایی بر صنعت خودرو داشته باشند. از یک سو، استفاده از فناوری های پیشرفته در تولید می تواند به بهبود کیفیت و کاهش هزینه ها کمک کند. از سوی دیگر، فناوری های نوین مانند خودروهای برقی و هیبریدی می توانند به کاهش آلودگی و مصرف سوخت کمک کنند. همچنین استفاده از فناوری های دیجیتال در فرآیندهای فروش و خدمات پس از فروش می تواند تجربه مشتری را بهبود بخشد و به افزایش رضایت مصرف کنندگان منتج شود. به طور کلی، سرمایه گذاری در فناوری های نوین می تواند به تحول صنعت خودرو و پاسخگویی بهتر به نیازهای بازار کمک کند.



تاثیر تحولات اقتصاد جهانی مانند بحران ها یا تغییرات در سیاست های تجاری بر صنعت خودرو ایران چگونه بوده است؟

بحران های اقتصادی جهانی و تغییرات در سیاست های تجاری به طور مستقیم و غیرمستقیم بر صنعت خودرو ایران تاثیر گذاشته اند. تحریم های اقتصادی و بحران های جهانی مانند پاندمی کرونا که باعث اختلال در زنجیره تامین جهانی شد، موجب کاهش واردات قطعات و خودروهای خارجی به ایران شده است. همچنین افزایش قیمت جهانی مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم و پلاستیک باعث افزایش هزینه تولید خودرو در ایران شده است. تغییرات در سیاست های تجاری جهانی به ویژه در زمینه تعرفه ها و واردات، تاثیرات زیادی بر واردات خودرو و قطعات به ایران داشته است. این عوامل باعث شده اند که خودروسازان ایرانی با مشکلات تولید و تامین قطعات روبه رو شوند و در نتیجه، بازار خودرو با کمبود عرضه و نوسانات شدید قیمت مواجه می شود.

نور بالا

با عبور نرخ دلار از مرز ۷۱ هزار تومان، بسیاری از مصرف کنندگان به دلیل نگرانی از افزایش بیشتر قیمت ها، در صدد خرید خودرو برآمده اند و این شرایط باعث ایجاد تقاضای فزاینده ای برای خودرو شده است. از سوی دیگر، خودروسازان داخلی به دلیل مشکلات تولید و محدودیت های موجود قادر به پاسخگویی به این تقاضا نیستند



افتتاح نمایندگی تویوتا- اتو خسروانی

در شهر مشهد



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

اتو خسروانی
شوروم مرکزی - خیابان شریعتی، نرسیده به سه راه معلم، روبروی کوچه شفق، پلاک ۶۰۴
☎ +۹۰ ۲۱ ۴۸۴۲۱ | 🌐 www.autokhosravani.com
نمایندگی مشهد: وکیل آباد، نبش وکیل آباد ۹، (خیابان عدل)
📍 autokhosravani | 🌐 www.autokhosravani.com





سندی رسمی برای اثبات این ادعا وجود ندارد. ویلیز با این موضوع مشکل داشت زیرا یک سال قبل از قرارداد توپوتا نام خود را ثبت کرده و نامه‌ای برای توقف استفاده از این نام برای توپوتا ارسال کرده بود. توپوتا ادعا کرد این فقط یک سوء تفاهم زبانی ساده است و ژاپنی‌ها به حدی طراحی جیب را دوست داشتند که فکر می‌کردند واژه جیب یک اسم عمومی برای توصیف نوع خاصی از یک وسیله نقلیه است. در ۲۴ ژوئن ۱۹۵۴، هانچی اومه‌هارا مدیر توپوتا نام BJ را به لند کروزر تغییر داد. هرچند او فکر می‌کرد شاید این نام هم با اعتراض شرکت بریتانیایی لندروور روبه‌رو شود اما این طور نشد.

سال ۱۹۵۰ برای کل جهان برهیجان و گنج‌کنده بود. همان طور که ویلیز علامت تجاری جیب را ثبت کرد، ژنرال داگلاس مک‌آرتور هنوز به همراه گروهی از نیروهای آمریکایی در ژاپن حضور داشتند تا به بازسازی این کشور کمک کند. از آنجا که ژاپن در آن دوران همچنان فاقد زیرساخت و منابع لازم برای تولید خودروهای جدید بود بنابراین از قطعات موجود خودروها برای ساخت پروتوتایپ توپوتا استفاده شده بود. برای مثال سیستم تعلیق NPR از خودرو سواری توپوتا گرفته شد و شاسی نیز به وانت یک تن تایپ SB این برند تعلق داشت حرف B مخفف پیشرانه سری B و حرف J نیز مخفف جیب بوده هر چند

روایت تبدیل «جیب» به «لند کروزر»



با قابلیت اتصال به سامانه‌های تماس اضطراری عرضه می‌شود:

«ری‌را»؛ نخستین خودرو متصل ساخت داخل

ایران خودرو با استفاده از ظرفیت‌های موجود، خودرو «ری‌را» را تبدیل به خودرو متصل کرده و از این طریق ایمنی راننده و سرنشینان این محصول را ارتقا بخشیده است



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

خودروهای متصل به عنوان یک ابزار کلیدی برای ایجاد یک جامعه هوشمندتر و پایدارتر عمل می‌کنند. گروه صنعتی ایران خودرو نیز با استفاده از ظرفیت‌های موجود، با فعال‌سازی این ماژول، خودرو «ری‌را» را تبدیل به خودرو متصل کرده و از این طریق ایمنی راننده و سرنشینان این محصول را ارتقا بخشیده است. در دنیای امروز، فناوری به سرعت در حال پیشرفت بوده و یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این پیشرفت، ظهور خودروهای متصل یا (Connected Car) است. این خودروها با استفاده از فناوری‌های نوین، به اینترنت و سایر دستگاه‌ها متصل می‌شوند و امکاناتی را فراهم می‌کنند که نه تنها تجربه رانندگی را بهبود می‌بخشند، بلکه ایمنی و کارایی سفرها را نیز افزایش می‌دهند. به منظور پشتیبانی از چنین محصولی ضرورت دارد، زنجیره پشتیبانی مستحکم و مجهزی شکل گیرد تا رضایت مشتریان فراهم شود، با همین هدف شرکت امداد خودرو ایران که وظیفه خدمات‌رسانی و ارائه خدمات امدادی به خودروها را عهده‌دار است، طی نشست و هم‌اندیشی با گروه امداد و نجات هلال احمر برای تکمیل زنجیره پشتیبانی، نخستین خودرو متصل گروه صنعتی ایران خودرو پیرنام‌ریزی کرده است. در همین راستا، با همکاری و مشارکت دو مجموعه، استفاده از ماژول B call (Break down call) کلید خورده است که هدف آن سرعت بخشیدن به حضور گروه امداد در حوادث و همچنین رسیدگی به نقص فنی خودرو است.

وضعیت ایریگ‌ها، حالت خودرو (در صورت واژگونی)، سرعت خودرو هنگام تصادف، نحوه خسارت (ضربه از جلو یا عقب خودرو)، نوع خودرو و زمان دقیق حادثه را به مرکز مخابره می‌کند. «زنجیر لیلی با ابراز خرسندی از اجرایی شدن این سیستم با همکاری امداد و نجات افزود: «این سیستم برای خودروهای تولیدی ری‌را در گروه صنعتی ایران خودرو اجرایی شده و امیدواریم در ادامه برای خودروهای هایما، تارا و دنا نیز بتوانیم این ماژول را عملیاتی کرده تا با همکاری این دو مجموعه امدادی بتوانیم شاهد کاهش حوادث جاده‌ای و ایمنی هر چه بیشتر رانندگان و سرنشینان باشیم.»

اتصال «ری‌را» در دو حوزه مخابراتی برد بلند و برد کوتاه در محصول ری‌را، خودرو متصل (Connected Car) در دو حوزه مخابراتی برد بلند و برد کوتاه فعال شده است که هر کدام ویژگی‌های خود را دارد. بر این اساس، ایران خودرو در آینده و با اتصال خودرو به خودروهای اطراف و محیط اطراف، می‌توانیم سیستم ناوبری را نیز توسعه دهیم که این موارد پیش‌بینی و مقدمات آن نیز مهیا شده است.

تجهیز «ری‌را» به سامانه تماس اضطراری E-Call معاون فناوری و توسعه کسب‌وکارهای نوین امداد خودرو ایران، با اشاره به عملکرد دو ماژول Emergency call (E-Call) با هدف کاهش تلفات جاده‌ای و تشخیص خودکار تصادف و تماس خودکار با ۱۱۲، ارتباط سریع با مراکز امدادی و ارسال اطلاعات حیاتی موقعیت دقیق حادثه، و خودرو و سرنشینان و B-Call (Break down call) برای درخواست امداد در زمان تصادف یا آسیب خودرو به مرکز تماس امداد خودرو ایران (۰۹۶۴۴۰) توضیحاتی ارائه کرد. ابراهیم رنجبرلیلی به شرح سامانه تماس اضطراری E-Call در خودرو پرداخت و ادامه داد: «این سیستم در مواقعی که خودرو دچار تصادف یا حادثه‌ای شود، به صورت اتوماتیک ایستگاه‌های سرویس‌های اورژانسی تماس برقرار می‌کند؛ در زمان فعال شدن تماس اضطراری، موقعیت خودرو به همراه VIN به مرکز تماس ارسال و سپس امکان تماس صوتی بین اپراتور مرکز تماس با راننده فراهم می‌شود. این سیستم به دو صورت خودکار (در صورت وقوع تصادف شدید سیستم به صورت خودکار فعال می‌شود) و دستی (در صورت بروز مشکل سلامتی مانند سگته برای راننده یا سرنشینان با زدن کلید E-Call فرایند تماس اضطراری فعال می‌شود) عمل می‌کند.» وی افزود: «فرآیند عملیاتی ورودی سازمان امداد و نجات، هنگام دریافت تماس اضطراری E-Call به گونه‌ای است که تماس خودکار با شماره ۱۱۲ برقرار می‌شود و موقعیت دقیق خودرو از طریق GPS، شدت ضربه و

نوربالا

این سیستم طی نشست و هم‌اندیشی با گروه امداد و نجات هلال احمر برای تکمیل زنجیره پشتیبانی، برای خودروهای تولیدی «ری‌را» در گروه صنعتی ایران خودرو اجرایی شده و قرار است در ادامه برای خودروهای هایما، تارا و دنا نیز عملیاتی شود

پیگیری یک موضوع Follow up



مهرداد باتوج لاهوتی عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس برای رفع ناترازی برق به ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز داریم

ناترازی در تولید و مصرف برق امروز به یک معضل جدی تبدیل شده و برای بهبود این وضعیت نیاز به سرمایه‌گذاری‌های گسترده وجود دارد. در این شرایط مهرداد باتوج لاهوتی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس به بیان نظرات خود پرداخته است.

برای رفع ناترازی برق ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری لازم است؟

در این رابطه حدود ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز است. دولت برای تامین منابع این کار باید از ظرفیت بازار سرمایه و بخش خصوصی استفاده کند.

ظرفیت اسمی تولید چقدر است؟

به دنبال اقدامات صورت گرفته برای افزایش ظرفیت تولید، ظرفیت اسمی تولید برق به بیش از ۹۴ هزار مگاوات رسیده است. با توجه به شاخص‌های مختلف مانند لزوم تعمیرات متناوب واحدها، بازده نیروگاهی، لزوم مدیریت مصرف سوخت و غیره، امکان تولید عملی تا ۶۴ هزار مگاوات فراهم است.

با چه میزان ناترازی روبه‌رو هستیم؟

برق مورد نیاز کشور حدود ۸۰ هزار مگاوات است که متناسبانه با ناترازی ۲۰ درصدی مواجه هستیم که باید اقدامات جدی برای این موضوع از سوی دولت و مجلس صورت بگیرد. این در حالی است، کاهش ۲۰ درصدی ذخایر سوخت نیروگاه‌ها سبب شد عملاً نیروگاه‌های سراسر کشور به‌رغم امکان و ظرفیت تولید برق کافی اما در محدودیت جدی تامین سوخت قرار بگیرند.

آیا دولت با منابع خود می‌تواند ناترازی انرژی به خصوص برق را حل کند؟

تأمین منابع لازم برای رفع ناترازی در دولت امکان‌پذیر نیست. دولت با کمک بخش خصوصی و بازار سرمایه و با همراهی وزارت نفت و نیرو و مجلس باید اقدامات جدی برای رفع ناترازی انجام دهد.

آیا ریشه ناترازی در تابستان و زمستان متفاوت است؟

بله، ریشه ناترازی برق در فصل زمستان کمی متفاوت است و به ضعف نیروگاه‌های کشور بر نمی‌گردد. با توجه به اینکه ظرفیت تولید برق در کشور ۹۴ هزار مگاوات است، در زمستان فقط ۵۰ هزار مگاوات برق مصرف می‌شود در صورتی که در فصل تابستان این گونه نیست. در این رابطه تامین سوخت نیروگاه‌ها مشکلات جدی کشور در این حوزه است، چرا که ۵ نیروگاه ماژوت‌سوز که ۲۳ درصد سوخت کشور را تامین می‌کردند، تعطیل شدند.

نگاه View



آرش محبی نژاد دبیر انجمن قطعه‌سازان همگن کشور چرا از تمام توان تولیدی قطعه‌سازان استفاده نمی‌شود؟

زنجیره تامین خودرو سازی کشور شامل قطعه‌سازان رده یک و دو به همراه تولیدکنندگان مواد اولیه اصطلاحاً رده سه، توان بالقوه تامین سالانه برای تولید بیش از دو میلیون دستگاه خودرو را در اندام از بخش زیادی از این ظرفیت استفاده نمی‌شود و ظرفیتی معطل و بلااستفاده مانده، این در حالی است که دلیل اصلی عدم استفاده از این ظرفیت کمبود شدید نقدینگی از یک سو و از سوی دیگر عدم اصلاح قیمت قطعه‌سازان است. البته موارد خاص مانند کمبود ارز و بحث ترخیص گمرک نیز مطرح بوده که مورد آخر در حال حل شدن است. در این راستا عزم جدی داخل بر تامین منابع تولید شامل مواد اولیه و ارز وجود دارد.



از سوی دیگر مجموعه سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران صنعت خودرو به این جمع‌بندی رسیده‌اند که نرخ در کارخانه تبدیل نشود تا قیمت‌های کاذب بازار که به صورت لجام‌گسیخته افزایش پیدا کرده بود، با افزایش تولید و عرضه شکسته شود و قیمت بازار به نرخ کارخانه نزدیک شود. ما اعتقاد راسخ داریم با افزایش تولید و جوابگو بودن تیراژ تولید برای میزان نیاز و مصرف واقعی خودرو در جامعه، قیمت به تعادل می‌رسد. بر این اساس شاه کلید موفق شدن این طرح تنها افزایش تولید و عرضه است که با تامین نقدینگی و منابع مورد نیاز تولید، این مهم محقق خواهد شد. البته ذکر این نکته هم ضروری است که اگر مطالبات قطعه‌سازان پرداخت شود، قطع به یقین می‌توانیم مواد اولیه و نهاده‌های تولید را تامین کنیم و با افزایش تیراژ تولید و عرضه ماژاد بر بر نامه‌ها قطعاً تقاضای کاذب از بازار حذف می‌شود. بنابراین امیدواریم به زودی با ادامه این روند و استمرار در اجرای این تصمیمات شاهد شکوفایی و اعتلای کتی و کیفی تولید خودرو باشیم و مشتریان اصلی که مردم کشور هستند، بتوانند از کارخانه با قیمت مناسب خودرو مورد علاقه خود را خریداری کنند. این در حالی است مردم منتفع اصلی اجرای طرح اصلاح قیمت خودرو به شمار می‌روند. همچنین سهامداران صنعت خودرو نیز گروه دوم منتفعان اقدامات فعلی هستند. با توجه به اینکه نمادهای خودرویی در بازار سرمایه اهمیت بالایی دارند، به دنبال این سهام شرایط سایر سهام‌ها و بازار بورس بهبود می‌یابد و کم‌کم شاهد حفظ سرمایه‌های مردم و بازگشت اعتماد به بورس و تصمیم‌گیری مدیران ارشد خواهیم بود.

در ایران، نیازمند همکاری دستگاه‌های مختلف مانند وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات برای تامین اینترنت مناسب در سراسر کشور و وزارت راه و شهرسازی برای ایجاد بستر اجرای ارتباط «تظریه‌نظیر» خودرو است. در حال حاضر ماژول کانکتد کار خودروهای وارداتی در ایران قابل استفاده نیست، اما این کار خودرو پیش از این اعلام آمادگی کرده بود که ماژول مناسب برای نصب روی خودروهای وارداتی را که به سامانه خودرو متصل مجهز هستند، تولید کند چرا که نمونه‌های وارداتی برای کار در ایران نیازمند یک سری تغییرات هستند. گفتنی است؛ هر برد تولید شده در ایران ۳۰ تا ۳۵ درصد کاهش ارزبری در مقیاس نمونه‌سازی و حدود ۵۰ درصد کاهش نسبت به تولید انبوه خواهد داشت. به عبارت دیگر با توجه به طراحی و تولید برد سامانه تله‌ماتیک خودروهای متصل در ایران، به ازای تولید هر برد از خروج ۱۵۰ تا ۱۵۰ دلار از بازار کشور جلوگیری به عمل می‌آید.

