



نخستین گفتمان خودروهای برقی در اندیشکده خودرو برگزار شد
لزوم تغییرات سیستمی در روند پیشرفت صنعت خودرو
۸ صفحه



«C8»؛ گزینه‌ای قدرتمند در مقابل اروپایی‌ها
۱۲ صفحه

به بهانه عقب‌ماندگی تولیدات داخلی از تکنولوژی‌های روز صورت گرفت:

تاکید مجلس برای واردات ناوگان معدنی

مجلس در راستای برنامه هفتم توسعه تسهیلاتی را برای کمک به واردات این خودروها در نظر گرفته است. مشکلاتی مانند بدهی‌های انباشته خودروسازان، ساختار مدیریتی...
۹ صفحه

از «واگذاری مدیریت به صورت موقت و مشروط» تا «واگذاری باقیمانده سهام دولت به صورت تدریجی»
۳ صفحه

خصوصی‌سازی صحیح راهگشای مشکلات صنعت خودرو
۳ صفحه

ارزانی ۳۰ میلیون تومانی «ری‌را» در بازار آزاد

سقف ارزی واردات خودرو تغییر می‌کند؟

مخالفت هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام با سقف ارزی واردات خودرو در سال آینده...
۷ صفحه

مدیرعامل «ایران خودرو» در جلسه معارفه قائم‌مقام مالی و اقتصادی خود اعلام کرد: انضباط مالی و تامین منابع مورد نیاز زنجیره تامین؛ اولویت «ایران خودرو»
۲ صفحه

نیسان سیلفی مکس ادیشن «نامی خودرو»
ارزشمندترین سدان وارداتی در برابر بهای پرداختی
۱۴ صفحه



استارت Start

علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

دستاوردهای

واردات خودرو برای صنعت

وقتی سخن از واردات خودرو به کشور مطرح می‌شود اولین موضوعی که فکر سیاست‌گذاران کلان صنعتی را درگیر می‌کند، خروج ارز از کشور بدون...
۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

توسط سه خودروساز بزرگ کشور رقم خورد:

روند افزایشی تولید خودرو در سه فصل گذشته از سال جاری
۵ صفحه

آغاز وکالتی کردن حساب برای فرعه‌کشی خودروهای وارداتی
۱۰ صفحه

بخشنامه پیش‌فروش عادی «لاماری اینما هیبرید» ویژه متقاضیان لیست رزرو
۷ صفحه

معاون اول رئیس‌جمهور:

آزادراه تهران-شمال را بعد از ۳۰ سال تکمیل می‌کنیم
۱۵ صفحه



رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»
حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با نوآوری‌های جهان

IREMCO

گروه صنعتی اتحاد موتور



ENGINE COOLING MOTOR

www.iremco.co.ir TEL: +98 21 49001



آبرودینامیک دارد و ضریب درگ ۰.۲۴ را به ارمان آورده است. در جلوی خودرو جلوپنجرهای کاملاً مسدود با پس زمینه روشن دیده می شود که با چراغ های پارک و دی لایت های تیزی که به سمت پایین کشیده شده اند احاطه شده اند. مشابه همین طراحی را در چراغ های عقب هم می بینیم در حالی که ستون های C با شیب تندی که به اسپویلری یکپارچه منتهی می شود هم یکی دیگر از ویژگی های ظاهری متمایز این پرچم دار جدید فرانسوی است. این خودرو که ۴.۸۲ متر طول، ۱.۹۰ متر عرض و ۱.۵۸ متر طول دارد، در تیپ های بالایی روی رینگ های ۲۱ اینچی فوج کاری شده قرار می گیرد.

دی اس ۸ N°8 یک کراس اوور فست بک تمام الکتریکی است که حداکثر ۳۷۵ اسب بخار قدرت دارد و در اواسط سال ۲۰۲۵ راهی بازار خواهد شد. برند لوکس دی اس سرانجام پرچم دار جدید خود را با نام N°8 معرفی کرده است. این یک کراس اوور فست بک الکتریکی است که مسیر جدیدی را برای برند لوکس سیتروئن نشان می دهد. این خودرو همچنین اولین محصول تولیدی دی اس است که از پلتفرم STLA Medium استلانتیس استفاده می کند. طراحی بیرونی N°8 بشدت تحت تاثیر کانسپت DS Aero Sport Lounge شکل گرفته است که در سال ۲۰۲۰ معرفی شد. این طراحی تا کیدز یادی روی



«دی اس ۸ N°8»، پرچم دار لوکس و جدید فرانسوی

از «واگذاری مدیریت به صورت موقت و مشروط» تا «واگذاری باقیمانده سهام دولت به صورت تدریجی» خصوصی سازی صحیح؛ راهگشای مشکلات صنعت خودرو

اگر واگذاری به شرکت هایی انجام شود که تجربه مدیریت و توانایی سرمایه گذاری در این صنعت را دارند، کیفیت و بهره وری افزایش خواهد یافت

به گونه ای باشد که فضای رقابت برای سایر شرکت های داخلی و خارجی فراهم شود. حذف انحصار و شفاف سازی فرآیندها از مهم ترین عواملی است که می تواند تاثیر مثبت خصوصی سازی بر کیفیت و قیمت ها را تضمین کند.

چرا دولت تاکنون در واگذاری سهام خودروسازان بزرگ تعلل کرده است؟

یکی از دلایل تعلل دولت در واگذاری سهام خودروسازان بزرگ، نگرانی از کاهش کنترل بر این صنعت است. دولت همواره از صنعت خودروسازی به عنوان ابزاری برای اشتغال زایی و تنظیم بازار استفاده کرده است. واگذاری کامل سهام به معنای کاهش قدرت نظارتی دولت و وابستگی بیشتر به بازار آزاد خواهد بود. علاوه بر این، مشکلاتی مانند بدهی های انباشته خودروسازان، ساختار مدیریتی غیر شفاف و نبود برنامه روشن برای حمایت از خصوصی سازی، باعث شده است که این فرآیند به تعویق بیفتد. اما دولت باید با آماده سازی بستر مناسب، شفاف سازی بدهی ها و اصلاح ساختارهای مدیریتی، این واگذاری ها را تسریع کند تا از منافع آن بهره مند شود.

چه تضمینی وجود دارد که خصوصی سازی خودروسازان منجر به انحصار جدیدی در بازار نشود؟

تجربه خصوصی سازی در سایر صنایع ایران نشان داده که در صورت نبود نظارت دقیق، ممکن است انحصار دولتی به

واگذاری به شبه دولتی ها و ضعف در نظارت، ممکن است نه تنها به بهبود شرایط منتهی نشود، بلکه مشکلات جدیدی مانند انحصار خصوصی و کاهش حقوق مصرف کنندگان را به همراه داشته باشد. «نوروزی راهکارهایی برای اصلاح ساختارهای مدیریتی، تسهیل ورود سرمایه گذاران واقعی و اهمیت نظارت مستمر بر فرآیند خصوصی سازی ارائه داد و تاکید کرد: «این واگذاری ها باید در بستری شفاف و با در نظر گرفتن منافع مصرف کنندگان و تولید کنندگان انجام شود تا بتواند به کاهش قیمت ها، افزایش کیفیت و رقابت پذیری صنعت خودرو در بازارهای جهانی منتهی شود.»

آیا خصوصی سازی دو خودروساز بزرگ جاده مخصوص می تواند به بهبود کیفیت محصولات آنان و کاهش قیمت ها منتهی شود؟

خصوصی سازی می تواند شرایط رقابتی بهتری برای خودروسازان ایجاد کند، اما این موضوع به نحوه اجرای خصوصی سازی و نظارت بر آن بستگی دارد. اگر واگذاری به شرکت هایی انجام شود که تجربه مدیریت و توانایی سرمایه گذاری در این صنعت را دارند، کیفیت و بهره وری افزایش خواهد یافت. تجربه خصوصی سازی در ایران نشان داده است واگذاری ها به افراد یا نهادهایی که فاقد تخصص لازم هستند، نتیجه ای جز کاهش بهره وری و نارضایتی عمومی ندارد. علاوه بر این، خصوصی سازی باید



نهاد علی بیگزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران با بیش از نیم قرن فعالیت، یکی از صنایع استراتژیک کشور به شمار می آید. با این حال، چالش هایی همچون ساختار مدیریتی ناکارآمد، انحصار دولتی، بدهی های انباشته و نارضایتی مصرف کنندگان از کیفیت محصولات، این صنعت را در وضعیت بحرانی قرار داده است. در دهه های اخیر، خصوصی سازی به عنوان راهکاری برای خروج از این وضعیت مورد توجه قرار گرفته، اما تجربه واگذاری های گذشته در سایر صنایع، نگرانی هایی درباره شفافیت، کارآمدی و پیامدهای آن بر معیشت کارکنان ایجاد کرده است. مسیح نوروزی، فعال و کارشناس حوزه خودرو در مصاحبه با روزنامه «دنیای خودرو» با تاکید بر اهمیت شفافیت در فرآیند واگذاری سهام و اصلاح ساختارهای مدیریتی، خصوصی سازی را فرصتی بی بدیل برای بهبود بهره وری، افزایش کیفیت و کاهش هزینه ها دانست، اما در عین حال نسبت به خطرات احتمالی مانند تبدیل انحصار دولتی به انحصار خصوصی هشدار داد. وی ضمن بیان این که خصوصی سازی اگر به درستی انجام شود، می تواند راهگشای این مشکلات باشد، هشدار داد: «نبود شفافیت،

دستاوردهای واردات خودرو برای صنعت

وقتی سخن از واردات خودرو به کشور مطرح می شود اولین موضوعی که فکر سیاستگران کلان صنعتی را درگیر می کند، خروج ارز از کشور بدون اشتغال زایی است. اما آنچه حائز اهمیت بوده و کمتر به آن پرداخته می شود، سود و منفعتی است که واردات خودروهای روز دنیا برای صنایع مختلف و پایین دستی خودرو در کشور به همراه می آورد. این روزها با ورود خودروهای جدید به بازار کشور بخشی از تولید کنندگان روانکارهای خودرویی برای تامین و تولید روانکارهای مورد نیاز این خودروها به تکاپو افتاده اند و به سمت تولید محصولات با کیفیت و گرید مورد نیاز این خودروها می روند؛ از روانکارهای موتوری گرفته تا گیرکس های اتوماتیک که همگی می توانند اشتغال بسیاری در داخل ایجاد کنند و علاوه بر آن سطح دانش در صنعت را به شدت بالا ببرد. گریدهای جدیدی که در صورت عدم تولید داخل باید از خارج کشور وارد شوند اما با اهمیت صنایع پایین دستی در حال داخلی سازی است. در بخش دیگر، خودروهای جدید سایزهای خاصی از تایر را با تکنولوژی و استانداردهای روز دنیا نیاز دارند که همین موضوع به عنوان موتور محرک برای صنعت تایر مطرح شده و به تدریج تولید کنندگان تایر نیز به سمت تولید این محصولات با تکنولوژی بالایی روند. اتفاقی که در دیگر بخش های صنعت در حوزه قطعات نیز رخ خواهد داد و قطعه سازان سعی در به روز رسانی دانش و سطح تولیدات خود خواهند کرد. از سوی دیگر شبکه خدمات پس از فروش در کشور نیاز به بازآموزی دانش روز دنیا خواهد داشت و همین موضوع سبب می شود تا فعالان این بازار به سمت کسب دانش و به روز کردن اطلاعات و دانش فنی خود بگردند. بر همین منوال و با توجه به تمرکز دولت بر ورود خودروهای پاک اعم از خودروهای تمام برقی و یا هیبریدها به بازار، باید ساز و کار ویژه ای نیز در وزارت صمت برای انتقال تکنولوژی تولید ملزومات این خودروها و انتقال دانش فنی تعمیر و نگهداری نیز در نظر گرفته شود تا بازار خدمات پس از فروش به محیطی برای آزمون و خطا تبدیل نشود. روندی که با برگزاری کلاس های آموزشی در سطوح مختلف می توان به آن سرعت بخشید. در مجموع واردات خودروهای روز دنیا به کشور علاوه بر اینکه تکنولوژی روز دنیا را در اختیار شهروندان قرار می دهد این مزیت را نیز دارد که سطح دانش فنی در بازار و صنعت خودرو را نیز ناخوسته بالایی برد و در آینده به عنوان موتور محرک پیشرفت صنعت خودرو قابل استفاده می شود. پس نباید به موضوع واردات خودرو تنها از یک بعد نگریند و آن را برابر با خروج ارز قلمداد کرد، بلکه می توان این موضوع را فرصتی دانست که در صورت بهره برداری صحیح از آن صنعت خودرو در لایه های مختلف را حمایت و ارتقا داد. از سوی دیگر ارتقای قطعه سازان، تایر سازان و دیگر صنایع پایین دستی صنعت خودرو با بهره گیری از این فضا و رسیدن به استانداردهای روز دنیا، موجب می شود به آرامی خود را در بازارهایی خارج از مرزهای کشور معرفی و از آنها سهم خواهی کنند؛ اتفاقی که اگر رخ دهد از آوری بالایی برای کشور به همراه خواهد داشت.



XTRIM

BORN FOR MORE

TXL

بالذت برانید



وزن ۸۰۰ کیلوگرمی «فورد اسکورت»



نسخه بازسازی شده این کوپه کوچک، ۳۰۰ اسب بخار قدرت و امکان دستیابی به ۱۰ هزار rpm دارد. فورد اسکورت RS مارک ۱ بازگشته است. این کوپه کوچک که در دهه ۷۰ میلادی به عنوان یکی از محبوب ترین کوپه های جهان شناخته می شد، پس از مدتی از خط تولید خارج شد و به خاطر ها سپرده شد. به همین دلیل، شرکت «پورهام موتورز کس» با دریافت لیسانس و گواهی نامه ادامه شاسی های مارک ۱ موفق شده است نام این کوپه را بار دیگر بر سر زبان ها بیاندازد. این خودرو با دو نوع موتور به دست مشتری می رسد که یکی از آن ها بر خلاف انتظار، یک نمونه درون سوز ۲.۱ لیتری ۴ سیلندر

۸۵ کیلوگرمی است که با الهام از موتور اسپرت تقویت شده و از قطعات بهبود یافته خاص برای سوخت رسانی بهتر سود می برد. ناگفته نماند که این پیشرانه کوچک توان دور گرفتن تا ۱۰ هزار دور بر دقیقه را هم دارد و می تواند نهایتاً ۳۰۰ اسب بخار قدرت تولید کند. قدرت تولید شده از طریق یک جعبه دنده ۵ سرعتی داگ لگ به چرخ های عقب منتقل می شود. سیستم اگزوز مارک ۱ که هم به روز رسانی شده و با تکیه بر جنس تیتانیومی که دارد به افزایش قدرت کمک می کند. سازنده باور دارد این سیستم را برای ارائه عملکرد بهتر و صدایی گیرا طراحی کرده است.

تجربه کشورهای دیگر نشان می دهد که خصوصی سازی موفق نیازمند زیرساخت های قوی، شفافیت و نظارت است. به عنوان مثال، در کشورهای اروپایی، خصوصی سازی همراه با اصلاحات ساختاری و سرمایه گذاری در فناوری انجام شده است.

این امر به رشد کیفیت محصولات و افزایش توان رقابت در بازارهای جهانی منتهی شده است. ایران نیز می تواند از این تجربیات بهره بگیرد و با جذب سرمایه گذاران خارجی، ارتقای فناوری تولید و ایجاد قوانین حمایتی، خصوصی سازی را به سمت موفقیت هدایت کند. همچنین ایجاد نهادهای مستقل برای نظارت بر فرآیند خصوصی سازی و عملکرد شرکت ها از دیگر اقداماتی است که می تواند تضمین کننده موفقیت باشد.

آیا ورود بخش خصوصی به صنعت خودرو می تواند به کاهش قیمت خودروها منتهی شود؟

ورود بخش خصوصی به صنعت خودرو می تواند تاثیر مثبتی بر کاهش هزینه های تولید و بهبود مدیریت داشته باشد. اما کاهش قیمت ها مستلزم ایجاد فضای رقابتی واقعی است. در صورتی که بخش خصوصی بتواند با کاهش هزینه ها و افزایش بهره وری محصولات با کیفیت تر و ارزان تر تولید کند، قیمت ها نیز کاهش خواهند یافت.

برای تحقق این هدف، نیاز است که دولت علاوه بر خصوصی سازی، سیاست های ضد انحصار و تسهیل ورود شرکت های جدید به بازار را اجرایی کند. در غیر این صورت، ممکن است بخش خصوصی نیز به دنبال افزایش سودآوری خود باشد و کاهش قیمت ها محقق نشود.

چگونه می توان اطمینان حاصل کرد خصوصی سازی خودرو سازان منتج به بهبود خدمات پس از فروش شود؟

خصوصی سازی به خودی خود تضمینی برای بهبود خدمات پس از فروش نیست. اما اگر نظارت دقیقی بر عملکرد شرکت های خصوصی شده وجود داشته باشد و این شرکت ها ملزم به رعایت استانداردهای مشخصی شوند، خدمات پس از فروش می تواند بهبود یابد.

ایجاد رقابت در بازار خدمات پس از فروش، ارائه مشوق های مالی به شرکت های برتر و اعمال جریمه برای شرکت هایی که استانداردهای خدماتی را رعایت نمی کنند، می تواند گام هایی موثر در این زمینه باشد. همچنین خصوصی سازی باید به گونه ای انجام شود که شرکت ها انگیزه کافی برای جلب رضایت مشتریان داشته باشند.

انحصار خصوصی تبدیل شود. برای جلوگیری از این وضعیت، نیاز است که فرآیند خصوصی سازی به صورت شفاف و رقابتی انجام شود. همچنین نهادهای نظارتی باید بر عملکرد شرکت های خصوصی شده نظارت داشته باشند تا از سوء استفاده های احتمالی جلوگیری شود. ایجاد قوانین ضد انحصار، تسهیل ورود شرکت های جدید به بازار و نظارت بر فرآیند قیمت گذاری از جمله اقداماتی است که می تواند از بروز انحصار جلوگیری کند. همچنین واگذاری مدیریت به صورت موقت و مشروط و واگذاری باقیمانده سهام دولت به صورت تدریجی و با در نظر گرفتن منافع مصرف کنندگان، می تواند خطرات این فرآیند را کاهش دهد.

آیا واگذاری سهام خودروسازان بزرگ به بخش خصوصی واقعی امکان پذیر است یا همچنان شبه دولتی ها سهام داران اصلی خواهند بود؟

یکی از چالش های اصلی خصوصی سازی در ایران، واگذاری سهام به نهادهای شبه دولتی به جای بخش خصوصی واقعی است. این نهادها که معمولاً وابسته به ارگان های مختلف هستند، اغلب به جای بهبود کیفیت و بهره وری، به دنبال کسب منافع کوتاه مدت هستند. برای جلوگیری از این وضعیت، نیاز است که فرآیند واگذاری به گونه ای طراحی شود که سهام به شرکت های خصوصی واقعی و متخصص واگذار شود. این امر می تواند از طریق برگزاری مزایده های شفاف، جذب سرمایه گذاران خارجی و ارائه مشوق های مناسب به بخش خصوصی واقعی انجام شود.

