

برای خروج صنعت خودرو از بحران فعلی چه باید کرد؟

ضرورت اصلاح روابط مالی و اعتباری خودرو سازان و قطعه سازان

دولت با اصلاح و بازتعریف سیاست‌های مالی، مالیاتی و ارزی می‌تواند به بهبود شرایط صنایع خودرو و قطعه‌سازی کمک کند و با ارائه مشوق‌ها و تسهیلات مالی بر میزان تولید...
صفحه ۳۲

«فات» ایران خودرو به مدیران هتل‌های بزرگ تهران معرفی شد

افزایش رضایت مسافران هتل‌ها با «بستیون» برقی جادار و لوکس

صفحه ۴

بزرگ‌ترین تامین‌کننده صنعتی باریگر در نمایشگاه لاستیک شرکت کرد

حضور «شرکت نفت ایرانول» در هشتمین دوره نمایشگاه صنعت تایر

صفحه ۱۱

نیاز ۱۱ هزار دستگاهی ناوگان پایتخت حالت فزاینده دارد

افزایش اتوبوس‌های فرسوده تهران همپای روند گندنوسازی

صفحه ۹

شاهین پلاس اتومات در بازار آزاد ۵ میلیون تومان ارزان شد

بازار خودرو آرام گرفت

صفحه ۷



۲ ایده‌های اخیر «منصوری» برای «رولز رویس کالینان»
۱۵ لزوم توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی پایتخت
۹ تولید بیش از ۳۱ هزار دستگاه وانت زامیاد «اکستند» در سال آینده
۹ عرضه دو کشنده «بایک» بهمن دیزل و «فاو ۴۶۰» سیامو تور در بورس کالا



استارت Start

حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

گل بود به سبزه نیز آراسته شد!

براساس آمارهای اعلام‌شده و به دلیل کمبود انرژی طی ماه گذشته در صنعت تایر و قطعه‌سازی ۳۰ درصد کاهش تولید داشتیم که این رقم در خطوط تولید...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

گروه خودرویی همچنان سهامداران خود را غافلگیر می‌کند:

ادامه رشد نمادهای بزرگ خودرو ساز

صفحه ۵

«لاماری ایما» پیش‌فروش می‌شود

صفحه ۷

نمایش توانمندی‌های کویر تایر با واقعیت مجازی

صفحه ۱۳

فروش نقد و اقساط فونیکس «NEV»

صفحه ۷

مشکلات مالی، بار همیشگی «داتسون» در قرن ۲۱

پس از «رنو» و «میتسوبی»

«نیسان» به «هوندا» متوسل شد

صفحه ۶



AZIN TANEH

رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با نوآوری‌های جهان

یلدانه پرشیا خودرو

تخفیفات خدمات یلدایی پرشیا خودرو

۳ تا ۱۰ دی ماه



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

www.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591



ایده‌از «فراری پوروسانگوئه»؛ اَجْراز «شیائومی»

«خودروسازی شیائومی پس از اینکه با سدان SU7 برای اولین بار وارد بازار خودرو شد، حالا دومین محصول خود را در قالب کراس اوور اسپرت با نام YU7 معرفی کرد. این خودرو که قرار است اواسط سال ۲۰۲۵ راهی بازار شود، به شدت از زبان طراحی برادر سدان خود پیروی می‌کند. شباهت این دو خودرو آن قدر زیاد است که صرفاً از کمی بلندتر YU7 آن را از SU7 متمایز می‌کند. با نگاهی به پروفیل جانبی شیائومی YU7، کاملاً فراری پوروسانگوئه به ذهن می‌آید زیرا دهانه گلگیرها و برجستگی گلگیرهای عقب شباهت زیادی به کراس اوور ایتالیایی‌ها دارد. با این حال، شیائومی از

کپی‌برداری کامل خودداری کرده و در جلو همان چراغ‌های سدان SU7 را به کار برده که شبیه مک‌لارن 750S به نظر می‌رسند. در عقب نیز چراغ‌های LED سراسری و یک اسپویلر دُم‌اردکی بی‌شباهت به آستون‌مارتین نیستند تا پکیج سوپرکارهای گران در این شاسی‌بلند شیائومی تکمیل شود. مثل سدان شیائومی، روی سقف YU7 هم سنسور لیدار دیده می‌شود که نشان از وجود قابلیت‌های پیشرفته رانندگی خودکار دارد. این شاسی‌بلند جدید چینی به دو موتور الکتریکی مجهز است که یکی با ۲۹۵ اسب بخار قدرت در جلو و دیگری با ۲۸۶ اسب بخار قدرت در عقب قرار دارد.

گل بود

به سبزه نیز آراسته شد!

استفاده بهینه از آنها آسان‌تر از دیگر کشورها و در کمترین مدت می‌تواند در ردیف کشورهای توسعه‌یافته جهان قرار گیرد که «لاشک‌فیها».

در همین راستا و در آغاز دهه ۷۰ خورشیدی به همت شادروان هادی نژادحسینیان، وزیر وقت صنایع سنگین ایران نهضت داخلی‌سازی قطعات و مجموعه‌های خودرو شکل گرفت و تعمیق داخلی‌سازی با برخورداری از تکنولوژی پیشرفته یعنی تولید محصولات صنعتی با ارزش افزوده بالاتر و بیشتر آغاز شده بود، به عبارت دیگر صنعت قطعه‌سازی خودرو پدید آمد که متأسفانه امروز بعد از ۳۰ سال با مشکلات فراوانی روبرو است.

صنعت قطعه‌سازی خودرو

خوش درخشید یک‌دهه‌اما

در سراسر اشیبی سقوط افتاد

آرزوها چو دود رفته‌هوا

با آغاز به کار دولت چهاردهم یک واژه ابداعی به نام «ناترازی» برسر زبان‌ها افتاد که معنی ساده‌تر آن همان کمبود است. به گفته مقامات دولتی به‌ویژه دکتر مسعود پزشکیان، رئیس‌محترم جمهوری هم‌اکنون در بیشتر زمینه‌ها گرفتار ناترازی هستیم که در صورت ادامه؛ تبدیل به بحران خواهد شد. بنابراین دولت باید برای رفع ناترازی‌ها با اولویت بر نامه‌های لازم را تدوین و اجرا کند هر چند اجرای آنها در این موارد زمان‌بر هستند.

فرجام سخن اینکه؛ کار کردن در این شرایط به‌ویژه در صنعت خودرو سخت و طاقت‌فرساست بنابراین دولت با بهره‌گیری از تخصص، تجربه و پرهیز از اتخاذ تصمیم‌های اشتباه می‌تواند موثر عمل کند.

باطل السحر صنعت خودرو

در سیاست‌گزایش باشد

شیوه‌ها و سیاست مطلوب

عامل رستگارِش باشد



استارت

art

حسین نظر بان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

برای خروج صنعت خودرو از بحران فعلی چه باید کرد؟

ضرورت اصلاح روابط مالی و اعتباری خودروسازان و قطعه‌سازان

دولت با اصلاح و بازتعریف سیاست‌های مالی، مالیاتی و ارزی می‌تواند به بهبود شرایط صنایع خودرو و قطعه‌سازی کمک کند و با ارائه مشوق‌ها و تسهیلات مالی بر میزان تولید، واردات و حتی صادرات خودرو تاثیر بگذارد

گفت: «برای دستیابی به صنعت خودرو رقابتی، باید بر کیفیت، تحقیق و توسعه و رقابت‌پذیری تمرکز کنیم. در صورت تحقق این اهداف، صنعت خودرو ایران می‌تواند جایگاه خود را در بازارهای جهانی پیدا کند.»

صنعت قطعه‌سازی در ایران با چالش‌ها و مشکلاتی نظیر کمبود تکنولوژی‌های روز، ناکارآمدی‌های مدیریتی خودروسازان و همچنین تحریم‌های اقتصادی مواجه است. در چنین شرایطی، چه راهکارهایی می‌تواند به بهبود وضعیت این صنعت کمک کند؟

برای بهبود وضعیت صنعت قطعه در ایران، چند راهکار می‌تواند موثر باشد. نخستین اقدام، تقویت ارتباطات میان خودروسازان و قطعه‌سازان است. در شرایط فعلی، نوسانات بازار و مشکلات مالی، خودروسازان را از پرداخت بدهی‌های خود به قطعه‌سازان بازداشته است و این امر تاثیر منفی بر کیفیت قطعات و روند تولید دارد. بنابراین، لازم است سیستم‌های مالی و اعتباری خودروسازان و قطعه‌سازان به گونه‌ای طراحی شوند که از ایجاد این بحران‌ها جلوگیری شود. همچنین یکی از اولویت‌ها باید توسعه توانمندی‌های داخلی قطعه‌سازان باشد. با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، قطعه‌سازان قادر خواهند بود قطعات با کیفیت‌تر و با فناوری‌های به‌روزتری تولید کنند که موجب بهبود کیفیت خودروهای تولیدی خواهد شد. علاوه بر این، ارتقای مهارت‌های نیروی کار و افزایش آموزش‌های فنی برای قطعه‌سازان می‌تواند در این مسیر کمک شایانی کند. در نهایت، کاهش وابستگی به واردات قطعات با افزایش تولید داخلی و کاهش هزینه‌های تولید نیز از اقدامات کلیدی برای بهبود این صنعت خواهد بود.

آیا طرح‌های خودرویی که توسط خودروسازان ارائه می‌شود، می‌توانند مشکل تقاضا در بازار را حل کنند؟

طرح‌های فروش خودروسازان در کوتاه‌مدت تا حدی می‌توانند به تقاضای بازار پاسخ



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

از تقا یافته با ۳۷۵اسب بخار قدرت و ۶۷۸نیوتون گشتاور استفاده می کند. خودرو و مورد بحث به سیستم تعلیق سالین ریس کرافت پیشرفته با تکنولوژی BVS و طراحی ۵ اتصالی مجهز است. این سیستم تعلیق برای رانندگی پرسرعت در مسیرهای خشن و صعب العبور طراحی شده و با لاستیک های ۱۳۷ اینچی بی اف گودریچ تکمیل می شود. طراحی بدنه که دارای پوشش طلایی آشنای سالین و لوگو المپیاست اولویت خود را عملکرد پهنه در آفرود نشان می دهد به گونه ای که یک سیر سفارشی با سینی محافظ یکپارچه در بخش جلو نصب شده است.

«شرکت سالین به خاطر پروژه های جذاب مونتاتگ مشهور شده اما در زمینه تولید محصولات آفرود نیز حرف های زیادی برای گفتن دارد. این شرکت به تازگی از خودرو جدید خود با نام سالین برانکو Big Oly رونمایی کرده است. خودرویی که برای ادای احترام به یکی از نمادین ترین برانکوهای حاضر در مسابقات باجا ۱۰۰۰ تولید شد. بر خلاف مدل قبلی در سال ۲۰۲۲، سالین برانکو جدید بر پایه ششمین نسل فورد برانکو شکل گرفته و بر خلاف کیت قبلی شاهد بهبودهای فنی و ظاهری هستیم. سالین برانکو Big Oly از پیشرانۀ ۲.۷ لیتری اکوپوست



«سالین» به جای ابر خودروها سراغ «فورد برانکو» رفت



دهند، اما برای حل مشکل اساسی تقاضا نیاز به تدابیر بلندمدت تری وجود دارد. در حال حاضر، طرح های فروش باقیمت های کارخانه ای می توانند برای خریداران جذاب باشند، اما باید توجه داشت که بازار خودرو در ایران به دلیل رکود اقتصادی و کاهش قدرت خرید مصرف کنندگان، همچنان با چالش های جدی روبه روست. برای حل مشکل تقاضا، لازم است که تولیدات خودرو سازان بیشتر متناسب با نیاز واقعی بازار و باقیمت های رقابتی صورت گیرد. همچنین، بازار پابی صحیح و ایجاد انگیزه برای خرید از طریق تسهیلات مناسب و برنامه های بلندمدت می تواند نقش مهمی در افزایش تقاضا ایفا کند. اما در نهایت، کاهش مشکلات اقتصادی کلان و افزایش درآمدهای مردم برای حل این چالش ضروری است.

با توجه به چالش های متعددی که صنعت خودرو در زمینه تامین قطعات با آن مواجه است، از جمله نوسانات قیمت مواد اولیه، مشکلات لجستیکی و عدم دسترسی به فناوری های پیشرفته، چه راهکارهایی می توان اتخاذ کرد تا این مشکلات به نحو موثری حل شوند؟ یکی از مهم ترین راهکار های حل مشکلات تامین قطعات در صنعت خودرو سازی، افزایش همکاری با تولید کنندگان داخلی است. خودرو سازان باید به طور جدی تر به توسعه و تقویت زنجیره تامین داخلی توجه کنند تا وابستگی به واردات کاهش یابد. در این راستا، ایجاد یک سیستم مدیریتی هماهنگ میان خودرو سازان و قطعه سازان می تواند مشکلات تامین قطعات را به طور موثری کاهش دهد. علاوه بر این، سرمایه گذاری در تولید قطعات با کیفیت بالا و استفاده از تکنولوژی های جدید می تواند به رفع مشکلات تامین کمک کند. همچنین باید از ظرفیت های تولید داخل به طور پهنه استفاده شود و قطعه سازان باید به گونه ای تجهیز شوند که بتوانند نیاز خودرو سازان را به سرعت و در زمان معین تامین کنند. ایجاد زیر ساخت های مناسب برای تولید قطعات و افزایش مهارت های فنی در این حوزه از دیگر اقدامات مؤثر در این زمینه خواهد بود.

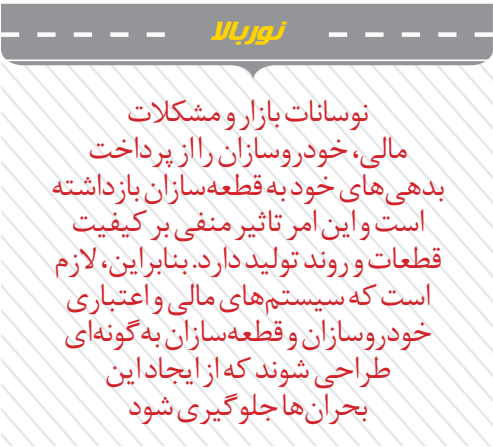
به نظر شما، آیا سیاست های دولتی در زمینه صنایع خودرو سازی و قطعه سازی به نفع این صنایع است؟

سیاست های دولتی در بسیاری از موارد به نفع صنایع خودرو و قطعه سازی نبوده است. یکی از اصلی ترین مشکلات، تنظیم قیمت گذاری دستوری است که به خودرو سازان فشار می آورد. تعیین قیمت ها در سطح پایین، خودرو سازان را مجبور می کند که هزینه های تولید را از طریق کاهش کیفیت یا تاخیر در تحویل خودرو و جبران کنند. همچنین سیاست های

دولتی مر تبط با واردات قطعات و مواد اولیه نیز گاهی با محدودیت ها و مشکلاتی همراه است که تاثیر منفی بر فرآیند تولید می گذارد. با این حال، دولت می تواند با ارائه مشقوق ها و تسهیلات مالی برای خودرو سازان و قطعه سازان، روند بهبود این صنعت را تسریع کند. تخصیص منابع مناسب برای تحقیق و توسعه و حمایت از نوآوری نیز می تواند در ارتقای کیفیت تولیدات داخلی و رقابت پذیری صنعت خودرو مؤثر باشد. در نهایت، تغییر در سیاست های دولت به ویژه در زمینه حمایت از تولید داخلی و تسهیل فرآیندهای صادراتی می تواند به بهبود وضعیت این صنایع کمک کند.

با توجه به وضعیت کنونی صنایع خودرو و قطعه سازی در ایران، نقش دولت در حمایت از این صنایع چه اندازه اهمیت دارد و چگونه می تواند تاثیر گذار باشد؟

دولت به طور مستقیم و غیر مستقیم تاثیر زیادی بر صنایع خودرو و قطعه سازی دارد. دولت با اصلاح و باز تعریف سیاست های مالی، مالیاتی و ارزی می تواند به بهبود شرایط صنایع خودرو و قطعه سازی کمک کند و بر میزان تولید، واردات و حتی صادرات خودرو تاثیر بگذارد. به عنوان مثال، پرداخت تسهیلات مالی به خودرو سازان و قطعه سازان می تواند آن ها را در



به بهبود روابط بین المللی ایران با دیگر کشور ها کمک کرده و زمینه های صادراتی را تقویت کند. با این حال، باید توجه داشت که در کنار جذب سرمایه گذار خارجی، نیاز به برنامه ریزی دقیق برای حفاظت از بازار داخلی و جلوگیری از سلطه بیش از حد خارجی ها بر این صنعت نیز وجود دارد.

با توجه به وضعیت کنونی صنعت خودرو در ایران، چه چالش های اصلی و اساسی را می توان شناسایی کرد که این صنعت با آن ها مواجه است؟

یکی از چالش های اصلی صنعت خودرو سازی در ایران، مشکلات مالی و تحریم ها است. تحریم های بین المللی باعث شده است که خودرو سازان ایرانی نتوانند به راحتی به قطعات و فناوری های روز دنیا دسترسی داشته باشند. این امر به کاهش کیفیت خودرو ها و افزایش هزینه های تولید منجر شده است. چالش دیگر، قیمت گذاری دستوری است که خودرو سازان را تحت فشار قرار می دهد. این نحوه قیمت گذاری باعث می شود که خودرو سازان نتوانند هزینه های واقعی تولید را جبران کنند و در نتیجه کیفیت خودرو ها کاهش یابد یا تولید با وقفه مواجه شود. همچنین، مشکلات مدیریتی و نداشتن برنامه های بلندمدت برای توسعه صنعت خودرو سازی و قطعه سازی نیز از دیگر چالش های اساسی این صنعت به شمار می رود.

به نظر شما آیا شرکت های خودرو ساز ایرانی قادر به رقابت با برندهای بین المللی خواهند بود؟ خودرو سازان چه راهکار هایی می توانند برای بهبود کیفیت و افزایش رضایت مشتری ان اتخاذ کنند؟

آینده صنعت خودرو در ایران به عوامل مختلفی بستگی دارد، از جمله وضعیت اقتصادی کشور، سیاست های دولت، پیشرفت در زمینه تکنولوژی و نوآوری، و تحولات جهانی در صنعت خودرو. اگر صنعت خودرو ایران بخواهد آینده ای موفق داشته باشد، باید به سمت تولید خودرو های با کیفیت تر و به روز تر حرکت کند. این شامل توجه به خودرو های برقی، خودرو های هیبرید و سیستم های پیشرفته رانندگی می شود. همچنین لازم است که خودرو سازان ایران در زمینه رقابت پذیری و بهبود زیر ساخت ها سرمایه گذاری بیشتری انجام دهند. در غیر این صورت، ممکن است که این صنعت نتواند در برابر رقابت های جهانی و نیاز های بازار های داخلی و خارجی تاب بیاورد. به طور کلی، به مدیریت صحیح و توجه به تحقیق و توسعه، این صنعت می تواند در آینده ای نزدیک به رشد و پیشرفت دست یابد.