بهره‌گیری از سامانه خودروهای متصل؛ زمینه‌ساز حضور در بازار خارجی

ایران خودرو پس از نصب سامانه تله‌ماتیک روی خودرو ری‌را، سراغ نصب این سامانه روی خودروهای هایما، تارا و دنا و سپس تمامی محصولات ایران خودرو خواهد رفت. چرا که رویکرد ایران خودرو در محصولات جدیدش، رویکردی در صادرات محور است و برای حضور در بازارهای صادراتی محصولات ایران خودرو نیاز به بهره‌گیری از سامانه خودروهای متصل را دارند. ایران خودرو برای طراحی سامانه تله‌ماتیک خودروهای متصل، از خودروهای موفق ژاپنی و آلمانی الگوبرداری کرده و آخرین استاندارد ده‌ای روز دنیا را در آن لحاظ کرده است. البته برای صادرات محصولات مجهز به سامانه خودرو متصل، به اخذ E-Mark از اروپا هم نیاز است که روندی زمان‌بر دارد، اما با توجه به طراحی این ماژول بر پایه استاندارد R100 و R144، بعید است که مشکلی در خصوص اخذ استاندارد جهانی وجود داشته باشد. سامانه تله‌ماتیک برای اجرا در فازهای بعدی، قابلیت ارتباط بین دو خودرو V2V را دارد که موجب نظم ترافیک، جلوگیری از تصادف و کاهش سانحه می‌شود. این سامانه مبتنی بر شبکه 4G است و به عبارت دیگر، اگر خودرویی تصادف کرد، اطلاعات آن به خودرو دیگری که از سامانه متصل بهره می‌برد مخابره می‌شود تا متوجه خطر پیش رو شود. همچنین امکان درخواست امداد، تماس با پلیس و ردیابی خودرو و سرعت شده نیز توسط این سامانه وجود دارد. به گفته مهندس‌سان ایران خودرو، حاشیه امنیت این سامانه بسیار بالاست و سرورهای مربوط به شبکه و اطلاعاتی که ثبت می‌شود، در اختیار هیچ شرکت خارجی نبوده و صرفاً در اختیار گروه صنعتی ایران خودرو قرار خواهد داشت.

زاپاس Spare Tire

پرداخت مالیات نقل و انتقال خودرو، برعهده فروشنده است



نقل و انتقال ایجاد شده، عبارت فروشنده به عنوان مؤدی مالیاتی درج شده است. به علاوه، رویه عرفی موجود در مرکز تعویض پلاک و دفاتر استاندارد رسمی نیز مؤید این ادعاست. مشاور مالیاتی اتاق اصناف ایران تاکید کرد: به منظور رفع ابهامات به وجود آمده لازم به ذکر است پرداخت مالیات نقل و انتقال، بر عهده فروشنده بوده مگر اینکه مطابق قواعد عام حقوقی، خریدار با رضایت خویش، برای پرداخت مالیات مذکور اقدام کند.

افزوه (مصوب ۱۳۸۷)، پرداخت مالیات برعهده معامل با موکل قرار داشته و از این حیث، تکلیف پرداخت‌کننده مالیات روشن بود، اما با اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده، تبصره «۱» ماده ۴۰ قانون جدید، صرفاً بر پرداخت مالیات مذکور قبل از ثبت سند انتقال تاکید کرده و در خصوص پرداخت‌کننده مالیات، حکمی ندارد. وی ادامه داد: به موجب تبصره فوق «ثبت سند انتقال و مسائل نقلیه توسط دفاتر استاندارد رسمی و یا تعویض پلاک

مشاور مالیاتی اتاق اصناف ایران با اشاره به موضوع مسئولیت پرداخت مالیات و نقل و انتقال و مسائل نقلیه در قانون مالیات بر ارزش افزوده گفت: با اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۰ بحث مسئولیت پرداخت مالیات و نقل و انتقال و مسائل نقلیه در چند وقت اخیر به محل بحث و اختلاف نظر فرورفتن و خریداران تبدیل شده است. مرتضی حبیب‌زاده افزود: طبق تبصره «۱» ماده ۴۲ قانون سابق مالیات بر ارزش



«پاجرو اسپرت» به رقابت با «پرادو» نزدیک تر شد

با وجود محبوبیت روبه رشد شاسی‌بلندهای آفرودی و فروش بالای خودروهای مثل مرسدس بنز G کلاس، لندرور دیفندر و جیب رانگلر، میتسوبیshi در سال ۲۰۲۱ به تولید شاسی‌بلند نمادین خود یعنی پاجرو پایان داد و هرچند اخیراً گزارش‌هایی در مورد احتمال بازگشت آن منتشر شده است ولی به این زودی‌ها خبری از پاجرو جدید نخواهد بود. با این حال، این به معنای حذف کامل نام پاجرو از سید محصولات میتسوبیshi نیست زیرا این شرکت ژاپنی هنوز مدلی بنام پاجرو اسپرت را در برخی بازارهای جهان عرضه می‌کند. این خودرو که بر اساس پیکاپ تریوتون ساخته شده و از شاسی نردبانی استفاده می‌کند، از اوایل سال ۲۰۱۸ در بازار بریتانیا هم عرضه می‌شد و به رقابت با تویوتا

لندرورز برادومی پرداخت ولی پس از اینکه میتسوبیshi در سال ۲۰۲۱ از بازار این کشور خارج شد، عرضه پاجرو اسپرت هم در بریتانیا خاتمه یافت. با این وجود، این شاسی‌بلند ژاپنی هنوز هم در برخی کشورها به فروش می‌رسد و در اواسط سال ۲۰۱۹ فیس لیفتی را تجربه کرد. پاجرو اسپرت قیمت مناسبی هم دارد زیرا از آن تر از قیمت حال حاضر تویوتا پرادو در بازار اروپاست. پاجرو اسپرت از یک پیکرانه ۲.۴ لیتری چهار سیلندر توربودیزل استفاده می‌کند که ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد. این پیکرانه به صورت استاندارد با گیربکس هشت سرعته اتوماتیک، سامانه چهار چرخ محرک، گیربکس کمکی و قفل دیفرانسیل عقب همراه است که توانایی‌های آفرود بالایی را برای خودرو فراهم می‌کند.

ویژه‌ها

سود ۲۴ هزار میلیارد ریالی سایپا از افزایش قیمت



شرکت سایپا اعلام کرد: «بر اساس ابلاغیه مراجع ذیصلاح و مصوبه اعضای هیات‌مدیره، نرخ‌های فروش محصولات در سامانه کدال منتشر شد. با عنایت به تعهدات سررسید شده و تکمیل وجه شده با قیمت‌های قبلی و همچنین در راستای اجرای مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت و تأثیر آن بر محصولات پیش‌فروش شده، افزایش درآمد عملیاتی این شرکت از بابت مجوز مربوطه در ۴ ماهه انتهای سال جاری در حدود ۲۴ هزار میلیارد ریال برآورد می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

سهم ۱۷ درصدی بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی



مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی ضمن بررسی وضعیت بخش صنعت آورده است: «در سال ۱۴۰۲ بخش صنعت ایران سهمی بالغ بر ۱۷ درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است. با توجه به اهمیت و نقش صنعت در رشد و توسعه اقتصاد کشور، ایجاد بستر و زیرساخت‌های لازم و کافی از منظر سیاست‌های حوزه کلان کمک شایانی به رشد و توسعه این بخش می‌کند.»

توئیتر!

راهکار اصلی توسعه صنعت خودرو



ابوالفضل خلخالی، کارشناس صنعت خودرو گفت: برای ارتقای صنعت خودرو باید به زنجیره تأمین در عرصه بین‌المللی وصل شد، اما همکاری با آن‌ها چالش‌های خودتحریمی از جمله نظام تعرفه‌ای را دارد. در این شرایط ممکن است قطعه‌ساز داخلی هم نتواند با توجه به امکانات نیاز خودرو ساز را تأمین کند یا در برخی موارد خود قطعه‌ساز هم وارد کننده شود. در حال حاضر خودرو سازان مادر ارتباط با قطعه‌سازان بین‌المللی مشکل دارند.

در پایان معاملات روز گذشته بازار سهام

ارزش بازار گروه خودرویی به بیش از ۲۶۶ هزار میلیارد تومان رسید



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

روز شنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، برخی نمادهای بزرگ جاده‌مخصوص از جمله ایران خودرو، پارس خودرو، سایپا دیزل و زامیاد مثبت شدند. از سوی دیگر روز شنبه در گروه خودرویی طی ۶۴ هزار نوبت معاملاتی ۲.۸ میلیارد سهم به ارزش ۱۰.۳۱ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز چهارشنبه با رشد روبه‌رو بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز شنبه بالغ بر ۲۶۶.۸ هزار میلیارد تومان شد.

شاخص کل بورس منفی شد

روز شنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با افت ۱۱،۱۸۹ واحدی در محدوده دومیلیون و ۱۴۱ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن اما با رشد ۱،۳۴۵ هزار واحدی در محدوده ۷۶۸ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۲۴ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۵۷ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با رشد ۱۷ واحدی در محدوده ۲۳ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس هم ۱۰.۴ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۱۲.۸ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. این در حالی است که بازار سرمایه دیروز پس از مدت‌ها درگیر عرضه‌های سنگین شد و شاهد جدال فروشندگان و خریداران بودیم. برخلاف روزهای قبل، روز گذشته فروشندگان قوی‌تر عمل کردند و برخی نمادهای بزرگ بازار را به صف فروش رساندند.



با این وجود، معاملات دقیق پایانی در نمادهای تأثیرگذار از جمله ایران خودرو نشان دادند میل به صعود همچنان در بازار سرمایه وجود دارد. در این شرایط به نظر نمی‌رسد بورس اکتان را تجربه کند. از سوی دیگر، کارشناسان بورسی معتقدند بازار سهام در حال تجربه یک هیجان مثبت است، برخلاف هیجان‌های منفی که در سال‌های گذشته شاهد آن بودیم. البته نمی‌توان این روند را اشتباه دانست، چراکه بازار سهام مانند اسفنجی بود که به‌زور زیر آب نگه داشته شده و اکنون در حال بازگشت به میانگین نرمال خود است. همچنین بازگشت به سقف شاخص ۲ میلیون و ۵۶۰ هزار واحدی

که در دی‌ماه ۱۴۰۲ وجود داشت با توجه به تغییرات قیمتی و کاهش ریسک‌ها کاملاً منطقی به نظر می‌رسد. برای ادامه روند فعلی و اعتمادسازی بیشتر، دولت باید به وعده‌های خود عمل کند. کاهش نرخ بهره، بهبود دسترسی تولیدکنندگان به منابع مالی و کنترل هزینه‌های اداری از جمله مواردی هستند که می‌توانند تأثیرات مثبتی بر بازار داشته باشند. سیاست‌های اشتباه اقتصادی در دولت قبل، فشار زیادی را بر بازار سرمایه و تولیدکنندگان وارد کرد. نرخ بهره بالا و رکود شدید، سودآوری شرکت‌ها را به شدت تحت تأثیر قرار داد. اما اکنون دولت پالس‌های مثبتی برای تغییر این سیاست‌ها ارسال کرده است.

اینفوگرافش

Infography

مقایسه فروش تجاری‌سازان در هشت‌ماه سال جاری



مقایسه فروش بین خودروسازان کاروتجاری در هشت‌ماه سال جاری نشان می‌دهد بسیاری از این شرکت‌ها طی این مدت با افت فروش روبه‌رو شده‌اند.

چپ تلند؟

خودروساز مجبور به افزایش قیمت است

مصطفی میرسلیم، نماینده اسبق مجلس با اشاره به افزایش قیمت خودرو در کارخانه گفت: زمانی که دستمزدها، مواد اولیه و قطعات خودرو گران شده است، نباید از تولیدکننده محصول نهایی توقع داشت که تغییر قیمت ندهد و خود یا سهامدارانش را به ضرر برساند در نتیجه خودروساز مجبور به افزایش قیمت است.

چرا؟

اقتصاد با دستور و بخشنامه پیش نمی‌رود

میرسلیم افزود: چندسال است که قیمت خودرو دستوری تعیین می‌شود، متأسفانه این شیوه نرخ‌گذاری دستوری مشکلات جدی ایجاد کرده، این در حالی است که اقتصاد با دستور و بخشنامه پیش نمی‌رود. بنابراین، قیمت‌گذاری دستوری روش مناسبی نیست و اگر دولت به هر دلیل قیمتی را تحمیل کرد، باید ضررهای احتمالی ناشی از آن را تقبل کند.

برای چپ؟

وزارت راهی جز افزایش قیمت نداشت

این نماینده اسبق مجلس اضافه کرد: چندماه بود که خودروسازان قیمت‌ها را تغییر نداده بودند، این در حالی است که قیمت مواد اولیه تغییر کرده بود. وزارت صنعت، معدن و تجارت هم مجبور به تأیید افزایش قیمت خودرو بود، در غیر این صورت باید منتظر تعطیلی این دو کارخانه خودروسازی می‌ماند.

توده یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

سه میلیارد دلار واردات خودرو؛ فرصتی برای کاهش رانت در بازار خودروهای وارداتی.

حاضر جواب: شاید هم با واردات قطره‌چکانی، تبدیل به فرصتی برای دل‌ها شود!

مجلس برای کاهش قیمت خودرو و آستین بالا زد؛ کاهش ۲۵ درصدی تعرفه واردات خودرو.

حاضر جواب: ای کلش این آستین‌ها زودتر از این‌ها بالا زده می‌شد، چون ممکن است این اقدامات حکم نوشدارو پس از مرگ سهراب را پیدا کند.

تولید هشت‌ماهه سه خودروساز بزرگ کشور در سال جاری در حالی با افت ۵.۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته همراه بوده که تولید ماهانه نیز افت ۲۴.۲ درصدی به خود می‌بیند.

حاضر جواب: حالا ببینیم براساس وعده‌های مطرح‌شده، افزایش قیمت‌های اعمال شده روی محصولات داخلی، این آمار را چطور تغییر می‌دهد.

در هشت‌ماهه سال جاری ۲۹ هزار و ۴۱۸ دستگاه خودرو و سواری نواز گمرکات کشور ترخیص قطعی و وارد کشور شد.

حاضر جواب: به امید آنکه تأثیر واردات این خودروها بر بازار هم یک تأثیر قطعی باشد، نه مقطعی.

تکرار چرخه معیوب عرضه خودروهای وارداتی در دور جدید منجر به نارضایتی مردم شده و دلالتان را در صف اول متقاضیان ثبت‌نام قرار داده است.

حاضر جواب: شما یک‌درصد فکر کنید جایی خودرو عرضه شود و دلالتان در صف، نفر یکی مانده به اول باشند!

میرسلیم: خودروساز چاره‌ای جز افزایش قیمت نداشت.

حاضر جواب: ای کاش روزی برسد که چاره‌ای جز افزایش کیفیت هم نداشته باشد.

یک فعال و تولیدکننده قطعات موتورسیکلت اظهار کرد: کیفی‌سازی قطعات موتورسیکلت نیازمند نظارت دولتمردان است.

حاضر جواب: تکلیف این دولتمردان را مشخص کنید... بالاخره پای‌شان را از صنعت خودرو و موتورسیکلت بیرون بکشند یا بیرون نکشند؟

نایب‌رئیس شورای شهر تهران: مردم منتظر نوسازی و افزایش تعداد ناوگان حمل‌ونقل عمومی باشند.

حاضر جواب: از علف‌هایی که زیر پای‌شان سبز شده، مشخص نیست خیلی وقت است منتظرند؟

کمیاتی باتری سوئدی به دنبال شرکای چینی می‌گردد.

حاضر جواب: زمانی چینی‌ها در بهدر دنبال شرکای اروپایی بودند و حالا گویا بدچوری ورق برگشته است!

تحویل ۱۲۳ اتوبوس تولید داخل به شهرداری تهران تا پایان سال.

حاضر جواب: ای کاش با وعده تحویل اتوبوس هم می‌شد در روز چندمسافر منتظر در ایستگاه را جابه‌جا کرد.

عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن: گلابه مجلس از افزایش ۲۵ درصدی قیمت خودرو است؛ چون تاب‌آوری مردم اهمیت بالایی دارد و کف جامعه را باید مدنظر داشت.

حاضر جواب: ولی این‌طور که پنداست، کیفیت تاب‌آوری مردم بر خلاف کیفیت برخی خودروهای داخلی خیلی بالاست!



نیاورده است؛ به این ترتیب، پاسپورت با فرار رسیدن سال ۲۰۲۶ همچنان از یک پیشروانه ۳.۵ لیتری V6 تنفس طبیعی سود می برد که می تواند در نظر بسیاری از کاربران، ویژگی مهم محسوب می شود. ۲۸۵ اسب بخار قدرت و ۳۵۵ نیوتون متر گشتاور این خودرو از طریق یک جعبه دنده ۱۰ سرعته به هر چهار چرخ منتقل می شود. سرعت گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۷ ثانیه و میانگین مصرف سوخت، حدود ۱۱ تا ۱۲ لیتر در صد کیلومتر خواهد بود. هوندا هنوز به جزئیات نهایی قیمت این خودرو نپرداخته است؛ اما تأکید کرده که قیمت نسبی آن به ۴۰ تا ۴۲ هزار دلار آغاز خواهد شد. ثبت سفارش این خودرو به زودی آغاز می شود و تا سال آینده میلادی به دست مشتریان می رسد.

هوندا پاسپورت ۲۰۲۶ سرسخت تر، محکم تر و جعبه ای تر از گذشته رونمایی شده است. سازنده ژاپنی می گوید این مدل توانمندترین شاسی بلندش برای طبیعت گردی به شمار می رود. هر چند ممکن است این ادعا چندان هم صحیح نباشد، اما هدف بخش بازاریابی این شرکت از بیان چنین موضوعی، تأکید بر توانایی های نسل تازه این خودرو است؛ چرا که نسخه «تریل اسپرت» با پاسپورت ۲۰۲۶ از فنر بندی با تنظیمات آفرودی، رینگ های ۱۸ اینچی و تایر های عاج دار ۳۱ اینچی، صفحات محافظ زیر بدنه و قفل دیفرانسیل سود می برد. هوندا بر خلاف بسیاری از رقبایش، برای کاهش رد پای کربنی خود به استراتژی هایی مانند کوچک تر کردن حجم موتور، استفاده از توربوشارژر و سیستم های هیبرید روی



پیشروانه تنفس طبیعی در «پاسپورت» حفظ شد

سدان برقی نیسان مخصوص بازار چین



در میان انبوه خودروهای برقی، عرضه یک سدان برقی توسط شرکت نیسان می تواند خبر بسیار خوبی باشد. اما واقعیت این است که نیسان قصد دارد این محصول جدید با نام N7 را فقط در چین عرضه کند. البته با توجه به طراحی مشترک N7 توسط نیسان و دانگ فنگ، این امر چندان عجیب نیست. البته N7 نخستین سدان برقی ساخت نیسان نیست؛ چرا که خودرو ساز ژاپنی در سال ۱۸ ۲۰ هم سیلفی Zero Emission را برای عرضه در بازار چین عرضه کرده بود. نیسان N7 را قیلا ملاقات کرده ایم؛ چرا که این خودرو در ماه آوریل و تحت عنوان یک کانسپت به نام Epoch به معرض نمایش درآمد. مدرن این سدان با چراغ های دو قسمتی جلو و

یکپارچه عقب، نشان نورانی، رینگ های دورنگ و فرم خمیده سقف، طرحی قابل قبول ولی شبیه به محصولات هیوندای را به نمایش می گذارد. البته جزئیات خلاقانه را می توان مشاهده کرد؛ اما باید اعتراف کنیم که اگر لوگوی نیسان را از روی بدنه N7 حذف کنیم، حدس نام شرکت سازنده کمی سخت می شود. ابعاد بدنه نیسان N7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴.۹، ۱.۴، ۱.۹ و ۲.۹ متر اعلام شده است. طول و عرض این خودرو با فولکس واگن ID.7 نزدیک ولی فاصله محورهای نیسان از این خودرو کمتر است.