خصوصی سازی در صنعت خودرو ایران چه تاثیری بر اشتغال زایی و معیشت کارگران خواهد داشت؟

یکی از نگرانی های اصلی درباره خصوصی سازی، تاثیر آن بر اشتغال زایی و معیشت کارگران است. در بسیاری از موارد، خصوصی سازی باعث کاهش نیروهای مازاد و تعدیل ساختارهای غیر کارآمد می شود. این امر ممکن است در کوتاه مدت باعث بروز نگرانی هایی در میان کارکنان شود، اما در بلندمدت، اگر مدیریت جدید بر بهبود بهره وری تمرکز کند، می تواند به ایجاد اشتغال پایدار و افزایش سطح درآمد ها منتج شود. برای کاهش آثار منفی، دولت باید برنامه های حمایتی برای کارگران و آموزش های تخصصی برای به روز رسانی مهارت های آن ها فراهم کند. همچنین نظارت بر سیاست های استخدامی شرکت های خصوصی شده می تواند از بروز مشکلات جدی جلوگیری کند.

چه تجربیاتی از سایر کشورها در زمینه خصوصی سازی صنایع خودروسازی می توان به کار گرفت؟

لهر بالا

مشکلاتی مانند بدهی های انباشته خودروسازان، ساختار مدیریتی غیر شفاف و نبود برنامه روشن برای حمایت از خصوصی سازی، باعث شده است که این فرآیند به تعویق بیفتد. اما دولت باید با آماده سازی بستر مناسب، شفاف سازی بدهی ها و اصلاح ساختارهای مدیریتی، این واگذاری ها را تسریع کند تا از منافع آن بهره مند شود



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM VX

TIGGO 7 PRO

☎ ۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
 🌐 mvmchery.com
 📱 mvmchery777
 📍 mvm-777

MVM FOWNIX

لنت پیارس
PARS LENT

پارس

لنت ترمز را فقط با نام ✓ میشناسیم

www.PARSLent.com

دنده سنگین



بنزینی خواهد بود و از طراحی مخصوص خود نیز سود می برد. تغییرات رخ داده باعث شده اند ظاهر این خودرو بدون آلایندگی آیرودینامیک تر به نظر رسد. شایان ذکر است خودرو مورد بحث در چهار ترمیم لاکچری ۱، اسپرت ۱، لاکچری ۲ و اسپرت ۲ عرضه خواهد شد اما صرف نظر از ترمیم انتخابی، همه نسخه ها دارای دو موتور برقی، سیستم چهار چرخ محرک و باتری بزرگ با ظرفیت بیش از ۲۰۰ کیلووات ساعت خواهند بود. کادیلاک می گوید این مجموعه قدرت ۷۵۰ اسب بخار و گشتاور ۱۰۶۴ نیوتون متری تولید کرده و توان پیمایش تقریبی ۷۲۰ کیلومتری را فراهم می کند.

با قیمت پایه ۱۳۰ هزار دلار، کادیلاک اسکالید IQ مدل ۲۰۲۵ بسیار گران تر از نسخه بنزینی خواهد بود. این شاسی بلند برقی با امکانات سفارشی ۱۶۰ هزار دلار قیمت خواهد داشت. حداقل بهای این خودرو از ۱۲۹،۹۰۰ دلار شروع می شود که بیش از ۴۰ هزار دلار بیشتر از قیمت نسخه پایه اسکالید بنزینی است. با وجود شباهت در نامگذاری، اسکالید IQ و مدل بنزینی تفاوت های زیادی دارند. اگرچه اسکالید استاندارد از زیر ساخت و پیشرانه ۸ سیلندر مشترک با شورولت و جی ام سی استفاده می کند اما مدل IQ دارای پلت فرم به کار رفته در هامر و سیلورادو EV است. همچنین طول اسکالید IQ اندکی بیشتر از برادر



قیمت گذاری کادیلاک «اسکالید IQ»

مدیر عامل «ایران خودرو» در جلسه معارفه قائم مقام مالی و اقتصادی خود اعلام کرد: انضباط مالی و تامین منابع مورد نیاز زنجیره تامین؛ اولویت «ایران خودرو»

علیمردان عظیمی: در شرایطی که تسهیلات با بهره حدود ۴۰ درصد به تولید می رسد، می توان با مولدسازی دارایی ها در کاهش زیان موثر عمل کرد و از تحمیل هزینه مازاد به شرکت جلوگیری کرد



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو و عنوان کرد: «حفظ انضباط مالی در کل مجموعه گروه صنعتی ایران خودرو و عملکردی مسئولانه و همچنین تامین نیازهای زنجیره تامین از اولویت های حوزه مالی و اقتصادی این خودرو ساز است.» علیمردان عظیمی در جلسه معارفه با ابراهیم آقا پور به عنوان قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو با تأکید بر تزریق نقدینگی به جریان تولید با مولدسازی دارایی ها و شرکت های غیر راهبردی مجموعه، افزود: «در شرایطی که تسهیلات با بهره حدود ۴۰ درصد به تولید می رسد، می توان با مولدسازی دارایی ها در کاهش زیان موثر عمل کرد و از تحمیل هزینه مازاد به شرکت جلوگیری کرد.» وی با اشاره به ایجاد سمت قائم مقام مالی و اقتصادی در ایران خودرو و اهمیت آن در نظارت بر بودجه شرکت ها و کنترل آن گفت: «نظارت و کنترل بودجه شرکت ها اهمیت زیادی دارد؛ باید همیشه مشخص باشد که بودجه شرکت های زیر مجموعه بر چه اساس تعریف و مصرف می شود و آیا پروژه های توسعه ای بر اساس بودجه های تعیین شده پیش می رود؟»

تأیید؛ شاه کلید موفقیت سازمان قائم مقام مدیر عامل ایران خودرو در تامین، تولید و توسعه محصول نیز تولید را شاه کلید موفقیت سازمان دانست و با بیان این که باید در زمینه افزایش تیراژ تولید هم قسیم شویم، تصریح کرد: «تا پایان سال زمان زیادی باقی نمانده است و باید با حمایت از شرکت های زیر مجموعه و زنجیره تامین، تحقق اهداف تولید را دنبال کنیم.» مجید فهیمه امیری افزود: «باید بتوانیم با کمک برای تامین حداکثر تسهیلات برای شرکت های زنجیره تامین، تولید و عرضه خودرو را افزایش دهیم.» وی تصریح کرد: «ایران خودرو از منظر زیر ساخت ها و منابع انرژی هیچ مشکلی ندارد و امیدواریم در ماه های پایانی سال با همدلی زنجیره تامین گام های موثری در زمینه افزایش تولید برداریم.»

ماه های پایانی سال؛ تضمین کننده تولید در طول سال مدیر عامل سایپو نیز در این جلسه، عنوان کرد: «ماه های پایانی سال تضمین کننده تولید در طول سال است و باید مراقبت های ویژه ای از زنجیره تامین داشته باشیم و در چهار وقفه و کاهش نشود.»

انجام اولویت بندی متقاضیان محصولات ایران خودرو همزمان با برگزاری این جلسه معارفه، اولویت بندی متقاضیان طرح فروش فوق العاده و پیش فروش محصولات ایران خودرو و نیز با حضور نمایندگان نهادهای نظارتی، انجام شد. بدین منظور، آیین قرعه کشی دومین دوره اولویت بندی در خواست های ثبت شده خرید محصولات ایران خودرو با حضور نمایندگان رسمی نهادهای نظارتی در سالن کنفرانس معاونت بازاریابی و فروش این شرکت برگزار شد. نتایج قرعه کشی و اسامی برندگان نهایی پس از تایید فرآیند قرعه کشی توسط نهادهای نظارتی، از طریق پایگاه فروش اینترنتی ایران خودرو به نشانی ikkosaales.ir اعلام می شود و پس از آن متقاضیان به مرور زمان و بر اساس اولویت بازرسان پیامک و به تفکیک طرح فراخوان می شوند که برای هر دوره بخش نامه جداگانه ای اعلام خواهد شد. مشتریان پس از دریافت پیامک فراخوان واریز وجه، ۱۰ روز مهلت دارند برای انعقاد قرارداد و واریز وجه اقدام کنند و در صورت عدم واریز، نقرات ذخیره جایگزین آنان خواهند شد. در طرح فوش فوق العاده، خودرو و سورن پلاس بنزینی، در طرح پیش فروش، خودروهای سورن پلاس بنزینی، سورن پلاس دوگانه سوز، دنا پلاس EF7P دستی، دنا پلاس دستی و همچنین تارا در مدل های دنده دستی و اتوماتیک عرضه شد. همچنین در این مرحله، امکان ثبت نام خودروهای برقی برای سایر مشتریان که حایز شرایط طرح عادی، مادران و فرسوده نبودند، فراهم بوده است.

هر دستگاه خودرو تولیدی؛ زمینه ایجاد اشتغال و موثر در GDP کشور قائم مقام مالی و اقتصادی مدیر عامل ایران خودرو نیز در این جلسه ضمن تشکر از حسن اعتماد هیات مدیره و مدیر عامل این گروه صنعتی، عنوان کرد: «به عنوان هماهنگ کننده بخش مالی و اقتصادی، تمامی پروژه ها برنامہ های مورد نظر مدیریت را با جدیت دنبال خواهیم کرد.» ابراهیم آقا پور افزود: «در شرکتهای فعالیتی می کنیم که هر دستگاه خودرو تولیدی، زمینه ایجاد اشتغال را فراهم کرده و در شاخه های کلان اقتصادی و GDP کشور موثر است.» وی با اشاره به تأکیدات رهبر انقلاب در زمینه جهش تولید، اظهار امیدواری کرد؛ با تلاش و همدلی بتوانیم در دستیابی به اهداف تعیین شده موفق عمل کنیم.

لوربالا
باید مقدمات لازم برای دریافت به موقع قیمت محصولات فراهم شود تا در راستای جلب منافع ذی نفعان و سهام داران به موقع تصمیم گیری شود. در غیر این صورت، تعلل در ارائه مستندات و فراهم نکردن مقدمات، به زیان تولید و ذی نفعان خواهد بود

پیگیری يك موضوع

مهدی بستانچی
رئیس شورای هماهنگی شهرک های صنعتی

دو مشکل عمده صنایع کوچک و متوسط

شهرک های صنعتی به دلیل کمبود انرژی و قطع برق با مشکلات و چالش های بسیار مواجه هستند که می تواند اثرات بسیار مخربی بر تولید و عملکرد واحدهای صنعتی از جمله افزایش هزینه ها، کاهش کیفیت تولید، کمبود کالا، تورم و غیره داشته باشد. همچنین صنایع کوچک و متوسط مستقر در این شهرک ها با مشکل تهیه مواد اولیه از بورس کالا مواجه هستند. حال در این زمینه مهدی بستانچی، رئیس شورای هماهنگی شهرک های صنعتی به تشریح این مشکلات پرداخت.

تامین مواد اولیه مورد نیاز صنایع کوچک به چه صورتی انجام می شود، کالا را با بازار آزاد تهیه می کنند یا بورس کالا؟

صنایع کوچک و متوسط دسترسی به بورس ندارند. این تولید کنندگان باید کالا را از کف بازار و با قیمت آزاد خریداری کنند. در واقع ما تولید کنندگان صنایع کوچک باید کالا را از آن هایی که کالا را با رانت از بورس کالا خریدند و در بازار آزاد عرضه می کنند، خریداری می کنیم یعنی کسانی که کالا را از بورس با کف قیمت می خریدند و با بالاترین قیمت در بازار آزاد می فروشند.

مواد اولیه را هر زمان که لازم داشته باشند می توانند از بازار آزاد خریداری کنند، یا اینکه در این زمینه نیز با مشکلاتی مواجه هستند؟

در خصوص تامین مواد اولیه یک مشکل آن است که ما باید مواد اولیه را با قیمت روز خریداری کنیم و مشکل دیگر آن است که فروشندهگان تاریخ دلار ثابت نشود کالا را نمی فروشند و این موضوع موجب توقف تولید می شود.

در شرایط موجود، پیشنهاد شما برای مدیریت قطع برق و انرژی چیست؟

یکی از بهترین راهها برای مدیریت کمبود انرژی و جلوگیری از آسیب به تولید در واحدهای صنعتی، به ویژه در شهرک های صنعتی، برنامه ریزی دقیق است. با وجود اینکه میزان کمبود انرژی از مدت ها قبل مشخص بوده و این مساله نه حادثه ای ناگهانی بلکه قابل پیش بینی بوده، هنوز نتوانسته ایم برنامه ریزی مناسب برای مقابله با آن انجام دهیم. این عدم برنامه ریزی می تواند باعث مشکلات جدی در صنعت و تولید شود. حالا که این مشکل به وقوع پیوسته، باید تلاش کنیم انرژی را سریع تر تولید کرده و این ناترازی را به تدریج تعدیل کنیم تا کمبود آن جلوگیری شود و دوباره به صادر کننده انرژی تبدیل شویم.

نگاه View

محمدباقر آقا علیخانی
دبیر ستاد تسهیل و رفع موانع تولید کشور

۶۱ درصد مشکلات واحدهای تولیدی، مالی و بانکی است

در جریان بازدیدهای میدانی که از واحدهای صنعتی و تولیدی سراسر کشور به عمل می آید مشکلات و موانع تولید و بررسی می شود. تلاش بر این است مشکلات و موانعی که صنایع با آن مواجه هستند در سطح استانی بررسی و کمتر به سطح ملی ارجاع شود چرا که در این سطح به موضوعات کلان کشور پرداخته می شود. همچنین در سال گذشته ۲۶ هزار و ۶۰۰ مصوبه از سوی ستاد تسهیل و رفع موانع تولید به سراسر کشور ابلاغ شده است. به طور متوسط از هر چهار واحد تولیدی در سراسر کشور مشکلات و موضوعات یک واحد تولیدی مورد بررسی قرار گرفت که عدد بالایی است.

برای اولین بار رکورد اجرای مصوبات در کشور شکسته شد به طوری که ۹۳ درصد مصوبات در تمامی استان ها عملیاتی و اجرایی شده و در ۱۰ استان کشور مصوبات اجرا نشده به صفر رسید که بیانگر عزم ملی در برطرف کردن مشکلات و موانع تولید کشور است. اعتقاد داریم هر دستگاہی باید دارای دبیر خانه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید باشد تا مشکلات حوزه تولید را سریع ترین زمان ممکن بررسی و برطرف شده تا منجر به رونق تولید و ایجاد اشتغال و کار آفرینی شود. در سال گذشته مسائل مالی و بانکی، ۶۱ درصد مصوبات ستاد تسهیل را شامل شد که این روند اسامال نیز وجود دارد و یکی از موضوعاتی است که نگرانی حوزه تولید کشور را دنبال دارد. به نظر می رسد مدلی که امروز در جمع آوری نقدینگی کشور اتفاق می افتد و سیاست بانک مرکزی است، کاهنده تولید باشد؛ از سوی دیگر، خطری است که تولید را تهدید می کند. به مسئولان تامین مالی در حوزه ارزی و ریالی اخطار داده می شود اگر این سیاست با همین رویه دنبال شود احتمال اینکه آسیب جدی به حوزه تولید وارد شود وجود دارد. اگر بتوانیم بر اساس مشکلاتی که در حوزه خارجی وجود دارد در حوزه داخلی موانع تولید را برطرف کنیم، می توان بر مشکلات فائق آمد. اگر در تامین نیازهای ماشین آلات در بخش تولید کشور اهتمام جدی وجود نداشته باشد و طرح های توسعه ای به اجرا در نیاید طبیعی است که منابع در حوزه واردات مورد استفاده قرار می گیرد. باید حوزه ارزی در بخش تولید و زیر ساختی مورد استفاده قرار گیرد تا اشتغال تقویت و وابستگی به کالاها به ویژه محصولات دارویی کاهش یابد. ستاد تسهیل و رفع موانع تولید کشور سعی کرده است از خروج نقدینگی از حوزه تولید جلوگیری کند و نقدینگی موجود خارج نشود.

زاپاس Spare Tire

تولید برق در شهرک های صنعتی اجرایی می شود



است. رضا انصاری اضافه کرد: مقرر شد شرکت خدماتی شهرک صنعتی شمس آباد برای تولید ۳۰ مگاوات تا قبل از پیک مصرف ۱۴۰۴ طرحی ارائه کند و در صورت عملیاتی شدن این طرح، اعمال محدودیت برق برداشته شود و در زمان غیر پیک نیز تولید کنندگان این برق می توانند برق تولیدی خود را در تابلو سبزی بورس به فروش برسانند

مدیر عامل سازمان صنایع کوچک و شهرک های صنعتی ایران در نشست بررسی راهکارهای اجرایی برای رفع ناترازی انرژی صنایع، موضوع ناترازی برق را یک مساله ملی دانست و گفت: باید از این دوران عبور و به شرایط پایدار برسیم که این موضوع با هم افزایی دستگاه های مرتبط و تعامل صاحبان صنایع قابل تحقق

کرد. آرمان خالقی؛ دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران نیز ارائه مشوق های لازم برای این موضوع را ضروری دانست و گفت: صدور مجوزهای مربوطه باید تسریع یابد و فرآیندها باید کوتاه شود. نمایندگان و وزارت نیرو نیز در این نشست همکاری خود را برای عبور از دوران گذار و رفع ناترازی های برق اعلام کردند.



افتتاح بزرگ‌ترین تونل باد عمودی دنیا توسط «بامو»

پس از حدود ۴ دهه، بامو در حال جایگزین کردن تونل باد آیر و آکوستیک خود در آلمان است. تأسیسات جدید این خودرو ساز که در مرکز تحقیقات ونو آوری مونیخ مستقر شده ابعاد بزرگی دارد. طول / عرض / ارتفاع این تونل باد جدید به ترتیب ۴۵/۲۵/۱۰ متر است و آن را به بزرگ‌ترین تونل باد عمودی دنیا بدل می‌کند. باین تونل باد جدید بامو می‌تواند مطالعات دقیق تری روی سر و صداهای موجود در خودروهای تولیدی داشته باشد. نکته مهم اینکه دور بین آکوستیک موجود در این تأسیسات از ۲۱۶ میکروفون بهره می‌برد. ژرمن ها ادعا می‌کنند تونل باد جدید می‌تواند صداها را با دقت کمتر از یک سسانتی متر تشخیص دهد. بامو

همچنین سرما به گذاری قابل توجهی روی دینامومتر غلتکی چهار چرخ داشته تا درباره صداهای باد و ولینگ مطالعه نماید. یک سیستم لیزر سنج لیزری هم لیزرهای مکانیکی وسایل نقلیه را اندازه گیری می‌کند. تأسیسات جدید بامو به حدی بزرگ است که می‌تواند بزرگترین خودروهای این گروه همچون X7 و رولز رویس فانتوم را در خود جای دهد. از آنجایی که هیچ خبری از انعکاس صدا نیست بنابراین مهندسان به راحتی می‌توانند شرایط جاده را شبیه سازی کنند. یک دمنده بزرگ با ظرفیت ۴.۵ مگاوات نیز نصب شده که در هر دقیقه ۱۰۰ هزار متر مکعب هوا با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت تولید می‌کند.