با توجه به چالش های مالی و تکنولوژیکی که شرکت های خودرو ساز داخلی با آن ها روبه ر هستند، آیا به نظر شما این شرکت ها نیاز به جذب سرمایه گذار خارجی دارند تا بتوانند به توسعه و بهبود عملکرد خود بپردازند؟

بله، جذب سرمایه گذار خارجی می تواند برای صنعت خودرو ایران مفید باشد. سرمایه گذاران خارجی می توانند با آوردن تکنولوژی های جدید، دانش فنی و منابع مالی به صنعت خودرو ایران کمک کنند. این امر می تواند باعث ارتقای کیفیت تولیدات داخلی، افزایش ظرفیت تولید و کاهش هزینه های تولید شود. در عین حال، جذب سرمایه گذار خارجی می تواند

ثبت نام

بایک بیجینگ X7

BEIJING X7

در نهایی ندگی 2127- اتو خسروانی

۵۳۵۶۲۷۵۶۶-۰۲۱



اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



کاملاً متمایز داشت. ویژگی منحصر به فرد این هواپیما، ترکیب غیر معمول آن بود که باعث شد شبیه هیچ هواپیمای دیگری نباشد. از آنجا که هلیکوپترها وسایل نقلیه‌ای پیچیده و با هزینه‌های عملیاتی بالا هستند، طراحان اجلی قصد ساخت جایگزینی ارزان‌تر برای هلیکوپتر را داشتند. اوپتیکا در حالت ایده‌آل می‌تواند برای مدتی طولانی به منظور انجام مأموریت‌های دیده‌بانی در یک منطقه باقی بماند. اجلی از این لحاظ موفق عمل کرد ولی تنها به دلیل مشکلات مالی تنها ۲۲ فروند از آن ساخته شد. اوپتیکا در ظاهر به نظر می‌رسد از جوش دادن چند هواپیما به یکدیگر شکل گرفته است تا هواگردی متفاوت خلق شود.

از نخستین روزهای ورود بشر به آسمان، طراحان هواپیما طرح‌ها و ویژگی‌های متعددی را امتحان کرده‌اند و تاریخچه صنعت هوانوردی مملو از انواع هواپیماهای غیرعادی از هیوز H4 هر کولس گرفته تا اسکنما کولتوینتر است. بسیاری از این هواپیماهای عجیب برای پر کردن خلأ بین هواپیما و هلیکوپتر طراحی شدند ولی در اکثر موارد ناموفق بودند. یکی از عجیب‌ترین هواپیماهایی که با این هدف ساخته شد، اجلی اوپتیکا (Edgley Optica) بود. این یک هواپیما بریتانیایی بود که به‌طور خاص برای پرواز با سرعت پایین طراحی شد. هدف اوپتیکا ساخت جایگزینی ارزان برای هلیکوپتر بود و شکلی



ترکیب هلیکوپتر و هواپیما در «EdgleyOptica»

«نات» ایران خودرو به مدیران هتل‌های بزرگ تهران معرفی شد

افزایش رضایت مسافران هتل‌ها با «بستیون» برقی جادار و لوکس

خودرو برقی «بستیون NAT» توسط مدیران هتل‌های بزرگ تهران مورد ارزیابی و آزمایش رانندگی قرار گرفت



هتل، در ارتقای برند هتل قطعه موثر خواهد بود، ادامه داد: «این خودرو از نظر هزینه‌های نگهداری و تعمیرات و هزینه سوخت کاملاً متفاوت با خودروهای بنزینی است و هزینه‌های دوره مصرف را به شدت کاهش خواهد داد. از طرفی معافیت‌های ورود این خودرو برقی به طرح ترافیک و مناطقی که به دلیل آلودگی هوا تحت طرح زوج و فرد هستند، امکان ایجاد تورهای داخل شهری را به راحتی فراهم خواهند کرد. از بعد اقتصادی نیز قیمت فروش این محصول به دلیل معافیت‌های متعدد، از جمله عوارض ورودی و مالیات شماره گذاری بسیار مناسب است و قطعا از بعد سرمایه‌گذاری برای هتل‌داران ارزش افزوده مناسبی خواهد داشت.» وی همچنین اظهار کرد: «گر امکان اقامتی از شبکه حمل‌ونقل خوب و به‌روز بر خوردار باشند، مسافران حس مثبت و لذت‌بخشی خواهند داشت؛ همچنین بهر مندی از ناوگان مجهز وسازگار با محیط زیست در کنار میلمان شهری، در ارتقای کیفیت سفرها، افزایش تعداد مسافران و همچنین ارتقای سطح رفاهی هتل‌ها نقش مثبتی خواهد داشت.»

پس از فروش بستیون پاسخ داد و افزود: «خودروهای برقی به علت این که فقط باتری و موتور الکتریکی به عنوان قوای محرکه دارند، نیازی به نگهداری و تعمیرات خاصی نداشته و باتری خودرو نیز پنج سال یا ۵۰ هزار کیلومتر گارانتی دارد و پس از پایان دوره گارانتی نیز فقط رانندمان باتری کاهش می‌یابد و خودرو کماکان قابل استفاده است.» به گفته وی، پیش از ورود خودرو به بازار در مرحله نخست زیرساخت‌های لازم در شهر تهران مانند آموزش و تجهیز نمایندگی‌های منتخب در دستور کار ایران خودرو قرار گرفته است تا خریداران، دغدغه‌های در خصوص خدمات پس از فروش محصول نداشته باشند.» مدیر کارآزمایی ایران خودرو ادامه داد: «قرار داد فروش خودرو برقی بستیون NAT با شهرداری کرج در مرحله نهایی است و در آینده نزدیک شاهد حضور این خودرو در خیابان‌های این شهر خواهیم بود. در مراحل بعدی نیز کلان‌شهرهای مشهد و شیراز از این خودرو استفاده خواهند کرد.»

ارزیابی مدیران هتل‌های بزرگ تهران از ویژگی‌های بستیون نات در این برنامه، خودرو بستیون در اختیار مدیران هتل‌های بزرگ تهران قرار گرفت و هتل‌داران پس از رانندگی با این خودرو، ویژگی‌های عملکردی و فنی این خودرو را مورد تایید قرار دادند. بنابر اظهارات آنان، در کنار کاهش آلودگی هوا نکته مثبت و مهم این خودرو برقی، فضای زیاد حمل بار و جادار بودن آن است و مورد استقبال مسافرانی که بار زیادی دارند قرار خواهد گرفت. به گفته مدیران هتل‌های بزرگ تهران، بیشتر هتل‌های تهران در محدوده اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد قرار دارند و تردد و جابه‌جایی مسافران با خودروهای فعلی، بار مالی زیادی را به هتل‌ها و مسافران وارد می‌کند. اما این خودرو از محدودیت‌های تردد معاف و جای خالی چنین خودرویی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی و به‌خصوص هتل‌ها خالی بوده است. لازم به جابه‌جایی مسافر با استاندارد بالا در یک هتل لوکس، بر خور داری از خودرو خاص و با کیفیت بالاتر نسبت به حمل‌ونقل عمومی است که بستیون NAT برقی با توجه به آلایندگی پایین و مدرن بودن، گزینه مناسبی خواهد بود. همچنین داشتن یک خودرو با فضای بار خوب می‌تواند نیاز مسافران و هتل را تأمین کند. در این برنامه، مدیرعامل یکی از هتل‌های زنجیرهای تهران که بزرگ‌ترین مجموعه اقامتی کشور نیز محسوب می‌شود، از مدیران ایران خودرو جهت مذاکرات تکمیلی برای انعقاد قرارداد دعوت به عمل آورد.



در برنامه‌ای با حضور مدیر بازارآزمایی ایران خودرو، محصول برقی بستیون NAT به مدیران هتل‌های بزرگ تهران معرفی و در معرض آزمایش رانندگی گذاشته شد. در این برنامه، مدیر بازارآزمایی شرکت ایران خودرو با تشریح هدف از عرضه خودروهای برقی توسط این شرکت گفت: «روند به کارگیری خودروهای برقی در جهان و سهم تولید شرکت‌های بزرگ خودرو ساز، نشان می‌دهد به کارگیری خودروهای برقی در ایران اجتناب‌ناپذیر است.» علیرضا مهری اسگونی افزود: «مشکلات زیست محیطی و محدودیت‌های تولید سوخت‌های فسیلی در مقایسه با تنوع روش‌های تولید برق، همگی نشانه‌های ضرورت افزایش استفاده از خودروهای برقی در کشور هستند.» وی ادامه داد: «با توجه به مسئولیت اجتماعی توسعه فرهنگ استفاده از خودروهای برقی ضروری بود که ایران خودرو نیز در این جریان حضور داشته باشد؛ در همین اساس، به موازات تحقیق و توسعه دو خودرو برقی ری‌را و تارا که در مرحله طراحی قرار دارند، برنامه واردات سه خودرو برقی اقتصادی در دستور کار قرار گرفت و ضمن بررسی شرکت‌های برتر تولیدکننده خودروهای برقی، سه مدل خودرو متناسب ناوگان حمل‌ونقل عمومی و شخصی انتخاب شدند.»

«بستیون NAT» بهترین گزینه برای جابه‌جایی میهمانان اماکن اقامتی تهران مدیر بازارآزمایی شرکت ایران خودرو یادآور شد: «معمولاً در دنیا خودروهای برقی در گام نخست، در ناوگان حمل‌ونقل عمومی استفاده شده‌اند و در ادامه، با ایجاد زیرساخت‌های لازم و فرهنگ‌سازی و همچنین عرضه پیش‌تر به بازار، امکان استفاده از این نوع خودروها برای عموم نیز فراهم شده است.» وی افزود: «با توجه به ظرفیت‌های صنعت گردشگری در پایتخت در حوزه‌های داخلی و حوزه‌های خارجی از جمله توریسم درمانی، تجاری و تفریحی و نبود سیستم حمل‌ونقل مناسب خودرو بستیون NAT با لحاظ مشخصات و امکانات منحصر به فرد، بهترین گزینه برای جابه‌جایی میهمانان اماکن اقامتی تهران است.» اسگونی بابیان این که استفاده از خودرو برقی و نصب تجهیزات شارژ در

پیگیری يك موضوع

Follow up

ولی‌اله بیاتی

سخنگوی کمیسیون امور داخلی کشور و شوراه

کاهش مالیات تولید به ضرر دولت نیست

کارشناسان اقتصادی اعتقاد دارند کاهش مالیات تولید در بخش صنعت موجب افزایش سرمایه در گردش تولید خواهد شد و از طرفی با توجه به کاهش هزینه‌های مالیاتی، سود نهایی تولید و در نتیجه امکان رقابت‌پذیری محصولات صنعتی افزایش خواهد یافت. حال در این رابطه ولی‌اله بیاتی، سخنگوی کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای بررسی این مسأله پرداخت.

مجلس به چه نحوی از بخش تولید کشور حمایت می‌کند؟

حمایت از بخش مولد صنعتی کشور به لحاظ مالیاتی در لایحه بودجه ۱۴۰۴ مدنظر قرار گرفته که در همین راستا، کاهش ۵۰ درصدی مالیات بخش تولید در بودجه پیش‌بینی شد. این امر به افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش صنعت کشور در مقابل حوزه‌های دیگر مانند دلالی و واسطه‌گری منجر می‌شود. افزایش رقابت‌پذیری تولیدات صنعتی داخلی در بازارهای داخلی و همچنین رقابت در بازارهای خارجی از دیگر مزیت‌های کاهش مالیات تولید و بخش صنعتی کشور هستند.

معضلات امروز تولیدکنندگان شامل چه مواردی است؟

مسائلی از قبیل ناترازی انرژی مشکلاتی را برای تولیدکنندگان به وجود آورده است. قطع برق و گاز صنایع و تعطیلی‌های گاه‌وبیگاه هزینه زیادی به تولید وارد می‌کند. با توجه به این مشکلات، نیاز است به لحاظ مالیاتی از این بخش حمایت به عمل بیاوریم. هر چقدر از حوزه تولید و صنعت کشور حمایت کنیم، در واقع به اقتصاد ملی کمک کرده‌ایم. تولید موتور محرکه اقتصاد کشور است و به افزایش اشتغال منجر می‌شود. در مجلس تلاش کردیم حتی الامکان از بخش تولید حمایت کنیم. امیدواریم در ادامه بتوانیم اقدامات جدی‌تری در این حوزه انجام دهیم.

طرح اخیر سازمان مالیاتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

سازمان امور مالیاتی امسال طرح مثبتی را تحت عنوان مشارکت مردم در تعیین محل مصرف مالیات‌ها به اجرا گذاشت. در لایحه بودجه ۱۴۰۴ مصوب کردیم که این طرح برای سال آتی هم ادامه پیدا کند. در همین راستا به نفع توسعه زیرساخت‌های صنعتی کشور نیز از محل نشان‌دار کردن مالیات توسط مودیان بیش از ۴۰ پروژه مرتبط با توسعه و تجهیز شهرک‌های صنعتی توسط مودیان از محل مالیات پرداختی شان تأمین مالی شده است.

زاپاس

Spare Tire

سهام دولت در ایران خودرو و سایپا با افزایش قیمت هر سهم آن‌ها واگذار می‌شود



تلاش هستند تا با اصلاح ساختار مالی خود، ارزش سهام را افزایش دهند و سپس اقدام به واگذاری آن‌ها کنند. این استراتژی، تصمیم هیات‌مدیره این شرکت‌هاست. وی ادامه داد: در حال حاضر، بخش قابل توجهی از سهام این دو خودرو ساز به صورت سهام تودلی در اختیار شرکت‌های زیرمجموعه آن‌ها قرار دارد. دولت به عنوان سهامدار عمده، حق دارد از این سهام به نفع منافع ملی استفاده کند.

تصمیم هیات‌مدیره خرید و فروش می‌کنند. قانون برنامه هفتم توسعه نیز بر واگذاری سهام دولتی تأکید کرده و برای شرکت‌هایی که به این تکلیف عمل نکنند، جریمه در نظر گرفته است. خودرو سازان نیز در راستای اجرای این قانون اقداماتی انجام داده‌اند. با این حال، واگذاری سهام تودلی به دلیل ارزش پایین این سهام، برای سهامداران جذابیت چندانی ندارد. در همین دلیل، ایران خودرو و سایپا نیز در

سایپا در اصل متعلق به دولت بوده و هر گونه تصمیم‌گیری در مورد واگذاری این سهام، منوط به تصمیم دولت خواهد بود. دولت قصد واگذاری سهام ایران خودرو و سایپا را دارد، اما نه با قیمت‌های حداقلی الان، از سوی دیگر، سهام آن‌ها در بورس می‌تواند ۴ برابر شود. امیر حسین قاسبی افزود: سهام تودلی سهامی است که شرکت‌های خودرو سازی در شرکت‌های زیرمجموعه خود نگهداری می‌کنند و طبق

معاون توسعه صنایع حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی «ایرو» در خصوص فروش سهام ایران خودرو و سایپا توسط سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران گفت: سازمان گسترش نیز مانند دیگران تنها یکی از سهامداران شرکت‌های ایران خودرو و سایپا است. سهام ما در ایران خودرو ۵،۷ درصد و در سایپا ۱۶،۸ درصد است که پس از موافقت دولت واگذار می‌کنیم. سهام ایران خودرو و



مشهورترین خودرو سه چرخ تاریخ

خودرو، وسیله نقلیه‌ای چهار چرخ است ولی در طول تاریخ، برخی خودروها از این قاعده سرپیچی کردند و با سه چرخ ساخته شدند که مشهورترین آن‌ها، رلاینت رایبن است. شرکت بریتانیایی رلاینت پیش از معرفی رایبن ساخت خودروهای سه چرخ را آغاز کرده بود. این شرکت بین سال‌های ۱۹۵۲ تا ۱۹۷۳ مدل رگال را با یک چرخ در جلو و دو چرخ در عقب تولید می‌کرد. این خودرو نه تنها به لطف ابعاد کوچک و جمع و جور، برای رانندگی‌های شهری گزینه ایده‌آلی محسوب می‌شد بلکه پیشرفته‌های کوچک آن مصرف سوخت پایینی داشتند. البته از آنجاکه قوی‌ترین موتور رگال یک نمونه ۷۰۰ سی‌سی

با ۲۰ اسب‌بخار قدرت بود، خودرو سریعی به حساب نمی‌آمد ولی برای انجام وظایف شهری کافی بود. رگال به لطف قیمت پایین، در طول دوران تولید خود ۱۳۰ هزار دستگاه فروخت اما در اوایل دهه ۷۰، با سالخورده شدن رگال از یک سو و آغاز بحران سوخت از سوی دیگر، رلاینت به فکر ساخت جانشینی برای خودرو سه چرخ محبوب خود افتاد. هرچند رایبن در دهه‌های پایانی قرن بیستم در خیابان‌های بریتانیا فراوان دیده می‌شد اما در خارج از این کشور چندان شناخته شده نبود. با این حال، زمانی که تاپ‌گیر در سال ۲۰۰۶ رایبن را به یک شاتل فضایی تبدیل کرد، این خودرو سه چرخ شهرتی جهانی یافت.

ویژه‌ها

واگذاری سهام دولت در ۲ خودرو ساز پس از تعیین قیمت



«زهره عالی‌پور، رئیس سازمان خصوصی‌سازی با تاکید بر پایان نیافتن روند ارزش‌گذاری بلوک‌های سهام ۲ شرکت «ایران خودرو و سایپا» اعلام کرد: هنوز قیمت‌گذاری بلوک‌های سهام خودرو سازها نهایی نشده است. وی افزود: سازمان خصوصی‌سازی در حال بررسی نحوه واگذاری مانده سهام دولت در دو شرکت خودرو سازی «ایران خودرو و سایپا» است. رئیس سازمان خصوصی‌سازی بر اهمیت توجه به افزایش بهره‌وری در شرکت‌های خودرو ساز در بررسی‌ها و تصمیم‌گیری‌های نهایی، تاکید کرد.

دیگه چه خبر؟

توانیر صنایع را تهدید کرد: تعهدی برای تامین برق صنعت نداریم



«مجری طرح نیروگاه‌های صنایع شرکت توانیر گفت: صنایع طبق قانون ملزم به احداث نیروگاه هستند، در شرایطی که این اتفاق نیفتد، صنعت برق کشور هیچ تعهدی برای تامین برق آن‌ها نخواهد داشت. سیدزمان حسینی با اشاره به وجود ناترازی‌ها، اظهار کرد: در شروع دولت سیزدهم با یک ناترازی قابل توجه مواجه بودیم، در همین راستا تفاهم‌ای بین وزارت نیرو و وزارت صمت منعقد شد که بر اساس آن صنایع تحت عنوان ماده ۴ قانون مانع‌زدایی از صنعت برق ملزم به احداث نیروگاه شدند تا برق مورد نیاز خود را تامین کنند.

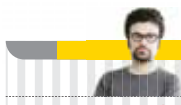
تونیتر!

تولید ۹۰ قطعه خودروهای وارداتی از سوی دانش‌بنیان‌ها



«علیه باقری، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان با بیان اینکه در حال حاضر ۹۰ نوع قطعات خودروهای وارداتی را به تولید رسانده‌ایم، گفت: تولید این قطعات بر اساس مهندسی معکوس بوده که با نوآوری‌هایی که روی آن انجام دادیم، به‌بودی در عملکردهای این قطعات ایجاد شده است و در حال حاضر قراردادهایی با شرکت‌های خودرو ساز برای دریافت ۱۰ نوع قطعه با ما منعقد شده است.

گروه خودرویی همچنان سهامداران خود را غافلگیر می‌کند: ادامه رشد نمادهای بزرگ خودرو ساز



«روز چهارشنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، برخی نمادهای بزرگ این صنعت بورسی روند صعودی راطی کردند.

