



گیربکس اتوماتیک؛ از «محمدرضا نعمت‌زاده» تا «عادل پیرمحمدی»

۱۲ صفحه

با افزایش هزینه‌های تولید خودرو در سال آینده چه باید کرد؟

مصائب صنعت خودرو داخلی در فراق سرمایه‌گذاری خارجی!

دولت برنامه دارد تا با واگذاری مدیریت خودروسازی‌های بزرگ به بخش غیردولتی و جذب سرمایه‌های خصوصی، مشکل تامین مالی آن‌ها را از طریق سرمایه‌گذاری‌های داخلی حل ...

۳۲ صفحه

الکتروپاس‌ها چه مزایایی
برای پایتخت دارند؟

برقی‌سازی اتوبوس‌های تهران؛ از کاهش آلودگی هوا تا صرفه‌جویی در مصرف گازوئیل

۹ صفحه

تاکسی‌های هوایی و حمل‌ونقل هوایی درون‌شهری
نخستین «ایرتاکسی» در مسیر
کرج - قزوین به پرواز در آمد

به عقیده برخی کارشناسان طرح تاکسی هوایی می‌تواند
یک امتیاز بزرگ برای عموم جامعه باشد. پروژه‌های که ...

۱۵ صفحه

سامانه عرضه خودروهای وارداتی میزبان
محصولات «میتسوبیسی» و «لاماری» شد
شرایط پیش‌ثبت‌نام
میتسوبیسی اکلپس کراس،
اوتلندر و لاماری ایماهیبرید

۷ صفحه

دو سدان پرترفدار کرمان موتور روی خط فروش

از فروش نقدی «KMC J7»

تا شرایط نقد و اقساط عرضه «JAC J4»

۱۴ 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



POWER WINDOW REGULATOR

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

«ماهی کپور» منبع الهام جدید «بتلی بنتایگا»



خودروسازان معدودی در زمینه شخصی سازی خودروها می توانند با بتلی رقابت کنند. زیر برند مولینر این شرکت با مشتریان تروتمند به منظور تولید خودروهایی کاملاً سفارشی و سطح بالا همکاری می کند هر چند خود مولینر هر از گاهی خودروهای تولید محدود الهام گرفته از منابع گوناگون را نیز معرفی می کند. جدیدترین پروژه خاص مولینر ادای احترامی به تاریخ و جغرافیای چین است. این پروژه بر پایه بنتایگا EWB بنا شده است. با اینکه ماهی کپور زینتی به عنوان ماهی رسمی کشور چین شناخته می شود اما این ماهی که کوی (koi) نام دارد اولین بار در چین پرورش یافته است. به

همین خاطر طرح رنگی کابین بتلی بنتایگا مولینر EWB از این ویژگی ماهی کپور الهام گرفته و دارای رنگ نارنجی برجسته روی پشت سری ها و تریم های دیگر کابین است. مجموع عناصر مربوط به ماهی کوی در کابین بنتایگا به شش عدد می رسد که عدد شانس فرهنگ چین است. جالب اینکه ماهی کوی در جهت چرخش عقربه های ساعت شنا می کند و نماد توازن و آینده خوب است. پوشش چرم مشکی بلوگا کابین با عناصر نارنجی ماندگارین همراه شده تا باز هم نشانه ای از ماهی کپور کوی باشد و تریم سنگ گرانتیت کنسول مرکزی نیز از الگوی خاص که برگرفته از پوست ماهی است الهام می گیرد.



علی زرهاندوز
عضو شورای سردبیری



«نه به تصادف» شعار یا فرهنگ؟

نوروزی امسال، ابتدا بر اقدامات فرهنگی و مشوق هابرای رانندگان قانونمند تمرکز خواهیم کرد و سپس اقدامات سلبی را به اجرا خواهیم گذاشت. البته که رانندگان پرخطر که اقدام به تخلفات حادثه ساز کنند، قطعاً از ادامه مسافرت آن ها جلوگیری می شود. سردار حسن مومنی همچنین از آغاز پویش «نه به تصادف» به عنوان یکی از اقدامات مهم جهت کاهش حوادث رانندگی خبر داد و اعلام کرد که نتیجه این پویش را در طرح نوروزی سال ۱۴۰۴ شاهد خواهیم بود.

از سوی دیگر با وجود افزایش جرایم رانندگی در سال جاری و افزایش بیشتر برخی جرایم رانندگی در نوروز امسال، باز هم روز گذشته فرمانده انتظامی کشور با اشاره به مبلغ پایین جرایم رانندگی در ایران در مقایسه با کشورهای دیگر گفت که رانندگان متخلف احساس می کنند هزینه تخلفشان آنقدر نیست که بازدارنده باشد. وی تأکید کرد باید روی این موضوع کار کنیم و نتیجه بگیریم تا بتوانیم در حوزه های مختلف اقدامی انجام دهیم که سزاوار مردم باشد. حال باید منتظر ماند و دید آیا در سال آینده، باز هم طرح هایی برای افزایش جرایم رانندگی و بالابردن بازدارندگی آنها وجود دارد یا نه.

رئیس جمهور نیز که در سخنان اخیر خود در هفته های منتهی به پایان سال و آغاز سفرهای نوروزی نشان داد برای مساله تصادفات نوروزی اهمیت زیادی قائل است، با بیان این که پویش «نه به تصادف» باید به یک فرهنگ تبدیل شود، گفت: آموزش یکی از متغیرهای اصلی برای کاهش تصادفات رانندگی است. باید در بیلوردها و تابلوها آموزش مراعات در رانندگی داده شود.

این سخن رئیس جمهور و توجه به فرهنگ سازی در این زمینه، شاید در کوتاه مدت اثرات ملموسی نداشته باشد، ولی به گواهی متخصصان و کارشناسان این حوزه، از اثر گذارترین روش ها برای کاهش آمار تخلفات و تصادفات رانندگی و تربیت رانندگان قانونمند است. شاید تأثیر این روش حتی با وجود آموزش های مداوم و موثر، سال ها بعد مشخص شود اما اثرات آن قطعاً دراز مدت، بسیار پررنگ و مهم خواهد بود.

این روزها و با نزدیک شدن به آغاز موج سفرهای نوروزی، مسئولان مربوطه به سرعت در حال تدارک شرایطی هستند که آمار تصادفات نوروزی ۱۴۰۴ افزایش نیوده و حتی به نسبت سال های گذشته کاهش باشد. رئیس

پلیس راهور فراچرا روز گذشته و در حاشیه نوزدهمین همایش سراسری فرماندهان و مسئولان پلیس راهور فراچرا و روسای پلیس راه و راهور استان های سراسر کشور، اعلام کرد بر اساس آخرین آمار پزشکی قانونی، تا پایان دی ماه امسال بیش از ۱۶ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده اند. به گفته وی، اگر چه این رقم نسبت به سال گذشته ۴.۵ درصد کاهش یافته، اما همچنان نگران کننده است.

از طرفی خبر می رسد برای کاهش تصادفات و تعداد مجروحان در تعطیلات نوروز، مسئولان تأکید دارند تلاش همگانی و مشارکت مردم از عوامل اصلی در دستیابی به این هدف محسوب می شود. در همین راستا، اقدامات نظارتی و بازدارنده نظیر افزایش بر خورد با تخلفات حادثه ساز مانند سرعت غیرمجاز و سبقت، در دستور کار قرار گرفته است. به طوری که در صورت ارتکاب دو تخلف حادثه ساز به صورت همزمان، خودرو فرد متخلف حتماً توقیف خواهد شد. همچنین پلیس از تردد خودروهای فاقد معاینه فنی جلوگیری خواهد کرد. از دیگر اقدامات پلیس، تجهیز پهبادهای دوربین های نظارتی به سامانه های کنترل فاصله طولی در مسیرهای اصلی کشور، به ویژه در جاده های منتهی به استان های فارس و هرمزگان، غرب و شمال غرب کشور است که این موضوع نقشی مهم در پایش و ارتقای ایمنی جاده ها دارد. روز گذشته، جانشین پلیس راهور فراچرا نیز بیان کرد که در طرح

با افزایش هزینه های تولید خودرو در سال آینده چه باید کرد؟ بخش پایانی

مصائب صنعت خودرو داخلی در فراق سرمایه گذاری خارجی! دولت برنامه دارد تا با واگذاری مدیریت خودروسازی های بزرگ به بخش غیردولتی و جذب سرمایه های خصوصی، مشکل تامین مالی آن ها را از طریق سرمایه گذاری های داخلی حل کند

کاهش درآمدهای نفتی و محدود شدن دسترسی به ارز، تأثیرات عمیق و گسترده ای بر صنعت خودرو ایران داشته و تامین قطعات و مواد اولیه را با چالش های جدی مواجه کرده است. این صنعت به طور گسترده ای برای تولید خودروهای خود به واردات قطعات و مواد اولیه از کشورهای دیگر وابسته است. با کاهش درآمدهای نفتی، منابع مالی کشور محدود می شود و این موضوع به ویژه بر توانایی ایران در تامین ارز مورد نیاز برای واردات تأثیر می گذارد. در این شرایط، خودروسازان داخلی ممکن است مجبور شوند به تامین قطعات از کشورهای دیگر روی بیاورند، اما این امر با مشکلاتی همراه است. به عنوان مثال، محدودیت های ارزی می تواند باعث شود که خودروسازان نتوانند به راحتی و به موقع قطعات مورد نیاز خود را تامین کنند. این موضوع نه تنها به تأخیر در تولید خودرو و منجر می شود، بلکه می تواند کیفیت محصولات نهایی را نیز تحت تأثیر قرار دهد. علاوه بر این، خودروسازان ممکن است برای تامین قطعات به سمت تامین کنندگان کم کیفیت تر با قیمت های بالاتر روی آورند. این وضعیت می تواند به افزایش هزینه های تولید و در نتیجه افزایش قیمت نهایی خودروها منجر شود که در نهایت بر رضایت مشتریان تأثیر منفی می گذارد. همچنین، وابستگی به واردات می تواند به عدم ثبات در زنجیره تامین منجر شود، به خصوص در شرایطی که تحریم ها شدت یابد یا بحران های بین المللی دیگری پیش بیاید. به این ترتیب، صنعت خودرو ایران با چالش های جدی مواجه است که نیازمند راهکارهای موثر و استراتژیک برای مدیریت این بحران ها و افزایش خودکفایی در تامین قطعات و مواد اولیه است. در نهایت، برای بهبود وضعیت، لازم است که سیاستگذاران و مدیران این صنعت به دنبال راهکارهایی باشند که به کاهش وابستگی به واردات و افزایش کیفیت و رقابت پذیری محصولات کمک کند.

یکی از مسائل اساسی که در این روزها ذهن بسیاری از فعالان صنعت خودرو را به خود مشغول کرده، مساله خصوصی سازی ایران خودرو و سایپاست. این مقوله که مدت ها است بحث های فراوانی را به دنبال داشته، همچنان در کانون توجه قرار دارد. علیرضا قربانی نژاد، فعال و کارشناس حوزه خودرو در بخش پایانی گفت و گوی خود با روزنامه «دنیای خودرو» بر این نکته تأکید کرد که فرآیند خصوصی سازی نه تنها می تواند چالش های رقابتی صنعت خودرو را کاهش دهد، بلکه ممکن است موجب بهبود کیفیت و کاهش مشکلات مالی فعلی نیز بشود. وی همچنین به تحلیل وضعیت کنونی و آینده صنعت خودرو ایران پرداخت و با اشاره به چالش های اقتصادی، کاهش منابع ارزی و بحران های مالی که بر وضعیت خودروسازان داخلی تأثیر گذاشته، بر لزوم تغییرات اساسی در سیاست های تولید و واردات تأکید کرد. قربانی نژاد تصریح کرد که بدون اعمال تغییرات جدی در ساختار صنعت و توجه به نیاز بازارهای جهانی، ایران نمی تواند جایگاه خود را در رقابت های جهانی حفظ کند. او همچنین از ضرورت توجه به فناوری های نوین و خودروهای سبز صحبت کرد و آن را به عنوان یک فرصت طلایی برای خودروسازی داخلی برشمرد.



نهاد علی بیگزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با توجه به کاهش درآمدهای نفتی و محدود شدن دسترسی به ارز، آیا صنعت خودرو ایران قادر به تامین قطعات و مواد اولیه مورد نیاز خود خواهد بود؟

در صورت تشدید مشکلاتی همچون کمبود نقدینگی و محدودیت های ارزی، چه سناریوهایی برای تامین مالی این صنعت مطرح است؟ آیا امکان



فونیکس



TIGGO8 PRO MAX

تیگو

2.0 Lit TGDI AWD



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.fownix.com
@fownix_official

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



نسخه دو دیفرانسیل «لکسوس NX»



لکسوس از نسخه آفرود محور NX مدل ۲۰۲۵ با نام اور تریل که به سیستم چهار چرخ محرک مجهز است رونمایی کرد. روند خشن تر کردن شاسی بلندها و کراس اورها ادامه دارد و این بار نوبت به لکسوس NX رسیده است که تا نام اور تریل راهی بازارهای اروپایی شود. البته میزان خشونت این خودرو به اندازه‌ای نیست که انتظار دارید چرا که فقط برخی تغییرات ظاهری را با اندکی افزایش ارتفاع از سطح زمین ترکیب کرده تا مالکان با خیال راحت‌تری بتوانند از روی سرعت گیرها و ناهمواری‌های شهری عبور کنند. لکسوس NX مدل ۲۰۲۵ اور تریل به لاستیک‌های دانلوب گردند ترک

ورینگ‌های ۱۸ اینچی چند پره مجهز است. ارتفاع سیستم تعلیق نیز ۱.۵ سانتی‌متر بیشتر شده که اگر چه نسبت به مدل‌های استاندارد خیلی به چشم نمی‌آید اما وقتی از بیرون به خودرو نگاه کنید قابل تشخیص خواهد بود. به غیر از این موارد، باقی تغییرات خودروی مورد بحث کاملاً ظاهری هستند و بیشتر به ترمیم‌های مشکی خلاصه می‌شوند. لکسوس ترم تیره را روی اکثر بخش‌های بدنه شامل رینگ‌ها، ریل‌های سقف، دستگیره درها، آینه‌های جانبی، قاب مه‌شکن‌ها و جلو پنجره دوکی شکل به کار برده است. همچنین رنگ جدید نیز برای این مدل در نظر گرفته شده است.

کاهش درآمدهای نفتی و افزایش نرخ ارز به‌طور مستقیم بر هزینه‌های تولید خودروهای داخلی تاثیر می‌گذارد. در این شرایط، خودروسازان داخلی به دنبال استراتژی‌هایی برای برداشتن این هزینه‌ها خواهند بود.

یکی از مهم‌ترین استراتژی‌ها می‌تواند به کارگیری فناوری‌های نوین و بهبود بهره‌وری تولید باشد تا هزینه‌های اضافی کاهش یابد. همچنین، استفاده از تامین‌کنندگان داخلی برای تامین قطعات و مواد اولیه می‌تواند وابستگی به واردات و نوسانات ارزی را کاهش دهد.

در این راستا، تقویت زنجیره تامین داخلی و سرمایه‌گذاری در تولید قطعات با کیفیت بالا می‌تواند به‌طور چشمگیری بر کاهش هزینه‌ها مؤثر باشد. از سوی دیگر، خودروسازان داخلی می‌توانند از روش‌هایی مانند تعدیل تولید یا تغییر در ترکیب تولید خودروها برای بهینه‌سازی هزینه‌ها استفاده کنند. در نهایت، برای موفقیت در این زمینه، نیاز به یک برنامه‌ریزی بلندمدت و همکاری نزدیک میان دولت، خودروسازان و تامین‌کنندگان وجود دارد.

برخی تحلیلگران معتقدند که بحران ارزی باعث افت کیفیت تولید خودروهای داخلی شده است. آیا این تحلیل درست است؟ در صورت صحت، چه راهکاری برای جلوگیری از افت کیفیت پیشنهاد می‌کنید؟

بحران ارزی به‌طور قطع می‌تواند بر کیفیت تولید خودروهای داخلی تاثیر گذار باشد. نوسانات ارزی و محدودیت‌های مالی، خودروسازان را مجبور به استفاده از قطعات ارزان‌تر و بسا کیفیت پایین‌تری می‌کند که در نهایت به کاهش کیفیت خودروها منجر می‌شود. علاوه بر این، در شرایط بحرانی، خودروسازان ممکن است برای کاهش هزینه‌ها به روش‌هایی مانند کاهش استانداردهای تولید و نظارت کیفی کمتر روی آورند.

برای جلوگیری از افت کیفیت، یکی از راهکارهای اصلی می‌تواند تمرکز بر تحقیق و توسعه برای تولید قطعات داخلی با کیفیت بالا باشد. البته این موضوع نیز خود مستلزم تامین نقدینگی ارزی و ریالی برای سرمایه‌گذاری در این بخش است.

علاوه بر این، ایجاد سازوکارهای نظارتی قوی برای تضمین کیفیت محصولات و همکاری بیشتر با تامین‌کنندگان معتبر داخلی می‌تواند به بهبود کیفیت کمک کند. در نهایت، خودروسازان باید به دنبال ارتقای مهارت‌های فنی و افزایش بهره‌وری در فرایند تولید خود باشند تا بتوانند کیفیت محصولات خود را حفظ کنند و در عین حال هزینه‌ها را کاهش دهند.

سرمایه‌گذاری خارجی مثلاً از جانب چینی‌ها وجود دارد؟

خودروسازان داخلی ممکن است به همکاری با سرمایه‌گذاران خارجی نیاز داشته باشند، اما تحریم‌های بین‌المللی و عدم اعتماد به بازار ایران می‌تواند مانع از جذب این سرمایه‌گذاری‌ها شود. چینی‌ها هم معمولاً در جایی که سهامدار نباشند، سرمایه‌گذاری نمی‌کنند. اگر هم بخواهیم آن‌ها را با واگذاری سهام خودروسازی‌ها تشویق به سرمایه‌گذاری کنیم، باید به اندازه سهامشان به آن‌ها اختیارات مدیریتی بدهیم که آن هم ملاحظات خود را خواهد داشت. در چنین شرایطی، دولت برنامه دارد تا با واگذاری مدیریت خودروسازی‌های بزرگ به بخش غیردولتی و جذب سرمایه‌های خصوصی، مشکل تامین مالی آن‌ها را از طریق سرمایه‌گذاری‌های داخلی حل کند. حضور بخش خصوصی در صنعت خودرو و همچنین می‌تواند به بهبود بهره‌وری در فرآیندهای تولید، کاهش هزینه‌ها، بهینه‌سازی زنجیره تامین و استفاده بهینه از منابع بینجامد. این نکته را هم باید در نظر داشته باشیم که حتی در صورت رفع تحریم‌ها، برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ایجاد زیرساخت‌های لازم و شرایط مناسب ضروری است. در این راستا، بهبود قوانین و مقررات و ایجاد محیط کسب و کار مطلوب می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاران بین‌المللی کمک کند. به‌طور کلی، برای موفقیت در تامین مالی صنعت خودرو، نیاز به یک رویکرد جامع و استراتژیک است که شامل همکاری‌های بین‌المللی، حمایت‌های دولتی و بهبود بهره‌وری باشد.

در شرایطی که منابع مالی دولت محدود است، آیا منطقی است که همچنان سیاست حمایت از خودروسازان داخلی با تسهیلات و وام‌های دولتی ادامه پیدا کند؟

نفس حمایت‌های تسهیلاتی دولت از صنعت خودرو، صحیح است، اما باید به‌طور موثر و هدفمند انجام شود. این حمایت‌ها باید مشروط به بهبود بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و افزایش کیفیت تولید باشد تا از اتلاف منابع جلوگیری شود. در صورتی که این حمایت‌ها صرفاً در جهت حفظ بازار انحصاری برای خودروسازان داخلی باشد و آن‌ها نیز تعهد مقابله‌ای برای تعالی کمی و کیفی تولید و تنوع بخشی به سبد محصولات خود نداشته باشند، این سیاست‌ها نتیجه معکوس خواهند داشت و ممکن است منجر به نارضایتی مصرف‌کنندگان و افزایش مشکلات اقتصادی شوند. بنابراین، حمایت از خودروسازان داخلی باید با یک رویکرد مدبرانه و به‌منظور ارتقای رقابت‌پذیری و کیفیت محصولات انجام شود.

با توجه به اینکه کاهش درآمدهای نفتی می‌تواند منجر به افزایش نرخ ارز شود، آیا خودروسازان داخلی استراتژی مشخصی برای کنترل هزینه‌های تولید دارند؟



نور بالا

چینی‌ها معمولاً در جایی که سهامدار نباشند، سرمایه‌گذاری نمی‌کنند. اگر هم بخواهیم آن‌ها را با واگذاری سهام خودروسازی‌ها تشویق به سرمایه‌گذاری کنیم، باید به اندازه سهامشان به آن‌ها اختیارات مدیریتی بدهیم که آن هم ملاحظات خود را خواهد داشت



شهرک اتومبیل گودرزی

بزرگترین مجموعه خودرویی و موتورسیکلتی کشور

۰۲۱ - ۳۷۸۶۱



گرفت در حالی که طراحی ظاهری آن به منظور به حداکثر رساندن داون فورس برای پیست‌های مسابقات Can Am طراحی شده بود. برجسته‌ترین ویژگی M6A اما پیش‌تر آن بود. در سینه این خودرو نسخه‌های اصلاح‌شده از موتور ۵.۹ لیتری V8 شورولت قرار داشت که توسط تیم مک‌لارن به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری مجهز شده بود. اولین نمونه از M6GT خودرویی مسابقه‌ای بود که از سوسی‌فایا برای حضور در مسابقات گروه ۴ تأیید شد ولی به دلیل محدودیت‌های مالی و تغییر قوانین، پروژه نیمه‌کاره رها شد و تنها چند پروتوتایپ از M6GT ساخته شد.