ویژه‌ها

طرح «مالیات بر سوداگری و سفته بازی» از بازار خودرو دوباره به جریان افتاد



رئیس مجلس شورای اسلامی از رئیس کمیسیون اقتصادی خواست تا گزارش مربوط به طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی در بازارهای مختلف از جمله خودرو، طلا، ارز و... را هر چه زودتر تعیین تکلیف کند تا این طرح هفته آینده در دستور کار صحن مجلس قرار بگیرد. محمد باقر قالیباف گفت: خواهش از کمیسیون اقتصادی این است که بحث گزارش مربوط به بازارهای سفته‌بازی را هر چه سریع‌تر تهیه کند تا کار با گذاری آن در سامانه‌های مربوطه انجام شود چون این طرح را که تصمیم مهمی است باید در هفته آینده با توجه به شرایط موجود، زودتر و با اولویت در دستور کار قرار دهیم.

دیگه چه خبر؟

کاهش مدیریت بار صنایع به حداکثر یک روز در هفته



معاون هماهنگی توزیع شرکت توانیر گفت: با توجه به بهبود شرایط تامین سوخت نیروگاه‌ها، برنامه مدیریت بار صنایع به حداکثر یک روز در هفته کاهش یافته است. محسن ذبیحی گفت: در هفته گذشته شرایط ویژه‌ای در کشور حاکم بود و میانگین وزنی دما به ۵.۵ درجه سانتی‌گراد رسید. در این شرایط ما برای اینکه بتوانیم پایداری شبکه را حفظ کنیم ناچار به اجرای برنامه‌های مدیریت بار در بخش‌های مختلف شدیم.

توئیتر!

موافقت با طرح مجدد لوایح «پارمو» و «CFT» در مجمع تشخیص



عبدالناصر همتی، وزیر امور اقتصادی و دارایی در شبکه اجتماعی ایکس نوشت: «از رئیس‌جمهور شنیدم مقام معظم رهبری در خصوص موضوع FATF، با طرح مجدد لوایح پارمو و CFT در مجمع تشخیص مصلحت موافقت فرموده‌اند.»

توسط سه خودروساز بزرگ کشور رقم خورد:

روندافزایشی تولید خودرو در سه فصل گذشته از سال جاری



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

با وجود مشکلاتی که خودروسازان با آن دست و پنجه نرم می‌کنند، دولت در تلاش است سطح تولید در صنعت خودرو افزایش را دهد با این حال چالش‌هایی بر سر افزایش ظرفیت تولید در خودروسازی وجود دارد. برنامه توسعه هفتم، هدف تولید سه میلیون دستگاه خودرو در سال را تعیین کرده، با این حال آن طور که آمارها نشان می‌دهند قطعی برق محدودیت‌هایی را در زمینه افزایش تولید برای دولت و خودروسازان ایجاد کرده است، ضمن اینکه ناترازی انرژی هم در زمستان بخش دیگری از مشکلات است. فعالان صنعت خودرو و قطعه‌سازی تأثیر خاموشی‌ها را بر خطوط تولید خودروسازان را تأیید می‌کنند و معتقدند قطع شدن برق صنعت خودروسازی منجر به کاهش تولید خودرو و قطعات شده است. در این حال به نظر می‌رسد آنگونه که آمارها نشان می‌دهند تیراژ تولید شرکت‌های خودروساز در ۳ سال گذشته هر گاه که به فصل تابستان رسیده‌اند، با افت مواجه شده است، به طور مثال؛ جمع کل تولید شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در تابستان امسال ۲۳۱ هزار و ۶۴۹ دستگاه بوده که این میزان تولید در مقایسه با تابستان سال قبل ۳۰۱ درصد و در مقایسه با سال ۱۴۰۱ رقمی بالغ بر ۷۵ درصد کاهش را نشان می‌دهد. طبق این اطلاعات، شرکت‌های خودروساز در تابستان امسال ۱۸ هزار و ۸۸۴ دستگاه خودرو کمتری نسبت به تابستان سال ۱۴۰۱ تولید کرده‌اند. با این حال، آمارها به همین جا ختم نمی‌شود و چالش‌های تامین انرژی در شرکت‌های خودروساز در فصل سرد سال هم وجود دارد و برخی خبرها



حاکمی از آن است که مشکل تامین برق امسال به فصل پاییز هم سرایت کرده است که می‌تواند برنامه‌های دولت و شرکت‌های خودروساز را برای افزایش سطح تولید تا حدودی تحت تأثیر قرار دهد. طبق اطلاعات موجود، جمع کل خودروهای تولید شده در شرکت‌های ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در پاییز امسال به ۲۴۳ هزار دستگاه رسیده که این میزان ۱۰۷ درصد کمتر از پارسال است. نکته اما این جاست که سطح تولید شرکت‌های خودروساز در پاییز امسال نسبت به پاییز سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۹۳ درصد افت کرده است که کاهش معناداری تلقی می‌شود. با وجود چالش‌های موجود، شرکت‌های خودروساز برنامه‌های مختلفی را برای افزایش تیراژ و بهبود کیفیت تولید آغاز کرده‌اند که نمونه آن جایگزینی خودروهای جدیدتر با تکنولوژی بالاتر نسبت به خودروهای گذشته است. آمارها نشان می‌دهند با وجود چالش‌های

اینفوگرافش

Infography



«زامیاد» در ۹ ماهه منتهی به آذرماه از فروش محصولات خود ۲۱ هزار میلیارد تومان درآمد کسب کرد

چپ تلذ؟

مدیریت دولتی، مشکل اصلی صنعت خودرو

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن و قطعه‌سازان خودرو تهران، مدیریت دولتی و بی‌ثباتی مدیریتی را مشکل اصلی صنعت خودرو و عنوان و بیان کرد: متأسفانه عدم ثبات مدیریتی در دو خودروساز بزرگ موجب شده است برنامه‌های توسعه‌های خودروسازان نیمه‌تمام باقی‌مانده یا به طور مداوم تغییر کند، در حالی که تدوین استراتژی بلندمدت در صنعت خودرو نیازمند مدیریت پایدار در شرکت‌های خودروسازی است.

چرا؟

دولت باید از تصدی‌گری فاصله بگیرد

امیرحسین جلالی ضمن تأکید بر اهمیت خصوصی‌سازی صنعت خودرو، اظهار کرد: امیدواریم دولت از تصدی‌گری در خودروسازی دست برداشته و به سمت تنظیم‌گری بازار خودرو حرکت کند، زیرا دولت هیچگاه تولیدکننده خوبی نبوده، این در حالی است که عرضه محصولات متنوع و جدید با تغییر مداوم مدیران شرکت‌های خودروسازی امکان‌پذیر نخواهد بود چرا که اصلاح ساختار، ساماندهی امور و تربیت نیروی انسانی ماهر در شرکت‌های خودروسازی با ثبات مدیریتی در صنعت خودرو اتفاق خواهد افتاد.

برای چپ؟

نتیجه تصدی‌گری دولت در صنعت

وی با بیان اینکه تصدی‌گری دولت در هر صنعتی منجر به ناترازی در آن بخش خواهد شد، بیان کرد: دولت باید با تنظیم‌گری و سیاست‌گذاری وواگذاری امور به بخش خصوصی زمینه عرضه کالاهای باکیفیت و رقابتی را برای مصرف‌کننده فراهم کند البته متأسفانه تبعات منفی ناشی از تغییر مدیران در شرکت‌های خودروسازی گریبانگیر صنعت قطعه‌سازی شده است.

تذکره

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

احتمال تغییر سقف ارزی واردات خودرو.

حاضر جواب: فعلاً شرایط به گونه‌ای است که سقف واردات خودرو از نظر برخی، کف آن از نظر بعضی دیگر است و برعکس!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: زیرساخت‌های مورد نیاز برای واردات بنزین توسعه یابد.

حاضر جواب: یادش بخیر... تا چند سال قبل صحبت از توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز برای تولید بنزین بود.

توسعه محصول در صنعت خودرو؛ قربانی بی‌ثباتی مدیریتی در خودروسازی.

حاضر جواب: یعنی هیچ مثالی برای اثبات بی‌وفایی پست و مقام، بهتر از مناصب خودروبی در کشور وجود ندارد.

مدیر طرح واردات خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت در راستای ارائه اطلاعات بیشتر در مورد طرح پیش‌روی عرضه خودروهای وارداتی اعلام کرد که قرار است در این طرح ۸ هزار خودرو وارداتی عرضه شود. حاضر جواب: احتمالاً هر کدام از این ۸ هزار خودرو، ده‌ها عاشق سینه‌چاک پول بلو که کن در حساب دارند.

چالش دوگانه خودروسازان با ناترازی انرژی و خروج از تله تولید دستوری...

حاضر جواب: معلوم نیست این صنعت خودرو چه هیزم تری به این تله‌گذارها فروخته که سال‌هاست دست از سرش بر نمی‌دارند.

بازار خودرو تا پایان سال ۱۴۰۲ به کدام سو می‌رود؟ حاضر جواب: به قول شاعر: از این سو... به اون سو!

عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی گفت: خودروسازان قول داده‌اند که تولید امسال خود را از سال‌های گذشته بیشتر کنند.

حاضر جواب: درست مثل ما که در دوران تحصیل، هر سال قول می‌دادیم شاگرد اول شویم!

مرکز پژوهش‌های مجلس: مقصر ۷۰ درصد آلودگی هوای تهران خودروها هستند.

حاضر جواب: البته در ادامه هم دیواری کوتاه‌تر از دیوار کسانی که با این خودروها رانندگی می‌کنند؛ پیدانی شود.

فراری LM 250 راهی حراجی می‌شود؛ شاهکاری با قیمت احتمالی بیش از ۲۶ میلیون دلار.

حاضر جواب: بفرمایید... حالا باز بروید از گرانی‌های چندمیلیونی ناقل‌برخی شاهکارهای تولید داخل شکایت کنید.

معامله ۴۰ دستگاه کامیون کشنده در بورس کالا...

حاضر جواب: فعلاً که همین ۴۰ دستگاه کامیون کشنده، مشغول کشیدن بار عرضه خودروها در بورس هستند.

شایعاتی که برخی افراد درباره افزایش قیمت خودرو مطرح می‌کنند با هدف ایجاد بی‌ثباتی در بازار و سوءاستفاده از شرایط فعلی است.

حاضر جواب: متأسفانه این مبحث گرانی خودرو شایعه‌ای است که با توجه به سیاست‌های خودروبی گذشته، خیلی هم زود باور می‌شود.

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران خودرو مشهد گفت: افزایش قیمت دلار و طلا، شاهد خروج سرمایه از بازار خودرو هستیم. مردم با فروش خودرو به بازار طلا و ارز روی آورده‌اند.

حاضر جواب: با این حساب آدمی نمی‌داند از گرانی طلا و ارز و خالی شدن بازار خودرو و از واسطه‌ها خوشحال باشد یا ناراحت!



پروژه به ایجاد تغییرات کوچک مانند حذف چراغ‌های مه‌شکن و رنگ آمیزی دوباره کالیبره‌هایی ترمز پسندیده کرده‌اند. هر چند نیمیسان اطلاعات فنی رسمی این خودرو را هم منتشر نکرده است اما می‌توان گمانه‌زنی کرد این خودرو هم مانند مدل‌های مدرن GT-R از سیستم چهار چرخ محرک سود می‌برد؛ به این صورت که یک پیشرانه برقی در جلو و یکی در عقب، نیروی مورد نیاز برای حرکت را تولید می‌کنند. اگر مهندسان نیمیسان از جدیدترین پیشرانه برقی این شرکت استفاده کرده باشند، احتمالاً اسکاکی‌لین برقی هم مانند آر یا نیسمو از ۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور سود برد؛ به این ترتیب قدرت و گشتاور در مقایسه با نسخه کلاسیک به مراتب افزایش خواهد یافت و عملکرد فنی هم بهبود می‌یابد.

خودرو سازی نیمیسان که هم‌اکنون دوران اقتصادی بسیار دشواری را سپری می‌کند، از ماه مارس سال ۲۰۲۳ روی توسعه یک نسخه برقی از مدل قدیمی اسکاکی‌لین GT-R R32 کار می‌کرده است. این کویپه اسپرت بازسازی شده در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۵ به نمایشگاه گذاشته خواهد شد. از آنجا که هنوز تا پرده برداری این خودرو برای عموم فاصله داریم، نیمیسان فعلاً تنها تصاویر رسمی این R32 برقی را منتشر کرده است. مهندسان پروژه GT-R برقی می‌گویند هدف از اجرا و آفرینش آن، استفاده از زیبایی‌ها و جذابیت‌های BNR32 با تکیه بر یکپارچه‌سازی فناوری برقی مدرن بوده است. همان‌طور که در تصاویر می‌بینید، نتیجه تلاش‌های مهندسان نیمیسان با نسخه اصلی تفاوت چندانی چشمگیری ندارد. طراحان این



بازسازی رسمی ستاره کلاسیک ژاپنی‌ها

برنامه بریتانیایی‌ها برای مناطق آفرود استرالیا



شرکت بریتانیایی اینئوس (Ineos Automotive) پس از اخذ اجازه ساخت یک شاسی‌بلند بیراهه‌نورد با نام گرنادیر (Grena-dier) با الهام از لندرور دیفندر، به نامی نسبتاً آشنا برای مخاطبان تبدیل شده است. اینئوس گرنادیر از بهار ۲۰۲۲ به فروش می‌رسد، در حالی که از تابستان ۲۰۲۳ یک پیکاپ دو کابین شاسی مستقل با لقب کوارترمستر (Quartermaster) هم توسط این شرکت عرضه می‌شود. اینئوس مدتی پیش از تغییر در سیاست‌های خود خبر داد چراکه این شرکت قصد دارد به جای افزایش تیراژ تولید و کاهش قیمت، بر ساخت خودروهای لوکس و گم‌تیراژ با قیمت بالاتر تمرکز کند، کاری که احتمالاً می‌تواند به افزایش درآمد اینئوس منجر شود.

اکنون یک نسخه ویژه از اینئوس گرنادیر کوارترمستر با لقب کایجو (Kaiju) برای معرفی در استرالیا آماده شده است. لقب این خودرو در زبان ژاپنی به «موجود غول‌بیکر» یا «هیولا» معنی می‌شود. این خودرو منحصراً در قصد دارد با بیمودن مسیری طولانی در طول قاره استرالیا که چندماه به طول می‌انجامد، توانایی خود را به علاقه‌مندان و البته رقبا نمایش دهد. در واقع اینئوس قصد دارد در این سفر، توجه اهالی استرالیا را که به طور سنتی به پیکاپ‌های ژاپنی علاقه دارند، به طرف گرنادیر کوارترمستر کایجو جلب کند.

«برابوس ۷۳۰» برای توان بیشتر روی «AMG GLC63 SE»



مرسدس AMG GLC63 SE پر فورمنس با ۶۷۱ اسب‌بخار قدرت، به عنوان نیرومندترین نسخه از GLC شناخته می‌شود. اما به نظر می‌رسد این میزان نیرو هم به نظر متخصصان شرکت برابوس کافی نبوده و به همین دلیل، تیونر آلمانی سراغ این خودرو رفته و آن را از نظر فنی و ظاهری، ارتقا داده است. با نصب پوینت کنترل PowerXtra B20E-730 در پیشرانه GLC 63، قدرت اسپین خودروی پلاگین-هیبرید مجهز به پیشرانه ۲ لیتر توربوشارژر به ۷۲۰ اسب‌بخار می‌رسد که حتی از مک‌لارن 720S هم بیشتر است. در نتیجه این تغییر قدرت، شتاب صفر تا صد مرسدس AMG GLC 63 SE پر فورمنس با ۰،۲ ثانیه کاهش نسبت به مدل استاندارد، به

۳،۳ ثانیه می‌رسد. گشتاور مرسدس AMG GLC 63 SE پر فورمنس هم با افزایش ۱۰۰ واحدی به ۱۱۲۰ نیوتون متر افزایش می‌یابد. با وجود این تغییرات، حداکثر سرعت این شاسی‌بلند لوکس و قدرتمند همچنان به ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت محدود می‌ماند. قیمت پوینت کنترل PowerXtra B20E-730، معادل ۸،۶۲۵ دلار تعیین شده است. البته تغییرات پیشنهادی برابوس برای مرسدس AMG GLC 63 SE پر فورمنس به همین جا ختم نمی‌شود، چراکه خریداری می‌تواند رنگ‌های Z Platinum ادیشن پیکارچه با طرح ۱۰ پرده در ابعاد ۲۱ یا ۲۲ اینچ را هم سفارش بدهد.

کمک «پورشه» به صنعت خودرو شوروی در دوران جنگ سرد

اشتوتگارتی‌هایی که «لادا» را توسعه دادند!



خبر News

تیونینگ منصوروی روی «روولتو»

در سید محصول شرکت منصوروی، همواره می‌توان حضور پررنگ مدل‌های ساخت لامبورگینی را مشاهده کرد. اکنون که در آخرین روزهای سال ۲۰۲۴ بسر می‌بریم هم این تیونر آلمانی یک آس دیگر رو کرده که بر مبنای لامبورگینی روولتو (Revuelto) شکل گرفته است. محصول جدید منصوروی که با نام Initiate (با تلفظ اینی شسی‌ایت) به معنای «آغازکننده» نام گرفته است، از نظر ظاهری و فنی با مدل اولیه تفاوت دارد. در قدم اول باید به پیشرانه ۶،۵ لیتر V12 تنفس طبیعی این خودرو اشاره کنیم، که خروجی آن از ۸۰۸ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۵ نیوتون متر گشتاور حالت استاندارد به ۸۶۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۶۰ نیوتون متر افزایش یافته است. مطابق با انتظار، خروجی سه موتور برقی این خودرو



که یکی از آن‌ها روی محور عقب و دوتای دیگر در محور جلو قرار دارد، دچار تغییر نشده است. در نهایت منصوروی Initiate با ۱۰۴۸ اسب‌بخار قدرت، می‌تواند ظرف ۲،۴ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این خودرو هم ۳۵۴ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. از تحولات فنی منصوروی Initiate که گذریم، باید به مجموعه قطعات فیبر کربن این خودرو شامل کاپوت، رکاب‌های جانبی و زیرسپری جلو اشاره کرد که بنابر اعلام منصوروی، نیروی رو به پایین بر محور جلو را افزایش می‌دهند. در پیچه‌های فیبر کربنی که در بخش جانبی بدنه نصب شده نیز در بهبود هدایت هوا به پیشرانه و خنک‌کاری آن موثر است. در نمای عقب نیز بااله بزرگی مواجه هستیم، که باز هم بنابر ادعای منصوروی، نه فقط از نظر زیبایی بلکه در بهبود آیرودینامیک بدنه نقش دارد. منصوروی در محصول جدید خود از طرح تازه‌ای از رنگ‌های FV.10 با ابعاد ۲۱ و ۲۲ اینچ در محورهای جلو و عقب، استفاده کرده است. این رنگ‌ها که برای نخستین بار در Initiate دیده می‌شود، تاریخ‌های مسابقه‌ای با ابعاد 25ZR22/355 و ZR21 30/265 را به همراه دارد. همچون سایر محصولات منصوروی، فضای کابین Initiate هم کاملاً مطابق با سلیقه و درخواست خریدارترین خواهد شد.