کی ام سی تی ۹ شاسی بلند می شود



چند روز پیش و در جریان مراسم سالگرد ۶۰ سالگی جک (JAC)، مدیر شعبه این برند در آفریقای جنوبی از برنامه های جک برای بازار خودرو این کشور سخن گفت. یکی از محصولات آینده جک در آفریقای جنوبی، یک شاسی بلند بزرگ به نام T9 SUV است. از مشاهده چهره، گلگیرها و حتی درهای جلو می توان اطمینان پیدا کرد که با نسخه شاسی بلند از پیکاپ T9 مواجهیم که نخستین بار در نمایشگاه پکن ۲۰۲۰ معرفی شد. این خودرو پیکاپ از مدتی پیش با نام کی ام سی تی T9 در ایران هم به فروش می رسد. بنابر این شکی نیست که جک T9 SUV بر اساس پلت فرم مشترک با پیکاپ T9 با نام J.L32 شکل گرفته است. جک T9 در آفریقای جنوبی با پیشروانه ۲ لیتر توربو دیزل با ۱۶۷ اسب بخار قدرت و ۴۱۰ نیوتون متر گشتاور، در دو نسخه تک و دو دیفرانسیل و تیپ های لوکس و سوپر لوکس به فروش می رسد. احتمال دارد جک T9 SUV نیز با همین چیدمان فنی در این کشور عرضه شود. ابعاد بدنه جک T9 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵.۳، ۱.۹، ۱.۶، ۳.۱ و ۲.۵ تن خواهد بود.

رنجروور با چه هدفی طراحی و تولید شد؟

لندروور؛ پایه گذار شاسی بلندهای لوکس



مهندسی شده بود، عرضه شد. همچنین برای نخستین بار در تاریخچه رنجروور از مونوکوک استفاده شد و قوای محرکه آن نیز کاملاً جدید بودند. طراحی خودرو نیز با این که به چشم همه آشنا بود، اما مدرن شده بود. حتی زیر کاپوت نیز تغییرات متنوعی به چشم می خورد. به جای پیشروانه ۸ سیلندر روور شاهد پیشروانه ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری با موتور HSE بودیم.

همچنین بعدها رنجروورهای سوپر شارژر را نیز با پیشروانه ۴.۲ لیتری جگوار تولید شدند. نکته جالب این که پیشروانه های دیزلی مشترک با گروه پژو سیترون و خودروهای همچون پژو ۶۰۷ و سیترون C6 نیز برای رنجروور در نظر گرفته شده بودند. خودرو مورد بحث به صورت استاندارد از سیستم چهار چرخ محرک، سیستم تعلیق بادی و دیفرانسیل مرکزی قفل شونده سود می برد و به این موارد باید سیستم پاشش سطوح لندروور را نیز اضافه کنیم که بسیار مشهور است. برخلاف رنجروور P38A، رنجروور L322 کلاس شاسی بلندهای لوکس و بزرگ را در اختیار گرفت و سرانجام توانست رنجروور را به آن چه که مستحق بود، برساند. با وجود مشکلات مختلف، استحکام و ایمنی قابل توجه L322 سبب انقلابی در بین شاسی بلندهای لوکس شد.

با ادامه موفقیت رنجروور، لندروور تصمیم گرفت اعضای این خانواده را گسترش دهد و مخاطب بیشتری جذب کند. نخستین عضو جدید خانواده در سال ۲۰۰۵ و با نام رنجروور اسپرت معرفی شد. استایل این خودرو بسیار شبیه رنجروور اصلی بود؛ اما همان طور که نامش نشان می داد، خودرویی اسپرت تر، سبک تر و جاده ای تر بود. البته نباید اشتباه کرد؛ چرا که رنجروور اسپرت هم در آفرود حرف های زیادی برای گفتن داشت؛ هر چند تمرکز اصلی آن روی جاده بوده است.

این خودرو به موفقیت چشمگیری دست پیدا کرد و فروش آن در سال ۲۰۰۲ از مرز یک میلیون دستگاه گذشت. باید دانست زیر پوست رنجروور اسپرت هیچ اثری از خود رنجروور نبود و در واقع این خودرو بر پایه لندروور دیسکاور L322 شکل گرفته بود؛ اما در نسل های بعدی هر دو خودرو از زیرساخت رنجروور فول سایز استفاده کردند. همچنین اکثر پیشروانه های رنجروور اسپرت نسل اول از جمله نیروگاه ۲.۷ لیتری دیزلی و ۸ سیلندر سوپر شارژر دار جگوار با برادر بزرگ تر مشترک بودند.

سال در کنار نسل اول تولید و عرضه شود. استایل خودرو با این که آشنا بود اما برای حس و حال دهه ۹۰ میلادی به روز شده بود؛ هر چند رنجروور نسل دوم روی پلت فرم کاملاً جدیدی شکل نگرفت. این نسل با کد P38 شناخته می شود که P مخفف کلمه پگاسوس بوده است. در واقع پلت فرم به کار رفته در P38 نسخه بازنگری شده از همان پلت فرم نسل اول رنجروور کلاسیک بود. به عبارت دیگر، لندروور در حال فروش شاسی بلندی جدید به مشتریان در سال ۱۹۹۴ با پلت فرمی بود که ریشه اش به دهه ۷۰ میلادی بازمی گشت. زیر کاپوت هم تفاوت زیادی وجود نداشت و این رنجروور با پیشروانه ۸ سیلندر روور و نیروگاه دیزلی بامو عرضه شد. بامو در آن دوران مالک لندروور بود و بسا این که به طور مستقیم در توسعه P38 دخالت نداشت، اما مدیران مونیخی تصمیم گرفتند رنجروور P38 را به مدت محدودی عرضه کنند. این خودرو در آن دوران خبرنگاران را خیلی تحت تأثیر قرار نداد و بنابراین مدیران لندروور سریعاً دست به کار شدند تا نسل جدید را توسعه دهند. این بار شاهد تولید محصولی متفاوت بودیم. نسل سوم رنجروور که با کد L322 شناخته می شد به عنوان مدل سال ۲۰۰۳ رونمایی شد و به حدی نسبت به نسل قبلی پیشرفت کرده بود که همه را تحت تأثیر قرار داد. دیگر خبری از ساختار بدنه روی فریم قدیمی نبود و پیشروانه های ۸ سیلندر روور نیز حذف شده بودند.

ایده های باواریایی روی از تقاعات انگلیسی این خودرو با شاسی کاملاً جدیدی که توسط بامو



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

رنجروور به عنوان شاسی بلند لوکس و آفرود جزو مشهورترین قدبلندهای دنیاست و در این مطلب قصد داریم به دلایل ایجاد تفکر پشت تولید این خودرو به عنوان پایه گذار سگمنتی مهم در بازار و صنعت بپردازیم. در سال ۱۹۴۷ موریس ویلکس به فکر طراحی خودرویی افتاد که بتواند هر مسیر دشواری را پشت سر بگذارد. این خودرو یک سال بعد در نمایشگاه آمستردام و با نامی که همه با آن آشنا هستیم، معرفی شد: لندروور! نخستین نسل لندروور سری موفقیت زیادی را کسب کرد. همان طور که ریچارد هموند قبلاً توضیح داده است، لندروور معمولاً نخستین خودرویی بود که هنگام عبور از مسیرهای صعب العبور و در مناطق دورافتاده دیده می شد. با این که لندروور سری یک اسطوره به شمار می رفت و در طول این چند دهه نسخه های متنوعی از محصولات پر کاربرد لندروور تولید شده، اما با گذشت زمان، داستان لندروور بسیار جذاب تر شد.

ترکیبی از احترام به اشراف و نیاز به عبور از همه جا اگر لندروور تمرکز بیشتری روی عملکرد جاده ای و اشرافیت داشته باشد، نتیجه نهایی چه خواهد بود؟ پاسخ ساده است؛ رنجروور! این روزها رنجروور همچنان جزو بهترین شاسی بلندهای لوکس و آفرود دنیاست و در سراسر دنیا به شهرت رسیده است؛ اما داستان رنجروور چگونه آغاز شد و این خودرو در تاریخچه بیش از نیم قرنی خود چگونه تکامل یافت و به جایگاه امروزی رسید؟ نسل اول رنجروور در سال ۱۹۷۰ و به منظور پر کردن خلأهای موجود در سید محصولات لندروور تولید شد تا بیشتر روی جاده و راحتی سواری تمرکز داشته باشد و مهم تر این که ذهنیت جان سخت بودن و عدم وجود تجهیزات لوکس در خودروهای این خودرو ساز را تا حد زیادی بزاید. با این که لندروور در آن زمان از چیزی اطلاع نداشت، اما رنجروور ابداع کننده کلاس شاسی بلندهای لوکسی بود که امروز می شناسیم. نسل اول این خودرو در طول ۲۶ سال تولید بی وقفه تکامل یافت و به آن درهای عقب، تجهیزات بیشتر

نزدیک شدن به فضای لوکس

برسیم به نسل دوم رنجروور که با نام پروجکت ۲۸ مشهور شد. این خودرو در سال ۱۹۹۴ عرضه شد تا به مدت چند

به روزرسانی طراحی ایکس پنگ پی ۷

شکل گرفته و به سیستم تعلیق دوبل جناغی جلو و چند-اتصال عقب مجهز شده است. قوای حرکتی ایکس پنگ P7 پلاس از یک موتور برقی روی محور عقب با ۲۴۵ یا ۳۱۳ اسب بخار قدرت تأمین می شود. نسخه با نیروی کمتر به مجموعه باتری ۶۰.۷ کیلووات ساعت و نسخه نیرومندتر به مجموعه باتری ۷۶.۳ کیلووات-ساعت مجهز شده است که برد حرکتی ۶۰۲ و ۷۱ کیلومتر (بر مبنای CLTC) را برای آن ها به ارمغان می آورد. شتاب صفر تا صد این دو مدل به ترتیب ۶.۸ و ۵.۶ ثانیه و حداکثر سرعت آن ها نیز ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. سامانه خودران انحصاری ایکس پنگ یعنی AI ایگل آئی ویژن (AI Eagle Eye Vision) بدون نیاز به لیدار و به یاری مسیر یاب ماهوارهای، دوربین های وضوح بالا و هوش مصنوعی شبکه ای، ایکس پنگ P7 پلاس را هر کت در می آورد.

با گذشت ۱۰ سال از تأسیس شرکت ایکس پنگ، این خودرو ساز چینی به یکی از سردمداران بازار خودروهای برقی چین تبدیل شده است. نکته جالب این که ایکس پنگ بدون عرضه مدل های هیبرید، آمار فروش خود را افزایش می دهد. بنابر اعلام اتحادیه خودرو سازان چین (CAAM)، فروش ایکس پنگ در فاصله ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۴ به ۹۲ هزار و ۲۷۱ دستگاه رسیده که نسبت به سال قبل، ۱۴.۵ درصد بیشتر است. بخش زیادی از این رقم به مونا M03 تعلق دارد که در اگوست ۲۰۲۴ وارد بازار شد. اکنون نسخه به روزرسانی شده از ایکس پنگ P7 با لقب «+» یا «پلاس» رونمایی شده است. بنابر اعلام سازنده، در کمتر از دو ساعت پس از رونمایی از این مدل، بیش از ۳۰ هزار سفارش برای آن ثبت شده است. ایکس پنگ P7 پلاس بر اساس ساختار ۸۰۰ ولتی



خبر News

شاسی بلندی دیگر از بی وای دی

برند فانگ چنگ باتو با هدف عرضه خودروهای آفرود لوکس با موتور برقی یا پلاگین-هیبرید، سال ۲۰۲۳ تأسیس شد تا در جایگاه بین دو برند دیگر زیر مجموعه بی وای دی یعنی یانگ وانگ و دنزا فعالیت کند. عبارت فانگ چنگ باتو را می توان به «معادله پلنگ» ترجمه کرد که نام یک کانسپت ریاضی است. لوگوی این برند نیز به همین معادله اشاره دارد. تنها محصول فعلی فانگ چنگ باتو یعنی ۵ (لنوپارد ۵) از نوامبر ۲۰۲۳ در کشور چین به فروش می رسد. بنابر اعلام اتحادیه خودرو سازان چین (CAAM) حدود ۳۱ هزار دستگاه از این خودرو در سه س ماهه نخست ۲۰۲۴ به فروش رسیده است که در مقایسه با بازار چین، آمار چندان بدی نیست. دومین محصول این برند یعنی فانگ چنگ باتو



لنوپارد ۸، در آوریل ۲۰۲۴ و در نمایشگاه خودرو پکن معرفی شد. اکنون خودرو ساز چینی از آغاز فروش این خودرو خبر داده است. لنوپارد ۸ بر اساس پلت فرم DM0 با محل نصب پیشروانه درون سوز در بخش جلو، سیستم تعلیق مستقل و کمک فنر های تطبیق پذیری با ارتفاع قابل تنظیم شکل گرفته است. ابعاد بدنه لنوپارد ۸ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵.۱، ۱.۹، ۱.۹۹ و ۲.۹ متر اعلام شده است. ارتفاع کف خودرو از سطح زمین در بازه ۲۲۰ تا ۳۱۰ میلی متر قرار می گیرد. زوایای حمله، خروج و شکست لنوپارد ۸ به ترتیب ۳۴.۳۴ و ۲۶ درجه اعلام شده است. این خودرو با رینگ های ۲۰ یا ۲۱ اینچ با تایر های ۲۷۵/۵۵ یا ۲۷۵/۵۰ می تواند در عمق ۸۹۰ میلی متر غوطه ور شود. طراحی فضای داخلی باتو ۸ به محصول قبلی این برند و البته نخستین پیکاپ بی وای دی به نام شارک شباهت دارد. همچون باتو ۵، دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی در مقابل راننده و سرنشین جلو قرار دارد؛ در حالی که یک صفحه نمایش لمسی ۱۷.۳ اینچ در بخش میانی داشبورد دیده می شود. غیر از این باید به نمایشگر مجازی ۵۰ اینچ اشاره کرد. لنوپارد ۸ به صورت استاندارد به قفل دیفرانسیل عقب مجهز شده؛ اما در ترم کامل تر، قفل دیفرانسیل عقب هم نصب شده است.



لندروور رنجروور اسپرت SV منصوره

برند منصوره با وقوف به توان و تبحر خود در ارتقای مدل‌های مختلف رنجروور، تصمیم گرفته است محصولی جدید را بر پایه رنجروور اسپرت SV رونمایی کند. مدل تازه این رنجروور از منصوره در نگاه اول تفاوت انقلابی با نسخه عادی ندارد؛ اما با نگاهی دقیق‌تر در بدنه سیاه‌رنگ و درخشان آن می‌توان پی به جزئیات آن برد. طراحی تماماً سیاه این شاسی‌بلند اسپرت با افزونه‌های فیبر کربنی بر پرداخت شده همراه شده است. لندروور رنجروور اسپرت SV در سال ۲۰۲۵ باز دیگر به روزرسانی شد. نسخه آخر این خودرو لوکس-اسپرت از یک

بیشترانه ۴.۴ لیتری V8 هیبرید توئین توربو با موتور سوود می‌برد که توان تولید ۶۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور را دارد و می‌تواند بدنه زیبای آن را ظرف ۳.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. نسل آخر این سوپراسپرتی بلند در تلاش است تمام ویژگی‌های یک خودرو و متداول و راحت را با توانایی‌های یک شاسی‌بلند کاربردی ترکیب کند و خودرویی همه‌فن‌حریف به‌نظر برسد. با این وجود خودروهای دیگر مانند استیشن توآنمند آتودی RS6 GT نیز وجود دارند که در این مسیر گام برداشته‌اند.

تیونینگ

بامو M3 تورینگ منهارت



در سال‌های اخیر از تعداد خودروهای استیشن‌واگن به‌شدت کاسته شده؛ اما حداقل یکی از نمونه‌های بسیار سریع آن در قالب بامو M3 تورینگ قابل انتخاب است و جالب این‌که شرکت منهارت دست روی این خودرو

گذاشته تا هر چه بیشتر شتاب و سرعت آن را افزایش دهد. مانعی توانیم واژه‌ای را برای توصیف بامو M3 تورینگ منهارت با قدرت ۸۵۵ اسب‌بخار به‌کار ببریم؛ بنابراین ترجیح می‌دهیم به‌رحی ویژگی‌های M3H3 ۸۰۰ تورینگ اشاره کنیم. یکجای ارتقای منهارت سبب شده است قدرت ۵۰۳ اسب‌بخاری M3 تورینگ استاندارد تقریباً به اندازه قدرت Z4 افزایش یابد. بیشترانه S58 بامو توانایی تولید قدرت بالایی داشته و نیرو گاهی نسبتاً مطمئن به‌شمار می‌رود؛ اما منهارت برای دستیابی به ۳۵۲ اسب‌بخار بیشتر کارهای مفصل‌تری انجام داده و تنها به‌نام‌ریزی دوباره ECU تکفا نکرده است. در دل این خودرو پیستون‌ها و پاتاق‌های فورج‌کاری شده به‌کار رفته و توربوشارژرهای جدید نیز وجود دارند. به‌فهرست تغییرات M3 تورینگ منهارت باید اینتر کولر جدید برای کمک به‌مدیریت بهینه‌دهی ما را نیز افزود.