هرچند افراد بسیاری F1 را اولین خودرو جاده‌ای مک‌لارن می‌دانند ولی این اتفاق در سال ۱۹۷۰ با خودرویی به نام M6GT رخ داده بود. مثل بسیاری از خودروهای پرفورمنس بالا در گذشته، ریشه‌های مک‌لارن M6GT هم به خودرویی مسابقه‌ای با نام مک‌لارن M6A بازمی‌گردد. این خودرو مسابقه‌ای توسط بنیانگذار مک‌لارن ریسیسینگ «بروس مک‌لارن» ساخته شد که یک رائنده، مهندس و طراح خلاق در دنیای مسابقات بود. M6A توسط تیم مسابقه بروس مک‌لارن در سال ۱۹۶۷ برای رقابت در سری مسابقات گروه ۷ توسعه پیدا کرد. این خودرو روی اولین ساسی موتوکوک ساخت مک‌لارن شکل



پیش‌رانه «شورولت» برای نخستین خودرو جاده‌ای «مک‌لارن»

نگاهی به جذاب‌ترین گزینه طرح پیش‌فروش نوری محصولات سایپا «اتلس E پلاس اتومات»؛ از طراحی تا امکانات

این خودرو، کیفیت مونتاژ بالاتری نسبت به محصولات کوییک و تیبا دارد و امکانات رفاهی و ایمنی قابل قبولی برخوردار است



عکس: روزنامه دنیای خودرو

نسخه‌های اتلس تمایز ایجاد کند.

سیلندر ۸ سوپاپ تنفس طبیعی یا همان M15GSI تاکنون می‌شود که می‌تواند روی هم رفته ۹۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۷ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک شش سرعته مصنوعی CVT به چرخ‌های جلو منتقل کند. در محور جلو اتلس E پلاس اتوماتیک از سیستم تعلیق مک‌فرسون استفاده شده و در محور عقب این خودرو سیستم تعلیق سیستم تعلیق دو توییست بیم دیده می‌شود. اتلس اتوماتیک دارای استاندارد آپندگی یورو ۵ بوده و مصرف سوخت آن به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر، ۶.۸ لیتر اعلام شده است که عدد بسیار خوبی برای این خودرو به حساب می‌آید.

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی اتلس E پلاس اتوماتیک نسبت به تمامی اعضای خانواده X200 بیشترین امکانات را داشته و اولین خودرویی در میان محصولات سایپاست که مجهز به رادار نقطه‌کور (BSD) است.

از دیگر امکانات این خودرو می‌توان به ۲ کیسه هوا برای سرنشینان جلو، سیستم کنترل پایداری، نشانگر تعویض دنده (GSI)، ایزوفیکس، سنسور پارک عقب، فرمان دی‌کات، خروجی USB، کفی سه‌بعدی، سنسور نور، سنسور باران، سانروف، کروزر کنترل و محدودکننده سرعت، استارت دکمه‌ای، دوربین دنده عقب، نمایشگر ۷ اینچی سیستم مالتی مدیا، تریم داخلی دو رنگ، شیشه دودی عقب، سنسور TPMS، دیلایت، کامپیوتر سفری، فرمان کمکی برقی و... اشاره کرد.

چایگاه «اتلس E پلاس اتوماتیک» در بازار با توجه به کلاس طراحی و بازه قیمتی اتلس E پلاس اتوماتیک نمی‌توان رقابتی چندانی برای این خودرو پیدا کرد. اصلی‌ترین رقیب این خودرو، پژو ۲۰۷ است که نسخه معمولی آن هم توان بیشتری تولید می‌کند و هم به جعبه‌دنده ۵ مجهز است، اما آپشن‌های کمتری نسبت به اتلس پلاس ارائه می‌دهد. البته باید در نظر داشت که پژو ۲۰۷ با پیش‌رانه TU3 جدا از بخش آپشن، در بخش قوای فنی نیز رقابت را به اتلس پلاس می‌بازد.

طراحی داخل کابین و امکانات با گذشتن به داخل کابین اتلس E پلاس اتوماتیک می‌توان سبک طراحی بسیار خوبی را در میان تولیدات سایپا مشاهده کرد و به لطف تریم دو رنگ شاهد طراحی یکنواخت نیستیم. یکی از بخش‌هایی که تأثیر بسزایی در طراحی کابین این خودرو داشته، فرم طراحی درپچه‌های سیستم تهویه است که به صورت دایره‌ای شکل طراحی شده و رنگ کرومی آن‌ها جلوه بسیار خوبی را به داخل کابین اتلس E پلاس داده است. نکته مثبت دیگری که در کابین اتلس پلاس اتوماتیک دیده می‌شود، سبک طراحی کلاستر آنالوگ این خودرو است که در دیگر خودروهای جدید سایپا دیده نمی‌شود و توانسته است جلوه خوبی را به کابین این خودرو دهد.

مشخصات فنی «اتلس پلاس» نیروی محرکه اتلس پلاس از پیش‌رانه ۱.۵ لیتری چهار

نوربالا

«اتلس E پلاس اتوماتیک» نه تنها در میان تمام اعضای خانواده X200 از بهترین طراحی بهره می‌برد، بلکه نسبت به تمامی اعضای خانواده X200 بیشترین امکانات را داشته و نخستین خودرو در میان محصولات سایپاست که مجهز به رادار نقطه‌کور (BSD) است



علیرضا جابتی a.jabeti@autoworld.ir

اتلس یکی از جدیدترین محصولات برند سایپا است که بر مبنای پلت‌فرم X200 طراحی و تولید شده و عملاً نسخه ارتقا یافته و تغییر شکل داده کوییک است. این خودرو در ابتدا قرار بود در چند تیپ S و G و E عرضه شود، اما تیپ E که نسخه فول آپشن و اتوماتیک اتلس به شمار می‌رود و با نام اتلس پلاس به بازار عرضه شده، از گزینه‌های جذاب طرح پیش‌فروش نوری محصولات گروه سایپا نیز هست. این خودرو، کیفیت مونتاژ بالاتری نسبت به محصولات مانند کوییک و تیبا دارد و امکانات رفاهی و ایمنی قابل قبولی برخوردار است.

طراحی بدنه «اتلس پلاس» اتوماتیک اتلس E پلاس اتومات، در میان تمام اعضای خانواده X200 از بهترین طراحی بهره می‌برد. در نمای جلو این خودرو از چراغ‌های کشیده استفاده شده که طراحی خوبی دارد و چهره خوبی را به این خودرو داده است. از طرفی فرم طراحی جلوینچره اتلس اتوماتیک در خطوط طراحی روی کاپوت باعث شده است طراحی نمای جلوی این خودرو کمی خشن به نظر برسد که این موضوع می‌تواند به مذاق جوانان خوشایند باشد. طراحی نمای جانبی اتلس E پلاس اتوماتیک، طراحی به نسبت ساده‌ای بوده و به سبک طراحی کوییک در نماهای جانبی بسیار نزدیک است. با این حال، خطوط کرومی کار شده روی دستگیره و رکاب این خودرو در کنار رنگ‌های آلومینیومی توانسته‌اند کمی از سادگی طراحی این بخش‌ها بکاهند. در طراحی بخش عقب اتلس E پلاس از چراغ‌های دو قسمتی استفاده شده که جلوه بسیار خوبی را بخش عقب این خودرو داده است. نکته‌ای که در این قسمت می‌توان به آن اشاره کرد، این است که نشان پلاس (+) در کنار نام اتلس قرار گرفته است که به نوعی سعی می‌کند تا با دیگر

پیگیری يك موضوع follow up



بهنام رضوانی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

ریشه اصلی عدم تامین مالی مناسب تولید از سوی بانک‌ها

تامین نقدینگی و سرمایه‌گذاری در بخش تولید طی سال‌های اخیر همواره از جمله چالش‌های بنگاه‌های تولیدی صنعتی به حساب آمده، در این بین نیز بانک‌ها به اشکال مختلف سخت‌گیری‌های زیادی در اعطای تسهیلات به بخش تولید به خرج داده‌اند. حال در این رابطه بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس به بیان نظرات خود پرداخته است.

چرا بانک‌ها آن‌طور که باید و شاید از بخش تولید حمایت نمی‌کنند؟

بنگاه‌داری بانک‌ها عاملی در جهت تعطیلی واحدهای تولیدی و عدم بهره‌مندی فعالان بخش تولید و صنعت از تسهیلات بانکی است. در این رابطه همان‌طور که مقام معظم رهبری بارها تأکید فرمودند بانک‌ها نباید بنگاه‌داری کنند، چراکه این اقدام باعث می‌شود آن‌ها وظایف ذاتی خود را به درستی انجام ندهند. بنابراین باید در این جهت‌گیری بانک‌ها تغییرات اساسی رخ دهد، تا این وضعیت اصلاح شود.

آیا بانک‌ها به وظیفه ذاتی خود عمل می‌کنند؟

بی‌تردید وظیفه ذاتی بانک‌ها، حمایت از تولید و بخش خصوصی است و وقتی بانکی بنگاه‌داری کند، بیش از ۷۰ درصد تسهیلاتش را در اختیار بنگاه‌های اقتصادی زیرمجموعه خود می‌گذارد. در این شرایط بخش خصوصی از این تسهیلات و سرمایه در گردش محروم می‌شود. البته جذب سرمایه از دیگر وظایف ذاتی بانک‌هاست اما وقتی آن‌ها بنگاه‌داری کنند، تمام توان و منابع مالی و انسانی خود را در بخش به‌کار می‌گیرند که باید این رویه مورد بازنگری و تجدیدنظر قرار گیرد.

آیا در کشورهای دیگر هم بانک‌ها مانند بانک‌های ایرانی در قبال بخش تولید و صنعت عمل می‌کنند؟

در هیچ‌کدام از دنیا بانک‌ها مجوز بنگاه‌داری ندارند، اما در ایران عمده بانک‌ها در این زمینه فعالیت می‌کنند، آن هم در شرایطی که واحدهای تولیدی برای توسعه خود نیازمند تسهیلات سرمایه در گردش هستند بنابراین باید بانک‌ها از بنگاه‌داری خارج شوند تا بتوان شرایط توسعه و ادامه فعالیت برای واحدهای تولیدی را در کشور فراهم کرد. البته این مساله برای رونق تولید در کشور از اهمیت بسزایی برخوردار است.

نگاه View



مهراد عباد عضو کمیسیون بهبود محیط کسب و کار اتاق تهران

چالش‌های بنگاه‌های تولیدی برای تامین اعتبار از بانک‌ها

یکی از مهم‌ترین چالش‌های بنگاه‌های تولیدی و فعالان بخش خصوصی در تعامل با بانک‌ها، بحث دریافت تسهیلات است. در چند دهه اخیر، روند بانک‌ها به این شکل بوده که وام‌ها بیشتر به شرکت‌هایی اعطا شده که اعتبار زیادی داشته‌اند. شرکت‌های بزرگ، به‌ویژه آن‌هایی که دارای سند‌های ملکی بوده‌اند و امکان ارائه ضمانت‌نامه داشته‌اند، در اولویت دریافت وام قرار گرفته‌اند. در شرایط تورمی، دریافت وام به خودی خود سودآور است، زیرا با کاهش ارزش پول، بازپرداخت تسهیلات در عمل به معنای پرداخت مبلغی با ارزش کمتر خواهد بود. همین مساله باعث شده است دریافت وام برای بسیاری از شرکت‌ها یک فرصت اقتصادی جذاب باشد. اما در عمل، این امکان تنها در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار گرفته و شرکت‌های کوچک و متوسط از این فرآیند بی‌بهره مانده‌اند. نمونه بارز این روند را می‌توان در صندوق توسعه ملی مشاهده کرد که تسهیلات آن عمدتاً در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار گرفته و برخی از آنها نیز این مبالغ را بازنگردانند. این امر حاکمی است که بنگاه‌های کوچک و متوسط سهم قابل توجهی در اقتصاد دارند و می‌توانند ارزش افزوده و اشتغال‌زایی زیادی ایجاد کنند. سیاست‌های بانکی باید به سمتی برود که نه صرفاً بر اساس دارایی‌های ثابت شرکت‌ها، بلکه بر اساس میزان ارزش آفرینی، ایجاد اشتغال و ظرفیت رشد آن‌ها تسهیلات اعطا شود. ممکن است شرکتی تازه‌تأسیس بوده اما ظرفیت بالایی برای ایجاد اشتغال و توسعه اقتصادی داشته باشد. این رویکرد در بسیاری از کشورهای اجاره‌ای باعث شده است که بنگاه‌های نوپا نیز امکان رشد و توسعه پیدا کنند. نکته‌ای که به آن اشاره شد، صرفاً محدود به فعالان بخش خصوصی در بنگاه‌های تولیدی نیست، تجار نیز هیچ‌گاه از فشارهای بانکی مصون نبوده‌اند. در سال‌های اخیر، یکی از مشکلات اساسی واردکنندگان کالا، نحوه تعامل با بانک‌ها و سیستم بانکی بوده است. این مشکلات به‌ویژه در زمینه بلوکه شدن مبالغ و فشار بر نقدینگی بنگاه‌های کوچک و متوسط مشهود بوده است. یکی از چالش‌های بزرگ این حوزه، روند عرضه ارز به واردکنندگان است. در حالی که بانک‌ها در سال‌های اخیر عملاً هیچ نقشی در عرضه ارز نداشته‌اند، برخی صراف‌های وابسته به بانک‌ها از مورد نیاز واردکنندگان را تأمین می‌کردند. با این حال، در عمل بخش بزرگی از واردکنندگان برای تأمین ارز خود به صراف‌های غیربانکی مراجعه می‌کنند. یکی از مشکلات عمده‌ای که در این روندها به وجود آمده، بلوکه شدن مبالغ توسط بانک‌هاست. در فرآیند واردات، بانک‌ها اغلب مبالغ قابل توجهی از واردکنندگان دریافت کرده و آن‌ها را برای مدت زمان طولانی بلوکه می‌کنند.

سیلندر ۸ سوپاپ تنفس طبیعی یا همان M15GSI تاکنون می‌شود که می‌تواند روی هم رفته ۹۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۷ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک شش سرعته مصنوعی CVT به چرخ‌های جلو منتقل کند. در محور جلو اتلس E پلاس اتوماتیک از سیستم تعلیق مک‌فرسون استفاده شده و در محور عقب این خودرو سیستم تعلیق سیستم تعلیق دو توییست بیم دیده می‌شود. اتلس اتوماتیک دارای استاندارد آپندگی یورو ۵ بوده و مصرف سوخت آن به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر، ۶.۸ لیتر اعلام شده است که عدد بسیار خوبی برای این خودرو به حساب می‌آید.

امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی اتلس E پلاس اتوماتیک نسبت به تمامی اعضای خانواده X200 بیشترین امکانات را داشته و اولین خودرویی در میان محصولات سایپاست که مجهز به رادار نقطه‌کور (BSD) است.

از دیگر امکانات این خودرو می‌توان به ۲ کیسه هوا برای سرنشینان جلو، سیستم کنترل پایداری، نشانگر تعویض دنده (GSI)، ایزوفیکس، سنسور پارک عقب، فرمان دی‌کات، خروجی USB، کفی سه‌بعدی، سنسور نور، سنسور باران، سانروف، کروزر کنترل و محدودکننده سرعت، استارت دکمه‌ای، دوربین دنده عقب، نمایشگر ۷ اینچی سیستم مالتی مدیا، تریم داخلی دو رنگ، شیشه دودی عقب، سنسور TPMS، دیلایت، کامپیوتر سفری، فرمان کمکی برقی و... اشاره کرد.

چایگاه «اتلس E پلاس اتوماتیک» در بازار با توجه به کلاس طراحی و بازه قیمتی اتلس E پلاس اتوماتیک نمی‌توان رقابتی چندانی برای این خودرو پیدا کرد. اصلی‌ترین رقیب این خودرو، پژو ۲۰۷ است که نسخه معمولی آن هم توان بیشتری تولید می‌کند و هم به جعبه‌دنده ۵ مجهز است، اما آپشن‌های کمتری نسبت به اتلس پلاس ارائه می‌دهد. البته باید در نظر داشت که پژو ۲۰۷ با پیش‌رانه TU3 جدا از بخش آپشن، در بخش قوای فنی نیز رقابت را به اتلس پلاس می‌بازد.

زاپاس Spare Tire

مکاتبه مجلس با وزارت اقتصاد؛ حقوق ورودی کالاها تغییر نمی‌کند

کمیته حمایت از کسب‌وکار اتاق ایران و همچنین در نشست نودویکم کمیته به ریاست معاون حقوقی رئیس‌جمهور مطرح و مقرر شد نظر معاونت حقوقی رئیس‌جمهور مبنی بر عدم اخذ مجدد عوارض مذکور اجرا شود. البته بر اساس آیین‌نامه داخلی دولت معاونت مذکور فصل الخطاب رفع اختلافات بین دستگاه‌های اجرایی است.

کنند. قانون، وصول مالیات ارزش افزوده و اجرای این ماده را به عهده گمرک گذاشته است. در روند اجرای این ماده، وزارت کشور معتقد است مبلغ مذکور در ماده ۴۲، مستقل از ارزش افزوده موضوع ماده «۷» قانون یاد شده است، بنابراین هر دو مآخذ جداگانه باید وصول شوند. آنچه اجرای این ماده‌قانون را مختل کرد، برداشت متفاوت وزارت کشور از آن بوده است. موضوع ابهام در کارگروه



ایران طی مکاتباتی به ریاست اتاق ایران درخواست کرد موضوع در کمیته حمایت از کسب‌وکار اتاق ایران مطرح شود. این ماده قانونی تصریح می‌کند: «معادل دوازده در هزار ارزش گمرکی کالاها و وارداتی که حقوق ورودی آن‌ها وصول می‌شود به حساب تمرکز و وجه وزارت کشور واریز شود و وزارت کشور نیز مکلف است وصولی هر ماه را تا پانزدهم ماه بعد به حساب شهرداری‌ها و... واریز

بر اساس نامه مشترک کمیسیون‌های عمران و شوراها و امور داخلی کشور به وزارت امور اقتصادی و دارایی عوارض ماده ۴۲ قانون مالیات بر ارزش افزوده نباید مجدداً از فعالان اقتصادی اخذ شود. دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی در این زمینه اعلام کرد: در پی ابهامات موجود در اجرای ماده ۴۲ قانون مالیات بر ارزش افزوده، کمیسیون گمرک اتاق



توان ۱۳۰۰ اسب بخاری برای «بلیزر» در مسابقات «ناسکار»

شورولت نیز مانند فورد از پروتوتایپ برقی خود برای مسابقات ناسکار رونمایی کرد. این خودرو که بلیزر EV.R نام دارد به سه موتور برقی با بیش از ۱۳۰۰ اسب بخار قدرت و باتری ۷۸ کیلووات ساعتی مایع خنک مجهز شده است. شورولت می گوید خودرو مورد بحث با استفاده از شاسی و سیستم تعلیق نسل بعدی خودروهای مسابقه‌ای ناسکار تولید شده و چهار چرخ محرک قابل مدلی ۸ سیلندر، این پروتوتایپ برقی به سیستم چهار چرخ محرک قابل برنامه‌ریزی مجهز است و مانند پروتوتایپ ABB برقی سال قبل، نیروی خود را به لاستیک‌های مسابقه‌ای گودیر ایگل می‌رساند. این پروتوتایپ در طراحی

بدنه از خودرو بلیزر EV SS الهام گرفته است. کراس اووری ۶۱۵ اسب بخاری که این هفته در دیتونا ۵۰۰ حاضر است. مدل جاده‌ای این خودرو با نصف قدرت پروتوتایپ ناسکار و با استفاده از لاستیک‌های استاندارد در ۳.۳ ثانیه از سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت می‌رسد. جاستین الگایر قهرمان سری ایکس‌فینیتی ناسکار و راننده تیم شورولت این خودرو را چندی پیش تست کرده و می‌گوید: «من از دانش خود برای اطلاع از سرعت در حین تعویض دنده و شنیدن صدای موتور استفاده کرده‌ام بنابراین در زمان تست این خودرو مجبور بودم فضاوت خود در حین ورود به پیچ‌ها را کاملاً تغییر دهم.»

ویژه‌ها

کاهش ۳۵ درصدی تعرفه خودروهای بالای ۲۰۰۰ سی‌سی



بر اساس بودجه ۱۴۰۴ حقوق ورودی خودروهای اقتصادی به شدت افزایش یافته اما حقوق ورودی خودروهای لوکس نزدیک به ۳۵ درصد کاهش یافته است. به بیان دیگر، در حالی که تعرفه واردات خودروهای بنزینی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی در سال جاری ۱۳۵ درصد تعیین شد اما با این حال، تعیین حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی برای همه خودروهای سواری وارداتی در سال آینده به معنی کاهش تعرفه در برخی رده‌های خودروهای وارداتی قلمداد می‌شود.