بر این اساس نمادهای ایران خودرو، سایپا، گروه بهمن، گسترش سرما به‌گذاری ایران خودرو، سایپادیزل، پارس خودرو و امیاد مثبت دنبال شدند و در مقابل نمادهای ایران خودرو دیزل، کرمان خودرو و بهمن دیزل منفی خوردند. از سوی دیگر روز چهارشنبه در گروه خودرویی طی ۸۱ هزار نوبت معاملاتی ۵۰۲ میلیارد سهم به ارزش ۲۰۳۴ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز سه‌شنبه با رشد روبه‌رو بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز چهارشنبه بالغ بر ۲۹۳ هزار میلیارد تومان شد.

بورس باز هم مثبت شد

روز چهارشنبه و در خلال معاملات بازار سهام شاخص کل بورس بارش شد ۱۰۷۳۳ واحدی در محدوده دومیلیون و ۸۴۸ هزار واحد قرار گرفت. از سوی دیگر، شاخص کل هم‌وزن نیز با نزول ۴۰۲۶۲ واحدی در محدوده ۸۴۹ هزار واحد ایستاد.

در این بازار نیز ۳۷۱ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۲۵۰۳ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با کاهش ۱۴۸ واحدی در محدوده ۲۵ هزار واحدی قرار گرفت. در فرابورس نیز ۱۰۹ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش بیش از ۱۳۰۲ هزار میلیارد تومان دادوستد

اینفوگرافش

Infography

عرضه محصولات گروه بهمن در بورس کالا

کامیون کشنده BAIC-X9 بهمن دیزل ۴۰ دستگاه به قیمت پایه پنج میلیارد و ۳۸۶ میلیون تومان	کامیون کشنده FAW J6P-460 سیبا ۴۰ دستگاه با قیمت پایه چهار میلیارد و ۳۹۲ میلیون تومان	کامیونت فورس (۳۰ تن) بهمن دیزل ۳۰ دستگاه با قیمت پایه ۹۱۳ میلیون تومان
---	---	---

تالار خودرو بورس کالای ایران در روزهای ۱۱ و ۱۲ دی ماه میزبان عرضه ۸۰ دستگاه کامیون کشنده و ۵۰ دستگاه کامیونت فورس شرکت‌های «بهمن دیزل» و «سیباموتور» است

چس تلدد؟

تاثیر ارز توافقی بر لوازم‌یدکی

«کارشناسان بر این باورند از آنجاکه واردات بسیاری از قطعات و مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو با ارز نیمایی تامین می‌شد، با حذف دلار نیمایی و جایگزینی با نرخ توافقی که هر روز مرزهای جدید قیمتی را فتح می‌کند به‌زودی شاهد تاثیر این وضعیت بر خودرو و صنایع وابسته خواهیم بود.

چرا؟

قیمت به نرخ ارز وابسته است

«واردکنندگان و تولیدکنندگان قطعات و تامین‌کنندگان بازار خدمات پس از فروش که از قضا پیش‌تر واردات خود را با ارز نیمایی انجام می‌دادند، حالا باید هزینه بیشتری برای تامین ارز بپردازند و با روندی که در روزهای اخیر در نرخ دلار مشاهده می‌شود، بازار قطعات یدکی از این موضوع تاثیر می‌پذیرد و قیمت‌ها احتمالاً با رشد روبه‌رو می‌شود.

برای چه؟

مشکلات تامین لوازم‌یدکی

«طی سال‌های اخیر افزایش چشمگیر نرخ ارز و نوسانات اقتصادی، فشار زیادی به بازار لوازم یدکی وارد کرده و تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان را با مشکلاتی مانند افزایش قیمت‌ها و ناتوانی در تامین قطعات روبه‌رو کرده است. همچنین، وجود مشکلات زیرساختی در بخش تولید باعث بروز اختلالات بیشتر در تامین و عرضه قطعات داخلی می‌شود.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

بازار خودرو به خواب زمستانی رفت.

«حاضر جواب: این بازار که وسط تابستان هم در خواب زمستانی بود!

نسخه‌های **AMG** پلاک ملی ششمین **S** کلاس که تعدادشان به سه دستگاه هم نمی‌رسد، این روزها قیمتی حداقل **۸۰** میلیاردی دارند.

«حاضر جواب: و احتمالاً نصف خودروهای موزه مرسدس بنز، با این مبلغ قابل خریداری هستند.

لامبورگینی با **مو تور** هوندا ساخته شد.

«حاضر جواب: تاریخ‌نشان می‌دهد گویا فقط قرار دادن موتور پیکان روی بدنه پژو ۴۰۵ نوی چشم همه بوده!

خودرو چینی **نتا S** شو‌تینگ‌بریک در یک آزمایش طاقت‌فرسا، با تحمل وزن **۷۰۷** تنی یک بیل مکانیکی روی سقف خود، استحکام بی‌نظیر بدنه‌اش را به نمایش گذاشت.

«حاضر جواب: آن وقت بعضی خودروها در برخی نقاط جهان، طاقت تحمل وزن دو تا بیل با دسته‌چوبی را هم روی سقف‌شان ندارند.

رئیس سازمان خصوصی‌سازی گفت: **نحوه واگذاری خودرو و سازان هنوز نهایی نشده است.**

«حاضر جواب: می‌ترسیم وعده ایلان ماسک برای سکونت انسان در مریخ بالاخره عملی شود، ولی سهام خودرو سازان ما هنوز واگذار نشده باشد!

هوندا و نیسان، دو غول خودرو سازی ژاپن در اقدامی تاریخی، مذاکرات رسمی برای ادغام شرکت‌های خود را آغاز کردند.

«حاضر جواب: ترس از صنعت خودرو سازی چین، سرانجام رقبای دیرین را هم آشتی داد!

معاون ایدرو: **سهام دولت در ایران خودرو و سایپا واگذار می‌شود اما نه با نرخ‌های فعلی.**

«حاضر جواب: با نرخ‌های ۱۰ سال دیگر چطور است؟

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی گفت: طی دو یا سه هفته آینده فراخوان واگذاری **۵۰۰** دستگاه تاکسی برقی منتشر و واگذاری شروع می‌شود تا در کمتر از یک‌ماه آینده شاهد فعالیت بیشتر این خودروها در شهر باشیم.

«حاضر جواب: پس چند هفته کمتر نفس بکشیم، تاکسی‌برقی‌ها سر می‌رسند.

یک نماینده خبر داد: سال آینده به جای کارت سوخت از کارت بانکی استفاده می‌شود.

«حاضر جواب: در اخبار منتشر شده و روی کاغذ که مدت‌هاست به جای کارت سوخت از کارت بانکی استفاده می‌شود.

ترس خودرو سازان از ورود ترامپ به کاخ سفید...

«حاضر جواب: خلاصه آن خودرو سازان آمریکایی شب‌ها عرق کرده و نفس‌زنان از کابوس‌های فردای حضور ترامپ در کاخ سفید، از خواب می‌پرند!

سخنگوی صنف جایگاه‌داران کشور گفت: موضوع سوختگیری و تخصیص بارانه سوخت پیچیدگی‌های خاصی دارد و با توجه به تجربیات قبلی، صرفاً با جملات مصوب در قانون بودجه، جایگزینی کارت بانکی و حذف کارت سوخت به راحتی امکان پذیر نیست.

«حاضر جواب: اختیار دارید، خیلی مشکلات به همین راحتی حل شده‌اند ولی خودشان هنوز خبر ندارند!



۲۵ درصد کمتر از انواع لیتیوم-یونی فعلی است. سلول‌های الکترولیت جامد همچنین ایمن‌تر از نمونه‌های مایع کنونی هستند و می‌توانند با سرعت بالاتری شارژ شوند. هوندا می‌گوید تمامی این اهداف تا سال ۲۰۳۰ محقق خواهند شد اما آنچه احساس برانگیز تر نشان می‌دهد جاه‌طلبی بیشتر ژاپنی‌ها از سال ۲۰۴۰ به بعد است چرا که گفته شده باتری حالت جامد این برند پس از سال ۲۰۴۰ توان پیمایش ۱۲۵۰ کیلومتری خواهد داشت. همچنین این باتری از نظر ابعاد، وزن و هزینه تولید نیز بسیار بهتر از انواع کنونی خواهد بود. مدیران هوندا تمامی این اطلاعات را در جلسه‌ای که ماه قبل در ژاپن برگزار شده بود، منتشر کردند و هم‌اکنون نیز جزئیات بیشتر در دسترس خبر نگاران قرار گرفته است.

هوندا اعلام کرد تا پیش از پایان سال ۲۰۳۰ باتری حالت جامد خود با توان پیمایش هزار کیلومتر را تولید خواهد کرد. این خودرو ساز ژاپنی با انتشار بیانیه‌ای گفت تلاش‌های خود در زمینه توسعه باتری‌های حالت جامد را وارد فاز جدیدی می‌کند. هوندا ادعا می‌کند اولین خودروهای برقی تولیدی مجهز به نسل بعدی باتری‌ها خواهند توانست با یک‌بار شارژ مسافت هزار کیلومتری را طی کنند. این رقم تقریباً دو برابر توان پیمایش اکثر خودروهای برقی امروزی است. جدازاً اینکه باتری حالت جامد هوندا نگرانی مربوط به شمع حرکتی خودروهای برقی را رفع می‌کند، ابعاد آن‌ها نیز ۵۰ درصد کوچک‌تر بوده و ۳۵ درصد وزن کمتری هم دارند. از طرف دیگر هزینه ساخت باتری‌های حالت جامد هوندا



وعده‌های «هوندا» برای تولید باتری حالت جامد

کوچک‌سازی «EV9» توسط کیا برای هندی‌ها



شرکت کیا با رونمایی از سایروس ۲۰۲۵ در هند، نمونه کوچک‌شده EV9 را به اهالی این کشور معرفی کرد. کیا فعلاً از اعلام قیمت و زمان عرضه سایروس ۲۰۲۵ خودداری کرده است. هنوز مشخص نیست که این خودرو در اروپا هم عرضه می‌شود یا خیر اما بعید نیست نسخه برقی کیا سایروس ۲۰۲۵ به قاره سبز قدم بگذارد. فرم بدنه کیا سایروس ۲۰۲۵ تحت تأثیر زبان طراحی جدید کیا یعنی «جمع‌اضداد» شکل گرفته، که ترکیبی از خطوط مستقیم و فرم‌های هندسی است. از دیگر ویژگی‌های ظاهری این خودرو می‌توان به نمای جلو معروف به «پوزه ببر دیجیتالی»، چراغ‌های LED، رینگ‌های ۱۷ اینچ و چراغ‌های بازتاب لوگوی کیا در داخل درها، اشاره کرد. ابعاد بدنه کیا سایروس ۲۰۲۵ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۹۵، ۱،۸۰، ۱،۶۷ و ۲،۵۵ متر اعلام شده است. کیا سایروس ۲۰۲۵ براساس پلت‌فرم K1 گروه هیوندای-کیا شکل گرفته، ولی از دو محصول دیگر این ساختار یعنی هیوندای کسپر و اینستر، به مراتب بزرگ‌تر است. انتظار داریم فضای کابین کیا سایروس ۲۰۲۵ هم بزرگ‌تر باشد، به‌خصوص که بنابر اعلام سازنده، صندلی‌های عقب را می‌توان به نسبت ۶۰:۴۰ تا کرد و یا به جلو و عقب حرکت داد.

ایده‌های اخیر «منصوری» برای «رولزرویس کالینان»



رولزرویس کالینان به عنوان نخستین و تنها شاسی‌بلند ساخت برند اشرافی، در سال ۲۰۱۸ معرفی شد. طراحی این خودرو از همان ابتدا، مورد انتقاد بسیاری از طرفداران متعصب رولزرویس قرار داشت، امری که با تغییرات ظاهری سال ۲۰۲۴ حتی بیشتر هم شد. اما حالا شرکت منصوری نسخه ویژه‌ای از این شاسی‌بلند بریتانیایی را معرفی کرده است که بسیار ترسناک به نظر می‌رسد. در نمای جلویی توان امتداد چراغ دی‌لایت LED تا پایین سپر، نورپردازی جلوپنجره، تکرار اجزای جلوپنجره در پایین چراغ‌های جلو و سپر و کاپوت از جنس فیبر کربن را تشخیص داد، در حالی که نمای عقب و جانبی هم با رینگ‌های ۱۲۴ اینچ FD.15، هواکش

مصنوعی گلگیرهای جلو، طراحی متفاوت سپر و دیفیوزر عقب، باله سقفی و باله پایین شیشه عقب، از سایر نمونه‌ها متمایز شده است. خریدار می‌تواند خروجی آگزوز را به صورت دوتایی در بخش مرکزی یا دو عدد در هر طرف، انتخاب کند. منصوری از انتشار تصویر فضای کابین این کالینان خودداری نموده است، ولی در عین حال از نصب لوگوی خود در بخش‌های گوناگون و همچنین تریم فیبر کربن براق خبر داده است. البته می‌توان اطمینان داشت که همچون سایر پروژه‌های این تیونر آلمانی، گستره وسیعی از انتخاب پیش روی مشتریان قرار دارد.

مشکلات مالی، یار همیشگی «داتسون» در قرن ۲۱

پس از «رنو» و «میتسوبیشی»؛ «نيسان» به «هوندا» متوسل شد



وقتی در تاریخ خودروسازی ژاپن جست‌وجو کنیم، ریشه کمپانی نیشان را در برند دیگری به نام داتسون می‌یابیم. در واقع علت اصلی تغییر برند از داتسون به نیشان را می‌توان مشکلاتی از لحاظ اقتصادی نسبت به سایر خودروسازی‌های ژاپن دانست که باعث شد این برند با تغییر نام، امید به شروع دوران جدیدی داشته باشد؛ اتفاقی که به نظر می‌رسد هیچ‌وقت قرار نیست رقم بخورد. در اوایل قرن ۲۱ نیز مشکلات نیشان باعث شد کارلوس گون با هدف نفوذ به بازار آسیا سراغ آنها برود و اتحادی را تشکیل دهد که ابتدا تنها هدف آن نجات نیشان به واسطه سرمایه‌های رنو و دولت فرانسه بود و سپس این اهداف به برند میتسوبیشی هم اضافه شد، اما در هر صورت این تصمیم هم برای ارتقای جایگاه نیشان در ژاپن اخذ شده بود. حال که تمام کمک‌های مالی و غیرمالی از سوی رنو و میتسوبیشی به پایان رسید، مدیران نیشان به این نتیجه رسیده‌اند که برای ادامه مسیر نیاز به کمک خودرو ساز هم‌وطن دیگری دارند و چه گزینه‌ای بهتر از هوندا!

هولدینگ به جای اتحاد

براساس یادداشت تفاهمی که بین شرکت‌های هوندا و نیشان به ثبت رسیده است، این دو خودرو ساز در سال ۲۰۲۶ به یک هولدینگ جدید تبدیل خواهند شد. ظرف چند ماه آینده، یک کمیته با اعضای متشکل از هر دو برند تشکیل می‌شود تا بهترین مسیر برای تکمیل روند انتخاب شود. ادغام این دو برند، همه موارد از جمله استاندارد دسازي پلتفرم خودروها، تحقیقات، تأسیسات تولیدی، تأمین کنندگان، نیازهای زنجیره تأمین، ضمانت‌های بانکی، بهینه‌سازی بخش مالی و البته بخش منابع انسانی را شامل می‌شود.

طبق زمان‌بندی فعلی، روند ادغام از ژوئن ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. پس از دریافت تأییدیه‌های دولتی و همچنین موافقت‌نامه‌های سهامداران هر دو شرکت، مرحله آخر ادغام در آوریل ۲۰۲۶ تکمیل می‌شود. همکاری مستقیم هوندا



نیسان به تقریباً یک سال پیش بازمی‌گردد. این دو برند ژاپنی در آوریل ۲۰۲۴، یک یادداشت تفاهم در زمینه هوش مصنوعی و برقی‌سازی خودروها، امضا کردند. در اگوست امسال هم یادداشت تفاهم دیگری برای شراکت در سایر حوزه‌های فناوری، به ثبت رسید. اسامی هوندا و نیشان پس از ادغام حفظ می‌شود، اما هولدینگ جدید که این دو برند را تحت پوشش قرار می‌دهد، اسم جدیدی خواهد داشت که البته فعلاً اعلام نشده است. مشابه این امر را قبلاً در گروه استلانتیس مشاهده کرده‌ایم. انتظار داریم که پس از خروج نیشان و هوندا از بازار سهام توکیو، نام این شرکت جدید اوآخر تابستان ۲۰۲۶ جایگزین آن‌ها شود. بنابر اظهارات رسمی هر دو برند به رسانه‌ها، نقش اصلی در این هولدینگ جدید برعهده هوندا قرار خواهد گرفت.

لحظه مهم دیگری برای نیشان

ماکوئو یوشیدا، مدیرعامل نیشان شروع مذاکرات برای ادغام را لحظه‌ای مهم برای شکل دادن به آینده می‌داند. به اعتقاد وی، اتحاد هوندا و نیشان به مسیری منحصر بفرد برای تولید خودروهای لذتبخش ختم می‌شود که هیچ‌کدام از این شرکت‌ها به تنهایی نمی‌توانست آنها را تولید کند.

در خبر ادغام هوندا و نیشان، از رنو و میتسوبیشی حرفی در میان نیست. این دو کمپانی در سال ۱۹۹۹ یک اتحاد

استراتژیک را با نیشان شکل دادند ضمن این که رنو در حال حاضر به عنوان سهامدار عمده نیشان شناخته می‌شود. البته گروه رنو در اطلاعیه‌ای بسیار خلاصه، تفاهم‌نامه جدید را تأیید نموده و از بررسی گزینه‌ها بر اساس منافع گروه و ذینفعان آن، خبر داده است. میتسوبیشی هم از امضای یادداشت تفاهم با هوندا و نیشان برای بررسی احتمال شراکت این برند ژاپنی در هولدینگ جدید خبر می‌دهد. این احتمال در اوآخر ژانویه ۲۰۲۵ بررسی خواهد شد. توجه داشته باشید که در ماه نوامبر، نیشان از فروش یک‌سوم سهام خود در میتسوبیشی خبر داد. اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، این هولدینگ جدید به یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان تبدیل خواهد شد. مدیر و مسئول اجرایی هوندا، توشیرو میبه هم ضمن اشاره به وجود نقاط قوت متمایز در هوندا و نیشان، از شروع بررسی روند ادغام و چگونگی آن سخن گفته است.

تردیدهای فراوان

اما مدیرعامل سابق و البته جانشین نیشان یعنی کارلوس گون، در مصاحبه‌ای با بلومبرگ این ادغام را حرکتی نامید کننده توصیف می‌کند. وی اعتقاد دارد که یافتن هم‌افزایی بین هوندا و نیشان بسیار دشوار است، چرا که هیچ ویژگی مکملی بین این دو شرکت وجود ندارد و از طرفی، این دو برند با محصولات مشابه در بازارهای مشابه حضور دارند. به اعتقاد کارلوس گون، این

یادداشت تفاهم تحت اجبار وزارت اقتصاد، تجارت و صنعت ژاپن (METI) و به رغم بی‌میلی هوندا رخ داده است. گون به مدت ۱۶ سال ریاست نیشان را برعهده داشت و به عنوان موفق‌ترین مدیرعامل این شرکت شناخته می‌شود هر چند که پس از دستگیری به علت چند پرونده مالی، مجبور شد به روش مشابه فیلم‌های هالیوود از ژاپن فرار کند. از آن زمان تاکنون، وی در حبس خانگی به‌سرمی‌برد. هوندا ۳،۴۳ میلیون خودرو طی ۱۱ ماه سال ۲۰۲۴ در سراسر جهان فروخت.