محصول

معرفی رنو داستر اوروج ۲۰۲۵



رنو داستر اوروج وانتی کاربردی با چهار چرخ‌محرك و توانایی‌های آفرود است که با قیمت ۲۰ هزار دلار در آمریکای جنوبی عرضه می‌شود. هرچند داجیا داستر هم‌اکنون در نسل سوم خود قرار دارد، اما شاید جالب باشد بدانید

که تولید نسخه پیکاپ نسل اول این خودرو که با نام اوروج شناخته می‌شود، همچنان ادامه دارد. این پیکاپ در سال ۲۰۱۵ برای بازارهای آمریکای جنوبی مثل برزیل، آرژانتین، مکزیک و کلمبیا معرفی و با برنده‌تر عرضه شد. اکنون مشخص شده است که هنوز قرار نیست این پیکاپ نسبتاً سالخورده از خط تولید دل بکند. اوروج هم‌اکنون با دو پیش‌رانه مختلف در آمریکای جنوبی به‌فروش می‌رسد. پیش‌رانه پایه این پیکاپ اقتصادی یک نمونه ۱.۶ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی با ۱۲۰ اسب‌بخار قدرت است؛ اما کسانی که خواهان قدرت بیشتری هستند می‌توانند موتور ۱.۳ لیتری ۴ سیلندر توربو را انتخاب کنند که ۱۷۰ اسب‌بخار قدرت دارد. انتقال نیروی این موتور توسط یک گیربکس CVT صورت می‌گیرد و در نسخه‌های محرك جلو یا چهار چرخ‌محرك قابل انتخاب خواهد بود.

چینی

رقیب آسیایی میباخ



S800 سدان الکتریکی لوکس و بزرگی از اتحاد خودرویی هوآوی است که با قیمتی بین ۱۴۰ تا ۲۰۰ هزار دلار قصد رقابت با بنتلی، رولزرویس و میباخ را دارد. ماکسترو چهارمین برند اتحاد خودرویی هوآوی موسوم به

HIMA محسوب می‌شود. نخستین محصول برند ماکسترو، سدان مجللی به‌نام S800 است که در بهار ۲۰۲۵ به‌بازار عرضه خواهد شد. رینگ‌های دیسکی شکلی که بدون شک از رولزرویس الهام گرفته‌اند در کنار ورودی هوای پایین سپر جلو با تریم کرومی، بنتلی را به یاد می‌آورد و طرح دورنگ بیرونی میباخ را فریاد می‌زند. طراحی عقب خودرو نیز با چراغ‌های سراسری یادآور پورشه پانامرا است. البته در ظاهر S600 چند ویژگی منحصر به‌فرد هم به‌چشم می‌خورد که از جمله آن‌ها می‌توان به دستگیره درها با طرح ستاره‌ای و چراغ‌های عمودی جلو با گرافیک داخلی مشابه کهکشان راه‌شیری اشاره کرد. در داخل این خودرو تنها یک تصویر منتشر شده که چیز زیادی را نشان نمی‌دهد. در این تصویر، سقف موسوم به آسمان ستاره‌ای دیده می‌شود که از خودروهای رولزرویس الهام گرفته است.

آغاز طرح جدید فروش خودروهای وارداتی

تبعات دستوری کردن فروش وارداتی‌ها چیست؟



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

پیامدهای دستوری کردن فروش خودروهای وارداتی، این روزها خود را بیش از پیش نشان می‌دهد. ماجرا از این قرار است که برخی شرکت‌های واردکننده خود را با وجود افزایش حداقل ۲۵۰ میلیون تومانی قیمت تمام‌شده محصولاتشان (برای عرضه به متقاضیانی که پیش‌تر خرید انجام داده‌اند)، مهلت پرداخت مابه‌التفاوت را تمدید نکرده‌اند. با افزایش نرخ ارز و تغییرات در هزینه‌های واردات، قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی حداقل ۲۵۰ میلیون تومان بالا رفته است. بر این اساس متقاضیانی که مبلغی را برای ثبت‌نام خودرو و خارجی (در سامانه یکپارچه) واریز کرده‌اند، برای تکمیل وجه باید مبلغ بالاتری واریز دارند. به‌عنوان مثال، متقاضی یک خودرو ۲ میلیارد تومانی هنگام ثبت‌نام یک میلیارد تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت به حساب واردکننده واریز کرده و ذهنیتش این بوده که بابت تکمیل وجه باید یک میلیارد دیگر بپردازد. حالا اما حداقل ۲۵۰ میلیون تومان به‌قیمت این خودرو اضافه شده است. مشتریان مشمول این افزایش قیمت انتظار داشتند با توجه به افزایش بهای تمام‌شده خودروهای ثبت‌نامی‌شان، مهلت بیشتری نسبت به آن‌چه تعیین شده است، برای واریز وجه در نظر گرفته شود.

با این حال برخی شرکت‌های واردکننده اقدام به تمدید مهلت واریز وجه نکرده‌اند؛ بنابراین ممکن است امتیاز بخشی از ثبت‌نام‌کنندگان بسوزد و خودرویی تحویل آن‌ها داده نشود. همچنین ممکن است عدم تمدید مهلت تکمیل وجه خودروهای وارداتی به دلیل ناهمخوانی عرضه و تقاضا در برخی شرکت‌های واردکننده باشد.

هر چه هست، تبعات منفی دستوری کردن فروش خودروهای وارداتی، این روزها خود را بیش‌تر نشان می‌دهد؛ به‌نحوی که مشکلاتی که پیش‌تر مخصوص خودروهای داخلی بود (از جمله حواشی افزایش قیمت خودروهای پیش‌فروشی) حالا گریبان وارداتی‌ها را نیز گرفته است. این در حالی است که در گذشته (قبل از ممنوعیت واردات خودرو در سال ۹۷) خرید و فروش خودروهای وارداتی حاشیه خاصی نداشت و اصلاً کمتر کسی جز واردکننده و مصرف‌کننده در جریان معاملات طرفین قرار داشت. در واقع بازار خودروهای وارداتی حول محور عرضه و تقاضای آزاد می‌چرخید و رضایت نسبی در آن برقرار بود.

وزارت صمت در حالی هفته گذشته طرح فروش جدید خودروهای وارداتی را مجدداً اجرایی کرده است که متقاضیان و ثبت‌نام‌کنندگان پس از واریز ۵۰ میلیون تومان به حساب‌های خود، هنوز از جزئیات این طرح بی‌خبر هستند. سه‌شنبه هفته پیش بود که مهدی ضیغمی، مدیر طرح واردات خودرو و وزارت صمت از



تبعات منفی دستوری کردن فروش خودروهای وارداتی این روزها خود را بیشتر نشان می‌دهد؛ به‌نحوی که مشکلاتی که پیش‌تر مخصوص خودروهای داخلی بود (از جمله حواشی افزایش قیمت خودروهای پیش‌فروشی) حالا گریبان وارداتی‌ها را هم گرفته است

متقاضیان خواست برای کسب اطلاعات بیشتر در مورد این دور از فروش خودروهای خارجی، به سامانه یکپارچه عرضه این خودروها مراجعه کنند؛ حال آن‌که آخرین اطلاعیه سامانه مربوط به فروش همراه در این سامانه است. تنها موردی که وزارت صمت به متقاضیان دور جدید از خودروهای وارداتی اطلاع‌رسانی کرده، بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان وجه نزد بانک‌هایی است که هنوز اسامی آن‌ها نیز مشخص نشده است. آخرین اطلاعیه سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی بنزین‌سوز، مربوط به ۲۹ آبان‌ماه و آخرین اطلاعیه مربوط به خودروهای برقی نیز متعلق به اردیبهشت‌ماه امسال است. اما در پی بی‌خبری از شرایط عرضه جدید وارداتی‌ها، بسیاری از متقاضیان که مدت‌هاست شرایط آن‌ها برای تحویل یک خودرو وارداتی احراز شده، هنوز خودرویی دریافت نکرده‌اند. به‌گفته بسیاری از واردکنندگان، در حال حاضر سامانه ثبت‌سفارش متوقف و بسیاری از خودروهای وارداتی به دلیل عدم تخصیص ارز و ایرادات سازمان ملی استاندارد در گمرک دیو شده‌اند و امکان تحویل آن‌ها به مشتریان نیست.

نکته دیگر این‌که مهدی ضیغمی، هم‌زمان با دور قبلی فروش خودروهای وارداتی گفته بود: «حداکثر زمان تحویل این خودروها به متقاضیان چهار ماه است» حال این پرسش مطرح است که اگر خودرو برای تحویل به‌مشتریان موجود است، چرا تحویل آن باید چهار ماه به‌طول بینجامد؟ اگر هم موجود نیست، چرا سیاست‌گذار دوباره برای طرح فروش جدید اقدام کرده است؟

افزایش قیمت ۸۰ میلیون تومانی فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۷

درگ

Drag

نسخه قوی‌تر از فراری «SF90»

پسوندهای «XX» برای فراری صرفاً به خودروهایی اختصاص داشت که مخصوص استفاده در پیست بودند و اجازه تردد در خیابان‌های عمومی را نداشتند؛ اما سال گذشته، مهندسان مارانلو این عادت قدیمی را کنار گذاشتند و SF90 XX را معرفی کردند که نسخه‌های وحشی‌تر از SF90 استاندارد با امکان تردد در جاده‌ها بود. SF90 XX از همسان قوی‌تر محرك پلاگین هیبرید همتای استاندارد خود استفاده می‌کند که یک پیش‌رانه ۴ لیتری ۷۸۰ نیوتون‌متر به‌همراه موتور الکتریکی است. مجموع خروجی در SF90 استاندارد ۱۰۰۰ اسب‌بخار و در مدل XX با کمی



افزایش به ۱۰۳۰ اسب‌بخار رسیده است. علاوه بر این، وزن SF90 XX هم کاهش جزئی ۱۰ کیلوگرمی را نسبت به استاندارد تجربه می‌کند. اما در مسابقه درگ کدام نسخه از سوپرکار هیبرید فراری سریع‌تر خواهد بود؟ پس از انجام مسابقه درگ مشخص شد اختلاف این دو نسخه در ۴۰۰ متر اصلاً زیاد نیست؛ زیرا در حالی که SF90 XX پس از ۹.۹ ثانیه به‌خط پایان رسید، استاندارد تنها ۶ صدم ثانیه عقب‌تر بود. فراری شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت SF90 XX را ۲.۳ ثانیه و برای استاندارد ۲.۵ ثانیه اعلام کرده است؛ اما از آن‌جا که در این درگ شرایط مناسب فراهم نبود، هیچ‌کدام از دو خودرو نتوانستند به این اعداد اعلامی برسند و به‌رتیب شتاب ۲.۶۷ ثانیه و ۲.۷۳ ثانیه را ثبت کردند. پس از درگ ۴۰۰ متر معمول، این دو فراری در مسافت ۷۰۰ متری به‌مصاف هم رفتند و این‌جا بود که عناصر آیرودینامیکی و داون‌فورس بیشتر SF90 XX خود را نشان داد و این نسخه مغلوب برادر ضعیف‌تر خود شد. استاندارد ۷۰۰ متر را در ۱۳.۹۲ ثانیه طی کرده در حالی که SF90 XX برای انجام این کار به ۱۴.۰۱ ثانیه زمان نیاز داشت.

برق

EV

تولید لامبورگینی لانزادور برقی

با وجود کاهش رشد تقاضا برای خودروهای بدون آلایندگی، لامبورگینی تعهد خود به تولید لانزادور برقی تا سال ۲۰۳۰ را اعلام کرده است. لامبورگینی برنامه‌ای برای پیروی از استون‌مارتین و بنتلی در به‌تعمیر انداختن تولید نخستین خودرو برقی خود ندارد و در عین حال به این نکته اشاره می‌کند که سه خودرو هیبرید جدید خود را تا جایی که امکان داشته باشد در خط تولید حفظ خواهد کرد. استغنان وینکلمن، رئیس این برند ایتالیایی در مراسم معرفی لامبورگینی تمرا یو با صاحب‌سازانه گفت و گویی مفصل داشته و گفته که از درست بودن استراتژی برقی‌سازی این



شرکت مطمئن است؛ زیرا زمانی که بحث تولید خودروهای برقی به میان آید، موضوع اصلی در زمان در دست اهمیت خواهد داشت. اظهارات وینکلمن پس از آن اعلام می‌شود که دو برند تولید محدود معتبر در دنیای یعنی استون‌مارتین و بنتلی برنامه‌های خود را برای معرفی نخستین محصولات برقی خود به‌تعمیر انداختند. دلیل این تصمیم نیز تقاضای مشتریان برای خودروهای برقی بوده است. شرکت بریتانیایی لوتوس نیز برنامه‌های برقی‌سازی محصولاتش را تغییر داده و در آینده محصولات هیبرید جدیدی را تولید خواهد کرد. پورشه نیز می‌خواهد در پاسخ به تقاضای مشتریان خودروهای برقی لوکس، مدل‌های درون‌سوز فعلی خود را بیشتر از زمان قبل عرضه کند. وینکلمن می‌گوید به‌خاطر آن‌که نخستین خودرو برقی لامبورگینی محصولی کاملاً جدید است و جایگزین هیچ‌یک از محصولات فعلی نیست، بنابراین ریسک کمتری برای تأثیرگذاری روی حجم فروش لامبورگینی خواهد داشت و حتی شاید این خودرو و مجموع فروش برند مورد بحث را افزایش دهد.



مهندسان لامبورگینی چیزی برای این خودرو کم نگذاشته‌اند. یک موتور ۱۲ سیلندر وی‌شکل به حجم ۶.۵ لیتر قلب تپنده این سوپراسپرت را تشکیل می‌دهد. جالب است بدانید این موتور همان پیش‌ساز آن‌تادور است که با کد L545 معرفی شده و دارای ساختار آتمسفریک است. این پیش‌ساز به لطف تغییرات اساسی در سیلندر، اتاقک احتراق و نسبت تراکم، حداکثر قدرت خروجی ۸۲۵ اسب‌بخاری و حداکثر گشتاور ۷۲۵ نیوتون‌متری تولید می‌کند. استفاده از سه موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم سبب شده است ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۶ نیوتون متر گشتاور به این قدرت و گشتاور افزوده شود.

لامبورگینی آونتادور یکی از سوپراسپرت‌های جذاب و محبوب دنیای خودرو است که از سال ۲۰۱۱ تا اواخر سال گذشته میلادی روی خط تولید این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی قرار داشت. این سوپراسپرت به حدی موفق بود که جانشین لایق آن اواسط سال جاری میلادی با نام رونلتو به بازار جهانی معرفی شد. رونلتو در حقیقت مسیر آونتادور را در پیش گرفته و قرار است با سطح بالایی از پرformance و بر این اساس در طراحی بدنه رونلتو شاهد خطوط تیز و شکسته‌های هستتیم که با چراغ‌های مزین به LEDهای ۷ شکل؛ استایل کاملاً هججان‌انگیزی را برای این خودرو به ارمغان می‌آورد. از نظر مشخصات فنی،



ملاقات با لامبورگینی «رونلتو»

نعمت‌زاده می‌گوید باید به چینی‌ها برای ساخت قطعات خودروهای مونتاژی در داخل فشار بیاوریم

وزیر اسبق صمت: باید بساط مونتاژ کاران کوچک از کشور جمع شود!

مهندس نعمت‌زاده در گفت‌وگوی اختصاصی با «دنیای خودرو»: اگر من جای وزیر صمت فعلی باشم، به غیر از سه یا چهار مونتاژ کار بزرگ، این بساط مونتاژ کاری را جمع می‌کنم و اجازه می‌دهم مردم بازار آزاد خودرو بیاورند

آذری و شیبستری هستند. می‌دیدم آنها به صورت انفرادی کار می‌کنند. وقتی وزیر بودم آنها را جمع کردم و گفتیم یک زنجیره درست کنید. ابتدا زیرساز نمی‌رفتند ولی دویا سه جلسه گذاشتیم و در نهایت این کار انجام شد. الان شما فروشگاه‌های زنجیره‌ای دریانی را در همه‌جا می‌بینید. این موضوع به نفع آنهاست چون می‌توانند با هم جنس بخندند. انبار کنند و هزینه‌های انبارداری شان کم می‌شود. از طرفی، برند می‌شوند و می‌توانند با کارخانه‌های مواد غذایی قرار دادهای بزرگ ببندند و تخفیف‌های خوبی هم بگیرند. از سویی دیگر می‌توانند به مردم هم کالاها را ارزان تر بفروشند. باتوجه به آنچه گفته شد می‌توان همه سازندگان و مونتاژکارها را جمع کرد تا یک برند و یک کارخانه بشوند. البته می‌دانم چنین کاری مشکل است چون این کار را در چند بخش صنعت انجام دادم سخت بوده ولی شدنی است.

نظر شما درباره سیاست وزارت صمت در مورد گسترش استفاده از خودروهای برقی چیست؟

در زمان ریاست جمهوری آقای احمدی‌نژاد، من معاون وزیر و مسئول پالایش و پخش بودم. طرح کارت هوشمند سوخت از جمله کارهای ما بود. مطالعات زیادی انجام شد و به کمیته سوخت پیشنهاد دادیم باید استفاده از خودروهای برقی را تبلیغ و مردم را تشویق کنیم. اما گفتیم خودروهای برقی به دلیل قیمت باتری، گران تمام می‌شوند و کسی این خودروها را نمی‌خرد؛ بنابراین همان‌طور که در دنیا این طرح با یارانه شروع کردند، ما هم باید کار را با سوسپند آغاز کنیم. همین امروز هم در چین برای خودروهای عمومی که در یک‌ون‌ه جای دیگر، هزار دلار یارانه پرداخت می‌شود اما ما این طرح ما مخالفت کردند. وزیر نیرو گفت برق نداریم. همین موضوع باعث شد تحقیق کنیم که اگر نفت خام را از پالایشگاه بیاوریم و آن را به بنزین و گازوئیل تبدیل کنیم و بعد آن را برای خودرو عرضه کنیم، از ابتدا تا آخر کار راندمان انرژی چقدر است؟ سپس بررسی کردیم اگر این سوخت را به نیروگاه ببریم و برق تولید کنیم و آن برق را به خودرو برقی بدهیم، به‌اصطلاح چقدر درمی‌آید؟ یادم هست از نظر ملی حدود ۲۸ درصد به نفع کشور بود. برای همین است که دنیا به سمت خودروهای برقی رفته، عقل این طور حکم می‌کند.