۱،۷ لیتری استفاده می‌کرد و قدرت ۴۵ یا ۱۰۷ اسب‌بخاری داشت. این خودرو می‌توانست بسته به نوع پیشرانه بین ۷،۶ تا ۲۱،۶ ثانیه از سکون به تندی ۹۶ کیلومتر در ساعت برسد. لادا سامارا حضور غیرمنتظره در موتور اسپرت هم داشت. در واقع این خودرو راهی رالی داکار به عنوان یکی از سخت‌ترین رشته‌های موتور اسپرت شد. البته باید دانست لادا با پاریس داکار آشنایی داشت و بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸ با خودرو نیوا در داکار حضور یافته بود. نیوا در حد خود خوب ظاهر شده و در این ۸ سال توانسته بود دو مقام دومی کلی را کسب کند. نسخه مسابقه‌ای سامارا با پسوند T3 شناخته می‌شد و تفاوت‌های اساسی با مدل جاده‌ای داشت. پیشرانه ۶ سیلندر ۳،۶ لیتری و سیستم چهار چرخ محرک این خودرو از پورشه ۹۵۹ فرس گرفته شده بودند هر چند پورشه تنها شرکتی نبود که در تولید T3 نقش داشت چراکه شرکت هوافضای توپولف روسیه نیز به طراحی سیستم تعلیق آن کمک کرده بود. سامارا T3 در مسابقات داکار ۱۹۹۰ و ۱۹۹۱ شرکت کرد و به ترتیب رتبه‌های هفتم و پنجم کلاس خود را کسب کرد. روی آن دست گذاشت هر چند حتی تجربه مهندسان پورشه نیز برای تبدیل سامارا به محصولی بین‌المللی کافی نبود. این خودرو از نظر قابلیت اطمینان، راحتی و عملکرد فاصله زیادی از بهترین‌های بازار داشت. سامارا از پیشرانه ۰،۹ و

ظاهری و فنی تغییراتی را تجربه نمود. در بخش جلو ترمیمی کروی اضافه شد و جلوپنجره، دستگیره درها و ترمیم اطراف پنجره‌ها نیز هم رنگ بدنه شد. پورشه تلاش کرد کابین را نیز با افزودن صندلی‌های چرمی و فرمان جدید بر گرفته از ۹۲۸ لوکس تر کند. از نظر فنی، سیستم تعلیق مجدداً تنظیم شد تا هندلینگ و راحتی آن بهبود یابد. البته این تغییرات برای لادا گران تمام می‌شدند و کل پروژه قبل از اینکه پورشه شانس تعویض پیشرانه ۲۱۰۳ با یکی از پیشرانه‌های خود را داشته باشد لغو شد.

لادا سامارا گزیننده روسیه تا سال ۲۰۱۳

پس از ۲۱۰۳، پورشه روی لادا جدیدی کار کرد که سامارا نام گرفت. خودرو مورد بحث بین سال‌های ۱۹۸۴ تا ۲۰۱۳ تولید شد و اگرچه جزئیات چندانی از چند و چون دخالت‌های پورشه در فرآیند توسعه این خودرو وجود ندارد اما حدس می‌زنیم تمرکز اصلی پورشه بر قوای محرکه سامارا بوده است. طراحی سر سیلندر یکی از بخش‌هایی بود که پورشه روی آن دست گذاشت هر چند حتی تجربه مهندسان پورشه نیز برای تبدیل سامارا به محصولی بین‌المللی کافی نبود. این خودرو از نظر قابلیت اطمینان، راحتی و عملکرد فاصله زیادی از بهترین‌های بازار داشت. سامارا از پیشرانه ۰،۹ و

که کیفیت ساخت خودروهای خود را بهبود بخشید و حتی در موتور اسپرت نیز حضور یافت. در بازه زمانی ۳ ساله که همکاری با پورشه ادامه داشت، ۲ خودرو تولید شد که یکی نسخه ارتقا یافته از لادا ۲۱۰۳ و دیگری لادا سامارا بود که از این مدل نسخه راهی هم تولید گردید.

پورشه به جای قیات

اولین محصول لادا که با هدایت‌های پورشه تولید شد ۲۱۰۳ نام داشت. این خودرو که در شوروی به نام ژینگولی هم مشهور بود در بازارهای بین‌المللی با نام لادا ۱۵۰۰ نیز عرضه شد. ۲۱۰۳ اساساً حاصل همکاری بین لادا و قیات بود و قبلاً بر پایه خودرو قیات ۱۲۴ شکل گرفته بود هر چند برای اینکه خودرو مورد بحث خشن تر شود و مناسب آب‌وهوای نامساعد شوروی باشد، لادا تغییراتی در آن اعمال کرده بود. همچنین ترمزهای دیسکی عقب قیات ۱۲۴ جای خود را به نمونه‌های کاسه‌ای داده بودند و هندل هم به عنوان پشتیبان به پیشرانه اضافه شده بود تا در صورت از کار افتادن باتری به خاطر دمای پایین هوا، خودرو را مشکل مواجه نشود. از نظر بدنه، لادا ۲۱۰۳ کمی سنگین‌تر از قیات بود چراکه از پانل‌های فولادی استفاده می‌کرد. زمانی که پورشه با لادا همکاری کرد ۳ سال از عرضه ۲۱۰۳ می‌گذشت. این خودرو از نظر

سهیل سیاوشی s.sivashi@autoworld.ir

شاید از شنیدن این موضوع که پورشه در دوران جنگ سرد به شوروی برای تولید خودرو کمک کرده است، تعجب کنید اما چنین چیزی حقیقت دارد. دنیسای خودرو پر از همکاری‌های گوناگون بوده است. در تاریخ این صنعت مهم، شرکت‌های خودروسازی با یکدیگر برای تولید خودروهای جدید همکاری کرده و یا حتی به دلیل شرایط وخیم اقتصادی در یکدیگر ادغام شده‌اند. همچنین مثال‌های زیادی از به اشتراک‌گذاری تجارب فنی و مهندسی وجود دارد. با اینکه برخی تلاش‌های مشترک بین خودروسازان منجر به تولید اسطوره‌هایی همچون مک‌لارن F1، پاگانی زوندا و تیووتا GR سوپرا شده اما برخی همکاری‌ها خیلی به چشم نیامده‌اند. در دهه ۸۰ میلادی و در اوج جنگ سرد یک همکاری غیرمعمول در اروپا شکل گرفت. پورشه به عنوان برندی آلمانی با چند دهه تجربه گران‌بها همکاری غیرمعمولی را با شرکت روسی لادا کلید زد تا به این ترتیب مردم شوروی بتوانند پشت فرمان خودروهای بهتری بنشینند.

معضلات خاندان فردیناند پورشه

در حال حاضر پورشه از نظر اقتصادی و مالی مشکلی ندارد اما اواخر دهه ۷۰ میلادی وضعیت مالی این خودروساز آلمانی پایدار نبود. در واقع تا قبل از عرضه ۹۸۶ باکستر در سال ۱۹۹۶ پورشه به فراز و نشیب‌های زیادی دست و پنجه نرم می‌کرد و تمامی فرصت‌های لازم برای اطمینان از آینده خود را در نظر می‌گرفت. به همین خاطر همکاری با لادا شکل گرفت. پورشه از یک طرف سرمایه لازم را دریافت می‌کرد و لادا نیز از تجربه ضروری پورشه استفاده می‌کرد تا خودروهای بهتری بسازد. در سال ۱۹۷۵ جلسه‌ای بین آرنست فورمن، رئیس پورشه در آن دوران و ویکتور پولایف، وزیر صنعت شوروی ترتیب داده شد. تا آن زمان فروش لادا جوابگوی بازار داخلی بود اما همکاری با پورشه به لادا این فرصت را می‌داد در بازارهای دیگر هم حضور پیدا کند. با اینکه فروش محصولات لادا در بازارهای بین‌المللی کاملاً عملیاتی نشد اما این شرکت همچنان از مزیت همکاری با پورشه بهره می‌برد به گونه‌ای

آغاز برنامه‌های سال ۲۰۲۵ «لینک‌اند کو» با عرضه «L946»

مخفی‌شونده، باربندها، پنجره‌های بدون حاشیه و قطعات پلاستیکی، شباهت خطوط مستقیم نمای جانبی با رنجرور اسپرت قابل مشاهده است. اما به نظر می‌رسد که در نمای جلوی لینک‌اند کو L946 همچون سایر محصولات جدید این برند، با دیالیت Y-شکل LED مواجه باشیم که تاروی کاپوت امتداد می‌یابد. در این بخش از جلو پنجره خبری نیست بلکه یک در پیچه هوای فعال مستطیل شکل در پایین سپر طراحی شده است، تا جریان هوا را به بخش فنی هدایت کند. از دیگر ویژگی‌های قابل تشخیص در لینک‌اند کو L946 می‌توان به حسگر لیدار روی سقف، تزئین ستون‌ها با رنگ مشکی، فرم نواری چراغ عقب، رنگ پلاک ۵ پرده و کالیبره‌های نارنجی، اشاره کرد. لینک‌اند کو فعلاً از انتشار تصاویر کابین L946 خودداری نموده است.

برند زیرمجموعه گروه جیلی یعنی لینک‌اند کو، نخستین تصاویر از محصول جدید خود با نام L946 را منتشر کرده است. این خودرو در سال ۲۰۲۵ و برای رقابت با ای‌تو M9، لی‌اتو و دنزا N9 وارد بازار خواهد شد. لینک‌اند کو در سال ۲۰۱۷ به صورت مشترک توسط جیلی و ولوو تأسیس شد. این برند از سال ۲۰۲۴ به عنوان شریک فنی زیرمجموعه دیگر گروه جیلی یعنی زیکر، شناخته می‌شود. لینک‌اند کو در حال حاضر ۱۰ مدل را عرضه می‌کند و محصول جدید با کد L946 به این جمع اضافه خواهد شد. در تصاویر رسمی، لینک‌اند کو L946 با بدنه پوشیده از روکش‌های استتاری در حال گذراندن تست‌های زمستانی دیده می‌شود. البته پوشش بدنه به نحوی نیست که نتوان فرم کلی بدنه لینک‌اند کو L946 را تشخیص داد. علاوه بر دستگیره‌های





خودروهای عضلانی در عصر الکتریکی‌ها!



به صورت استاندارد به یکجاست مجهز است که کم‌فکرهای تطبیقی، ترمزهای چهار پیستونه در عقب و اسپویلر عقب را به همراه دارد. به گفته دوج، به لطف همه این ویژگی‌ها، دیتونا اسکات یک ظرف ۲.۲ تانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و ۴۰۰ متر را در ۱۱.۵ ثانیه طی می‌کند. در طول آزمایش در پیست درگ بدون اسفالت مخصوص، تایم ۱۱.۲۷ ثانیه را ثبت کردیم که نشان داد ادعای دوج درست بوده است. اگر اسکات یک بتواند همین به فرورمسن را در خیابان هم ارائه کند، به راحتی چلنجر هلکت رد آئی ۷۹۷ اسپنخاری را مغلوب خواهد کرد.

نخستین خودرو الکتریکی دوج، عصر جدید خودروسازی را روی فرمولی قدیمی شکل داده و شخصیت هلکت و دیمین را به دنیای خودروهای برقی منتقل کرده است. چارجر دیتونا الکتریکی با ۶۷۰ اسب بخار قدرت، تقلید صدای موتور بنزینی، ابعاد بزرگ و سرعت بالا، قصد دارد حال و هوای منحصر به فرد ماسل کارهای دوج را به دنیای خودروهای الکتریکی بیاورد. چارجر دیتونا در نسخه اسکات یک با قیمت ۷۵ هزار و ۱۸۵ دلار، به دو موتور الکتریکی با مجموع خروجی ۶۷۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور مجهز است. نسخه اسکات یک در سال اول

بخشنامه پیش فروش عادی «لاماری ایما هیبرید» ویژه متقاضیان لیست رزرو



نسبت به انجام مراحل ثبت نام خودرو لاماری ایما هیبرید (HEV) با مراجعه به آدرس اینترنتی <https://sales.lamari.ir> اقدام کنند. همچنین قیمت مندرج در این بخشنامه به صورت علی الحساب بوده و قیمت قطعی خودرو بر اساس شرایط مذکور در این بخشنامه و در زمان صدور دعوتنامه محاسبه خواهد شد. در این طرح لاماری ایما هیبرید با قیمت علی الحساب در مبادی ورودی یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. مبلغ پیش پرداخت این طرح ۸۰۰ میلیون تومان است. خودروها همگی مدل ۲۰۲۵ هستند و در رنگ‌های مشکی، سفید، خاکستری، سبز و قرمز عرضه می‌شوند. جریمه دیرکرد سالانه این شرایط فروش ۱۲ درصد است.

آرین پارس موتور در بخشنامه‌ای جدید از شرایط پیش فروش نسخه هیبرید لاماری ایما برای متقاضیان لیست رزرو خبر داد. در این بخشنامه آمده است: پیرو اطلاعیه شماره ۲-۵ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۱۹ و پیش ثبت نام متقاضیان خودرو لاماری ایما هیبرید (HEV) در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی، این شرکت در نظر دارد نسبت به فراخوان متقاضیان محترم (تعیین شده در سامانه مذکور تحت عنوان لیست رزرو) اقدام کند. بدین منظور از متقاضیان واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید جهت تکمیل فرآیند ثبت نام در قالب طرح عرضه پیش فروش با قیمت غیر قطعی و با موعد تحویل ۱۲۰ روز کاری از ساعت ۹ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۵ لغایت پایان روز شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۵ به صورت اینترنتی

امریکایی American

جریمه ۴.۲ میلیون دلاری استلانتیس



شرکت خودروسازی استلانتیس موافقت کرده است ۴.۲ میلیون دلار جریمه به ایالت کالیفرنیا پرداخت کند تا پرونده تخلف این شرکت در زمینه انتشار بیش از حد آلایندها بسته شود. این خبر را هیات

منابع هوایی کالیفرنیا (CARB) اعلام کرده است. خودروهای رم پرومستر مدل‌های ۲۵۰۰، ۱۵۰۰، ۲۵۰۰ و ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ که به موتورهای دیزلی ۳ لیتری مجهز هستند، به دستگامی غیر مجاز مجهز بوده‌اند که سیستم کنترل آلایندگی را دور می‌زند. این تخلف سبب انتشار حدود ۵۵ تن اکسیدهای نیتروژن اضافی در هوا شده است. این نخستین بار نیست که استلانتیس به دلیل تخلفات زیست محیطی جریمه می‌شود. این شرکت سال ۲۰۲۲ نیز به دلیل اتهاماتی مشابه درباره خودروهای بنزینی، ۵.۶ میلیون دلار به کالیفرنیا پرداخت کرده بود. طبق توافق جدید، استلانتیس موظف است خودروهای مشمول این پرونده را فراخوانی کرده و سیستم کنترل آلایندگی آن‌ها را اصلاح کند تا با استانداردهای کالیفرنیا مطابقت داشته باشند.

ارزانی ۳۰ میلیون تومانی «ری‌را» در بازار آزاد

سقف‌ارزی واردات خودرو تغییر می‌کند؟



موضوع به مجمع تشخیص ار سال خواهد شد.

کاهش قیمت ۵۰ میلیون تومانی نیسان سانی (۲۰۲۳) خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۳۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان کاهش ۷۱۰ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۷۴۲ میلیون تومان، وانت آریسان (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش ۵۰۲ میلیون تومان، سه‌سند (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش ۵۴۱ میلیون تومان و سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۶۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت قیمت ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت اسکای‌ول ET5 نیسکا (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، دینگیتی پرستیژ (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۷۰۵ میلیون تومان رسید. همچنین در گروه خودروهای وارداتی شاهد افزایش و کاهش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که ارزش نیسان سانی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید. از طرفی هونگی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد.

حقوق گمرکی قطعات با مصوبه مجلس گفت: «استدلال مجلس برای اختصاص ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون یورو به واردات خودرو در سال آینده این است که طبق گزارش بانک مرکزی، سال گذشته بیش از ۸ میلیارد دلار قطعات خودرو وارد و توسط شرکت‌های مونتاژ کار استفاده شده است؛ در مقابل، ارز تخصیص داده شده برای واردات خودرو، در حد چند صد میلیون دلار بوده است. بنابراین بحث مادر مجلس این است که چطور دولت ارز برای واردات قطعات خودرو دارد، اما برای واردات خودرو ارز ندارد؟!»

وی اضافه کرد: «تخصیص ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون یورو ارز برای واردات خودرو نصف میزان ارزی است که به شرکت‌های مونتاژ کننده خودرو داده می‌شود؛ با اجرای مصوبه مجلس می‌توان شاهد کاهش قیمت خودرو و ایجاد فضای رقابتی در بین شرکت‌های مونتاژ کار نیز بود.» وی درباره محل تامین منابع ارزی برای واردات خودرو گفت: «این منابع از محل ارز حاصل از صادرات تامین می‌شود که این همان ارز صادرکنندگان است و ارز دولتی نیست. البته طبق قوانین ارزی کشور، مدیریت نیازهای ارزی کشور با بانک مرکزی است؛ بنابراین تخصیص ارز حتی ارز صادرکننده هم باید از طریق دولت و بانک مرکزی بر اساس اولویت‌های تعیین شده انجام شود.»

نایب رئیس کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ درباره چگونگی اصلاح ایرادات هیات عالی نظارت گفت: «احتمالاً ما در مجلس روی مصوبه اصرار می‌کنیم؛ ممکن است رقم مشخص شده برای واردات خودرو برداشته شده و به جای آن آورده شود که اندازه نصف ارز تخصیص داده شده برای واردات قطعات خودرو، ارز به واردات خودرو اختصاص یابد.»

وی افزود: «بهاومات و ایرادات دیگری همچون واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور نیز باید در کمیسیون تلفیق بررسی شود؛ در نهایت در صورت اصرار مجلس،



احسان ناصرایی

e.nasari@autoworld.ir

مخالفت هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام با سقف‌ارزی واردات خودرو در سال آینده در شرایطی است که به نظر می‌رسد مجلس شورای اسلامی قصد کوتاه آمدن از مصوبه خود مبنی بر اختصاص ۳.۳ میلیارد یورو ارز به واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ را ندارد. با این حساب، ممکن است سرنویس این مصوبه در نهایت به مجمع تشخیص مصلحت نظام گره بخورد و اعضای مجمع تکلیف نهایی آن را مشخص کنند.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۴ مصوب کردند که ۳.۳ میلیارد یورو ارز به واردات خودروهای نو و کار کرده اختصاص یابد. این در حالی است که دولت در لایحه خود، رقم ۲ میلیارد دلار را برای واردات خودرو در سال آینده در نظر گرفته بود. حالا هیات عالی نظارت می‌گوید نظر به این که بانک مرکزی اعلام کرده توان تامین ارز مدنظر مجلس برای واردات خودرو را ندارد، سقف ارزی ۳.۳ میلیارد دلار برای واردات خودرو در سال آینده مورد تأیید این نهاد نیست. طبق قانون با توجه به مخالفت هیات عالی نظارت، مصوبه مورد نظر به مجلس برگشت داده می‌شود تا اصلاح شود. این در حالی است که به گفته نایب رئیس کمیسیون تلفیق بودجه مجلس، نمایندگان احتمالاً بر رقم ۳.۳ میلیارد یورویی خود برای واردات خودرو اصرار خواهند کرد. بنابراین احتمال رفتن مصوبه مورد نظر به مجمع تشخیص مصلحت نظام وجود دارد.