نیسان اعلام کرد کمی بیش از ۳ میلیون دستگاه فروخته است. بی‌وای‌دی، بزرگ‌ترین خودروساز چینی در مدت مشابه ۳،۷۶ میلیون دستگاه خودرو فروخت که نشان‌دهنده این است که نیشان و هوندا به تنهایی ضعیف هستند اما ممکن است با هم شانس مبارزه داشته باشند. مارک کنون، مشاور و مدیر ارشد سابق اتونیشن (خرده‌فروش بزرگ خودرو) گفت: هوندا و نیشان می‌توانند تلاش کنند از هیوندای و کیا تقلید کنند اما او نسبت به اینکه این شرکت‌های ژاپنی تا چه حد موفق خواهند بود، ابراز تردید کرد. به گفته کنون، «هوندا هنوز یک برند عالی با محصولات ممتاز است. برند نیشان با تمام آشفته‌گی‌هایی که در چند سال اخیر داشته، آسیب دیده است و کیفیت محصولات آن نیز چندان عالی نیست. بنابراین ادغام آنها چندان منطقی نیست، چرا هوندا باید علاقه‌مند به پذیرش مشکلات نیشان باشد؟»

«فور تینگ ژینگهای S7» نسخه ۶۵۰ سوپریم با برد ۶۵۰ کیلومتری

درها مواجه هستیم. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۹ اینچ استوار می‌شود. گنجایش ۵۴۱ لیتری محفظه بار ژینگهای S7 با توجه به طول نزدیک به ۵ متر بدنه، چندان قابل توجه نیست. همچون برخی خودروهای مدرن چینی، در کابین ژینگهای S7 هم از دکمه‌های فیزیکی خبری نیست. از مهم‌ترین امکانات این بخش می‌توان به فرمان دوشاخه، صفحه‌نشان‌دهنده ۱۸،۸ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۵،۶ اینچ، اشاره کرد. مواردی شامل شیشه‌چندلایه عایق صوت، گرمکن فرمان و نورپردازی ۶۴ رگم به تیپ ۶۵۰ سوپریم ادیشن اضافه شده است. ژینگهای S7 نسخه ۵۰ سوپریم به یک موتور برقی با ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت روی محور عقب مجهز شده است و می‌تواند ظرف ۹،۹ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد.

فور تینگ به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه دانگ‌فنگ، مدتی پیش از عرضه سری جدید ژینگهای خبر داد. پس از نخستین محصول این سری یعنی کراس‌اور پلاگین-هیبرید ژینگهای V9، دومین مدل یعنی سدان برقی ژینگهای S7 هم اوآخر تابستان ۲۰۲۴ رونمایی شد. خودرویی که سازنده از آن با عنوان «پرودینامیک‌ترین خودرو برقی» یاد می‌کند. برد حرکتی این خودرو، ۵۵۵ کیلومتر اعلام شد. اکنون تیپ ۶۵۰ سوپریم ادیشن از ژینگهای S7 با برد حرکتی ۶۵۰ کیلومتر، معرفی شده است. البته همچون مدل قبلی، این عدد بر مبنای استاندارد چینی CLTC اندازه‌گیری شده است. همچون تیپ استاندارد، در ژینگهای S7 نسخه ۶۵۰ سوپریم هم با دماغه منحنی، فرم خمیده سقف، زاویه خمیده شیشه جلو و دستگیره‌های مخفی شونده



خبر

News

رکورد پیمایش «فالوین AAL C-DM»

مدت‌ها پس از افزایش روزافزون برد حرکتی خودروهای مجهز به سامانه DM 5.0 بی‌وای‌دی و البته دو ماه بعد از رکوردشکنی سایک رووی با سامانه DMH ۲۳۶۹،۹۱۵ کیلومتر با یک بار شارژ باتری و باک سوخت پر، رکورد بیشترین پیمایش با یک خودرو پلاگین-هیبرید را به ثبت رسانده است. چری فالوین A8L به عنوان همتای هیبرید شارژی چری آرئزو ۸ ابتدا آوریل ۲۰۲۴ رونمایی شد. پس از آن تیپ وویاز این خودرو برای ثبت رکورد پیمایش ۷ هزار کیلومتر تلاش کرد که البته موفق نبود اما A8L توانست به هدف چری دست یابد. در نمای جلوی چری فالوین A8L با جلوپنجره چندضلعی با الگوی لانه زنبوری و محل نصب پلاک روی آن مواجه هستیم.



قوای حرکتی چری فالوین A8L از سامانه هیبرید DM 5.0 C-DM تأمین می‌شود که در دو نسخه عرضه شده است. در تیپ ارزان‌تر، یک پیشران ۱،۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتون‌متر گشتاور با یک موتور برقی ۱۵۰ کیلووات (۲۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۰ نیوتون‌متر گشتاور) در محور هم‌کاری می‌کند تا در مجموع، ۳۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۵ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار این سدان چینی قرار بگیرد. برد حرکتی این مدل با مجموعه باتری ۹،۵۳ کیلووات ساعت در حالت کاملاً برقی، ۷۰ کیلومتر خواهد بود. اما به نظر می‌رسد که چری فالوین A8L در تیپ مجهز به پیشران ۱،۵ لیتر توربوشارژ، موفق به ثبت رکورد گینس شده است. این پیشران با ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور، در کنار موتور برقی با مشخصات مشابه با تیپ ارزان‌تر قرار می‌گیرد تا این سدان چینی در مجموع، ۳۵۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار داشته باشد. شتاب صفر تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت و حداکثر سرعت چری فالوین A8L به ترتیب ۲،۴ ثانیه و ۲۰۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است، اما از رقم شتاب صفر تا صد اطلاعاتی در دسترس نیست. این تیپ از چری فالوین A8L به مجموعه باتری ۱۸،۶۷ کیلووات ساعت مجهز شده است.

هم همان نسخه ۶.۵ لیتری V12 لامبورگینی باقی مانده است؛ اما در مقایسه با رولتو استاندارد از ۵۴ اسببخار قدرت و ۳۵ نیوتون-متر گشتاور بیشتر سود می‌برد که خروجی موتور درون‌سوز محصول منصوری را به ۸۸۰ اسببخار قدرت و ۷۶۰ نیوتون-متر گشتاور می‌رسانند. به یاد داشته باشید که این موتور در میانه راه توسط سیستم پلاگین-هیبرید همراهی می‌شود که روی هم رفته می‌تواند تا ۱۰۷۰ اسببخار قدرت را در اختیار راننده اینیشیات قرار دهد. هنوز خبری از قیمت منصوری اینیشیات نیست؛ اما بعید نیست که از مرز یک میلیون دلار نیز عبور کند.

«جدیدترین محصول منصوری با نام «اینیشیات» رونمایی شده و بر پایه جدیدترین پرچمدار لامبورگینی، رولتو، توسعه پیدا کرده از بهبودهای ظاهری متفاوت، قطعات کربنی گوناگون و پیش‌ران هیدرید تقویت‌شده لامبورگینی سود می‌برد. این سوپر اسپرت ۱۲ سیلندر تازه به یک کیت بدنه تمام فیبر کربنی مجهز شده که بدنه خشن و تندوتیز لامبورگینی رولتو را چند برابر تهاجمی‌تر نشان می‌دهد. نمای جلو میزبان یک کاپوت تازه با هواکشی بزرگ در وسط آن، زیر چراغ‌ها و اسپلیتر جدید فیبر کربنی و تیغه‌های آیرودینامیکی کنار سیر می‌شود که با رنگ سیاه مات بدنه هماهنگی کاملی دارند. پیش‌ران اینیشیات



لامبورگینی رولتو منصوری



ویژه متقاضیان عادی و قانون حمایت از خانواده

«لاماری ایما» پیش فروش می‌شود



واریز می‌کند. خودرو لاماری ایما در رنگ‌های سفید، مشکی، سبز، خاکستری و قرمز عرضه می‌شود و موعد تحویل آن ۱۲۰ روز کاری اعلام شده است. همچنین برای این طرح‌های فروش، جریمه دیرکرد سالانه ۱۲ درصد در نظر گرفته شده است. لازم به ذکر است قیمت نهایی خودرو با رعایت آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و سایر قوانین مربوطه در زمان تحویل آن به‌متقاضی، وفق شرایط مقرر در قراردادی که متعاقباً از سوی متقاضی امضا می‌شود، مشخص و قطعی شده و هزینه‌های مصرف‌کننده با آخرین قیمت مصوب در زمان تحویل خودرو افزوده می‌شود.



«شرکت «آرین پارس موتور» از شرایط پیش‌فروش لاماری ایما با قیمت علی‌الحساب خبر داد. این طرح، ویژه متقاضیان عادی و متقاضیان قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت بوده و از ساعت ۱۰ صبح امروز، شنبه ۸ دی‌ماه آغاز می‌شود. فرصت ثبت‌نام در این طرح، پایان روز دوشنبه ۱۰ دی‌ماه یا تا زمان تکمیل ظرفیت است. ثبت‌نام به‌صورت اینترنتی و با مراجعه به‌نشانی <https://sales.lamari.ir> انجام می‌شود. در طرح پیش‌فروش لاماری ایما، این خودرو در مدل ۱۴۰۴ و با قیمت پایه علی‌الحساب یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان به‌فروش می‌رسد. متقاضی در مرحله اول، مبلغ ۷۱۰ میلیون تومان را به‌عنوان پیش‌پرداخت به‌حساب شرکت

شاهین پلاس اتومات در بازار آزاد ۵ میلیون تومان ارزان شد

بازار خودرو آرام گرفت



هفته گذشته بهای دلار در بازار آزاد از ۷۷ هزار و ۶۰۰ تومان به ۷۹ هزار و ۹۰۰ تومان رسید و این بازار نوسانات زیادی را تجربه کرد. با این وجود بازار خودرو که پیش از این از بازار ارز تبعیت می‌کرد این بار نه تنها تغییرات قابل توجهی نداشت بلکه حتی بهای خودروهای داخلی در حد ناچیزی کاهش یافت

رشد قیمت ۳۰ میلیون تومانی «ری‌را»

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۳۰ میلیون تومانی و افت قیمت یک تا ۷ میلیون تومانی را تجربه کردند.

جایی که ری‌را (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، نیسان آپشنال (دریچه‌برقی) (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۶۴۴ میلیون تومان و دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان افزایش ۸۰۹ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

از طرفی رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲) با ۷ میلیون تومان کاهش ۷۲۸ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان و پارس سسال سفارشی ELX (دریچه‌برقی) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان کاهش ۸۲۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت بهای ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۹۲۵ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۷۷۹ میلیون تومان و تیگارد X35 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید.

همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد کاهش و افزایش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شد. از طرفی ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کیا K5 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و جتا VS7 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

ری‌را است. محصول جدید ایران خودرو، اوایل هفته گذشته بهایی معادل ۲ میلیارد تومان داشت که در آخرین روز هفته گذشته به‌قیمت ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله شد تا ۴۰ میلیون تومان افزایش قیمت داشته باشد. همچنین رانا پلاس در این مدت‌زمان ۱۳ میلیون تومان کاهش بها داشت. بر این اساس این خودرو ۲۸ آذر بهایی معادل ۶۸۵ میلیون تومان داشت؛ اما قیمت آن در آخرین روز هفته گذشته به ۶۷۲ میلیون تومان رسید. قیمت پژو ۲۰۷ دنده‌ای نیز در بازه زمانی یادشده حدود ۲ میلیون تومان افت قیمت داشت. این خودرو در ۲۸ آذر ۸۰۰ میلیون تومان و در ششم دی‌ماه ۷۹۸ میلیون تومان اعلام قیمت شد. قیمت سورن پلاس فول هم با ۹ میلیون تومان کاهش، از ۷۹۷ میلیون تومان در ۲۸ آذر به ۷۸۸ میلیون تومان در ششم دی‌ماه رسید. ساینا دنده‌ای و اطلس هر کدام پنج میلیون تومان کاهش قیمت داشتند. همچنین بهای پژو پارس ELX-XUV، دنا پلاس اتوماتیک آپشنال، تارا اتوماتیک، سهند، کوئیک دنده‌ای، کوئیک پلاس اتوماتیک، شاهین دنده‌ای، شاهین اتوماتیک آپشنال و ساینا دو گانه‌سوز بدون تغییر باقی مانده است.

علاوه بر این، از بین خودروهای مونتاژی مورد بررسی، قیمت دو محصول بارش و بهای دو محصول بافت همراه بوده است. همچنین قیمت دو محصول بدون تغییر باقی مانده است. با این حال تغییرات قیمتی این محصولات یکدیگر را خنثی کرده‌اند. به‌طوری که بهای آن‌ها به‌طور میانگین تنها ۶.۷ میلیون تومان رشد داشته است.

در این بین بیشترین رشد قیمت مربوط به‌فونیکس FX پریمیوم بوده که بهای آن از ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان افزایش یافته تا رشد قیمت ۴۰ میلیون تومانی را ثبت کند. همچنین بهای جک S3 اتوماتیک با ۱۵ میلیون تومان رشد، از یک میلیارد و ۲۵۵ میلیون تومان به یک میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان رسیده است. فونیکس تیگو ۷ پریمیوم نیز ۱۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشته و در بازار ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.



بررسی بازار طی هفته گذشته حاکی از آن است که به‌رغم نوسانات نرخ ارز، بهای خودرو در این مدت تغییرات چندانی را تجربه نکرده و بازار خودرو هفته نسبتاً آرامی را پشت سر گذاشته است.

ایجاد آرامش در بازار خودرو در هفته‌ای که گذشت در حالی رقم خورده که نرخ دلار در کنار سایر بازارهای موازی (طلا و سکه) همچنان روند افزایشی داشتند، اما ظاهراً کاهش معامله در بازار خودرو موجب شده است رشد قیمت دلار تأثیری بر بازار خودرو نداشته باشد. برخی فعالان بازار خودرو معتقدند با توجه به‌همبستگی بالای قیمت خودرو با نرخ ارز و سایر دارایی‌های موازی، تغییرات اخیر به‌تنهایی نمی‌تواند به‌کنترل نوسانات قیمتی در بازار خودرو منجر شود و عوامل کلان اقتصادی همچنان نقش تعیین‌کننده‌ای در این بازار ایفا می‌کنند. برای بررسی بازار خودرو در هفته گذشته، بهای چند مدل خودرو داخلی و مونتاژی را مورد بررسی قرار داده‌ایم. البته باید گفت اغلب این خودروها در هفته‌ای که گذشته تغییرات و نوسان چندانی را پشت سر نگذاشتند. این درشرایطی است که طی یک هفته گذشته بهای دلار در بازار آزاد از ۷۷ هزار و ۶۰۰ تومان به ۷۹ هزار و ۹۰۰ تومان رسیده و این بازار نوسانات زیادی را تجربه کرده است. با این وجود بازار خودرو که پیش از این از بازار ارز تبعیت می‌کرد، نه تنها تغییرات قابل توجهی نداشت، بلکه خودروهای داخلی در حد ناچیزی افت قیمت نیز داشته‌اند. در این میان پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک رشد قیمت قابل توجهی داشته است. این خودرو که ۲۸ آذر به‌قیمت یک میلیارد و ۵ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد، در آخرین روزهای هفته گذشته در بازار آزاد یک میلیارد و ۲۹ میلیون تومان قیمت‌خورد تا به‌این ترتیب حدود ۲۴ میلیون تومان رشد بها را تجربه کرده باشد. اما بیشترین افزایش قیمت بین خودروهای داخلی مربوط به

امریکایی

American

رکوردشکنی کوروت کلاسیک

این کوپه قدیمی با تکیه بر موتور جنرال موتورز GMC تایفون حدود ۲ هزار اسببخار قدرت تولید می‌کند. کوروت E-Ray نخستین کوپه چهارچرخ محرک برند کوروت است؛ اما یک نسخه تازه ارتقا یافته از کوروت نسل سوم برای مسابقات درگ آماده شده است که از فناوری دو دیفرانسیل سود می‌برد و برای حرکت چرخ‌هاش، به‌پیش‌ران تایفون تکیه می‌کند. این کوروت C3 که محصول یک‌فروشگاه لوازم تیونینگ خودرو در هلند است، تنها و تنها با هدف مسابقه توسعه پیدا کرده و ظاهراً به‌موفقیت‌های بسیار خوبی هم دست پیدا کرده است. پیش‌ران



۸ سیلندر V شکل تایفون، ۶.۲ لیتر حجم دارد و از شاتون و پیستون‌های تقویت‌شده برند «Brodix» سود می‌برد. در کنار این تجهیزات سفارشی، یک توربوشارژر هم روی موتور این خودرو اضافه شده است که بخش بالایی آن از کاپوت C3 بیرون زده و به‌پیش‌ران ۸ سیلندر کمک می‌کند تا ۱,۹۰۰ اسببخار قدرت را از طریق یک جعبه‌دنده ۳ سرعتی خودکار به هر چهار چرخ آن برساند. در بهترین حرکت آن در مسابقه انگلستان، راننده موفق شد مسافت ۴۰۰ متر را در مدت ۳۴/۷ ثانیه طی کند. او در پایان این مسیر ۳۰۷ کیلومتر به ساعت سرعت داشت. اگر به‌این نکته توجه کنید که پلت‌فرم موتوری تایفون بیش از ۳۰ سال عمر دارد، می‌توان مهندسی هلندی‌ها را تحسین‌برانگیز قلمداد کرد. هم‌اکنون جدیدترین نسخه شورولت کوروت که قوی‌ترین آن هم محسوب می‌شود، با پسوند ZR1 شناخته می‌شود و می‌تواند ظرف ۲.۳۳ ثانیه به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. سریع‌ترین نسخه رسمی کوروت در جهان که بر پایه نسل هشتم پلت‌فرم این شرکت ساخته شده است.

چینی

Chinese

«نیو» و اتهام تقلب!

پس از انتشار ویدئویی جنجالی از مقایسه سیستم شاسی نیو ET9 با میباخ S کلاس، برخی کارشناسان شک و تردیدهایی درباره صحت این تست داشتند؛ اما مقامات نیو هر گونه تقلب در این باره را رد کرده‌اند. با مقایسه تکنولوژی شاسی ET9 جدید و میباخ S کلاس نیو به تقلب در این تست متهم شده است. این خودرو ساز چینی سر‌صدای زیادی به‌خاطر سیستم شاسی هوشمند اسکای راید خود به راه انداخته و مهم‌ترین نکته هم به‌ویدئوهایی مربوط می‌شود که سواری بسیار نرم این خودرو و عبور از روی ناهمواری‌های گوناگون را نشان می‌دهد. دو نمونه از مشهورترین ویدئوها به‌تست لیوان‌ها



و همچنین بلوک‌های چوبی قرار داده شده روی خودرو ET9 و میباخ S کلاس اختصاص دارد. اما شک و تردیدها درباره ویدئو دوم به‌شدت افزایش یافته است. خودروهای نیو ET9 و میباخ S کلاس با سرعتی مشابه از روی موانع سرعت‌گیر رد می‌شوند و یک دوربین داخلی روی برج چوبی داخل میباخ تمرکز دارد که پس از عبور خودرو از روی ناهمواری‌ها، ریختن این بلوک‌های چوبی را به‌نمایش می‌گذارد. این درحالی است که بلوک‌های داخل خودرو نیو بدون تغییر باقی می‌مانند. اما ظاهر اتهامات کارشناسان به‌نیو حول فاصله‌های بین سرعت‌گیر می‌چرخد. گفته می‌شود فاصله این سرعت‌گیرها به‌گونه‌ای تنظیم شده که درست در طول فاصله بین محوری نیو ET9 قرار گیرد و خودرو بتواند پایدار باقی بماند؛ اما مدیران این شرکت از جمله ویلیام لی، مدیرعامل چنین چیزی را رد کرده‌اند. آن‌ها می‌گویند نیمی از سرعت‌گیرها در طول فاصله بین محوری ET9 و نیم دیگر هم در طول فاصله بین محوری میباخ S کلاس طراحی شده‌اند. مدیران شرکت حتی از کارشناسان دعوت کرده‌اند خودشان این تست را انجام دهند تا به‌صحت گفته‌های آن‌ها پی ببرند.