چین، ازبکستان، آلمان، قزاقستان و ایتالیا اگر به این سمت حرکت می‌کنند برای آن است که می‌بینند از نظر ملی و جهانی ۲۵ درصد به سودشان است ولی ما می‌گوییم نه. حالا به هر صورت اگر ملی فکر کنیم، حتماً برنده‌ایم. الان نزدیک به ۲۰ میلیون خودرو بنزینی داریم. باید از یک جاش رو کنیم. آن زمان که وزارتخانه بودم، از طریق ایران خودرو و وال‌جی کره در این زمینه قراردادی بستیم. البته خودروهای برقی باید بسبک باشند ولی گفتیم فعلاً با همین سمند شروع کنیم. کار کمی پیش رفت اما بعداً چه کردیم، من بی‌خبرم برای تولید باتری در کره بیشترین تولیدکننده‌ال‌جی است. ال‌جی آمد و مذاکره کردیم تا در آینده بتوانیم سراغ باتری‌سازی برویم. البته این پروژه سنگینی است و آن زمان حداقل ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه نیاز داشت اما به‌نظر من الان حدود یک‌ونیم میلیارد دلار سرمایه نیاز دارد چون ظرفیت‌ها بالا رفته است. ما سه میلیارد به چای دیش دادیم، خب ۱.۵ میلیارد دلا به این پروژه بدهید. برنامه هفتم روی میز من است. نصف آن را خواندم و می‌خواهم درباره آن بنویسم. یعنی اشکالاتش را بنویسم و بگویم بر چی از آنچه گفته شده، اصلاح‌شدنی نیست. مثال می‌زنم: در این برنامه نوشته شده است در آخر برنامه ۵ ساله هفتم باید ۳ هزار مگاوات برق اتمی تولید کنیم. امروز هزار مگاوات داریم، واحد دوم هم که از قبل از انقلاب شروع شده و هنوز تمام نشده است؛ در صورت راه‌اندازی هزار مگاوات برق تولید می‌کند. اگر در این ۵ سال همت کرده‌و آن راه‌اندازی کنیم اما هزار مگاوات دیگر از کجا باید تامین شود؟ حتی اگر امروز پولش را هم داشته باشیم و ساخت را شروع کنیم، ۷ تا ۸ سال دیگر کار به نتیجه می‌رسد. در مورد گاز طبیعی هم (که واقعا مشکل کشور است)، ناترازی شدیدی وجود دارد زیرا ۱۰ سال است هیچ کاری در این عرصه انجام نشده است. یک چاه دقیق حفر نکرده‌ایم تا فشار افزایی کنیم یا مثلاً همین ادرصد رشد سالانه چطور قرار است محقق شود؟ ما که رابطه بانکی با دانیان داریم. FATF نداریم. از طرفی همان‌طور که پیش‌تر هم گفتیم تا روابط بین‌المللی درست نشود چیزی هم رخ نمی‌دهد. جهش این است که راندمان دو، سه برابر شود. همان کاری که در پتروشیمی کردیم و نتیجه کار ۱۰ برابر شد. در سیما هم همین اتفاق افتاد یعنی تولید چندبرابر شد.

ادامه دارد...



عکس: روزنامه دنیای خودرو

وزارت صمت حدود یک‌سوم جی‌دی‌پی (تولید ناخالص داخلی) کشور را مدیریت می‌کند. در زمینه صنعت خودرو و بساط مونتاژ را جمع و ۴ تا ۳ کارخانه بزرگ تر را حفظ می‌کردم. چون دو کارخانه اساسی داشته باشیم، کافی است. فرض کنید حالا که کرمان خودرو و مدیران خودرو و شکل گرفتند، بیایند مذاکره کنند. البته در مورد کرمان خودرو باید این را هم بگویم چینی‌ها را تشویق کردم که آمدند و قطعه‌سازی راه انداختند. یا در نوبت اول با دوو ۵۰-۵۰ شریک شدیم. حتی دولت این موضوع را تصویب نمی‌کرد. البته این صحبت مربوط به زمانی است که صنایع سنگین و صنایع ادغام شدند و گفتیم دوو بیاید و سرمایه‌گذاری کنید. برخی دوستان که نمی‌خواهند اسم ببرم، نمی‌خواستند رقیب ایجاد شود. به‌هر حال می‌دیدم فلان کارخانه مخالفت می‌کند. ولی بالاخره کار را جلو بردیم. باید به چینی‌ها فشار بیاوریم وقتی شریک می‌شوند، ساخت داخل را هم انجام دهند و فقط مونتاژ نکنند. طراحی و R&D را هم به کشور بیاورند. یک مثال می‌زنم: می‌آذری هستم نه تنها در تهران بلکه حتی در اصفهان هم که بروید، می‌بینید بیشتر صاحبان سوپرمارکت‌ها

و به‌اصطلاح تاج باشد. یعنی حتماً توماتیک باشد و غیره ... اما بعداً به تدریج آنها را حذف کردند و گفتند چون دولت می‌گوید این خودرو باید قیمت‌گذاری شود، صرفه اقتصادی ندارد. در واقع آنچه به‌عنوان آپشن اعلام کرده بودیم، اصل کار بود. روز اول اعلام کردیم این‌ها بخشی از این خودرو هستند. به‌نظر من این کار کم‌فروشی است که آپشن‌ها را حذف کنید. اگر کوپیک طبق برنامه این بود، باید همین‌گونه باقی می‌ماند و خرابش نمی‌کردیم. مثالی می‌زنم: ژاپنی‌ها که نیوتارا تولید می‌کردند، گفتند می‌خواهیم خودرویی با امتیازها و امکانات بیشتر تولید کنیم که البته گران‌تر درمی‌آید؛ آن را تولید و عنوان دیگری برایش انتخاب کردند و شد لکسوس یا مثلاً شرکت پژو چون نمی‌توانست محصولش را گران کند، خودرو دیگری برای افرادی تولید کرد که خودرو بهتری می‌خواستند. روز هم همین‌طور... دنیا در جهت افزایش است‌نه کاهش البته وقتی امکانات خودرو بیشتر شود، طبیعتاً قیمتش هم بالاتر خواهد رفت... متأسفانه به علت دخالت دولت، عدم تثبیت شرایط صحیح ارز و حضور مدیرانی که گاه چندان هم سامان‌مند نبودند، عدای از این شرایط سوءاستفاده کردند و گفتند قطعات خودرو را بیاوریم تا سود بازرگانی کمتر شود اما سود اصلی را ما ببریم. این شیوه درست نیست. باید خودرو به صورت کامل وارد کشور شود. من جای آقای وزیر صمت فعلی باشم، این بساط را جمع می‌کنم و اجازه می‌دهم مردم بازار آزاد خودرو وارد کنند؛ حتی کسانی که می‌خواهند خودرو بزرگ، لوکس و گران سوار شوند. در ایران دیگر نمی‌توانیم همه چیز تولید کنیم. یک‌زمانی می‌گفتم اگر تیراز یک خودرو کمتر از ۱۰۰ هزار دست‌ساز باشد برای تولید صرف ندارد؛ چون باید قطعات و طراحی اش را برون‌ساز کنیم. اما به‌نظر من امروز میزان تیراژ حدودی، ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دست‌ساز است. در جواب کسانی که می‌گویند ۵ تا ۱۰ هزار خودرو تولید می‌کنیم باید گفت تولید با این تیراژ غیرممکن و غیر اقتصادی است. زمانی اصرار بر این بود که با مشارکت شرکت بنز در کشور خودرو تولید کنیم. یاد همست آن زمان آقای رفیق دوست در بنیاد بود. گفت ما می‌خواهیم در کشور بنز و بامو بسازیم. تلفن کردم و گفتم نمی‌توان ۵ هزار خودرو ساخت شاید منظور این است که ۵ هزار

موتور بسازیم. در آن زمان ما می‌خواستیم که وزیر صنایع سنگین بود مقرراتی برای خودرو پایه‌گذاری شد که تا ۵ سال سود بازرگانی به این صورت باشد اما بعد از ۵ سال اگر ساخت داخل نشد، سود بازرگانی به‌گونه‌ای دیگر اضافه می‌شود. بخشی را در تعرفه‌ها آوردیم و اعلام کردیم اگر در هر خودرو این درصد تولید داخل باشد، تعرفه آن به‌این صورت است که البته آن هم انجام نشد.

اگر وزیر صمت شوید چه کارهایی را انجام می‌دهید و چه کارهایی را انجام نمی‌دهید؟

چون برای مصرف‌کننده، خرید خودرو خارجی گران‌تر نیست. در این صورت کسی نمی‌تواند با تولید داخل رقابت کند البته به شرط آنکه تولید داخل را آزاد بگذارند یعنی هم ارز آن آزاد باشد و هم خرید و فروش و هم قیمت‌گذاری آن. در این صورت خواهید دید صنعت خودرو رشد می‌کند. من در زمان تصدی خودم خیلی سعی کردم این اتفاق رخ بدهد، در این باره نامه‌هایی هم نوشتم که مستندات آن موجود است. حتی گفتند خودرو رقابتی است و شورای رقابت باید دخالت کند که البته اعلام کردیم این کار غیر قانونی است اما توجهی نکردند و ما هم نتوانستیم موفق شویم.

قیمت‌گذاری دستوری چه آسیب‌هایی به صنعت خودرو وارد می‌کند؟

چند روز پیش که به عکس‌های گذشته نگاه می‌کردم، عکس‌هایی از مراسم افتتاح کوپیک پیدا کردم که آقای علی لاریجانی (رئیس مجلس وقت) برای افتتاح این پروژه آمده بودند. هنگام تولید این خودرو چند شرط گذاشته و نوشته بودیم مثلاً در خودرو و همچنین استارت‌موتور کلیدی نیابند

نور بالا

چند روز پیش که به عکس‌هایی گذشته نگاه می‌کردم، عکس‌هایی از مراسم افتتاح کوپیک پیدا کردم که آقای علی لاریجانی (رئیس مجلس وقت) برای افتتاح این پروژه آمده بودند. هنگام تولید این خودرو چند شرط گذاشته و نوشته بودیم در خودرو و همچنین استارت‌موتور کلیدی نیابند و به‌اصطلاح تاج باشند. یعنی حتماً توماتیک باشد و غیره ... اما بعداً به تدریج آنها را حذف کردند و گفتند چون دولت می‌گوید این خودرو باید قیمت‌گذاری شود، صرفه اقتصادی ندارد



حسن جلیینی

h.joleyni@autoworld.ir

در شماره قبل خواندید محمد رضا نعمت‌زاده که در کارنامه‌اش وزارت صنایع، وزارت کار و امور اجتماعی، معاونت وزیر نفت، معاونت سازمان صنایع دفاع و ریاست هیات‌مدیره و مدیرعاملی توانیر را ثبت کرده است، از سامان‌دهی اعتراض‌ها در ماه‌های منتهی به پیروزی انقلاب اسلامی و مسئولیتش در وزارت کار و امور اجتماعی و عضویت در هیات‌مدیره ایران ناسیونال (ایران خودرو فعلی) سخن گفت. وی که طرفدار ایجاد صنایع خودروسازی بزرگ و توانمند از طراحی تا تولید در کشور است، از شیوه فعلی مونتاژ خودرو در کشور انتقاد کرد و گفت اگر قرار است اینجوری باشد بهتر است واردات به صورت خودروهای آماده به کشور انجام شود. در ادامه بخش دوم گفت‌وگوی اختصاصی روزنامه «دنیای خودرو» با مهندس نعمت‌زاده را در مورد صنعت و بازار خودرو می‌خوانید.

خیلی‌ها ریشه مشکلات صنعت خودرو را نبود استراتژی می‌دانند، به نظر شما آیا تاکنون استراتژی مدونی برای صنعت خودرو کشور تهیه شده است؟

با کمک دوستان در دولت یازدهم یک استراتژی تدوین کردیم که چاپ هم شد ولی مانند بسیاری از قوانینی که وجود دارد، اجرایی نشده است. ما ایرانی‌ها در کنار برخی ویژگی‌های منفی اما خصوصیات مثبت زیادی داریم. باید در زمینه روابط بین‌المللی و روابط انسانی فرهنگ‌سازی کنیم و قواعد را یاد بگیریم. این‌ها ضعف جامعه ما هستند. به‌عنوان مثال من نعمت‌زاده که در بخش صنعت فعال بودم سابقاً این چالش‌ها مواجه‌شدم اما سعی کردم در این زمینه‌ها کار کنم و راهکاری پیدا کنم. به نظر من مسائل تکنیکی چندان پیچیده نیستند و می‌توان آنها را یاد گرفت اما نکته مهم فراگفتن روابط است. تکنولوژی چه این‌جا باشد چه در آمریکا و چه در ژاپن؛ به یک شکل است. به‌عنوان مثال ریخته‌گری یک تکنولوژی است و در هیچ‌جای دنیا با جای دیگر تفاوت چندانی ندارد. ولی اخلاق‌ها متفاوت است. ژاپنی‌ها منضبط هستند و با ما تفاوت دارند. در زمان جنگ، توانیر بودم و در آن شرایط سخت کار می‌کردیم. وقتی ژاپر حمله هوایی به هسدا درمی‌آمد اگر کسی بالای دکل بود و به‌او می‌گفتیم بیا پایین او از آن بالا دست تکان می‌داد و می‌گفت جای نگرانی نیست! هر چه می‌گفتم خطرناک است اما توجهی نمی‌کرد. برخی گمان می‌کردند با انجام چنین کارهایی خیلی شجاع هستند اما این رفتارها اشتباه بود. من معتقدم هر کسی باید عقلاً تصمیم بگیرد و ببیند چه کاری در دست است و به همان عمل کند. این‌ها مربوط به مسائل فرهنگی هستند که نه صدوا سیما و نه وزارت ارشاد برای رفع آنها برنامه‌ای ندارند. همان‌طور که گفتیم باید در بار مسائل فرهنگی کار کنیم. به‌عنوان مثال یکی، دو سال در مورد بستن کمربند ایمنی خودرو برنامه‌ریزی کردیم و در نهایت مردم به بستن کمربند ایمنی عادت کردند. حتی خود من هم راننده‌ای که آن کمربند ایمنی خودرو را نمی‌بستم! باید تلاش کنیم تا خیلی از رفتارهای اشتباه را مرتفع کنیم.

اما نکته دوم در مورد خودرو؛ چه در این بخش و چه در سایر صنایع رقابت باید حصر اول را بزنند. کارهایی که امروز انجام می‌دهیم مثل بحث سهمیه‌ای شدن ارز و یا توزیع ارز توسط دولت، خلاف شیوه رایج کار است. چنین شیوه‌هایی اجازه نمی‌دهند صنعت رشد کند به‌خصوص خودروسازی که صنعت پیچیده‌ای است. صنعت خودرو ما علاوه بر بازرگانی خرید و تامین قطعات، فروش و خدمات پس از فروش، چالش‌های بسیاری دارد. این صنعت شامل بخش‌های بسیاری از جمله ریخته‌گری، پلیمر و پلاستیک، برق و قطعات الکترونیکی و آی‌سی، سوخت، انژکتور و احتراق است. یعنی پیچیدگی‌هایی در آن وجود دارد که اگر آنها را دست‌کم بگیریم، به جایی نمی‌رسیم. واقعا صنعت مونتاژی که امروز داریم، صورت خوبی ندارد. من مونتاژ قبل از انقلاب را تأیید می‌کنم چون در جهت رسیدن به هدف مشخصی بود. البته مساهم همان راه ادامه دادیم ولی اینکه چندقطعه را حتی به‌صورت رنگ‌شده وارد می‌کنند، چه سودی برای کشور دارد؟ در چنین شرایطی باید اجازه داد خودرو بازار آزاد وارد شود و دولت حقوق بازرگانی خود را بگیرد. اگر این کار عملی شود، شاید فقط حدود ۱۰ درصد نیاز کشور به خودرو از خارج تامین شود و ۹۰ درصد نیاز در داخل تولید خواهد شد؛



تولید روزانه در تراکتورسازی تبریز آبرابر شد



«عضو هیات مدیره و معاون طرح و برنامه گروه صنعتی تراکتورسازی ایران از افزایش تولید روزانه این گروه از ۸۰ به ۱۶۰ دستگاه تا به امروز خبر داد. شهرام قبادیان افزود: «تراکتورسازی به رغم تمامی تحریم‌های ظالمانه مستقیم و غیرمستقیم که هم در بخش تامین تجهیزات و هم در بخش صدور و بازرگانی و فروش متحمل می‌شود و در تمامی خطوط تولیدی آن امروز قابل مشاهده است، تلاش دارد با تولیدات خود در خط مقدم این جنگ نابرابر تامین کننده امنیت غذایی کشور باشد و از به خطر افتادن

آن جلوگیری کند.»

قبادیان یسار یادآوری زنجیره تامین که برای شتاب گرفتن چرخه‌های تولیدی تراکتورسازی در سطح کشور شکل گرفته است، عنوان کرد: «رشد و توسعه‌ای که امروز در تراکتورسازی اتفاق افتاده، زمینه‌ساز تحریک بخشی به اشتغال و تولید در بیش از ۶۰۰ واحد صنعتی با بیش از ۲۵ هزار نفر اشتغال صراف مستقیم در اقصی نقاط کشور به عنوان تامین کنندگان تراکتورسازی را نیز ممکن ساخته است.»

ناوگان از نفس افتاده‌ای که جای خود را به تازه نفس‌ها نداده است!