نایب رئیس کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ با بیان این که عمده ایراد هیات عالی نظارت در موضوع واردات خودرو، به میزان ارز تخصیص داده شده مربوط است، گفت: «احتمالاً مجلس شورای اسلامی بر مصوبه خود اصرار کرده و موضوع به مجمع تشخیص فرستاده می‌شود.» محسن زنگنه در گفت‌وگویی، درباره توضیح ایرادات هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام به مصوبه مجلس درباره واردات خودرو در سال آینده گفت: «ایراد اول مجمع این است که اضافه کردن ۱.۳ میلیارد یورو ارز برای واردات خودرو، سبب کسری منابع ارزی دولت می‌شود و این مساله، سیاست‌های پولی و ارزی را دچار مشکل می‌کند.» نایب رئیس کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ گفت: «ایراد دوم درباره منشأ ارز خارجی برای واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور است؛ هیات عالی نظارت معتقد است نظر به این که امکان تشخیص منشأ داخلی یا خارجی ارز وجود ندارد و سقفی هم برای آن پیش بینی نشده است، این مساله سبب اختلال در نظام ارزی می‌شود و قابلیت اجرایی ندارد.»

امریکایی American

خودرویی دو چرخ با الهام از بشقاب پرنده!

در دهه‌های ۵۰ و ۶۰، فورد یکی از فعال‌ترین خودروسازان در زمینه طراحی خودروهای کانسیپت بود و این برند امریکایی تقریباً هر سال کانسیپتی را با ظاهر آینده‌نگر و ویژگی‌های پیشرفته معرفی می‌کرد. یکی از این خودروهای کانسیپت، جابرون نام داشت؛ یک خودرو دوچرخ عجیب که شبیه بشقاب پرنده به نظر می‌رسید! البته این کانسیپت فقط با اهداف آزمایشی ساخته شد و فورد هیچ برنامه‌ای برای تولید آن نداشت. در واقع جابرون فقط برای اهداف تحقیقاتی و آپروبنامیکی ساخته شد. بدنه این کانسیپت از فایبر گلاس ساخته شده و



خودرو فقط روی دو چرخ حرکت می‌کرد. چرخ جلو با استفاده از دسته‌های روی کنسول خودرو فرمان می‌گرفت. در حالی که چرخ عقب از یک موتور الکتریکی نیرو می‌گرفت و خودرو را به حداکثر سرعتی در حدود ۸ کیلومتر بر ساعت می‌رساند. هنگامی که جابرون متوقف بود نیز دو چرخ کوچک در عقب خودرو، آن را ثابت نگه می‌داشتند. این خودرو عجیب هنگام حرکت با استفاده از ژيروسکوپ تعادل خود را حفظ می‌کرد. از دیگر ویژگی‌های نوآورانه جابرون هم تلفن همراهی بود که بین دو صندلی نصب شده بود. کانسیپت جابرون ابتدا در نمایشگاه خودرو دیترویت ۱۹۶۱ رونمایی شد و سپس در فوردر توندا به نمایش درآمد که یکی از پربازدیدترین مجموعه‌های نمایشگاهی آمریکا در آن زمان محسوب می‌شد. اما این خودرو جالب در سال ۱۹۶۲ در اثر آتش سوزی از بین رفت و در حال حاضر تنها چیزی که از جابرون باقی مانده، دو پروتوتایپ غیر کاربردی است که در مراحل اولیه توسعه ساخته شدند. یکی از این دو نمونه در سال ۲۰۱۲ در یک حراجی با قیمتی در حدود ۴۰ هزار دلار فروخته شد.

فرانسوی French

بررسی پروژه «ژیان» جدید

سیترون در پاسخ به بازگشت فولکس واگن بیتل، در اواخر دهه ۹۰ قصد احیای مدل افسانه‌ای 2CV را داشت؛ اما این پروژه پس از ساخت یک کانسیپت لغو شد. سیترون پروژه احیای 2CV را تا مرحله ساخت نمونه‌ای با اندازه واقعی پیش برده بود. البته این کانسیپتی کاملاً مخفیانه بود که تا سال‌ها کسی از وجودش خبر نداشت و حتی هنوز هم اطلاعات بسیار کمی در مورد آن وجود دارد. طبق گفته‌ها، این خودرو که با نام 2CV 2000 شناخته می‌شود، در اواخر دهه ۹۰ ساخته شده است؛ یعنی دقیقاً همان زمانی که تب طراحی‌های رترو



شکل گرفته بود. طراحی این کانسیپت کاملاً با نگاه به 2CV قدیمی شکل گرفته و در عین حال، این مفهوم را با عناصر طراحی مدرن دهه ۹۰ به‌روز کرده است. فرم کلی بدنه، سقف منحنی، طراحی درها، گلگیرهای برجسته و چراغ‌های کوچک عقب همگی 2CV را به یاد می‌آورند و حتی خطوط برجسته روی کاپوت و صندوق هم به سبک ژیان قدیمی کار شده است.

از این کانسیپت اطلاعات بیشتری در دست نیست؛ اما به‌همان شیوه‌ای که بیتل و فیات ۱۵۰۰ احیا شدند، احتمالاً 2CV جدید هم باید روی پلتفرم مشترکی با سیترون‌های کوچک آن سال‌ها ساخته شده باشد و زیر کاپوت یک پیش‌ران ۴ سیلندر داشته باشد که نیروی خود را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. با این حال، پس از ارائه این طرح به مدیران شرکت، پروژه لغو شد. احتمالاً سیترون نمی‌خواست ریسک کند و برای رقابت در این بخش از بازار، جایگزین محافظه‌کارانه‌تری را انتخاب کرد؛ یعنی هاج‌بک کوچک C3 که نخستین بار در سال ۲۰۰۱ معرفی شد.

نسخه‌های ۲۰۲۵ سری ۳ شاهد جلو پنجره مشکی پیاپویی و گرافیک جدید چراغ‌ها (مزمین به فناوری Laser Light یا لیزر) هستیم. در نمای عقب چراغ‌های کشیده با گرافیک جدید و طراحی آگوزهای بزرگ تر سبب شده است حس هیجان بیشتری به بیننده القا شود. از سوی دیگر کابین سری ۳ جدید کاملاً مشابه محصولات جدید بامو بوده و کلاستر و سیستم اطلاعات-سرگرمی آن یکپارچه است و فضای مدرن و پیشرفته‌ای را به نمایش می‌گذارد. این خودرو امکانات رفاهی بسیاری را در اختیار سر نشینان قرار می‌دهد.

سری ۳ از سدان‌های محبوب و موفق بامو در بازار جهانی است که تا به امروز ۷ نسل از آن روی خط تولید کمپانی باواریایی قرار داشته است. بامو سری ۳ نسل هفتم موسوم به G20 اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی معرفی شد و با زبان جدید طراحی بامو و هماهنگ است. ناگفته نماند که سری ۳ جزو زیباترین محصولات بامو است که بسیار مورد توجه و استقبال قرار گرفته است. اخیراً این کمپانی تغییراتی را در ظاهر و کابین این خودرو اعمال کرده است که به زیبایی و جذابیت هر چه بیشتر این سدان می‌افزاید. در

سدان محبوب وزیبای باواریایی‌ها



نخستین گفتمان خودروهای برقی در اندیشکده خودرو برگزار شد

لزوم تغییرات سیستمی در روند پیشرفت صنعت خودرو

مسیرهای این رونداست، البته نارتازی‌هایی در این بخش وجود دارد و در کشور، ذخیره سازی انرژی برای ایستگاه‌های شارژ هم انجام نمی‌شود. همچنین موانعی در زمینه تامین سوخت‌های فسیلی برای تولید برق خودروهای الکتریکی وجود دارد که استفاده از ذخیره سازی می‌تواند به رفع این نارتازی‌ها کمک ویژه‌ای کند. در حال حاضر زیرساخت‌های مناسبی برای رانندگی ایستگاه‌های شارژ خانگی وجود ندارد و هزینه‌های آن نیز به اصطلاح یک به یک است. در کشور هزینه یک شارژر ۱۲۰ کیلوواتی ۱۰ هزار دلار و هزینه زیرساخت آن ۲۰ هزار یورو خواهد بود. برای رانندگی و نصب ایستگاه‌های شارژ ۱۰ تا ۲۰ میلیارد هزینه نیاز است. همچنین در پایتخت ۳۰۰ نقطه مورد بررسی قرار گرفته که ۱۵ نقطه آن برای ایجاد ایستگاه‌های شارژ انتخاب شده است؛ اما فقدان زیرساخت‌های توزیع برق همچنان یک چالش بزرگ در این زمینه به شمار می‌رود.

ایجاد تغییر اساسی در صنعت خودرو

در پایان این همایش علی میرزایی سیسان به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «برقی سازی آن طور که باید جدی گرفته نشده و به عنوان یک تحول سیستمی در نظر گرفته نشده است. می‌توان گفت مادر این مسیر، جزو کشورهای مردد به حساب می‌آیم. وی در پاسخ به این سوال که مهم‌ترین گام در مسیر برقی سازی چیست؟ بیان کرد: «سال ۲۰۲۵ در این رابطه تعیین کننده خواهد بود. بر این اساس هر کشوری نتواند نوآوری داشته باشد، خود به خود از این رقابت حذف می‌شود. اگر این مهم را در ک کنیم و بدانیم که تا چه میزان رقابت جهانی سخت می‌شود، این موضوع تلنگری برای پیشرفت صنعتی مان خواهد بود. همچنین این تلنگر می‌تواند در زمینه اشتغال زایی و پیشرفت صنعت در جاده مخصوص بسیار موثر باشد. به نظر بنده در حال حاضر با چنین جایگاهی فاصله داریم و باید مشخص کنیم که آیا می‌خواهیم به این سمت حرکت کنیم یا خیر؟» مولف کتاب اقتصاد حمل و نقل برقی، در ادامه بیان کرد: «زمانی می‌توانیم بگوییم باید به سمت برقی سازی حرکت کنیم که مانند کشورهای پیشرفته، در این زمینه الزام‌های قانونی داشته باشیم. مادر کشور الزام قانونی در این مورد نداریم. در کشورهای مختلف جهان در ۶۰ هزار سند به صورت قانونی و رسمی به خودروهای برقی اشاره شده است. مادر کشور در این زمینه یک یادو سند داریم که تازه الزام آور هم نیستند. به نظر من تحرک قانون گذار و مجری باید بیشتر شود و لازم است گفتمان در باره این موضوعات نیز افزایش یابد. این استاد دانشگاه در ادامه افزود: «اولویت ما گلوگاه‌هایی مانند تولید انرژی پاک است. تولید انرژی خورشیدی در ایران باید افزایش یابد و به نظر من این مهم به برطرف شدن نارتازی انرژی کمک می‌کند و فرصتی را در اختیار سیاستگذار قرار می‌دهد تا بدانند برای گسترش خودروهای پاک و برقی باید چطور برنامه‌ریزی کنند. تا زمانی که نارتازی انرژی داشته باشیم، اولویت دولت عوامل مهم‌تری خواهد بود. اگر قوانین بخواهند تغییر کنند، باید به سمت دفاع و حمایت از انرژی‌های پاک برود.»

برنامه‌های گروه خودرو سازی سایپا در زمینه برقی سازی همچنین احمد زیبا، مدیر تحقیق و توسعه حمل و نقل الکتریکی گروه خودرو سازی سایپا در گفت‌وگو با خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در پاسخ به این که گروه خودرو سازی سایپا در زمینه برقی سازی چه برنامه‌هایی دارد؟ گفت: «طبق برنامه‌ای که داشتیم بحث نمونه سازی خودرو را با EVR در حال انجام است. همچنین تاکسی‌های برقی چانگان ایدورا داریم. به نظر من سال گذشته از توسعه خودروهای برقی بهتر حمایت می‌شد؛ اما مسائلی که در تامین برق کشور وجود دارد، سرعت حرکت مان را کمی کند کرده است. اما در حال حاضر روند داخلی سازی را پیش می‌بریم.»

وی در پاسخ به سوال دیگری با این عنوان که تاکنون چند دستگاه خودرو برقی فروخته‌اید؟ افزود: «در این زمینه قرار داد ما با شهر داری و برای بخش تاکسیرانی است و در حال حاضر خودرو در این زمینه برای عرضه عمومی نداریم. اما مطمئن هستیم خودروهایی که به صورت EVR مورد استفاده قرار می‌گیرد، در آینده بازار خوبی خواهند داشت.»

خودروهای تمام الکتریکی در حاشیه همایش

در محوطه این رویداد، گروه بهمن سه خودرو هاوال هیبرید، بی‌وای دی هیبرید و هونگیچی EQM5 را به نمایش گذاشته بود. همچنین گروه صنعتی ایران خودرو و دو محصول برقی و کرمان موتور نیز یک خودرو تمام برقی را در معرض نمایش گذاشته بودند. آن‌ها نشان دادند که در پیمودن این مسیر عزم‌شان جزم است و این همایش نشان داد که خودرو سازان داخلی همچنان به برقی سازی علاقه‌مند هستند.



خودروهای برقی و گسترش حمل و نقل برقی، نقش محوری در زمینه استفاده از انرژی‌های نوین دارد. بر این اساس از سال ۲۰۱۰ میلادی در برنامه جامعی تمام خودرو سازان مطرح جهان برای کاهش آلودگی هوا و در کل حفظ محیط زیست، در صدد گسترش سبد محصولات پاک و استفاده از انرژی‌های تجدید پذیر الکتریکی برآمدند. این مسیر به حدی جدی شده که در ۶ سال اخیر، خودرو سازان داخلی نیز به آن ورود کرده‌اند. بر این اساس روز دوشنبه، ۱۰ دی ماه سال جاری همایش «آینده فروشی در جاده مخصوص (گفتمانی در باب خودروهای برقی)» در محل اندیشکده خودرو برگزار شد. در ادامه گزارشی از برگزاری این همایش می‌خوانید.

در همایش خودروهای برقی: آینده روشنی، چه گذشت؟ این همایش با حضور کیانوش پورمجیب (مدیر عامل سایپکو)، هادی ملکان (مدیر عامل گروه ماموت)، مدیران ارشد شرکت ایپکو، عادل دمشقی (مدیر عامل شرکت خدمات شارژ مینا)، مدیران گروه بهمن، مدیران گروه خودرو سازی سایپا و سایر فعالان صنعت خودرو و اصحاب رسانه برگزار شد. علی میرزایی سیسان، به عنوان سخنران اصلی این رویداد گفت: «در بازار خودروهای برقی اروپایی‌ها دیوارهایی کشیده می‌شود که چینی‌ها به سختی به آن وارد شوند. اما جالب است بدانید که چینی‌ها در مقابل، انعطاف پذیری خود را افزایش داده‌اند. بر اساس گزارش‌های منتشر شده، اروپایی‌ها از جریان برقی سازی خودرو عقب افتاده‌اند و در زمینه خودروهای هوشمند و برقی، آن‌ها در مقابل آمریکا و چینی‌ها حریفی برای گفتن ندارند. به جرات می‌توان گفت که آلودی، بامو و مرسدس نیز مانند قبل آمار فروش خوبی در زمینه خودروهای برقی ندارند.» وی همچنین با اشاره به جنگ تعرفه اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها علیه خودروهای برقی چینی بیان کرد: «چینی‌ها با ایجاد انعطاف زیاد در تجارت سعی دارند از موانع غربی با تولید خودروهای هیبرید عبور کنند. اروپا در زمینه هوش مصنوعی، خودروهای برقی و حمل و نقل پاک از چینی‌ها عقب افتاده است. در چنین شرایطی رقابت سرسختی میان چین و ایالات متحده در حال شکل گیری است. اکثر منتقدان اروپایی اکنون بر این باورند که اگر نوآوری نداشته باشند، از عرصه جهانی حذف می‌شوند. جالب است بدانید که به زودی سهم خودرو سازان کم و در مقابل شرکت‌های ارائه دهنده نرم افزارها و قطعات الکترونیکی، سهم بیشتری از بازار را کسب خواهند کرد. البته این موضوع به معنای اول یا آخر راه بودن صنعت خودرو در این مسیر نیست؛ بلکه راهی طولانی با تغییراتی فراوان در زمینه فناوری‌های نوین در پیش است. همچنین چینی‌ها به تولید خودرو برقی ۲۵ هزار دلاری دست یافته‌اند که این امر می‌تواند رقابت با آن‌ها را بسیار سخت‌تر کند؛ چرا که خودروهای برقی اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها در بازه قیمتی ۴۰ تا ۵۰ هزار دلاری هستند. اگر آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها بخواهند به جایگاه چینی‌ها دست یابند تا سال ۲۰۲۸ به زمان نیاز دارند. از طرفی چین تا سال ۲۰۲۸ به جایگاهی خواهد رسید که بر زنجیره تامین خودروهای هوشمند کاملاً مسلط خواهد شد.»

برقی سازی در کشور؛ سخت یا آسان؟

علی میرزایی سیسان در بخش دیگری از سخنان خود، درباره گسترش حمل و نقل پاک در کشور گفت: «گسترش حمل و نقل برقی در کشور بسیار مهم است. البته دنبال کردن این سیاست در کشورهای مختلف، متفاوت است. اگر نگاهی به کشور نروژ داشته باشیم، می‌بینیم که این کشور به ۵ سال و ۴ ماه زمان نیاز داشت تا به سطح مطلوبی از برقی سازی برسد. ایجاد این شرایط در کشور آلمان ۶ سال و ۵ ماه زمان برد. در کشورمان سرعت برقی سازی به نسبت سایر نقاط جهان بسیار ضعیف است. لطفاً به این نکته توجه داشته باشید که این روزها آن چه جاده مخصوص را تهدید می‌کند، برقی سازی نیست؛ بلکه صنعت زدایی زودرس است که به شرایط فعلی جاده مخصوص منتهی شده است.»