دیگر چه خبر؟

اعتبارات خوبی در حوزه نوسازی صنایع کشور دیده شده است



معاون وزیر صمت با بیان اینکه در صنایع باید به سمت کاهش آلایندگی و رقابت در صادرات برویم، گفت: اعتبارات خوبی در حوزه نوسازی صنایع کشور دیده شده است. فرشاد مقیمی با بیان اینکه هم اکنون صنعت شش هزار مگاوات کمبود برق دارد اظهار کرد: در حقیقت نوسازی صنایع می‌تواند در کاهش مصرف انرژی صنعت اثر گذار شود. رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان اینکه در تامین برق صنایع دچار مشکلاتی در کشور هستیم، تصریح کرد: این کسری برق و ناترازی انرژی بر صنایع اثر منفی داشته است.

توئیتر!

در خواست تعیین مهلت پرداخت قبوض انرژی واحدهای تولیدی تا خردادماه ۱۴۰۴



رئیس اتاق بازرگانی یزد با درخواست تعیین مهلت پرداخت قبوض انرژی واحدهای تولیدی تا خردادماه ۱۴۰۴ گفت: نباید به واحدهای برای پرداخت سختگیری شود، بلکه ضروری است شرایط پرداخت اقساطی فراهم آید. مجتبی دستمالچیان افزود: به‌رغم همراهی تمام نهادها با بخش خصوصی اما حال صنعت با توجه به بحث ناترازی‌ها و مشکلات موجود، چندان مساعد نیست. اگر خواهیم همه فشار به صنعت معطوف شود، اقدام درستی نیست. ملاحظاتی درباره افزایش قیمت حامل‌های انرژی وجود دارد اما در مقابل، نرخ گاز و برق صنایع اضافه می‌شود. این وضعیت برای صنعت قابل توجه نیست و نیاز به بازنگری دارد.

در معاملات روز گذشته بازار سهام رقم خورد:

نمادهای بزرگ خودرویی بر مدار رشد



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

روز دوشنبه نمادهای بزرگ گروه خودرویی روندی صعودی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، کرمان خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو و سایپادیزل مثبت شدند و در مقابل نمادهای گروه بهمن، پارس خودرو، ایران خودرو و یزل و بهمن دیزل منفی خوردند. البته روز دوشنبه در گروه خودرویی طی ۴۲ هزار نوبت معاملاتی ۱،۹ میلیارد سهم به ارزش ۷۵۶ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز یکشنبه بارش در برهه بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز دوشنبه بالغ بر ۲۸۷ هزار میلیارد تومان شد.

بورس مثبت شد

روز دوشنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با رشد ۲،۵۹۶ واحدی در محدوده ۲ میلیون و ۷۲۴ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن اما با افت ۳۸۷۶ واحدی در محدوده ۷۹۹ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۱۵،۹ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۴،۵ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با کاهش ۱۲۲ واحدی در محدوده ۲۴ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۱۴،۶ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش ۱۰۹ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. البته رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار اعلام کرد: در صورتی که بازار ثبات داشته باشد، در سال ۱۴۰۴ نسبت به بازنگری در دامنه نوسان و حجم مینا اقدام خواهیم کرد. حجت‌الله صیدی گفت:



سال ۱۴۰۳ سالی ویژه و پر از رویدادهای عجیب و انصاف مدیریت اقتصاد در این سال، بسیار دشوار بود. وی با اشاره به این که بازار سرمایه از جنس امید و صبر است، توضیح داد: با بررسی عملکرد و آمار متوجه می‌شویم که بازار زنده است و پیش می‌رود. به گفته رئیس سازمان بورس، تاکنون ارزش معاملات در بازار به حدود ۲،۵۵۰ همت رسیده که بیش از ۱،۵۰۰ همت آن، معاملات خرد بوده است. وی تصریح کرد: هم‌چنین رقم تامین مالی از بازار سرمایه به عدد قابل قبول ۱،۱۳۰ همت رسید. ارزش عرضه‌های اولیه هم حدود ۳۰۰ میلیارد

تومان بود. البته ما به دنبال ارقام بیشتر هستیم. صیدی افزود: وقتی برنامه‌ریزی می‌کردیم آرزوهای این بود که در ۶ ماه دوم سال، بازار ۲۵ درصد رشد داشته باشد و شاخص به ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار واحد برسد، اما در حال حاضر شاخص نزدیک به ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار واحد است. وی یادآور شد: امیدواریم در شاخص هم‌وزن - که وضع مطلوبی نداشت - هم به شرایط بهتری برسیم. دلیل مطلوب نبودن شاخص هم‌وزن این بود که شرکت‌های کوچک و متوسط رشد آن چنانی نداشتند. البته امیدواریم در سال ۱۴۰۴ از این ظرفیت استفاده شود.

اینفوگراف

Infography

فر سودگی ناوگان اتوبوس‌های بین شهری

میزان فرسودگی
«سن بالای ۱۵ سال»
۷۰ درصد

نیاز به واردات
اتوبوس‌های نو
۵،۰۰۰ دستگاه

میزان نوسازی
ناوگان تاکسون
۹،۰۰۰ دستگاه

رضا اکبری، رئیس سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «در کشور با کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های بین شهری مواجه هستیم و بیش از ۷۰ درصد اتوبوس‌های کشور بالای ۱۵ سال سن دارند، بنابراین برای عبور از شرایط بحرانی ۵ هزار دستگاه اتوبوس وارد شود.»

چس‌لند؟

بودجه ۳۶ همتی برای پرداخت زبان صنایع

رئیس شورای راهبردی بهبود محیط کسب و کار اتاق بازرگانی ایران اعلام کرد: در بخش دوم لایحه بودجه ۱۴۰۴، در جدول ۱۴ که مربوط به منابع در آمدی و مصارف هدف‌مندی یارانه‌هاست، ۳۶ همت، شامل زیرساخت‌های انرژی‌های نو و خورشیدی و جبران زیان ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار دیده شده است.

چرا؟

لزوم حمایت از صنایع

حمیدرضا فولادگر ادامه داد: از این محل قرار است که ضرر و زیان ناشی از قطع گاز و برق صنایع جبران شود. هر چند در قانون دیده شد که جبران زیان صورت بگیرد، اما جزئیات آن مشخص نیست. ممکن است بخشی از آن در قالب استمهال بدهی‌های بانکی و بیمه‌ای و بخشی به صورت نقدی پرداخت شود.

برای چس؟

ضرر صنایع از قطع گسترده برق

با توجه به قطع گسترده برق صنایع در سال جاری، روند تولید در کشور در تمامی صنایع به‌خصوص خودروسازی و قطعه‌سازی با نوسان همراه بود. بر این اساس مقرر شد دولت طی یک بسته‌جبرانی، صنایع را حمایت کند. حال باید دید در عمل چه اتفاقاتی رقم خواهد خورد و اینکه چه میزان از ضرر و زیان صنایع جبران خواهد شد.

زنده یک First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

اختلال در سامانه فروش خودروهای وارداتی...
حاضر جواب: طفلیک این سامانه هم از شنیدن خبر تعرفه ۱۰۰ درصدی برای وارداتی‌های سال آینده، هنگ کرده!

الا کلنگ بازی قیمت‌ها در بازار خودرو!

حاضر جواب: البته با توجه به افتادن برخی خودروها در چرخه گرانی، شرایط قیمت‌ها بیشتر شبیه چرخ و فلک است.

رئیس پلیس فضای تولید و تبادل اطلاعات پایتخت از شناسایی و دستگیری سه کلاهبردار مجازی که تحت عنوان فروش فوری خودرو در سسایت دیوار با در یافت بیعانه اقدام به کلاهبرداری از کاربران می‌کردند خبر داد و افزود این شیادان اینترنتی حدود چهار میلیارد تومان از ۱۰۰ نفر کلاهبرداری کرده بودند.

حاضر جواب: به بهانه بیعانه فروش فوری خودرو که این قدر کلاهبرداری کردند، شما ببینید اگر سر فرصت می‌رفتند سراغ فروش خودرو، چه کلاهی از سر مردم برمی‌داشتند!

اعتراض‌ها علیه ایلان ماسک شدت گرفته است و معترضان خشمگین، نمایشگاه‌ها و ایستگاه‌های شارژ خودروهای تسلا را در آمریکا و اروپا به آتش کشیده‌اند.
حاضر جواب: مثل این که این روزها خودرو در همه نقاط جهان، حکم مرغ در ضرب المثل‌های فارسی را پیدا کرده که در عروسی و عزا، همه کاسه و کوزه‌ها سرش شکسته شده و حتی به آتش کشیده می‌شود.

سقوط قیمت یک خودرو برقی در بازار: این مدل ۶۰۰ میلیون ارزان شد.

حاضر جواب: البته بهتر است بفرمایید حباب قیمتی اش ۶۰۰ میلیون خالی شد!

خروج شکننده خودرو از رکود.

حاضر جواب: به قول شاعر: به سراغ صنعت خودرو اگر می‌آید/ نرم و آهسته بیاید/ مبادا که ترک بردارد چینی نازک رونق بازارش!

یک نماینده مجلس گفت: شانگهای که روزی در زمره آلوده‌ترین شهرهای دنیا قرار داشت، امروزه از تمیزترین شهرهاست. می‌توانیم با الگو برداری از این شهر ما نیز مشکل آلودگی هوا را رفع کنیم.

حاضر جواب: هر وقت توانستیم با الگو برداری از صنعت خودرو چین، خودروساز شویم، با الگو برداری از مبارزه با آلودگی هوای شانگهای هم هوای تمیز تنفس می‌کنیم!

احتمال می‌رود بعد از عید نوروز ۱۴۰۴ قیمت‌های اعلامی در بازار خودرو فضایی تر شوند، اما میزان معاملات تا حد قابل توجهی کاهش یابد.

حاضر جواب: البته این قدر که قیمت خودروها در کشور ما در فضا بالا رفته است، فضاپیماهای ناسا موفق به بالا رفتن نشده‌اند.

پیکان خارج از ایران با چه نامی فروخته می‌شود؟

حاضر جواب: هر چی هم صدایش کنند، مهم اسم شناسنامه‌ای این خودرو بوده، که همان پیکان هست و خواهد بود.

متقاضیان خودرو وارداتی می‌توانند با داشتن حساب و کالتی، از میان ۷ خودرو وارداتی با قیمت قطعی در مبادی ورودی و ۳۰ خودرو وارداتی با قیمت غیر قطعی در مبادی ورودی، گزینه‌های مورد نظر خود را تا ۲۲ اسفندماه انتخاب کنند.

حاضر جواب: این قدر که در قیمت خرید خودروهای وارداتی مانع عدم قطعیت وجود دارد، در نظر به عدم قطعیت هاینرگ، وجود ندارد!



خریداران «موتسانگ GTD» تا دو سال حق فروش ندارند

فورد برای جلوگیری از دلالتی، طی توافق به خریداران موتسانگ GTD تا دو سال اجازه فروش خودرو خود را نمی‌دهد. موتسانگ GTD خودروی خاص و کمیابی است و تنها افراد کمی شانس رانندگی با آن را خواهند داشت. با این وجود، بسیاری از خریداران GTD، برای رانندگی این خودرو را نمی‌خرند بلکه می‌خواهند موتسانگ منحصر به فرد خود را در پارکینگ نگه دارند و بعداً با سود بیشتر بفرشند. این افراد اما برای چنین کاری باید حداقل دو سال صبر کنند زیرا فورد هنگام فروش GTD طی یک توافق تا دو سال اجازه فروش خودرو را به خریداران نمی‌دهد. فورد قبلاً برای سوپر کار GT هم همین شرط را گذاشته بود. عمل به این تعهد اما برای خریداران که به دنبال سود هستند،

نمونه‌های ساخت هند در محصولات «بامو»



علاقه مشتریان چینی به خودروهای بدنه‌بلند بر کسی پوشیده نیست. بسیاری از خودروسازان حاضر در این کشور، نسخه کشیده از محصولات خود را عرضه می‌کنند. از جمله بامو که همین اواخر، X3 بدنه‌بلند را نیز در چین معرفی کرد. اکنون نسخه بدنه‌بلند بامو سری ۳ در کشور همسایه چین یعنی هند رونمایی شده است. بامو 330Li اسپرت در کارخانه بامو در چنای تولید خواهد شد. طول بدنه با افزایش ۱۰۶ میلیمتری به ۴،۸۱۹ متر رسیده، در حالی که فاصله بین محورهای نیز با ۱۱۰ میلی‌متر رشد، ۲،۹۶۱ متر است. بنابراین به نظر می‌رسد که سر نشینان عقب بامو 330Li اسپرت، فضای زیادی در اختیار دارند هر چند که فعلاً

هیچ تصویری از ردیف عقب این خودرو در دسترس نیست. به هر حال بامو 330Li اسپرت اکنون به بزرگ‌ترین مدل در رده خود تبدیل شده است. همچون سایر محصولات جدید بامو، 330Li اسپرت نیز یک نمایشگر خمیده و بزرگ در اختیار دارد. علاوه بر این باید به ترمیم آلومینیوم خاکستری تیره، فرمان دکاتام با روکش چرم، سقف پانوراما و نورپردازی داخلی اشاره کنیم که به صورت استاندارد در این مدل نصب می‌شود. کلیه تیپ‌های بامو 330Li اسپرت بازار هند به پیش‌ران ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژ مجهز شده است.

جابه‌جایی رکورد رانندگی بدون حضور راننده توسط «مازراتی»!



دستیابی مازراتی MC20 به سرعت ۳۱۸ کیلومتر بر ساعت چندان عجیب به نظر نمی‌رسد، اما ماجرا وقتی جالب می‌شود که بدانید این سوپر اسپرت ایتالیایی بدون حضور راننده به این سرعت دست پیدا کرده است. مازراتی MC20 مورد نظر در پیست کندی اسپیس (KSC) توانست بدون حضور راننده به سرعت ۱۹۷،۷ مایل بر ساعت دست پیدا کند، که از رکورد قبلی ثبت شده یعنی ۱۹۲،۸ مایل بر ساعت، کمی بیشتر است. پیست KSC در ایالت فلوریدا آمریکا با ۴،۵ کیلومتر طول و به عنوان یکی از طولانی‌ترین پیست‌های جهان، محیط مناسبی برای ثبت رکورد سرعت فراهم کرده است. بل میشل، مدیر شرکت IAC که در زمینه هوش

مصنوعی فعالیت می‌کند، ثبت رکورد سرعت بدون راننده با مازراتی را چیزی فراتر از یک عمل نمایشی با فناوری می‌داند، چرا که به اعتقاد وی، محدودیت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری هوش مصنوعی و رباتیک با این فرآیند به چالش کشیده شده است. سامانه راننده هوش مصنوعی که هدایت مازراتی MC20 را بر عهده داشته در همکاری مشترک IAC با دانشگاه پلی تکنیک میلان طراحی و عملیاتی شده است. رکورد سرعت قبلی حرکت خودرو در پیست بدون حضور راننده، با یک خودرو مسابقه‌ای به ثبت رسید که توسط Indy Autonomous Challenge ساخته شد.

ایلان ماسک برای کوکتل مولوتوف هم پاسخی ندارد

شورش مالکان علیه «تسلا»

اداره بهره‌وری چهارم چهره‌های خوشنویس آمیز به خود گرفته است. معترضان در شهرهای مختلف نمایندگان تسلا و ایستگاه‌های شارژ خودروهای تسلا را آتش زده‌اند تا اعتراض خود را به ایلان ماسک نشان دهند.

بر اساس گزارش واشنگتن پست، از زمان روی کار آمدن دونالد ترامپ در آمریکا و شروع اقدامات ایلان ماسک در اداره بهره‌وری؛ اسناد دادگاه، عکس‌های نظارتی، سوابق پلیس و گزارش‌های رسانه‌های محلی نشان می‌دهند بیش از ده‌ها اقدام خشونت‌آمیز با مخرب علیه شرکت تسلا و زیرساخت‌های آن انجام شده است. ایلان ماسک یکی از بزرگ‌ترین حامیان و چهره‌های نزدیک به دونالد ترامپ است.

نماینده‌های ایستگاه‌های شارژ خودروهای تسلا آماج حملاتی از سوی معترضان شده‌اند. در یکی از این موارد، از ۲۹ ژانویه به مدت ۱۳ روز شخصی به نام لوسی گریس نلسون بارها اقداماتی علیه نماینده‌های تسلا در لاولند، کلرادو انجام داده است. او بار اول با اسپری کلمه «نازی» را روی تابلوی ورودی نمایندگی تسلا نوشت و بار دیگر یک کوکتل مولوتوف را نزدیک یکی از خودروهای تسلا روشن کرد.

همچنین در ماه مارس چند ایستگاه سوپرشارژ خودروهای تسلا در مرکز خرید در لیتلتون، ماساچوست به آتش کشیده شد. خریداران در ایالت مریلند با اسپری عبارت No Musk را روی ساختمان تسلا، در کنار نمادی شبیه صلیب شکسته نوشتند.

فوری گذشته نیز شخصی که سلاحی اتوماتیک در دست داشت، به‌سوی یکی از نمایندگی‌های تسلا در ایالت اورگان آتش گشود. بازرسان می‌گویند چند هفته قبل همین شخص با پرتاب کوکتل مولوتوف به خودروهای تسلا پارک شده در همان نمایندگی حمله کرده بود. بر اساس اسناد دادگاه، خسارت‌های این حمله حدود ۵۰۰ هزار دلار برآورد شده است.

البته اعتراض‌ها علیه ایلان ماسک فقط به آمریکا محدود نمی‌شود و هم‌زمان تظاهرات مشابهی در آلمان نیز انجام شده است. معترضان آلمانی اغلب جلوی کارخانه‌های تسلا در برلین تحصن می‌کنند. همچنین آمارها نشان می‌دهد از فوری تاکنون، فروش خودروهای تسلا در آلمان ۷۶ درصد کاهش یافته است.



اولین بار تصاویر این استیکرها را در پلت‌فرم ردیت به اشتراک گذاشتند که بیش از هزار کاربر ردیت هم به آن واکنش نشان دادند. از زمانی که ایلان ماسک شبکه اجتماعی توییتر یا ایکس فعلی را خرید، بسیاری از مالکان خودروهای تسلا به دیدگاه‌ها و اقدامات او توجه می‌کنند. همچنین برخی خریداران این خودروها یا کسانی که قصد خرید خودروهای تسلا را دارند، گفته‌اند به دلیل حاشیه‌های ماسک در تصمیم خود تجدیدنظر کرده‌اند. نظر سنجی بلومبرگ در اوایل سال جاری نشان داد بسیاری از مالکان تسلا از فعالیت‌های آنلاین و رفتارهای ماسک ناراحت‌اند و حتی برخی گفته بودند به دلیل شیفت‌های ماسک دیگر خودرویی از تسلا نمی‌خرند. یکی از کسانی که قصد لغو سفارش خودرو تسلا را داشت، به خبرنگاری CNN گفت: «منی خواهم خودروهای تسلا به کلاه جدید MAGA (Make America Great Again) تبدیل شوند. نمی‌خواهم یک احمق ثروتمند به نظر بیایم و محافظه‌کار سیاسی و مبارز آزادی خواه برای بیان آزادی دیده شوم.»

اخراج کارمندان آنها کرد. همچنین قراردادهای مالی وزارتخانه‌های مختلف آمریکا تحت بررسی DOGE قرار گرفته‌اند. گفته می‌شود تیم ایلان ماسک از هوش مصنوعی مخصوصی برای بررسی این قراردادها استفاده می‌کند.

استیکرهای پشیمانی

به همین ترتیب برخی مالکان خودروهای تسلا اخیراً با چسباندن استیکرهایی پشت خودروهایشان از خرید این خودروها ابراز پشیمانی می‌کنند. این مالکان ظاهراً از اقدامات اخیر ایلان ماسک و حاشیه‌هایی که به وجود آمده است، ناراضی هستند. تصاویر این استیکرها از ماه گذشته در رسانه‌های مختلف منتشر شده بود اما در روزهای اخیر تعداد بیشتری از مالکان خودروهای تسلا این استیکرها را نصب کرده‌اند. کاربران شبکه‌های اجتماعی این استیکرها را «استیکرهای پشیمانی» نامیده‌اند. پیش از این نیز گروهی از معترضان با تجمع جلوی نمایندگی‌های تسلا به اقدامات ماسک اعتراض کرده بودند. این استیکرها با پیام‌هایی همچون «قبل از اینکه بفهمیم ایلان دیوانه است، این را خریدم»، «ایلان گریه‌ام را خورد» و «باشگاه ضد ایلان» پشت خودروهای تسلا نصب شده‌اند. کاربران

وقتی کار به خشونت کشیده می‌شود

اما اخیراً اعتراض‌ها علیه ایلان ماسک و اقدامات او در



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

برای چندمین هفته پیاپی است که تعدادی از منتقدان ایلان ماسک در بیرون نمایندگان تسلا تجمع کرده‌اند و به سیاست‌های مدیرعامل این شرکت در اداره بهره‌وری دولت آمریکا (DOGE) معترض هستند. به گزارش ورج، آغاز این جنبش اعتراضی علیه تسلا و ایلان ماسک به هشتک Tesla Takeover در شبکه اجتماعی بلاسکای، رقیب ایکس برمی‌گردد. افرادی که به سیاست‌های ایلان ماسک در اداره بهره‌وری معترض هستند با راه‌اندازی این هشتک و گردهمایی جلوی نمایندگی‌های تسلا اعتراض خود را به اقدامات ایلان ماسک نشان می‌دهند. دومین هفته پیاپی است که این اعتراضات ادامه دارد و معترضان نیز خواستار برخورد با ماسک و توقف اقدامات او در اداره DOGE هستند.