سدان ۶ سیلندر
محبوب بامو

بر خوردار است که توان و گشتاور بالایی را تولید می کند. گیربکس ۸ سرعته استپ-تروئیک قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ های عقب منتقل می کند. بر این اساس فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی در این خودرو موجود است؛ از جمله: ۱۸ ایربگ، کروژ کنترل پیشرفته، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل دینامیکی خودرو، چراغ های جلو منطق بر گردش چرخ ها، سیستم کنترل هرز گردی، نشانگر فشار باد تایرها، دوربین ۳۶۰ درجه، هداب دیسپلی، صندلی های برقی، سانروف برقی، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، سردکن و گرم کن صندلی ها و در صندوق عقب برقی. بامو 535i مدل ۲۰۱۶ با کارکرد ۷۵ هزار کیلومتر ۲۷ هزار و ۵۰۰ یورو ارزش دارد.

بامو سری ۵ همواره جزو خودروهای پرطرفدار بازار جهانی بوده که تا به امروز ۸ نسل از آن به بازار عرضه شده است. نسل ششم این خودرو موسوم به F10 از استایل عضلانی و بسیار زیبایی بهره می گیرد که بسیاری از طرفداران این خودرو، آن را محبوب ترین نسل سری ۵ می دانند. F10 در نسخه های متعددی به بازار عرضه شده که نسخه 535i آن یکی از مدل های محبوب و پرطرفدار سری ۵ F10 به شمار می رود. این سدان اسپرت باواریایی در این مدل از یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری و مزین به فناوری توین-توربوشارژ بهره گرفته که می تواند حداکثر ۳۰۶ اسب بخار قدرت را در ۵۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی ام فراهم آورد. این پیشرانه با کد N55B30 شناخته می شود و از تکنولوژی های -تکی

بررسی سریع ترین اسپرت بایک های ژاپنی

پرشتاب ترین دوچرخ های ۲۰۲۴ را بشناسید

که جالب است بدانید سه نماینده در این فهرست ژاپنی بودند. بر این اساس در این مطلب اسپرت بایک های سریع ۲۰۲۴ را بررسی خواهیم کرد.

هر ساله فهرست سریع ترین موتور سیکلت های جهان در هر کلاس اعلام می شود. در سال ۲۰۲۴ میلادی سریع ترین اسپرت بایک ها نیز معرفی شدند

ثبت رکوردهای سرعت و شتاب اولیه هیجان انگیز شاید با سوپر اسپرت های چند هزار دلاری امکان پذیر باشد. اما این کار را می توان با موتور سیکلت های اسپرت نیز به خوبی انجام داد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سوزوکی هایابوسا



هر زمان که نام رکوردداران سرعت به میان می آید، قطعاً نام سوزوکی هایابوسا در ذهن ها شکل می گیرد. این اسپرت بایک سوزوکی از اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی به لطف طراحی بدنه، عنوان سریع ترین موتور سیکلت را از آن خود کرده است. هایابوسا نماد مهندسی منحصر به فرد سوزوکی است که نسخه ویژه و فاینال ادیشن آن اواسط سال ۲۰۲۴ میلادی به جهان معرفی شد.

از نظر طراحی هایابوسا مشابه هیچ اسپرت بایکی نبوده و از سبک طراحی بسیار خاصی بهره می گیرد. در نمای جلویی این اسپرت بایک شاهد طراحی فلاپ منحنی با پوزه ایرودینامیک هستیم که چهره فوق العاده زیبا و جذابی به این موتور سیکلت بخشیده است. در نمای عقب نیز گل گیرهای متورم شده و عضلانی منحنی استایل این اسپرت بایک را بسیار هیجان انگیز می کند.

هایابوسا را می توان تنها اسپرت بایک حجیم در کلاس خود دانست؛ چرا که پیشرانه آن ۱۳۴۰ سی سی حجم دارد. مهندسی چنین پیشرانه ای سبب شده است سوزوکی در سطح بالایی قرار گیرد و تمام رقبایا به چالش بکشد. پیشرانه ۴ سیلندر ۱۳۴۰ سی سی تنفس طبیعی، قلب تپنده هایابوسا را تشکیل می دهد. بر این اساس طراحی ۱۶ سوپاپ (در هر سیلندر ۴ سوپاپ)، دو میل سوپاپ و سیستم زمان بندی متغیر به همراه سیستم پاشش سوخت انژکتوری قدرت و گشتاور بالایی را فراهم می آورد. با در نظر گرفتن نسبت تراکم ۱۲٫۵ به یک، قطر پیستون ۸۱ میلی متری، کورس پیستون ۶۵ میلی متری و همچنین بهینه سازی اتاق احتراق، این پیشرانه حداکثر ۱۹۵ اسب بخار قدرت را در دور ۱۹۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۵۵ نیوتون متر گشتاور را در دور ۷ هزار آرپی ام فراهم می آورد. گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با فواصل کوتاه می تواند قدرت و گشتاور را به چرخ عقب انتقال دهد.

جالب است بدانید که به لطف استفاده از آلومینیوم و فولاد سبک وزن و با احتساب باک ۲۱ لیتری پر از سوخت بنزین حداکثر وزن این موتور سیکلت به ۲۲۰ کیلو گرم می رسد. با در نظر گرفتن این ویژگی ها تنها ۲٫۲ ثانیه زمان نیاز است که این موتور سیکلت از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت محدود شده این اسپرت بایک ۳۱۲ کیلومتر بر ساعت است؛ اما حداکثر سرعت نهایی سوزوکی هایابوسا به ۴۳۵ کیلومتر بر ساعت می رسد. این مهم با حذف محدودیت سرعت در ECU ایجاد می شود.



یاماها YZF-R1



کمپانی یاماها از سال ۲۰۱۵ میلادی رقابت جدی را در کلاس اسپرت بایک ها ایجاد کرده است. مدل YZF-R1 تنها به منظور رقابت با اسپرت بایک محبوب ایتالیایی ها یعنی دو کاتی پاتینگال تولید شده است.

یاماها YZF-R1 از نظر سبک طراحی بسیار جسورانه و اسپرت است. این اسپرت بایک به لطف بهره گرفتن از فلاپ یکپارچه، باک حجیم و دماغه ای که دارای دو چراغ در طرفین است، چهره ای اسپرت و تهاجمی دارد. از نظر مشخصات فنی یاماها همواره سعی کرده است تکنولوژی ساخت محصولش زبان زد سایر کمپانی های مطرح تولید کننده موتور سیکلت باشد. بر این اساس یک پیشرانه ۴ سیلندر خطی به حجم ۹۹۸ سی سی، قوای محرکه این اسپرت بایک را تشکیل می دهد.

این پیشرانه از مکانیزم ۱۶ سوپاپ و دو میل سوپاپ و بهره می گیرد و از جنس تیتانیوم است. با در نظر گرفتن کاهش اندازه اتاق احتراق، نسبت تراکم ۱۳ به یک و طراحی ۴ سوپاپ در هر سیلندر، این موتور می تواند حداکثر ۲۰۰ اسب بخار قدرت را در ۱۳۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۱۰ نیوتون متر گشتاور را در ۹۲۰۰ آرپی ام تولید کند. همچنین جالب است بدانید که گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با ضرایب کوتاه و فواصل نزدیک، قدرت را به کمک زنجیر X تایپ به چرخ عقب منتقل می کند. از سوی دیگر یک کیت افزایش قدرت نیز برای مدل ۲۰۲۵ یاماها YZF-R1 در نظر گرفته شده که می تواند قدرت نهایی را به ۲۱۲ اسب بخار و گشتاور را به ۱۲۵ نیوتون متر برساند.

برای خرید این کپیج باید ۵ هزار دلار هزینه کرد. اما آن چه سبب شده است یاماها YZF-R1 در فهرست سریع ترین اسپرت بایک ها قرار گیرد، شتاب اولیه هیجان انگیز و حداکثر سرعت آن است. یاماها با استفاده از سازه آلومینیومی و فریم های تیتانیومی توانسته حداکثر وزن این اسپرت بایک را (بدون در نظر گرفتن وزن راکب و باک ۱۷ لیتری پر از سوخت) به ۱۷۵ کیلو گرم برساند. بر این اساس این موتور سیکلت شتاب اولیه (حالت ایستاده تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت) را تنها در ۲٫۶ ثانیه به دست می آورد.

همچنین حداکثر سرعت این اسپرت بایک جسور ساموایی به ۲۹۵ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. سیستم ترمز حرفه ای بر مبنای ۶ پیستون در کالیپر برای جلو و دو پیستون در کالیپر برای محور عقب، عملکرد فوق العاده ای را در سرعت های بالا به نمایش می گذارد.



کاوازاکی نینجا H2R



کاوازاکی در دنیای پر هیجان موتور سیکلت ها از جایگاه ویژه ای برخوردار است. این کمپانی برای دستیابی به چنین جایگاهی از سال ۲۰۱۵ میلادی تا به امروز سریع ترین و قوی ترین اسپرت بایک جهان را تولید کرده است. اسپرت بایک هایی که حدود ۸ هزار ساعت، تنها صرف طراحی و مهندسی آن ها شده تا بتوانند به چنین جایگاهی دست پیدا کنند. نینجا H2R نخستین اسپرت بایک و سوپر بایک جهان است که از فیبر کربن در آن بهره گرفته شده است.

بانگهی به استایل این اسپرت بایک شاهد پیکرهای عضلانی و تنومند هستیم که به لطف باک حجیم و فلاپ های یکپارچه و عضلانی چنین استایلی برای این اسپرت بایک جسور ژاپنی ایجاد شده است. در نمای جلو، دو ورودی هوای بزرگ به همراه اسپویلر ها سبب شده است بالاترین سطح ایرودینامیک ایجاد شود. این اسپرت بایک توانایی حرکت در سرعت های بالاتر از ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. بر این اساس فلاپ های ایرودینامیکی و ورودی های هوای سطح بدنه، ضربه رگ بهتری ایجاد کرده است. آن چه مهندسی کاوازاکی نینجا H2R را متمایز می سازد، طراحی و تولید قلب تپنده آن است. مهم ترین بخش مهندسی منحصر به فرد کاوازاکی، طراحی خاص پیشرانه این اسپرت بایک است. بر این اساس یک پیشرانه ۴ سیلندر خطی به حجم ۹۹۸ سی سی و مزین به فناوری منحصر به فرد پر خوران سوپر شارژر سانتر فیوژی توان و گشتاور بالایی را برای این اسپرت بایک نینجا فراهم می آورد.

تکنولوژی نصب سوپر شارژر سانتر فیوژی، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها، سیستم پاشش سوخت انژکتوری خاص (طراحی دو انژکتوری در هر درجه گاز)، نسبت تراکم ۸٫۳ به یک، قطر پیستون ۷۶ میلی متر و کورس پیستون ۵۵ میلی متر سبب شده است این پیشرانه توان ۳۲۶ اسب بخاری را در دور ۱۴ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۱۵۶ نیوتون متری را در دور ۱۲۵۰۰ آرپی ام به ارمغان آورد. گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با فواصل بسیار نزدیک، قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می کند. با در نظر گرفتن مجموع وزن ۲۱۵٫۹ کیلو گرمی، این موتور سیکلت می تواند حداکثر تا ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد و تنها ۲٫۸ ثانیه زمان نیاز است که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین جالب است بدانید که سیستم تعلیق قابل تنظیم هیدروپنوماتیکی، سواری این اسپرت بایک را بسیار دلچسب و نرم می کند. سیستم ترمز در محور جلو از کالیپر بر مبنای پاشش پیستون، با دو دیسک خنک شونده و در محور عقب از تک دیسک کالیپر دو پیستونه تشکیل شده است.





تولید بیش از ۳۱ هزار دستگاه وانت زامیاد اکستند در سال آینده



« مهدی رادمنش، قائم مقام توسعه محصول گروه سایپا در بازدید از شرکت زامیاد، بر تسریع برنامه های تولید و بهبود سبد محصولات این شرکت تاکید کرد. در این بازدید که با حضور دارپوش گل محمدی، سرپرست شرکت زامیاد و دیگر مدیران ارشد این شرکت همراه بود مهدی رادمنش، قائم مقام توسعه محصول گروه سایپا بر ضرورت تمرکز بر پروژه های جاری تاکید کرد و بیان داشت: «هدف تولید بیش از ۳۱ هزار دستگاه وانت زامیاد اکستند برای سال ۱۴۰۴ در دستور کار شرکت زامیاد قرار گرفته است.» وی

به توسعه کامیونت پادراپلاس در دو نسخه دوگانه سوز و تک سوز اشاره کرد و گفت: «این محصولات با رعایت استاندارد ۸۵ گانه نیز در برنامه تولید سال ۱۴۰۴ شرکت زامیاد گنجانده شده است.» در ادامه این بازدید دارپوش گل محمدی، سرپرست شرکت زامیاد نیز با تاکید بر افزایش سرعت انجام پروژه های تعریف شده در شرکت زامیاد بر اهمیت هم افزایی در راستای راهبرد های گروه خودروسازی سایپا تاکید کرد.

نیاز ۱۱ هزار دستگاهی ناوگان پایتخت شکل فزاینده دارد

افزایش اتوبوس های فرسوده تهران همپای روند کُندنوسازی

چنان چه نوسازی و تجهیز ناوگان اتوبوسرانی پایتخت با همین سرعت فعلی پیش برود، تامین ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس مورد نیاز تا ۱۰ سال آینده طول خواهد کشید



فرانک آقاصفی

faghafari@autoworld.ir

« زنگ خطر فرسودگی ناوگان اتوبوسرانی کشور و کلانشهرها، در سال های اخیر به صدا در آمد و نیاز به اتوبوس های جدید و به روز در ناوگان مسافربری کشور بیش از همیشه احساس می شد. با این حال، تا یک دهه اقدام در خور و مناسبی برای نوسازی ناوگان عمومی کشور انجام نشد و شهرداری ها بودجه کافی برای انجام این کار را در اختیار نداشتند. در دو سال اخیر، شهرداری پایتخت برنامه هایی را برای نوسازی ناوگان مسافربری تهران در نظر داشته و بخشی از آن ها را نیز اجرایی کرده است. اما همچنان این شهر فاصله معناداری با یک ناوگان استاندارد و به روز دارد و براساس آمارها برای رسیدن به چنین ناوگانی در حال حاضر حداقل باید ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس در اختیار این شهر قرار گیرد؛ هدفی که به نظر می رسد با سرعت فعلی نوسازی ناوگان، راه درازی در پیش دارد. از سوی دیگر، آلودگی در تهران و سایر کلانشهرها نیاز ناوگان مسافربری به مدل های جدید و پاک را افزایش داده است؛ موضوعی که به رغم برنامه های شهرداری اما سرعت اجرای کمی دارد و امید چندانی به آن نیست.

نیاز تهران به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس

طبق تجربه یک سال اخیر، خرید اتوبوس از داخلی ها و واردات اتوبوس های مورد نیاز تهران روی عددی کمتر از یک هزار دستگاه در یک سال ایستاده است. بنابراین چنان چه نوسازی و تجهیز ناوگان اتوبوسرانی پایتخت با همین سرعت فعلی پیش برود، تامین ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس مورد نیاز تا ۱۰ سال آینده طول خواهد کشید.

این در حالی است که فرسودگی و خروج اتوبوس های دیگر در این سال هادر کنارافزایش جمعیت و نیاز بیشتر جمعیت به اتوبوس، این نیاز را افزایش خواهد داد و سبب خواهد شد که این گره حتی با اختصاص ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیز به راحتی باز نشود.

براساس آمارهای ارائه شده در سال جاری، در حال حاضر تنها ۲۳۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران فعال هستند که در مقایسه با تردهای روزانه، این تعداد بسیار کم است. در همین خصوص، رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران نیز اظهار کرده بود که اتوبوسرانی تهران فاصله نگران کننده ای با عدد اتوبوس های مورد نیاز دارد.

براساس آماری که جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران اعلام کرده، «کلانشهر تهران باید ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس در اختیار داشته باشد که نیازمند اقدامات زیادی است و این فاصله معنادار با اقدام جهادی و تلاش شبانه روزی قابل جبران است.»

اگر نوسازی و تجهیز ناوگان اتوبوسرانی پایتخت با همین سرعت فعلی پیش برود تامین ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس مورد نیاز تا ۱۰ سال آینده طول خواهد کشید. این در حالی است که فرسودگی و خروج اتوبوس های دیگر در این سال هادر کنارافزایش جمعیت و نیاز بیشتر به اتوبوس این نیاز را افزایش خواهد داد

بی تاثیر بودن جایگزینی ۱۵۰۰ اتوبوس دیزلی در توسعه ناوگان

منعقد کرد که در مجموع ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس دیزلی تحویل شهرداری خواهد شد و بر این اساس نهایتاً فروردین سال آینده روند تحویل این ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس باید کامل شود. با این حال وی تاکید کرده است که «با ورود این تعداد اتوبوس، به همین میزان اتوبوس های فرسوده از رده خارج می شوند و این گونه نیست که این تعداد اتوبوس جدید به عدد ۲۳۰۰ دستگاه اتوبوس فعال ما اضافه شود.» بنابراین این طور می توان متصور شد که اتوبوس های دیزلی جدید به جای اتوبوس های دیزلی قدیمی تر به تهران می آیند و عملاً در خصوص نوسازی ناوگان در تهران از طریق خرید اتوبوس از خودروسازان داخلی، اتفاق چندانی نخواهد افتاد.

سرعت پایین در تامین الکتروباس ها و امید به کاهش آلودگی های ناوگان

تهران از انعقاد قرارداد شهرداری با یک شرکت داخلی برای تامین ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی خبر داده و گفته که متأسفانه رقم این قرارداد به ۲۰۰ دستگاه کاهش پیدا کرده و هنوز هم هیچ اتوبوسی از محل این قرارداد تامین نشده است. بنابراین واردات و خرید اتوبوس های الکتریکی، با آن که می تواند بخش بزرگی از نیاز ناوگان داخلی را تامین کند و سهم بزرگی در کاهش آلودگی کلانشهرها داشته باشد، اما با سرعت بسیار کمی پیش می رود و همین امید به نوسازی از طریق الکتروباس ها را ناامید می کند.