فرسودگی ۳۴ درصدی ناوگان معدنی و راهسازی در پی افت واردات

حدود ۱۰ هزار ماشین آلات فرسوده راهسازی و معدنی هنوز در معادن فعالیت می‌کنند



از مهم‌ترین صنایع هستند که کشور در این روزها به آن‌ها احتیاج دارد و باید وضعیت ناوگان به گونه‌ای پیش برود که عملکرد این بخش بهبود پیدا کند. باین حال، خبرهایی نیز از وضعیت مطلوب تولید این خودروها و تعادل آن با مدل‌های وارداتی اعلام شده است؛ اخباری که با نگاه به وضعیت سایت‌های راهسازی و معدنی نمی‌توان صحت و سقم آن را تایید کرد.

خارجی به کشور، کمبود قطعه به منظور بازسازی و نوسازی این خودروها و از همه مهم‌تر عدم حمایت دولت برای تولید این خودروها در کشور و ارائه تسهیلات به منظور افزایش توان خرید متقاضیان و نوسازی ناوگان ماشین‌آلات معدنی و راهسازی کشور باعث شدند تا اخبار فرسودگی ۱۰ هزار دستگاهی این خودروها منتشر شود. این در حالی است که معدن و راهسازی

در سال‌های اخیر ناوگان فرسوده باری بعد از آن که توان ادامه فعالیت در مسیرهای شهری یا حتی بین‌شهری را نداشتند، به سمت سایت‌های راهسازی و معدنی روانه شدند. این اتفاق در حالی روی داد که وضعیت ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در بحران به سر می‌برد؛ تا آن‌توانی تولید کنندگان داخلی در تولید این قبیل خودروها، تحریم‌ها و ممانعت از واردات مدل‌های



فرانک آقافاسی

faghasafi@autoworld.ir

یک سوم ماشین‌آلات راهسازی و معدنی باید از رده خارج شوند

در معادن کشور فعال هستند. براساس این آمار، دستگاه‌هایی با عمر بیش از ۲۰ سال بیشترین تعداد ماشین‌آلات معدنی را به خود اختصاص داده‌اند. در حالی که عمر مفید این دستگاه‌ها باید به طور متوسط بین ۵ تا ۱۵ سال باشد، این آمار نشان می‌دهد تعداد این دستگاه‌ها حدود ۱۸ برابر ماشین‌آلات با عمر کمتر از ۵ سال است.

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت به تازگی با اشاره به گزارشی که از بخش خصوصی و انجمن‌های مربوطه دریافت شده است، اعلام کرد: «حدود ۱۰ هزار ماشین‌آلات فرسوده راهسازی و معدنی هنوز در معادن فعالیت می‌کنند.» این در حالی است که طبق آمار که در مهر ماه سال جاری منتشر شد، حدود ۲۹ هزار و ۶۰۰ دستگاه ماشین‌آلات معدنی اعم از لودر، بیل مکانیکی، بولدزر، دامپتراک، دستگاه حفاری و گریدر

کار سخت تولید کنندگان داخلی در رقابت با محصولات خارجی

قطعا باید نتیجه بهتری را نصیب این ناوگان می‌کرد. باین حال، امروز شاهد آن هستیم که حدود یک سوم این ناوگان فرسوده هستند و چنانچه این روند ادامه پیدا کند، باز هم بر تعداد فرسوده‌ها افزوده خواهد شد. از سوی دیگر، در میان تلاش برای تامین خودروهای مورد نیاز این ناوگان چه از طریق ظرفیت داخلی و چه از طریق واردات، به نظر می‌رسد کار تولید کنندگان داخلی به دلیل ناترازی در رقابت، سخت‌تر باشد. در همین خصوص نیز موسوی گفت: «کار تولید کنندگان داخلی سخت است، زیرا باید بتوانند با رقبای خارجی با کیفیت رقابت کنند.»

در حالی وضعیت فرسودگی ماشین‌آلات معدنی و عمرانی در کشور افزایش یافته و بخش زیادی از این خودروها عمر مفیدشان به پایان رسیده که ظرفیت تولید برخی از این خودروها در کشور وجود دارد و واردات آن‌ها نیز در بسیاری مدل‌ها آزاد است. در همین راستا سید محمد موسوی، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت اظهار کرد: «سیاست هم‌زمان حمایت از تولیدات داخلی و اجازه واردات برای ماشین‌آلات با کیفیت و به روز خارجی موجب شده است فضای متعدالی را در این صنعت شاهد باشیم.» تعادل در تولید و واردات در کنار حمایت‌های دولتی از تولید کنندگان، وارد کنندگان و متقاضیان این خودروها

افت واردات در گذشته؛ عامل فرسودگی ناوگان معدنی و راهسازی

حدود ۳۵۰۰ دستگاه ماشین‌آلات در کشور تولید شده و یک هزار و ۳۰۰ دستگاه ماشین‌آلات نیز هم‌زمان وارد شده است. البته همچنان مجوز واردات برای نوسازی ماشین‌آلات وجود دارد. موسوی در مورد ارزش مدل‌های وارداتی و افزایش آن در مقایسه با سال‌های گذشته اذعان داشت: «سال ۱۴۰۱، ۸۰ میلیون دلار واردات ماشین‌آلات در کشور اتفاق افتاده که این رقم در سال گذشته به حدود ۳۵۰ میلیون دلار رسیده است، هم‌زمان تولید ماشین‌آلات راهسازی و معدنی داخلی در سال ۱۴۰۲ به حدود ۴۵۰۰ دستگاه رسیده است.»

بخش بزرگی از فرسودگی امروزه ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در کشور به افت واردات این خودروها در سال‌های اخیر برمی‌گردد. طبق اعلام موسوی، در سال‌های اخیر حجم واردات این خودروها کم بوده است. بر این اساس «در سال ۱۴۰۰ تعداد همه ماشین‌آلات وارداتی اعم از راهسازی و معدنی ۸۰ دستگاه بود و حدود ۷۳۰ دستگاه ماشین‌آلات نیز در داخل تولید شده است.» به نظر می‌رسد روال تولید و واردات این خودروها، به گفته معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت در سال‌های اخیر رو به بهبود بوده است: «به طوری که در سال ۱۴۰۱،

چهار محصول بهمن دیزل روی خط فروش نقدی

شرکت بهمن دیزل فروش نقدی چهار محصول کامیون فورس ۱۲ تن، کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار، کشنده تک‌محور بایک X9 و کامیونت فورس ۳.۸ تن را از روز هفتم آذرماه جاری با قیمت قطعی آغاز کرده است. بنابر اعلام این شرکت، طرح فروش کامیون‌های فورس و کشنده بایک تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه ۲۵ آذرماه در عملیات‌های مجاز بهمن دیزل ادامه خواهد داشت. تحویل خودروها در این طرح، هفته آخر بهمن سال ۱۴۰۳ اعلام شده است. متقاضیان این خودروهای تجاری، تنها امکان انتخاب رنگ سفید دارند و جریمه تاخیر ۲.۵ درصدی نیز در طرح فروش فوق‌العاده است. در این طرح، کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار با قیمت نهایی یک میلیارد و ۹۰۱ میلیون و ۹۱۲ هزار تومان به فروش می‌رسد. قیمت کامیون فورس ۱۲ تن نیز ۲ میلیارد و ۳۲۳ میلیون و ۱۲۱ هزار تومان در نظر گرفته شده است. کشنده تک‌محور بایک X9 که جدیدترین کشنده بهمن دیزل است هم در این طرح با قیمت ۵ میلیارد و ۹۵۰ میلیون و ۴۵ هزار تومان قابل خریداری است. کامیونت فورس ۳.۸ تن به عنوان هشتمین محصول در طرح فروش نقدی بهمن دیزل با قیمت ۹۵۹ میلیون تومان، قابل سفارش گذاری توسط متقاضیان است. امکان خرید بیمه بدنه در دو مدل بیمه بدنه پایه و بیمه بدنه با پوشش کامل در زمان ثبت سفارش برای خریداران محصولات فورس و کشنده بایک X9 توسط بهمن دیزل فراهم شده است. بیمه بدنه پایه کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار با قیمت ۱۰ میلیون و ۲۲۰ هزار تومان و با پوشش کامل، ۲۳ میلیون و ۷۴۹ هزار تومان تمام می‌شود. بیمه بدنه در مدل پایه کامیون فورس ۱۲ تن، مبلغ ۱۲ میلیون و ۶۰۵ هزار تومان و با پوشش کامل نیز ۲۸ میلیون و ۹۷۳ هزار و ۲۹۸ هزار تومان اعلام شده است. بیمه بدنه پایه کشنده تک‌محور بایک X9 با قیمت ۳۴ میلیون و ۱۲ هزار تومان و با پوشش کامل، ۷۹ میلیون و ۴۶ هزار تومان تمام می‌شود. بیمه بدنه پایه کامیونت فورس ۳.۸ تن با قیمت ۴ میلیون و ۹۵۴ هزار تومان و با پوشش کامل، ۱۱ میلیون و ۴۸۴ هزار تومان تمام می‌شود. بیمه بدنه در مدل پایه تعهداتی نظیر حادثه، سرقت کلی، آتش سوزی، صاعقه، انفجار و... را پوشش می‌دهد و بیمه بدنه با پوشش کامل نیز تعهداتی مانند حذف فرانشیز، نوسانات قیمت تا سقف ۵۰ درصد ارزش قیمت خودرو، شکست شیشه، سرقت درجا قطعات تا سقف ۵۰ میلیون تومان، پوشش بلایای طبیعی، تعهد مواد شیمیایی و اسیدی و هزینه رفت و آمد را برای خریدار تضمین می‌کند. متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر در خصوص مشخصات فنی محصولات، دریافت کاتالوگ و تصاویری می‌توانند به وب‌سایت گروه بهمن در آدرس bahman.ir مراجعه کنند.



فولکس واگن «تی راک» ساخت چین نیز در حال تکرار باشد که با اتخاذ تدابیر درست می‌توان به موقع جلوی این اتفاق را گرفت. به نحوی که گفته می‌شود شرکت واردکننده که همان شرکت عرضه کننده جناس است، نباید رو به عرضه عادی آن بیاورد. در غیر این صورت ادامه این وضعیت احتمالاً سبب خواهد شد فولکس واگن «تی راک» نیز به سر نوشت «جتا» دچار شود.

استقبال بازار از خودرو چینی «جتا» به دلیل مسائلی از جمله قیمت گذاری نامناسب، بازاریابی و اطلاع رسانی ضعیف، آن چنان که پیش بینی می‌شد قابل توجه نبوده است؛ به نحوی که علاوه بر خروج از سامانه وارداتی‌ها، این خودرو با وجود اعلام شرایط فروش اقساطی بدون بهره، باز هم به سختی مورد استقبال قرار می‌گیرد. به اعتقاد برخی کارشناسان بازار خودرو به نظر می‌رسد همین سر نوشت برای



آیا فولکس «تی راک» به سر نوشت «جتا» دچار می‌شود؟

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

تغییر فاز واردات با افزایش سقف قیمت برقی‌ها و هیبریدها

خودروهای گران تر حاشیه سود بالاتری برای واردکنندگان خواهد داشت و با این سقف قیمت جدید، امکان واردات مدل‌های نسبتاً لوکس نیز فراهم خواهد بود.

خودروهای نو و صفر کیلومتر برقی و هیبرید تا سقف ۴۰ هزار یورو نیز آزاد شده است. بر همین اساس پیش بینی می‌شود واردکنندگان تمایل بیشتری به واردات خودروهای برقی و هیبرید پیدا کنند؛ زیرا واردات

در آیین نامه واردات خودرو کار کرده آمده است که واردات دست دوم‌ها تنها محدود به مدل‌های برقی و هیبرید تا سقف قیمت ۲۰ هزار یورو خواهد بود؛ اما طبق یکی از بندهای همین آیین نامه، واردات

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 ۲۴۵	۱۵	▲
کی ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	۴۷۵	یک میلیارد و ۷۷۰	۴۰	▲
کی ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	۳۸۲	یک میلیارد و ۶۳۵	۱۵	▲
کی ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	۶۹۷	یک میلیارد و ۷۲۰	۵۰	▲
ام‌وی ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۱۰	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۶۰	۸۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	یک میلیارد و ۹۰	۵	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۵۸۵	۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	یک میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	۷۸۲	یک میلیارد و ۴۲۰	۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	۶۸۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۳۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	۷۲۹	یک میلیارد و ۵۶۰	۴۰	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	۱۷۰	یک میلیارد و ۵۵۵	۱۰	▼
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	۱۹۰	یک میلیارد و ۸۱۰	۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	۴۳۱	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▼
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۴۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۱۲۳	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۷۵	۲	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۵۲۵	۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۵۸	۰	▲
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۸۵	۵	▼
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۸۸	۵	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۹	۲	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۸۱	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۵۹	۱	▲
کوییک SR (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۵	۴۶۴	۰	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۶۲۰	۰	▲
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۶۳۱	۳	▲
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۴۲	۰	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۹۲	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۳۵	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۸۴۰	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۹۰۰	۱۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۷۵۸	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۱	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۲	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۷۰۶	۱	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۶۸	۰	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۳)	۵۲۴	۷۶۰	۵	▲
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۸۲۰	۵	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۷۵	۱۷	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۵۴	۴	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۳)	۳۴۰	۶۹۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۷۱۱	۳	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۳)	۳۴۹	۷۳۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۲	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۷۸	۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۴۹	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۷۰	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۶۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۲۸	۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۷۴	۴	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۷۲	۳	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۲	۴	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۹۶۰	۲	▼
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۷۱۵	۵	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۴۵	۷۴۰	۱۰	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۸۹	۵	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۸۶	۸	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۱۷	۱۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۶۹	۴	▲
تارا دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۷۱	۴	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۹۰	۰	▲
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	یک میلیارد و ۷۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	یک میلیارد و ۴۰	۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	یک میلیارد و ۳۰	۰	▲
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
کیا K5 (۲۰۲۳)	۷۷۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۳)	۱۶۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۳)	۳۷۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
جتا V7 (۲۰۲۳)	۷۲۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۳۵۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
نیسان سانی (۲۰۲۳)	۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۴۸۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۱۳۷	یک میلیارد و ۲	۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۱۸۳	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
ونوسیا وی‌ان‌لاین (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼

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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

سرمایه گذاری در بنادر استان بوشهر افزایش خواهد یافت

سفر مهم مدیرعامل «نفت سپاهان» به جنوب کشور

ظرفیت در مجتمع بندری نگین مورد بررسی قرار گرفت. در روز دوم سفر مدیران ستادی شرکت نفت سپاهان به استان بوشهر، با بازدید میدانی از جزیره نگین، توسعه زیرساختی این جزیره مورد بررسی قرار گرفت. مجتمع بندری نگین، فاز جدید اجرایی و عملیاتی اداره بندار و کشتیرانی محسوب می شود که لازم است شرکت های حوزه نفت در آنجا مستقر شوند. این جزیره فرصت جدیدی را جهت افزایش صادرات پیش روی نفت سپاهان قرار می دهد. طی آخرین روز از این سفر نیز جلسه مدیرعامل نفت سپاهان با استاندار بوشهر برگزار شد. در این دیدار فرهاد امین دهقان با اشاره به نگاه مدیران عالی صنعت نفت به ضرورت اتکابرتوان داخلی، به برنامه های شرکت نفت سپاهان جهت توسعه و افزایش صادرات از طریق پایانه صادراتی بوشهر اشاره کرد. ارسال زارع، استاندار بوشهر نیز به عزم دولت در تسریع سرمایه گذاری و حمایت از صنایع مختلف از جمله صنعت نفت اشاره کرد. در این دیدار پیشنهادهایی هم جهت تسریع در فرآیند صادرات محصولات شرکت نفت سپاهان ارائه شد. این دیدار در دفتر استاندار بوشهر انجام شده بود.



«در آخرین روزهای هفته گذشته مدیرعامل شرکت نفت سپاهان به همراه مدیران ارشد این شرکت از سایت شرکت در پایانه صادراتی بوشهر بازدید کردند. صبح سه شنبه ۶ آذر، مدیران ستادی شرکت نفت سپاهان با حضور در پارک و سایت روغن پایه و سایر سایت ها از جمله سایت اکسترکت و سایت خدمات بندری ایران از بخش های مختلف متعلق به شرکت نفت سپاهان بازدید کردند. در این بازدید، ضمن ارائه گزارش در خصوص اقدامات مثبت انجام شده در یک سال گذشته، نسبت به تشریح برنامه های راهبردی در نظر گرفته شده جهت ارتقای عملکرد شرکت در حوزه صادرات اقدام شد. صحبت صمیمی و رودررو با کارکنان و قدردانی از زحمات پرسنل خدمت شرکت نفت سپاهان مستقر در پایانه صادراتی بوشهر، برگزاری جلسه با مهندس سلیمانی، مدیر کل گمرکات استان بوشهر، برگزاری جلسه با مهندس شکیبی نصب، مدیر کل بندار و دریانوردی استان بوشهر از برنامه های بازدید در روز اول این سفر بودند. همچنین با هدف تضمین افزایش سهم صادرات شرکت نفت سپاهان در سسال های پیش رو، فرصت افزایش

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

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

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

TITAN UNIVERSAL CI-4

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CI-4
10W-40, 15W-40, 20W-50

روغن موتور دیزلی با کارایی فوق العاده بالا (SHPD)

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

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

FUCHS
LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

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



امکانات رفاهی و ایمنی مجهز است. از نظر فنی در نسخه کو به 430i شاهد نصب پمپ ۴ سیلندر ۲ لیتری معروف باور با بی‌های B48B20 هستیم. این پمپ سال ۲۰۲۰ میلادی به بازار عرضه شد. استنابیل بدنه این خودرو به لطف بهره‌گیری از خطوط شارپ، جوان پسند و تهاجمی است. این خودرو در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی دستخوش تغییرات طراحی کمپانی باوم قرار گرفت. خودرو مورد نظر از نظر سطح امکانات رفاهی به سیستم گروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی خودکار، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کمکی پیشرفته پارک اتوماتیک و انبوهی از

سری ۴ از جمله محصولات جذاب باوم است که نسل دوم آن اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی به جهان معرفی شد. نخستین نسخه نسل دوم سری ۴ (موسوم به G22) در سال ۲۰۲۰ میلادی به بازار عرضه شد. استنابیل بدنه این خودرو به لطف بهره‌گیری از خطوط شارپ، جوان پسند و تهاجمی است. این خودرو در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی دستخوش تغییرات طراحی کمپانی باوم قرار گرفت. خودرو مورد نظر از نظر سطح امکانات رفاهی به سیستم گروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی خودکار، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کمکی پیشرفته پارک اتوماتیک و انبوهی از



بررسی قیمت پایه کوپه باوم

فولکس واگن جتاوی اس ۷
فروش فوری و محدود خودروهای وارداتی

شرایط اقساطی برای فولکس جتا V57 که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه به صورت اقساط با پیش پرداخت توافقی خریداری کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و هم‌زمان با پیش پرداخت انجام می‌شود و پرداخت اقساط ماهی یک بار خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۲۰۲۳ بوده است.