نگرانی مالکان از فعالیت‌های سیاسی

هر چند شرکت‌کنندگان در این تجمع‌ها آن چنان زیاد به نظر نمی‌رسند، تعداد تجمع‌های برگزار شده در شهرهای مختلف آمریکا قابل توجه است؛ برای مثال، تاکنون تجمع‌هایی بیرون از نمایندگی‌های تسلا در شهرهایی همچون نیویورک، مینه‌سوتا و مینیاپولیس برگزار شده است. همچنین معترضان گفته‌اند به‌زودی تظاهرات خود را به شهرهای اوهایو، فلوریدا، واشنگتن، نیومکزیکو و کشور کانادا نیز گسترش می‌دهند. سهام‌داران تسلا پیش از این گفته بودند نگران اثر اقدامات ایلان ماسک بر این شرکت هستند. قیمت سهام تسلا از زمان تحلیف ترامپ افت قابل توجهی کرده است. بر اساس گزارشی که واشنگتن پست منتشر کرده، برخی کارمندان تسلا و مدیران این شرکت اعتقاد دارند که این وضعیت با استغای ایلان ماسک بهتر خواهد شد. اقدامات ایلان ماسک در اداره تازه‌تاسیس بهره‌وری آمریکا حاشیه‌های زیادی برای او و دولت ترامپ ایجاد کرده است. ماسک پس از تصاحب این اداره اقدام به قطع بودجه بسیاری از نهادها دولتی

خبر

News

جذابیت بیشتر برای «جیلی گلکسی E8»

جیلی گلکسی E8 از ژانویه ۲۰۲۴ با قیمت ۲۴،۱۰۰ تا ۳۱،۴۰۰ دلار در چین به فروش می‌رسد. در یک سال، ۳۲،۴۹۴ دستگاه از این خودرو در چین به فروش رسید. اکنون جیلی گلکسی E8 مدل ۲۰۲۵ با قیمت پایه ۲۱،۱۰۰ دلار در چین عرضه شده است. این خودرو با ۲۲ هزار یوان (۳ هزار دلار) قیمت کمتر ولی ۶۷ اسب‌بخار قدرت بیشتر و افزایش ۲۵ کیلومتری برد حرکتی، وارد بازار می‌شود. جیلی گلکسی E8 مدل ۲۰۲۵ از نظر ظاهری با مدل قبل تفاوتی ندارد. در تیپ کامل می‌توان لیدار روی سقف را تشخیص داد، که با سامانه رانندگی هوشمند Haohan همکاری می‌کند. این سامانه هوشمند که نخستین بار در محصولات زیکر نصب شده، از رانندگی



خودکار همگام با مسیر یاب در بزرگراه نیز پشتیبانی می‌کند. ابعاد بدنه جیلی گلکسی E8 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۹۲۵، ۱،۴۶۵ و ۲،۹۲۵ متر اعلام شده که از نظر ابعاد به آئودی A6، آکسید استرا E8 و مرسدس بنز E کلاس نزدیک است. کف این خودرو از سطح زمین، ۱۳۶ میلی‌متر فاصله دارد. فرم خمیده بدنه جیلی گلکسی E8 با دستگیره‌های مخفی شونده و درهای بدون قصاب، طرحی قابل قبول و شبیه به اعضای سبزی بونی با ضریب ۰،۹۱۹۹ درگ را پدید آورده است. داشبورد جیلی گلکسی E8 به شکل یک سطح طراحی شده که علاوه بر خروجی نواری تهویه، یک نمایشگر سرتاسری ۴۵ اینچی با وضوح 8K به مساحت ۱۱۳۰ در ۱۲۸ میلی‌متر و روش کن‌تاشب را بر روی خود جای داده است. خریدار گلکسی E8 می‌تواند فرمان خودرو را به صورت مستطیل شکل یا عادی سفارش دهد. جیلی گلکسی E8 به صورت استاندارد به سامانه تشخیص چهره، رابط کاربردی Meizu Flyme OS، نمایشگر مجازی روی شیشه جلو، گرم‌کن تمام صندلی‌ها و سیستم صوتی با ۲۳ بلندگو، مجهز شده است. ترمیم پایه جیلی گلکسی E8 با ساختار ۴۰۰ ولتی، به یک موتور برقی روی محور عقب مجهز شده است، که ۳۳۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.

آمادگی «نیسان N7» برای بازار چین

یکپارچه عقب، لوگوی نورانی، رینگ‌های دو رنگ، فرم خمیده سقف، درهای بدون قاب و دستگیره‌های مخفی شونده، طرحی قابل قبول ولی شبیه محصولات هیوندای را به نمایش می‌گذارد. هر چند جزئیات خلاقانه هم قابل مشاهده است، ولی اگر لوگو نیسان را از روی بدنه N7 حذف کنیم، حدس نام شرکت سازنده کمی سخت می‌شود. در فضای داخلی نیسان N7 با فرمان دو شاخه، دوماشگر مجزا، کنسول میانی دو طبقه، دوربین بالای آینه وسط و زیر آنجی با سردکن و گرم‌کن، مواجه هستیم. از دیگر ویژگی‌های این بخش می‌توان به بازشوی درها با دکمه و اسپیکرهای بالا رونده، اشاره کرد. بنابر اعلام سازنده، صندلی‌های نیسان N7 به ۴۹ حسگر مجهز شده است، تا حداکثر راحتی را تأمین کند.

نیسان N7 اولین بار در آوریل ۲۰۲۳ و تحت عنوان یک کانسپت به نام Epoch به معرض نمایش درآمد. در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۳ بود که نسخه نهایی این خودرو هم رونمایی شد. پس از اعلام برخی مشخصات نیسان N7 توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) و انتشار تصاویر کابین، اکنون اطلاعات بیشتری از نیسان N7 در جریان یک رویداد ویژه، اعلام شده است. نیسان N7 به‌عنوان محصول مشترک نیسان و دانگ فنگ، بر اساس پلت‌فرم ماژولار جدید مخصوص خودروهای برقی و هیبرید شکل گرفته است. ابعاد بدنه نیسان N7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۹۳، ۱،۸۹۵، ۱،۴۸۷ و ۲،۹۱۵ متر اعلام شده که با فورد تیگ ۳ پینگ یا S7 برابر است. بدنه نیسان N7 با چراغ‌های دو قسمتی جلو و





آبر خودرو سه نفره بریتانیایی



لازانته که به خاطر تولید محصولات ارتقا یافته‌ای همچون پورشه ۹۱۱ تک توربو یا پیشرفته فرمول یک شناخته می‌شود، در حال توسعه آبر خودرویی با نسبت قدرت به وزن ۱۷۰۰ اسب بخار در هر تن است. خودرو مورد بحث فعلا با کد پروجکت ۹۵-۵۹ شناخته می‌شود و به منظور گرامیداشت سی‌امین سالگرد پیروزی خود در مسابقات ۲۴ ساعته لمان معرفی خواهد شد. نام این خودرو به‌سبب قهرمانی لازانته یعنی ۱۹۹۵ و عدد ۵۹ به‌شماره خودرو مک‌لارن F1 GTR پیروز در رقابت‌های موتور اسپرت اشاره دارد. لازانته می‌گوید خودرو مورد بحث به تعداد

محدود و با استفاده از پلت فرم کنونی مک‌لارن تولید خواهد شد. به احتمال زیاد پروجکت ۵۹-۹۵ از ساختاری که در ۷۵۵۵ به کار رفته سود خواهد برد؛ اما تغییرات زیادی در آن اعمال خواهد کرد تا کابینتی مشابه خودروهای فرمول یک به دست آید. ششاید هم لازانته پروجکت ۵۹-۹۵ از پلت فرم خودرو سه‌نفره مک‌لارن اسپید تیل استفاده کند؛ خودرویی که از قوای محرکه هیبریدی ۸ سیلندر ۴ لیتری ۱۰۵ اسب بخاری استفاده کرده و با وجود وزن ۱۴۹۹ کیلوگرمی، در هر تن ۷۰۴ اسب بخار قدرت تولید می‌کند.

پیش بینی آینده بازار خودرو در کشور



سیداحسان قاموسی

کارشناس فروش صنعت خودرو

با توجه به این که مقوله خرید و فروش خودرو در کشور طی سال‌های گذشته با نوسانات زیادی همراه بوده، اکنون نیز پیش‌بینی‌ها در این باره تا حدی سخت است. اما آن چه نظر متقاضیان خودرو را به خود جلب کرده، اخبار واردات خودرو از برندهای معتبر در کنار ایجاد تنوع محصولات در خودروسازان مونتاژی و داخلی است. در عین حال همین جا سؤالاتی از این دست در ذهن مخاطب مطرح می‌شود که آیا اخبار منتشر شده در این باره صحت دارد و آیا موانع واردات و مونتاژ خودرو در داخل برطرف می‌شود؟ در مورد زبان آنباشسته دو خودروساز بزرگ کشور چه نهادی پاسخگو خواهد بود و وضعیت حضور برندهای خارجی معتبر و با کیفیت در کشور به کجا خواهد رسید؟ پاسخ به این سؤالات نیازمند تحلیل وضعیت بازاری است که مدام دستخوش تغییرات پیش‌بینی نشده می‌شود؛ اما آن چه واضح است این که شرایط سیاسی و اقتصادی پیش رو احتمالا

فعالان بازار خودرو با هدف حفظ رونق خرید و فروش در این بخش از بازار، باید بیش از پیش روی خودروهای اقتصادی متمرکز شوند. در این جا آن چه حائز اهمیت است این که واردکنندگان خودرو نیز باید نیاز و توان اقتصادی جامعه را در نظر بگیرند و متناسب با آن برای واردات خودرو اقدام کنند؛ در این صورت شاهد شکل گرفتن رقابت خوبی در بازار خودرو خواهیم بود. با این همه آرزوی قیمت خودرو نیز به‌خودی خود عاملی است که وضعیت بازار را به‌رغم آشننگی مقطعی، در طولانی مدت به تعادل می‌رساند و باید به این مقوله نیز توجه مناسب و کافی داشت. هر چند در این بخش نیز

با تغییراتی همراه خواهد بود و صنعت خودرو نیز مصون از تاثیرات آن نیست. در واقع از آن جا که صنعت خودرو از کلیدی‌ترین صنایع کشور به‌شمار می‌رود و در عین حال در سال‌های اخیر از خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌یادی می‌شود، بنابراین دور از تصور نخواهد بود که همراه با نوسانات بهای ارز، حذف ارز نیمایی و مهم‌تر از همه نحوه تخصیص ارز و توزیع آن بین واردکنندگان، تولیدکنندگان و مونتاژکاران قیمت انواع خودرو از داخلی گرفته تا مونتاژی و وارداتی سیر صعودی به‌خود بگیرد. در این صورت خودرو به‌مرور از سبد خانواده حذف خواهد شد و این جاست که

توازن قیمت‌ها با هدف حفظ مشتری و به تناسب آن تداوم فعالیت خودروساز، تا حد زیادی ضروری به نظر می‌رسد. در واقع در صورتی که شرایط به‌گونه‌ای باشد که متقاضیان با سهولت هر چه بیشتر به خودرو و مدنظرشان دسترسی پیدا کنند و از طریق کانال‌های توزیع کاملاً شفاف و استاندارد برای خرید اقدام کنند، رقابت در بازار خودرو رشد روزافزون خواهد داشت. با توجه به آن چه گفته شد، تمرکز هر چه بیشتر بر خودروهای با ارزشی کمتر در گروه واردکنندگان و مونتاژکاران در ماه‌های آتی، در اولویت قرار خواهد گرفت. با این همه، در شرایط موجود خرید و فروش خودروهای دست‌دوم نیز رونق چشمگیری دارد که باید از این ظرفیت نیز با هدف اصلاح هر چه بیشتر و بهتر وضعیت بازار خودرو، بیشترین سود را برد. در چنین شرایطی رقابت در تامین تسهیلات مالی جهت خرید و فروش خودروهای صفر و کارکرده از سوی خودروسازان نیز می‌تواند بازوی کمکی فروشندگان باشد و تمرکز هر چه بیشتر بر این موضوع می‌تواند رقبا را نیز که عملکرد نسبتاً ضعیفی در این بخش دارند، به‌راحتی از میدان به‌در کند. در نهایت امید است فعالان بازار به‌موارد یاد شده توجه بیشتری داشته باشند تا از این طریق خریداران ایرانی هر چه بیشتر و بهتر به‌حق طبیعی خود برسند و فعالیت شرکت‌های خودروساز نیز با رونق روزافزون مواجه شود.

آیا برخی تصمیمات خودروهای برقی را از دسترس خارج می‌کند؟

رشد یک تا ۱۵ میلیون تومانی قیمت خودروهای داخلی



احسان ناصر ابالی

e.naseri@autoworld.ir

قرار است از سال آینده تعرفه خودروهای برقی از ۴ به ۱۰۰ درصد افزایش یابد؛ تصمیمی که سرنوشت برقی‌ها را در ۱۴۰۴ با ایهام جدی مواجه می‌کند.

به‌رغم تبلیغات گسترده وزیر صمت پیشین (وزیر کنونی نیرو) برای تولید و واردات محصولات برقی و برداشتن نخستین گام‌های جدی در زمینه توسعه ناوگان حمل و نقل برقی در کشور، حالا با تغییر دولت و افزایش بیسار زیاد تعرفه واردات برقی‌ها در بودجه سال ۱۴۰۴، پروژه خودروهای برقی با اما و اگرهای زیادی در سال آینده روبرو است. پیش از این انتظار می‌رفت با اهتمام وزیر صمت دولت سیزدهم و اتخاذ سیاست‌های حمایتی دولت چهاردهم، در سال ۱۴۰۴ شاهد گسترش خودروهای برقی و حمل‌ونقل پاک در کشور باشیم؛ اما نبود هیچ‌گونه پیش‌بینی خاصی از واردات برقی‌ها در برنامه بودجه سال آینده و از سویی برنامه افزایش تعرفه خودروهای برقی، عملاً وجود مانعی جدی بر سر راه برقی‌سازی خودروها و گسترش حمل‌ونقل پاک در سال ۱۴۰۴ حکایت می‌کند.

این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که بسیاری از کشورها بر سر جایگزینی مدل‌های برقی با بنزینی به توافق رسیده‌اند؛ اما در ایران به‌رغم برخی حرکت‌های محدود از یک دهه قبل و آغاز اقدامات جدی‌تر برای طراحی، تولید و عرضه خودروهای برقی و هیبریدی از چند سال قبل، به‌نظر می‌رسد سیاست‌های واردات خودروهای برقی دچار تغییر شده است.

هر چند نبود زیرساخت‌های کافی برای خودروهای برقی در کشور (مانند ایستگاه‌های شارژ) و مهم‌تر از آن ناترازی انرژی مصرفی نیز می‌تواند یکی از دلایل محدودیت در این زمینه و تصمیمات اتخاذ شده باشد، اما به‌طور قطع این اقدام مغایرت با ماده ۹ قانون هوای پاک است که

نقش خودروهای برقی و هیبریدی را در کاهش آلودگی هوا به‌سمت شناخته و با اشاره به این که این خودروها از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند، بر لزوم حمایت از خودروهای برقی تاکید دارد. در واقع بر اساس قانون هوای پاک، دولت موظف است مشوق‌هایی برای تولید، واردات و توسعه زیرساخت‌های خودروهای برقی و هیبریدی در کشور فراهم کند.

البته در یک سال گذشته چرخش عجیبی به‌سمت خودروهای برقی ایجاد شده است؛ به‌طوری که با عزم جدی سیاست‌گزار و حمایت خودروسازان، شاهد پیوستن تعداد قابل توجهی از خودروهای برقی به‌ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کشور بوده‌ایم و هم‌زمان با راه‌اندازی سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی برقی، در دو مرحله از متقاضیان خودروهای برقی ثبت‌نام به‌عمل آمده است؛ به‌طوری که مطابق اعلام آخرین آمارها از سوی رئیس کل گمرک کشور تا دی‌ماه امسال حدود ۸ هزار دستگاه خودرو برقی وارداتی از گمرکات کشور ترخیص و به‌بازار بسیاری از شرکت‌های خودروساز و مونتاژکار برای تولید و واردات برقی‌ها و ایجاد ایستگاه‌های شارژ، به‌نظر می‌رسد علاقه‌ای به توسعه واردات این دست از خودروها وجود ندارد. با این وجود اما در سال جاری ثبت‌سفارش برقی‌ها در قالب آیین‌نامه بند ۹ ماده‌واحد قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور در سال جاری تداوم یافت و طبق اظهارات رئیس کل گمرک ۷ هزار و ۲۹۳ دستگاه خودرو برقی به ارزش ۱۶۹ میلیون دلار تادی ماه ۱۴۰۳ ترخیص شده؛ روندی که با تصمیم اخیر تعرفه‌ای در بودجه ۱۴۰۴، دقیقاً به‌عکس عمل کرده و خودروهای برقی و هیبریدی را در سال آینده از دسترس مصرف‌کنندگان خارج خواهد کرد.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با افزایش تعرفه واردات مدل‌های برقی و هیبریدی به‌ترتیب از ۴ و ۱۵ به ۱۰۰ درصد، مصرف‌کنندگان به‌دلیل افزایش قیمت خودروهای برقی و هیبریدی، بیشتر به‌سمت مدل‌های بنزینی و دیزلی سوق داده شوند؛ روندی که منجر به افزایش مصرف بنزین و در نتیجه افزایش آلودگی هوا در شهرهای بزرگ خواهد شد. در هر حال کارشناسان تاکید دارند در شرایطی که بسیاری از کشورهای جهان به‌سمت حذف خودروهای بنزینی و جایگزینی آن‌ها با مدل‌های برقی و هیبریدی حرکت کردند، مسئولان می‌توانند با همراهی هم، اصلاح تبصره افزایش تعرفه برقی‌ها و اعمال سیاست‌های تشویقی به‌جای سیاست‌های محدودکننده، علاوه بر کاهش آلودگی هوا، از تحمیل هزینه‌های بیشتر بر اقتصاد کشور جلوگیری کنند.

نوسان قیمت خودروهای داخلی در بازار

برخی خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنا اتومات اپشنال (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، سهند تیپ G (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش به ۶۶۸ میلیون تومان، پیژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۱۱۴ میلیون تومان، سورن پلاس با مانیتور بدون رنگ (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش به ۸۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش به ۹۳۳ میلیون تومان و شاهین اتومات (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش به ۹۶۷ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت قیمت ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳) با ۳۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد قیمت ۵۰ میلیون تومانی یک مدل خودرو بودیم، جایی که ارزش تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید.

سامانه عرضه خودروهای وارداتی میزبان محصولات «میتسوبیشی» و «لاماری» شد

شرایط پیش ثبت نام میتسوبیشی اکلپس کراس، اوتلندر و لاماری ایما هیبرید



شرکت «آرین موتور پویا» شرایط فروش میتسوبیشی اکلپس کراس را در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی (ویژه اسفند ۱۴۰۳) اعلام کرد. در این اطلاعیه پیش‌ثبت‌نام آمده است: «شرکت آرین موتور پویا در نظر دارد نسبت به پیش‌ثبت‌نام خودرو و اکلپس کراس از برند میتسوبیشی از موعده تحویل ۱۲۰ روز کاری اقدام کند. این خودرو در مدل ۲۰۲۵ با جریمه دیرکرد ۱۲ درصد، با مبلغ پیش‌پرداخت ۱۲,۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال و با قیمت فروش علی‌الحساب در مبادی ورودی ۲۶,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال عرضه می‌شود.»

همچنین شرکت آرین موتور پویا در اطلاعیه دیگری اعلام کرد در نظر دارد نسبت به پیش‌ثبت‌نام خودرو اوتلندر از برند میتسوبیشی از طریق عرضه به متقاضیان محترم در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی با قیمت قطعی و موعده تحویل ۹۰ روز کاری اقدام کند. خودرو اوتلندر در مدل ۲۰۲۳ با جریمه دیرکرد ۳۶ درصد و با قیمت فروش قطعی در مبادی ورودی ۲۵,۰۲۴,۱۲۰,۶۰۳ ریال و با قیمت نهایی مصرف‌کننده ۳۲,۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال عرضه می‌شود. عموم افراد واجد شرایط می‌توانند نسبت به افتتاح حساب و کالته نزد بانک‌های منتخب و انجام سایر امور مرتبط با پیش‌ثبت‌نام اطلاعیه مذکور اقدام و نسبت به ثبت درخواست و انجام فرآیند پیش‌ثبت‌نام از طریق مراجعه به سایت <https://saleauto.ir> اقدام کنند.

و بالاخره این که اطلاعیه پیش‌ثبت‌نام با قیمت علی‌الحساب خودرو لاماری ایما هیبرید (HEV) در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی توسط شرکت آرین پارس موتور منتشر شده است. در این اطلاعیه می‌خوانید: «شرکت آرین پارس موتور در نظر دارد نسبت به عرضه خودرو لاماری ایما هیبرید (HEV) از طریق سامانه مذکور به‌روش پیش‌فروش با قیمت غیر قطعی اقدام کند. بنابراین عموم افراد واجد شرایط می‌توانند نسبت به افتتاح حساب و کالته نزد بانک‌های منتخب و انجام سایر امور مرتبط با پیش‌ثبت‌نام اطلاعیه مذکور اقدام و نسبت به ثبت درخواست و انجام فرآیند پیش‌ثبت‌نام به‌صورت اینترنتی و از طریق مراجعه به سایت <https://saleauto.ir> اقدام کنند. لاماری ایما هیبرید در مدل ۲۰۲۵ با قیمت فروش علی‌الحساب در مبادی ورودی ۲۶,۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال، با مبلغ پیش‌پرداخت ۱۳,۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال و با موعده تحویل ۱۲۰ روز کاری عرضه می‌شود. جریمه دیرکرد این پیش‌فروش سالانه ۱۲ درصد بوده و این خودرو در رنگ‌های مشکی، سفید، خاکستری، سبز و قرمز عرضه می‌شود.»