ساخت ایستگاه‌های شارژ در ایران

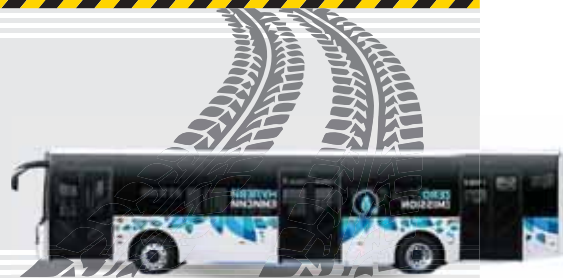
عادل دمشقی، مدیر عامل شرکت خدمات شارژ مینا نیز به عنوان دومین سخنران این همایش گفت: «اگرچه این روزها برخی به خودروهای برقی نگاه منفی دارند، اما دخالت نهادها و سازمان‌های مختلف نیز در برقی سازی قابل توجه است. در دنیا، برقی سازی تعاریف مختلفی دارد و حمل و نقل تنها یکی از



توجه به استانداردهای زیست محیطی از جمله مسائلی است که باید به آن دقت ویژه‌ای شود. وی بیان کرد: «ورود خودروهای برقی به کشور می‌تواند به کاهش آلودگی هوا و ترافیک کمک کند. البته البته این موضوع به زیرساخت‌های مناسب نیاز دارد؛ این خودروها نه تنها به کاهش هزینه‌های سوخت کمک می‌کنند، بلکه تجربه سفر راحت‌تری را برای شهروندان فراهم می‌آورد.» عزیززاده تأکید کرد: «برای مثال، توسعه ایستگاه‌های شارژ و ایجاد شبکه‌های برق پایدار از الزامات اساسی هستند. همچنین، فرهنگ استفاده از خودروهای برقی باید در جامعه نهادینه شود تا اثرات مثبت آن به صورت ملموس‌تر مشاهده شود.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی گفت: «صنعت خودرو ایران به زغم این که در سال‌های اخیر با تحریم، کمبود قطعات و نوسانات ارزی روبه‌رو بوده اما توانسته است به رتبه خوبی در بین خودروسازان جهان دست یابد.» مهدی عزیززاده افزود: «در بخش حمل‌ونقل عمومی مدیریت شهری ششم اقدامات بسیار خوبی انجام داده که می‌توان به قرارداد خرید اتوبوس‌های برقی داخلی و خارجی اشاره کرد که ۱۰ دستگاه از آن‌ها به تازگی وارد تهران شده است و به زودی در مسیر میدان جمهوری - میدان بهارستان آغاز به مسافرگیری خواهد کرد.» مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تصریح کرد: «نیاز به نوسازی ناوگان در کشور وجود داشته و

اتوبوس‌های برقی در خط جمهوری - بهارستان



به بهانه عقب ماندگی تولیدات داخلی از تکنولوژی‌های روز صورت گرفت:

تاکید مجلس برای واردات ناوگان معدنی

مجلس در راستای برنامه هفتم توسعه تسهیلاتی را برای کمک به واردات این خودروها در نظر گرفته است



پس از آن که در سال‌های اخیر، ماشین‌آلات معدنی به کمترین بهره‌وری خود رسیدند و مشکلات داخلی و محدودیت‌های خارجی این صنعت را محاصره کرد، حالا

به تازگی مجلس به این صنعت ورود کرده و وعده داده که به زودی تسهیلاتی را برای تامین خودروهای مورد نیاز این بخش از طریق واردات در نظر بگیرد. این در حالی است که پیش از این



فرانک آقاصفی

faghafasi@autoworld.ir

مشکلات در مسیر واردات، باعث شد ناوگان ماشین‌آلات معدنی کشور با فرسودگی بیش از حد همراه شوند؛ اتفاقی که در سال‌های اخیر به بهانه حمایت از تولید و توسعه داخلی سازی در این صنعت افتاد و نه تنها کمک حال این صنعت نشد، بلکه ناوگان معدنی را مستقیم‌تر نشانگر گرفت و باعث شد مانند بسیاری از بخش‌های تجاری کشور، این ماشین‌آلات نیز به شدت فرسوده شوند. حالاً امروز که این خودروها زمین خورده و باعث تعطیلی برخی معادن و افت بهره‌وری در برخی دیگر شده، مجلس حمایت از تولید داخل را کنار گذاشته و در راستای برنامه هفتم توسعه تسهیلاتی را برای کمک به واردات این خودروها در نظر گرفته است.

مجلس؛ حامی واردات ناوگان معدنی

عنوان کرده است که «در برنامه هفتم توسعه رشد بخش معدن ۱۳ درصد پیش‌بینی شده است، به همین دلیل برای تحقق این رشد، حوزه واردات ماشین‌آلات معدنی تسهیلات بسیار مناسبی را مصوب کرده‌ایم.» علیرضا سلیمی همچنین بیان کرد: «در واقع فشار برای واردات فراهم است زیرا از تکنولوژی‌های روز دنیا عقب مانده‌ایم.»

پس از آن که صنعت و ناوگان ماشین‌آلات کشاورزی در سال‌های اخیر همچون سایر صنایع سنگین ساز کشور، با مشکلات بسیاری همراه شد، حالا پای مجلس به معدن باز شده و قرار است فکری به حال واردات خودروها و تامین نیاز معادن به ماشین‌آلات از طریق مدل‌های وارداتی کند. در همین راستا، به تازگی سخنگوی هیات رئیسه مجلس درباره تامین ماشین‌آلات معدنی

جای خالی نوسازی ناوگان معدنی در برنامه هفتم توسعه

بزرگ فعالیت بیشتری داشته باشند و این نیازمند تامین ماشین‌آلات سنگین معدنی است که در برنامه هفتم به آن توجه نشده است.» از سوی دیگر، سال گذشته معاون معادن و فراوری مواد وزارت صمت با اشاره به برنامه هفتم توسعه و جایگاه ماشین‌آلات معدنی عنوان کرده بود که «ناوگان ماشین‌آلات معدنی، نیازمند نوسازی است و به این موضوع در برنامه هفتم باید به درستی پرداخته شود.»

صحت‌وار واردات ماشین‌آلات معدنی و تخصیص تسهیلات به این موضوع در حالی از سوی مجلس مطرح می‌شود که در سال گذشته و هم‌زمان با تعیین برنامه هفتم توسعه، برخی کارشناسان اعلام کردند جای نوسازی ماشین‌آلات معدنی در این برنامه خالی است. در همین زمینه، حسنعلی حق‌شناس، یکی از فعالان صنعت مس در خصوص برنامه هفتم توسعه اذعان داشته بود که «اگر بخواهیم به رشد ۱۳ درصدی در بخش معدن برسیم باید معادن

دولت و مجلس بر این باورند که تولیدکنندگان داخلی حتی بدون حضور سفت و سخت رقبا، امکان برآورده کردن تمام نیاز معادن به ماشین‌آلات داخلی را ندارند و چنانچه از این تولیدکنندگان حمایت به عمل نیاید راه را برای واردات مدل‌های خارجی هموار نکند، معادن بیش از این به محلی برای حضور مدل‌های قدیمی و از کار افتاده تبدیل خواهند شد

محدودیت واردات ماشین‌آلات معدنی به بهانه حمایت از تولید داخل

واردات در این سال‌ها محدود و ممنوع بود تا شاید تولید داخل بدون رقیب رونق بگیرد، اما حالا سخنگوی هیات رئیسه مجلس از بستر سازی‌ها برای واردات ماشین‌آلات معدنی خبر داده و تولید داخل را مهم‌تر به بازماندگی از تکنولوژی‌های روز دنیا کرده است. در حالی که پیش‌تر نیز مشخص بود که تولید داخل در این زمینه به تنهایی توان تامین نیاز ناوگان داخلی به ماشین‌آلات سنگین و پیشرفته را ندارد، آن هم بدون حمایت دولت و ارائه تسهیلات. حالا دولت و مجلس بر این باورند که تولیدکنندگان داخلی حتی بدون حضور سفت و سخت رقبا، امکان برآورده کردن تمام نیاز معادن به ماشین‌آلات داخلی را ندارند و چنانچه از این تولیدکنندگان حمایت به عمل نیاید راه را برای واردات مدل‌های خارجی هموار نکند، معادن بیش از این به محلی برای حضور مدل‌های قدیمی و از کار افتاده تبدیل خواهند شد.

در سنوات گذشته همچنین به بهانه آن که تولید داخل مورد حمایت قرار گیرد، واردات ماشین‌آلات معدنی دستخوش ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های بسیاری شد تا آنجا که حتی بعد از ابلاغ دستورالعمل و شیوه‌نامه واردات ماشین‌آلات معدنی، اتفاق در خسوری در این حوزه نیفتاد.

پس از آن که در سال‌های گذشته واردات این خودروها با ممنوعیت همراه بود، در نهایت اردیبهشت‌ماه سال جاری دستورالعمل واردات این خودروها ابلاغ شد که براساس آن وزارت صمت، واردات ماشین‌آلات معدنی نو و دست دوم با حداکثر ۱۰ سال قدمت را مجاز اعلام کرد. اگر این واردات در سال‌های اخیر مجاز بود، تا امروز شاید با این حجم از فرسودگی در ناوگان ماشین‌آلات معدنی مواجه نبودیم و امروز نقطه صفر و آغاز نوسازی این خودروها نبود.

تعیین تکلیف ۱۰۰ دستگاه کامیون کشنده مترو که در آستارا



مدیرکل اموال تملیکی گیلان گفت: «طی دو سال گذشته، یکصد دستگاه کامیون کشنده مترو که در آستارا تعیین تکلیف شد و هم‌اکنون در انبار اموال تملیکی انزلی برای قیمت‌گذاری و فروش است.»

احمد رضا موقری از تشکیل ۳ هزار و ۹۳۶ فقره پرونده مرتبط با اموال مترو که در بازه اول مهر ماه ۱۴۰۱ تا ۳۰ آبان ماه خیر داد و افزود: «طی این مدت ۳ هزار و ۴۹۲ فقره پرونده به ارزش ۱۵ هزار و ۴۴۴ میلیارد و ۱۶۰ میلیون و ۲۰۹ هزار و ۲۱۵ ریال تشکیل شده که نسبت به مدت مشابه ۲۰۸ درصد رشد داشته است.» وی از فروش اموال کشف‌شده مرتبط با یک هزار و ۷۰۲ فقره پرونده به ارزش ۲ هزار و ۱۲۸ میلیارد و ۵۰۵ میلیون و ۵۶ هزار و ۶۸۷ ریال با رشد ۶۴۱ درصدی نسبت به مدت مشابه خبر داد و اضافه کرد: «کالاهای مکشوفه مرتبط با یک هزار و ۶۵۳ فقره پرونده به ارزش ۴ هزار و ۲۷۰ میلیارد و ۹۱۰ میلیون و ۵۰۲ هزار و ۷۶۲ ریال منهدم شد.»

مدیرکل اموال تملیکی گیلان از واگذاری ۱۷۱ فقره پرونده به ارزش ۱۴۲ میلیارد و ۴۱۶ میلیون و ۸۵۸ هزار و ۸۰۰ ریال به ادارات دیگر خبر داد و عنوان کرد: «شاهد استرداد ۳۶۳ فقره پرونده به ارزش ۳ هزار و ۲۷۵ میلیارد و ۷۰۷ میلیون و ۱۹۸ هزار و ۱۵۳ ریال هستیم.» موقری همچنین به اعاده کالاهای مترو که مرتبط با ۵۰ فقره پرونده به ارزش ۹۰۹ میلیارد و ۲۵۹ میلیون و ۴۴۱ هزار و ۱۱۰ ریال خبر داد و بیان کرد: «همچنین طی این مدت یکصد دستگاه کامیون کشنده مترو که در آستارا تعیین تکلیف شد و هم‌اکنون برای قیمت‌گذاری و فروش در انبار اموال تملیکی انزلی است.»





وارداتی اقدام کنند. به احتمال زیاد تا پایان سال جاری در دو نوبت دیگر در ماه‌های بهمن و اسفند نیز همچنان شاهد اجرای مراسم قرعه‌کشی برای واگذاری وارداتی‌ها خواهیم بود.

از امروز امکان وکالتی کردن حساب جهت شرکت در قرعه‌کشی خودروهای وارداتی وجود دارد. همچنین متقاضیان این مدل خودروها می‌توانند از روز شنبه، ۱۵ دی‌ماه برای ثبت‌نام در سامانه مختص خودروهای



آغاز وکالتی کردن حساب برای قرعه‌کشی خودروهای وارداتی

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

خودروهای ساخت هند در بازار ایران مشتری ندارند

می‌شود. در نهایت آن چه گفته شد، در مورد خودروهای هندی و روسی نیز مصداق دارد که از آن جمله می‌توان به محصولاتی از برند پاتریوت روسی و نسخه‌های سوزوکی تولیدشده در هند اشاره کرد.

خودرو کشور به‌مرور به استفاده از محصولات چینی (مونتاژی و وارداتی) عادت کرده‌اند. با این وجود همچنان مقاومت در برابر خرید خودروهای چینی گران‌قیمت و محصولاتی از برندهای ناشناخته در بازار ایران احساس

خودروهای چینی از سال ۱۳۸۲ در ایران حضور دارند. در واقع امروز از نخستین حضور یک خودرو چینی در بازار ایران بیش از بیست و یک سال می‌گذرد و طی این مدت زمان نسبتاً طولانی، مصرف‌کنندگان در بازار

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 ۲۷۰	۰	
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۷۶۰	۵	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۷۰۵	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۷۷۹	۰	
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۴۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۵۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو بلاکین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۶۸۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	۲ میلیارد و ۴۵۰	۱۵	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	۲ میلیارد و ۵۳۵	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	۲ میلیارد و ۵۶۵	۰	
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۰	
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۴۰	۰	
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۶۶۰	۴۰	▼

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	۵۴۵	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۵۷	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۵۹۰	۲	▼
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۰۰	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۷۷	۱	▼
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۰	۴۹۰	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۴۷۰	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۷۴	۴	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۲۵	۳	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۴۰	۵	▼
سهند (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۴۱	۶	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۸۳	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۴۲	۸	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۵۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۸۹۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۲۵	۳	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۴	۱	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۹۰	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۸۷	۱	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۱۰	۳	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۴۰	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۸۷	۰	
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۴۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۹۱	۷۱۰	۹	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۰۲	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۷۶	۸۷۰	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۷۹۶	یک میلیارد و ۳۰	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۹	۰	
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۷۲۱	۸۸۰	۲	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	۹۸۸	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۹۴۳	یک میلیارد و ۷۲	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۶۱۶	۶۶۰	۵	▼
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۷۴	۶	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۷۹۵	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۶۵۴	۸۵۵	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۶۷۴	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۲۳	۴	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۷۷۶	۸۷۴	۰	
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۷	۳	▼
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۹۰۲	یک میلیارد و ۵۵	۰	
ری را (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▼
وانت آریسان (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۰۳	۶	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۸۸۴	۱	▼
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	۹۸۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	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	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	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 ۵۵۰	۵۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
هوندا EQM5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جی‌ای‌سی EQM5 GS3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
ونوسیا وی‌ان‌لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۰	۰	



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSEER
German Motor Oil

کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

رقابت و بازار آزاد، قیمت بنزین در شهرهای بزرگ استرالیا را کاهش نداد

چالش اقیانوسیه با تامین سوخت خودروها

شناخته می شود. البته قیمت بنزین شامل هزینه های مختلفی از جمله هزینه حمل و نقل داخلی، اجاره، دستمزد کارکنان، قبوض خدماتی و همچنین سود خرده فروشان است که در قیمت نهایی لحاظ می شود. در نهایت، مالیات کالا و خدمات (GST) به صورت مستقیم توسط مصرف کنندگان در محل پمپ بنزین پرداخت می شود که آخرین بخش از هزینه های افزوده بر قیمت بنزین است. مقایسه قیمت بنزین در استرالیا با دیگر کشورهای همسایه می دهد که قیمت ها در این کشور در حد متوسط جهانی قرار دارند. استرالیا به دلیل واردات بخش قابل توجهی از نفت خام و هزینه های بالای محلی، تاثیر قابل توجهی از نوسانات جهانی قیمت نفت می گیرد. به طور کلی، قیمت بنزین در استرالیا در مقایسه با کشورهای مانند آمریکا کمتر است، اما نسبت به کشورهای خاورمیانه، که تولید کنندگان بزرگ نفت هستند، بالاتر است. پیش بینی هانشان می دهند قیمت بنزین در استرالیا در سال ۲۰۲۵ احتمالاً به افزایش ادامه خواهد داد. چند عامل جهانی از جمله کاهش تولید توسط کشورهای اوپک و جنگ در اوکراین، عرضه نفت را محدود کرده و باعث افزایش قیمت ها شده است. برخی کارشناسان انتظار دارند قیمت بنزین به حدود ۲ دلار در هر لیتر برسد. این افزایش می تواند فشار بیشتری بر هزینه های زندگی مردم وارد کند و همچنین به تورم دامن بزند، زیرا هزینه های حمل و نقل و تولید تحت تاثیر مستقیم قیمت بنزین قرار می گیرد.



دولت این کشور بوده است. تغییرات مداوم در قیمت بنزین تاثیرات گسترده ای بر هزینه های زندگی، حمل و نقل، و صنایع مختلف دارد. عواملی چون نوسانات قیمت جهانی نفت، سیاست های دولت در زمینه سوخت های فسیلی، مالیات ها، و حتی تغییرات اقلیمی همگی می توانند بر قیمت بنزین تاثیر گذار باشند. در سال های اخیر، با توجه به افزایش تقاضای جهانی و محدودیت های موجود در عرضه، استرالیا نیز با نوسانات چشمگیری در قیمت بنزین مواجه شده است. در سال ۲۰۲۴، بررسی دقیق عوامل موثر بر قیمت بنزین اهمیت بیشتری یافته است. زیرا این مسئله به شکلی مستقیم به وضعیت اقتصادی خانوارها و کسب و کارها مرتبط است. بازار سوخت در استرالیا، بخشی حیاتی از اقتصاد این کشور است که به شدت تحت تاثیر عوامل داخلی و خارجی قرار دارد. از آنجا که استرالیا کشوری پهناور با جمعیت پراکنده است، وابستگی شدیدی به وسایل نقلیه شخصی دارد. این وابستگی، تقاضا برای سوخت را بالا نگه داشته و باعث شده است تا قیمت بنزین به یکی از دغدغه های اصلی خانوارهای استرالیایی تبدیل شود. یکی از عوامل داخلی مهم تاثیر گذار بر قیمت بنزین در استرالیا، مالیات های دولت فدرال است. مالیات بر سوخت به ازای هر لیتر بنزین اعمال می شود. همچنین مالیات کالا و خدمات (GST) نیز در چند مرحله به قیمت بنزین افزوده می شود. ابتدا، این مالیات بر مالیات بر سوخت اعمال می شود که به عنوان «مالیات بر سوخت»

انجمن جاده ها و رانندگان استرالیا (NRMA) در گزارش جدید خود اعلام کرد رقابت میان شرکت های پخش سوخت تاثیری بر کاهش قیمت بنزین در شهرهای پایتختی سیدنی، ملبورن و بریزبن نداشته و این شرکت ها قیمت ها را بالاتر از سطح بازار رقابتی حفظ کرده اند. این گزارش نشان می دهد رقابت در بازار سوخت باعث شده است دروین (پایتخت قلمرو شمالی) طی هفت سال به تیره دوم در فهرست ارزان ترین شهرها از لحاظ قیمت سوخت برسد. میانگین قیمت هر لیتر بدون سرب در سیدنی و بریزبن در مدت پنج سال بیش از ۵۰ سنت افزایش یافته است. بالاترین قیمت هر لیتر بنزین در میان شهرهای پایتختی، در کانبرا به ثبت رسیده است. در حالی که برت، پایتخت ایالت استرالیای غربی، ارزان ترین بنزین را با قیمت ۱۸۱،۴ سنت برای هر لیتر عرضه می کند. اگر بخواهیم شهرهای استرالیا را بر اساس ارزان ترین سوخت بدون سرب رتبه بندی کنیم در نخستین جایگاه پرت با ۱۸۱ سنت قرار می گیرد و جایگاه دوم و سوم به داروین و آدلاید با ۱۸۲ سنت به ازای هر لیتر می رسد. هوبارت با ۱۸۸ سنت، ملبورن با ۱۹۰ سنت و سیدنی شهرهای بزرگی هستند که جایگاه چهارم تا ششم را به خود اختصاص دادند و گران ترین نرخ سوخت در شهرهای بریزبن و کانبرا است که ارزش بنزین بدون سرب در آنها ۱۹۶ و ۱۹۵ سنت برای هر لیتر است. قیمت بنزین در استرالیا همواره یکی از موضوعات مهم اقتصادی و اجتماعی برای مردم

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

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

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

بسته بندی های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲



خودرو از نظر ظاهری تفاوت چندانی با نسخه SL63 AMG ندارد؛ اما از نظر فنی به دلیل استفاده از فناوری های - تک فرمول یک مرسدس بنز در سطح بسیار بالایی قرار دارد. استفاده از قاب آینه‌های جانبی مزین به فیبر کربن، نوارهای فیبر کربن ورودی هوا و نوار فیبر کربن دیفیوزر از جمله تغییرات ظاهری این سوپراسپرت است. از نظر فنی همچنان موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴ لیتری بی-تور بر روی این خودرو نصب شده که با یک موتور بر توان الکتریکی ۲۰۴ اسب بخاری می‌تواند حداکثر ۸۱۶ اسب بخار قدرت و ۱۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. شتاب این سوپراسپرت از ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ۲.۹ ثانیه رسیده و حداکثر سرعت آن ۳۱۷ کیلومتر بر ساعت است.