موضوع تامین نیاز کلانشهر تهران از طریق مدل های دیزلی، فقط داخلی ها را نشانه نگرفته، بلکه بخشی از واردات نیز با اتوبوس های دیزلی تامین می شود. البته دیزل تنها مسیر تامین اتوبوس های مورد نیاز پایتخت نبوده و در بخشی از اقدامات شهرداری، واردات اتوبوس های برقی نیز در دستور کار قرار گرفته است. با این حال، آن چه در یک سال اخیر مشخص شده، آن است که سرعت تامین اتوبوس های برقی حتی از مدل های دیزلی هم کمتر است و تا امروز کمتر از ۱۰۰ دستگاه از این خودروها به کشور رسیده است. از سوی دیگر، رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر

هم زمان با پیوستن خودرو «X9» به ناوگان

پخش فرآورده های نفتی اعلام شد:

عرضه دو کشنده «بایک» بهمن دیزل و «فاو ۶۰» سیامو تور در بورس کالا

« گروه بهمن هم زمان با اعلام پیوستن کشنده بایک X9، محصولات بهمن دیزل به ناوگان شرکت پخش و پالایش فراورده های نفتی، از عرضه این کشنده و همچنین کشنده فاو ۶۰ سیامو تور در بورس کالا، به ترتیب در روزهای نهم و یازدهم دی ماه سال جاری خبر داد. بنابراین گزارش، با امضای تفاهنامه سه جانبه میان بهمن دیزل، شرکت لیزینگ سینا و شرکت پخش و پالایش فراورده های نفتی، رانندگان این شرکت می توانند نسبت به خرید اقساطی کشنده ۴۴ تن بایک X9 اقدام کنند. کشنده X9 با ۵۶۰ اسب بخار قدرت و مجوز حمل کالاهای خط ناک جزو قدرتمندترین و مدرن ترین خودروهای تجاری موجود شناخته می شود که توسط بهمن دیزل و گروه بهمن تولید می شود. این تفاهنامه روز چهارشنبه هفته گذشته (پنجم دی ماه ۱۴۰۳) در محل شرکت پخش فراورده های نفتی به امضای کرامت ویس کریمی، مدیرعامل شرکت پخش و پالایش فراورده های نفتی و حسین خضری، مدیرعامل بهمن دیزل و بانک سینا رسید. پیش از نیز کشنده فاو گروه بهمن نیز در ناوگان شرکت نفت مورد استفاده بوده اند.

در همین حال، تالار خودرو بورس کالای ایران در روز ۹ دی ماه ۱۴۰۳ از ساعت ۹ صبح تا پایان همان روز میزبان عرضه کامیون کشنده بایک X9 شرکت بهمن دیزل است. در این عرضه، قیمت پایه کامیون کشنده تک محور ایکس ۹ مبلغ ۵ میلیارد و ۳۸۶ میلیون تومان اعلام شده است. موعد تحویل این کشنده با رنگ سفید در بهمن ماه سال ۱۴۰۳ خواهد بود. همچنین خریداران باید برای تکمیل مراحل خرید، هم زمان با تسویه اصل مبلغ در بورس و در مدت زمان مقرر تعیین شده با مراجعه به پرتال فروش شرکت بهمن دیزل به آدرس Bahman.iraneacar.com نسبت به ایجاد و تکمیل مدارک و پرداخت هزینه های مربوط به ارزش افزوده، هزینه های پلاک، شماره گذاری و انتخاب عاملیت مورد نظر خود اقدام کنند. همان طور که اشاره شد، قدرت موتور این خودرو ۵۶۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور آن ۲۶۰۰ نیوتون متر است. از امکانات بایک ایکس ۹ می توان به سیستم ترمز اضطراری هوشمند، سیستم هشدار حرکت بین خطوط، رادار تشخیص نقاط کور، کنترل شروع حرکت در سربالایی، نمایش لحظه ای فشار باد تایرها، ترمز پارک برقی، سیستم مولتی مدیا و تاییدیه ADR براساس استاندارد اروپا برای حمل کالاهای خطرناک اشاره کرد.

از دیگر محصولات تجاری که گروه بهمن در هفته جاری، در بورس کالا عرضه می کند، کشنده تک محور فاو ۴۶۰ است که از روز ۱۱ دی ماه جاری تا پایان همان روز با قیمت پایه ۴ میلیارد و ۳۹۲ میلیون تومان در تالار خودرو عرضه خواهد شد. پیش پرداخت این محصول از سوی شرکت سیامو تور (زیرمجموعه گروه بهمن) معادل ۱۰ درصد قیمت پایه اعلام شده است و خریداران ۲۱ بهمن سال ۱۴۰۳ کشنده تک محور J6P-460 FAW خود را با مدل ۱۴۰۳ و رنگ سفید تحویل می گیرند.



معنای دیگر، استفاده از منابع ارزی دولت در خارج از کشور را نخواهد داشت. مشخص نیست که آیا این موضوع ناشی از ششکایت‌های برخی واردکنندگان از برخی دیگر بوده، یا ملاحظات مربوط به کاهش درآمد ارزی دولت در ماه‌های آتی دلیل آن است!!

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، وزارت صمت برای شرکت‌های واردکننده خودرو سقف ارزی تعیین کرده است. به این صورت که برای هر شرکت یک سقف ارزی تعیین شده و در صورت پر شدن آن، شرکت مذکور امکان استفاده از ارز دولتی یا به



تعیین سقف ارزی برای واردکنندگان خودرو

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

حرکت برخی مونتاژکاران به سمت واردات

را نیز هدف گرفته‌اند. بر این اساس آن‌ها ترجیح می‌دهند برخی خودروهای جدید خود را به صورت وارداتی و ساخته شده یعنی CBU وارد و به بازار کشور عرضه کنند.

تولید هستیم. به این صورت که برخی مونتاژکاران اصلی که در واقع تولیدکنندگان بخش خصوصی هستند، با هدف بالا بردن تنوع محصولاتشان، در کنار حفظ سبد محصولات مونتاژی، واردات خودرو

با سخت‌تر شدن واردات قطعات منفصله خودرو از یک سو و از طرف دیگر کاهش تعرفه واردات خودرو و در مقابل ثابت ماندن تعرفه قطعات منفصله، شاهد تغییر رویکرد مونتاژکاران به بحث

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 ۲۶۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۷۳۵	۰	●
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۶۹۵	۵	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۷۷۹	۱۱	▼
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۴۵	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۸۰	۰	●
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	۲ میلیارد و ۱۴۵	۵	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۶۲۰	۰	●
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۵۷۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	۲ میلیارد و ۴۵۵	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	۲ میلیارد و ۴۹۵	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	۲ میلیارد و ۵۲۰	۵	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۲)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۰	●
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	●
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۲۵	۲۰	▼
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۱۰	▼
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۷۲۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۱۴	۴۶۷	۲	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۰	۵۳۸	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۵۵	۰	●
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۵۷۷	۱	▲
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۴۹۵	۰	●
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۷۳	۲	▲
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۸۷	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۴۶۹	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۷۰	۰	●
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۲۶	۱	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۴۴	۲	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۴۳	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۸۳	۱	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۴۳	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۳۴	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۸۸۸	۰	●
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۴	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۹۰	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۸۱	۲	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۰۹	۰	●
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۳۲	۴	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۸۷	۰	●
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۶۴۵	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۹۱	۷۱۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۸	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۴	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۷۶	۸۶۵	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۷۹۶	یک میلیارد و ۲۹	۳	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳)	۰	۸۰۹	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۷۲۱	۸۷۶	۰	●
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	۹۹۶	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۹۴۳	یک میلیارد و ۶۷	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۲)	۶۱۶	۶۶۴	۰	●
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۷۰	۰	●
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۷۸۸	۰	●
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۵۴	۸۵۵	۰	●
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۶۷۲	۱	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۲۸	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۷۷۶	۸۷۲	۲	▼
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۰	۰	●
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۹۰۲	یک میلیارد و ۵۶	۳	▲
ری را (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۳۰	۲ میلیارد و ۴۰	۳۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۰۳	۱	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۸۷	۲	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	۹۹۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جتا V5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
جتا V5S (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
سوزوکی سیاز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
نیسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	●
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۷	۰	●
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
ونوسیا وی آنلاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۵۰	۰	●

بزرگ‌ترین تامین‌کننده صنعتی باردیگر در نمایشگاه لاستیک شرکت کرد

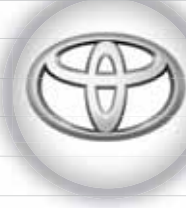
حضور «شرکت نفت ایرانول» در هشتمین دوره نمایشگاه صنعت تایر

شرکت‌های باز یافت، روکش‌کنندگان تایر و صنایع مرتبط در برج میلاد تهران برگزار شد. شایان ذکر است شرکت نفت ایرانول بزرگ‌ترین تامین‌کننده مواد اولیه صنعت لاستیک در کشور بوده است. ایرانول با حضور در این نمایشگاه تخصصی میزبان علاقه‌مندان و مشتریان این صنعت بود. محصولات ارائه‌شده در این نمایشگاه برای بازدیدکنندگان شامل روغن فرآیند RAE است که به‌عنوان نرم‌کننده، رقیق‌کننده و پرکننده در فرآیند تولید لاستیک و قطعات لاستیکی که به منظور سهولت در فرآیند و یا بهبود کارایی محصول نهایی به کار می‌رود. ایرانول TRAE که روغنی با پایه آروماتیکی و دوستدار محیط‌زیست است و با میزان بسیار کم از ترکیبات PCA مناسب جهت استفاده در صنایع تولید تایر، نوار و قطعات لاستیکی از نوع سبز شده است. این محصول از عملیات استخراج با حلال سنگین‌ترین برش روغنی برج تقطیر در خلأ حاصل می‌شود. این ترکیب نیز بدون مواد مضر کربنی، به‌عنوان نرم‌کننده، رقیق‌کننده و پرکننده در فرآیند تولید لاستیک و قطعات لاستیکی به منظور سهولت در فرآیند و یا بهبود کارایی محصول نهایی به کار می‌رود. ایرانول TDAE، هم‌روغن فرآیندی با پایه آروماتیکی و دوستدار محیط‌زیست است اما به میزان بسیار کم از ترکیبات مضر PCA جهت استفاده در صنایع تولید تایر، نوار و قطعات لاستیکی مناسب‌سازی شده است. در نهایت ایرانول RPO یا فورفورال اکستراکت است که از ترکیبات حاوی آروماتیک بالا، حاصل از فرآیند جداسازی با حلال فورفورال که به‌منظور بهبود خواص روغن پایه در دماهای بالا و کاهش هزینه‌ها در تولید محصول نهایی انجام می‌شود.



«هشتمین دوره نمایشگاه بین‌المللی لاستیک و صنایع وابسته در حالی برگزار شد که شرکت نفت ایرانول به‌عنوان تامین‌کننده مواد اولیه مرتبط با حوزه روانکارها برای چندمین بار در نمایشگاه‌های این حوزه و در راستای ارتباط با مشتریان این صنعت، جذب مشتریان جدید و آگاهی از نیازهای پنهان آنها، کسب سهم بیشتری از بازار و فروش روغن‌های صنعتی این شرکت، حضور پیدا کرده بود. دستاوردها و توانمندی‌های زنجیره ارزش صنعت لاستیک کشور در سال جهش تولید با مشارکت مردم در هشتمین دوره از نمایشگاه بین‌المللی لاستیک و صنایع وابسته ارائه خواهد شد.

این رویداد برای هشتمین سال متوالی و پس از استقبال گسترده فعالان حوزه تولید لوازم مصرفی صنایع لجستیک از هشتمین نمایشگاه صنایع لاستیک برگزار شده است. ایرانول هدف از حضور در این نمایشگاه را توسعه تعاملات، حذف واسطه‌ها و امکان برقراری ارتباط مستقیم با شرکت‌های تولیدکننده اعلام کرده است که این امر منجر به تسهیل روند تامین مواد اولیه و کاهش قیمت محصولات در راستای حمایت از تامین‌کنندگان به‌ویژه تولیدکنندگان صنعت لاستیک خواهد شد. گفتنی است طی سه‌روز برگزاری این نمایشگاه، غرفه شرکت نفت ایرانول مورد استقبال گسترده و چشمگیر بازدیدکنندگان از جمله مدیران و متخصصان صنعت لاستیک و عموم بازدیدکنندگان قرار گرفت. این نمایشگاه با حضور چند شرکت تولیدکننده تایر و تیوب، تولیدکنندگان و واردکنندگان مواد اولیه، تولیدکنندگان ماشین‌آلات صنایع لاستیک،

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

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

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



بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا



سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲



تولید شود. اما در نسخه SIXPACK موتور ۶ سیلندر خطی توپین-توربوشاژ نصب شده است تا بتواند حداکثر ۵۵۰ اسب بخار قدرت فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره طراحی نسل جدید چارجر این است که این خودرو از خطوط تیز و مجموعه‌ای از سطوح تخت شکل گرفته تا استایل عضلانی خود را حفظ کند. در مقابل کابین دوج چارجر بسیار هوشمندانه و اسپرت بوده و یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی افقی به‌صورت جداگانه برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در آن تعبیه شده است. جالب است بدانید که غربلیک فرمان نسل جدید دوج و دسته‌دنده اسپرت آن رانندگی هیجان‌انگیزی را ارائه می‌دهند.

دوج چارجر از کوبه‌های ماسل عضلانی آمریکایی است که از دهه ۶۰ میلادی تا به امروز روی خط تولید کمپانی دوج قرار دارد. این کوبه ماسل اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی با پر توان‌ترین پیش‌راننده بنزینی به تولید رسید. اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی بود که نسل جدید این خودرو در قالب یک کوبه ماسل تمام‌الکتریکی معرفی شد. طرفداران پر و پا قرص چارجر دیگر این خودرو را مانند نسل‌های قبلی یک خودرو تنومند با عملکرد بالا نمی‌دانند، بلکه یک خودرو فانتزی تمام‌برقی به حساب می‌آورند. بر این اساس کمپانی دوج یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توپین-توربوشاژ برای این خودرو در نظر گرفته تا بار دیگر مشتریان این کمپانی را راضی نگه دارند. بر این اساس در نسخه SRT دو موتور الکتریکی نصب شده تا ۱۳۲۰ اسب بخار قدرت



بررسی طراحی جدید دوج

تلگرام

Telegram

آلودگی خودروهای تمام‌برقی!

از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد سیاست‌های خودروسازی در سطح جهان، با توجه به‌وضع قوانین سخت‌گیرانه‌تر زمینه‌کاهش آلایندگی‌ها و کاهش حجم موتورهای احتراق داخلی، به سمت و سوی الکتریزه شدن رفت. این مساله به مرور زمان سبب بالارفتن تیراژ تولید خودروهای الکتریکی و هیبرید به شکل چشمگیری شده است. اما برخی کارشناسان بر این باورند که هنوز زمان مناسبی برای الکتریکی شدن خودروها نیست. آن‌ها معتقدند این مدل خودروها به‌طور غیرمستقیم آلودگی‌های زیست محیطی فراوانی دارند. حال سوال این است که آیا راه‌حلی برای کاهش آلودگی‌های پنهان خودروهای الکتریکی وجود دارد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

آن چه سبب می‌شود خودروهای احتراق داخلی بنزینی و دیزلی به عنوان آلاینده‌های محیط زیست شناخته شوند، خروج گازهای مضر از اگزوز آن‌هاست. اما خارج از این مساله، تاثیر مخرب این مدل خودروها روی محیط زیست در مقایسه با مدل‌های برقی کمتر است. بر این اساس می‌توان گفت اگرچه تولید گاز دی‌اکسید کربن خودروهای تمام‌الکتریکی صفر است، اما این مدل خودروها آلودگی‌های باز یافت و قطعات الکتریکی فراوانی دارند. باتری (منبع تغذیه) خودروهای تمام‌الکتریکی از موادی ساخته شده که آثار مخرب پابرجایی بر محیط زیست دارد. بر این اساس می‌توان گفت میزان آلودگی خودروهای الکتریکی از مدل‌های احتراق داخلی بیشتر است.

حردانی

تنها راه‌حل برای خودروسازان در زمینه استفاده از انرژی‌های پاک، بهره گرفتن از پیش‌راننده‌های پیل سوختی یا همان هیدروژنی است. چرا که قطعات خودروهای تمام‌الکتریکی (از منبع تغذیه تا قطعات الکتریکی)، برای محیط زیست مضر هستند. بنابراین خودروسازان باید از مواد قابل باز یافت برای پوشش و محافظت از قطعات الکتریکی و منبع تغذیه (باتری) خودروهای الکتریکی استفاده کنند.

وطن‌خواه

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

تاخیر در تحویل خودرو صفر کیلومتر

«حدود سه ماه قبل برای خرید یک کراس‌اور چینی به یک شرکت معتبر فعال در زمینه خرید و فروش خودرو مراجعه کردم. پس از پرداخت وجه، کارشناس فروش این شرکت اعلام کرد پس از ۶۰ روز خودرویم را تحویل می‌گیرم. اما به دنبال تاخیر ایجاد شده، سه روز قبل برای پیگیری وضعیت تحویل خودرویم مجدداً به شرکت مذکور مراجعه کردم. این بار کارشناس فروش گفت خودرویم در اواخر اسفندماه سال جاری آماده تحویل می‌شود! وی دلیل این مساله را تحویل خودرو به سایر مشتریان که زودتر ثبت‌نام کرده بودند، اعلام کرد.

کیهانی-تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۴۱

گزینه ۱ ۳۱ درصد

گزینه ۲ ۲۳ درصد

گزینه ۳ ۴۵ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تاثیر کدام گزینه در ارتقای ایمنی اتوبوس‌های مسافربری بین شهری بیشتر است؟

در پاسخ به این پرسش ۳۲ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از رانندگان مجرب و باتجربه، ۲۳ درصد به گزینه دوم یعنی سختگیری بیشتر در سنجش سلامت این خودروها هنگام دریافت معاینه فنی و ۴۵ درصد به گزینه سوم یعنی از رده خارج کردن اتوبوس‌های فرسوده رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۲۴۲
به نظر شما کدام اقدام در کاهش رها سازی خودروهای فرسوده در سطح شهر تاثیر بیشتری دارد؟

۱- انتقال سریع این خودروها به پارکینگ‌های شهرداری
۲- جریمه مالی مالکان در صورت عدم جابه‌جایی این خودروها
۳- ارسال منظم اخطار به برای مالکان خودروهای رها شده در سطح شهر

پیامک

SMS

رقابت موتور سیکلت و خودرو

در مطلبی خواندم که موتور سیکلت هوندا CBR1000RR مدل ۲۰۲۲ قدرتی برابر با ۲۰۰ اسب بخار دارد. این در حالی است که هیوندای الانترا N لاین دارای یک پیش‌راننده ۲۰۱ اسب بخاری است. اگر این دو با هم رقابت کنند، آیا هر دو شتاب و سرعت یکسانی خواهند داشت؟

«موتور سیکلت هوندا CBR1000RR یک اسپرت‌بایک‌های-پرپرفورمنسی با عملکرد بالاست که طی سه سال اخیر توانسته جزو سریع‌ترین اسپرت‌بایک‌های جهان باشد. از این رو، هیوندای الانترا N لاین در سطح هوندا CBR1000RR قرار نمی‌گیرد؛ زیرا این خودرو یک سدان خانوادگی جمع‌وجور است که در سطح یک خودرو استاندارد قرار می‌گیرد. اما مقایسه هوندا CBR1000RR به عنوان یک اسپرت‌بایک سریع با هیوندای الانترا N لاین به عنوان یک سدان استاندارد اشتباه است.

به‌طور کلی هیوندای الانترا N از یک پیش‌راننده ۴ سیلندر خطی ۱٫۶ لیتری T-GDi توربوشاژ با پاشش سوخت مستقیم‌برخوردار است که می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۶۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام تولید کند. این اعداد باید با توجه به وزن ۱۳۴۰ کیلوگرمی آن در نظر گرفته شوند. از سوی دیگر این قدرت و گشتاور بالا توسط سیستم پرخوران توربوشاژ تولید می‌شود.