موسوم به ۱۷ است. در این نسخه یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل به حجم ۶.۲ لیتری و مزین به سوپر شارژر وجود دارد که می‌تواند حداکثر ۶۸۲ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۸۸۵ نیوتون متر گشتاور را در دور ۲۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور فوق‌العاده به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. بر این اساس تنها ۴.۳ ثانیه زمان نیاز است که اسکالید ۲۶۴۱ کیلوگرمی با پیشران ۶.۲ لیتری سوپر شارژر از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

اسکالید، پرچمدار محصولات بلندقامت کادیلاک است که تا به امروز پنج نسل از این خودرو به جهان معرفی شده است. نسل پنجم اسکالید بر اساس خطوط نرم و سطوح تخت شکل گرفته که استایل بسیار جسورانه‌ای به این خودرو بخشیده است. طراحی چراغ‌های جمع‌وجور در جلو با جلو پنجره عرض سبب شده است شاهد چهره بسیار تهاجمی و پویایی از این بلندقامت عضلانی باشیم. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده عمودی در سبک آشنای طراحی کادیلاک، با حجم پر دای صریح بسیار جذاب و زیبا به نظر می‌رسند. قوی‌ترین نسخه کادیلاک اسکالید



کادیلاک اسکالید «V» بلندقامت جسور

پلاگین-هیبرید اسپرت «لامبورگینی» چه ویژگی‌هایی دارد؟

«روئلتو» گاو خشمگین و تازه نفس ایتالیایی



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

روئلتو؛ گاو مبارز و خشمگین

روئلتو نام یک گاو مبارز است که در سال ۱۸۸۰ میلادی در میدان بارسلون مبارزه می‌کرد. لامبورگینی برای نخستین سوپر اسپرت پلاگین-هیبرید موتور وسط خود از این نام استفاده کرد. از ماه مارس سال ۲۰۲۳ میلادی روئلتو به صورت رسمی روی خط تولید لامبورگینی قرار گرفت. از نظر طراحی روئلتو همچنان با طراحی اشنای لامبورگینی یعنی سطوح شکسته و خطوط شارپ شکل گرفته تا نشان دهند یک گاو خشمگین ایتالیایی باشد. با نگاهی به پروفیل روئلتو شاهد استفاده از خطوط شارپ و سطوح شکسته هستیم که با پوزه نسبتاً کوتاه و پشت بلند، شخصیت نافذ و جذابی دارد. همچنین استفاده از رینگ‌های ۲۰ اینچی در جلو و رینگ‌های ۲۱ اینچی در عقب، وقار و شخصیت این سوپر اسپرت را دوچندان می‌کند. در نمای جلو یکی از ایمان‌های زبان جدید طراحی لامبورگینی یعنی استفاده از LED های ۷ شکل مشاهده می‌شود.

LED هایی به شکل حرف Y بزرگ، در جلوترین بخش دماغه طراحی شده که در بخش بالایی آن، چراغ اصلی باریک تعبیه شده است. از طرف دیگر، خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌های هوا درون سپر، کاملاً تهاجمی و جسورانه به نظر می‌رسند. در نمای عقب نیز چراغ‌های LED به فرم Y افقی طراحی شده است. حجم پردازشی بخش عقب به همراه آگزورهای دوزنقه‌ای دوبل در بخش میانی چراغ‌ها، نمای بسیار منحصر به فرد و زیبایی از این سوپر اسپرت لامبورگینی را به نمایش می‌گذارد. هر چند که طراحی دیفیوزر بزرگ، اسپویلر فعال بزرگ و آگزورهای دوبل دوزنقه‌ای شکل، چاشنی هیجان در روئلتو را دوچندان می‌کند. ناگفته نماند که طراحی سقف W شکل، اسپویلر فعال عقب، اسپویلر ها و ورودی‌های هوای فعال در جلو، طراحی ورودی‌های هوای کنار درهای جانبی و دستگیره‌های پنهان به سبک لامبورگینی، ضربید درگ روئلتو را به ۰.۳۲ رسانده است.

کابین تهاجمی و هیجان‌انگیز

پس از باز شدن درهای پروانه‌ای روئلتو به صورت عمودی و قرارگیری در پشت فرمان این سوپر اسپرت ایتالیایی، شاهد طراحی بسیار هیجان‌انگیز و منحصر به فردی به سبک لامبورگینی هستیم. یک کلاستر ۱۲.۳ اینچی افقی در مقابل راننده، یک نمایشگر ۸.۴ اینچی عمودی لمسی در بخش میانی داشبورد و یک نمایشگر ۹.۱ اینچی افقی در مقابل سرنشین جلو قرار دارد که فضای داخلی این خودرو را مدرن جلوه می‌دهد. طراحی نشان V در بخش میانی داشبورد، در پیچه‌های دوزنقه‌ای شکل میانی و طراحی در پیچه‌های دوزنقه‌ای شکل برای سیستم تهویه مطبوع در طرفین، به هیجان طراحی داشبورد می‌افزاید. هر چند که از نماد V در بخش میانی کنسول نیز بهره گرفته شده است. همچنین دکمه استارت قرمز رنگ لوزی شکل، اهرم تعویض دنده و دکمه‌های پیاپی در پایین‌ترین بخش کنسول، حس اسپرت بیشتری به فضای داخلی این خودرو می‌دهد. از سوی دیگر غریب‌فکرمان اسپرت دی-کات به همراه پدال‌های بزرگ شیفت فیبر کربنی در پشت فرمان با صندلی‌های اسپرت، هیجان بیشتری را در زمان رانندگی با روئلتو به سرنشین این خودرو القا می‌کند. ترکیب الکترا و چرم ناپا با پارنگ‌های متفاوت نارنجی-مشکی، سبز-مشکی، قرمز-مشکی، آبی-مشکی، قهوه‌ای-مشکی، سفید-مشکی و... به همراه ۱۶ رنگ تریم داخل، فضای این سوپر اسپرت تازه نفس ایتالیایی را بسیار جذاب جلوه می‌دهند.

سازه نسل جدید لامبورگینی

لامبورگینی برای نخستین بار است که از ساختار پلاگین-هیبرید در محصول موتور میانی خود بهره می‌گیرد. مهندسان سازه شاسی و بدنه با استفاده از ساختار مونو کوک (اتاق راننده متصل به فریم‌های جلو و عقب) و فریم‌های آلومینیومی، وزن روئلتو را با احتساب دو سرنشین به ۱۸۸۰ کیلوگرم رسانده‌اند. این تمهیدات و استفاده از تکنولوژی CFRP (کربن-فایبر پلاستیک فشرده) توانسته وزن این سوپر اسپرت را کاهش دهد. بر اساس آن چه کمپانی لامبورگینی ادعا کرده است، این ساختار سبب کاهش وزن ۱۰ درصدی این خودرو نسبت به اونتادور و استحکام پیشگی ۲۵ درصدی و کاهش وزن ۲۰ درصدی در بخش جلوان این سوپر اسپرت شده است. استفاده از فیبر کربن و آلیاژهای آلومینیومی چنین ساختاری را فراهم آورده است. همین مساله سبب شده است نسبت وزن به قدرت در این خودرو به ۱.۷۵ کیلوگرم بر اسب‌بخار برسد که چنین نسبت قدرت به وزنی ایده‌آل است.

هرگاه از خودروهای سریع با پیشران‌های قدرتمند سخن به میان می‌آید، نام لامبورگینی در ذهن می‌درخشد. این سوپر اسپرت ساز ایتالیایی همواره سعی داشته است با استفاده از موتورهای اتمسفریک و طراحی خودروهای فوق اسپرت پر فور منسی در دنیای پرهیجان سوپر اسپرت‌ها جایگاه خاصی را تصاحب کند. همه ما آونتادور را می‌شناسیم؛ سوپر اسپرتی که از سال ۲۰۱۱ میلادی روی خط تولید لامبورگینی قرار گرفت و تا اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی، محبوب‌ترین خودرو این سوپر اسپرت ساز به شمار می‌رفت. این کمپانی خودرو ساز، لامبورگینی روئلتو را به عنوان جانشین لایق آونتادور معرفی کرد.

موتور اتمسفریک با تکنولوژی هیبرید

قلب تپنده لامبورگینی روئلتو را همچنان پیشران ۱۲ سیلندر وی-شکل ۶.۵ لیتری معرفی لامبورگینی شکل می‌دهد. این پیشرانه موسوم به ۱.545 است. خبر خوش برای اسپرت‌دوستان، ماندگاری این پیشرانه در سوپر اسپرت‌های لامبورگینی است. بر این اساس موتور ۱۲ سیلندر ۹۰ درجای با ساختار اتمسفریک به حجم ۶۴۹۸ سی‌سی و مزین به فناوری متغیرسازی مانیفولد ورودی هوا، پاشش سوخت MPFI، سیستم هوشمند تأمیننگ متغیر سوپاپ‌ها و نسبت تراکم ۱۳ به یک می‌تواند حداکثر ۸۱۴ اسب‌بخار قدرت را در دور ۹۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۲۵ نیوتون متر گشتاور را در دور ۶۷۵۰ آرپی‌ام به بار مغان آورد. هر چند که سه موتور الکتریکی پر توان آهن‌ربای دائم می‌تواند حداکثر قدرت را به ۱۰۱۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۱۰۶۲ نیوتون متر برساند. نکته بسیار مهم در باره ساختار قرارگیری دو پیشرانه در زیر چهره جسورانه روئلتو این است که یک موتور الکتریکی در محور جلو و دو موتور دیگر در محور عقب تعبیه شده‌اند. بر این اساس باتری‌های ۳۸ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی ولتاژ بالا، در بخش میانی این خودرو قرار گرفته‌اند. ناگفته نماند که گیربکس ۸ سرعته دو کلاجه اتوماتیک منحصر به فرد لامبورگینی ISR وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چهار چرخ به عهده دارد. از آن جا که ساختار پلاگین-هیبرید روئلتو تنها به منظور ارتقای توان و گشتاور بوده تا شتاب را به خوبی تسریع بخشد، این خودرو تنها می‌تواند ۱۰ کیلومتر مسافت را به صورت تمام‌الکتریکی پیماید.

ساختار سیستم تعلیق

لامبورگینی روئلتو در محور جلو دارای سیستم تعلیق دابل وی‌شون با دامپرهای (کمک‌فندهای) قابل تنظیم است. در محور عقب نیز از همین ساختار بهره گرفته شده تا این خودرو بتواند سواری بسیار نرمی را در اختیار راننده و سرنشینان جلوی بگذارد. از تایرهای ۲۶۵/۳۵ با رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج‌شده در محور جلو و از تایرهای ۳۴۵/۳۰ با رینگ‌های ۲۱ اینچی فورج‌شده در محور عقب این خودرو استفاده می‌شود. همچنین تایرهای ۲۶۵/۳۰ با رینگ‌های ۲۱ اینچی فورج‌شده در محور جلو و تایرهای ۲۵۵/۲۵ با رینگ‌های ۱۲ اینچی فورج‌شده در محور عقب به صورت آپشنال، سواری بسیار باکیفیتی را ارائه می‌دهد. سیستم ترمز روئلتو کربن-سرامیکی است. دیسک‌های سوراخ‌دار خنک‌شونده ۴۱۰ در ۲۸ میلی‌متر با کالیپرهای ۱۰ پیستونه در محور جلو و دیسک‌های خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۳۹۰ در ۳۲ میلی‌متر با کالیپرهای چهار پیستونه در محور عقب، عملکرد دینامیکی را از خود به نمایش می‌گذارند. همچنین استفاده از سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم کنترل گردش چرخ‌ها در پیچ، سیستم ترمز ضدقفل و سیستم توزیع نیروی یکسان میان چرخ‌ها سبب شده است عملکرد سیستم ترمز ارتقا پیدا کند.

ویژگی‌های منحصر به فرد روئلتو

اگر پدال گاز را تا انتها فشار دهید تنها ۲.۵ ثانیه زمان نیاز است که روئلتو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین اگر پدال گاز را نگه دارید، تنها ۶.۶ ثانیه زمان نیاز است تا این خودرو به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت روئلتو در ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. ارزش سوپر اسپرت پلاگین هیبرید لامبورگینی لامبورگینی روئلتو با قیمت ۶۰۸ هزار و ۳۵۸ دلار به بازار عرضه شده است.



طرح نوری امداد «ایران خودرو» با خدمات گسترده و دیجیتال اجرا می‌شود



مدیرعامل شرکت امداد ایران خودرو و معاون خدمات پس از فروش ایساکواز اجرای طرح گسترده خدمات نوری با تغییرات اساسی در رویکرد ایران خودرو خبر دادند. سیدعباس میرحسینی، مدیرعامل شرکت امداد ایران خودرو در نشست پرسش و پاسخ با خبرنگاران و اصحاب رسانه اعلام کرد: «تغییر مدیریت ایران خودرو به معنای تغییر نگرش در ارائه خدمات به مشتریان است و این تغییرات صرفاً در حد شعار نخواهد بود؛ بلکه مشتریان آن را به صورت ملموس احساس خواهند کرد.» به گفته وی، ۱۵۲۳ تیم امدادی در این طرح در سراسر کشور مستقر خواهند شد تا به خودروهای نیازمند تعمیر امدادسانی کنند. همچنین کاهش میانگین زمان انتظار مشتری به کم‌تر از ۲۵ دقیقه در سراسر کشور یکی از شاخص‌های کلیدی این طرح است که به‌طور مستمر بهبود خواهد یافت.

خدمات رایگان برای مشتریان «ایران خودرو»

میرحسینی تأکید کرد: «خدمات ایاب و ذهاب امداد نوری برای مشتریان ایران خودرو رایگان خواهد بود. در مرحله اول برنامه‌ریزی برای خدمت‌رسانی به مشتریان، برای اقدامات پیش از سفر برنامه‌ریزی شده تا مسافران بتوانند با خیال آسوده از سلامت و امنیت خودرو، سفرشان را شروع کنند. در این طرح، به‌منظور کمک به کاهش ترافیک، آلودگی هوا و دغدغه‌های مسافر، سرویس قبل از سفر نوری راه‌اندازی شده است که در آن هزینه رفت و امداد امدادگر به محل درخواستی مشتری رایگان بوده و اجرت خدمات نیز با ۵۰ درصد تخفیف محاسبه می‌شود.»

امداد دیجیتال و اپلیکیشن «بسیر»

یکی از نوآوری‌های طرح امسال نوری ایکو، امداد دیجیتال است که از طریق اپلیکیشن «بسیر» ارائه خواهد شد. این پلت‌فرم امکان دریافت انواع خدمات با ارائه پیش‌فاکتور، استفاده از کیف پول دیجیتال با شارژ اولیه ۱۰۰ هزار تومان و تخفیف‌های ویژه را برای مشتریان فراهم می‌کند. به علاوه، در این پلت‌فرم محل اکیپ‌های امدادی و ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی نمایش داده خواهد شد.

امداد هوشمند برای خودروهای متصل

میرحسینی افزود: «برای نخستین بار، خودرو و متصل «ری‌را» به دکمه‌های اضطراری «ای‌کال» و «بی‌کال» مجهز شده که ارتباط مستقیم با نهاد‌های امدادی را برقرار می‌کند تا با ارسال موقعیت مکانی خودرو، خدمات در کوتاه‌ترین زمان ممکن به مشتریان ارائه شود.»

عکس: زورخانه دنیای خودرو



پرداخت یک‌همت تسهیلات خرید کمباین



«معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس مرکز توسعه مکانیزاسیون صنایع کشاورزی کشور گفت: «۱۰ هزار میلیارد ریال تسهیلات خرید کمباین به کشاورزان کشور در سال جاری پرداخت شده است.» گریه‌ذوالفقاری افزود: «۲۱ هزار دستگاه کمباین در کشور وجود دارد که بخش قابل توجهی از آن‌ها عمر بیشتر از ۱۳ سال دارد.» وی با بیان این که

حدود ۶ هزار دستگاه کمباین فرسوده در کشور وجود دارد و حداقل ۱۰ هزار دستگاه کمباین جدید در کشور نیاز است، ادامه داد: «تولید یک هزار و ۱۰۰ دستگاه کمباین در سال ۱۴۰۴ هدف گذاری شده است.» گفتنی است: امسال در مجموع، امسال ۵ همت وام در بخش مکانیزاسیون کشاورزی پرداخت شده است.

الکتروباس‌ها چه مزایایی برای پایتخت دارند؟

برقی‌سازی اتوبوس‌های تهران؛ از کاهش آلودگی هوا تا صرفه‌جویی در مصرف گازوئیل

قرار است ۲۸۰۰ اتوبوس دیزلی از تهران حذف شوند و جای خود را به نمونه‌های الکتریکی بدهند



فرانک آقاصفی
faghasafi@autoworld.ir

«آلودگی هوا یکی از چالش‌های اصلی کلان‌شهرها به ویژه تهران محسوب می‌شود که بخش قابل توجهی از آن ناشی از فعالیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی یا سوخت فسیلی است. در راستای اجرای قانون هوای پاک و طرح جامع کاهش آلودگی هوا، شهرداری تهران اقدام به نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی کرده و جایگزینی اتوبوس‌های دیزلی با اتوبوس‌های برقی را در دستور کار قرار داده است؛ گامی که قرار است با اجرای آن ۲۸۰۰ اتوبوس دیزلی از تهران حذف شوند و جای خود را به نمونه‌های الکتریکی بدهند. این اقدام که در ابتدا مثبت ارزیابی می‌شد، حالا با چالش‌هایی از جمله سیستم گرمایش دیزلی مواجه شده و به رغم تمام مزایا، اما واگرای راه‌مراه داشته است.

جزئیات طرح برقی‌سازی ناوگان اتوبوس‌رانی

بر اساس اظهارات فاطمه کریمی، سرپرست شرکت کنترل کیفیت هوا با تبدیل ۲۸۰۰ دستگاه اتوبوس فرسوده دیزلی به برقی، گام بزرگی در جهت بهبود کیفیت هوای تهران برداشته شده است. این طرح که از تاریخ ۱۴۰۳ اسفند ۱۴۰۳ در خط ویژه جمهوری اسلامی - بهارستان با حضور رئیس جمهوری رونمایی شد، بخشی از برنامه جامع کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی پاک و یکپارچه است. اتوبوس‌های برقی با بهره‌گیری از باتری‌های پیشرفته، نیروی محرکه خود را تأمین می‌کنند و به دلیل مزایای زیست‌محیطی و اقتصادی، به عنوان راه‌حلی پایدار برای کاهش آلودگی و ترافیک شهری شناخته می‌شوند.

تأثیر بر مصرف سوخت گازوئیل

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای طرح‌های اینچنینی، صرفه‌جویی قابل توجه در مصرف گازوئیل است. به گفته کریمی، با جایگزینی ۲۸۰۰ اتوبوس دیزلی با مدل‌های برقی، سالانه بیش از ۲۰۵ میلیون لیتر گازوئیل ذخیره می‌شود. این میزان صرفه‌جویی نه تنها منظر اقتصادی حائز اهمیت است، بلکه وابستگی به سوخت‌های فسیلی را کاهش می‌دهد و به حفظ منابع انرژی کمک می‌کند. گازوئیل به عنوان یکی از سوخت‌های اصلی ناوگان حمل‌ونقل دیزلی، نقش مهمی در تولید آلاینده‌های جوی دارد. کاهش مصرف آن به معنای کاهش مستقیم انتشار گازهای گلخانه‌ای و ذرات معلق است که تأثیر مستقیمی بر سلامت عمومی و محیط زیست دارد. می‌توان گفت که هر اتوبوس دیزلی به طور متوسط سالانه حدود ۷۳،۲۱۴ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند. این رقم نشان‌دهنده حجم عظیم مصرف سوخت در ناوگان فرسوده است که با برقی‌سازی، به طور کامل حذف می‌شود. از سوی دیگر، هزینه تأمین انرژی الکتریکی برای اتوبوس‌های برقی به مراتب کمتر از هزینه گازوئیل است که این امر موجب کاهش هزینه‌های عملیاتی ناوگان نیز می‌شود.

کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی

برقی‌سازی اتوبوس‌ها تأثیر چشمگیری بر کاهش آلودگی هوای تهران دارد. طبق گزارش کریمی، این طرح سالانه از انتشار ۱۰ هزار تن اکسید نیتروژن (NOx)، ۳ هزار تن مونوکسید کربن (CO) و ۱۰۲ تن ذرات معلق (PM) جلوگیری می‌کند. این آلاینده‌ها از عوامل اصلی ایجاد مه‌دود (smog)،

شورولت «سیلورادو EV ZR2» با ۱۱۰۰ اسب بخار قدرت به میدان می‌آید



«شورولت برای حضور در مسابقه آفرودی Mint 400 نسخه مسابقه‌ای سیلورادو برقی را معرفی کرده که پیش‌نمایش نسخه تولیدی تریل باس خواهد بود. پیکاپ‌های الکتریکی هنوز به اندازه هم‌تاان درون سوز خود خریدار پیدا نکرده‌اند و برای مقایسه، شورولت سیلورادو EV در سال ۲۰۲۴ تنها ۷،۴۲۸ دستگاه فروخته در حالی که این رقم برای نسخه درون سوز ۵۶۰ هزار دستگاه بوده است. با این حال، شورولت با معرفی نسخه مسابقه‌ای جدیدی قصد دارد توجهات بیشتری را به پیکاپ‌های الکتریکی خود جلب کند.