SL کلاس یکی از جذاب‌ترین و محبوب‌ترین کوبه‌های رودستر اسپرت مرسدس بنز است که از سال ۱۹۵۴ میلادی تاکنون روی خط تولید این خودرو ساز مطرح آلمانی قرار دارد. جدیدترین نسل این رودستر (موسوم به R232) در ۱۲۸ اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد. نسل هفتم SL کلاس به‌زبان جدید طراحی مرسدس بنز مزین است و استایل تهاجمی و اسپرتی دارد. این خودرو با پیش‌رانه پرتوانش توانسته به یکی از پر فروش‌ترین کوبه‌های جهان بدل شود. همچنین کمپانی مرسدس بنز برای برطرف کردن نیازهای مشتریان اسپرت دوست خود، نسخه‌های - پر فورمنسی از این خودرو را با پسوند SL63 AMG Performance به جهان معرفی کرده است. این



قوی‌ترین کوبه رودستر مرسدس بنز

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۴۵

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۲۲۴۶

به نظر شما سخت‌گیری بیشتر برای صدور گواهینامه رانندگی تا چه اندازه در کاهش تصادفات و حوادث رانندگی خطر ساز موثر است؟

۱- تأثیری ندارد
۲- تأثیر اندکی دارد
۳- بسیار موثر است



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تأثیر کدام مورد در تشویق شهروندان به استفاده از پل‌های عابر پیاده بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۶۵ درصد به گزینه یک یعنی تجهیز پل‌های عابر پیاده به پله‌های مکانیزه، ۲۲ درصد به گزینه دوم یعنی ساخت پل‌های عابر در مناطق پر تردد و ۱۳ درصد به گزینه سوم یعنی تأمین روشنایی کافی و ایمنی پل‌های عابر پیاده رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۱۵ درصد
گزینه ۲ ۳۲ درصد
گزینه ۳ ۱۳ درصد



پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتور سیکلت CF-150 NK مدل ۱۳۹۹ با کارکرد ۱۳ هزار کیلومتر دارم و بیش از یک ماه است هنگام استارت زدن، موتور سیکلتم به سختی استارت خورده و با تأخیر بسیار روشن می‌شود. همچنین در زمان شتاب‌گیری، موتور سیکلتم تنبیل بوده و به سختی شتاب می‌گیرد. این در حالی است که هنگام استارت زدن، چراغ چک آن به صورت متناوب پنج بار خاموش و روشن می‌شود. علت چیست؟

۰۹۳۵*۱۵۱

در حالت کلی چنین مشکلی پنج علت عمده دارد. ۱- در نخستین مرحله، لازم است سیستم جرقه‌زنی و متعلقات آن بررسی شوند. در این صورت احتمال دارد روی شمع دوده جمع شده یا بخش سرامیکی آن (که همان چینی شمع است) شکسته باشد. بنابراین ابتدا شمع را بررسی کنید؛ اگر این قطعه سالم بود، آن را تمیز کنید و در غیر این صورت شمع را تعویض کنید.

۲- اگر با تعویض شمع مشکل برطرف نشد، باید کوئل و اتصالات آن را کنترل کنید. ممکن است کوئل با اشکال مواجه شده باشد. در ادامه لازم است این قطعه نیز تعویض شود. اگر پس از تعویض کوئل همچنان این مشکل وجود داشت، توصیه می‌شود وایر شمع را نیز تعویض کنید.

۳- این نکته را نباید فراموش کرد که سیستم سوخت‌رسانی در هر نوع پیش‌سازانه‌ای از بخش‌های بسیار مهم به حساب می‌آید و اگر هر نوع اشکالی در آن به وجود آید، منجر به افت قدرت و همچنین اختلال در روند کاری موتور می‌شود. با نظر گرفتن این موضوع، احتمال این که مسیر بنزین مسدود یا نژکتور دچار مشکل شده باشد، بسیار زیاد است. در ادامه مسیر سوخت را بررسی کرده و از باز بودن مسیر بنزین و درست کار کردن صافی بنزین اطمینان حاصل کنید. در صورت باز بودن این مسیر بهتر است صافی بنزین را تعویض کنید. اگر بعد از تعویض صافی همچنان مشکل وجود داشت، توصیه می‌شود نژکتور موتور باز شده تا با شست‌وشو یا تعویض، مشکل مورد نظر برطرف شود. ۴- ممکن است مشکلات بیان شده، به دلیل عدم آب‌بندی صحیح سیلندر ایجاد شده باشند. در این حالت رینگ‌های کمپرسی پیستون آب‌بندی لازم انجام نمی‌دهند و چنین اشکالی ایجاد می‌شود. در این صورت باید کمپرس موتور اندازه‌گیری شود که اگر از حد استاندارد پایین‌تر باشد، لازم است قطعات داخلی موتور تعویض شوند. منظور از قطعات داخلی، رینگ‌های پیستون است. ۵- در پایان لازم است قطعه‌های الکترونیکی که در سیستم جرقه‌زنی بسیار مهم است نیز بررسی شود. اگر فاصله بین پیکاپ و فلاپیول زیاد شده باشد یا پیکاپ به درستی وظیفه خود را انجام ندهد، باید این قطعه الکترونیکی نیز تعویض شود. در پاسخ به بخش آخر سوال شما باید گفت روشن شدن چراغ چک آن هم به صورت پنج مرتبه پیاپی، تنها به دلیل وجود اشکال در سنسور درجه گاز است. همچنین ممکن است سوکت این سنسور نیز با اشکال مواجه شده باشد که باید بررسی شود. در صورت سالم بودن سوکت لازم است سنسور درجه گاز را تعویض کنید. این نکته را فراموش نکنید که بسیاری از راکبان، پیش‌رانه موتور سیکلت خود را گاهی شست‌وشو می‌دهند که این مساله بر روند کاری موتور تأثیر منفی می‌گذارد. شست‌وشو قطعات موتور (به‌ویژه قطعات الکترونیکی) سبب می‌شود کارکرد موتور تضعیف شده و از طرفی خرابی قطعات نیز بیشتر شود. برای این اساس توصیه می‌شود که هرگز پیش‌رانه موتور سیکلت خود را در معرض برخورد مستقیم با آب قرار ندهید.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

«C8»؛ گزینه‌ای قدرتمند در مقابل اروپایی‌ها



هیجان بیشتری را در زمان رانندگی به وجود آورد. کلاستر (مجموعه پشت آمپر) ۱۲ اینچی و صفحه‌نمایش ۸.۷ اینچی در کنار کلاستر، فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو ایجاد کرده است. طراحی چندضلعی داشبورد، چیدمان انبوهی از کلیدهای فیزیکی برای تنظیمات گرم‌کن صندلی‌ها و سایر تنظیمات سیستم تعلیق و ... حس خاصی را به کابین C8 استیجری می‌بخشد. از سوی دیگر غریبک فرمان اسپرت، قرارگیری دو پدال شیفت پشت فرمان، طراحی منحصر به فرد دکمه‌های وضعیت رانندگی و صندلی‌های نسل جدید اسپرت و ارگونومی، رانندگی با کوروت C8 استیجری را غیر قابل توصیف جلوه می‌دهند. جالب است بدانید که استفاده از مترال آلومینیوم و فیبر کربن در سازه بدنه، توزیع وزن در این نسل را از ۴۵۰ تا ۵۵۰ کیلوگرم کاهش داده است که این نوع ساختار منجر به ایجاد هندلینگ بهتر و مرکز ثقل بالاتر می‌شود. قلب تپنده این سوپراسپرت آمریکایی را موتور حجیم و نسبتاً پرتوانی تشکیل می‌دهد. پیش‌رانه کوروت C8 استیجری، عضو جدید خانواده K۵ افوای محرکه جنرال موتورز است. این موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۶.۲ لیتر تنفس طبیعی (موسوم به LT2) راندمان نسبتاً بالایی را ایجاد می‌کند. ساختار ۱۶ سوپاپ در سرسیلندرهای (برای کاهش استهلاک، در هر سیلندر از دو سوپاپ استفاده شده است)، سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و مانیفولد ورودی متغیر می‌تواند حداکثر ۴۹۰ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار و ۴۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۴۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار و ۱۵۰ آرپی‌ام تولید کند. گیربکس ۸ سرعته دی‌کلاچ اتوماتیک، قدرت و گشتاور تولیدشده را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند.

اگرچه کوروت C8 استیجری دارای پیش‌رانه حجیمی است، اما با گیربکس ۸ سرعته دی‌کلاچ می‌تواند شتاب بی‌ظنیری ایجاد کند. با توجه به تست درایو مجله کاراند در ایپورا، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این سوپراسپرت ۲.۸ ثانیه است. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۳۱۲ کیلومتر بر ساعت است. قیمت نسخه کانونر تیبل C8 استیجری ۹۲ هزار و ۴۳۵ دلار است.

کوروت همیشه جزو بهترین خودروهای با عملکرد بالا بوده است. اگر از علاقه‌مندان به دنیای خودروهای اسپرت باشید، حتماً می‌دانید که کوروت C7 یک سوپراسپرت آمریکایی است که به راحتی رقبای قدرتمند اروپایی خود را به چالش می‌کشد. اما جذاب‌ترین خودرویی که در دوران پساکرونا معرفی شد، کوروت C8 استیجری (نسل هشتم) است. نسخه تولیدی کوروت C8 سوم فوریه سال ۲۰۲۰ به جهان معرفی شد. برخلاف نسل‌های قبل C8 استیجری یک سوپراسپرت متفاوت و خاص به حساب می‌آید.

برای نخستین بار مهندسان و طراحان کمپانی شورولت این خودرو پر فورمنسی را به صورت موتور وسط یا Mid-Engine به تولید رساندند. کوروت C8 علاوه بر موتور وسط با ظاهری بسیار زیبا و اسپرت به بازار آمد. این خودرو از نظر استایل، برخلاف نسل‌های قبل از خود از کاپوت کوتاه و پشت‌بلند برخوردار است. پروفیل خودرو با خطوط تیز، فرم‌های شکسته روی بدنه و تناسب عالی رینگ‌ها (۱۹ و ۲۰ اینچی)، از کاراکتر سنگین و نافذی برخوردار است.

کوروت C8 در دو نسخه کوبه و کانور تیبل عرضه شده است که در این مطلب، نسخه کانور تیبل این خودرو مورد بررسی قرار می‌گیرد. چهره خودرو با چراغ‌های کشیده، گرافیک LED وی شکل و خطوط تیز روی کاپوت، ظاهری دل‌فریب و تهاجمی برای این خودرو فراهم کرده است. در نمای عقب، خطوط تیز همچنان حفظ شده و چراغ‌هایی مشابه کامارو و با گرافیک ال شکل نمای اسپرتی به این سوپراسپرت می‌بخشند.

افزایش شدن لیپ فیبر کربنی زیر سپر جلو، راکب‌های فیبر کربنی، ورودی هوا در کنار درهای خودرو (به رنگ مشکی پیانویی)، اسپویلر مشکی پیانویی و دیفیوزر فیبر کربنی در میان سراگزوهای مربع شکل دو تایی در طرفین سپر، ویژگی‌های اسپرت این سوپراسپرت را دوچندان می‌کنند. در زمان قرارگیری پشت فرمان کوروت C8 استیجری کانور تیبل با فضای دلنشین لوکس و اسپرتی مواجه می‌شوید. طراحی داخلی کوروت C8 استیجری را باید خاص‌تر از هر سوپراسپرت دیگر دانست. طراحی ادوات به سمت راننده متمایل شده تا حس و

تلگرام

Telegram

لزوم ارتقای کیفیت قطعات خودرو

یک دستگاه خودرو به طور متوسط از ۶ هزار قطعه تشکیل شده است و هر قطعه وظیفه خاصی را بر عهده دارد. بر این اساس کیفیت پایین هر یک از این قطعات به مرور مشکلاتی را برای خودرو ایجاد خواهد کرد. حال سوال این است که راهکار ارتقای کیفیت قطعات خودرو ساخت داخل چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در خودرو سازی جهان استانداردهایی برای قطعات خودرو تدوین شده است. سازمان مهندسان خودرو (SAE) نیز در این باره استانداردهایی را با همکاری سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) تدوین کرده است تا قطعه‌سازان پلتفرم مشخصی برای سنجش کیفیت محصولات‌شان داشته باشند. برای این اساس سازمان ملی استاندارد ایران نیز می‌تواند استانداردهای لازم برای طراحی و تولید قطعات را تدوین و آن را اجباری کند. این امر سبب می‌شود شاهد ارتقای کیفی قطعات خودرو و در نهایت ارتقای کیفیت خودروهای مونتاژی و ساخت داخل باشیم.

میرعلی

در کشور ما برخلاف کشوری مانند ترکیه، برخی قطعه‌سازان تمایل چندانی به تدوین استاندارد و رعایت آن در بخش طراحی و تولید محصولات خود ندارند. از طرفی اگر سازمان ملی استاندارد به این حوزه ورود کند و مانند خودرو سازی، استانداردهایی را نیز برای قطعه‌سازی تدوین کند، به راحتی می‌توان کیفیت قطعات خودرو را افزایش داد. این امر سبب می‌شود قطعات خودرو ساخت داخل به کشورهای منطقه و اروپا نیز صادر شوند و در این صورت سود فراوانی نصیب قطعه‌سازان خواهد شد.

حامدی



تبلیغات فریبنده!

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۲ پلاک ملی دارم و چندی پیش در زمان حرکت در یکی از اتوبان‌های سطح شهر، از محور جلو آن صدای عجیبی به گوش رسید. برای عیب‌یابی خودروم به یک مرکز تعمیراتی مراجعه کردم که در فضای مجازی از تبلیغات فراوان و قابل توجهی سود می‌برد. پس از بررسی خودروم توسط تکنسین‌های بخش تعمیر این مرکز، آن‌ها اعلام کردند گیربکس خودروم معیوب شده و به همین دلیل تولید صدا می‌کند. در ادامه به تعمیرگاه دیگری مراجعه کردم که زیر نظر مکانیک مجربی است. وی پس از بررسی خودروم در کم‌ترین زمان ممکن گفت یکی از قطعات جلوبندی خودروم مشکل دارد و با تعویض این قطعه، مشکل خودرو به‌طور کامل برطرف شد.

۰۹۱۹*۷۸۹۸



دستگیری سارقان لاستیک در مشهد



«دو جوان سابقه‌دار که باز هم توسط مأموران کلانتری شفا از استان خراسان رضوی دستگیر شده‌اند، در حالی رسوا شدند که یکی از آنان ادعا کرد لوازم و لاستیک‌های داخل خودرو متعلق به خواهر زنش است اما این زن جوان در پیگیری‌های پلیس، دروغی در دزدان را لو داد. گروه تخصصی گشت نامحسوس کلانتری شفا، هنگام انجام وظیفه در بولوار عبدالملک، به یک خودروی پراید مشکوک شدند که سر نشینان آن به طرز مشکوکی در اطراف خودروهای دیگر پرسه می‌زدند. چند دقیقه بعد نیروهای انتظامی با بهره‌گیری از راهنمایی‌های سسرگرد احسان سبکیار (رئیس کلانتری شفا) سر نشینان پراید را زیر نظر گرفتند و زمانی که متوجه شدند راننده و سر نشین خودرو از سارقان سابقه‌دار هستند، بلافاصله خودرو را متوقف کردند و به

بازرسی آن پرداختند. با کشف دو زاباس روی صندلی عقب و تعدادی آچار از جیب کاپشن راننده، مشخص شد عوامل انتظامی با سارقان قطعات و محتویات خودرو روبه‌رو شده‌اند به همین دلیل بازرسی‌ها ادامه یافت و تعدادی ابزار و آچار به همراه جک خودرو و توب سیم برق نیز از درون داشبورد و صندوق عقب کشف شد. با انتقال اموال مذکور و متهمان به کلانتری، تحقیقات و بازجویی‌های فنی از آنان در حالی آغاز شد که یکی از دزدان سابقه‌دار مدعی شد دو زاباس کشف شده متعلق به خواهر زنش است. با این ادعا، گروه تجسس با مراجعه به محل سکونت زن جوان، بررسی‌های پلیسی را ادامه دادند اما این زن ادعا کرد شوهر خواهرش دروغ می‌گوید و او یک دزد سابقه‌دار است.

فناوری نانو انگلیسی به کمک صنعت لاستیک می‌آید

افزایش کیفی تایر با «مستر بیچ» گرافنی

تشکیل می‌دهد. ادغام این مستر بیچ در فرمولاسیون آج لاستیک، بهبود عملکرد قابل توجهی را ارائه می‌دهد. طبق گزارش‌ها، آزمایش‌های جاده‌ای تا ۴۰ درصد کاهش در سایش آج لاستیک، بهبود ترمزگیری و ارتقای هندلینگ، به ویژه در شرایط مرطوب را نشان داده‌اند. پراکندگی و چسبندگی عالی مواد همچنین ذرات زیر ۲.۵ میکرون ساییدگی لاستیک را به حداقل می‌رساند، که سهم عمده‌ای در آلودگی هوا دارد و در نتیجه کیفیت هوای بهتری را به دنبال دارد. پریتوس کرین در سال ۲۰۱۴ وارد بازار گرافن شد. این شرکت در حوزه جوهرهای گرافن فعالیت داشته است و همچنین به‌طور فعال در حال توسعه و تامین مواد گرافن برای سازندگان لاستیک خودرو است. در سال ۲۰۱۸ آزمایش موفقیت‌آمیز لاستیک‌های تقویت‌شده با گرافن را اعلام و افزایش متوسط ۴۰ درصد مقاومت در برابر سایش را در لاستیک‌ها گزارش کرد. پریتوس کرین تکنولوژی در سال ۲۰۱۹ یک قرارداد تامین بلند مدت با ویتوریا تایر منعقد کرد. این نوآوری از ابتکارات نظارتی کلیدی، از جمله قانون هوای پاک ۲۰۲۲ بریتانیا و سیاست هوای پاک اتحادیه اروپا، که هدف آن تضمین حق شهروندان برای هوای پاک است، پشتیبانی می‌کند. علاوه بر این، کاهش ذرات و مواد شیمیایی مشتق شده از لاستیک در رواناب جاده‌ها مزایای بالقوه‌ای برای اکوسیستم‌های آبی و کیفیت آب شهری دارد. مستر بیچ پریتوس کرین شامل بیش از ۹۰ درصد اجزای ضروری مورد نیاز برای تولید تایر است و در بلوک‌های ۲۵ کیلوگرمی از پیش مخلوط شده مناسب تحویل داده می‌شود. این امر نیاز به نرم‌کننده‌ها، روغن‌های فرآیندی، سازگار کننده‌ها و رزین‌ها را برطرف می‌کند که بسیاری از آن‌ها سمی هستند و در چند کشور اتحادیه اروپا ممنوع شده‌اند. علاوه بر این، این نوآوری کیفیت هوای کارخانه را بهبود می‌بخشد، ایمنی و سلامت شغلی را افزایش می‌دهد.



سپهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

پریتوس کرین از عرضه مستر بیچ (masterbatch) تقویت‌شده با گرافن برای استفاده در لاستیک خودروها خبر داد. به گزارش بیزینس مول، شرکت پریتوس کرین مستر بیچ‌هایی تولید می‌کند که با مهندسی در مقیاس نانو به گونه‌ای تقویت شده‌اند که برای استفاده در لاستیک‌های تجاری و صنعتی مناسب هستند. این شرکت قصد دارد به توسعه این فناوری ادامه دهد تا آن برای صنایعی نظیر شیلنگ‌ها، مواد آب‌بندی، واشر و تسمه‌های نقاله بتوان استفاده کرد. این شرکت با استفاده از فرآیند تصفیه پلاسما سازگار با محیط زیست، گرافن پیشرفته خود را با مستر بیچ ترکیب می‌کند. این نوآوری اکنون در مقادیر صنعتی موجود است و به تولید کنندگان لاستیک خودرو امکان می‌دهد تا این ماده پیشرفته را در محصولات خود وارد کنند. فرآیند پلاسمای پریتوس کرین به‌طور منحصربه‌فردی از نظر محیط زیست ایمن است و به روش‌های رایج صنعتی مانند اسید مرطوب، حلال یا سورفکتانت نیاز ندارد. این امر نیاز به مراحل خشک کردن پرتازی و دفع زباله‌های سمی پس از تولید را از بین می‌برد. فرآیند پلاسمای خشک به‌طور قابل توجهی مصرف انرژی را کاهش می‌دهد. مستر بیچ گرافنی ترکیبی از گرافن مهندسی شده پریتوس کرین با لاستیک طبیعی، کرین سیاه و دیگر پرکننده‌های صنعتی استاندارد است و یک ماده پایه پیشرفته برای لاستیک‌ها و سایر محصولات لاستیکی را

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
26وKB12	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲		
KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	انواع پراید		
36وKB14	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا		
KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	تیبا		
22وKB27	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا		
22وKB27	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا		
44وKB77	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	205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو		
KB55	205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3 چری X22 تویوتا یاریس		
KB66	215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	لیفان X60 ام وی ام X33		
KB55	205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا		
KB57	215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا		
KB66	215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5		
KB200	215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو		
KB700	225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۵۳,۲۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6		
KB700	235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	هایما S7		
KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا		
KB900	265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)		
KB909	285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9		
KB200	215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی		
KB300	215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T5-سویا M4		
KB500	225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا		
KB800	235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی		
KB700	225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولپوس-SWM		
KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس		
KB900	265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)		
KB700	225/55R19	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-تویوتا 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		



تهران را پاک بگردیم





زاین پس از تویوتا، در ماه مارس زمانی که برای بررسی یک شراکت راهبردی در مورد خودروهای الکتریکی توافق کردند، روابط خود را عمیق تر کردند. تحلیلگران می گویند این اقدام با هدف عقب نشینی رقبای چینی مانند بی و ای دی انجام شده است. چین در سال ۲۰۲۳ زاین به عنوان بزرگترین صادرکننده خودرو در جهان پیشی گرفت. هوندا در ماه می اعلام کرد قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ سرمایه گذاری در خودروهای الکتریکی را دو برابر کند و به ۶۵ میلیارد دلار برساند که بخشی از هدف بلند پروازانه سه سال پیش تعیین شده برای دستیابی به فروش صدرصدی خودروهای برقی تا سال ۲۰۴۰ است.

روزنامه «نیکی» زاین گزارش داد غول های خودرو سازی ژاپنی هوندا موتور و نیسان موتور برای کمک به رقابت با تسلا و سایر سازندگان خودروهای الکتریکی وارد مذاکره بر سر ادغام خواهند شد. این روزنامه اعلام کرد این دو شرکت به دنبال فعالیت تحت یک شرکت هلدینگ واحد هستند و به زودی یادداشت تفاهمی برای نهاد جدید امضا خواهند کرد. گزارش شده است هوندا و نیسان در نظر دارند میتسوبیشی موتورز را که نیسان سهامدار اصلی آن است، تحت این هلدینگ وارد کنند تا یکی از بزرگترین گروه های خودرویی جهان ایجاد شود. هوندا و نیسان خودروسازان شماره دو و سه



«هوندا» و «نیسان»
شرکای جدید ۲۰۲۵



نیسان سیلفی با پیشرفته هیبرید تاکنون توسط دو شرکت وارد کننده به بازار عرضه شده است؛ اما نامی خودرو به عنوان وارد کننده اصلی نیسان، این خودرو را با سطح آپشنی فول یا همان نسخه مکس ادیشن راهی بازار کرده است که نسبت به مدل عرضه شده توسط وارد کننده دیگر، تفاوت آپشن های رفاهی و ایمنی بسیار زیادی دارد.



نیسان سیلفی مکس ادیشن «نامی خودرو»

ارزشمندترین

سدان وارداتی

در برابر

بهای پرداختی



NISSAN SYLPHY MAX EDITION

لیتر در هر صد کیلومتر بهترین عملکرد را با فاصله معنادار نسبت به رقبای خود که از موتورهای بنزینی معمولی یا حتی هیبرید بهره می برند، ارائه می کند. در بحث طراحی ظاهری و جذابیت بصری نیز همان طور که اشاره شد، به دلیل ابعاد بزرگ تر نیسان سیلفی نسبت به رقبای همسگمت آن، این خودرو به وضوح از جذابیت ظاهری و ایمنی بیشتری در مقایسه با تویوتا کرولا، لوین و حتی مزدا ۳ برخوردار است. طول و عرض به ترتیب ۴۶۵۲ و ۱۸۱۵ میلی متری آن نیز به طور محسوسی بزرگ تر و باوقار تر بودن این خودرو را در مقایسه با رقبای جمع جوجر هموطن آن به رخ می کشد. در واقع نیسان سیلفی از لحاظ طراحی ظاهری تا حد زیادی وامدار نیسان آلتیما، سدان معروف و پر آوازه نیسان است که رقیب مستقیم خودروهای همانند تویوتا کمری و هوندا آکورد در بازارهای جهانی به شمار می رود.

نیسان سیلفی با پیشرفته هیبرید تاکنون توسط دو شرکت وارد کننده به بازار عرضه شده است؛ اما نامی خودرو به عنوان وارد کننده اصلی نیسان، این خودرو را با سطح آپشنی فول یا همان نسخه مکس ادیشن راهی بازار کرده است که نسبت به مدل عرضه شده توسط وارد کننده دیگر، تفاوت آپشن های رفاهی و ایمنی بسیار زیادی دارد. نسخه مکس ادیشن عرضه شده توسط نامی خودرو یک پکیج کامل از آپشن های ایمنی و رفاهی را در اختیار شما قرار می دهد.

آپشن های رفاهی بیشتر نسخه مکس ادیشن عبارتند از: کروزر کنترل تطبیقی، شارژ بی سیم تلفن همراه، نور بالای اتوماتیک و صندلی راننده برقی. همچنین آپشن های ایمنی بیشتر این نسخه عبارتند از: سیستم پرو پیلوت، رادار کنترل خطوط (خط خوان)، رادار نقطه کور، رادار اختطار بر خورداز جلو، رانندگی هوشمند بین خطوط، هشدار حرکت در دنده عقب و ترمز اضطراری اتوماتیک. در واقع هر چند از نظر ظاهری تفاوت محسوسی بین دو نسخه نیسان سیلفی وارداتی توسط دو وارد کننده وجود ندارد، اما با توجه به تفاوت آپشن ها و به خصوص آپشن های ایمنی در نسخه مکس ادیشن وارداتی توسط نامی خودرو می توان گفت این خودرو به بالاترین سطح از آپشن های رفاهی و ایمنی مجهز شده است و از سطح آپشن های ایمنی بسیار فراتر از رقیب هم نام خود و همچنین سایر رقبای همسگمت آن یعنی کرولا، لوین و مزدا ۳ بهره می برد.

در انتها باید گفت با توجه به موارد یاد شده و همین طور با توجه به قیمت این خودرو، نیسان سیلفی مکس ادیشن نامی خودرو می تواند لقب ارزشمندترین سدان وارداتی در برابر بهای پرداختی را از آن خود کند.

زیرا شما با بهای پرداختی برای این خودرو علاوه بر ابعاد بزرگ تر، راحتی بیشتر و ظاهر چشمگیر تر نسبت به رقبای هموطن آن، از بالاترین سطح آپشن های ایمنی و رفاهی که در خودروهای بسیار گران قیمت تر مشاهده می کنید، بهره مند می شوید. این نکته نشان دهنده ارزش بالای این خودرو در برابر بهای پرداختی آن است.



بعد از بازگشایی واردات خودرو در اواخر سال ۱۴۰۱ و اجرایی شدن آن



کامران طالبی فرد

k.talebifard@autoworld.ir

در سال ۱۴۰۲، شاهد ورود موجی از انواع خودروهای وارداتی به کشور بودیم. در ابتدا انواع وارداتی به نفع خودروهای با برند چینی بود؛ اما کم کم ورق برگشت و با عدم استقبال بازار از برندهای چینی، خودروهای وارداتی با برندهای غیر چینی در کانون توجه قرار گرفتند. هر چند همچنان کراس اورهای وارداتی در مرکز توجه مخاطبان بودند، اما سقف قیمت ۲۰ هزار یورویی برای واردات سبب شد کراس اورهای وارداتی عموماً از نوع تک دیفرانسیل و با ابعاد کوچک یا نسبتاً کوچک و با پیشرفته های ضعیف وارد بازار شوند؛ مشکلاتی که در مورد واردات خودروهای سدان کمتر شاهد آن بودیم. به همین ترتیب با گذشت زمان، شاهد استقبال هر چه بیشتر بازار از خودروهای سدان وارداتی هستیم. زیرا با توجه به سقف قیمتی تعیین شده، امکان واردات خودروهای سدان جذاب با امکانات چشمگیر و پیشرفته های مناسب بیش از مدل های کراس اور یا اصطلاحاً شاسی بلند وجود دارد. یکی از این خودروهای سدان، نیسان سیلفی است که فول ترین نسخه آن به نام مکس ادیشن توسط نامی خودرو پیشرو به بازار کشور عرضه شده است.

با این مقدمه به معرفی نیسان سیلفی مکس ادیشن و مقایسه آن با رقبای وارداتی این مدل می پردازیم. هر چند بسیاری این خودرو را یک سدان سگمت C می دانند، اما در واقع نیسان سیلفی یک خودرو سگمت C+ است. بنابراین به لحاظ ابعاد، جایگاه آن در مقایسه با رقبایی همچون مزدا ۳، تویوتا کرولا و لوین بالاتر است. در واقع ابعاد این خودرو چیزی بین سدان های سگمت C همانند کرولا و لوین و مزدا ۳ و خودروهای سدان D سگمت همانند کیا پتیما یا همان K5، هیوندای سوناتا و تویوتا کمری تعریف می شود. این موضوع به خوبی در ابعاد بزرگ تر کابین و همچنین صندوق بار نیسان سیلفی نسبت به رقبایی همانند کرولا، لوین و مزدا ۳ به چشم می آید. تا به این جا نیسان سیلفی توسط دو وارد کننده به بازار عرضه شده است که هر دو مدل عرضه شده از پیشرفته E-POWER یا هیبرید بهره می برند و توانی در حدود ۱۲۶ اسب بخار و گشتاور ۳۰۰ نیوتون متری دارند. هر چند قدرت اسب بخار نیسان سیلفی در برابر رقبای عدد بالتری نیست، اما گشتاور ۳۰۰ نیوتونی آن که ناشی از پیشرفته هیبرید و تکنولوژی به کار رفته در این مدل خودرو است، سبب می شود در شتاب گیری ها برتری محسوسی نسبت به رقبای سدان سگمت C خود همانند تویوتا کرولا و لوین توربو، هیبرید و مزدا ۳ داشته باشد. زیرا عامل مهم در شتابگیری و به خصوص شتابگیری های ثانویه، گشتاور موتور و نه اسب بخار تولیدی آن است. همچنین نیروی محرکه هیبرید سبب شده است مصرف سوخت ترکیبی این خودرو در حد و اندازه خودروهای بسیار کم مصرف باشد و با مصرف سوخت ترکیبی ۴.۵



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۲ دی ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۴۶

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

دنیای خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان 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

Billboard

PEUGEOT

LE SUIVI EST DANS L'APPLI

«در دسترس»

«برند پژو در کمپین «در دسترس» به سهولت رانندگی و همه‌جاری بودن خودروهایش اشاره دارد. از آنجایی که «Karoui&Karoui» تبلیغات این کمپین را برعهده داشت.»

MyPeugeot Tunisie

MOTION & EMOTION

موتور سیکلت سواران بیشتر در معرض خطر هستند!

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده از سوی پلیس راهور ناجا، راکبان موتور سیکلت در شهر بزرگی همچون تهران بیشترین سهم را در میان جانباختگان ناشی از تصادفات رانندگی به‌خود اختصاص داده‌اند. به‌گونه‌ای که بنابر گزارش‌ها ۴۴ درصد از قربانیان تصادفات رانندگی در پایتخت، راکب و سرنشینان موتور سیکلت بوده‌اند. این در حالی است که عابران پیاده و سرنشینان خودروها به‌ترتیب با ۳۷ و ۱۹ درصد در رتبه‌های بعدی این فهرست قرار دارند. این آمار به‌خودی‌خود بر اهمیت ایمنی و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی راکبان موتور سیکلت و به‌طور کلی موتور سواران تأکید می‌کند. سرهنگ علی‌اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ در توضیح علل این تصادفات به‌این‌نکته اشاره کرد که بسیاری از حوادث مرگبار بین ساعت ۱۲ تا ۲ بامداد اتفاق می‌افتند؛ زمانی که تاریکی شب بر میدان دید رانندگان و راکبان موتور سیکلت تأثیر منفی می‌گذارد و آن‌ها کمتر قادر به تشخیص موانع و خطرات پیش‌رو می‌شوند. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، عامل ۴۶ درصد تصادفات در شب، عدم توجه راننده خودرو یا راکب موتور سیکلت به مسیر پیش‌رویش بوده و سرعت غیرمجاز و ناتوانی در کنترل وسیله نقلیه عامل ۴۰ درصد دیگر گزارش شده است. البته پیوسته باید بر این نکته تأکید شود که در سوانح جاده‌ای، جان تمام افراد حاضر در صحنه تصادف، از عابران پیاده گرفته تا سرنشینان دیگر خودروها تهدید می‌شود و بر این اساس هرگونه سهل‌انگاری و بی‌توجهی حین رانندگی، می‌تواند تبعات تلخ و جبران‌ناپذیری به‌همراه داشته باشد. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که در کنار آموزش و نظارت بیشتر مسئولان، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی تمام شهروندان و استفاده راکبان موتور سیکلت از کلاه ایمنی، ضامن حفظ جان و سلامتی آن‌هاست.

حرف آخر

The Last Word

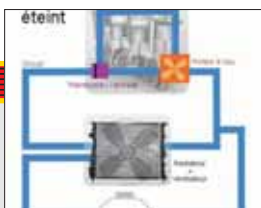
فرانک آقاصفی

روزنامه‌نگار



شرفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ در توضیح علل این تصادفات به‌این‌نکته اشاره کرد که بسیاری از حوادث مرگبار بین ساعت ۱۲ تا ۲ بامداد اتفاق می‌افتند؛ زمانی که تاریکی شب بر میدان دید رانندگان و راکبان موتور سیکلت تأثیر منفی می‌گذارد و آن‌ها کمتر قادر به تشخیص موانع و خطرات پیش‌رو می‌شوند. مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، عامل ۴۶ درصد تصادفات در شب، عدم توجه راننده خودرو یا راکب موتور سیکلت به مسیر پیش‌رویش بوده و سرعت غیرمجاز و ناتوانی در کنترل وسیله نقلیه عامل ۴۰ درصد دیگر گزارش شده است. البته پیوسته باید بر این نکته تأکید شود که در سوانح جاده‌ای، جان تمام افراد حاضر در صحنه تصادف، از عابران پیاده گرفته تا سرنشینان دیگر خودروها تهدید می‌شود و بر این اساس هرگونه سهل‌انگاری و بی‌توجهی حین رانندگی، می‌تواند تبعات تلخ و جبران‌ناپذیری به‌همراه داشته باشد. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد می‌توان نتیجه گرفت که در کنار آموزش و نظارت بیشتر مسئولان، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی تمام شهروندان و استفاده راکبان موتور سیکلت از کلاه ایمنی، ضامن حفظ جان و سلامتی آن‌هاست.

نکته آموزشی



آن خراب می‌شوند. بنابراین سالانه رله و فیوز سیستم فن را بررسی کنید. یکی از ایرادهای اصلی فن خودرو، خرابی بوش هاست. در صورت شنیدن هرگونه صدایی از فن به‌سرعت آن را تعویض کنید. البته هنگام شست‌وشو نباید به‌طور مستقیم به‌سمت رادیاتور آب گرفت؛ چراکه این عامل سبب تسریع در خرابی فن می‌شود.

یکی از مهم‌ترین سیستم‌های خنک‌کننده در موتور، سیستم فن است. این قطعه به‌ندرت خراب می‌شود؛ زیرا دارای عمر مفید بالایی است. اما در مدار این سیستم، دو قطعه فیوز و رله قرار دارند و بیشترین میزان خرابی را به‌خود اختصاص می‌دهند. بنابراین اگر از کار افتاد، نخستین قطعه‌ای که باید بررسی کنید، فیوز است. البته رله نیز به‌دلیل عملکرد مکانیکی به‌مرور زمان فرسوده و پلاتین‌های

خنک‌کننده خودرو



اتوخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

ثابت نام

بایک بیجینگ X7
BEIJING X7

در نمایندگی 2127-اتوخسروانی

۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