قیمت: ۲ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو مکس هیبرید
اقساط مدیران خودرو در اتو خسرواتی

شرایط اقساطی برای تیگو ۸ پرو مکس هیبرید که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۶۰ ماه به صورت اقساط توافقی با پیش پرداخت یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تهیه کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری انجام می‌شود و پرداخت اقساط ماهانه خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۱۴۰۳ بوده است.

قیمت: ۲ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان

تویوتا لوین ۲۰۲۳
تویوتا جدید با اقساط ۱۲ ماهه

خودرو تویوتا لوین ۲۰۲۳ یکی از سدان های جدید وارداتی تویوتا به کشور که خرید نقدی آن برای برخی خریداران سخت است و به همین دلیل مشتریان می‌توانند به صورت اقساط نیز این خودرو را از نمایندگانه‌ها خریداری کنند. این سدان پرطرفدار توسط نمایندگانه‌ها با حداقل ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قابل خرید است. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه با اقساط بدون ضامن خریداری کرد. برای خرید این خودرو به صورت اقساطی تحویل یک ساعته و هم‌زمان با پیش پرداخت در نظر گرفته شده است. پرداخت اقساط این خودرو نیز به صورت ماهانه انجام می‌شود و امکان تسویه زودتر از موعد اقساط با کسر سود وجود دارد. همچنین سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. از طرفی این خودرو دارای یک سال بیمه شخص ثالث است. این خودرو با گارانتی کامل شرکتی در اختیار مشتریان قرار می‌گیرد. همچنین این خودرو در این شرایط فروش ۲۰۲۳ است.

قیمت: ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۳۳ کراس اتومات
شرایط فروش محصول جدید ام‌وی‌ام

شرایط اقساطی برای ام‌وی‌ام X33 کراس که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران این خودرو معقول به نظر می‌رسد. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه به صورت اقساط با پیش پرداخت حداقل ۵۰۰ الی ۶۰۰ درصد خریداری کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و هم‌زمان با پیش پرداخت انجام می‌شود و پرداخت اقساط هر ۲ ماه یکبار خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۱۴۰۳ بوده است.

قیمت: یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان

فونیکس اف ایکس
اقساط ۱۲ ماهه با ۱.۵ میلیارد پیش پرداخت

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو فونیکس FX گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان صاحب خودرو داخلی شوند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث و ۷۰ درصد تخفیف خرید بیمه بدنه نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان

آریزو ۶ پرو
تحویل فوری سدان جذاب فونیکس

شرایط اقساطی برای آریزو ۶ پرو که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۹ ماه اقساط با سود بانکی با پیش پرداخت حداقل ۹۰۰ میلیون تومان خریداری کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و هم‌زمان با پیش پرداخت انجام می‌شود و پرداخت اقساط ماهانه خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۱۴۰۳ است.

قیمت: یک میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان

تویوتا کرولا ۲۰۲۳
وارداتی های جدید با پیش از ۲ میلیارد پیش پرداخت

شرایط اقساطی برای تویوتا کرولا ۲۰۲۳ که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان تهیه کرد. در این شرایط فروش مبلغ هر قسط به صورت توافقی است و پرداخت اقساط ماهانه خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۲۰۲۳ بوده است.

قیمت: ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان

فولکس واگن جتاوی اس ۵
وارداتی های ۵۰ درصد پیش پرداخت

شرایط اقساطی برای فولکس واگن جتا V55 که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان با اقساط تا ۱۲ ماه با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خریداری کرد. در این شرایط فروش مبلغ هر قسط توافقی خواهد بود. سند این خودرو ۶ دانگ به نام خریدار و در رهن بانک است. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۲۰۲۳ بوده است.

قیمت: ۲ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان

هیوندای الانترا ۲۰۲۳
وارداتی با اقساط ۱۲ ماهه به فروش می‌رسد

شرایط اقساطی برای هیوندای الانترا ۲۰۲۳ که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه اقساط با پیش پرداخت حداقل ۲ میلیارد تومان خریداری کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری انجام می‌شود و پرداخت اقساط ماهی یکبار خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۲۰۲۳ بوده است.

قیمت: ۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان

وانت آریسان دو گانه سوز
فروش اقساطی با ۶۰ درصد پیش پرداخت

شرایط اقساطی برای وانت آریسان دو گانه سوز که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۱۲ ماه به صورت اقساط با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد تهیه کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و هم‌زمان با پیش پرداخت انجام می‌شود و پرداخت اقساط هر ۲ ماه یکبار خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۱۴۰۳ بوده است.

قیمت: ۴۲۵ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۲۲ پرو اتومات
خرید نقد و اقساط ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X22 پرو اتومات گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت ۵۰۰ میلیون تومان صاحب خودرو داخلی شوند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و با مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۹۹۰ میلیون تومان

آریزو ۵ افال
سدان پر طرفدار مدیران خودرو با اقساط ۶۰ ماهه

شرایط اقساطی برای فونیکس آریزو 5FL که به صورت آزاد توسط دفاتر فروش گذاشته می‌شود و خارج از شرایط شرکت است، برای خریداران معقول بوده و می‌توانند به راحتی خودرو مورد نظر خود را به صورت اقساط خریداری کنند. این خودرو را می‌توان تا ۶۰ ماه اقساط با شرایط شرکتی با پیش پرداخت حداقل ۶۵۰ میلیون تومان خریداری کرد. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری انجام می‌شود و پرداخت اقساط ماهانه خواهد بود. سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. همچنین در این طرح فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود وجود دارد. برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. همچنین این خودرو با گارانتی کامل شرکتی به مشتریان تحویل داده می‌شود. مدل این خودرو در این شرایط فروش ۱۴۰۳ بوده است.

قیمت: یک میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳
خودروهای پر طرفدار در بازار قسطی بخیرید

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این مدل در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۶۲۰ میلیون تومان

جک جی ۴
سدان اقتصادی کرمان موتور با اقساطی بخیرید

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتریان آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک J4 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین سند، پلاک و تمام مدارک نیز از ابتدا به نام خریدار صادر می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۷۹۵ میلیون تومان

کی‌ام‌سی تی ۸
پیکاب کرمان موتور با تحویل فوری

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی T8 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۷۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید





جریمه میلیاردی لاستیک فروش متخلف در همدان



مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان از دریافت جریمه ۷ میلیارد و ۴۵۲ میلیون ریالی یک واحد صنعتی عرضه لاستیک دولتی در همدان خبر داد و گفت: شعبه سوم بدوی ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز شهرستان همدان پرونده خرید و فروش کالا بر خلاف ضوابط تعیینی دولت مشمول قانون قاچاق کالا شامل ۳۶۸ حلقه انواع لاستیک خودرو سبک به ارزش ۲ میلیارد و ۴۸۴ میلیون ریال را رسیدگی کرد. مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان افزود: شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت چهار میلیارد و ۹۶۸ میلیون ریال جزای نقدی معادل ۲ برابر

ارزش کالای گزارش شده محکوم کرد. یونسی گفت: اداره اجرای احکام تعزیرات حکومتی همدان با قطعی شدن حکم صادره، این جریمه را دریافت کرد. مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان افزود: با گزارش مأموران پلیس امنیت اقتصادی ملایر پیرامون کشف محموله کالای قاچاق از یک خودرو سمند، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شده بود. وی گفت: ۵۵۴ پرونده قاچاق کالا از ابتدای امسال تاکنون به تعزیرات حکومتی استان راجع و ۵۴۸ پرونده رسیدگی و منجر به صدور رأی شده و متخلفان این پرونده‌ها ۷۰۳ میلیارد و ۵۶۸ میلیون ریال جریمه شدند که ۳۸۴ میلیارد و ۵۲۶ میلیون ریال از جرایم وصول شده است.

این زائده‌ها کاربرد خاصی ندارند

دلایل ایجاد حفره در قالب‌های تایرسازی

هیچ کششی را فراهم نمی‌کنند و تاثیری هم بر صدای تولیدشده از لاستیک ندارند. باید به این نکته اشاره کنیم که وجود زائده‌ها روی لاستیک نشان‌دهنده سلامت آن هم نخواهد بود. در واقع برای اطمینان از سلامت لاستیک بهتر است به عمق آج و شرایط کلی و تاریخ ساخت لاستیک توجه کنید نه این زائده‌ها. با این حال ممکن است بپرسید پس اگر این زائده‌ها به هیچ دردی نمی‌خورند چرا روی لاستیک‌ها وجود دارند؟ باینکه زائده‌های موممانند روی لاستیک‌ها فایده‌ای ندارند اما وقتی بحث تولید لاستیک به میان آید، این زائده‌ها یکی از ویژگی‌های کلیدی فرآیند ساخت خواهند بود. زائده‌ها که بین اهل فن به عنوان خروجی‌های هوا شناخته می‌شود باقیمانده فرآیند ساخت لاستیک خودرو هستند. احتمالاً می‌دانید که لاستیک خودرو از طریق قالب‌گیری تزریقی ساخته می‌شود و هر قالب دارای خروجی هواست تا به هوا اجازه دهد از قالب خارج شده و جای آن را لاستیک بگیرد. به منظور اطمینان از پر شدن کامل قالب با ترکیبات موردنیاز، لاستیک تا زمانی که تزریق می‌شود که خود خروجی‌های هوا نیز پر شوند و نتیجه این کار تولید همان زائده‌هایی خواهد بود که هنگام خرید لاستیک نو می‌بینیم. با این وجود اگر به دنبال خرید لاستیک نو هستید، بهتر است آن‌ها را به صورت جفت تعویض کنید و البته تعویض هر چهار لاستیک بهترین گزینه خواهد بود. این کار تاثیر منفی بر عملکرد کلی خودرو ایجاد نخواهد شد و لاستیک‌ها هم یک دست خواهند بود.

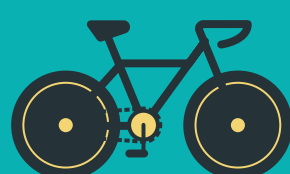


حتماً شما نیز زائده‌های مویی روی لاستیک نو خودرو مشاهده کرده‌اید اما آیا می‌دانید این زائده‌ها چرا روی لاستیک‌ها قرار دارند؟ اگر می‌خواهید مکانیک خودرو شوید یا اگر هم مالک خودرو هستید و دوست دارید بیشتر درباره خودرو بدانید، حتماً مطلع هستید که مباحث زیادی درباره وسایل نقلیه وجود دارد پس ما هم سعی می‌کنیم این موارد را پوشش دهیم. البته قطعات به ظاهر ساده همچون لاستیک خودرو نیز نیازمند تحقیق و بررسی بیشتر هستند. این موضوع به ویژه زمانی که به دنبال خرید لاستیک جدید برای خودرو باشید، بیشتر خود را نشان خواهد داد. با اینکه به مواردی همچون طراحی آج، اعداد روی دیواره و نقطه زرد و قرمز روی لاستیک خیلی اهمیت نمی‌دهیم اما هر کدام از این موارد جای بحث دارند. اگر با دقت به لاستیک‌های نو نگاه کنید؛ متوجه زائده‌های مویی روی آن‌ها خواهید شد. با اینکه فرضیه‌هایی درباره موارد استفاده از این زائده‌ها وجود دارد اما واقعیت این است که زائده‌های مورد بحث هیچ مزیتی برای خودروها ندارند. در واقع زائده‌های روی لاستیک‌های نو هنگام رانندگی

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیا	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیا	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان - سراتو - جک S3 - جری X22 - تویوتا یاریس	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60 - ام وی ام X33	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ - آریزو ۶ - آریا	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری - سوناتا	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان - سراتو	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6	۵۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاکس - صحرا	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیگو)	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیوولی	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX - ری - را - خودرو فردا T5 - سوبا M4	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5 - توسان - کوراندو	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورت تیج - دیگنیتی	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه - اسپورت تیج - هیوندای IX55 - لکسوس	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما BS - اکستریم LX	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی - رکستون	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	



تهران را پاک بگردیم





این خودرو ساز را تحت تاثیر قرار داده است. تولید جهانی نینسان در ماه اکتبر با ۶ درصد کاهش نسبت به ماه مشابه سال قبل به ۲۹۰ هزار و ۸۴۸ دستگاه رسید. تولید در ایالات متحده و چین ۱۵ درصد، در بریتانیا ۲۳ درصد و در ژاپن هم ۴ درصد کاهش یافت. اما نقطه روشن مکزیک بود؛ جایی که تولید ۱۲ درصد افزایش یافت و به ۷۰ هزار و ۲۸۲ دستگاه رسید. این بدان معناست که تقریباً هر چهار خودرو نینسان در سراسر جهان، یک دستگاه در ماه گذشته در مکزیک ساخته شده است.

شرکت نینسان موتور اعلام کرد تولید جهانی این شرکت در ماه اکتبر برای پنجمین ماه متوالی کاهش یافته که منجر به بدنه معکوس این شرکت در اکثر مراکز تولیدی خود به جز مکزیک شده است. هر چند فروش جهانی این خودرو ساز برای هفتمین ماه کاهش یافت. اما فروش در بازار اصلی نینسان یعنی ایالات متحده برای نخستین بار در سه ماه گذشته رشد داشت. نینسان در اوایل این ماه اعلام کرد قصد دارد ۹ هزار فرصت شغلی و ۲۰ درصد از ظرفیت تولید خود را برای کاهش هزینه‌ها در سطح جهان کاهش دهد. تهدید تعرفه‌های ایالات متحده، تلاش‌های

کاهش تولید جهانی نینسان برای پنجمین ماه

تجربه‌ای نو در هوای پاک

خودرو برقی اسکای‌ول؛ همسفر سلامت شما در هوای آلوده تهران

هوای پاک در تهران یک آرزو نیست، یک انتخاب است و اسکای‌ول، انتخابی است که سلامت شما و شهر را تضمین می‌کند

آلودگی هوا

به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های زندگی شهری در تهران، هر ساله جان



پویا سالاری شریف
مدیر عامل شرکت نوین ماهان (نیکا)

هزاران نفر را تهدید می‌کند. این بحران نه تنها سلامت عمومی، بلکه کیفیت زندگی روزمره را نیز تحت تاثیر قرار داده است. در این شرایط، انتخاب وسیله نقلیه‌ای که بتواند هم از سلامت شما محافظت کرده و هم به کاهش آلودگی هوا کمک کند، یک ضرورت است. اسکای‌ول، خودرو برقی تولید شده توسط نیکا، دقیقاً همان راه‌حلی است که تهران به آن نیاز دارد.

فناوری فیلتراسیون: PM2.5 محافظ سلامت شما

یکی از ویژگی‌های برجسته اسکای‌ول، سیستم فیلتراسیون پیشرفته ذرات معلق PM2.5 است. این فناوری با حذف ذرات آلاینده از هوای ورودی به کابین، محیطی پاک و سالم برای سرنشینان فراهم می‌کند. در هوای آلوده تهران، این ویژگی می‌تواند با مزایای ذیل همراه باشد:

- محافظت از سلامت خانواده: کاهش خطر ابتلا به بیماری‌های تنفسی و قلبی-عروقی
- بهبود کیفیت زندگی روزمره: تجربه رانندگی در هوای تمیز و بدون آلودگی
- مناسب برای افراد حساس: گزینه‌ای ایده‌آل برای کودکان، سالمندان و افراد دارای بیماری‌های زمینه‌ای

حمل و نقل برقی؛ تعهد به محیط‌زیست

اسکای‌ول با پیشرفته تمام‌برقی خود، هیچ‌گونه آلاینده‌ای تولید نمی‌کند. این خودرو نه تنها از انتشار گازهای گلخانه‌ای جلوگیری می‌کند، بلکه سهمی مهم در کاهش آلودگی هوای تهران دارد. با هر بار استفاده از اسکای‌ول، شما از چند جنبه که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود، به محیط‌زیست کمک می‌کنید:

- در کاهش ذرات معلق هوا سهمیه‌مند هستید
- به بهبود کیفیت هوای برای همه شهروندان کمک می‌کنید
- آینده‌های پاک‌تر برای نسل‌های آینده می‌سازید

عملکرد اقتصادی و مزایای بلندمدت

علاوه بر جنبه‌های زیست‌محیطی و سلامت، اسکای‌ول به دلایلی که در ادامه می‌آید، از نظر اقتصادی نیز یک انتخاب هوشمندانه است:

- کاهش هزینه سوخت: مصرف انرژی برقی به مراتب ارزان‌تر از سوخت‌های فسیلی است
- افزایش ارزش اجتماعی: رانندگی با اسکای‌ول، تعهد شما به مسئولیت اجتماعی را به نمایش می‌گذارد
- چرا اسکای‌ول؟

اسکای‌ول فقط یک خودرو نیست؛ یک راهکار جامع برای مقابله با آلودگی هوا، حفاظت از سلامت شما و کاهش هزینه‌های حمل و نقل است. با انتخاب این خودرو، شما نه تنها کیفیت زندگی خود و خانواده‌تان را بهبود می‌بخشید، بلکه به یک قهرمان محیط‌زیست تبدیل می‌شوید. هوای پاک در تهران یک آرزو نیست، یک انتخاب است و اسکای‌ول، انتخابی است که سلامت شما و شهر را تضمین می‌کند.