این نسخه که سیلورادو EV ZR2 نام دارد، برای شرکت در مسابقه Mint 400 طراحی شده است. این مسابقه‌ای آفرود است که همین هفته در نوادا آغاز خواهد شد. سیلورادو EV ZR2 که طی تنها پنج ماه توسعه پیدا کرده، در ۹۸ درصد قطعات با نسخه تولیدی یکسان است. این نسخه مسابقه‌ای از قطعات تعلیق جلو و عقب قوی‌تری بهره می‌برد که به طور خاص برای آفرود تنظیم شده‌اند. همچنین این پیکاپ به لطف لاستیک‌های ۳۷ اینچی گودریچ KM3، فاصله بسیار بیشتری از زمین دارد. کمک‌فنرهای سوپاپ‌دار نیمه‌فعال مالتی‌متیک که ۳۲ سانتی‌متر تراول را برای چرخ‌ها فراهم می‌کند، دیفرانسیل‌های قفل‌شونده و صفحات محافظ زیرین برای محافظت از قطعات مهم هم از دیگر ویژگی‌های سیلورادو EV ZR2 هستند.

اما جذاب‌ترین ویژگی سیلورادو EV ZR2 قوای محرکه سه‌موتوره است که ۱۱۰۰ اسب بخار قدرت دارد. این رقم افزایش قابل توجهی رانندگی به قوی‌ترین سیلورادو EV جاده‌ای ۱۷۵۴ اسب بخار قدرت نشان می‌دهد. به احتمال زیاد، قوای محرکه این پیکاپ مسابقه‌ای از همار EV گرفته شده است.

همچنین گشتاور این پیکاپ هم حدود ۱۳۵۰ نیوتون‌متر است که با همار برابر می‌کند. سیلورادو EV ZR2 در مسابقه مذکور در کنار پیکاپ‌های مسابقه‌ای کراود ZR2 و سیلورادو ZR2 بنزینی به رقابت خواهد پرداخت و به گفته شورولت، از آموخته‌های تیم مسابقه‌ای در نسخه‌های جاده‌ای استفاده خواهد شد.

سیلورادو EV ZR2 همچنین به نوعی پیش‌نمایش سیلورادو EV تریل باس هم محسوب می‌شود که قرار است تابستان آینده راهی بازار شود. البته شورولت این نسخه را در سال ۲۰۲۲ به نمایش درآورد ولی از آن‌جا که فرآیند تولید سیلورادو EV بیش از حد انتظار طول کشید، نسخه تریل باس به حاشیه رفت و شورولت روی تولید دیگر نسخه‌ها تمرکز کرد. حال اما این شرکت برای عرضه نسخه آفرودی تریل باس با ویژگی‌هایی مثل رینگ‌های ۱۸ اینچی با لاستیک‌های ۳۵ اینچی آل‌ترین، کلاب‌های بکسل قرمز رنگ و حالت رانندگی اختصاصی تر این آماده شده است.

مقایسه جهانی و مزایای اقتصادی

استفاده از اتوبوس‌های برقی در شهرهایی مانند شانگهای، لندن و لس‌آنجلس نشان داده است که این فناوری نه تنها به کاهش آلودگی کمک می‌کند، بلکه از نظر اقتصادی نیز مقرون به صرفه است. هزینه‌های پایین تر نگهداری و تأمین انرژی الکتریکی در مقایسه با گازوئیل، باعث شده است که این مدل حمل‌ونقل عمومی در بلندمدت سودآوری بیشتری داشته باشد. در تهران نیز انتظار می‌رود که این طرح با کاهش هزینه‌های عملیاتی و صرفه‌جویی در مصرف سوخت، منابع مالی بیشتری را برای توسعه زیرساخت‌های شهری آزاد کند. با وجود مزایای متعدد، اجرای این طرح با چالش‌هایی مانند تأمین زیرساخت‌های شارژ، هزینه اولیه بالای تولید یا خرید اتوبوس‌های برقی و نیاز به آموزش کارکنان همراه است. با این حال، موفقیت این پروژه می‌تواند الگویی برای سایر شهرهای ایران باشد و به گسترش حمل‌ونقل پاک در کشور منتهی شود. همچنین، افزایش تولید برق از منابع تجدیدپذیر می‌تواند وابستگی این طرح به شبکه برق فسیلی را کاهش داده و پایداری آن را افزایش دهد.

چنانچه قرار است این اتوبوس‌ها با سیستم دیزلی، گرمایش مورد نیاز خود در روزهای سرد سال را تأمین کنند، نمی‌توان این خودروها را اتوبوس‌های پاک نامید. این مشکل که در ۳۰ اتوبوس رونمایی شده به وضوح خود را نشان داده است، قطعات در مقیاس ۲۸۰۰ دستگاهی بسیار نمایان خواهد بود

۲۸۰۰ اتوبوس با سیستم گرمایش دیزلی وارد تهران می‌شوند؟

با این حال، اگر قرار است طرح جایگزینی ۲۸۰۰ دستگاه اتوبوس دیزلی با مدل‌های الکتریکی در کلانشهر تهران انجام شود، باید تمام جوانب آن به درستی از سوی متولی اجرای این طرح، یعنی شهرداری پایتخت در نظر گرفته شود. یکی از مشکلاتی که هم‌زمان با رونمایی از این اتوبوس‌ها، جلب توجه کرد، سیستم گرمایشی بود که با استفاده از سیستم دیزلی کار می‌کرد و آلودگی مشخصی را وارد هوای تهران می‌کرد. با این حال، شهرداری و واردکنندگان این خودرو و تأمراز توضیح در خوری در این خصوص ندادند و سعی کرده‌اند که این موضوع را کاملاً عادی جلوه دهند. این در حالی است که مهم‌ترین فاکتور انتخاب اتوبوس‌های برقی برای تهران، کاهش آلاینده‌ها به ویژه در روزهای سرد سال بوده است. چنانچه قرار است این اتوبوس‌ها با سیستم دیزلی، گرمایش مورد نیاز خود در روزهای سرد سال را تأمین کنند، نمی‌توان این خودروها را اتوبوس‌های پاک نامید. این مشکل که در ۳۰ اتوبوس رونمایی شده به وضوح خود را نشان داده است، قطعات در مقیاس ۲۸۰۰ دستگاهی بسیار نمایان خواهد بود و مشکلات تازه‌ای را برای کلانشهر تهران به وجود خواهد آورد.





از فروش مزدا ۳ جدید توسط شبکه گسترده عاملیت‌های مجاز بهمن موتور در سراسر کشور خواهد شد. متقاضیان می‌توانند جهت ثبت‌نام مزدا ۳ بهمن به سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی به نشانی saleauto.ir مراجعه کنند.

مزدا ۳ با ۱۱۰ کی‌ام‌پی ام‌کارز گروه بهمن که سابقه درخشان تولید مزدا در ایران را دارد، آماده ورود مجدد به بازار است. این خودرو محبوب و با سابقه از پیش‌رانانه ۲ لیتری تنفس طبیعی ۱۵۶ اسب‌بخاری و ۲۰۲ نیوتن‌متری استفاده می‌کند و جعبه‌دنده ۶ سرعته خودکار AT دارد. خدمات پس

بازگشت مزدا به خانه

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

عرضه ۵۶ نوع خودرو در سامانه وارداتی‌ها

جدید، برای فروش عرضه شده‌اند و متقاضیان می‌توانند از میان آن‌ها، مدل مد نظر خود را انتخاب کنند.

۴۰ مدل برای فروش عرضه شده است. در واقع این تعداد، با احتساب نسخه‌هایی است که پیش از این نیز در سامانه ارائه شده بودند و حالا به همراه ۴۰ مدل خودرو

ثبت‌نام آخرین دور قرعه‌کشی خودروهای وارداتی در حالی از روز جمعه آغاز شد که در ابتدا تنها ۸ مدل در این سامانه عرضه شده بود و حالا ۵۶ نوع خودرو در قالب

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۸۸۵	۵	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۰	●
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۲۵	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۹۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۹۸	یک میلیارد و ۳۴۵	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	یک میلیارد و ۳۵۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	●
اکستریم VX (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۷۴	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۲	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۵۵۰	۳۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۹۱۵	۵	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۶۰	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	●
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۱۰	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▲
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۱۴	۴۸۸	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۸۱	۴	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۸	۷	▲
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۲۴	۰	●
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۳۹	۴۸۹	۰	●
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۰	۵۰۱	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۰۶	۴۸۴	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۴۹۱	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۵۴	۴	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۰	۰	●
سهند تیپ S (۱۴۰۳)	۴۶۷	۵۵۲	۰	●
سهند تیپ G (۱۴۰۳)	۵۲۴	۶۶۸	۸	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۵۹۲	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۸۵۶	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۰۰	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۷۴۰	۹۶۷	۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵۱	۳	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۷۰	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۰۴	۰	●
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۳۰	۳	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۵۶	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	یک میلیارد و ۴۵	۱۰	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۶۷۰	۰	●
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۰	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۶	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۳۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۱۴	۸	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۲۰	۲	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۶	۳	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۵۵	۱۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۲۰	۱۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۷	۳	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۸۴۵	۶	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۳۶	۸۶۷	۳	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۶	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۰۶	۴	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۵	۳	▲
تارا دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۲۹	۳	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵	۰	●
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۴۵	۳	▲
ری را (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۲۸	▲
وانت آریسان (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۴۱	۱	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۳	۳	▲
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۲۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۷۷۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۸۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۷۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
جتا V7S (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۴	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۲۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۲۷	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۰	۰	●
هوندا H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۸۳	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۱۴	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۸	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●



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



کاملترین سبد
روانکار و اکسسوری

روانکارهایی که از افزایش شدت ورود سوخت در سیلندر حمایت می کنند گزینه های اختصاصی برای پرخوران ها

شده و از داغ شدن آن جلوگیری می کنند. همچنین این روغن ها به دلیل فرمولاسیون ویژه خود مانع جرم گیری و وجود رسوبات در قطعات داخلی پیشرفته خواهند شد. یکی دیگر از مزایای چنین روغن هایی طول عمر بیشتر و کاهش هزینه های مالک خودرو در درازمدت است. روغن های سنتتیک تا دو برابر طول عمر بیشتری نسبت به روغن های معمولی دارند. این روغن ها همچنین بارانکاری بهینه قطعات، به عملکرد بهتر خودرو در فصل زمستان کمک می کنند و روی رانندگی قوای محرکه تاثیر مثبت دارند. انتخاب بهترین روغن های موتور برای خودروهای توربو در درازمدت باعث صرفه جویی در هزینه های سرویس و نگهداری خودرو خواهد شد. چنین روغن هایی به افزایش طول عمر قطعاتی از جمله توربو، یاتاقان ها و... کمک می کنند و همان طور که می دانید عملکرد روان قلب تپنده خودرو به معنی کاهش مصرف سوخت و آلایندگی نیز خواهد بود. اگر چه هزینه خرید روغن های سنتتیک بیشتر از روغن های معمولی است اما این هزینه در درازمدت و با کاهش هزینه سرویس و نگهداری قطعات موتور جبران خواهد شد.



روغن های سنتتیک توصیه شده برای پیشرفته های توربو در برابر اکسیداسیون و حرارت بالا مقاومت بیشتری دارند و این موضوع سبب افزایش عمر توربو خواهد شد. نکته دیگر اینکه روغن های مناسب خودروهای توربو از سایش قطعات جلوگیری می کنند و بنابراین این قطعه که همواره تحت فشار زیادی قرار دارد طول عمر بیشتری خواهد داشت. نکته دیگر اینکه روغن موتورهای سنتتیک خودروهای توربوشارژ موجب کنترل حرارت موتور

که محافظی مطلوب برای توربوی خودرو محسوب می شود. روغن موتور پارس «سوپر پیا» نیز جزو دیگر روغن های تولید داخل است که در دماهای مختلف عملکرد بسیار خوبی دارد. اگر به دنبال استفاده از روغن های خارجی برای خودرو توربوی خود باشید می توانید برند «موبیل» را انتخاب کنید که محصولات آن به دوام بالا در برابر دمای بسیار زیاد مشهور هستند. روغن موتور کاسترول مخصوص خودروهای توربو نیز به سایش کمتر قطعات توربو و پیشرفته کمک می کند و کارایی بسیار خوبی دارد. گزینه دیگر در این زمینه رامی توان روغن موتور «شل هلیکس اولترا» دانست که از کیفیت بسیار خوب و فرمولاسیون ویژه برای حفاظت از قطعه توربو برخوردار است. یکی دیگر از بهترین روغن های موتور برای خودروهای توربو «توتال کوآرت» است که مخصوص پیشرفته های توربو تولید شده و پایداری خود در شرایط سخت از جمله فشردن و دمای بالا را از دست نمی دهد. در صورتی که از روغن های موتور مناسب برای خودروهای توربو استفاده شود مزایای قابل توجهی وجود خواهد داشت. اولین مزیت این روغن ها عملکرد بهتر در دماهای بالا و پایین است.

خاصی از روغن موتور هستند تا هم کارایی لازم را داشته باشند و هم از استهلاک بیش از حد قطعات در امان باشند. به دلیل اینکه شفت و بلبرینگ توربوها نیازمند روانکاری است، بنابراین استفاده از روغن های معمولی با تحمل دمای پایین به این قطعات آسیب خواهد زد. روغن های موتور خودروهای توربو دارای فرمولاسیون و مواد ویژه ای هستند تا در دماهای بالا پایداری و کیفیت خود را از دست ندهند و همچنان بتوانند عمل روانکاری را انجام داده و مانع اصطکاک قطعات به ویژه شفت توربو شوند. با توجه به موارد بالا می خواهیم به برخی از بهترین روغن های موتور برای خودروهای توربو در بازار کشورمان بپردازیم. از جمله برندهای داخلی تولید کننده روغن موتور خودروهای توربو می توان به ایرانول اشاره کرد که محصولات آن از استانداردهای بین المللی برخوردار بوده و با توجه به شرایط آب و هوایی کشور تولید شده اند. روغن موتور «ایرانول» از افزودنی های مخصوص برای تحمل گرمای بالا سود می برد و به کاهش استهلاک توربو و افزایش عمر آن کمک می کند. یکی دیگر از روغن های مناسب خودروهای توربو در کشور روغن بهران «سوپر رانا» است

حتماسمانیز در سال های اخیر متوجه به کارگیری گسترده سیستم هایی همچون توربوشارژر و سوپرشارژر در خودروها شده ایم. در کشور ما تعداد زیادی از خودروهای توربو به ویژه در مدل های چینی عرضه می شوند و بنابراین سرویس و نگهداری این خودروها اهمیت بالایی دارد. توربو کمکی برای پیشرفته است که علاوه بر افزایش قدرت تولیدی باعث کاهش مصرف سوخت نیز می شود. توربوها با جذب و فشرده سازی هوای بیرون باعث بهبود فرآیند احتراق شده و در نتیجه قدرت تولیدی بهبود می یابد. با وجود توربو دیگر نیازی به استفاده از پیشرفته های پر حجم و پر مصرف نیست. با توجه به اینکه توربو دارای توربین ویژه ای است و بادور بسیار بالایی چرخد بنابراین دمای آن بسیار بالا می رود. در واقع باید دانست دمای گازهایی که در توربین می چرخند می تواند به بیش از ۵۴۰ درجه سانتی گراد برسد و در عین حال خود توربین توربونیاز با سرعت بیش از ۳۰۰ هزار دور در دقیقه می چرخد. گرمای اضافی و سرعت بسیار زیادی می تواند مشکلات زیادی ایجاد کند و به راحتی خود توربو و سایر قطعات را از بین ببرد. به همین خاطر خودروهای توربو نیازمند نوع

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

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

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

بسته بندی های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
021-71162



سیلندر ۳، ۵ لیتری تنفس طبیعی زیر کاپوت این بلندقامت محبوب نیسان جا خوش کرده است. برای این اساس حداکثر توان خروجی این پیش‌ران به ۲۸۴ اسب‌بخار قدرت و حداکثر گشتاور خروجی آن به ۳۵۱ نیوتون‌متر می‌رسد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی ZF به چهار چرخ منتقل می‌شود. نکته بسیار مهم در باره نیسان پت‌فایندر این است که در نسخه بازار جهانی تنها با موتور ۶ سیلندر عرضه می‌شود؛ اما برای بازار کشور چین با موتور ۴ سیلندر ۲،۵ لیتری نیز قابل سفارش است.

نیسان پت‌فایندر، جزو اس‌یووی کراس‌اوورهای میان‌سایز محبوب این خودروساز ژاپنی است. اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی نیسان از نسل پنجم پت‌فایندر رونمایی کرد. سبک طراحی این خودروساز با الهام‌های زبان جدید طراحی نیسان هماهنگ بوده که استایل بسیار جذاب و اسپرتی را از آن به‌نمایش می‌گذارد. در نمای جلو شاهد سبک طراحی مشابه پاترول هستیم. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده، طراحی زیبای نیسان را به‌نمایش می‌گذارد. کابین این خودرو بسیار مدرن و باکیفیت بوده که سبب خاص شدن پت‌فایندر می‌شود. از نظر مشخصات فنی نیز باید گفت یک موتور ۶

نیسان «پت‌فایندر» جدید با موتور قدرتمند



تلگرام

Telegram

کیفیت پایین برخی خودروهای برقی

اواخر سال گذشته میلادی بود که ایلان ماسک در مراسمی از نسخه تولیدی پیکاپ‌جنجالی تسلا با نام سایبر تراک رونمایی کرد. اگرچه این خودرو یک پیکاپ تمام‌الکتریکی بود، اما استایل طراحی آن بسیار متفاوت است. تولید سایبر تراک که با طراحی خاص خود جنجال بسیاری به پا کرده است، چندی پیش به صورت محدود متوقف شد. دلیل آن نیز ویدئویی بود که در فضای مجازی دست‌به‌دست شده که بر اساس آن، پدال گاز آن گیر کرده و برای آزادسازی آن باید از نیروی پای راننده استفاده شود. این ایراد سبب بروز چندین فقره تصادف شده است. حال سوال این است که دلیل افت کیفیت در محصولات تسلا موتورز و عدم کنترل کیفیت آن‌ها چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کمپانی تسلا موتورز نه تنها در مدل سایبر تراک بلکه در سایر مدل‌های سدان خود نیز نشان داده است که توجه چندانی به مقوله کیفیت ندارد. ضعف فنی که در سایبر تراک به‌وجود آمده، ناشی از افت کیفیت ساخت و عدم طراحی مناسب در این خودرو تمام‌الکتریکی است. برای رفع چنین مشکلاتی لازم است استراتژی کاهش تولید در مقابل افزایش کیفیت از سوی تسلا موتورز اعمال شود.

اسلامی

دلیل اصلی افت کیفیت تسلا موتورز افزایش تولید و در مقابل کاهش کیفیت است. به‌عبارت ساده‌تر این شرکت در زمان افزایش تولید ناگزیر به عدم توجه به کیفیت می‌شود. بر این اساس کمپانی تسلا موتورز برای رقابت با غول چینی رقیب خود یعنی بی‌وای‌دی نیاز به افزایش تولید دارد که این افزایش تولید، منجر به کاهش شدید کیفیت ساخت محصولاتش می‌شود.

خلیلی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی قطعه نو!



خودرو هاج‌بک چینی دارم و چند هفته قبل برای تعویض بلبرینگ لاستیک‌های جلو آن به تعمیرگاهی مراجعه کردم. پس از تهیه این قطعه از بازار لوازم‌ذکی، مکانیک آن را تعویض کرد. اما در حال حاضر و بعد از گذشت سه هفته، مجدداً سر و صدای زیادی از چرخ‌های جلو خودرویم به گوش می‌رسد. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک تشخیص داد که بلبرینگ‌ها به‌دلیل کیفیت پایین معیوب شده‌اند!

۰۹۱۵***۲۸۶۹

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۲۹۱

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۲۹۲
به‌نظر شما سهم کدام عامل در کاهش تلفات انسانی ناشی از تصادفات بیشتر است؟



- ۱- افزایش تعداد پل‌های عابر پیاده مکانیزه در سطح شهر
- ۲- ایجاد روش‌نمایی مناسب برای تمام معابر شهری
- ۳- توجه هر چه بیشتر رانندگان به مسیر پیش‌رو

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما حین خرید و فروش خودرو، خطر کلاهبرداری در کدام روش کمتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۵۷ درصد به‌گزینه یک یعنی اپلیکیشن‌های تلفن همراه و سایر شیوه‌های مبتنی بر فضای مجازی، ۱۸ درصد به‌گزینه دوم یعنی نمایشگاه‌های خودرو و ۲۵ درصد به‌گزینه سوم یعنی مراکز خرید و فروش خودرو و شهرداری رأی داده بودند.