قدرت تولید شده از پیش‌راننده ۱٫۶ لیتری توربوشاژ پاشش سوخت مستقیم توسط پیش‌راننده اسمارت‌استریم هیوندای به وسیله یک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. الانترا N لاین در حالت اسپرت می‌تواند ظرف ۷٫۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

همچنین حداکثر سرعت این سدان کرای ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت است. اما در مقابل با یک اسپرت‌بایک سریع و بسیار قدرتمند مواجهیم. هوندا CBR1000RR یک سازه بدنه تمام آلومینیومی و با فریم‌های تیتانیومی برخوردار است که یک بدنه سبک و با قدرت بالا را در اختیار راکب قرار می‌دهد. قلب تپنده هوندا CBR1000RR یک موتور ۴ سیلندر خطی ۹۹۸ سی‌سی تنفس طبیعی تشکیل می‌دهد. این موتور مزین به چهار سوپاپ در هر سیلندر (در مجموع ۱۶ سوپاپ) است که از دو میل سوپاپ و DOHC (بامتریال تیتانیومی) برخوردار است.

نسبت تراکم آن نیز به ۱۳ و یک می‌رسد. ساین قطر پیستون ۷۶ میلی‌متری در کورس پیستون ۵۵ میلی‌متری سبب شده است در کنار فناوری‌هایی مانند سیستم جرقه‌زنی هوشمند دائم، پاشش سوخت انژکتوری روی درپچه گاز و بهینه‌سازی آن، قدرت و گشتاور بالایی تولید شود.

حداکثر توان این موتور ۹۹۸ سی‌سی اتمسفریک به ۲۰۰ اسب بخار قدرت در ۱۲۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور تولیدی آن به ۱۱۶ نیوتون متر در ۱۱۲۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. این قدرت و گشتاور بالا مربوط به تکنولوژی منحصربه‌فرد هوندا است که به کمک یک گیربکس ۷ سرعته دنده ثابت و به وسیله زنجیر، به چرخ عقب منتقل می‌شود.

توان و گشتاور تولیدی توسط پیش‌راننده کم حجم هوندا برای بدنه ۱۹۶ کیلوگرمی آن بسیار عالی است. همین امر سبب می‌شود اسپرت‌بایک محبوب هوندا ظرف ۲٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن نیز ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت است. بنابراین از نظر شتاب و همچنین قدرت، هیوندای الانترا N لاین در سطح هوندا CBR1000RR نیست؛ چرا که دور موتور این اسپرت‌بایک به ۱۳ هزار آرپی‌ام می‌رسد. این در حالی است که هیوندای الانترا تنها ۶ هزار آرپی‌ام دورموتور دارد.

آل فارومئو جولیا بنزینی به خط پایان نزدیک می‌شود؟ بررسی بچه‌فراری سدان



افقی دوزنقه‌ای شکل در میان داشبورد تعبیه شده که فضای ساده و مینیمالی را فراهم آورده است. از جمله تغییرات ایجاد شده در کابین جولیا می‌توان به استفاده از نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی تمام‌دیجیتال کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و نورپردازی داخلی اشاره کرد. استفاده از نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی مقابل راننده و وجود یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی، فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهند.

از طرفی گرافیک نمایشگر سیستم اطلاعات-سرگرمی نیز ارتقا یافته است. طراحی صندلی‌های اسپرت، دسته‌دنده اسپرت مشابه محصولات قدیمی بامو و غربلیک فرمان اسپرت به همراه دو پدال شیفر آلومینیومی بزرگ در پشت غربلیک فرمان، رانندگی با جولیا جدید را هیجان‌انگیز جلوه می‌دهند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی جولیا می‌توان به ۱۸ ایربگ، سیستم هدپاد دیسپلی، سیستم ارتباط کاربری جولیا، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم آنالیز ترافیک، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کنترل سرعت، سیستم لایچ کنترل (تسریع کننده شتاب)، سیستم پایش توزیع گشتاور میان چرخ‌ها، فرمان الکتریکی، سامانه فوق پیشرفته کمکی رانندگی مبتنی بر سطح دو، پارک هوشمند، سیستم رادارندازی و استارت هوشمند خودرو، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش سه‌بعدی خودرو با وضوح بالا، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه و مجزا برای سرنشینان عقب، گرم‌مکن و سردکن صندلی‌ها و سیستم تعلیق اسپرت اشاره کرد.

در بخش فنی همچنان شاهد پیش‌راننده‌های ۴ سیلندر و ۶ سیلندر بنزینی و ۴ سیلندر ۲٫۲ لیتری دیزلی هستیم. اما قوی‌ترین نسخه جولیا همچنان کوادریگلیو است که دارای پیش‌راننده ۶ سیلندر وی‌شکل ۲٫۹ و ۲٫۹ لیتری توپین توربوشاژ مزین به سیستم پاشش سوخت مستقیم است. در نسخه جدید، مهندسان آلفارومئو با اندکی بهینه‌سازی در موتور، حداکثر قدرت را به ۱۵۱ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به ۶۰۰ نیوتون متر رسانده‌اند. از سوی دیگر گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک می‌تواند این قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. این خودرو ظرف ۳٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

«سال ۲۰۱۵ میلادی بود که کمپانی آلفارومئو از سدان سگمنت D کامپکت خود با نام جولیا رونمایی کرد. جولیا در حقیقت بازار سدان‌های اسپرت را که باموسری ۳، مرسدس بنز C کلاس و آئودی A4 در آن جولان می‌دادند، هدف قرار داد. حدود ۷ سال است که جولیا با چهره جذاب و اسپرت به بازار عرضه شده است. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که طراحان کمپانی آلفارومئو طراحی خارجی سدان خوش‌نام این کمپانی یعنی جولیا را دستخوش تغییراتی قرار دادند.

جولیای جدید نسبت به نسخه‌های فعلی هیچ تغییری به لحاظ رشد و ابعاد نداشته و بر پایه همان پلتفرم Giorgio شکل گرفته و تغییرات ایجاد شده تنها به چهره این سدان محدود می‌شود. با نگاهی به پروفیل جولیا جدید متوجه همان خط تیز بر جسته شخصیتی افقی می‌شویم که با سطوح تخت و زاویه سستون C کم‌کان فرمت کوبه خود را حفظ کرده و کاراکتر اسپرت و نافذی را به نمایش می‌گذارد.

در نمای جلو جولیا شاهد همان خطوط تیز روی کاپوت هستیم؛ با این تفاوت که طراحی چراغ‌های جلو به‌طور کامل متحول شده است. به عبارت دیگر فرمت کاسه چراغ کشیده باقی مانده، اما LEDهای سه‌گانه نیم‌دایره‌ای (مشابه محصولات بامو) جای LEDهای افقی را گرفته‌اند. این ویژگی به همراه جلو پنجره مثلثی شکل، چهره این گر به ایتالیایی را خشن و تهاجمی جلوه می‌دهد. ناگفته نماند که اگر جلو پنجره مثلثی شکل آلفارومئو نبود، ممکن بود این خودرو به عنوان یک بامو شناخته شود. در نمای عقب بر خلاف نمای جلو، شاهد تغییرات اندکی هستیم.

در این نما چراغ‌های کشیده به سبک آلفارومئو حفظ شده و گرافیک V شکل برای LED داخل چراغ‌ها در نظر گرفته شده است. همچنین حجم بردازی خاص صندوق عقب حفظ شده که نمای بسیار زیبا و جذابی به این سدان اسپرت ایتالیایی می‌بخشد. اضافه شدن دو اگزوز کروی شکل در طرفین به همراه دیفیوزر میانی، چاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان می‌کند. در زمان ورود به کابین آلفارومئو جولیا فیس لیفت شده نیز شاهد همان طراحی آشنا، زیبا و دلنشین هستیم.

در کابین این خودرو دو دریچه کروی شکل در طرفین داشبورد و دریچه‌های

استفاده از فناوری‌های نوین در مواجهه با محدودیت‌های نمایشگاهی «کویر تایر» توانمندی داخلی سازی خود را با واقعیت مجازی به نمایش گذاشت

بهای تمام‌شده هر پرس پخت تایر ساخت کویر تایر را ۵ میلیارد تومان ذکر کرد و گفت: صرفه‌جویی ریالی هر پرس پخت تایر ۲ میلیارد تومان است که در حال حاضر هر ۴۵ روز یک دستگاه پرس پخت باتکیه بردانش و توان بومی ساخته می‌شود. وی افزود: پرس‌های پخت تایر قبلاً از کشور ژاپن تأمین می‌شد. از سوی دیگر مهندسان شرکت تایر سازی کویر تایر خراسان جنوبی بایومی سازی ماشین تایر سازی تک مرحله‌ای UniStage، ظرفیت تولید تایر را هر سال چند درصد افزایش داده‌اند. تکنولوژی طراحی و ساخت ماشین تایر سازی UniStage تک مرحله‌ای که به دست مهندسان کویر تایر بومی سازی شده است، آذر سال ۱۴۰۱ و همزمان با بازدید شهید جمهور آیت‌اله رئیسی از شرکت کویر تایر که اولین و تنها شرکت دانش‌بنیان تایر ساز ایران است، افتتاح شده بود. با طراحی و ساخت این ماشین، ایران به جمع هفت کشور دارنده تکنولوژی ساخت ماشین تایر سازی تک مرحله‌ای UniStage پیوست. دستگاه تایر سازی تکمر حله‌ای UniStage ساخت شرکت کویر تایر ۳۰۰ هزار دلار از آن‌تر از نمونه خارجی خود است. دستگاه تایر سازی تکمر حله‌ای UniStage ساخت شرکت کویر تایر دارای ۱۲ هزار و ۲۹۵ قطعه است که فقط ۴ درصد آن از خارج کشور وارد شده و عمق داخلی سازی در این دستگاه برحسب تعداد قطعه، ۹۶ درصد است. ساخت این دستگاه علاوه بر اینکه ظرفیت تولید تایر شرکت کویر تایر را تا ۲۳۰ هزار حلقه در سال افزایش داده، سبب شده است امکان ساخت تایر برای خودروهای شاسی‌بلند و با قابلیت حرکت با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز فراهم شود. شرکت کویر تایر پس از افتتاح اولین دستگاه تایر سازی تکمر حله‌ای UniStage کشور به دست شهید خدمت آیت‌اله رئیسی، دومین ماشین تایر سازی تکمر حله‌ای رادر دهه فجر ۱۴۰۲ و سومین ماشین رادر فروردین ۱۴۰۳ به بهره‌برداری رساند و چهارمین و پنجمین ماشین را هم در دست ساخت دارد تا با افتتاح پنجمین دستگاه تایر سازی تکمر حله‌ای UniStage، ظرفیت تولید سالانه شرکت کویر تایر را بیش از یک میلیون و ۶۵۰ هزار حلقه در سال افزایش دهد. از مزایای تولید تایر با دستگاه تایر سازی تکمر حله‌ای UniStage ساخت شرکت کویر تایر می‌توان به کیفیت بالاتر تولیدی، راندمان بالاتر، دخالت کمتر دست‌انسان و اتومات بودن فرآیند، نیازمندی به فضای کمتر جهت نصب ماشین آلات، هزینه تمام‌شده کمتر، اتوماسیون بالاتر و قیمت تمام‌شده کمتر، کاهش حمل‌ونقل بین فرآیندها و کمتر شدن ظروف حمل اشاره کرد.



«طی برگزاری هشتمین دوره از نمایشگاه بین‌المللی لاستیک و صنایع وابسته، فعالان مختلفی از حوزه‌های گوناگون و مرتبط با این صنعت در برج میلاد حاضر شده بودند. امانی توان این موضوع را کتمان کرد که به دلیل محدودیت‌هایی که در هر نمایشگاه از جمله این نمایشگاه بر گزار شده در برج میلاد شاهد آن هستیم، عدم امکان نمایش توانمندی‌های صنعتی ایجاد شده در سایت‌های تولیدی است. به دلیل ابعاد و اهمیت حفظ روند تولید امکان انتقال تجهیزات اصلی و بزرگ صنعتی در نمایشگاه‌ها بسیار بعید به نظر می‌رسد. اما کویر تایر از هر محدودیتی به عنوان فرصت استفاده می‌کند و این بار نیز موفق شد برای نمایش توانمندی‌های داخلی سازی خطوط تولید به جای انتقال پر هزینه این دستگاه‌ها، اقدام به نمایش آنها در حین فعالیت در محل کارخانه اصلی اما به صورت شبیه‌سازی شده و با استفاده از فیلم‌برداری سه‌بعدی و نمایش آن به واسطه هدست‌های واقعیت مجازی کند. به واسطه فیلم‌برداری انجام‌شده با تکنیک ۳۶۰ درجه سه‌بعدی بازدیدکنندگان از غرفه کویر تایر این امکان را داشتند که از طریق هدست واقعیت مجازی یا «Virtual reality» ساخته شده توسط کمپانی متا به نام کوئست ۲ یا «Meta quest 2» امکان پخش و ویدیو دو بخش مهم داخلی سازی شده در کارخانه این شرکت را داشته باشند. در حین پخش این ویدیو توضیحات صوتی به مخاطب ارائه می‌شود تا از روند اجرای پروژه‌های داخلی سازی و همچنین تأثیر گذاری بر اقتصاد این واحد و صنعت تایر کشور آگاه شوند. کویر تایر مدعی داخلی سازی روند طراحی و ساخت پرس‌های پخت تایر برای اولین بار در کشور است و به واسطه این داخلی سازی تاکنون دهها پرس به خطوط تولید سایت بیر جند اضافه شده و فقط در سال جاری ۱۷ درصد به ظرفیت تولید این برند افزوده شده است. پروژه ساخت و سراحی پرس پخت تایر توسط کویر تایر از سوی نهمین جشنواره پژوهش و فناوری وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان طرح پژوهشی برتر کشور معرفی شده بود و مهندس سید محمد حسین زینلی؛



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	پیکان- ریو- تیتیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	تیتیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرو استپ وی- زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک S3- چری X22- تیوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	لیفان X60- ام‌وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶- آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری- سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	چانگان- سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۵۳,۳۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویتارا- BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	زاکرس- صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	تیولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	فونیکس FX- ری‌را- خودرو فردا T5- سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	جک S5- توسان- کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	اسپورتیج- دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	تیگو ۷- ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰- ۲۰۱۷)- رنو کولیس- SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه- اسپورتیج- هیوندای- IX55 لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا- T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS- اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو- لکسوس RX- تیوتا راو ۴- سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی- رکستون



آغاز فروش فوق العاده وانت پراید



◀ گروه خودرو سازی سایپا با هدف تامین نیاز مشتریان و تنظیم بازار، عرضه خودرو وانت سایپا ۱۵۱ را با شرایط فروش فوق العاده (نقدی) از روز پنج شنبه هفته گذشته (۶ دی ماه) از

طریق وبسایت فروش اینترنتی محصولات خود به آدرس saipa.iranecar.com آغاز کرده است که تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.



تست مقاومت باتری جدید ترین کراس اوور های جهان نشان داد:

خودروهای برقی هنوز با آن چه خودرو سازان وعده دادند، فاصله دارند

برراندگی و یافتن ایستگاه های شارژ با تعداد شارژ مناسب و مطابقت کامل برای شارژ سریع اشاره کرد. بنا بر گزارش پدال، در نهایت پולستار ۴ برنده این رقابت شدو توانست با تحقق بخشیدن به حدود ۹۰ درصد گستره اعلام شده توسط سازنده خود، برای سوئدی ها افتخار آفرینی کند. اما باقی مدل ها از مدل ۷ تسلا گرفته تا ماکان برقی پورشه، فاصله بیشتری را باز قام اعلامی سازنده خود داشتند. به این ترتیب مشخص است که خودروهای برقی هنوز هم تا عمل کردن به وعده خودرو سازان فاصله دارند. البته بادر نظر گرفتن این که شرط اعلام گستره مسافت قابل پیمایش هر خودرو توسط موسسات بین المللی آمریکا و ... ایجاد شرایط یکسان و کنترل شده است، می توانیم دلیل این اختلاف را به خوبی درک کنیم. تنهایی توان امیدوار بود که خودرو سازان در آینده با تکیه بر فناوری های بهینه تر، باتری های قدرتمند تر حالت جامدو تست های نزدیک تر به واقعیت، خودروهای برقی را به پای خویشاوندان بنزینی شان به لحاظ قابلیت برسانند.

ماکان، پولستار ۴ وفورد اکسپلورر برقی بودند. نخستین شرکت کننده از برند آئودی، یک بسته باتری با ظرفیت ۷۷ کیلووات-ساعت و گستره مسافت قابل پیمایش ۵۴۰ کیلومتر را دارد.

تا پیش از انجام این تست، انتظار می رفت تسلا مدل ۷ بر اساس مشخصات اعلام شده از سوی سازنده اش، بهینه ترین سیستم باتری را در میان باقی شرکت کنندگان داشته باشد؛ اما نتیجه آزمایش میدانی چیز دیگری بود. هر خودرو از مبدأ، مسابقه را با شارژ صددرد صد آغاز کرد و قوانین مسابقه هم به این صورت بود که رانندگان حق استفاده از کروز کنترل و ویژگی های برقی صندلی هارا ندارند.

شرکت کننده ها سرعت خود را تا حد مجاز جاده بالایی برد و با کاهش شارژ باتری در حد بحرانی، سرعت را کم می کنند تا بتوانند مسافت بیشتری را پیمایند. در ادامه، واتسون و تیمش با چالش های مختلفی روبه رو شدند که از جمله آن ها می توان به تاثیر حالات مختلف

خودروهای برقی امروزه میزبان خیابان های تمام کشور های جهان شده اند و تقریبا همه می دانیم که در صورت شکست توپوتاوبامودر تولید یک پیشرانه مناسب درون سوز متکی بر هیدروژن، پیشرانه های برقی تا سال های دور به سلطنت خود ادامه خواهند داد. اما استفاده از این فناوری نگرانی های بسیاری برای کاربران دارد؛ چرا که با آن آشنایی کاملی ندارند و تاکنون هم فرصت امتحان کردن آن را نداشته اند. بر این اساس، کانال ویدئویی Carwow تصمیم گرفت در یک بررسی بلند بالا، عملکرد مشهور ترین کراس اوور های بازار جهانی را مورد آزمایش قرار دهد.