مشخصات فنی اسکای‌ول در یک نگاه

کراس اوور برقی اسکای‌ول ET5 به یک پیشروانه الکتریکی ۲۰۴ اسب بخاری و ۳۳۰ نیوتون متری از برند مطرح جهانی در عرصه خودروهای برقی یعنی BYD مجهز شده که مزین به لوگو حک شده BYD روی آن است و یک گیربکس اتوماتیک برقی توان آن را به چرخ‌های جلو خودرو می‌رساند. باتری لیتیومی ۷۲ کیلوواتی اسکای‌ول ET5 تنها با صرف زمان ۳۰ دقیقه تا ۸۰ درصد شارژ می‌شود و لذت رانندگی بدون صدا و آلودگی را ارائه می‌دهد. اسکای‌ول ET5 با توجه به ظرفیت باتری خود، ۵۲۰ کیلومتر مسافت را با هر بار شارژ طی می‌کند. اسکای‌ول ET5 وزنی حدود ۱.۹ تن دارد و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را طی ۹.۶ ثانیه ثبت می‌کند. طول، عرض و ارتفاع این خودرو به ترتیب ۱۹۰۸، ۱۶۹۶ و ۱۶۹۶ میلی‌متر و فاصله بین دو محور فوق العاده بلند آن ۲۸۰۰ میلی‌متر است. با وجود جانمایی باتری‌ها در کف کابین، حداقل فاصله این خودرو از سطح زمین ۱۵۹ میلی‌متر است که برای یک کراس اوور الکتریکی مناسب به نظر می‌رسد. فضای عقب اسکای‌ول ET5 نیز جادار و راحت است و حالت صندلی را می‌توان به دلخواه تغییر داد. این خودرو همچنین مجهز به بزرگ‌ترین سنسور و پانوراما با قابلیت فعال‌سازی هوشمند صوتی و در عقب برقی القایی هوشمند است. صندوق عقب برقی هوشمند اسکای‌ول ET5 همچنین دارای چندین راه‌باز شدن است که راحتی را برای شما به ارمغان می‌آورد. به منظور به حداکثر رساندن راحتی رانندگی، تمام تجهیزات با انعطاف‌پذیرترین و کاربردی‌ترین عناصر طراحی، تعبیه شده و تمام جزئیات نیز با مواد درجه یک تولید شده‌اند.

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی در اسکای‌ول

یکی دیگر از مزایای اسکای‌ول ET5، سیستم تهویه و تصفیه هوای ویژه N95 آن است که با حذف ذرات بزرگ‌تر از ۰.۵ میکرون، بهترین و سالم‌ترین هوای را برای تنفس

فراهم می‌سازد. حرکت صندلی‌ها در این خودرو به صورت تمام برقی و اتوماتیک بوده و همچنین به سیستم سرمایش و گرمایش نیز مجهز است. با توجه به برخورداری صندلی راننده از قابلیت تنظیم گودی کمر، زیرپایی، پشت سری جهت خواب و قابلیت امکان خوابیدن درازکش کامل، ویژگی «امکان خواب سالم» نیز برای صندلی راننده این خودرو به ثبت جهانی رسیده که حتی برای توقف‌های طولانی و استراحت شبانه نیز تا حد بسیاری مناسب است. اسکای‌ول از کیفیت بسیار بالای صدا و تصویر سیستم مالتی مدیا، سیستم کروزر تطبیقی با سرعت کامل (ACC)، دستیار حرکت بین خطوط (LKA)، کمک‌راننده یکپارچه کروزر (ICA)، سنسور و هشدار حداکثر سرعت (TSR)، پارک اتوماتیک (APA) و سیستم‌های خودکار برخورداری است. از دیگر مشخصات و امکانات این خودرو می‌توان به این موارد اشاره کرد: سیستم هوشمند ترمز فعال، ترمز پارک برقی، فرمان برقی، ترمز ABS+EBD، سیستم‌های پایداری EBD/CBC، ترمز اضطراری اتوماتیک BA/EBA، سیستم ضد خواب آلودگی راننده ARS/TCS، سیستم کنترل پایداری ESC/DSC، سیستم کنترل ایستایی در شیب و سربالایی (HAC)، کنترل سرعت خودرو در سربالایی، اتولند، دوربین ۳۶۰ درجه، انتخاب حالت رانندگی، اخطار خواب آلودگی راننده، چراغ‌های لیزری جلو، باز شدن در صندوق عقب با حسگر پا، نورپردازی داخلی خودرو با ۱۲۸ طیف رنگی هماهنگ با موزیک، جعبه خنک‌شونده (Coolbox)، خروجی برقی ۲۲۰ ولت داخل خودرو، شارژر وایرلس موبایل، شارژر همراه ۱۱ کیلوواتی، امکان استفاده از برق خودرو برای راه‌اندازی وسیله‌های برقی و چراغ‌های جلو لیزری با امکان روشن کردن تا ۳۰۰ متر.





اجرای طرح کنترل ارشادی معاینه فنی موتورسیکلت‌ها



باشگاه خبرنگاران: مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران گفت: واحدهای سیار معاینه فنی موتورسیکلت در ۳ مکان در محدوده منطقه ۱۲ مستقر شده و اجرای طرح کنترل ارشادی معاینه فنی موتورسیکلت‌ها از ۱۰ آذر ماه آغاز شده است. سیدمحمد مهدی میرزایی قمی با بیان اینکه ۳ واحد سیار بنا بر هماهنگی انجام شده با پلیس راهور تهران بزرگ و شهرداری منطقه ۱۲ در ضلع جنوب غربی میدان امام خمینی (ره)، ضلع شمال میدان بهارستان و ضلع شمال غربی میدان محمدیه مستقر شده است، اظهار کرد: استقرار سه خط سیار معاینه فنی موتورسیکلت مجهز به تجهیزات روز دنیا در منطقه ۱۲ شهرداری تهران برای نخستین بار در کشور

توسط ستاد معاینه فنی خودروهای تهران انجام می‌شود. وی ادامه داد: این طرح با مشارکت ستاد معاینه فنی خودروهای تهران، پلیس راهور تهران بزرگ و شهرداری منطقه ۱۲ انجام می‌شود. به طوری که تاکنون ۳ خط سیار معاینه فنی موتورسیکلت توسط ستاد معاینه فنی خودروهای تهران و تأمین اعتبار انجام رایگان معاینه فنی موتورسیکلت‌ها توسط شهرداری تهران انجام شده است. مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران تأکید کرد: اجرای این طرح در دو ماه نخست تنها به صورت ارشادی انجام می‌شود و پس از آن موتورسیکلت‌های فاقد گواهی معاینه فنی در صورت تردد در محدوده بازار توسط پلیس راهور اعمال قانون خواهند شد.

عقب ماندگی ۵۰ ساله در اسقاط

۹۱ درصد موتورسیکلت‌ها در سن فرسودگی قرار دارند



چندی پیش رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد: ۹ میلیون موتورسیکلت و خودرو در این استان تردد می‌کنند و روزانه ۲۱ میلیون سفر نیز در تهران انجام می‌شود. سردار سیدابوالفضل موسوی پور همچنین بیان کرد: مصرف سوخت موتورسیکلت‌ها ۲ برابر میانگین جهانی است؛ این در حالی است که با وجود فرسوده بودن این تعداد از موتورسیکلت‌ها، مصرف سوخت آنها در یک سال گذشته نیز با روند افزایشی ۲۰ تا ۳۰ درصدی مواجه بوده است. به گفته این مقام پلیس، بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار موتورسیکلت در شهر تهران در بیک موتوری فعالیت دارند و از این رو باید طرحی برای تعویض موتورسیکلت‌های فرسوده در تهران اجرایی شود تا علاوه بر حفظ جان و سلامتی موتورسواران، شاهد کاهش آلودگی هوای پایتخت هم باشیم.



می‌کردند، افزود: تقریباً این وظایف انجام نشد و به حاشیه رانده شده است؛ در صورتی که با اجرای این قانون امروز میزان موتورسیکلت‌های فرسوده باید به کمتر از ۳۰ درصد کاهش می‌یافت.

جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده از حوزه اختیار پلیس خارج است

معاون عملیات پلیس راهور فراجا تأکید کرد: در صورت اجرای قانون، امروز باید بیش از ۷۰ درصد موتورسیکلت‌های کشور برقی می‌شد اما اکنون نهادهای مسئول که ترک فعل کردند در برخی موارد در فضاهای رسانه‌ای چهره مطالبه‌گر حوزه محیط زیست به خود می‌گیرند. سردار سلیمی تأکید کرد: پلیس در انتهای زنجیره برخورد با وسایل نقلیه آلاینده قرار دارد و نباید انتظار داشت که ترک فعل و بی‌توجهی دستگاه‌های دیگر را پلیس با رفتار انتظامی حل و فصل کند. به گفته وی، برخورد پلیس خارج از چهار چوب قانون نبوده و بیشتر از جنس تنبیهی است؛

است، همچنین عدم تعیین مسیر جایگزینی این وسایل نقلیه منجر شده تا امروز تنها کمتر از ۱۰ درصد این وسایل نقلیه در خارج از محدوده سن فرسودگی قرار داشته باشد و در عمل به عنوان یک وسیله نقلیه استاندارد برای تردد شناخته شوند. معاون عملیات پلیس راهور فراجا عامل دیگر در مساله انباشت موتورسیکلت‌های فرسوده و آلاینده را ناشی از ترک فعل دستگاه‌های متولی دانست و گفت: با وجود اینکه پس از ۵۰ سال در سال ۱۳۹۶ شاهد وضع قانون روشن در حوزه اسقاط وسایل نقلیه ذیل قانون هوای پاک بودیم، اما در عمل دستگاه‌های متولی هیچ عملکردی در حوزه وظایف خود نداشته‌اند. سردار سلیمی تصریح کرد: طبق ماده ۸ قانون هوای پاک جدول سن فرسودگی وسایل نقلیه مشخص شد و هم‌استا با آن تعیین شد که برای تسریع روند جایگزینی و نوسازی موتورسیکلت‌ها تسهیلات ۱۰ ساله با کارمزد ۴ درصد توسط دولت و شهرداری‌ها اعطا شود. وی با بیان اینکه طبق قانون، شهرداری‌ها و دولت باید هر سال ۱۰ درصد موتورسیکلت‌های فرسوده را با موتورهای برقی جایگزین

در حالی که موضوع جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده و آلاینده نیازمند اقدامی اجرایی در جهت نوسازی است که در عمل از حوزه اختیار و مسئولیت پلیس خارج است. معاون عملیات پلیس راهور فراجا برقی کردن موتورسیکلت‌ها را دارای نتایج چندوجهی موثر دانست و افزود: موتورسیکلت‌های برقی به دلیل قدرت پایین و توان مانور کم، علاوه بر فقدان آلودگی در رعایت حقوق شهروندی و کاهش آلودگی صوتی و ممانعت از مخاطرات انسانی بسیار موثر هستند. براساس اعلام پلیس راهور تهران بزرگ، اکنون بیش از ۹۰ درصد موتورسیکلت‌هایی که در سطح خیابان‌ها تردد می‌کنند، فرسوده‌اند و با وجود تعیین حداکثر ۱۲ سال سن مفید برای این وسایل نقلیه، سن برخی موتورسیکلت‌های حتی از ۳۰ سال نیز عبور کرده است. همچنین طبق برآوردهای کارشناسان و نهادهای رسمی، بیش از ۱۰ درصد از آلودگی هوای شهر تهران ناشی از موتورسیکلت‌های فرسوده و کاربراتور است که هر کدام از آنها حدود ۱۲ برابر یک خودرو پور و ۱۴ آلودگی ایجاد می‌کنند. همچنین به گفته داریوش گل‌علیزاده، رئیس وقت مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست در دی ماه سال گذشته، ۹۰ درصد موتورسیکلت‌های شماره گذاری شده فرسوده و فاقد معاینه فنی هستند که با اجرای طرحی، در آینده موتورسیکلت‌ها فرسوده از رده خارج خواهند شد. وی با یادآوری اینکه در بین منابع آلاینده کلاشهرا به ویژه شهر تهران، موتورسیکلت‌ها نزدیک به ۱۰ درصد در انتشار ذرات معلق سهم دارند، درباره چرایی مراجعه نکردن صاحبان موتورسیکلت‌ها به مراکز معاینه فنی گفت: با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد موتورسیکلت‌ها فرسوده‌اند و اگر به این مراکز مراجعه کنند، نمی‌توانند تا باید این مراکز را بگیرند؛ از این رو برنامه مادر این زمینه اجرای طرح از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های فرسوده به استناد ماده ۱۰ قانون سامان دهی صنعت خودرو است که دوباره سن فرسودگی را احیا خواهد کرد. همچنین براساس گفته‌های مدیرعامل ستاد معاینه فنی تهران، کنترل ارشادی معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در محدوده بازار تهران آغاز و به زودی این طرح از حالت ارشادی خارج شده و موتورسیکلت‌های فاقد معاینه فنی در این محدوده، توسط پلیس اعمال قانون می‌شوند.

NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM

Every Load, Every Road,
Trust Is Our Name



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۱ آذر ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۲۳

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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



Pollution changes the picture

Many touristic destinations are affected and destroyed by pollution.

بیل‌بورد

Billboard

«آلودگی؛ جهان زشتی‌ها»

سازمان بهداشت جهانی (WHO) در آستانه سال جدید میلادی بار دیگر بر اهمیت حفظ محیط زیست و آسیب زیاده‌ها به کره زمین تاکید کرد. به همین منظور کمیته این سازمان با عنوان «آلودگی؛ جهان زشتی‌ها» آغاز به کار کرد. در این کمیته بر افزایش آگاهی درباره آلودگی‌های ناشی از تردد خودروها و رها شدن تیرهای غیر قابل مصرف و اثرات مخرب آن بر سلامت انسان و زمین تاکید می‌شود.

راه‌اندازی سامانه هواشناسی جاده‌ای

مدت‌هاست که با تخصصی شدن علوم مختلف، علم هواشناسی نیز به شاخه‌های تخصصی متفاوتی از جمله هواشناسی کشاورزی تقسیم شده است. این شاخه از علم هواشناسی نقش اساسی در تولیدات زراعی و حفاظت از منابع طبیعی دارد و در نهایت سبب افزایش تولید محصولات زراعی می‌شود. بحث استفاده از هواشناسی جاده‌ای نیز از سال گذشته در کشور مطرح شده، اما هنوز به مرحله اجرا و عملیاتی شدن نرسیده است. به گفته مسئولان با راه‌اندازی این سامانه، امکان تحلیل اطلاعات و پیش‌بینی‌های نقطه‌ای هواشناسی در جاده‌های کشور فراهم می‌شود و می‌توان برای اجرای عملیات راهداری (به‌ویژه در طرح راهداری زمستانی راه‌های بین شهری) برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تری انجام داد. با توجه به حجم بالای تردد برای حمل و نقل کالا و مسافر در جاده‌های کشور، استفاده از هواشناسی جاده‌ای می‌تواند اثرات بسیار مثبتی برای شهروندان داشته باشد. در همین زمینه چند روز قبل، معاون دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران سازمان راهداری با اشاره به این که به‌دنبال راه‌اندازی هواشناسی جاده‌ای هستیم، گفت: «طی تفاهم‌نامه‌ای با سازمان هواشناسی قصد داریم هواشناسی جاده‌ای را راه‌اندازی کنیم تا به‌وسیله آن کسانی که قصد سفر دارند، سفر خود را مدیریت کنند.» به نظر می‌رسد با راه‌اندازی سامانه هواشناسی جاده‌ای و افزودن اطلاعات این سامانه به اپلیکیشن‌های مسیریابی مورد استفاده شهروندان، افرادی که قصد سفر دارند، بتوانند هم‌زمان با مسیریابی برای انتخاب کوتاه‌ترین راه، از وضعیت آب‌وهوای مسیر انتخابی نیز (به‌خصوص در فصل زمستان) آگاه شوند تا از بروز اتفاقات ناگوار ناشی از غافلگیری‌های متاثر از تغییرات جوی تا حد زیادی کاسته شود.

حرف آخر

The Last Word



علی زاندوز

روزنامه‌نگار



سینما



دهند. همچنین گلدفارب (مور)، تاجری انگلیسی است که خود را «راجر مور» می‌پندارد و سوار خودرویی شبیه خودرو «جیمز باند» می‌شود. دو مرد پابه‌سن گذاشته به نام بلیک (مارتنی) و فندربام (دیویس) نیز لباس کشیش‌سان را به تن می‌کنند تا خودرویشان را بی‌در دسر به خط پایان برسانند! در نهایت هر کدام از آن‌ها در مسیر خود ترندهایی را به کار می‌گیرند تا دیگری را از دور خارج کنند.

فیلم «مسیر کانن‌بال» (The Cannonball Run) محصول سال ۱۹۸۱ و به کارگردانی هل نیدهام است. بر این اساس قرار است یک مسابقه اتومبیلرانی غیرقانونی به صورت مخفیانه از ساحل شرقی آمریکا تا ساحل غربی آن برگزار شود. در این میان مک‌لور (رنولدز) و دستیارش ویکتور (دی‌لویز) از یک آمبولانس به‌عنوان خودرو و مسابقه استفاده می‌کنند تا نیروهای پلیس را فریب

«مسیر کانن‌بال»



گردان دهم‌تهر

KME

برای در اوج بودن دیر نیست

- موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT
- حداکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM
- حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی
- سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب
- سنسور نور (Auto Light)
- کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان
- کرور کنترل

- ماینیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث
- آینه‌های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما
- چراغ‌های جلو و عقب Full LED
- چراغ روشنایی در روز (Day Light)
- کیسه هوای راننده و سرنشین جلو
- ABS+ESC+EBD
- پشت‌آمبر دیجیتال
- سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
- سنسور دنده عقب

KERMANMOTOR

KME EAGLE

کی ام سی ایگل