پیامک

SMS

خرابی پمپ آب موتور

خودرو پراید مدل ۱۳۹۳ دارم و چند روز است هنگام حرکت، صدای آب جوش از موتور شنیده می‌شود و دمای موتور خودروم بالا می‌رود. همچنین وقتی خودروم را پارک می‌کنم، از قسمت زیر موتور و نزدیک به اتاق، آب و ضدیخ روی زمین جاری می‌شود. از سوی دیگر چراغ چک خودروم حدود سه روز است که در پشت آمپر روشن باقی مانده و خاموش نمی‌شود؛ اما اشکالی در عملکرد موتور در دور‌های پایین و بالا وجود ندارد. البته در زمان توقف کامل خودرو در ترافیک، دور موتور کمی پایین می‌رود و دوباره به جای استاندارد خود بر می‌گردد. علت چیست؟

محمدیان-تهران

«در حالت کلی می‌توان گفت شنیده شدن صدای جوشیدن آب در زمان روشن بودن موتور از خودرو، تنها به کم شدن سطح آب در موتور مربوط می‌شود. به‌بیان دیگر اگر در مسیر سیستم خنک‌کننده موتور نشتی برای خروج آب وجود داشته باشد، آب موجود در موتور کاهش یافته و هوا جایگزین آن می‌شود.

این مساله سبب می‌شود در زمان کار کردن موتور یا خاموش بودن آن، صدای جوشیدن آب از موتور به گوش برسد. باتوجه به این که بیان کردید دمای کاری موتور خودروی تان بالا می‌آید و همچنین در قسمت زیر خودرو هم نشتی وجود دارد، تمام این عوامل نشانه نشت آب از بلوک سیلندر است.

به‌عبارت دیگر این ایراد دو علت عمده دارد؛ نخست این که اگر بلوک سیلندر ترک داشته یا پولکی به‌دلیل فرسایش و پوسیدگی معیوب شده باشد، آب موجود در سیلندر به‌خارج نفوذ می‌کند. در ادامه نیاز است که شخص مکانیک بلوک سیلندر و پولکی را بررسی و در صورت نیاز پولکی را تعویض کند. مورد دوم نیز به‌نشتی واتر پمپ مربوط می‌شود.

اگر واتر پمپ (پمپ آب) معیوب شده باشد، در زمان پمپ‌آب، این سیال به‌خارج محیط منتقل شده و سبب نشتی می‌شود. بنابراین و باتوجه به کارکرد خودروی تان نیاز است که مکانیک واتر پمپ را بررسی کند. احتمالاً واتر پمپ (پمپ آب) معیوب شده و نیاز به تعویض دارد.

همچنین در نظر داشته باشید که اگر نشتی در لوله‌های انتقال آب نیز وجود داشته باشد، چنین اشکالی به‌وجود می‌آید.

در زمان مراجعه به تعمیرگاه از شخص مکانیک بخواهید که علاوه بر بررسی پولکی سیلندر و واتر پمپ (پمپ آب) لوله‌های انتقال آب را نیز بررسی کند.

در صورت ایراد در لوله‌های انتقال آب، هزینه کمتری متحمل می‌شوید. در پاسخ به‌بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت مشکل مذکور به‌بروز ایراد در مدار سیستم فن خودرو شما مربوط می‌شود. به‌بیان ساده‌تر، فن خودرو دارای قطعات مهم یونیت، رله‌فن و موتور فن است. اگر یونیت و رله‌فن بنا به هر دلیلی معیوب شود، چراغ چک در پشت آمپر روشن باقی می‌ماند و هیچ ایرادی هم در دور‌های بالا و پایین موتور ایجاد نمی‌شود. اما در نظر داشته باشید که در صورت خرابی یونیت و رله‌فن، این قطعه الکتریکی که نقش مهمی در سیستم خنک‌کننده موتور دارد، دیگر در دور‌های کار نمی‌کند و این امر سبب افزایش دمای موتور می‌شود. در این شرایط باید یونیت و رله‌فن تعویض شود. بخش دوم عیب‌یابی نیز به‌بررسی خرابی موتور فن مربوط می‌شود. اگر موتور فن اشکال داشته باشد، این ایراد سبب روشن ماندن چراغ چک در پشت آمپر می‌شود. بنابراین تعویض این قطعه، هم ایراد مورد نظر برطرف می‌شود و هم چراغ چک در پشت آمپر خاموش می‌شود.

مدرن‌ترین گیربکس‌های جهان در «ایران خودرو» تولید می‌شود

گیربکس اتوماتیک؛ از «محمد رضا نعمت‌زاده» تا «عادل پیرمحمدی»



محمد رضا نعمت‌زاده
وزیر اسبق صمت



عادل پیرمحمدی
مدیرعامل ایران خودرو

گیربکس اتوماتیک در اروپا هستند، قرار دادی ۷۰ تا ۳۰ درصد کردیم؛ ۷۰ درصد سهم آن‌ها و ۳۰ درصد سهم ایدرو که سرمایه‌گذاری آغاز شد. بعد از رفتن ما از وزارتخانه، اعمال تحریم‌ها کلید خورد. چندی پیش از عاقبت گیربکس‌سازی پرسیدم؛ گفتند: هیچ تعطیل است! گفتیم؛ چرا؟! گفتند: بلژیکی‌ها رفتند و تعطیل شد. گفتیم: بی‌عرضه‌ها! چرا گذاشتید تعطیل شود؟

سهم‌شان را می‌خریدید. شما ۷۰ درصد سهام شرکت خارجی را تقبل می‌کردید، می‌شد به‌صورت نقد. گفتیم قانون به‌شما این اجازه را می‌دهد که اگر جایی بخش خصوصی حضور نداشته باشد، شما جایش بنشینید. با این حال نپذیرفتند و پروژه متوقف ماند. بلژیکی‌ها پروژه را ترک می‌کنند؛ کار را مسکوت گذاشته و پروژه را به تعطیلی می‌کشاند. برای ما در این مورد، تولید گیربکس اتوماتیک مهم است؛ نه سرمایه‌گذاری خارجی. سرمایه‌گذاری خارجی هم مهم است؛ به‌شرط این که مقدور باشد؛ اما وقتی مقدور نیست، اولویت این است که گیربکس اتوماتیک در کشورمان تولید کنیم.»

مهندس نعمت‌زاده تعریف می‌کرد که ما در سال ۵۰ هزار دستگاه گیربکس اتوماتیک لازم داریم که باید در کشور تولید شود. با این وجود خارجی‌ها ترغیب شدند برای تولید، سرمایه‌گذاری کنند که البته این طرح به‌سرانجام نرسید و پروژه تعطیل شد.

حال پس از چندین سال، عادل پیرمحمدی، مدیرعامل بزرگ‌ترین خودروساز خاورمیانه (ایران خودرو) پرچمدار این حرکت بزرگ و استثنایی است که به‌ندای پیر دیر صنعت ایران، یعنی مهندس محمد رضا نعمت‌زاده لیبیک گفته و نویدبخش این کلام است که به‌روزترین گیربکس دنیا در سالن موتورسازی پیکان تولید می‌شود. پیرمحمدی در جمع مدیران ارشد ایران خودرو و از برنامه‌های بلندمدت این شرکت برای تحول در صنعت خودرو خبر داد و گفت: «سالنی که قبلاً موتور پیکان تولید می‌شد را به‌تولید مدرن‌ترین گیربکس‌های جهان اختصاص خواهیم داد. این گیربکس‌ها، اتوماتیک و هیبرید هستند و با این اقدام، تحولی در صنعت خودرو و اتفاقاتی که به‌جای واردات از منابع داخلی استفاده خواهیم کرد.»

البته پیرمحمدی خیلی دقیق مشخص نکرد این روند قرار است چگونه و با چه روشی انجام شود؛ ولی امیدواریم بخش خصوصی برای نخستین‌بار در صنعت خودرو بتواند موتور محرک صنعت، یعنی خودرو را متحول کرده و روزهای روشنی را در آینده برای ایرانیان و به‌ویژه نسل جوان کشور به‌تصویر بکشد. به امید روزهای خوب و خبرهای خوش در صنعت خودرو کشور.

چند ماه

پیش بود که برای گفت و گویی صمیمانه و رو



حسن جلیلی

کارشناس صنعت و بازار خودرو

در رو با مهندس محمد رضا نعمت‌زاده، وزیر اسبق صنعت، ملاقاتی دو ساعته با ایشان داشتم. در این دو ساعت گفت‌وگوی دلنشین با این مرد بزرگ صنعت، به‌اندازه چندین سال کار در صنعت خودرو، تجربه و درس آموختم؛ مردی از جنس صنعت، استراتژی و توسعه صنعتی. در این جاشا بد ذکر خاطره‌های ضروری باشد.

سال‌ها پیش، مدیر ارشد شرکت بزرگ هیوندایی در خاطرات خود به بازدید مهندس نعمت‌زاده و مدیران ارشد همراه وی از کارخانه عظیم کشتی‌سازی هیوندایی کره جنوبی (که یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان به‌نام جهان نیز محسوب می‌شود)، اشاره کرده و بیان کرده بود که می‌توانسته شایستگی صنعتی مهندس نعمت‌زاده را احساس کند.

وی چنان به‌ریز اطلاعات و امور فنی مسائل وارد می‌شد که در پایان بازدید هیات ایرانی، رئیس شرکت هیوندایی ناگزیر شد اقرار کند که در طول سال‌هایی که هیوندایی، میزبان شخصیت‌های صاحب‌نام و عالی‌رتبه جهان بوده، تنها دو نفر باز دیدی متفاوت و بسیار دقیق از این مجموعه صنعتی داشته‌اند؛ یکی ماه‌تیر محمد (نخست‌وزیر سابق مالزی) و دیگری مهندس محمد رضا نعمت‌زاده به‌عنوان وزیر صنایع وقت ایران. به‌گفته این مقام شرکت هیوندایی، آن دو اطلاعات گزارش‌ها را نمی‌شنیدند، بلکه خط تولید را می‌بلعیدند و شاید اگر مهندس نعمت‌زاده نیز قدرت ماه‌تیر محمد را در مدیریت کلان اقتصاد و صنعت ایران داشت، امروز وضعیت صنعت و به‌ویژه صنعت خودرو و قطعه‌سازی در مسیر دیگری قرار داشت. در همین نشست دو ساعته گرم و صمیمی با مرد بزرگ صنعت ایران، یعنی مهندس محمد رضا نعمت‌زاده، خاطره‌های شنیدنی از ایشان مرا تا پایان گفت‌وگو گرم نگه داشت. ایشان می‌گفت با یکی از دوستانم درباره خودروهای گیربکس اتوماتیک صحبت می‌کردیم.

همان وقت، یک دستگاه خودرو کوویک از مقابلمان گذشت. دوستم پرسید که این چه خودرویی است؟ گفتیم که این همان پراید اتوماتیک است که با اعمال اصلاحاتی در گیربکس و دیگر موارد، به‌روز شده است. در ادامه مهندس نعمت‌زاده بیان کرد: «در دوره حضورم در وزارت صنعت، معدن و تجارت با بلژیکی‌ها که یکی از مهم‌ترین سازنده‌های



توقیف خودرو شوتی حاوی لاستیک قاچاق در لاهیجان



فرمانده انتظامی لاهیجان از توقیف یک دستگاه وانت شوتی و کشف ۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در بازرسی از آن خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، کیلان، سرهنگ شریف رحیمی گفت: ماموران پلیس آگاهی شهرستان لاهیجان هنگام گشت زنی و کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه وانت مشکوک و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند. وی افزود:

ماموران در بازرسی از خودرو توقیفی ۴۴ حلقه لاستیک خارجی و بدون مدارک معتبر و قانونی را کشف کردند. فرمانده انتظامی شهرستان لاهیجان گفت: راننده ۳۶ ساله این خودرو با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد. سرهنگ شریف رحیمی افزود: کارشناسان ارزش کالای کشف شده ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.

پشتیبانی از شرایط بارانی در کنار ویژگی‌های عملکردی بالا در «میشلن»

نسل پنجم خانواده «پایلوت اسپرت» معرفی شد

خود استفاده کرده‌اند. زیرا تمامی نیازهای یک سوپراسپرت اروپایی را پوشش می‌دهد. میشلن برای محصولات خاص ورده بالای خودروسازان از همین لاستیک‌ها استفاده می‌کند که نشان دهنده فناوری‌های بالای به کار رفته در این دست از لاستیک‌هاست. اما آنچه که این تایر را خاص کرده عرضه نسخه N برای شرایط بارانی است. شرکت فرانسوی تایرسازی میشلن، تایر جدیدی موسوم به Michelin Pilot Sport S نسل ۵ ان صفر تولید کرده است که برای خودروهای آلمانی پورشه، بویژه در پیست‌های مسابقه یا جاده‌های بارانی، استفاده می‌شود. به گزارش سایت رسمی پورشه، این تایر برخلاف نسخه Pilot Sport Cup ۲ آر که مخصوص زمین‌های خشک و گرم طراحی شده است، برای هوای سرد و مرطوب طراحی شده و عملکرد بهتری در شرایط بارانی دارد. این تایر نه تنها در پیست عملکرد بالایی داشته، بلکه برای استفاده روزمره نیز مناسب است و می‌تواند در کشورهای با آب‌وهوای مرطوب و متغیر، در دماهای پایین و در شرایط گرم‌تر، کارایی خوبی داشته باشد. دمای ایده‌آل عملکرد این تایر، بین ۴۰ تا ۶۰ درجه فارنهایت اعلام شده است. الگوی آج بهینه‌شده که چهار شیار مرکزی عمیق با عمق ۷.۴ میلی‌متر دارد و به دفع بهتر آب از سطح تایر کمک می‌کند، از جمله قابلیت‌های کلیدی این تایر است. علاوه بر این، ترکیب خاص لاستیک که در صد بالایی از سیلیکا را شامل می‌شود، چسبندگی در سطوح خیس را افزایش داده است. بر اساس آزمایشات پورشه، این تایر نه تنها عملکرد بهتری در پیست‌های مرطوب ارائه می‌کند و زمان ثبت شده در دورهای مسابقه‌ای را کاهش می‌دهد، بلکه مقاومت بالایی در برابر سایش دارد و این ویژگی باعث افزایش طول عمر تایر و کاهش نیاز به تعویض زود هنگام آن می‌شود.



نسل پنجم لاستیک‌های با عملکرد بالایی میشلن پایلوت اسپرت ۵ در حالی معرفی شد که به اعتقاد بسیاری از



سپید سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کارشناسان و متخصصان این لاستیک بهترین در نوع خود است و توسط بسیاری از خودروسازان جهان نیز برای بالاترین رده محصولات به کار گرفته می‌شود. این لاستیک‌ساز فرانسوی که بالاترین فناوری‌های موجود را به دنیای لاستیک‌سازی آورده؛ در نسل جدید از مواد هیبریدی استفاده کرده تا عملکرد تایر را ارتقا دهد. به توجه به ساختار دوگانه این لاستیک‌ها، نیمه داخلی آج برای رانندگی در شرایط بارانی و سطح جاده مرطوب طراحی شده و نیمه بیرونی برای عملکرد در سطح جاده خشک طراحی شده است. در نتیجه مانند نسل‌های قبل از نظر عملکرد و طول عمر با بهترین لاستیک طرف هستیم. این لاستیک جانشین پایلوت اسپرت 4S نیست و به نوعی یک لاستیک با کاربری عمومی‌تر همراه با دوام بسیار بالا و قابلیت استفاده در شرایط مختلف است. از این لاستیک می‌توان در انواع محصولات استفاده کرد. میشلن پایلوت اسپرت ۵ در بیش از ۵۰ سایز و ابعاد مختلف عرضه خواهد شد و قابلیت استفاده در چرخ‌های ۱۷ تا ۲۱ اینچی را خواهد داشت. این لاستیک‌ها عملکرد بالایی دارند که حتی مهندسان شرکت گوردن موری که سازنده سوپر اسپرت‌های سریع و قدرتمند چندمیلیون دلاری است نیز از این لاستیک‌ها برای محصولات

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26 و KB12	
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان-ریو-تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36 و KB14	
تیبا	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22 و KB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22 و KB27	
اسپرت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44 و KB77	
اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60-ام وی ام X33	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
جانگان-سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاگرس-صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیولوی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T5-سوبا M4	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5-توسان-کوراندا	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورت تیج-دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولیس-SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما BS-اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی-رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	



تهران را پاک بگردیم





و دیفرانسیل است. این تغییرات می‌تواند ۲۰۰ پوند جرم بدون فنر را از گوشه‌های خودرو به سمت دیگر نقاط سیستم تعلیق منتقل کند و کیفیت سواری را تا حد زیادی ارتقا دهد. در نهایت قرار دادن ترمزها در داخل محفظه‌های آلومینیومی، ضمن کاهش ورود گرد و غبار به عنوان یک لایه محافظه محیطی به سیستم ترمز خودرو، سبب حفظ زیبایی آن، به‌خصوص در ناحیه چرخ‌ها می‌شود. در عین حال در این مورد، اصطلاحاً تشکی در پایین محفظه ترمز خودرو تعبیه می‌شود تا گرد و خاک را از روی لنت‌ها و دیسک‌ها جمع‌آوری کند.

ترمز احیاکننده تقریباً نه به‌طور کامل، نیاز به لنت و دیسک ترمز را در خودروهای برقی از بین برده است. بر این اساس مهندسان مرسدس بنز در پی آن هستند که از توان و انرژی موتور خودروهای الکتریکی برای کاهش سرعت خودرو در ۹۸ درصد مواقع استفاده کنند. در باقی موارد نیز ترمزهای اصطکاکی نقش خود را همچنان به خوبی ایفا می‌کنند. بر این اساس در مرکز تحقیق و توسعه این شرکت در «Sindelfingen» آلمان، یک تیم مهندسی پیشرفته در حال توسعه یک سیستم ترمز یکبارچه در واحد محرک الکتریکی است که شامل موتور، گیربکس



مرسدس بنز با تکنولوژی ترمز محرک

دو سدان پر طرفدار کرمان موتور روی خط فروش

از فروش نقدی «KMC J7» تا شرایط نقد و اقساط عرضه «JAC J4»

خودرو «KMC J7» در این طرح به صورت نقدی و خودرو «JAC J4» با شرایط نقدی یا اقساط ۱۲ و ۲۴ ماهه عرضه می‌شود



شرکت کرمان موتور شرایط فروش دو سدان جذاب خود یعنی JAC J4 و KMC J7 را اعلام کرد. این طرح فروش از دیروز دوشنبه ۲۰ اسفندماه ۱۴۰۳ تا روز سه‌شنبه ۲۸ اسفندماه جاری فعال خواهد بود و متقاضیان می‌توانند صرفاً به صورت اینترنت‌نی نسبت به ثبت نام برای آن اقدام کنند. تحویل خودروها نیز پس از ۹۰ روز کاری با مدل ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. گفتنی است تمام هزینه‌های مربوط به مسترتی مانند مالیات، عوارض، بیمه شخص ثالث و... این خودرو که قانون پرداخت آن را بر عهده مصرف‌کننده گذاشته، بر اساس تعرفه‌های سال ۱۴۰۳ محاسبه شده است که در صورت تغییر قوانین و نرخ‌ها در زمان تحویل خودرو، مابه‌التفاوت آن بر عهده متقاضی خواهد بود. نرخ تاخیر در تحویل این خودرو نیز به صورت ماهانه ۳ درصد اعلام شده است.

شرایط فروش «JAC J4» در طرح جدید

در این طرح، برای خودرو JAC J4 رنگ‌های سفید، مشکی، خاکستری طوسی روشن متالیک، قرمز و آبی زنگاری قابل ارائه بوده و قیمت مصوب این خودرو ۹۱۵ میلیون تومان به صورت نقدی است. یکی از جذابیت‌های طرح فروش نقدی جک جی ۴، بر خورداری خریداران از دو سال بیمه بدنه رایگان و همچنین دو سال سرویس رایگان است. به عنوان مثال، اگر پیمایش خودرو خریداری شده طی دو سال، ۵۰ هزار کیلومتر باشد و مراجعه به نمایندگی‌های مجاز خدمات پس از فروش برای سرویس‌های ادواری، در هر ۵ هزار کیلومتر انجام شود، مزیت استفاده از این طرح برای خریدار، مبلغی در حدود ۲۰ میلیون تومان خواهد بود.

در شرایط فروش اقساطی این خودرو نیز مبلغ ۶۰۰ میلیون تومان به عنوان پیش پرداخت و مابقی به صورت اقساط ۱۲ ماهه (هر سه ماه یک چک به مبلغ ۵۴۹،۵۰۰ تومان) یا ۲۴ ماهه (هر سه ماه یک چک به مبلغ ۵۲۰،۶۵۰ تومان) از متقاضی اخذ می‌شود و تاریخ اولین چک ۲۵ شهریورماه ۱۴۰۴ خواهد بود. بنابر اعلام کرمان موتور، سند خودرو در صورت استفاده از تسهیلات، تا پایان اقساط در رهن باقی خواهد ماند. همچنین در فروش اقساطی، خودروها بدون بیمه بدنه و اگذار نمی‌شوند که هزینه آن به مبلغ پیش پرداخت اضافه می‌شود.

«جی ۴»؛ اقتصادی ترین خودرو اتوماتیک مونتاژی

جک J4، یک خودرو اقتصادی و بادوام با گیربکس اتوماتیک است که استهلاک کم، کابین جادار، امکانات ایمنی و رفاهی مناسب و سواری راحتی دارد.

این خودرو که در جلب اعتماد مشتریان به کیفیت و ایمنی خود، موفق تر از رقبایش ظاهر شده است، اقتصادی ترین سدان اتوماتیک مونتاژی و همچنین یکی از اقتصادی ترین خودروهای اتوماتیک موجود در بازار ایران محسوب می‌شود. جی ۴ از ابتدای عرضه تا به امروز دو بار به روز سانی شده که بار نخست رینگ‌های آن تغییر کرده و سیستم مالتی مدیا به آن افزوده شده و بار دوم نیز به سیستم کنترل پایداری الکترونیکی به همراه چراغ روشنایی در روز مجهز شده و دیزاین نشانگرهای پشت فرمان نیز تغییر کرده است.