در این بررسی یک ساعته، مت واتسون، مجری این کانال به همراه تیم خود سفری چندصد کیلومتری را به شمال انگلستان آغاز می کند تا بفهمد هر خودرو واقعا چقدر شارژ نگه می دارد و نهایتا وقتی شارژ هر دستگاه تمام شود، چه خواهد شد؟

شرکت کنندگان این بررسی، آئودی Q4ای-ترون، کیا EV6GT، تسلا مدل ۷، پورشه

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 یا برند KOTRA	سیلد	صیابتری بایرندهای مختلف بانامهای «VARIAN, ARMO new, SABA SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID HITECH, RWKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NANO ³⁶⁰ , SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ ^{340A} , SUPER START, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA» به بازار عرضه می شود.	گارانتی محصولات صیاباتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری خانواده تیبیا	۱۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (۷) یا برند رایین	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلدهای تک	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	



آخر باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		گارانتی کلیه محصولات آخر باتری ۱۲ ماهه می باشند	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد	آخر باتری بایرندهای ویگور، آذر، سولیفان، زنئوس، الوند، روشن، ماموت و آپادانا به بازار عرضه می شود.		۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	



نیروگستران خراسان (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد	نیروگستران خراسان بایرندهای مختلف بانامهای «VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER» به بازار عرضه می شود.		۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	



سپاهان باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB با گارانتی ۳۰ ماهه، سوزوکی ۱۵ ماهه، اوربیتال پریمیوم ۲۷ ماهه و باقی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد	سپاهان باتری بایرندهای بارکلس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، بر جیس، اوربیتال، اورانوس، سیوولکس و یاشا، بوبا پوشش آمپراژ ۵۰ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استانداردهای DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.		۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	



پاسارگاد باتری (ایران)

محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی – سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف کننده (تومان) هر آمپر (تکفروشی)	تصاویر
باتری خانواده پراید	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد		گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده تیبیا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری ساینا	۵۰-۵۵-۶۰ (فاریک کارخانه)	سیلد	پاسارگاد باتری بایرندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرغ، عقاب، دنیز، هندل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می شود.		۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری تندرو وساندرو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
باتری خانواده دنا	50L1 (قاب کوچک)، 50L2 (قاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	





مشکلات فنی سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان حمل و نقل



اتوبوس مسافربری را کامیون حمل سوخت در سیستان و بلوچستان توضیح داد و گفت: متأسفانه همان طور که اعلام شد، این حادثه ناشی از خطای انسانی و انحراف به چپ تریلر حمل سوخت بود. سردار مومنی تأکید کرد: خطای انسانی ناشی از عدم توجه به قوانین و مقررات راهنمایی رانندگی و هشدارهای پلیس نتیجه‌ای جز فجایعی مانند حادثه اخیر ندارد. وی پایان اینکه پلیس راهور در تمامی مباحث امنیت رانندگی قوانین را به صورت کامل اجرا می‌کند، افزود: تخلفات انسانی ریشه در مسائل فرهنگی و آموزشی دارد که باید بر اساس خرد عمومی جامعه جلوی آن گرفته شود.

ایرنا: جانشین پلیس راهور فرارجادریه عملکرد دسامانه سپهتن و نظارت بر ناوگان حمل و نقل عمومی گفت: هنوز این سامانه دارای مشکلات فنی است که امیدواریم در آینده برطرف شود. سردار حسن مومنی درباره نظارت پلیس بر حمل و نقل عمومی از طریق سامانه سپهتن (سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان) گفت: ناوگان اتوبوس‌های بین شهری از پیش به این سامانه متصل شده بودند که بر آنها نظارت می‌شود. وی اعلام کرد: اما ایراداتی در این سامانه وجود دارد که عمده آن از جنس فنی بوده که پلیس در صدد رفع آنهاست. جانشین پلیس راهور درباره حادثه اخیر تصادف

خبر

News

سهم موتورسیکلت‌های کاربراتوری و دیزلی‌ها در تنگی نفس پایتخت

ایسنا: عامل اصلی آلودگی هوای تهران منابع متحرک با سهم ۵۸ درصدی است؛ پایتختی که شهروندان از ابتدای دی‌ماه هوای مطلوب به خود ندیده‌اند. به گفته عضو سابق کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، خودروهای دیزلی و موتورسیکلت‌ها نقش موثری در آلودگی هوای پایتخت دارند. بهزاد اشجعی با بیان اینکه بیش از ۸۰ درصد موتورسیکلت‌های در حال تردد تهران و دیگر نقاط کشور فرسوده‌اند، اظهار کرد: در صد قابل توجهی از این موتورسیکلت‌های فرسوده کاربراتوری هستند. از سال ۹۵ به بعد موتورسیکلت‌سازان موظف به نصب انژکتور روی موتورسیکلت‌ها شدند و به همین سبب هم تعداد موتورسیکلت‌های کاربراتوری قابل توجه است. به گفته او یک موتورسیکلت کاربراتوری می‌تواند تا ۱۵ برابر یک

خودرو سواری یورو ۵ یا دیگر خودروهای نو شماره آلودگی به همراه داشته باشد. اشجعی درباره تأثیر معاینه‌فنی بر کاهش آلودگی موتورسیکلت‌ها گفت: معاینه‌فنی نمی‌تواند از تردد موتورسیکلت‌های فرسوده جلوگیری کند چرا که سیستم سوخت رسانی اغلب موتورسیکلت‌های فرسوده، کاربراتوری است. در سیستم کاربراتوری می‌توان به راحتی با پیچ تنظیم، میزان پاشش و مصرف سوخت را کم یا زیاد کرد. در نتیجه سنجش معاینه‌فنی از موتورسیکلت‌های کاربراتوری دقیق نخواهد بود. او تنها راهکار موثر بر کاهش آلودگی هوای ناشی از موتورسیکلت‌ها را اسقاط موتورهای فرسوده یا جایگزینی موتورهای کاربراتوری با سیستم‌های سوخت انژکتوری دانست و گفت: طرح‌هایی هم در زمینه جایگزینی سیستم‌های

سوختی موتورسیکلت‌ها از سوی سازمان‌ها ارائه شده است. به عنوان مثال در یکی از این طرح‌ها شهرداری تهران ادعا کرده است قصد دارد حدود ۱۵۰ هزار موتورسیکلت برقی را وارد ناوگان شهر تهران کند. به گفته او بر مبنای مطالعات، در شهر تهران ۱۰ درصد از انتشار ذرات معلق که آلوده اصلی هوای پایتخت است، به ناوگان موتورسیکلت بازمی‌گردد که عدد قابل ملاحظه‌ای است. این کارشناس آلودگی هوا تأکید کرد: مهم‌تر از مرحله معاینه‌فنی، نظارت و اعمال قانون است که در وهله اول بسیاری از موتورسیکلت‌های قدیمی تر اسناد معتبر ندارند و در بسیاری موارد دیگر نیز جریمه‌پذیر نیستند و به همین سبب روشی همچون معاینه‌فنی بازدارندگی لازم را برای موتورسیکلت‌ها ندارد.

عضو هیات رئیسه مجلس ضمن تأکید بر ضرورت اتصال نمایشگاه بین‌المللی تهران به مترو مطرح کرد:

لزوم توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی پایتخت

پیگیری خرید ۱۴۰۰ اتوبوس دو کابین

چند روز قبل، رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران هم درباره خرید ۴۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین جدید برای فعالیت در ناوگان حمل و نقل شهری پایتخت گفت: قرارداد در حال انعقاد است و اگر منابع مالی تأمین شود، مشکلی در تحویل وجود ندارد. وی با تأکید بر اینکه لازم است اعتبارات آن را تأمین کنیم و به موقع فرآیند اداری را به نتیجه برسانیم، افزود: مسایل گمرکی و جلب همکاری دولت و وزارت کشور نیز باید برای این قرارداد پیگیری شود که به نظر می‌رسد اگر تمام اقدامات به درستی صورت گیرد، اتفاقات خوبی رقم خواهد خورد و این اتوبوس‌ها در مدت زمان کمی وارد کشور خواهند شد. وی ادامه داد: البته با این وجود چون اقدامات هنوز به پایان نرسیده، نمی‌توانیم تاریخ دقیقی را برای واردات آن اعلام کنیم ضمن اینکه تولیدکننده خارجی مشکلی بابت تأمین این اتوبوس‌ها ندارد و فقط ما باید مقدمات آن را فراهم کنیم. حجت‌الاسلام آقامیری با اشاره به ساخت واگن‌های مترو و چین هم گفت: واگن‌ها در حال ساخت است و بازدیدها و نظارت بر ساخت آنها نیز از سوی متولیان امور انجام می‌شود. به گفته وی، مدیریت شهری در صدد است که بر اساس وعده‌های داده شده، در بهمن ماه اولین رام از این واگن‌ها را وارد کند که البته همین موضوع هم منوط به انجام فرایند اداری است که بخشی از آن به مجموعه دولت برمی‌گردد و امیدواریم همکاری لازم را در این خصوص داشته باشند. حجت‌الاسلام آقامیری در خصوص واگذاری تاکسی‌های شاسی‌بلند که اخیراً وارد کشور شده‌اند، افزود: ۹۰۰ میلیون تومان از قیمت این تاکسی‌ها تسهیلات است که ۶۰۰ میلیون تومان سهم خودروساز و ۳۰۰ میلیون تومان سهم شهرداری است. مابقی آن نیز به ازای تحویل خودروی فرسوده و آورده راننده خواهد بود. عضو شورای اسلامی شهر تهران در مورد نحوه به کارگیری تاکسی‌های جدید (طبق اعلام معاون حمل و نقل شهرداری تعداد این تاکسی‌ها ۵۰۰ دستگاه است) در پایتخت، تأکید کرد: این تاکسی‌ها در خطوط عادی به کار گرفته خواهند شد.



حمل و نقل عمومی بهبود یابد، آنوقت می‌توان از مردم انتظار داشت از انجام سفرهای فردی و تردد با خودروهای تک سرنشین خودداری کنند. وی ادامه داد: اکنون و به خاطر کمبود وسایل حمل و نقل عمومی مردم از خودرو شخصی استفاده می‌کنند که در صورت توسعه ناوگان عمومی همچون اکثر کشورهای اروپایی پیشرفته اشتیاق مردم برای سفر درون شهری شخصی کمتر خواهد شد. این عضو شورای شهر تهران در پاسخ به این سوال که چرا به رغم وعده‌های شهرداری برای واردات اتوبوس برقی از چین، هنوز این اتوبوس‌ها در شهر دیده نمی‌شود و اوضاع تغییری نکرده است، گفت: این اتوبوس‌ها بعد بحث در حال ورود به کشور هستند تا پس از انجام مراحل قانونی به پایتخت منتقل و در چرخه سرویس دهی مشغول شوند. نادعلی تأکید کرد: طبق اعلام معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری، تعداد دیگری اتوبوس وارد شده و این عدد از ۱۰ دستگاه اتوبوس فراتر رفته و باید زمان بیشتری برای اثر گذاری این خودروها در خدمات رسانی به مردم و کاهش آلودگی هوا در نظر گرفت.

تلاش و همبستگی جمعی هستیم، یادآور شد: این اتفاق صرفاً با حرف محقق نمی‌شود و سرمایه‌گذاری، به‌ویژه از طریق جذب سرمایه خارجی، از الزامات اساسی است. یکی از ابزارهای مهم در این زمینه، توسعه بخش مخابرات است. حجت‌الاسلام سلیمی در پایان با اشاره به کاهش روشنایی سالن‌ها در نمایشگاه و بهبود عملکرد انرژی، این اقدام را تحسین کرد و گفت: این کار بزرگی بود که نشان‌دهنده توجه ویژه به صرفه‌جویی در انرژی است و جای تقدیر دارد.

توسعه حمل و نقل عمومی مهم‌ترین مطالبه شهروندان است سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران نیز در این باره گفت: نباید منتظر جافتان فرهنگ بیرون نیامدن خودرو تک‌سرنشین در جامعه باشیم، بلکه باید با توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و افزایش تعداد اتوبوس و واگن‌های قطار و در کنار آن برقی‌سازی این ناوگان، نیاز شهروندان را برطرف کنیم. علیرضا نادعلی در ادامه اظهار کرد: وقتی زیرساخت



علی زاراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

کارشناسان معتقدند در شهری که زیرساخت‌ها و امکانات آن با محوریت حمل و نقل شخصی شکل گرفته است، تغییر به سمت محوریت حمل و نقل همگانی هزینه‌های بسیاری به دنبال خواهد داشت. خوشبختانه این روزها شاهد تغییر برخی الگوهای ترافیکی و توجه بیشتر به حمل و نقل عمومی توسط مسئولان مربوطه، به خصوص در پایتخت هستیم. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

ضرورت اتصال نقاط مختلف تهران به شبکه حمل و نقل عمومی حجت‌الاسلام علیرضا سلیمی، عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی در حاشیه بازدید از بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی ایران تلکام اظهار کرد: اتصال نقاط مختلف تهران، از جمله بخش شمالی شهر، اسلامشهر، پردیس و دیگر مناطق به شبکه مترو و حمل و نقل عمومی ضروری است. وجود نمایشگاه بین‌المللی تهران، بیمارستان‌ها و دانشگاه‌ها در منطقه شمال تهران نیاز به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی را دوچندان می‌کند و این موضوع را با جدیت پیگیری خواهیم کرد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، سلیمی با تأکید بر اهمیت رشد اقتصادی و جذب سرمایه، اظهار کرد: برگزاری این نمایشگاه فرصتی طلایی برای تبادل اطلاعات، ارتقای دانش تولید و شناسایی نقاط ضعف است. فعالان بخش خصوصی، سیاست‌گذاران و حتی جوانانی که به دنبال کار و بروز خلاقیت‌های خود هستند، می‌توانند از این فضا بهره‌برند. وی با بیان اینکه برای دستیابی به رشد ۸ درصدی که در برنامه‌ها تعیین شده، نیازمند

خبر

News

نوسازی تجهیزات ۵ مرکز معاینه‌فنی پایتخت

باشگاه خبرنگاران: مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران از تکمیل نوسازی تجهیزات آزمون معاینه‌فنی مرکز سراج و آغاز نوسازی تجهیزات هفتمین مرکز معاینه‌فنی شهر تهران از امروز خبر داد. وی در توضیح نحوه نوسازی تجهیزات هشت مرکز معاینه‌فنی خودرو شهرداری تهران و زمان‌بندی انجام آن در سال جاری، افزود: نوسازی پنج مرکز معاینه‌فنی خودروهای سبک نیایش، الغدیر، دماوند، شهید آشناسان و سراج اتمام یافته و نوسازی مراکز معاینه‌فنی شهید چمران و شقایق نیز در دست اقدام است. با توجه به انجام بالغ بر ۷۰ درصد کار و همکاری این مجموعه با پیمانکار مربوطه جهت تسریع در نصب و راه‌اندازی خطوط جدید کمتر از یک‌ماه و جلوتر از زمان پیش‌بینی شده برای اتمام کار، نسبت به تکمیل نوسازی کلیه مراکز معاینه‌فنی شهرداری تهران اقدام شده است. میرزایی قمی با اشاره به نوسازی تجهیزات آزمون ایمنی خودروها در مراکز معاینه‌فنی شهر تهران پس از ۱۵ سال، بیان کرد: هدف از انجام نوسازی کلیه



به کارگیری تراموای هوشمند و خودران در تهران

حمل و نقل شهرداری خبر از ورود ترامواهای چرخ لاستیکی برای تهران داده‌اند؛ البته هنوز اطلاعاتی در مورد کرایه این ناوگان برای مسافران منتشر نشده است ولی احتمال می‌رود کرایه‌ای مشابه مترو داشته باشند.



مهر: به گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران تراموای چینی خودران و هوشمند در روزهای آینده در خط بی‌آرتی اصلی خیابان انقلاب و آزادی به کارگیری خواهد شد. عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران نیز در گفت‌وگویی اعلام کرد: دو دستگاه تراموا در مسیر تهران است و به‌زودی آزمایشی در خطوط استفاده می‌شود که دارای چرخ لاستیکی با سیستم هوشمند خودران است. وی بیان کرد: این ترامواهای بدون راننده و هوشمند می‌توانند مسافران را جابه‌جا کنند که آزمایشی در مسیر خط بی‌آرتی اصلی خیابان آزادی، انقلاب و دماوند مورد استفاده قرار می‌گیرد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران هم در این زمینه گفت: پس از ورود تراموا، تست‌های لازم روی آن انجام خواهد شد تا شهر تهران با خدمات جدید روبه‌رو شود. وی بیان کرد: تراموا، دو پنجم ظرفیت مترو انتقال مسافر دارد و هزینه آن یک‌دهم مترو است. شهردار تهران و معاون



Autoworld.ir

شنبه ۸ دی ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۴۲

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب 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 اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلورد
Billboard

«تسخیر جذابیت»

این کمپین حرفه‌ای با عنوان «تسخیر جذابیت با عکاسی» در اکتبر ۲۰۲۴ در فرانسه منتشر شد. در این کمپین برندهای «هایپو» و «Yellowkorn» حضور داشتند و آژانس «Mogul» تبلیغات این کمپین را برعهده داشت.



تبعات افزایش بهای ارز برای صنعت خودرو

«رشد قیمت ارز به عنوان یک عامل کلیدی، تاثیر بد و ناخوشایندی روی فعالیت صنایع خودرو و قطعه کشور دارد. این تغییرات، مستقیم و غیرمستقیم روی عملکرد مالی، تیراژ تولید و وضعیت بازار این صنایع تاثیر می‌گذارد و چالش‌های مختلفی را پیش روی آن‌ها قرار می‌دهد. نخستین تاثیر افزایش قیمت ارز، بالا رفتن هزینه تامین مواد اولیه و قطعات وارداتی است. بر این اساس از آن‌جا که برخی مواد اولیه و قطعات کلیدی صنعت خودرو وارداتی هستند، افزایش نرخ ارز هزینه تولید را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. این موضوع فشار مضاعفی بر خودروسازان وارد می‌کند و در نهایت قیمت تمام‌شده محصولات آن‌ها را به‌شکل محسوسی بالا می‌برد. هم‌زمان، افزایش هزینه‌های تولید منجر به کاهش نقدینگی شرکت‌ها و در کنار آن افزایش نیاز به سرمایه در گردش آن‌ها شده است. از دیگر چالش‌های افزایش نرخ ارز، وابستگی زنجیره تامین به واردات و آسیب‌پذیری آن در برابر نوسانات ارزی است. در بسیاری از موارد، خودروسازان با تاخیر یا افزایش هزینه در تامین قطعات کلیدی مواجه می‌شوند که به‌خودی خود به کاهش تولید آن‌ها دامن می‌زند. همچنین رشد نامتعارف هزینه تولید، روی بودجه در نظر گرفته شده برای بخش تحقیق و توسعه نیز تاثیرگذار است و آن را به‌شکل محسوسی کاهش می‌دهد. همچنین بالا رفتن بهای ارز تاثیر منفی روی سرمایه‌گذاری در این صنعت دارد. درواقع ریسک‌های ناشی از نوسانات ارزی سبب می‌شود سرمایه‌گذاران داخلی تمایل کمتری به ورود به این حوزه داشته باشند. کاهش سرمایه‌گذاری در این بخش نیز نه تنها بر توان تولید و توسعه محصولات جدید اثر می‌گذارد، بلکه مانع از به‌کارگیری فناوری‌های پیشرفته می‌شود و این مساله به‌طور کلی افت کیفیت و افزایش هزینه‌ها را در این بخش از صنعت به‌همراه خواهد داشت. در نهایت این وضعیت در بلندمدت، به صنایع خودرو و قطعه کشور خسارت‌های بسیاری وارد خواهد کرد.

حرف آخر

Tast Word

رامین بیات

روزنامه‌نگار



قطعه



مانع از ورود هوای بیرون به داخل کابین می‌شود. درواقع کاربرد دکمه گردش هوا عبارت است از تقویت سیستم تهویه مطبوع با AC برای کمک به سرد شدن اتاق خودرو در سریع‌ترین زمان، جلوگیری از ورود آلودگی و دود آگزوز خودروهای دیگر به کابین و جلوگیری از ورود بوی ناخوشایند به داخل خودرو.

«شاید سر نشینان خودرو در رفت و آمدهای طولانی با چالش‌هایی مواجه شوند. برای کنترل این شرایط یک دکمه کاربردی به نام دکمه گردش هوا (Air Recirculation Button In Car) روی داشبورد خودرو قرار دارد. این دکمه کوچک که در نزدیکی کنترل‌های تهویه مطبوع قرار دارد، با یک نماد فلش به صورت دایره‌ای نشان داده می‌شود. دکمه گردش هوا به‌طور موثری

دکمه گردش هوا



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

@proteclranofficial

www.aryachemi.com

021 79406



ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

**High Performance
Diesel Engine Oil**