فرم کلی داشبورد J4 مشابه هیوندای اکسنت مونتاژی کرمان موتور طراحی شده که این موضوع در طراحی قسمت میانی داشبورد کاملاً مشهود است. در کل نیز کابین جک J4 به نسبت قسمت بیرونی آن طراحی به روز تری دارد.

کابین و فضای داخلی این خودرو نسبت به چیزی از بیرون آن به نظر می‌رسد، جادار تر است؛ به ویژه در ردیف عقب که فضای پا و سر برای افراد قد بلند کاملاً ایده‌آل بوده و می‌تواند سه نفر سرنشین بزرگسال را تقریباً راحتی در کنار هم جای دهد. فضای صندوق عقب J4 نیز که ۵۵۰ لیتر است،

نسبت به برخی از رقبای بیشتر بوده و عمق و ارتفاع بسیار خوبی را دارد. جک J4 با یک موتور ۱،۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی بهره‌میرد که در عین مصرف کم، قادر به تولید ۱۰۴،۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۷ نیوتون متر گشتاور است.

نقطه قوت این پیشروانه که به خوبی جوابگوی وزن ۱۳۳۵ کیلوگرمی J4 بوده و عملکرد مناسبی را برای آن رقم زده، استفاده از زنجیر تایم به جای تسمه تایم است که سبب شده است هزینه‌های نگهداری و تعمیر آن پایینتر بوده و دیگر نیازی به تعویض دوره‌ای تسمه تایم نداشته باشد و ترس از پاره شدن آن نیز وجود ندارد. نیروی تولیدی این موتور توسط گیربکس اتوماتیک با مکانیزم CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

در مجموع هنگام از زیبایی جک J4 چه از لحاظ قوای محرکه، چه از لحاظ طراحی بدنه و کابین و چه از لحاظ امکانات و آپشن‌ها باید در نظر داشت که این خودرو اقتصادی ترین خودرو اتوماتیک مونتاژی در بازار ایران است و تفاسوت قیمت قابل توجهی که با دیگر محصولات اتوماتیک چینی دارد؛ عاملی که جی ۴ را به گزینه‌های مناسب برای خرید بسیاری از مشتریان تبدیل کرده است.

امکانات و تجهیزات J4 شامل سیستم کنترل پایداری، کروزر کنترل، سیستم پایش فشار باد تایرها، فرمان برقی، کلیدهای کنترلی روی فرمان، روکش چرمی صندلی‌ها با دوخت قرمز، نمایشگر مالتی مدیا، سیستم تهویه مطبوع، سیستم صوتی با ورودی USB و AUX، دو کیسه ایمنی هوا، سیستم ترمز ضد قفل، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، قابلیت تنظیم ارتفاع چراغ‌های جلو از داخل کابین و... می‌شود.

در مجموع گرچه این خودرو از لحاظ نداشتن برخی آپشن‌ها مانند سانروف نسبت به برخی رقبای در رده پایین تری قرار می‌گیرد، اما از نظر استهلاک اندک، کیفیت سواری، مصرف سوخت، ماندگاری و دوام از تمام رقبای صفر کیلومتری که در ایران حضور دارند، برتر ظاهر شده و همین موضوع دلیل استقبال مردم از آن بوده است.

شرایط فروش «KMC J7» در طرح جدید

در همین حال، شرایط فروش نقدی KMC J7 کرمان موتور نیز از دیروز دوشنبه ۲۰ اسفندماه آغاز شده است و متقاضیان می‌توانند تا روز سه‌شنبه ۲۸ اسفندماه جاری، با مراجعه به وبسایت این شرکت، نسبت به ثبت نام و تکمیل وجه برای خرید این خودرو اقدام کنند. قیمت مصوب KMC J7، یک میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان به صورت نقدی است. مدل این خودرو نیز ۱۴۰۴ بوده و موعد تحویل آن پس از ۹۰ روز کاری است. این سدان محبوب کرمان موتور در رنگ‌بندی سفید، مشکی، خاکستری طوسی روشن متالیک، قرمز و آبی زنگاری به فروش می‌رسد.

«KMC J7»؛ باز تعریف جذابیت

وقتی KMC J7 در اواسط سال ۱۴۰۱ به ایران آمد، نخستین سدان از برند KMC و همچنین نخستین خودرویی بود که با لوگو جدید کرمان موتور عرضه می‌شد. در طراحی J7 نکات جالبی به چشم می‌خورد. به عنوان مثال، این خودرو بر خلاف اکثر سدان‌های بازار ایران، در کلاس فست‌بک‌ها طراحی شده است. نکته جالب دیگر درباره انبوهی از چراغ‌های کوچکی است که در چهره J7 لایه کار رفته؛ به طوری که طبق گفته سازنده، ۱۴۲ چراغ LED در قسمت جلویی این خودرو جانمایی شده است. از جمله مزایای KMC J7 می‌توان به صندوق عقب جادار و بزرگ، سیستم تهویه قدرتمند، پیشروانه و گیربکس هماهنگ، فضای مناسب سرو پای سرنشینان جلو و عقب، صندلی یکپارچه و اسپرت در ردیف جلو و فخرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و تجهیزات ایمنی اشاره کرد. خودرو J7 به پیشروانه ۱،۵ لیتری TGD (توربوشارژ با تزریق مستقیم سوخت) مجهز است. این موتور یورو ۵، چهار سیلندر و ۱۶ سوپاپ، ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت (در ۵۵۰۰ دور بر دقیقه) را با گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر (در ۱۸۰۰ تا ۳۵۰۰ دور بر دقیقه) تولید می‌کند. این توان بالا از طریق یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک دو کلاچه به چرخ‌ها منتقل می‌شود که در شرایط ایده‌آل می‌تواند شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را در کمتر از ۸ ثانیه به ثبت برساند. این خودرو همچنین از فرمان برقی، ترمز جلو و عقب دیسکی، سیستم تعلیق جلو مک‌فرسون - عقب مولتی لینک (چند اتصال)، حداکثر سرعت ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت و رینگ ۱۸ اینچی آلومینیومی بهره می‌برد. ابعاد این خودرو شامل ۱۴۹۲ میلی‌متر ارتفاع، ۱۸۲۰ میلی‌متر عرض، ۲۷۸۰ میلی‌متر طول و ۲۷۷۰ میلی‌متر فاصله محوری است. وزن خالص ۱۴۸۵ کیلوگرمی، مخزن سوخت ۵۵ لیتری و حداقل فاصله ۱۴۵ میلی‌متری از سطح زمین، از دیگر مشخصات فنی J7 است. از جمله تجهیزات ایمنی KMC J7 می‌توان به این موارد اشاره کرد: ۶ کیسه هوا برای سرنشینان جلو و نیز به صورت جانبی و برده‌ای، ABS و EBD، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، ترمز کمکی هیدرولیکی و کنترل استایب در سربالایی، سیستم کمکی ترمز اضطراری، سیستم پایش فشار باد تایرها، ترمز پارک برقی، انولهد، ایزوفیکس، ایموبلایزر، روشن شدن اتوماتیک فلاشر با ترمز ناگهانی، سنسور پارک عقب، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور باران، قفل ایمنی کودک و قفل مرکزی اشاره کرد. امکانات رفاهی این خودرو نیز شامل سانروف پانوراما، استارت دکمه‌ای، سیستم ورود بدون کلید، پاور ویندوز، آینه‌های جانبی برقی و نیز تاشونده به صورت برقی همراه با گرمکن، روشن شدن اتوماتیک چراغ‌های جلو همراه با سیستم مسایعت تاد منزل، چراغ‌های جلو و عقب LED، چراغ مه شکن عقب، صندلی چرمی، تنظیم برقی صندلی راننده، گرمکن صندلی راننده، پوشش چرمی فرمان، کلیدهای کنترل صوتی روی فرمان، پشت‌امبر (کلاستر) تمام دیجیتال ۱۷ اینچی، کامپیوتر سفری، گرمکن شیشه عقب، کروزر کنترل، تهویه مطبوع اتوماتیک، درچه‌های تهویه مطبوع برای سرنشینان عقب، فیلتر تسویه هوا، سیستم پخش MP5 با نمایشگر ۱۰.۴ اینچی، بلوتوث، ۸ بلندگو، عایق در موتور، خروجی برق ۱۲ ولت ردیف جلو، ورودی‌های USB ردیف جلو و عقب، خروجی برق ۱۲ ولت در صندوق عقب، شارژر وایرلس، صندوق عقب برقی، آنتن کوسه‌ای، کنسول جلو و زیر آنجی ردیف عقب است.



این طرح فروش از دیروز دوشنبه ۲۰ اسفندماه تا روز ۲۸ اسفندماه ۱۴۰۳ فعال خواهد بود و متقاضیان می‌توانند صرفاً به صورت اینترنت‌نی نسبت به ثبت نام برای آن اقدام کنند. تحویل خودروها نیز پس از ۹۰ روز کاری با مدل ۱۴۰۴ انجام خواهد شد



به بند «ت» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت آمده است، مورد بررسی قرار گرفت. رسولی ضمن اشاره به نقش دستگاه‌های اجرایی و امدادی در ارتقای ایمنی جاده‌ها ابراز امیدواری کرد با اقدامات در نظر گرفته شده، همراهی پلیس راهور فراجا، اورژانس و هلال احمر و همچنین اجرای پوشش «ته به تصادفات» که با حمایت رئیس‌جمهور راه‌اندازی شده، شاهد کاهش حوادث جاده‌ای در نوروز امسال باشیم. وی یادآور شد وزیر راه و شهرسازی در نشست ۱۳۷ کمیسیون ایمنی راه‌ها، بر لزوم جلوگیری از افزایش تلفات جاده‌ای در نوروز ۱۴۰۴ تأکید داشت و این موضوع در نشست ۱۳۸ نیز مجدداً مطرح شد.

ایرنا: معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی و دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور از تلاش مجدانه این کمیسیون برای کاهش قابل توجه تلفات رانندگی در سفرهای نوروزی ۱۴۰۴ خبر داد. سعید رسولی با اشاره به برگزاری یکصد و سی و هشتمین نشست کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، اظهار کرد: در این جلسه، موضوعات مختلفی برای ارتقای ایمنی سفرهای نوروزی مطرح شد و بر لزوم کاهش تلفات جاده‌ای در نوروز ۱۴۰۴ نسبت به سال گذشته تأکید جدی انجام شد. وی با اشاره به برگزاری هم‌زمان و برخط کمیسیون ایمنی راه‌های استان‌های سراسر کشور افزود: در این نشست، پنج عامل اصلی ایمنی که در سند مربوط



کاهش تلفات رانندگی اولویت اصلی در نوروز ۱۴۰۴



تاکسی هوایی و حمل‌ونقل هوایی درون‌شهری

نخستین «ایرتاکسی» در مسیر کرج - قزوین به پرواز درآمد

راه‌اندازی این تاکسی‌ها برای جزایر کیش به هندورابی نیز در دستور کار است.

وی با اشاره به اینکه هنوز هیچ خطی راه‌اندازی نشده است، گفت: هنوز زیرساخت‌های لازم برای راه‌اندازی خطوط تاکسی هوایی کامل نشده است. هواپیمای سبک و کمتر از ۱۹ نفر باید در گاه و ترمینال خود را داشته باشند. فرودگاه و امنیت پرواز باید هماهنگ شود و قیمت گذاری نیز صورت گیرد که در حال برنامه‌ریزی و نوشتن شیوه‌نامه آن هستیم. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اظهار کرد: در نظر داریم تا قبل از سال جدید، تاکسی هوایی زنجان به البرز راه‌اندازی شود. پورفرزانه همچنین گفت: مناقضی این پروازها بیشتر تجاری، بازرگانان و کسانی هستند که می‌خواهند در کمترین زمان ممکن از شهری به شهری دیگر بروند و بر گردند. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه منافع تاکسی‌های هوایی برای کل مردم است، افزود: صنعت هوایی منافع غیر مستقیم زیادی برای مردم دارد. گفته می‌شود سه درصد مردم از صنعت هوانوردی استفاده می‌کنند در حالی که این میزان نیست، بلکه مردم به صورت غیر مستقیم نیز از آن بهره می‌برند. مثلاً جابجایی مواد غذایی، دارو و... از جمله منافع است که این صنعت به صورت غیر مستقیم به مردم می‌رساند. وی در پایان اعلام کرد که در حال حاضر حدود ۱۰ تا ۱۲ هواپیمای زیر ۱۹ نفر در کشور داریم.



هستیم. البته شرکت‌های دانش‌بنیان این کواد کوپترها را در ابعاد کوچک ساخته‌اند، اما قطعاً نمونه آزمایشی با نمونه‌ای که بتوان از آن برای جابه‌جایی مسافر یا کالا استفاده کرد، متفاوت است. در اصل امروز سه شرکت داخلی نمونه‌های اولیه کواد کوپترهای مورد نیاز برای حمل‌ونقل شهری را تولید کرده‌اند، اما اینکه بتوان این نمونه اولیه را به محصولی تبدیل کرد که بتواند یک فرد را حمل کند، تفاوت زیادی وجود دارد. امروز نمونه اولیه‌ای نداریم که بتواند نفر را جابه‌جا کند و هنوز فاصله زیادی با این مرحله داریم.

منافع غیر مستقیم صنعت هوایی برای مردم

اوایل بهمن ماه سال جاری حسین پورفرزانه، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری درباره برنامه‌های این سازمان برای راه‌اندازی تاکسی‌های هوایی گفت: برنامه داریم که تاکسی هوایی را در مسیر فرودگاه زنجان به فرودگاه پیام البرز راه‌اندازی کنیم. همچنین

توسعه اقتصاد دانش‌بنیان حمل‌ونقل پیشرفته و فضای معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، مسئولیت ایجاد تاکسی هوایی را بر عهده داشت؛ ولی امروز این مأموریت به سازمان هواپیمایی کشور واگذار شده است. در طرف مقابل هم معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری تلاش می‌کند بستر لازم برای توسعه فناوری‌های مربوط به کواد کوپترهایی که امکان جابه‌جایی نفر را دارند، فراهم کند.

استفاده از کواد کوپتر برای جابه‌جایی‌های درون‌شهری

چندی پیش، مسئول گروه هوایی ستاد توسعه اقتصاد دانش‌بنیان حمل‌ونقل پیشرفته و فضای معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در این باره گفت: مباحث مربوط به تاکسی هوایی درون‌شهری پیچیدگی‌های خاص خود را دارد که یکی از آنها همان مباحث مربوط به فناوری است و به همین دلیل نمی‌توان تاریخ دقیقی برای تحقق این حوزه اعلام کرد؛ چرا که در حوزه درون‌شهری با کواد کوپترها روبرو



علی زوراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

به عقیده برخی کارشناسان طرح تاکسی هوایی می‌تواند یک امتیاز بزرگ برای عموم جامعه باشد. پروژه‌ای که نه تنها قابلیت استفاده برای بخش قابل توجهی از مردم را دارد، بلکه امکان انتقال سریع تر مردم به نقاط مختلف را نیز فراهم می‌کند. از طرف دیگر این حوزه می‌تواند مسیر جدیدی برای سروسامان دادن به آشفته بازار حوزه حمل‌ونقل باشد. در حقیقت بیش از یک دهه است که طرح تاکسی هوایی در کشور مطرح شده؛ تاکسی‌هایی که برخلاف هواپیمای مرسوم، ظرفیت محدود ۴ تا ۱۴ نفره داشته و در این خطوط هواپیمای سبک و وظیفه جابه‌جایی مسافران را بر عهده دارند. تاکسی هوایی این امکان را فراهم می‌کند که بتوان ظرف مدت کوتاه و از طریق خطوط هوایی، فاصله بین دو شهر یا حتی یک نقطه از شهر به نقطه‌ای دیگر را طی کرد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

پیشینه تاکسی هوایی در ایران

طبیعتاً وقتی بحث تاکسی هوایی مطرح می‌شود، اولین وسیله‌ای که در این حوزه به ذهن می‌آید، هواپیمای سبک یا جت‌های کوچک مسافربری هستند. وسایلی که قطعاً نقش پررنگی در محقق شدن این طرح دارند؛ اما واقعیت آن است که در دنیای امروز تاکسی هوایی مفهوم دیگری هم دارد؛ تاکسی‌هایی که در قالب کواد کوپتر یا حتی خودروهای پرنده در کشورهای مختلفی مانند چین، ژاپن و آمریکا به پرواز درآمدند. این امر نشان می‌دهد مقوله تاکسی هوایی، حوزه گسترده‌ای از وسایل پرنده را شامل می‌شود و امروزه کشورهای مختلف تلاش می‌کنند با توسعه فناوری پهپادها، کواد کوپترها و خودروهای پرنده، بتوانند آنها را جایگزین هواپیمای سبک و سنگینی کنند که قطعاً تولید و نگهداری آنها هزینه بالایی دارد. در ایران نیز ابتدا ستاد

NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM



Autoworld.ir

سه شنبه ۲۱ اسفند ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۹۲

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

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

بیلدرد
Billboard

Power
Potential
Unstoppable
Strength
Endurance
Proficiency
Accuracy
Experience

And we are not talking about trucks.

۸M UNSTOPPABLE WOMEN'S DAY

JAC CAMIONES

«زنان توقف ناپذیر»

«برند JAC Camiones Peru به مناسبت روز جهانی زن (۸ مارس) روز گذشته کمپینی را با عنوان «زنانی که در جاده‌ها سفر می‌کنند» برای معرفی و پاسداشت زنان شاغل در صنعت حمل و نقل یاری و جاده‌ای آغاز کرده است. آژانس Spinner Peru تبلیغات این کمپین را برعهده دارد.»

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
خبرنگار

لزوم برخورد با موتورسیکلت سواران حادثه‌ساز

موتورسیکلت در کشورهای مختلف دنیا نوعی وسیله نقلیه اقتصادی به‌شمار می‌رود و از همین رو میزان استقبال از آن همواره چشمگیر و قابل توجه بوده است. در عین حال بنا بر بررسی‌های به‌عمل آمده، میزان تلفات راکبان موتورسیکلت در تصادفات شهری در مقایسه با سرنشینان خودروها بالا گزارش شده و این در حالی است که متأسفانه راکبان موتورسیکلت سهم زیادی در بروز سوانح رانندگی منجر به جرح و فوت دارند. بر این اساس بی‌توجهی راکبان موتورسیکلت به قوانین راهنمایی و رانندگی در کشور ما نیز فراوانی چشمگیری دارد. متأسفانه بسیار مشاهده شده است که موتورسیکلت سواران برای فرار از ترافیک و صرفه‌جویی در زمان سفر شهری خود، از چراغ قرمز و مسیر ویژه اتوبوس‌های بی‌آرتی و حتی پیاده‌راه‌ها نیز عبور می‌کنند! این مساله به‌خودی خود آمار برخورد موتورسیکلت با وسایل نقلیه سبک و سنگین و حتی عابران پیاده را به‌شکل محسوسی افزایش داده و بی‌تردید بار روانی و اقتصادی نامطلوبی را به‌جامعه تحمیل می‌کند.

این در حالی است که در دفترچه آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، قوانین مربوط به هدایت انواع خودرو و موتورسیکلت در بیشتر موارد یکسان است و راکبان موتورسیکلت موظف هستند همچون رانندگان خودروهای سبک و سنگین، به قوانین راهنمایی و رانندگی احترام بگذارند.

در نهایت امید است مسئولان نیز به‌این مهم توجه بیشتری داشته باشند و در کنار برخورد مناسب با آن دسته از راکبان موتورسیکلت که مرتکب تخلفات حادثه‌ساز می‌شوند، از تمام ظرفیت‌های فرهنگی و رسانه‌ای موجود نیز در جهت ارتقای فرهنگ موتورسیکلت‌سواری در کشور بهره‌لزم را ببرند.



فیلم کاپولا؛ قدرت الهام‌بخش رویای آمریکایی و اینکه این رویا چگونه توسط شرکت‌های حریص کنترل می‌شود را به‌تصویر می‌کشد. در این فیلم، جف بریجز نقش پرستون تاکر، سازنده پرشور و انرژی خودرو را ایفا می‌کند که رویاهای بلندپروازانه‌اش برای تولید خودرو سدان تاکر مدل ۱۹۸۴ توسط شرکت بیگ اتواستفاده می‌شود. بخش اول فیلم در مورد رسیدن تاکر به آرزویش است؛ اما در نیمه دوم او با عواقب موفقیت دست‌وپنجه نرم می‌کند.

فرانسویس فور کاپولا در سال ۱۹۸۸ «تاکر: مردی در رویای خود» (Tucker: The Man and His Dream) فیلمی متفاوت با بازی جف بریجز، جوان آلن، مارتین لاندو، کریستین اسلاترو و فردریک فارست ساخت. البته باید گفت کار بسیار سختی است که فیلمی به کارگردانی فرانسویس فور کاپولا را دست‌کم بگیریم؛ زیرا «تاکر: مردی در رویای خود» واقعا یک شاهکار در سطح سه‌گانه «پدرخوانده»، «پنک آخرالزمان» و «مکالمه» است. در این

تاکر: مردی
در رویای خود



لنت ترمز را فقط با نام
پارس لنت می‌شناسیم

لنت پارس
PARS LENT
www.PARSLENT.com

High Performance
PRO TEC
by bluechem GROUP
...because it works!

proMoto

MA2 and MB Standards

www.bluechemgroup.com
www.aryacheml.com
@proteciranofficial
021 79406

ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY