



«ایکوناکس»؛ بلند قامت لوکس

هر چه قرعه کشی رشته بود، نرخ ارز پنبه کرد!

بازار خودرو به کدام سو می‌رود؟

به‌رغم تلاطم بازار ارز که بر بازار خودرو نیز تاثیر گذاشته است، برخی مسئولان و کارشناسان اقتصادی نوید می‌دهند که حتی آرامش بازار ارز هم دور از دسترس نیست. رئیس گروه...

صفحه ۲

توصیه به خریداران خودروهای داخلی، مونتازی و وارداتی

تاسکون بازار صبر کنید

قیمت‌ها بیشتر از آنکه به‌صورت واقعی افزایش یافته باشند، به‌دلیل جو روانی...

صفحه ۱۰

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کیفیت خودروهای داخلی

در همین شرایط هم قابل افزایش است

صفحه ۳

چرا کلاس شهرهای ایران باید گاهی به جای خودروها به شهروندان اولویت بدهند؟

«پلازا»ی جدید

در پایتخت

بسیاری از شهرها و به‌ویژه کلاس شهرهای ایران، بیشتر جولانگاه خودروها هستند تا...

صفحه ۱۵

آیا جدایی لوکس‌تر از دانگ‌فنگ زمینه‌ساز مشکلات جدید برای شریک ایرانی‌اش خواهد بود؟

سرنوشت همکاری آذویکو و لوکس‌تر در هاله‌ای از ابهام

صفحه ۷



۲ اهدای وام ۷ میلیارد دلاری به فیات - کرایسلر

۱۱ چین، پرچمدار استقبال از تعویض روغن اینترنتی!

۱۲ چه لنت ترمزی بخیریم و چگونه بر عمر آن بیفزاییم؟

۷ خودروسازان بیم کاتالوگ رسمی لیفان X70 را منتشر کرد

۱۱ «ایران تاینر»؛ نخستین شرکتی که افزایش قیمت‌ها را اعمال کرد



استارت Start

علی منصوری

عضو شورای سردبیری

کرونا را شکست می‌دهیم؟

سه‌چهار ماه پیش بود که شبخی هولناک جهان را در نوردید و در مدت کوتاهی به کاپوسی طولانی و تمام‌نشدنی برای بسیاری بدل شد. یک ویروس...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

در دادوستدهای روز گذشته رقم خورد:

ایران خودرو؛ پرقابض‌ترین شرکت بورسی

صفحه ۵

چرا کامیون‌های سی‌ساله این‌قدر محبوب هستند؟

تعمیر صفر ناصداک‌های قدیمی با ۱۵۰ میلیون تومان

صفحه ۹

کاهش ارزش بزرگ ۱۵۳ میلیون یورویی «ایران خودرو» در سال جاری

صفحه ۴

«دنیای خودرو» به‌مناسبت سالگرد تأسیس آلفارومئو پرسی می‌کند

مکانیک احساسات

صفحه ۸

حرکت مطمئن الیا توقف ایمن



Sales@iranlent.com

۴۴۹۰۵۵۰۵

ایرانلنت

واحد فروش ۴۴۹۰۵۵۵۳

صدای مشتریان ۴۴۹۰۴۰۰۲



پایزد



YAZD TIRE



که چراغ‌های طراحی شده با گرافیک جدید، جلونچرخه لانه‌زنبوری مشکی عریض تر، سپر بازطراحی شده و لوگو بزرگ‌تر از ویژگی‌های آن است. در عقب خودرو نیز دو سراگزوز بیضی شکل بزرگ، سپر با طراحی جدید و یک باله کوچک روی در صندوق به چشم می‌خورد. البته تصاویر بیانگر آن است که می‌توان یک بال بزرگ را نیز برای ام‌جی ۶ جدید سفارش داد؛ هر چند که شاید این آپشن برای چنین خودروهایی چندان هم جالب و چشمگیر نباشد.

ام‌جی در سپتامبر سال ۲۰۱۷ از نسل کنونی MG 6 پرده‌برداری کرد. این خودرو که روی پلت‌فرم مشترک‌تری با سدان رووی ۱6 ساخته شده، از طراحی داخلی و خارجی نسبتاً مدرنی برخوردار است و با پیش‌رانه‌های بزنینی و هیبرید ارائه می‌شود. حال پس از گذشت سه‌سال و نیم، طبیعی است که ام‌جی سسدان ۶ خود را به‌روز کند و هم‌اکنون تصاویری از نسخه فیس‌لیفت‌شده این سدان چینی -بریتانیایی منتشر شده است. در نگاه نخست، بیش از همه دماغه جدید و تیزتر ام‌جی ۶ جلب توجه می‌کند



نخستین تصاویر از ظاهر بعدی ام‌جی ۶

هستند که در صورت موفقیت آمیز بودن نیز یکی-دو سالی زمان می‌برد تا این واکنش به شکل عمده تولید و تکثیر شود. از سوی دیگر تا رسیدن به ایمنی جمعی نیز راه زیادی مانده و البته رسیدن به این نقطه هزینه‌های جانی فراوانی در پی خواهد داشت. پس از این معلوم نیست با باز شدن اماکن عمومی و عادی جلوه دادن اوضاع چه‌فاجعه‌ای در انتظار جوامع بشری خواهد بود و بعید نیست که به‌زودی با بازگشت مجدد پاندمی، به شکل جدی دچار مشکل شسوم و دوباره به‌قرنطینه، تعطیلی، بیکاری و در پی آن از کار افتادن چرخ تولید تن بدهیم. به‌نظر می‌رسد در چنین شرایطی تنها راه‌حل، رعایت هرچه‌بیشتر قوانین مربوط به‌بهداشت شخصی (زدن ماسک در هر مکان و در هر شرایطی، شستن و ضد عفونی کردن دست‌ها و پرهیز از حضور در اماکن پررفت‌وآمد و شلوغ) باشد.

تعطیلی و قرنطینه راه‌حلی دائمی نمی‌بینند، کم‌کم محدودیت‌ها را برمی‌دارند و حتی مرزهای خود را به‌روزی تور بیست‌باز کرده‌اند. اما این روزها آمار مبتلایان به کرونا در ایران با روزهای ابتدایی شیوع و اوج پاندمی در کشور تفاوت چندانی ندارد و بعد از یک دوره فروکش کردن، دوباره افسار پاره کرده است. این روزها اگر سوار تاکسی و اتوبوس و مترو شده باشید، حتما دیده‌اید کسانی را که بی‌خیال و بدون هرگونه نگرانی (و اکثراً با این توجیه غیر منطقی که اگر از چیزی بترسی حتما سرت می‌داند) در حال رفت و آمد هستند و سوالی که این‌گونه مواقع در ذهن انسان مطرح می‌شود این است که اگر قرار بود پروتکل‌ها را رعایت نکنیم، به چه دلیل سه-چهار ماه طعم تلخ بیکاری و بی‌پولی را چشیدیم و تحمل کردیم؟ بر اساس اعلام سازمان بهداشت جهانی دانشمندان در حال تحقیق روی ۲۰۰ نوع واکنس مختلف برای این بیماری

جمعی و رسیدن به مرحله ایمنی جمعی، از همان ابتدا همه چیز را به‌دست تقدیر و سرنوشت سپردند و به‌اصطلاح ریش و قیچی را به‌دست خود مردم دادند! در روزهای نخست پاندمی، همه‌جا صحبت از کرونا بود و آن قدر ترس به‌جان مردم افتاده بود که بسیاری حتی به‌درستی خواب‌شان هم نمی‌برد و به‌انواع وسواس‌های فکری و اضطراب‌های روانی دچار شده بودند؛ شاید هم همین ترس از ابتلا بود که به کمک کادر درمان کشور آمد و مردم را ملزم به رعایت پروتکل‌های اعلام شده کرد و قدری از سرعت شیوع این ویروس مهلک کاست. اما اندکی بعد همه چیز به‌فراموشی سپرده شد. گویی ترس مردم از این بیماری ریخته است؛ یا حداقل از ماندن در خانه و رعایت مسائل اولیه بهداشتی خسته شده‌اند و به‌روال سابق به‌خیان‌ها آمده‌اند و رفت و آمدها با همان حجم گذشته آغاز شده است. دولت‌ها نیز که



کرونا را شکست می‌دهیم؟

سه‌چهار ماه پیش بود که شیعی هولناک جهان را درنوردید و در مدت کوتاهی به‌کابوسی طولانی و تمام‌نشدنی برای بسیاری بدل شد. یک ویروس ناشناخته و عجیب که از یکی از ایالت‌های چین می‌آمد، ظرف چندماه تمام جهان را درنوردید و کشورها برای جلوگیری از شیوع بیشتر آن چاره‌ای ندیدند، جز اینکه با بستن مرزهای خود به‌روزی سایر کشورها، به‌تنهایی به‌جنگ این ویروس بروند و آن را مهار کنند. در این میان بودند کشورهایی که از همان ابتدا رویه‌های سفت و سختی را برای جلوگیری از شیوع این ویروس در پیش گرفتند و البته دولت‌هایی نیز به‌امید ابتلا و درمان



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

افزایش هیجان تقاضای خودرو با طرح‌های فروش خودروسازان
حاضر جواب: یعنی الان هیجان تقاضای خودرو از هیجان‌ات دوران بلوغ نوجوانان هم بیشتر شده، هم خطرناک‌تر!

از خودروسازان نوظهور در بخش خصوصی حمایت کنیم
حاضر جواب: همین‌که در فاصله کوتاهی پس از ظهور، محوشان نکنیم کافی است!

گلابه معاون شهردار تهران از واریز نشدن سهم شهرداری از جرایم رانندگی
حاضر جواب: اصلاً خود مسئولان شهرداری هم به‌امید برگشت بخشی از این پول‌ها به بودجه‌های عمومی شهرداری، هر بار خلاقی خودروهایشان را با ذوق و شوق می‌پردازند!

سه‌هزار دستگاه اتوبوس مورد نیاز تهران را از خودروسازان داخلی تامین می‌کنیم
حاضر جواب: این‌طور خبرها در بقیه جاهای دنیا شاید عادی باشد؛ ولی در اینجا خودش نوعی هنجار شکنی و تصمیم خارق‌العاده محسوب می‌شود!

گام دوم برای پیگیری تولید خودرو ملی...
حاضر جواب: به‌امید آنکه این یکی خودرو ملی طوری ساخته شود و درجه ملی بودنش در حدی باشد که دیگر با نوسانات نرخ ارزهای خارجی قیمش پرواز نکند!

چراغ سبز دولت به‌گرانی کالاها با حذف ارز دولتی از واردات لاستیک
حاضر جواب: وسط این همه چراغ سبز و این همه افزایش قیمت در شهر، یک گرانی ریز که این حرف‌ها را ندارد!

شتاب پُر گاز قیمت خودرو در کشور...
حاضر جواب: پر گاز که چه‌عرض کنم... بفرمایید تخته‌گاز!

نگهداری سواد ضد عفونی کننده در خودرو، خطر انفجار را افزایش می‌دهد
حاضر جواب: اصلاً دلیل افزایش انفجاری قیمت خودرو هم زیر سر همین ضد عفونی کننده‌های بی‌جنبه است!

کرونا فقط ۳۰ درصد از تردد بهاری جاده‌های خراسان شمالی کاست
حاضر جواب: کرونا دارد همه زوروش را می‌زند ولی خب طفلکی، زیاد جدی گرفته نمی‌شود دیگر!

بازنگری فرمول دست‌ور العمل قیمت‌گذاری خودرو تک‌ذیب شد
حاضر جواب: بله دیگه... مگر در فرمول اینشتین بازنگری می‌شود که در این فرمول (که از آن هم مهم‌تر است!) بازنگری شود!؟

نظارت جدی نهادهای مرتبط می‌توان در جهت ثبات قیمت در بازار حرکت کرد. وی افزود: «قرعه‌کشی‌ها با تحریک بخشی از تقاضای کاذب در بازار، زمینه‌ساز موج جدید افزایش قیمت‌ها شد، به‌طوری‌که پس از اعلام نتایج، به‌رغم هشدار خودروسازان و پلیس، فروش حواله خودروها در فضای مجازی آغاز شد.» مؤتمنی ادامه داد: «هر چند کمتر معاملاتی در بازار انجام می‌شود، اما فروشنده‌گان برای سود بیشتر خود قیمت‌ها را ۱۰ تا ۱۵ میلیون تومان بالاتر از قبل مطرح می‌کنند. با این حال اگر معلم‌های سربرگیر دهم تا با قیمت‌های نزدیک به نرخ‌های قبلی است. از این رو، با هدف کنترل و بازگشت ثبات قیمت به بازار خودرو توصیه می‌شود فقط متقاضیانی که نیاز مبرم به خرید خودرو دارند، برای خرید اقدام کنند.»

بازار ارز کی آرام می‌شود؟

هر چند فعالان بازار خودرو و طرح‌های قرعه‌کشی برای فروش و پیش‌فروش فوق‌العاده به متقاضیان گلابه دارند، اما مسئولان وزارت صمت این طرح را در جهت مهار افزایش قیمت‌ها در بازار موثر می‌دانند. از سوی دیگر، به‌رغم تلاطم بازار ارز که بر بازار خودرو نیز تاثیر گذاشته است، برخی مسئولان و کارشناسان اقتصادی نوبد می‌دهند که حتی آرامش بازار ارز هم دور از دسترس نیست. مانند سعید لیلانز، کارشناس مسائل اقتصادی که می‌گوید: «معتمد شرایط بسیار سختی داریم، ولی اگر تا آخر شهریور ماه دوام بیاوریم، دیگر اتفاقی نمی‌افتد و قادر خواهیم بود که از شرایط بحرانی در حوزه اقتصادی به سلامت عبور کنیم.» علی‌آقاحمدی، رئیس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری و عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز در همین راستا گفته است: «بازار ارز متعادل می‌شود و علت آن هم این است که یک‌سری منابع ارزی ایران در کشورهای نظیر عراق وجود دارد که در آینده باز خواهند گشت.»



در نبود مصرف‌کننده واقعی، واسطه‌گری به حد اشباع خواهد رسید

واسطه‌گری به حد اشباع خواهد رسید.

قرعه‌کشی تحریک‌کننده تقاضای کاذب هم بود تهران نیز معتقد است: «بازار خودرو نیازمند مدیریتی مشخص و کارآمد در بحث عرضه و تقاضا است. حتی بازگشت دوباره قیمت خودروها به وضعیت پرتلاطم گذشته و برهم‌خوردن آرامش محلی برای دلال‌بازی خواهد بود و سر مصرف‌کننده واقعی بی‌کلاه خواهد ماند و در نهایت در نبود مصرف‌کننده واقعی،

فعال بازار خودرو افزود: «با توجه به محدودیت‌های ایجاد شده برای حضور دلالان در قرعه‌کشی، روند انصراف‌ها و نبود استطاعت مالی در تعداد قابل توجهی از برندگان قرعه‌کشی برای پرداخت وجه نشان می‌دهد قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی تا چه اندازه سقوط کرده است.» وی با بیان این که تا وقتی تقاضا بیش از عرضه باشد، تلاطم در بازار خودرو وجود خواهد داشت، می‌افزاید: «بدین ترتیب بازار خودرو تنها محلی برای دلال‌بازی خواهد بود و سر مصرف‌کننده واقعی بی‌کلاه خواهد ماند و در نهایت در نبود مصرف‌کننده واقعی،



بازار خودرو برای مدتی هر چند کوتاه به‌طور نسبی آرام بود، آرامشی که از یک‌سوم مروهن قرعه‌کشی خودروسازان برای فروش و پیش‌فروش جمعاً ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو بود و از سوی دیگر به‌ر خریدهای نظارتی و امنیتی بسا برخی نمایندگان هیات متخلف باز می‌گشت.

این نحوه مدیریت، به‌سرعت مثال‌زدنی هم شد؛ تا جایی که محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی مجلس پیشنهاد الگو برداری از نحوه مدیریت بر صنعت و بازار خودرو را در عرصه‌های دیگر همچون فضای مجازی مطرح کرد و گفت: «بخشی از محتوای فضای مجازی در اختیار مردم و دستگاه‌هایی غیر از وزارت ارتباطات است، اما سیاست‌گذاری و مدیریتی در خصوص آن وجود ندارد، چطور ما در حوزه خودرو سیاست‌گذاری و تعرفه‌گذاری داریم و از صنعت داخل حمایت می‌کنیم تا این صنعت رشد کند، چاره‌ها در حوزه وزارت ارتباطات این سیاست‌ا عمل نمی‌شود؟» اما تغییر نرخ ارز به یک‌باره معادلات صنعت و بازار خودرو را هم به هم ریخت.

قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی سقوط کرده است در همین راستا، مسیح نوروزی، یکی از نمایندگان اتومبیل در تهران به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «کود سنجینی به بازار تحمیل شده که ناشی از اجرای طرح‌های پیش‌فروش و قرعه‌کشی خودرو است. چراکه این طرح‌ها موجب عدم انجام معامله و نبود قیمت مشخص در بازار خودرو شده است.» این

یعنی چه؟

سوءاستفاده افراد و رونق گرفتن تولیدات زیر پله‌ای

وی گفت: «برخی از افراد که به‌سوءاستفاده از شرایط بازار عادت کرده‌اند، این روزها قطعات بی‌کیفیت را که عمدتاً در شرکت‌های بی‌نام و نشان تولید می‌شوند، در قالب برندهای مطرح داخلی و در بسته‌بندی‌های مشابه به‌بازار عرضه می‌کنند.»

چرا؟

مشکلات تولید و اوج گرفتن عرضه قطعات تقلبی

احمد رضا عنای اظهار کرد: «بازار قطعات یدکی در یک‌سال گذشته با مشکلاتی نظیر ارز، ثبت سفارش و واردات دست‌به‌گریبان بوده که این مشکلات موجب شده در ارتباط با برخی قطعات که امکان تولید داخل آن‌ها وجود ندارد و نیازمند واردات است، با مشکل کمبود محصول مواجه شویم.»

چه تلذ؟

جولان قطعات یدکی بی‌کیفیت و تقلبی در بازار

عضو انجمن قطعه‌سازان با بیان اینکه مشکل بازار قطعات جولان قطعات یدکی وارداتی بی‌کیفیت و تقلبی است، گفت: «برخی از افراد با توجه به کمبودهای بازار اقدام به واردات کالای بی‌کیفیت از مبادی غیر رسمی و عرضه آن به‌بازار کرده‌اند.»

خبر

News

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران: سایپا در حال پوست‌اندازی است



حسین سلاح‌پورزی، رئیس سازمان ملی کار آفرینی و نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران گفت: «گروه خودروسازی سایپا برای ارتقای کیفیت و تنوع بخشی به سبد محصول خود، همکاری با مجموعه‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها را آغاز کرده است.» وی که چندی پیش از مرکز تحقیقات گروه خودروسازی سایپا بازدید کرده است، افزود: «به‌عنوان یک شهروند خوشحال و امیدوارم این روند ادامه پیدا کند.» سلاح‌پورزی ادامه داد: «سایپا در زمینه طراحی و آماده‌سازی محصولات جدید با کیفیت، گام‌های خوبی برداشته است، به‌گونه‌ای که در آینده‌ای نزدیک مردم شاهد ورود خودروهای جدید

به سطح بازار خواهند بود.» وی در پاسخ به این سوال که چهره مخدوش شده صنعت خودرو را چگونه می‌توان در نظر مردم به‌گونه‌ای تغییر داد که همه بدانند این صنعت می‌خواهد در مسیر رشد قرار گیرد، تصریح کرد: «سیاست‌گذاری‌های نادرست، وعده‌های تحقق نیافته، عدم ایفای تعهدات و موارد دیگر باعث شده است تصویر درستی از صنعت خودرو در بین مردم شکل نگیرد و حتی خیلی از مشکلات و چالش‌ها تبدیل به طنز و شوخی شود. بر این اساس، به‌نظر می‌رسد با اطلاع‌رسانی فعالیت‌های جدید سایپا می‌توان به مردم اطمینان داد که صنعت خودرو به‌ویژه گروه خودروسازی سایپا در حال پوست‌اندازی است.»

شده است. اما این سوال مطرح می‌شود آیا پانامرا آینده روشنی دارد یا جای خود را به تایکان خواهد داد؟ تومو نیونوز این سوال را از مایکل اشتینر مدیر تحقیق و توسعه پورشه پرسید و او گفته است پانامرا فعلاً جای نخواهد رفت. اگر چه اشتینر می‌گوید پورشه به نسل فعلی پانامرا وفادار است اما هرگز به سومین نسل این خودرو اشاره نکرده. نسل‌های اول و دوم پانامرا از پلت‌فرم‌های متفاوتی استفاده کرده‌اند.

چندماه است که پورشه تایکان جدید نگاه‌ها را به خود جلب کرده و در نتیجه اخبار منتشر شده درباره دیگر محصول چهار در این شرکت یعنی پانامرا کاهش یافته است. پانامرا که هم‌اکنون در دومین نسل خود قرار دارد از سال ۲۰۰۹ تاکنون در حال تولید بوده و اولین سدان تاریخ پورشه محسوب می‌شود. تایکان هم خودرویی چهار نفره است اما به دلیل اینکه نخستین محصول الکتریکی پورشه بوده طبیعتاً بر این جنبه تایکان تمرکز بیشتری



پورشه پانامرا و آینده هیبریدی



نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کیفیت خودروهای داخلی در همین شرایط هم قابل افزایش است

افزایش کیفیت، ایجاد سبد محصول جدید و رسیدن به تراز ارزی مثبت طی یک برنامہ ۱۰ ساله تنها راه نجات صنعت خودرو است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

بازگشت تحریم‌های خصمانه آمریکا علیه ایران، کاهش نقدینگی صنایع خودرو و قطعه، بدهکاری چند هزار میلیارد تومانی خودروسازان به قطعه‌سازان، افزایش زیان انباشته هر دو صنعت و غیره به‌عنوان مشکلات چندساله این صنایع شناخته می‌شوند؛ هر چند امسال با شیوع بیماری کرونا و توقف واردات مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته از خارج کشور برخی منتظر شدند تا گشایشی ایجاد شود و به ادامه فعالیت خود بپردازند، اما امیرحسین جلالی، نایب رئیس انجمن قطعه‌سازان همگن استان تهران معتقد است با همین شرایط نیز می‌توان کیفیت تولید را بهبود بخشید و با برنامه بلندمدت برای صادرات به تراز ارزی مثبت در صنعت خودرو و صنعت قطعه دست یافت.

گفته می‌شود سورش‌های موزی فرصت رسیدن به سوددهی در تولید را به قطعه‌سازان نمی‌دهند. در این خصوص چه نظری دارید؟

نمی‌توانیم بگوییم هیچ قطعه‌سازی به قطعاتی که می‌سازیم، ورود نکند، بلکه باید کیفیت و کمیت را آن قدر بالا ببریم که خودروساز نیازی برای استفاده از سورش‌های دیگر نداشته باشد. به‌عنوان مثال وقتی صحبت از ورود صنایع نظامی می‌شود، خیلی‌ها پیش‌دوری می‌کنند آن‌ها به دلیل نداشتن محدودیت بودجه‌ای، امکان تولید راحت‌تری را در اختیار دارند. اما واقعیت این است که باید باهم رقابت کنیم و شانه‌به‌شانه پیش برویم تا هر کدام از نظر کیفیت و کمیت بهتر بودیم، با خودروساز کار کند. البته در این راستا باید دید آیا خودروساز هم همین‌گونه فکر می‌کند یا خیر.

تعدادی از قطعه‌سازان معتقدند خودروسازان با تعدد سورش‌ها دنبال رفع کمبود نقدینگی خود هستند و توجهی به کیفیت ندارند. آیا این موضوع را تایید می‌کنید؟

بگذارید ساده بگویم اگر کاری را که انجام می‌دهیم، از نظر کمی و کیفی درست باشد و در برنامه کاری توسعه، پیشرفت و تنوع سبد محصول را نیز قرار دهیم، کمتر کسی می‌تواند دست به رقابت بزند و خودروساز مایل به ادامه همکاری خواهد بود. یکی از دلایلی که سورش‌های موزی داریم، این است که خودروسازان دست به توسعه محصول نمی‌زنند. اگر چنین کاری را انجام دهند، فقط قطعه‌سازان توانمند و دانش‌بنیان توانایی همراهی را خواهند داشت و احتمال شکل گرفتن سورش‌های موزی کمتر خواهد بود.

آیا ارتقای کیفیت قطعات به افزایش قیمت خودروها می‌انجامد؟

مثالی می‌زنم؛ خودروهای ۲۰۶ و تندر ۹۰ را کنار یکدیگر بگذارید. ۲۰۶ از لحاظ ظاهری اگر مقبول‌تر از تندر ۹۰ نباشد، بدتر هم نیست. اما قیمت این دو خودرو چند میلیون تومان با یکدیگر فاصله دارد. همین موضوع فرصت‌های از دست رفته خودروسازان را به‌خاطر نداشتن کیفیت نشان می‌دهد. کسانی که هر دو خودرو را داشته‌اند، از تندر ۹۰ با توجه به کیفیت و آپشن‌هایی که دارد، راضی‌تر هستند. چندسال پیش طی جلسه‌ای در یکی از شرکت‌های خودروسازی، برای یکی از دو خودرویی که اکنون از خط تولید حذف شده است، یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان هزینه گارانتی قرار می‌دادند و روی قیمت خودرو و لحاظ می‌کردند. چرا که مدام این خودرو خراب و بر اساس گارانتی به‌صورت رایگان تعمیر می‌شد. این یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان معادل پنج درصد قیمت فروش همان خودرو بود. ولی همان‌زمان هزینه گارانتی تندر ۹۰ فقط ۲۰ درصد قیمت فروش این خودرو بود. به همین دلیل مردم این خودرو را دوست دارند، هر چند اوایل ظاهرش مورد پسند مشتریان ایرانی نبود و مردم سسند و ۴۰۵ و در نهایت ریزو را ترجیح می‌دادند. بنابراین اگر بتوانیم کیفیت خودروهای داخلی را هم افزایش دهیم و برخی آپشن‌های مشتری‌پسند را به آن اضافه کنیم، رضایت مردم هم افزایش می‌یابد و در نهایت سبب مقبولیت بیشتر یک خودرو می‌شود.

در واقع مانع اصلی صادراتی بودن صنعت خودرو ایران را کیفیت محصولات داخلی می‌دانید؟

موارد متعددی صنعت خودرو را به حال و روز امروز رسانده است که در پایان هر سال با مشکل نقدینگی مواجه می‌شویم. این



بخش پایانی

سبقت‌مجاز

Legal Overtaking

پنج مقصد خارجی جدید

ایسنا: مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با اشاره به انجام پروازهای برنامه‌ای و دائمی به پنج مقصد خارجی مختلف گفت: «در آینده نزدیک منچستر و مقاصد خارجی دیگر اضافه می‌شوند. دیگر پروازهای خارجی هم در حال راه‌اندازی هستند و ایرلاین‌هایی مانند ایران‌ایر و ماهان برای از سرگیری آنها در حال مذاکره‌اند.»

بسته حمایت از مستاجران

ایرنا: محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی از تصویب بسته حمایت از مستاجران در جلسه ستاد اقتصادی با حضور رئیس جمهور طی دو روز آینده خبر داد. وی گفت: «۲ میلیون و ۵۰۰ هزار واحد مسکونی داریم که از تعداد خانوارها بیشتر است و این غیر از واحدهای ویلایی مردم به‌شمار می‌آید اما استطاعت مردم محدود به خرید واحدهای مسکونی کم‌تر از آن بوده و عمده خریدوفروش‌های انجام‌شده به زیر ۸۵ مترمربع رسیده است.»

اختلاف بانک مرکزی

ایسنا: سعید زرنندی، معاون طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) تفاوت جامعه آماری و در نظر گرفتن نفست ذیل گروه صنعت در مطالعات مرکز آمار را دلیل تفاوت آمارهای منتشر شده از سوی بانک مرکزی و مرکز آمار دانست.

قطعنامه وضعیت حقوق بشر

تسنیم: محمد موسوی، سخنگوی وزارت امور خارجه تصویب قطعنامه وضعیت حقوق بشر در چهل و سومین اجلاس تشویق حقوق بشر را امتیازی بر نگرش گردنشی، غرض‌ورزانه، تقابل‌آمیز و با اهداف سیاسی دانست و آن را محکوم کرد. این قطعنامه توسط سندی با حمایت برخی کشورهای غربی ارائه شده بود.

تسهیلات به دانش‌بنیانی‌ها

ایرنا: اصغر پاک‌طینت، رئیس هیات‌مدیره بانک صنعت و معدن گفت: «بررسی عملکرد این بانک در سال گذشته گویای آن است که میزان تسهیلات اعطایی بشر را امتیازی بر نگرش گردنشی، غرض‌ورزانه، تقابل‌آمیز و با اهداف سیاسی دانست و آن را محکوم کرد. این قطعنامه توسط سندی با حمایت برخی کشورهای غربی ارائه شده بود.»

اظهارنامه مالیاتی

ایسنا: محمد مسیحی، معاون سازمان امور مالیاتی گفت: «صاحبان مشاغل (اشخاص حقیقی) تا پایان مرداد و اشخاص حقوقی تا پایان شهریور فرصت دارند اظهارنامه مالیاتی عملکرد سال ۱۳۹۸ خود را به صورت الکترونیکی به سازمان تسلیم کنند.»

زیان صنعت نمایشگاهی

ایرنا: بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران گفت: «از زمان شیوع کرونا، صنعت نمایشگاهی کشور نزدیک به سه هزار و ۱۰۰ میلیارد ریال ضرر کرده است. سه هزار و ۲۰۰ نفر فعال حاضر در این صنعت به همراه ۴۵۰ شرکت غرفه‌ساز که هر یک شاغلان زیادی در مجموعه خود دارند، از شرایط یادشده متضرر شده‌اند.»

نمانده‌اند؟

اطلاع‌رسانی در خصوص این موضوع هم بر عهده ما قطعه‌سازان و هم رسانه‌هاست تا این موضوع را به گوش همه برسانیم که پیوستگی مدیریت، یکی از شروط اصلی در موفقیت صنعت خودرو است. راه‌حل موفقیت در صنعت خودرو، داشتن مدیریت پیوسته همراه با استراتژی است. همه می‌دانیم بیشتر توسعه سبد محصول در دوره مدیریت‌های طولانی‌تر اتفاق افتاده است. بنابراین با توجه به منابع مالی بسیاری که صرف ساخت زیرساخت‌های این صنعت شده است، باید برای نگهداشتن و رشد آن، همگی تلاش کنیم.

چندسالی است جوان‌گرایی در صنایع دنبال می‌شود و شما هم از آن به‌عنوان خون تازه در صنعت یاد کرده‌اید. با شرایط فعلی چگونه می‌توان جوانان را به این صنعت جذب کرد؟

به نظر من در حال حاضر این اتفاق در حال وقوع است و مدیران هر دو خودروساز از مدیران جوان‌تر هستند و انتصاب آنها هم از بین جوان‌ترهاست. بنابراین امیدواریم چنین رویکردی بر برنامه‌های در لایه‌های مدیریتی دیگر هم اجرایی شود. پیشنهاد ما این است که ۱۰ تا ۱۵ نفر از جوانان فارغ‌التحصیل دانشگاه‌های کشور را پیدا کنند و با شرایط مناسب، به مدت یک‌سال در تمام خطوط تولید آموزش و بعد از آن‌ها را در جایگاه‌های کلیدی این صنعت قرار دهند. مطمئن باشید این جوانان بی‌طرف، آینده صنعت خودرو را می‌سازند. آن‌ها بی‌طرفانه با فعالان صنعت قطعه در ارتباط هستند و این موضوع کمک بزرگی به افزایش کیفیت قطعات ورودی به خط تولید می‌کند.

در حال حاضر صنعت خودرو با مشکل کمبود نقدینگی مواجه است. به نظر شما آیا در این شرایط امکان افزایش نیرو و آموزش آن‌ها وجود دارد؟

صرفه‌جویی مولد سرمایه است. این صرفه‌جویی را باید با افزایش کیفیت انجام داد. مثالی از شرکت خودمان می‌زنم؛ ما طی ۱۰ سال گذشته، چندبار به توقف تولید خودرودا، اما هیچ‌کدام از نیروها را اخراج نکرده‌ایم. در مقابل به آن‌ها اعلام کردیم اگر مدت زمان مورد نیاز برای انجام یک کار یک دقیقه است، ۵ دقیقه زمان بگذارید تا ضایعات نداشته باشید. به‌جای تیراژ ۳ هزار قطعه‌ای، هزار قطعه تولید کردیم و گفتیم می‌خواهیم جسی به مشتری دهیم که ضایعات نداشته باشد. بنابراین از محل صرفه‌جویی از این بخش، توانستیم بخشی از زیان ناشی از کاهش تیراژ تولید را جبران کنیم.

آیا همین شیوه را به خودروسازان هم پیشنهاد می‌کنید؟

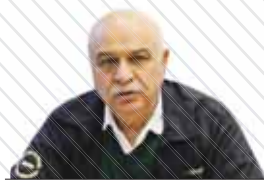
بله در همین رابطه به خودروسازان پیشنهاد داده‌ایم اجازه دهند قطعه‌سازان در ارتقای کیفیت به آن‌ها کمک کنند.

به نظر شما چه زمانی صنعت خودرو کشور از زیر بار این مشکلات خارج می‌شود؟

زمانی به آرامش در صنعت خودرو می‌رسیم که با افزایش کیفیت محصول خودروسازان و قطعه‌سازان و صادرات آن‌ها به خارج کشور به تراز ارزی مثبت دست یابیم. به‌عنوان مثال اگر زمانی که به فروشگاه لوازم خانگی مراجعه می‌کنیم ببینیم که اغلب مشتریان برای خرید اجاق گاز سراغ محصول خارجی نمی‌روند، یعنی کیفیت محصول ایرانی نظرشان را تأمین می‌کند، بنابراین تمایلی به خرید کالای خارجی با قیمت گران‌تر ندارند. پس راه‌حل صنعت خودرو ایران، افزایش کیفیت، توسعه سبد محصول جدید و رسیدن به تراز ارزی مثبت است و برای تحقق آن نیازمند یک برنامه ۱۰ ساله خواهیم بود.

در سال‌های گذشته نیز شاهد برنامه‌ریزی‌های بلندمدت برای صنعت خودرو بودیم. اما همان برنامه‌ها با تغییر مدیرت‌ها ناتمام ماندند. چرا امید این بخش بیش از ۷ سال برای اجرای برنامه‌های چندساله

لوربالا



خیلی‌ها پیش‌دوری می‌کنند که صنایع نظامی به دلیل نداشتن محدودیت بودجه‌ای، تولید راحت‌تری دارند. اما واقعیت این است که ما باید باهم رقابت کنیم و شانه‌به‌شانه پیش برویم تا هر کدام از نظر کیفیت و کمیت بهتر بود، با خودروساز کار کنند. البته در این راستا باید دید آیا خودروساز هم همین‌گونه فکر می‌کند یا خیر

موضوع به امسال و سال گذشته محدود نمی‌شود و سال‌هاست با چنین مشکلاتی مواجه هستیم. قیمت مواد و قطعات ورودی متغیر است و قیمت محصول تمام‌شده امکان افزایش ندارد. اما می‌توان با برنامه‌ریزی عملیاتی، کیفیت خودروها را ارتقا داد. اگر به این صنعت به‌یادیم، هم در بین مردم مقبولیت پیدا می‌کند و هم خودرویی تولید می‌شود که مشتری به‌واسطه امتیازات به کیفیت آن، با رغبت و رضایت پول بیشتری را برای آن می‌پردازد. خودروهایی قابلیت صادرات دارند که مردم کشور از کیفیت آن راضی باشند، بنابراین خودرویی که در داخل از مقبولیت کافی برخوردار نیست، امکان صادرات هم ندارد.

آیا خودروسازان در شرایط فعلی، امکان اجرای استانداردهای ۸۵ گانه را دارند؟

شاید اجرای کامل استانداردهای ۸۵ گانه در این شرایط کار ساده‌ای نباشد، ولی وقتی زمینه رقابت سالم بین قطعه‌سازان ایجاد شود، به آن مرحله هم می‌رسند چون می‌دانند برای درآمد و سهم بازار بیشتر باید کیفیت بهتری را ارائه دهند.

در صنعت خودرو بارها شاهد بودیم خودروسازان برای توسعه سبد محصولاتشان به همکاری با خودروسازان خارجی روی آورده‌اند. اما هر بار خودروسازان خارجی با تغییر سیاست‌های بین‌المللی به راحتی از کشور خارج شده‌اند. بر این اساس آیا بهتر نیست بر تولید خودرو ملی سرمایه‌گذاری کنیم؟

همواره برای صنعت خودرو دو سوال مطرح شده است: نخست آنکه به هر قیمتی شده یک یا دو خودرو صادر صد ملی داشته باشیم و دوم این که با یک شرکت خارجی خودرو مشترک تولید کنیم. اما خودروساز خارجی هیچ‌گاه تولید روز خود را به کشور دیگری نمی‌دهد. بنابراین هم باید بر اساس شرایط موجود برای آینده صنعت خودرو کشور برنامه‌ریزی کرد و هم برای انتخاب شرک خارجی سختگیری بیشتری داشت.

پیشنهاد شما به تصمیم‌گیران صنعت خودرو برای برنامه‌ریزی بلندمدت چیست؟

سال‌ها قبل مسئولان باید با در نظر گرفتن واقعیات دنیای دیپلماتسی، طراحی یک خودرو داخلی را آغاز می‌کردند. اگر آن موقع که در مذاکرات دست‌بالا‌تری داشتیم، چنین کاری را انجام می‌دادیم؛ حداقل ۱۵ سال جلوتر از امروز بودیم. می‌توانستیم به همه بگوییم درست است که نمی‌توانیم تویوتا یا ریس به مردم تحویل دهیم اما می‌توانیم خودرویی به‌روز و با کیفیت عرضه کنیم که داخلی است. به‌عنوان مثال اگر یک پلت‌فرم داشتیم، چند خودرو روی آن تولید می‌کردیم و آن را به‌گونه‌ای توسعه می‌دادیم که نه تنها در داخل بلکه خارج ایران هم طرفدار داشته باشد، مشارکت برای ساخت خودرو خارجی در ایران هم راحت‌تر می‌شد.

تسهیلات مزدا برای شاغلین حوزه بهداشت و درمان

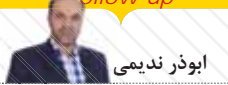


از آنجایی که شیوع ویروس کرونا باعث ایجاد در سرفه‌های زیادی در جهان شده و به خاطر طولانی شدن فرآیند درمان، فشار مضاعفی به کارکنان بخش بهداشت و درمان وارد می‌شود، شش‌کته‌های بزرگ و کوچک هر یک به سهم خود قدمی برای کمک به آن‌ها برمی‌دارند. کمیته‌های تخصصی تسهیلات خودرویی را برای افرادی که در خط مقدم مبارزه با ویروس کرونا قرار دارند در نظر گرفته که از جمله آن‌ها می‌توان به تعویض روغن در محل خودروها اشاره کرد. البته این موضوع تنها مختص مالکان محصولات مزدا نیست و این شرکت

زاینه طیف وسیعی از خودروهای سایر خودروسازان را نیز پذیرش می‌کند. این حرکت مزدا برنامه مراقبت ضروری خودرو نام گرفته است. برنامه مزدا شامل کارکنان بهداشت و درمان آمریکا از جمله بیمارستان‌ها، تاسیسات مراقبت از افراد، آزمایشگاه‌ها، بانک‌های خون و... است. همچنین این سرویس‌ها شامل ضد عفونی و تمیز کردن کامل بیرون و داخل خودرو است. تعویض روغن رایگان نیز بخشی از برنامه مزدا بوده است؛ اما در این باره محدودیت‌هایی نیز وجود دارد. به عنوان مثال برخی خودروهای کلاسیک و خاص از این برنامه مستثنا هستند.



پیگیری یک موضوع Follow up



ابوذر ندیمی
عضو اسبق کمیسیون اقتصادی مجلس

اعتماد مردم به بازار خودرو از دست رفته است

کارشناسان اعتقاد دارند بازار خودرو در رکود به‌سیر می‌برد؛ زیرا بسیاری از خودروهای داخلی و خارجی با جهش قیمتی ۶۰ تا ۲۰۰ درصدی مواجه شده‌اند و برای افرادی که به دنبال حفظ ارزش سرمایه خود بودند، دیگر خرید خودرو صرفه اقتصادی ندارد. در اینجا ابوذر ندیمی، عضو اسبق کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بیان نظرات خود در این باره پرداخته است.

عده‌ای معتقدند مردم نسبت به بازار خودرو بی‌اعتماد شده‌اند؛ دلیل این امر چیست؟

در حال حاضر کسانی که از قبل اقدام به خرید خودرو کرده‌اند، این کالا را با هر قیمتی که بخواهند در سایت‌ها عرضه می‌کنند. بنابراین شاهد بالانس ۱۵ درصدی قیمت یک‌مدل خودرو در سایت‌های مختلف هستیم که این روند مردم را به بازار بی‌اعتماد کرده است.

این در حالی است که خودروسازان باعث جذب نقدینگی شدند؛ اما به‌گرنی‌ها نیز دامن زدن؛ زیرا مردم احتمال داده‌اند دست خودروسازان خالی است و این روند باعث کاهش امنیت اقتصادی و افزایش قیمت‌ها در بازار شده است.

وضعیت خودروهای وارداتی چگونه است؟

خودروهای خارجی با تقویت قیمت ۲۵۰ درصدی بین بازار و نمایندگی‌ها عرضه می‌شوند؛ بنابراین در این بخش نیز بار کود مواجه هستیم. همچنین در بخش خودروهای دست‌دوم با توجه به اینکه نگهداری خودروهای با سن بالای ۱۰ سال هزینه‌بر است، معامله‌ای در این بخش صورت نمی‌گیرد. همچنین عرضه خودروهای دست‌دوم نیز کاهش یافته است؛ زیرا مردم قدرت تبدیل به‌احسن کردن خودرو خود را از دست داده‌اند.

منوعیت واردات خودرو چه تأثیری بر اوضاع بازار دارد؟

در شرایطی که قیمت ارز افزایش یافته است حتی اگر دولت واردات را ممنوع نمی‌کرد، خودبه‌خود این روند متوقف می‌شد؛ زیرا فعالیت در این حوزه صرفه اقتصادی سابق را ندارد؛ بنابراین در این شرایط شاهد آن هستیم که واردات مایحتاج روزمره مردم نیز خودبه‌خود متوقف شده است.

کاهش ارزبری ۱۵۳ میلیون یورویی «ایران خودرو» در سال جاری

با اجرای ۱۰۴ پروژه با همکاری ۴۴ قطعه‌ساز، کاهش ارزبری ۱۳۲ میلیون یورویی در تیراژ یک سال تولید محقق شده است



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

معاون طراحی مهندسی و خودکفایی سایپو با بیان این که در سال گذشته کاهش ارزبری ۱۳۲ میلیون یورویی محقق شده است، اعلام کرد: «امسال نیز با اجرای ۱۵۱ پروژه خودکفایی، کاهش ارزبری ۱۵۳ میلیون یورویی را دنبال می‌کنیم.» حبیب جلالی افزود: «برای سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ تعداد ۱۷۳ پروژه جهت داخلی‌سازی تعریف شده است که در مجموع ۲۴۶ میلیون یورو کاهش ارزبری به دنبال خواهد داشت. این پروژه‌ها در حوزه خودکفایی خرید خارجی سایپو به صورت مستقیم، خودکفایی خرید خارجی سازندگان و خودکفایی مواد اولیه با منشأ خارجی قرار دارد.» وی با اشاره به این که سال گذشته ۱۰۴ قطعه و پروژه در دو بخش خودکفایی و بهینه‌سازی طراحی با همکاری ۴۴ سازنده توانمند کشور تعریف و اجرایی شده است، تصریح کرد: «با اجرای این پروژه‌ها، کاهش ارزبری ۱۳۲ میلیون یورویی در تیراژ یک سال تولید محقق شده است.»

کاهش ارزبری سالانه ۷۴ میلیون یورویی معاون طراحی مهندسی و خودکفایی سایپو با تفکیک حوزه‌های خودکفایی و بهینه‌سازی طراحی گفت: «در این میان، خودکفایی تولید ۶۰ قطعه با همکاری ۳۵ سازنده، کاهش ارزبری سالانه ۷۴ میلیون یورو را به دنبال داشته است. هم‌زمان تعداد ۴۴ پروژه در حوزه بهینه‌سازی طراحی تعریف و اجرا شده که کاهش ارزبری ۵۸ میلیون یورویی را به همراه داشته است.» جلالی با تأکید بر لزوم حمایت سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران حوزه صنعت خودرو کشور در زمینه تأمین نقدینگی تصریح کرد: «برای دستیابی به اهداف تعیین شده در سال جاری و اجرای ۱۳ پروژه و تحقق هدف کاهش ارزبری ۱۵۹ میلیون یورویی، نیازمند سرمایه‌گذاری ۳۱۲ میلیارد تومانی و ۵۳ میلیون یورویی هستیم.»

داخلی‌سازی ۱۲۱ قطعه با مشارکت ۵۸ سازنده وی اجرای میزهای خودکفایی وزارت صمت که از سال گذشته آغاز شده است را عامل مهمی در جهت‌دهی منابع موجود به سمت داخلی‌سازی و خودکفایی در صنعت خودرو

کشور خواند و گفت: «از سال گذشته به منظور تعمیق ساخت داخل قطعات و خودکفایی تولید، ۶۸ پروژه در قالب چهار میز خودکفایی وزارت صمت تعریف شده است. در این پروژه‌ها، داخلی‌سازی ۱۲۱ قطعه با مشارکت ۵۸ سازنده هدف‌گذاری شده است که با تحقق آن کاهش ارزبری ۱۶۱ میلیون یورویی برای تیراژ یک سال تولید دست‌یافتنی خواهد شد.» جلالی تصریح کرد: «تاکنون ۲۴ پروژه به مرحله تولید انبوه رسیده و ۲۱ پروژه نیز در حال اجراست که این پروژه‌ها ۲۶ میلیون یورو کاهش ارزبری را محقق کرده است.» وی خودکفایی مواد اولیه در دو بخش فلزی و غیرفلزی را نیز بخش دیگری از پروژه‌های خودکفایی ایران خودرو دانست و گفت: «پروژه خودکفایی برای ۱۵ مورد مواد اولیه فلزی و ۱۲ مورد مواد اولیه غیرفلزی تعریف شده است و امسال اجرایی خواهد شد.»

همکاری با صنایع دفاع معاون طراحی مهندسی و خودکفایی سایپو اظهار داشت: «مطابق با فرمایش‌های مقام معظم رهبری استفاده از توان حوزه دفاعی کشور در صنعت خودرو، در دستور کار قرار

نوربالا

برای سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ تعداد ۱۷۳ پروژه جهت داخلی‌سازی تعریف شده است که در مجموع ۲۴۶ میلیون یورو کاهش ارزبری به دنبال خواهد داشت. این پروژه‌ها در حوزه خودکفایی خرید خارجی سایپو به صورت مستقیم، خودکفایی خرید خارجی سازندگان و خودکفایی مواد اولیه با منشأ خارجی قرار دارد

زاپاس Spare Tire

فروش قطعات با دلار ۱۱ هزار تومانی



دلار ۱۱ هزار تومانی محاسبه شده است، اظهار داشت: «در حال حاضر دلار بیش از ۸۰ درصد گران شده؛ اما هیچ تغییری در قیمت محصولات قطعه‌سازان در رابطه با شرکت‌های خودروساز اعمال نشده است.» وی با بیان اینکه قیمت مواد اولیه با افزایش قیمت دلار رشد قابل توجهی پیدا کرده است، افزود: «علاوه بر این نرخ دستمزدهای تولید نیز بسیار افزایش یافته؛ به‌نحوی

گرفته و بر همین اساس همکاری با صنایع دفاع و استفاده از توانمندی‌های این بخش در حال توسعه است. در حال حاضر ۲۷ پروژه خودکفایی قطعات با تکنولوژی بالا تعریف شده است که بخشی از آن در حال اجرا و اقدام است.» وی با بیان این که بهره‌مندی از توان شرکت‌های دانش‌بنیان و دانش و تخصص جوانان متخصص شاغل در این شرکت‌ها نیز از جمله اهداف رویکردهای ایران خودرو است، اعلام کرد: «در حال حاضر همکاری با دانش‌بنیان‌ها از طریق سایپو در قالب ۴۵ پروژه خودکفایی و همکاری سازندگان با دانش‌بنیان‌ها در قالب ۵۶ پروژه خودکفایی دنبال می‌شود.» جلالی افزود: «مدلی برای همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان تعریف شده که رویکردهای موجود بر اساس آن جهت‌دهی و هدایت می‌شود.»

رشد ۶۳ درصدی تولید در ایران خودرو فارس در همین راستا و همان‌گونه که چند روز پیش نیز از افزایش ستاره کیفی محصولات ایران خودرو خراسان در سال ۹۹ و افزایش تیراژ برخی خودروها در این سایت تولیدی برای جایگزینی تیراژ تولید پد ۵۰ جی‌ال ایکس بنزینی خبر دادیم، آخرین گزارش‌ها حاکی از آن است که با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در زنجیره تأمین و همت کارکنان، تعداد تولید سال مشابه سال گذشته ۶۳ درصد افزایش یافته است. علی کریمی، مدیر عامل ایران خودرو فارس با اعلام این خبر گفت: «در بهار امسال موفق به تولید ۲ هزار و ۴۱۵ دستگاه خودرو شده‌ایم که در مقایسه با عدد ۲ هزار و ۹۳ دستگاه سال گذشته در همین بازه زمانی، افزایش ۶۳ درصدی را رقم زده‌ایم.» وی ادامه داد: «برنامه تولید سایت ایران خودرو فارس در سال ۹۹، تولید ۲۰ هزار دستگاه پارس سال تعیین شده که با توجه به تولید روزانه ۸۵ دستگاه شرایط برای دستیابی به این عدد در پایان سال فراهم شده است.» وی ادامه داد: «در سال گذشته ۱۶ هزار و ۷۵۶ دستگاه خودرو پد پارس سال در سایت فارس ایران خودرو تولید و به بازار عرضه شده است.» کریمی با تأکید بر این که مطابق با مصوبه کمیته خودرو هیچ خودرو فاقد پلاکی از شرکت ایران خودرو فارس خارج نمی‌شود، گفت: «با همکاری نیروی انتظامی خودروهای تولیدی پس از نصب پلاک از سایت تولیدی خارج می‌شود و به مشتری تحویل داده خواهد شد.» عضو هیات‌مدیره ایران خودرو فارس در خصوص خودروهای دارای کسری قطعه نیز گفت: «در این مجموعه ۱۲۰۰ دستگاه خودرو به‌طور میانگین ۴ قطعه کسری دارند که با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده برای ترخیص قطعات از گمرک، خودروها به‌زودی تکمیل و روانه بازار خواهد شد.»

که قطعه‌ساز امروز با افزایش شدید هزینه‌ها روبه‌روست.» دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور با تأکید بر اینکه اگر خودروسازان قیمت‌ها را افزایش ندهند، فعالیت برای قطعه‌سازان غیرممکن خواهد بود، گفت: «امروز قطعه‌سازان بر سر دوراهی ضرر و زیان هستند و در این رابطه باید حمایت‌های لازم از تولیدکنندگان این بخش به‌عمل آید.»

نگاه View



ابوالفضل خلغالی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران

انحصار صنعت خودرو را با واردات بشکنید

یکی از موارد مشکل‌ساز در بازار خودرو انحصاری بودن آن است و به دلیل عدم رقابت، مشکلاتی در قیمت تمام‌شده خودرو ایجاد خواهد شد. بنابراین باید به‌سمتی پیش‌برویم که این انحصار شکسته شود و بخشی از صنعت خودرو را به واردات و بخش دیگر را به حمایت از خودروسازهای نوظهور در بخش خصوصی با طراحی‌های داخلی اختصاص دهیم. در غیر این صورت سیاست‌هایی مانند قرعه‌کشی مقطعی خواهند بود.

زمانی که بازار محصولی انحصاری می‌شود، همراه آن رانت و فساد به‌وجود می‌آید و التهاباتی که در بازار صنایع مرتبط با خودرو مانند تایر، لوازم‌آید و... به‌وجود آمده نیز متأثر از همین قضیه است.

در کشورهای توسعه‌یافته بخش اعظمی از تولید ناخالص ملی از محل صنعت خودرو تأمین می‌شود. خودروسازی بخش بزرگ و چشمگیری از اقتصاد را شامل می‌شود و با وجود پیچیدگی‌های فراوان در این صنعت، اگر مبنای مربوط به آن را رعایت نکنیم همچنان که می‌بینیم با مشکلاتی که در حال حاضر در صنعت خودرو کشور به‌وجود آمده است، مواجه خواهیم شد.

در حال حاضر سیاست‌هایی مانند قرعه‌کشی در فروش و تحویل خودرو موجب کاهش قیمت‌ها در بازار شده است؛ اما نسبت عرضه و تقاضا در این پیش‌فروش‌ها متعادل نیست؛ چرا که طرح‌های پیش‌فروش با عرضه پایین میزان تقاضا را تحریک کرده و موجب ایجاد تقاضای غیرواقعی شده است. بنابراین این سیاست‌ها در بلندمدت جوابگو نخواهد بود. برای تبدیل صنعت خودرو به صنعتی مولد باید مشخص شود متولی آن دولت است یا بخش خصوصی. اگر در دست بخش دولتی باشد باید به‌عنوان یک بنگاه اقتصادی به آن تگریست و برای سودآوری آن برنامه مدونی در نظر گرفت و زمانی که به سودآوری رسید، آن را به بخش خصوصی واگذار کرد. همچنین باید تحقیق و توسعه و نوآوری در ساخت خودرو به‌عمل آید و مشکلات تأمین مواد اولیه و انتقال ارز را رفع کرد.

نمی‌توان افزایش قیمت‌ها را عاملی برای بروز تحول در صنعت خودرو دانست، بلکه در ابتدای امر باید ساختار مدیریتی در خودروسازی‌ها اصلاح شود. پس از اصلاح ساختار مدیریتی، مدل‌های اقتصادی باید بر اساس مدل‌های هزینه-فایده واقعی اصلاح شود و مدیران به‌جای اینکه در جایگاه کارمند ظاهر شوند، خود را مسئول و دلسوز در رابطه با قیمت‌ها، افزایش سود و کاهش هزینه‌ها بدانند. در این شرایط اگر افزایش قیمت به‌سمت تولیدکننده سوق یابد، منطقی است و شرایط تولید و بهای خودرو، تحت کنترل قرار خواهد گرفت.

محبی‌نژاد با بیان اینکه خودروسازان نیز به دلیل قیمت‌گذاری‌های دستوری نمی‌توانند تغییرات آنچنانی را در قیمت‌های قطعات اعمال کنند، تصریح کرد: «به‌منظر می‌رسد در حال حاضر باید افزایش ۵۰ درصدی در قیمت محصولات ما اعمال شود. علاوه بر این شناور بودن قیمت قطعات نیز باید اجرایی شود تا بخشی از مشکلات قطعه‌سازان در تأمین هزینه‌های تولید برطرف شود.»



گريت‌وال خود را برای معرفی محصولی تمام‌برقی در سگمنت کراس‌اوور های فوق کوچک از طریق برند زیر مجموعه جدید این شرکت با نام «ORA» آماده می‌کند. «کار نیوز چاینا» به‌تازگی به‌تصاویر ثبت حقوق معنوی برای این خودرو دست پیدا کرده و فعلاً این پروژه با کد ES11 شناخته می‌شود و اگر بخواهیم براساس آنچه در دنیای خودروهای برقی در حال رخ دادن است تحلیل کنیم، طراحی نمای خارجی این خودرو نسبتاً زیباست. به‌یاد داشته باشید که برند

گريت‌وال خود را برای معرفی محصولی تمام‌برقی در سگمنت کراس‌اوور های فوق کوچک از طریق برند زیر مجموعه جدید این شرکت با نام «ORA» آماده می‌کند. «کار نیوز چاینا» به‌تازگی به‌تصاویر ثبت حقوق معنوی برای این خودرو دست پیدا کرده و فعلاً این پروژه با کد ES11 شناخته می‌شود و اگر بخواهیم براساس آنچه در دنیای خودروهای برقی در حال رخ دادن است تحلیل کنیم، طراحی نمای خارجی این خودرو نسبتاً زیباست. به‌یاد داشته باشید که برند



معرفی کراس‌اوور کوچک برقی از سوی برند جدید گريت‌وال

05 اهدای وام ۷ میلیارد دلاری به فیات-کرایسلر

«در ماه می بود که اخباری درباره کمک دولت ایتالیا برای در اختیار گذاشتن وام بلندمدت برای خروج از شرایط کرونا به تنها خودروساز اصلی این کشور یعنی فیات-کرایسلر مطرح شد. حال مشخص شده که دولت ایتالیا توانسته اعتبار لازم را برای این وام ۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون یورویی تأمین کند. حال تنها کفایتیست که روبرو گواتیلی، وزیر اقتصاد این کشور تا بیدیه نهایی را صادر کند و طی هفته‌های آتی شاهد واژیز شدن این مبلغ به حساب خودروساز دور که باشیم. گروه بانک‌های انتسا-سان پائولو ظاهر از ماه گذشته در حال آماده‌سازی مراحل انتقال وجه این وام عظیم بوده است. حالاً این مجموعه اطمینان داده که در صورت موافقت مسئولین دولتی تا ۸۰ درصد از کل مبلغ در نظر گرفته شده به حساب متقاضی منتقل خواهد شد. در ایتالیا حدود ۲۰۰ هزار شرکت متوسط و کوچک برای تولید قطعات خودرو فعالیت می‌کنند که درآمد کلی آن‌ها سالانه بیش از ۱۰۰ میلیارد یورو است.



06 قرارداد بین تسلا و پاناسونیک تمدید شد

«تسلا و پاناسونیک قرارداد سه‌ساله جدیدی برای تولید باتری‌های لیتیوم-یونی در گیگافکتوری نوادا امضا کردند. تسلا مدت زیادی مشغول مذاکره با پاناسونیک برای گسترش فعالیت‌های این شرکت ژاپنی در ابر کارخانه گیگافکتوری (Gigafactory) واقع در نوادا است. به نتیجه رسیدن این مذاکرات باعث شده بود روند گسترش بزرگ‌ترین کارخانه تولید باتری‌های لیتیوم-یونی در جهان متوقف شود و گمانه‌زنی‌های بسیاری از اختلاف تسلا و پاناسونیک و احتمال خاتمه یافتن این شراکت منتشر شود. بنابه اعلام تسلا، توافق جدید شامل تعهد پاناسونیک برای تولید مقدار مشخصی باتری طی دو سال آینده و تعهد تسلا برای خرید این مقدار باتری می‌شود. پاناسونیک در ابتدای شراکت با تسلا مبلغ ۱.۶ میلیارد دلار در گیگافکتوری نوادا سرمایه‌گذاری کرده بود و قصد داشت در فاز اول کارخانه به ظرفیت تولید ۳۵ گیگاوات ساعت باتری در سال دست پیدا کند. پاناسونیک در رسیدن به این هدف چندان موفق نبود.



07 پورشه ۹۱۱ هیبرید شاید برای وقتی دیگر

«با وجود اینکه ایده هیبرید شدن پورشه ۹۱۱ باعث ناراحتی بسیاری از طرفداران این خودرو می‌شود، اما پورشه قصد دارد به شکل جدی این تصمیم را عملیاتی کند. با وجود اینکه بخش عمده شایعات مربوط به هیبرید شدن پورشه است، اما فرانک استفن والکر، مدیر محصول ۹۱۱ به «اتوکار» گفت: «بیشترین وزن این خودرو مربوط به قابلیت اتصال یکجک سیستم هیبرید است. ما باید همه چیز را به صورت یک بسته کامل ببینیم؛ چرا که هر چیزی کوچکی ممکن است تأثیر زیادی روی کل مجموعه داشته باشد. ما نمی‌خواهیم از حالت ۲ به علاوه ۲ خارج شویم. طراحی یا شکل کلی این خودرو باید حفظ شود.» در نهایت والکر افزود: «بازگشت به سرمایه‌های مهم‌ترین موردی است که باعث می‌شود نمونه هیبرید ۹۱۱ به‌واقعیت بپیوندد. با این وجود آن‌ها به‌این موضوع اشاره کرده‌اند که پلت‌فرم نسل ۹۹۲ برای هیبرید شدن این خودرو طراحی و ساخته شده است.



01 نسخه‌های خاص مشکی از هوندا CR-V

«هوندا برای مشتریان محلی کشور خود نسخه خاصی از بالاترین سطح تجهیزات کراس‌اوور CR-V را به نام «نسخه مشکی» در نظر گرفته است. این نسخه‌ها که از ۱۹ ژوئن قابل دسترس خواهند بود، از جزئیات ظاهری مشکی‌رنگی در نمای خارجی و داخلی بهره می‌برند. مهم‌ترین نکات در نمای خارجی شامل رینگ‌های آلومینیومی ۱۸ اینچی، چراغ‌های جلو و عقب دودی، جلوپنجره مشکی و حتی روکش مشکی برای مه‌شکن‌های جلو و عقب به همراه درج نشان این نسخه در برخی از نقاط بدنه خودرو است. در داخل اتاق تنها امکان انتخاب چرم مشکی با درج لوگو این نسخه وجود دارد؛ اما در ترمیم داخلی درها نیز از جزئیات مشکی‌رنگ بیشتری استفاده شده و این جزئیات تا دستگیره‌های بالای در نیز ادامه پیدا می‌کند. نسخه‌های مشکی از هوندا CR-V از پیش‌راننده‌های ۱.۵ لیتری VTEC توربوشارژ با ۲ لیتر هیبرید پانام HEV بهره می‌گیرند. قیمت این نسخه از ۳ میلیون و ۷۷۴ هزارین (معادل ۳۵ هزار دلار) آغاز می‌شود.



02 چارلز لکلرک پشت فرمان فرمول یک در خیابان‌های ایتالیا

«باتوجه به اینکه تاخیر در برگزاری مسابقات فرمولان تا اوایل جولای به پایان می‌رسد، فراری پیش از حاضر شدن در پیست‌های اتومبیل‌رانی خودرو فصل جدیدش را با نام «SF1000» در اختیار راننده جدید این تیم گذاشته تا اطراف شهر مارانلو به‌عنوان خانه اصلی فراری چند کیلومتری رانندگی کند. فراری پیش از این در میانه‌های ماه فوریه در شهر رجوامیلا از ایتالیا مراسم رونمایی از این خودرو جدید را برگزار کرد تا بتواند در مسابقه آمادگی پیش از فصل گرند پری استرالیا با این خودرو حضور داشته باشد. انتخاب نام اس اف هزار به این دلیل است که در سال جاری فراری یک‌هزارمین حضورش در مسابقات فرمولان را جشن خواهد گرفت. اما در کل می‌توان این خودرو را نمونه ارتقا یافته آیرودینامیکی از SF90 دانست. طی ماه‌هایی که اجازه برگزاری گرند پری‌ها صادر نمی‌شود، تغییرات زیادی در تیم فراری ایجاد شد که مهم‌ترین بخش آن خداحافظی تیم با سباستین فتل در پایان فصل گذشته بود.



03 احتمال حذف برخی مدل‌های جگوار-لندروور

«شرکت چندملیتی جگوار-لندروور با شیوع کرونا در تولید چند محصول خود دچار تردید شده است. جگوار-لندروور که به‌عنوان شرکت چندملیتی خودروسازی بریتانیایی شناخته می‌شود، در حال حاضر روی چند مدل خودرو جدید و چند مدل قدیمی کار می‌کند که به دلیل شیوع ویروس کرونا و مشکلات اقتصادی ممکن است از ادامه پروژه در بعضی از مدل‌ها صرف نظر شود. این شرکت تا ماه مارس ۲۰۱۲، ۳۰۵ هزار و ۸۵۹ دستگاه خودرو به فروش رسانده بود که سهم لندروور؛ ۲۵۱ هزار و ۶۳۲ دستگاه و جگوار نیز ۵۴ هزار و ۲۲۷ دستگاه را به خود اختصاص داده بود. ادریان ماردل، قائم‌مقام عملیاتی تاتاموتورز در یک جمع حرفه‌ای گفته است: «شاید بازگشت ما به حالت عادی از اواخر سال ۲۰۲۰ صورت بپذیرد، و همین که ما بتوانیم به‌درک صحیحی از سرعت تأمین نقدینگی و قدرت خرید خود دست پیدا کنیم، وضعیت مدل‌هایی که به‌حالت تعلیق در آمده‌اند روشن خواهد شد.»



04 نسخه اختصاصی لازنته از مک‌لارن «F1 GTR»

«تینور معروف ایتالیایی این بار هفتمین محصول تولید محدود خود را براساس خودروهای مک‌لارن با نام «LM 25» معرفی کرد. این خودرو جدید در واقع به احترام ۲۵ ساله شدن قهرمانی مک‌لارن «F1 GTR» در مسابقه ۲۴ ساعته لمانز سال ۱۹۹۵ طراحی شده است. خودروساز بریتانیایی از طریق صفحه ایستاگرام خود این نسخه خاص را معرفی کرده و البته جزئیات بسیار کمی از آن به اشتراک گذاشته است. اما همان‌طور که از طرح‌های پیشین لازنته توقع می‌رفت، فراری است تولید یک یاد مدل خودرو بسیار سریع را از مک‌لارن شاهد باشیم. در تصویر منتشر شده از «P1-GTR» که منسوب به این نسخه است، شاهد استفاده از خطوطی هستیم که یادآور نمونه مسابقات استقامت ۲۴ ساعته لمانز بود. اما در سال‌های اخیر به‌خاطر افزایش نمونه‌های مختلف از F1 و البته P1 کم‌کم این نمونه به فراموشی سپرده شد. البته برخی افراد متصور شده‌اند که نمونه‌ای براساس مک‌لارن سنایز تولید خواهد شد که در حال حاضر تصویر دقیقی از آن در دسترس نیست.

توضیح و تبیین درباره مطلب «قاتلان دوست داشتنی»



«در مطلب دبروز همین صفحه با عنوان اصلی «قاتلان دوست داشتنی» و عنوان فرعی «شاسی‌بلندها کشته‌تر از بقیه خودروها هستند»، برای تبیین خطرناک تر بودن خودروهای شاسی‌بلند نسبت به خودروهای سدان در هنگام برخورد با عابران پیاده، از تصویر نشت تصادف یک خودرو SUV با یک آدمک استفاده شد که در منابع خارجی نیز منتشر شده بود.

خودرو موجود در این تصویر یک میتسوبیشی اولتندر بود که از ایمن‌ترین خودروهای جهان بوده و از موسسه ایمنی اروپا (EURO NCAP) پنج ستاره ایمنی دریافت کرده است. از این رو، یادآور می‌شویم که انتشار این تصویر، به معنی نایمن بودن این خودرو نیست و در متن نیز اشاره به هیچ مدل خاصی نشده و تنها بحث تفاوت سدان‌ها (خودروهای سواری) با کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها (شاسی‌بلندها) هنگام تصادف با عابران پیاده مطرح شده است.



لیفت‌بک کامپکت بائوجون برای بازار چین



برند چینی بائوجون که در مالکیت جونتونچر سایک-جنرال موتورز است و امسال پروژه‌های بسیاری در دست اقدام دارد. این شرکت در حال برنامه‌ریزی برای عرضه ۶ خودرو جدید در سال جاری است که از جمله این خودروها می‌توان به RC-5 اشاره کرد. این عضو جدید خانواده بائوجون یک لیفت‌بک کامپکت است که جایگزین سدان ۶۳۰ شده است. در سال ۲۰۱۱ و به عنوان اولین خودرو این برند تولید شده بود. بائوجون RC-5 در بحث طراحی از برادر بزرگ‌تر

خود یعنی RC-6 الهام گرفته و دارای بدنه ۵ در با استایل فست‌بک است. همچنین در این خودرو زبان طراحی جدید بائوجون و لوگو الماس مانند جدید استفاده شده است. طبق شنیده‌ها پیش‌رانه‌های RC-5 نیز از دو نمونه ۴ سیلندر بنزینی شامل ۵.۵ لیتر تنفس طبیعی ۹۹ اسب‌بخار و ۵.۵ لیتر توربو ۱۴۷ اسب‌بخار تشکیل شده است. یک گیربکس ۶ سرعته دستی به صورت دستی در دسترس بوده و گیربکس اتوماتیک نیز در آینده ارائه خواهد شد.

ایرانی

Iranian

اعلام قیمت جدید کوئیک‌دنده‌ای و کوئیک R توسط سایپا



گروه خودروسازی سایپا به‌تازگی با ارسال دعوتنامه‌ای برای خریداران خودروهای کوئیک‌دنده‌ای معمولی و کوئیک R قیمت جدید این محصولات را اعلام کرد. البته از چندی پیش سازمان حمایت مصرف‌کنندگان مجوز افزایش قیمت محصولات خودروسازان داخلی را صادر کرده است. براین اساس طبق دعوتنامه‌های ارسال شده برای خودروهای کوئیک‌دنده‌ای و کوئیک‌آر با موعده تحویل خردادماه ۹۹ به بعد، کوئیک‌دنده‌ای قیمت ۷۹ میلیون و ۴۰۰ هزار تومانی را برای رنگ سفید به خود اختصاص داده و سایر رنگ‌های آن حدود ۲۲۰ هزار تومان گران‌تر هستند. کوئیک‌آر نیز به قیمت کارخانه‌ای ۸۸ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان برای ترکیب سفید-قرمز رسیده است. کوئیک‌دنده‌ای و کوئیک‌آر به پیش‌رانه ۵، ۱ لیتری ۴ سیلندر ۸ سوپاپ مجهز است که ۸۷ اسب‌بخار را با گشتاور ۲۸ نیوتون‌متر تولید می‌کند. این توان به‌وسیله جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. از جمله امکانات این خودرو می‌توان به رینگ آلومینیومی ۱۴ اینچی، دو کیسه هوا، فرمان هیدرولیک، آینه‌ها و شیشه‌های برقی و همچنین سنسور پارک عقب اشاره کرد.

محصول

Product

خودروسازان بم کاتالوگ رسمی لیفان X70 را منتشر کرد



شرکت خودروسازان بم که از چندی پیش تصاویری از محصولی جدید با نام لیفان ایکس ۷۰ را در وب‌سایت رسمی خود بارگذاری کرده بود، به‌تازگی کاتالوگ رسمی این محصول را منتشر کرده است که نشان می‌دهد لیفان ایکس ۷۰ تست‌های تطبیق پذیری را پشت‌سر گذاشته و یک قدم به بازار نزدیک‌تر شده است. این محصول دارای پیش‌رانه ۲ لیتری تنفس طبیعی با توان خروجی ۱۴۰ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۱۷۸ نیوتون‌متری است. این نیرو از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. از امکانات ایکس ۷۰ می‌توان به سامانه کنترل پایداری، نمایشگر ۹ اینچی اندروید به همراه نمایشگر دوربین عقب، سنسور پارک جلو و عقب، سیستم هشدار فشار باد لاستیک TPMS، تنظیم برقی صندلی راننده و صندلی سر نشین به صورت دستی، گرمکن صندلی جلو، آینه‌های تاشو برقی به همراه گرمکن، دی‌لایت، کروزر کنترل، سانروف، استارت دکمه‌ای به همراه سامانه ورود بدون کلید و... اشاره کرد. با توجه به انتشار کاتالوگ رسمی این محصول، انتظار می‌رود خودروسازان بم به‌زودی پیش‌فروش و عرضه این محصول را آغاز کند.

ایتالیایی

Italian

معرفی لامبورگینی اوریوس ۲۰۲۱ با ویژگی‌های جدید



به‌تازگی لامبورگینی نسخه خاص اوریوس را برای سال ۲۰۲۱ معرفی کرده است. این نسخه که با نام پرل کیپسول شناخته می‌شود، ویژگی‌های جدیدی به این سوپر شاسی‌بلند ایتالیایی می‌بخشد. اصلی‌ترین ویژگی این پکیج سهرنگ زرد Giallo Inti، ناز بچی Arancio Borealis و سبز V است که به صورت صدفی روی بدنه اوریوس خودنمایی می‌کنند. قطعات مشکی برقی روی سقف، باله و دیفیوزر عقب و برخی موارد دیگر تضاد زیبایی با رنگ‌های روشن بدنه ایجاد کرده است. رینگ‌های ۲۳ اینچی این خودروها نیز با ترکیبی از مشکی و البته جزئیات همرنگ با بدنه رنگ‌آمیزی خواهد شد. ضمن این که خروجی دو گانه آگزوز با خاکستری مات روکش شده است. داخل کابین اوریوس مجهز به پکیج پرل کیپسول تودوزی، دورنگ با ترکیب مشکی و رنگ بدنه خودرو جلب توجه می‌کند. نسخه استاندارد اوریوس ۲۰۲۱ نیز تغییراتی را تجربه کرده که شامل طراحی جدید کلید خودرو، اضافه شدن خاکستری متالیک به رنگ‌های قابل انتخاب برای بدنه، نسخه بهبود یافته پکیج دستیار پارک با قابلیت کنترل فرمان و پدال و سامانه صوتی Sensonum با ۱۷ بلندگو و آمپلی فایر ۷۳۰ وات می‌شود.

تیونینگ

Tuning

پیش‌بینی بزرگ شدن جلوبنجره بامو در ۱۵ سال پیش

بزرگ شدن جلوبنجره محصولات جدید بامو یکی از مباحث اصلی در محافل خودرویی جهان است و سبب شده انتقادات بسیاری به بخش طراحی این کمپانی آلمانی وارد شود. اما جالب است که بدانید بزرگ شدن ابعاد جلوبنجره بامو نخستین بار ۱۵ سال قبل توسط یک تیونر آلمانی به نام هارتج صورت گرفت.

تغییراتی روی برخی مدل‌های رنجرور و مرسدس‌بنز E300 اعمال کرده است. اما در نهایت این شرکت در سال ۲۰۱۹ به کار خود خاتمه داد و از دنیای تیونینگ کناره‌گیری کرد.



یکی از پروژه‌های تحسین‌برانگیز این شرکت ارتقای بامو سری ۳ با کد اتاق E30 است که با نام H23 شناخته می‌شود. البته بسیاری از پروژه‌های این شرکت چندان معروف نشدند و مورد استقبال قرار نگرفتند. به‌عنوان مثال می‌توان از بامو سری ۶ با کد اتاق E63 و ظاهری متمایز نام برد.

در واقع هارتج در آن سال‌ها با بزرگ‌تر کردن ابعاد جلوبنجره و افزودن دو دریچه ورودی هوای دیگر در قسمت کناری چراغ‌های جلو، سعی بر افزایش پرفورمنس و بهبود عملکرد موتور داشت. اما این تغییرات چندان خوشایند علاقه‌مندان بامو 645Ci نبود. زیر کاپوت این سری یک موتور ۵.۱ لیتری V8 قرار گرفته که ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۲۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد.

آیا جدایی لوکس‌تر از دانگ‌فنگ زمینه‌ساز مشکلات جدید برای شریک ایرانی‌اش خواهد بود؟ سرنوشت همکاری آذویکو و لوکس‌تر در هاله‌ای از ابهام



آغاز همکاری مشترک با خودروساز چینی دیگری حتی به صورت مقطعی شاید بتواند چاره‌ساز باشد و بخشی از تعهدات معوق این شرکت را جبران کند. اما خبری که به‌تازگی منتشر شده و سرنوشت روابط آذویکو و لوکس‌تر را در هاله‌ای از ابهام برده است، آنکه گروه خودروسازی «یولان» پایان همکاری لوکس‌تر و جدایی از گروه خودروسازی دانگ‌فنگ چین را اعلام کرده است. این تصمیم که به‌دلیل کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از زیان‌دهی بیشتر در بازار چین اتخاذ شده است، می‌تواند تاثیر منفی بر ارزش برند لوکس‌تر در بازار تایوان را به همراه داشته باشد. اما شنیده می‌شود هیات‌مدیره یولان در تلاش هستند اتحاد جدیدی با گروه فناوری فاکس کان ایجاد کنند، بنابراین می‌توان انتظار آینده‌ای روشن را برای این برند داشت. حال باتوجه به این که شرکت آذویکو به‌واسطه قرارداد مشترک با دانگ‌فنگ چین توانست ارتباطی با لوکس‌تر نیز برقرار کند و از این طریق موفق به تولید و مونتاژ برخی مدل‌های آن شده است، باتوجه به قطع همکاری و جدایی لوکس‌تر از دانگ‌فنگ، احتمالاً همکاری مشترک آذویکو و لوکس‌تر نیز تحت‌تاثیر قرار بگیرد و با سرنوشتی نافرمان همراه شود. اما برخی کارشناسان معتقدند پارت اول لوکس‌تر U6 که پیش از این زمزمه‌هایی در خصوص تولید و مونتاژ آنها در خط تولید آذربایجان به گوش می‌رسید، به‌برخی مشتریان خودروهای ام‌جی ۳۶۰ تحویل داده خواهد شد. اما در خصوص تداوم این اتفاق و ادامه همکاری مشترک لوکس‌تر و آذویکو نمی‌توان به‌طور قطع اظهار نظر کرد.



آرمین محسنی
a.mohseni@autoworld.ir

چند هفته‌ای است خبرهایی از آغاز همکاری مشترک میان شرکت‌های صنعت خودرو آذربایجان و گروه دانگ‌فنگ چین در محافل خودرویی کشور به گوش می‌رسد. بر این اساس طبق برخی مستندات پیش‌بینی می‌شود شرکت صنعت خودرو آذربایجان یا آذویکو، با امضای قرارداد همکاری مشترک، قصد دارد مشکلات متعددی را که از سال گذشته درگیر آنها شده است، پشت‌سر بگذارد. همچنین یکی از بخش‌های این قرارداد مشترک به آغاز همکاری با برند تایوانی‌ال اصل لوکس‌تر اختصاص دارد زیرا منجر به تولید برخی محصولات این نشان تجاری در کشور خواهد شد. هرچند این اقدام حواشی متعددی را به همراه داشته است اما بسیاری از مشتریان شاکی این شرکت را امیدوار کرده است تا با جایگزینی محصولات لوکس‌تر و دانگ‌فنگ با خودروهای ام‌جی ۳۶۰، مالک محصول جدید و تازه‌واردی شوند. زیرا در حال حاضر آذویکو به‌دلیل ناتوانی در انجام تعهدات معوق خودروهای ام‌جی ۳۶۰ به‌دلیل آغاز دور دوم تحریم‌های بین‌المللی و همچنین عدم تامین قطعات منفصله خودروهای ام‌جی در پی قطع همکاری از سوی شریک چینی، با خیل عظیمی از مشتریان شاکی روبرو است. از این‌رو می‌توان گفت

مشتریان ذخیره پیش‌فروش یک‌ساله ایران خودرو؛ جایگزین انصرافی‌ها

بر این اساس پیامکی از سوی گروه صنعتی ایران خودرو برای افرادی که واجد شرایط و جایگزین افراد انصرافی هستند، ارسال شده است. این افراد باید با مراجعه به میز کار در سایت فروش اینترنتی محصولات ایران خودرو بهنشانی esale.ikco.ir برای پرداخت وجه خودرو ثبت‌نامی در طرح پیش‌فروش یک‌ساله اقدام کنند.

متقاضیان فهرست ذخیره در طرح پیش‌فروش یک‌ساله محصولات گروه صنعتی ایران خودرو با افرادی که اقدام به واریز وجه خودرو نکرده‌اند، جایگزین شدند. این متقاضیان تا روز پنجشنبه هفته جاری مورخ پنجم تیرماه مهلت دارند با واریز وجه پیش‌پرداخت خودرو طبق جدول اعلام‌شده در بخش نامه پیش‌فروش یک‌ساله ثبت‌نام خودرو مورد نظر خود را نهایی کنند.

موتورسیکلت

Motorcycle

سنات و ساخت موتورسیکلت برقی

سنات که از زیرمجموعه‌های گروه فولکس‌واگن است، سال گذشته از کانسپت موتورسیکلت برقی با نام eScooter 125 رونمایی کرد اما اکنون خبر از تولید نسخه تجاری آن را داده است. در واقع این محصول بخشی از پروژه MO به‌عنوان برند حمل‌ونقل شهری سنات خواهد بود. طبق اعلام مدیران شرکت، این محصول برای استفاده آسان و تردهای شهری راحت‌تر طراحی و تولید شده است.

موتور الکتریکی این محصول به لطف باتری‌های ۵.۶ کیلووات ساعتی حدود ۱۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. ظرفیت باتری‌ها به‌راحتی یک یا یک‌بار شارژ تا ۱۲۵ کیلومتر مسافت را تضمین می‌کنند. گشتاور ۲۴۰ نیوتون‌متری این موتورسیکلت برقی شتاب صفر تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت را در ۲.۹ ثانیه فراهم می‌کند. در ضمن سرعت نهایی محصول جدید سنات ۹۵ کیلومتر بر ساعت است. یکی از قابلیت‌های جالب این پروژه باتری مازولی است که می‌توان آن را از بدنه موتور جدا و به شارژر داخل خانه متصل کرد.



سنات مدعی شده تمهیدات ویژه‌ای را برای مشتریان سازمانی خود در نظر گرفته است. به این صورت که باتری‌های از قبیل شارژر شده‌ای را برای بالا بردن سرعت کاربردی در اختیارشان قرار می‌دهد. موتورسیکلت MO 125 سه حالت رانندگی شهری، اسپورت و اتو دارد. حتی حرکت در دنده عقب نیز یکی از حالات تعبیه‌شده در آن است. سنات این موتورسیکلت را با سه رنگ موسوم به قرمز Daring، آلومینیومی و سفید Oxygen راهی بازار خواهد کرد. محفظه کلاهی‌ای و سرنشین پستی جای زیر صندلی تعبیه شده است.



گشتاور این خودرو به نام سوپرا GR 450 به ۶۵۰ نیوتون متر رسیده، این در حالی است که سوپرای استاندارد قدرت و گشتاور ۳۴۰ اسب بخاری و ۵۰۰ نیوتون متری دارد. منهارت از همان پیشراانه ۶ سیلندر ۳ لیتر توربو استفاده کرده است. تغییراتی همچون بازنگری در ECU و پاور باکس MHTronix در پیشراانه رخ داده‌اند و یک سایلنسر عقب از جنس فولاد ضد زنگ با کنترل سوپاپ نیز در نظر گرفته شده است. خروجی‌های اکزوز نیز با دو طرح مشکی یا فیبر کربنی در دسترس هستند.

وقتی پیش‌بینی می‌کنیم منهارت را بررسی کنیم به تمرکز خاص این تیونر روی محصولات بامو خواهیم رسید. در سال‌های گذشته تیونر تا و بامو برای تولید دو محصول جدید Z4 و سوسوپرا با یکدیگر همکاری کرده‌اند زیرا این دو خودرو وجه اشتراک زیادی باهم دارند. منهارت پروژه از تقای بامو Z4 را سال پیش معرفی کرد به گونه‌ای که این خودرو قدرت ۴۴۰ اسب بخار را ارائه داد. امروز هم پکیج تیونینگ این تیونر برای سوپرا اعلام شده و این خودرو قدرت ۴۵۰ اسب بخار یافته است.



تویوتا سوپرا جدید در اختیار منهارت

تحت مالکیت FCA

در حال حاضر برنده آلفارومئو تحت مالکیت گروه خودرویی FCA یا گروه ایتالیایی-آمریکایی فیات-کرایسلر فعالیت می‌کند. گروهی که در آستانه ادغام با گروه خودرویی فرانسوی PSA هستند و در صورت عملی شدن به بزرگ‌ترین گروه خودرویی جهان بدل خواهد شد. این خودروساز ایتالیایی همیشه رابطه خوبی با استودیوهای طراحی خودرو داشته که از مهم‌ترین آنها می‌توان به برتونه، ایتال دیزاین جورجیو جوجارو، پنین فارینا، زاگاتو و... اشاره کرد. جالب است بدانید در دهه ۱۹۲۰ میلادی انزو فراری به عنوان راننده در بخش موتور اسپرت آلفارومئو رانندگی و افتخارات بسیاری را کسب کرده است. انزو فراری در سال ۱۹۲۹، پس از کناره‌گیری از مسابقات اتومبیلرانی، تیم خود به نام اسکودریا فراری را تأسیس کرد و به عنوان بخشی از موتور اسپرت آلفارومئو و با استفاده از خودروهای آن کمپانی و رانندگان حرفه‌ای وارد عرصه مسابقات شد. در حال حاضر آلفارومئو ۵ مدل خودرو و به بازار جهانی عرضه می‌کند که شامل دو مدل کوپه و اسپایدر از مدل اسپرت 4C، جولیتا در کلاس هاچ‌بک‌ها، جولیتا در کلاس سدان‌ها و استولویو در کلاس شاسی‌بلندهاست.

شیدر چهار برگ

تیونر اختصاصی آلفارومئو Quadrifoglio نام دارد. این عبارت در زبان ایتالیایی به معنی شیدر چهار برگ است. شیدر معمولاً سه برگ دارد اما شیدر چهار برگ به دلیل تغییرات غیر عادی در رشد شیدر است و نمونه‌ای کمیاب از این گیاه به حساب می‌آید. بر اساس سنت دیرینه، یافتن شیدر چهار برگ نشانه خوش شانس است. برخی بر این باورند هر برگ شیدر نماد یک چیز است. برگ اول ایمان، برگ دوم امید، برگ سوم عشق و برگ چهارم شانس. پس باید خوش شانس باشید که پشت فرمان یک آلفارومئو کوادریفو گلیو بنشینید. همان طور که گفتیم آلفارومئو حضور با سابقه‌ای که در عرصه مسابقات اتومبیلرانی داشته، همیشه خودروهای اسپرت جذابی را به مشتریان عرضه کرده است. در سال‌های اخیر حتی شاهد تولید مدل‌های تیون شده این برند با استفاده از پیشراانه ساخت کمپانی فراری نیز بوده‌ایم. سابقه کوادریفو گلیو به سال ۱۹۲۳ بازمی‌گردد و از این نظر یکی از قدیمی‌ترین نشان‌ها در بین خودروها با پر فور منس بالاست. در برخی مدل‌های اسپرت آلفارومئو شاهد استفاده از پسوند QV هستیم که مخفف Quadrifoglio Verde و به معنی شیدر چهار برگ سبز است.

آلفا در ایران

با وجود این که مدل‌های کلاسیک و آنتیک آلفارومئو در کشور موجود است اما این برند خوب ایتالیایی سال‌ها یکی از غایبان بزرگ بازار ایران بود. آخرین حضور برند آلفارومئو در ایران به حدود ۱۰ سال پیش بازمی‌گردد. در آن سال شرکت آلفاموتور به عنوان نماینده فروش و خدمات آلفارومئو در ایران تأسیس و نخستین خودرویی که از این برند ایتالیایی در کشور عرضه شد، مدل میتو بود. میتو یک هاچ‌بک کوچک سه‌در و از سال ۲۰۱۲ وارد بازار شد. دو سال بعد مدل جولیتا به عنوان یک هاچ‌بک پنج‌در با ابعادی بزرگ‌تر به سبک محصولات این شرکت اضافه شد. در نهایت آلفاموتور در اقدامی جالب پای مدل اسپرت این خودروساز یعنی 4C را در سال ۲۰۱۵ به بازار ایران باز کرد. اکثر 4C‌های عرضه شده در کشور از نوع کوپه هستند و فقط تعداد انگشت‌شماری از مدل اسپایدر آن موفق به دریافت پلاک ملی شده است. دو مدل میتو و جولیتا با قیمت مناسب توانستند جای خالی هاچ‌بک‌های اسپرت پریمیوم را در بازار ایران پر کنند، اما مدل 4C از ابتدا با قیمت نجومی پا به بازار گذاشت و در بازه قیمتی مدل‌های اسپرت خودروهایی مانند بامو و مردس عرضه شد. یکی از دلایل قیمت بالای 4C در کشور را می‌توان تعداد محدود آن دانست. با وجود این که امکان ورود مدل‌های سدان و شاسی‌بلند این کمپانی ایتالیایی به بازار ایران وجود داشت اما به دلیل بسته شدن واردات خودرو، این اتفاق هرگز عملی نشد.

«دنیای خودرو» به مناسبت سالگرد تأسیس آلفارومئو بررسی می‌کند

مکانیک احساسات

است. خودروسازی که با شعار *La meccanica delle emozioni* به معنی مکانیک احساسات به تولید خودروهایی می‌پردازد که مالکانش را شایسته خود می‌کند. امروز به مناسبت ۱۱۰ ساله شدن این برند اصیل ایتالیایی بیشتر با سرگذشت آلفارومئو آشنا خواهیم شد.

مهندسان کمپانی‌های خودروسازی وظیفه دارند خودرویی بسازند که شمارا متقاعد کند آن را بخری، اما کمپانی آلفارومئو به مهندسان خود آموزش می‌دهد خودرویی بسازند که مشتری شایسته آن شود. این تفاوت اصلی آلفارومئو با دیگر کمپانی‌های خودروسازی



امیر شیرعلیوند

a.shiralivand@autoworld.ir



آلفا+رومئو

کنار هم واژه ALFA را تشکیل می‌داد. همچنین گفته می‌شود واژه «ناشناس» در نام آن به گمنام بودن سرمایه‌گذاران کمپانی بازمی‌گردد و لومبارد نام منطقه‌ای است که کمپانی در آن تأسیس شد. ۵ سال بعد از تأسیس، سرمایه‌گذار جدیدی به نام نیکولا رومئو کنترل شرکت را در دست گرفت و نام شرکت به آلفارومئو تغییر یافت زیرا بخش دوم نام خانوادگی وی بود.

نام این کمپانی از دو بخش آلفا و رومئو تشکیل شده است. هنگام تأسیس خبری از قسمت دوم یعنی رومئو نبود و نام کمپانی فقط آلفا بود. البته الفانه به معنی اولین حرف از حروف الفبای زبان یونانی یا نام ذره‌ای در علم شیمی، بلکه این نام مخفف عبارت ایتالیایی *Anonima Lombarda Fabbrica Automobili* به معنی کارخانه خودروسازی ناشناس لومبارد بود که حرف اول این ۴ کلمه در

جشن تولد ۱۱۰ سالگی

آن حس می‌شود، جایگاه ویژه‌ای به این خودروساز ایتالیایی بخشیده‌اند. از همان سال‌های نخست آلفارومئو وارد دنیای ورزش شد و در مسابقات خودرویی گوناگونی حضور یافت. آلفارومئو همیشه به تولید خودروهای پریمیوم و لوکس پرداخته و اکنون با ۱۱۰ سال سابقه یکی از قدیمی‌ترین خودروسازان به حساب می‌آید. جالب است بدانید آلفارومئو سابقه تولید خودروهای کاروتجاری همچون کامیون و اتوبوس را نیز داشته است.

کمپانی آلفارومئو در ۲۴ ژوئن ۱۹۱۰ در میلان ایتالیا تأسیس شد. لوگو این خودروساز ترکیب صلیب قرمز و نشان بیسکویون (سبزه‌ماری در حال بلعیدن کودک) است که نمادهای تاریخی شهر میلان هستند. آلفارومئو از روز نخست فعالیت، شخصیت منحصر به فرد خود را داشت که کاملاً متفاوت با دیگر خودروسازان است. طراحی زیبا که بیشتر شبیه آثار هنری هستند تا خودرو و در کنار روح اسپرتی که در کالبد محصولات

Alfa Romeo



بازسازی ۱۹۲ اتوبوس فرسوده



مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد از بازسازی ۱۹۲ دستگاه اتوبوس فرسوده با اعتباری بالغ بر ۱۳۴ میلیارد ریال بازسازی از اواخر سال ۹۷ تاکنون خبر داد. سعید حسینی زاده مقدم افزود: «از ابتدای آغاز به کار این دوره مدیریت شهری علاوه بر خرید ناوگان جدید، بازسازی ناوگان فرسوده نیز در دستور کار قرار گرفته است.» وی ادامه داد: «با توجه به تحریم‌های ظالمانه، خرید اتوبوس و مینی‌بوس به سختی انجام می‌شود و در راستای حفظ کمیت و کیفیت خدمات ناوگان اتوبوسرانی، ناوگان فرسوده بازسازی می‌شوند.»

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد اضافه کرد: «بازسازی اتوبوس‌های

فرسوده علاوه بر کاهش هزینه برای مدیریت شهری، شبکه خدماتی مناسبی نیز در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌دهد.» حسینی زاده مقدم تصریح کرد: «یکی از مزایای ناوگان بازسازی شده نصب سیستم سرمایشی روی ۱۴۰ دستگاه از این ناوگان بوده که رضایت مسافران را به دنبال داشته است.»

مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی شهرداری مشهد بیان کرد: «روند بازسازی اتوبوس‌های فرسوده در سال جاری ادامه خواهد داشت و شاهد افزایش این خدمات خواهیم بود.» حسینی زاده مقدم تاکید کرد: «علاوه بر بازسازی ناوگان فرسوده، طی سه سال گذشته تعداد ۳۶۸ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس نیز خریداری شده است.»

دلایل اصلی عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل فرسوده

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست با اشاره به دلایل عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل فرسوده کشور گفت: «نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی یکی از اصول مبارزه با آلودگی هواست. اهمیت این موضوع وقتی دوچندان می‌شود که می‌بینیم در حال حاضر بیش از نیمی از ناوگان حمل و نقل عمومی در کشور فرسوده است. با توجه به این که عمده این ناوگان نیز از خودروهای دیزلی تشکیل شده، این فرسودگی تأثیر بسیار بیشتری در تخریب کیفیت هوای کلانشهرهای کشور گذاشته است.»

سید محمد مهدی میرزایی قمی افزود: «به دلیل اهمیت به‌سزای نوسازی ناوگان فرسوده، در قوانین و مصوبات متعدد بر این امر توجه ویژه‌ای شده و احکام قانونی زیادی در خصوص نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی اعم از اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و ناوگان عمومی باری وجود دارد، اما متأسفانه بسیاری از این احکام تاکنون به مرحله اجرا نرسیده و به‌عنوان مثال در شهر تهران در دهه ۹۰ هیچ اتوبوسی به ناوگان اتوبوسرانی درون شهری و سایر ناوگان عمومی افزوده نشده است.»

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست ادامه داد: «دلیل عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی تاکنون، عدم تخصیص بودجه‌های مورد نیاز برای اجرای این قبیل مصوبات است. در سال‌های گذشته با توجه به محدودیت منابع مالی دولت تأمین



بودجه این احکام با مشکل مواجه شده و با گذشت چند سال از ابلاغ، این مصوبات تاکنون اجرایی نشده است. بنابراین باید تلاش کرد که منابع مالی طرح‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی را به نحوی تأمین کرد.

دولت، شهرداری‌ها و بخش خصوصی باید چاره‌ای برای حل این مسأله بیابند. میرزایی خاطر نشان کرد: «در کنار نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی، راهکارهای دیگری نیز در مصوبات برای رفع آلاینده‌ی این ناوگان فرسوده دیده شده است؛ مانند نصب فیلتر جذب ذرات معلق روی خودروهای دیزلی درون شهری که آلاینده‌ی این خودروها را تا حد بسیار زیادی رفع می‌کند که این مصوبات نیز تاکنون اجرایی نشده است. در حال حاضر پیشنهادهایی از جمله بازسازی ناوگان فعلی توسط دولت در دست بررسی است تا حداقل بتوان راهکاری موقت برای ناوگان عمومی فرسوده به انجام رساند.»

وی درباره اجرای ارتقای استاندارد یورو ۵ توسط خودروسازان گفت: «از اواخر سال گذشته خودروسازان در تقابل بودند تا اجرای مصوبه مربوط به الزام رعایت استاندارد آلاینده‌ی یورو ۵ روی تولیداتشان را به تعویق بیندازند. اما سازمان محیط زیست در مقابل این درخواست ایستادگی کرد و بارها از پاسخ‌های دقیق و شفاف‌سازی فنی ابعاد موضوع موجب شد تاکنون در دولت با درخواست خودروسازان موافقت نشود. طی این مدت نیز علاوه بر ایستادگی روی مواضع، رایزنی‌های فنی نیز از جانب سازمان با خودروسازان انجام شد و طی آن بسیاری از محصولات پرتیراژ تولید داخل به استاندارد آلاینده‌ی یورو ۵ ارتقا پیدا کردند.»

بخش بایانی

چرا کامیون‌های سی ساله این قدر محبوب هستند؟

تعمیر صفر تا صد ماک‌های قدیمی با ۱۵۰ میلیون تومان

اگر یک خودرو ماک تصادف شدیدی داشته باشد، هزینه‌های تعمیر آن در مقایسه با یک خودرو سواری کمتر خواهد بود!

تعویض اتاق ماک با ۱۲ میلیون تومان

وی همچنین در خصوص تعویض و بازسازی اتاق ماک‌ها می‌گوید: «اتاق خودروهای ماک در حال حاضر در تبریز تولید می‌شود که با توجه به افزایش قیمت‌های فعلی این اتاق‌ها با قیمتی حدود ۱۲ میلیون تومان عرضه می‌شود. این در حالی است که حتی اتاق پیکان را هم نمی‌توان با این قیمت تهیه کرد.» وی اظهار می‌کند: «البته باید به این موضوع توجه داشت که اتاق کامیون‌های جدید، ۱۵۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان قیمت دارند، در حالی که اتاق این خودروها در دسترس نیست و به سختی می‌توان آن‌ها را برای تعویض پیدا کرد.» وی بیان می‌کند: «اگر یک خودرو ماک تصادف شدیدی داشته باشد، هزینه‌های تعمیر آن در مقایسه با یک خودرو سواری کمتر خواهد بود!» وی در خصوص این هزینه‌ها می‌گوید: «چنانچه هزینه سیم کشی، نقاشی و تعمیرات کلی را هم به اتاق اضافه کنیم، هزینه آن در کنار تعویض اتاق به ۲۵ میلیون تومان می‌رسد.» وی عنوان می‌کند: «پیش از این کاپوت این خودروها را ایران کاوه تولید می‌کرد و در حال حاضر در اصفهان تولید و با قیمت ۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان عرضه می‌شود. البته این قیمت‌ها پیش از افزایش نرخ دلار تنها ۲ میلیون تومان بود. تمام سیم کشی خودروهای ماک کمتر از ۳ میلیون تومان و لوله کشی ماک نیز کمتر از ۲ میلیون تومان هزینه دارد.»

نصب موتور و گیربکس ماک روی خودروهای چینی

تمایل مالکان این خودروها به بازسازی در ازای مشارکت در طرح‌های نوسازی شاید به کیفیت قطعات به کار رفته در ماک‌های فرسوده نیز برمی‌گردد. این دارنده خودروهای ماک در این خصوص نیز می‌گوید: «برخی افراد خودروهای چینی را به دلیل قیمت ارزان‌تر آن‌ها نسبت به مدل‌های اروپایی، خریداری می‌کنند، اما موتور و گیربکس آن‌ها را با ماک‌های ۴۰ ساله قیل تعویض می‌کنند! موتور خودروهای چینی را هم برای زمان فروش نگهداری می‌کنند.» وی کیفیت بالای این خودروها را دلیل اصلی این اقدام می‌داند و اظهار می‌کند: «برخی مالکان نیز دیفرانسیل و ترمزندی ماک‌های قدیمی را روی خودروهای چینی و برخی مدل‌های اروپایی به کار می‌گیرند، چرا که این قطعات امتحان خود را پس داده‌اند.»

فرانک آقاصفی
faghhasafi@autoworld.ir

پیش از این به بررسی اجمالی دلایلی پرداختیم که باعث شده است مالکان خودروهای ماک به رغم فرسودگی بیش از حد این

خودروها و سن بالای آن‌ها، تمایلی به مشارکت در طرح نوسازی نداشته باشند؛ ماک‌هایی که در حال حاضر سهم بیش از ۵۰ درصدی از ناوگان فرسوده را به خود اختصاص داده‌اند، اما همچنان برای مالکان خود، بهترین مدل هستند و از نظر افرادی که سال‌ها با این مدل‌ها کار کرده‌اند، هیچ خودرو و امروری حرف ماک‌های فرسوده نیست.

حتی گفته می‌شود برخی دارندگان خودروهای سنگین جدید به دنبال تعویض خودروهای خود با مدل‌های ۳۰ ساله قدیمی می‌شوند که شامل همین ماک‌ها هستند. این افراد دلیل تصمیم خود را وزن زیاد، استهلاک بالا، گرانی قطعات و لوازم و ناتوانی عبور از مسیرهای سخت و کوهستانی در خودروهای جدید عنوان می‌کنند. به همین دلیل مالکان خودروهای فرسوده مانند ماک حاضر به تعویض آن‌ها با مدل‌های جدید حتی در نسخه‌های اروپایی نیستند و اظهار می‌کنند در صورت خرید مدل‌های جدید، خودروهای به اصطلاح فرسوده را نگه خواهند داشت. دلیل دیگری که از دید این کاربران خودروهای سنگین، ماک‌ها فرسوده و قدیمی رانسبیت به مدل‌های امروزی متمایز می‌کند، دسترسی آسان به قطعات و هزینه‌های پایین بازسازی این خودروهاست که در ادامه به بررسی آن خواهیم پرداخت.

هزینه نگهداری و تعمیر

در شرایطی که امکان نوسازی ناوگان سنگین در سال‌های اخیر به واسطه مشکلات ناشی از تحریم‌ها به حداقل رسیده، هر از گاهی صحبت‌هایی بر سر بازسازی ناوگان فرسوده به میان آمده است که هزینه کمتری را به دولت، مالکان و حتی خودروسازان تحمیل می‌کند. ماک‌های قدیمی نیز در این میان یکی از نامزدهای بازسازی هستند که به نظر می‌رسد هزینه بازسازی آن‌ها به مراتب کمتر از سایر مدل‌ها باشد. یکی از مالکان چندین دستگاه ماک‌های قدیمی در خصوص مزایای این خودروها به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «یک نمونه از ماک‌های قدیمی که هیچ کدام از قطعات آن سالم نیست، در بازار داخلی با قیمتی حدود ۳۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود. خریدار این خودرو با هزینه حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان می‌تواند اتاق، موتور و گیربکس این خودرو را صفر تا صد تعمیر و تعویض کند و با ۴۵۰ میلیون تومان یک خودرو با کیفیت داشته باشد.» وی در این خصوص بیان می‌کند: «اگر چه محصولات ماک، چندین دهه امکان ورود به کشور را نداشته‌اند، اما با این حال در صدها بالایی از قطعات این خودروها در ایران به‌سادگی یافت می‌شوند.» وی می‌افزاید: «قطعات و لوازم ماک‌های قدیمی به جز مواردی مانند سیلندر، سر سیلندر، میل لنگ و برخی قطعات کلیدی در حال حاضر در ایران تولید می‌شوند و به راحتی در دسترس مشتریان قرار دارند.»

ماک و قدرت یکدکشی بار تا ۴۰۰ تن

این مالک خودروهای فرسوده در ادامه به سایر مزایای ماک‌ها در مقایسه با مدل‌های امروزی اشاره می‌کند و می‌گوید: «ماک‌ها تنها خودروهایی هستند که در سایت‌های مختلف به کار می‌آیند و توانایی یکدکشی بارهای فوق سنگین تا ۴۰۰ تن را دارند و می‌توانند جایگزین بوژی‌ها باشند.» وی می‌افزاید: «خودروهای دیگر توانایی این انجام این کار را ندارند و همین موضوع باعث شده است ماک‌ها حمل و نقل کشور را به دست گیرند.» وی همچنین مصرف سوخت پایین را از دیگر مزایای این خودروها می‌داند و اظهار می‌کند: «ماک‌هایی که در سال ۱۹۹۰ وارد ایران شدند، به ماک‌های میکروبی معروف هستند. سوخت این خودروها به اندازه‌ای کم است که در ترانزیت خطوط اروپایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.» وی به وزن این خودروها نیز اشاره می‌کند و می‌افزاید: «این خودروها سبک هستند و با تریلی حدود ۱۲ تن دارند که این مزیت آن‌ها را در مقایسه با مدل‌های امروزی برتر نشان می‌دهد.»





سهمشان در بخش بالادستی بازار کاهش یافته است. در این میان و طبق روال چند سال گذشته چینی‌ها از این فرصت بهترین استفاده را می‌کنند، خودروها نشان را به راحتی به فروش می‌رسانند و حاشیه سود خود را هم افزایش می‌دهند.

وضعیت فعلی بهترین شرایط را برای خودروهای چینی رقم می‌زند و مانند همیشه چینی‌ها برنده بازار هستند زیرا افزایش نرخ ارز باعث جهش دوچندان قیمت وارداتی‌ها می‌شود. از سوی دیگر خودروهای داخلی به دلیل کاهش تولید و سایر مشکلات



رونق دوباره چینی‌ها

تحلیل analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

توصیه به خریداران خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی

تا سکون بازار صبر کنید

تغییرات سریع نرخ ارز در یک هفته گذشته باعث شده است تا قیمت‌ها در بازار خودرو تغییر کند. زیرا نوسان نرخ ارز این جور به وجود آورده است بنابراین احتمال دارد که قیمت‌ها در آینده تغییراتی را تجربه کنند. اما حال این سوال برای مشتریان واقعی بازار و افرادی که نیاز به خرید خودرو دارند، پیش آمده است که آیا برای خرید خودرو اقدام کنند یا خیر؟ در پاسخ به افراد باید گفت بهتر است تا آرامش بازار و تثبیت نرخ‌ها خرید خود را به تاخیر

می‌توانید نسبت به خرید اقدام کنید همچنین برای خرید خودروهای داخلی نیز رسیدن بازار به ثبات منتظر بمانید چنانچه خودروی مورد نظر ضروری نیست خرید خود را به تعویق بیندازید در غیر این صورت می‌توانید خودروی مورد نظر را خریداری کنید. هر چند متغیرهای دیگری مانند دخالت یا عدم دخالت دولت در بازار خودروهای ساخت داخل و همچنین میزان عرضه خودرو مهم است اما در حوصله این بحث نیست.

بیندازند زیرا قیمت‌ها بیشتر از آنکه به صورت واقعی افزایش یافته باشند، به دلیل جو روانی ایجاد شده با رشد روبه‌رو شده‌اند. البته در مورد خودروهای وارداتی این موضوع صدق ندارد زیرا قیمت وارداتی‌ها به صورت مستقیم به نرخ ارز وابسته است و هر چه ارز با افزایش همراه باشد، قیمت خودروهای وارداتی هم تغییر می‌کند. در نهایت می‌توان گفت شرایط کنونی بازار خودرو چندان با ثبات نیست اما اگر قصد خرید خودروهای وارداتی را دارید و نمی‌توانید تا آرام‌شدن شرایط دست نگه دارید

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	سگمنت	محور	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	فاصله محورها (میلی متر)	کشور سازنده	قیمت شرکت	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱۲۰ میلیون تومان															
پراید ۱۱۱	B	جلو	هاچبک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	۵دستی	۱۴.۵	۷	۸۵۰	۲۳۴۵	ایران	۳۹	۸۰	تیا
پراید ۱۳۱	B	جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	۵دستی	۱۵	۷	۸۹۰	۲۳۴۵	ایران	۳۸	۷۰	تیا
تیا	B	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۱۳	۲۴۱۵	ایران	۴۳	۸۰	۴۰۵ ریو
تیا ۲	B	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	۵دستی	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	۲۴۱۵	ایران	۵۱	۹۰	کیاریو
ساینا	B	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۵۰	۲۴۱۵	ایران	۵۶	۹۲	ام‌وی‌ام ۳۱۵
کوییک	B	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	۵دستی	۱۴	۷	۱۰۶۳	۲۴۱۵	ایران	۶۱	۹۸	ام‌وی‌ام ۳۱۵
پژو ۴۰۵ GLX	C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	۵دستی	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	۲۶۶۹	ایران	۶۳	۱۱۸	سمند LX
تا ۱۷۰ میلیون تومان															
پژو ۴۰۵ SLX	C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	۲۶۶۹	ایران	۶۸	۱۲۶	پارس
سمند LX	C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	۲۶۷۱	ایران	۶۷	۱۲۲	پارس
سمند LXEF7	C	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۳۴۰	۲۶۷۱	ایران	۶۹	۱۵۰	پارس
سمند LXEF7 CNG	C	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۳۴۰	۲۶۷۱	ایران	موجود نیست	موجود نیست	پارس
ساینا اتوماتیک	B	جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۶	CVT	۱۶	۸	۱۰۸۵	۲۴۱۵	ایران	موجود نیست	موجود نیست	تندر ۹۰ اتوماتیک
سورن ELX	C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	۲۶۷۱	ایران	۸۲	۱۵۷	پارس LX
پارس	C	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	۲۶۷۱	ایران	۷۸	۱۴۲	هیوندای ورنه
پارس TU5	C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۶۵	۲۶۷۱	ایران	۹۹	۱۶۸	تندر ۹۰ اتوماتیک
رانا LX	B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	۲۴۴۵	ایران	۶۷	۱۲۸	سورن ELX
۲۰۶ T2	B	جلو	هاچبک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	۲۴۴۵	ایران	۶۷	۱۲۷	تندر E2۹۰
۲۰۶ T5	B	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	۲۴۴۵	ایران	۸۳	۱۶۰	تندر E2۹۰
۲۰۶ V8	B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	۲۴۴۵	ایران	۸۰	۱۵۲	تندر E2۹۰
ام‌وی‌ام ۳۱۵	B	جلو	سدان/هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۵	۱۲۱۰	۲۵۲۷	ایران-چین	۱۷۰	۱۷۰	تندر ۹۰ اتوماتیک
تندر E2-پلاس	B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۰.۲	۶.۵	۱۱۰۰	۲۶۳۰	ایران	موجود نیست	موجود نیست	چک ۱.۵J5
تا ۲۷۰ میلیون تومان															
۲۰۷	B	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	۲۴۴۵	ایران	۹۷	۲۰۰	ساندرو
۲۰۷ اتوماتیک	B	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۱۰۵۵	۲۴۴۵	ایران	۱۱۵	۲۴۸	میتسوبیشی میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوقدار	C	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۱۱۳۸	۲۴۴۵	ایران	۱۸۸	۲۷۰	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنا	B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۱۲۷۷	۲۴۴۵	ایران	۸۴	۱۷۸	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنا پلاس	C	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۵	دستی ۵	۱۲	۸	۱۲۷۷	۲۶۷۱	ایران	۱۱۰	۲۱۲	چک ۱.۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس توربو	C	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	دستی ۵	۱۰	۸	۱۲۶۰	۲۶۷۱	ایران	موجود نیست	موجود نیست	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	B	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	۲۶۳۰	ایران	موجود نیست	موجود نیست	چک ۱.۸J5 اتوماتیک
برلیانس H320/330	C	جلو	سدان/هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	دستی ۵	۱۲	۶.۷	۱۲۵۰	۲۵۸۰	چین-ایران	موجود نیست	موجود نیست	چک ۱.۸J5 اتوماتیک
دانگ فنگ H30	J	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۶.۹	۱۲۵۴	۲۶۱۰	چین-ایران	موجود نیست	موجود نیست	ام‌وی‌ام ایکس ۳۳

کرونا و سرویس خودرو در منزل

این روزها برای جلوگیری از شیوع بیماری کرونا جهت تعمیر یا سرویس خودرویتان حتی الامکان از خدمات در محل شرکت‌های معتبر خودرویی بهره‌مند شوید و پس از پایان کار نسبت به ضد عفونی بخش‌های مختلف کابین خودرو اقدام فرمایید.

راننده گرامی هشدار!

#کرونا_در_کمین_است ■ مراقب سلامتی خود و دیگران باشیم

پیدا کرد. این رکورد جدید باعث شد که برای نخستین بار در هندوستان قیمت دیزل رقم ۷۹ روپیه را تجربه کند. در واقع قیمت این سوخت نسبت به آخرین قله قیمتی این محصول که در ۱۶ اکتبر ۲۰۱۸ ثبت شده بود، افزایش ۳ روپیه‌ای داشته است. در مورد بنزین نیز رکورد قبلی در ۱۴ اکتبر ۲۰۱۸ برابر با ۸۴ روپیه ثبت شده بود.

قیمت سوخت دیزل روز گذشته رکورد جدیدی را ثبت کرد. برای شانزدهمین روز متوالی، قیمت سوخت در هندوستان روند افزایشی خود را ادامه داده و برای هر لیتر افزایش ۵۸ پیسهای را برای دیزل و ۲۳ پیسه را برای بنزین ثبت کرد. طی این روز قیمت بنزین و دیزل به ازای هر لیتر به ترتیب ۸۳ روپیه و ۹۴ روپیه افزایش



ثبت رکورد جدید در قیمت دیزل هندی



تاثیر صنعت روانکارها بر روند هوشمندسازی خودروها

چین، پرچمدار استقبال از تعویض روغن اینترنتی!



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

همان‌طور که تعداد خودروهای موجود در چین که مجهز به اینترنت و سنسورهای ارسال اطلاعات هستند افزایش می‌یابد، به نظر می‌رسد تاثیر زنجیره تامین روانکارها بر توقف رشد پرشتاب این فناوری بیشتر احساس می‌شود. «اینترنت خودروها» یا «اینترنت در خودروها» را می‌توان تغییر دهنده روش اشتراک اطلاعات درباره روند نگهداری از خودرو دانست. شرکت تحقیقاتی مشاوره‌ای به حساب می‌آید، گزارش داده که در سال ۲۰۱۷ حدود ۱۷ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه از خودروهای موجود در چین کاربر اینترنت خودروها یا به اختصار IoV بوده‌اند که باعث شده حداقل در این کشور استفاده از این فناوری تبدیل به یکی از بازارهای مهم شود و به همین خاطر این شرکت آینده حمل و نقل را در چین می‌بیند. همچنین می‌توان به نرخ حضور خودروهای IoV اشاره کرد که در سال ۲۰۱۷ برابر با ۸.۳ درصد بود و پیش‌بینی می‌شود در سال جاری میلادی به ۲۲ درصد برسد.

نیکلاس پچت (Nicholas Pechet) مدیر پیت موسسه «YCPSolidiance» در این‌باره گفت: «اطلاعات مربوط به تعویض روغن از زمان ریختن نخستین روغن در کارتل خودرو و نخستین استارت در خط تولید جمع‌آوری می‌شود و تنها در اختیار نمایندگان دارا یا فروشگاه‌های تامین قطعات مصرفی قرار خواهد گرفت. البته به‌طور قطع این خبر خوبی برای تولیدکنندگان خرد نخواهد بود؛ چرا که

گزارش ما نشان می‌دهد بیش از ۷۰ درصد از خودروهای جدید در چین، روسیه، اروپای غربی و آمریکای شمالی به زیرساخت‌های اتصال به اینترنت مجهز هستند. در کشورمان ایران نیز بستری‌های اینترنت اشیا که امکان استفاده از آن‌ها در خیابان مهیا باشد، در حال انجام تست‌های میدانی در برخی از مناطق تهران است؛ اما با توجه به عدم تعیین پروتکل‌های ارتباطی اینترنت اشیا، هنوز نمی‌توان در مورد زمان قطعی امکان استفاده از IoV سخن گفت.

می‌توان به این سیستم‌ها اضافه کرد تا زنجیره نگهداری از خودرو به شکل دقیق‌تری دنبال شود. «در نهایت او گفت: «خودروسازان نخستین دریافت‌کنندگان اطلاعات در مورد شرایط خودرو خواهند بود و البته می‌توانند تصمیم بگیرند که این اطلاعات را با چه مراکز دیگری به اشتراک بگذارند. هر چقدر که تعمیرگاه‌های خصوصی و فروشندگان افرمارکت بیشتری به جمع سیستم نگهداری در IoV بپیوندند، مشتری‌های بیشتری نیز به استفاده از آن علاقه‌مند خواهند شد.

درونی با یکدیگر و بر عهده گرفتن تامین روغن مورد استفاده خودروها دارند. البته او در باره چالش‌هایی که می‌تواند استفاده از این سرویس‌ها را در آینده با مشکل مواجه کند، توضیح داد: «قرار است سیستم IoV اطلاعات اخذ شده از سنسور را ارسال کند. به عنوان مثال وقتی تمام روغن موتور موجود در کارتل به انتها برسد، این سیستم کاربر را تشویق می‌کند که از نوع خاصی از روغن حمایت کند. همچنین باید امکان سفارش آنلاین رانیز در نظر گرفت. البته به عنوان گزینه دوم، امکان نمایش تعمیرگاه‌های نزدیک را هم

اطلاعات تعویض روغن به یکی از مهم‌ترین نکات در مورد معامله خودرو تبدیل شده و امکان تغییر روغن موتور به انواع دلخواه کمتر خواهد شد.

پچت ادامه داد: «سرویس‌های تجارت الکترونیک بزرگ چینی همچون JD که قدرت چانه‌زنی قابل توجهی دارند، سعی می‌کنند حضورشان را در بازار وسایل نقلیه افزایش دهند. اگر چه شرکت‌های بزرگ تولیدکننده روانکار می‌توانند از طریق همکاری با چنین سرویس‌هایی به موفقیت‌هایی برسند، اما کارگاه‌های مستقل نیاز به اتحاد

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت بهران

توضیحات	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	نوع ظرف	سطح کیفیت	نام کالا	روغن‌های موتور بنزینی
-	۶۴۱,۶۰۵	گالن فلزی	API SG	بهران تکناز ۵۰-۲۰W	
-	۷۱۶,۳۶۵	چهار لیتری پلاستیکی	API SJ	بهران پیشناز ۵۰-۲۰W	
-	۱,۰۵۴,۲۹۶	سه و نیم لیتری پلاستیکی	API SJ	بهران پیشناز ۴۰-۱۰W	
دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	۸۳۰,۵۵۷	چهار لیتری فلزی کتابی	API SL	بهران سوپر پیشناز ۵۰-۲۰W	
دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	۱,۲۱۴,۶۸۲	چهار لیتری فلزی کتابی	API SL	بهران سوپر پیشناز ۴۰-۱۰W	
-	۱,۴۵۷,۶۲۰	چهار لیتری فلزی کتابی	API SM	بهران رانا ۴۰-۱۰W	
-	۱,۹۱۴,۳۸۳	چهار لیتری فلزی کتابی	API SM	بهران رانا ۵۰-۵W	
-	۱,۹۱۴,۳۸۲	چهار لیتری فلزی کتابی	API SM	بهران رانا ۲۰-۵W	
-	۱,۶۰۳,۳۸۲	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN	بهران سوپر رانا ۴۰-۱۰W	
دارای تاییدیه دایلمر (مرسدس بنز) آلمان	۲,۰۷۴,۶۸۱	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN (RC)	بهران سوپر رانا ۴۰-۵W	
-	۲,۰۱۴,۲۵۳	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN (RC)	بهران سوپر رانا ۳۰-۵W	
-	۲,۵۷۸,۲۴۶	چهار لیتری فلزی کتابی	API SN (RC)	بهران سوپر رانا ۲۰-۰W	

انواع روغن‌های گیربکس اتوماتیک و هیدرولیک جعبه فرمان
ATF(3000L, 4000L, CVT L)

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

تلفکس: ۰۲۱-۷۱۱۶۴
www.fuchs.ir



در این وضعیت رانندگی برای جلب توجه راننده، عبارت «M View» در کلاستر ظاهر می‌شود و با هماهنگی با سیستم تطبیقی ام و دیفرانسیل مجهز به کنترل الکترونیکی ام، امکان رانندگی اسپرت و فاقد کشش برای شما فراهم می‌شود تا بتوانید با آن هر نوع حرکت و مانور جذابی را به نمایش بگذارید. البته با فعال شدن TRACK سیستم‌های پیشگیری از برخورد و خودکار ترمز اضطراری غیرفعال می‌شود. بنابراین برای بازگشت به حالت ایمن و کنترل و هدایت دقیق تر تنها با فشردن دکمه «M Mode» از حالت TRACK خارج می‌شوید و به وضعیت ROAD بازی می‌گردید و سیستم‌های هشدار دهنده ایمنی و کنترل فعال می‌شوند.

بامو M5 را باید در لیست سوپرمدان‌هایی قرار داد که هر نسل از آن با بهره‌گیری از فناوری باواریایی‌ها، برتری‌اش را به رخ کشیده و حتی سوپراسپرت‌های بسیاری را نیز به چالش جدی دعوت می‌کند. به تازگی کمپانی بامو نسخه پر فورمنسی و قدرتمند فیس لیفت س سری ۵ را که همان M5 و مدل کامپیتیشن آن است، به جهان معرفی کرد. یکی از ویژگی‌های هیجان‌انگیز M5 کامپیتیشن با پیش‌ران ۴.۴ لیتری توین توربو ۶۱۲ اسببخاری، وضعیت رانندگی TRACK است که یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد سوپرمدان باواریایی است و با انتخاب آن تمام سیستم‌های پایداری و ایمنی خودرو به حالت تعلیق درمی‌آیند.

«TRACK»؛ حالت جذاب رانندگی در بامو M5 جدید



نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۰۲

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظرسنجی شماره ۱۲۰۳

به نظر شما سهمیه سوخت خودروها مناسب است؟

۱- بله

۲- خیر

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم مدت زمان چراغ‌های راهنمایی و رانندگی را در خیابان‌های پر تردد پایتخت چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در پاسخ به این پرسش ۴۳ درصد به گزینه یک یعنی مناسب و ۵۷ درصد به گزینه دوم یعنی نامناسب رای داده بودند.



پیامک SMS

خاموش شدن خودرو

خودرو و چینی مجهز به دنده دستی دارم و مدتی است خودرو در زمان حرکت ناگهان خاموش می‌شود. البته پیش از چنین رخدادی، چراغ چک خودرو روشن می‌شود و پس از روشن شدن مجدد آن، چراغ چک خاموش می‌شود؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۹***۱۰۵۸

« ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما ممکن است این مشکل دو دلیل عمده داشته باشد. نخست اینکه در اثر خرابی سنسور موقعیت میل لنگ، دور موتور خودرو به شدت کاهش می‌یابد و در پی آن خودرو خاموش می‌شود.

در عین حال زمانی که این سنسور معیوب باشد، خودرو بد استارت می‌خورد. گاهی سنسور موقعیت میل لنگ در اثر انباشت رسوبات ناشی از اصطکاک کلاچ نیز دچار خرابی می‌شود. همچنین اگر سیستم جرقه‌زنی خودرو دچار مشکل شده باشد، این ایراد نمایان خواهد شد.

اما با توجه به آنچه شما بیان کردید، ممکن است کوئل دوپل خودرو معیوب شده باشد و گاهی نتواند جرقه مورد نیاز شمع را برای احتراق ایجاد کند که در نتیجه خودرو خاموش خواهد شد.

بنابراین توصیه می‌شود برای پیشگیری از افزایش استهلاک و خرابی در خودرو، بی‌درنگ برای تعمیر آن به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

عدم قفل شدن درها

خودرو جک اس ۵ دارم و مدتی است هنگام حرکت و با افزایش سرعت، درهای خودرو مانند قبل قفل نمی‌شود؛ مشکل چیست؟

۰۹۱۲***۳۵۴۸

« ابتدا باید گفت عیب‌یابی خودرو از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. معمولاً این مشکل دو علت عمده دارد؛ نخست اینکه اگر بونیت کنترل بدنه (BCM) یا فیوزهای آن دچار مشکل شده باشد، در زمان حرکت درهای خودرو قفل نخواهد شد.

همچنین در صورت خرابی عملگرهای در یا عدم اتصال سوکت‌های این سیستم، در زمان حرکت خودرو درها قفل نمی‌شود.

البته گاهی نیز ممکن است در اثر ایجاد نوسان جریان الکتریکی در خودرو این مساله رخ دهد. بنابراین توصیه می‌شود برای بررسی و عیب‌یابی بهتر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

عدم شتاب خودرو

خودرو کوئیک اتوماتیک دارم و مدتی است خودرو در زمان حرکت نوسان در شتاب و افت قدرت دارد و چراغ چک روشن می‌شود؛ مشکل چیست؟

کامیاری-تهران

« ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما با توجه به آنچه شما گفتید، این ایراد ناشی از دو علت اساسی است. نخست اینکه در صورت خرابی در پیچه‌گاز شتاب و قدرت خودرو در زمان حرکت افت می‌کند که این مساله علاوه بر روشن کردن چراغ چک می‌تواند در افزایش دما و مصرف سوخت نیز تأثیراتی داشته باشد.

همچنین اگر کاتکتور و اتصالات در پیچه‌گاز یا سنسور پدال گاز با مشکل مواجه شده باشد، خودرو با افت جدی شتاب و قدرت مواجه خواهد شد. این مورد نیز عامل روشن شدن چراغ چک در خودرو است.

بنابراین پیشنهاد می‌شود با توجه به شرایط فعلی بازار لوازم‌بدکی بهتر است برای عیب‌یابی و تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

«ایکوناکس»؛ بلند قامت لوکس ۳۰ هزار دلاری شورولت



آلومینیومی، خروجی ۱۲ ولت، قابلیت تنظیم عمودی و افقی فرمان و هدآپ دیسپلی بزرگ نصب شده است. ایکوناکس جدید در پاییز سال جاری میلادی به بازار عرضه خواهد شد.

« این روزها کراس اوورهای کامپکت یکی از محبوب‌ترین کلاس‌های بلندقامتان هستند. در این زمینه خودروسازان مطرح بسیاری توانسته‌اند درصد بیشتری از بازار این دسته از خودروها را به خود اختصاص دهند. کمپانی شورولت در اوایل سال جاری میلادی از فیس لیفت کراس اوور کامپکت خود با نام ایکوناکس رونمایی کرد. فیس لیفت این کراس اوور لاچگری شورولت در نمای جلو مشابه محصولات هوندا به نظر می‌رسد؛ چرا که کروم جلو پنجره میان چراغ‌های دو گانه جلو امتداد یافته و طراحی LED در قسمت بالایی و گرافیک چراغ‌ها مشابه محصولات جدید هوندا به ویژه اکوراست. همچنین خطوط مواج روی بدنه به همراه سطوح تخت کاراگری خاص به ایکوناکس بخشیده است.

استفاده از کروم در نمای جلو و حاشیه نواری دور درها به معنای لوکس بودن این بلندقامت جمع و جور است. در نمای عقب گرافیک چراغ‌ها و خروجی کروم شکل‌گرفته در طرفین، جذابیت ایکوناکس را دوچندان می‌کند. در عین حال رینگ‌های ۱۹ اینچی سبک‌وزن و قار بیشتری به این کراس اوور کامپکت می‌دهد و کابین ایکوناکس برخلاف گذشته مزین به چرم باکیفیتی است و قطعات آلومینیومی برای تزئینات و سقف بزرگ پانورامیک فضای دلنشین و جذابی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد.

کلاستر آللوک همچنان جایگاه خود را حفظ کرده و یک صفحه‌نمایشگر ۸ اینچی در بالای کنسول طراحی شده است تا فضای نسبتاً مدثری را برای کابین فراهم کند. از سوی دیگر در بخش فنی مهندسان کمپانی شورولت دو موتور چهار سیلندر بنزینی به حجم ۱.۵ لیتری و دولتری توربوشارژ در نظر گرفته‌اند که به ترتیب ۱۷۰ و ۲۵۲ اسببخار قدرت تولید می‌کنند و دو گیربکس ۶ و ۹ سرعته اتوماتیک نیز روی آن قابل نصب است.

سامانه چهار چرخ محرک ایکوناکس به لطف هماهنگی با کنترل کشش دینامیکی، قدرت و گشتاور را مدیریت کرده و به چهار چرخ منتقل می‌کند. آنچه ایکوناکس را از نمونه قبلی متمایز می‌کند، سیستم‌های الکترونیکی هوشمندی است که در راستای افزایش ایمنی آن تعبیه شده‌اند.

از سیستم‌های الکترونیکی هوشمند می‌توان به سیستم هشدار انحراف از مسیر و حفظ خطوط، دوربین دید عقب، کنترل فواصل از ناحیه عقب، ترمز اضطراری خودکار، ترمزهای هوشمند با هماهنگی سامانه شناسایی عابر پیاده، چراغ‌های جلو هوشمند، سیستم پیشگیری از برخورد، کروز کنترل تطبیقی مجهز به دوربین پیشرفته، کمک پارک خودکار، هشدار ایمن قرارگیری صندلی، کمک پارک جلو، کمک پارک عقب، هشدار نقاط کور و کمک پیشرفته رانندگی اشاره کرد. همچنین در زمینه امکانات رفاهی، روی این مدل سیستم‌های تهویه مطبوع دو گانه، سقف پانورامیک، دو حالت رانندگی، صندلی‌های با روکش چرمی، صندلی‌های جلو با ۶ حالت تنظیم و کارت حافظه، فرمان چرمی اسپرت، تزئینات

افزایش هزینه، مشروط بر رعایت استانداردها

بارها شنیده شده است که رعایت استانداردها سبب افزایش هزینه تمام شده خودرو خواهد شد و این روزها نیز در خصوص استانداردها آلاینده‌های متعددی منتشر می‌شود. اما در اینجا این سوال مطرح می‌شود که رعایت استانداردهای آلاینده‌های چگونه می‌تواند باعث افزایش قیمت خودرو شود؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

استانداردهای آلاینده‌های تاثیر بسزایی در عملکرد پیش‌ران دارند و بسیاری از تقای استانداردها باید تغییراتی در ساختمان و شکل استفاده از قطعات صورت بگیرد که این موضوع سبب می‌شود عملکرد پیش‌ران بهتر شود. به طور مثال در استاندارد یورو ۵ باید در شیوه تولید میل لنگ بازنگری شود.

عابدی

مساله اینجاست که این تغییرات هزینه‌هایی را به دنبال دارد که در شرایط فعلی بازار خودرو، بهتر است از اجرای آن صرف‌نظر شود تا هم قیمت خودرو کاهش یابد و هم توان قطعه‌ساز برای تولید افزایش یابد.

خرمی

اگر خودروسازان در گذشته نه‌چندان دور برنامه‌ای برای حرکت به سمت تولید خودروهای به‌روز و با استاندارد بالا داشتند، اکنون در چالش به‌روزسانی محصولات و تطبیق آن با استانداردهای روز گرفتار نمی‌شدند. مساله اینجاست که پیش از این برنامه مدونی بر پایه اجرای سریع و استاندارد در صنعت خودرو شکل نگرفته است.

سازبی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

صدای کابین

« خودرو مونتاژ داخل دارم و آن را چندماه پیش خریداری کردم. به تازگی در زمان حرکت خودرو روی دست‌اندازها صدای نامتعارف مشابه بر خورد چند فلز از در جلو سمت راست راننده به گوش می‌رسد. با توجه به اینکه کارکرد خودرو ۱۵ هزار کیلومتر است، برای بررسی مشکل به نمایندگی مربوطه مراجعه کردم و پس از بررسی و سرویس چندبار این صدا همچنان وجود دارد. کارشناس مربوطه پیشنهاد تعویض برخی از اجزای در را داده است؛ اما از آنجایی که گفته می‌شود کیفیت قطعات کاهش یافته است، تمایلی به تعویض آن ندارم.

۰۹۳۸***۷۸۰



«ایران تایر»؛ نخستین شرکتی که افزایش قیمت‌ها را اعمال کرد



شرکت ایران تایر دیروز قیمت سبد تیرماه خود را با اعمال افزایش ۲۰ درصدی برای فروش در شبکه توزیع اعلام کرد. قیمت هر سبد ایران تایر برای عوامل فروش ۴۶ میلیون تومان است.

بر اساس اعلامیه‌ای که شرکت برای نمایندگان خود ارسال کرده است، خریداران

در بازه زمانی سوم تا هشتم تیرماه فرصت دارند و جود خود را واریز کنند. ایران تایر در حالی به عنوان پیشگام در اعلام سبد محصولات خود با قیمت‌های جدید نام گرفت که هنوز دیگر تایر سازان اقدامی برای اعلام سبدهای تیرماه نکرده‌اند.

بور و کراسی توزیع لاستیک‌های سنگین را گروگان گرفت!

تایرهای سنگین وارد شده با ارز نیمایی در بلا تکلیفی صدور حواله راهداری

این در حالی است که پیش از این ۴۰ نفر از توزیع کنندگان عمده تایرهای سنگین وارداتی و تولید داخل در پی عدم صدور حواله راهداری و خواب سرمایه خود، مراتب گلایه خود را به وزارت صنعت معدن و تجارت اعلام کرده بودند.

در چنین شرایطی که برخی توزیع کنندگان به دلیل متضرر شدن از عدم صدور حواله‌های راهداری برای توزیع تایرهای وارد شده با ارز دولتی، توزیع و فروش را متوقف کرده‌اند، آزاد شدن فروش تایرهای سنگین وارد شده با ارز نیمایی می‌تواند بازار را به تعادل برساند و عرضه و فروش تایرهای قدیمی تر را که با ارز رسمی به کشور آمده‌اند، سرعت ببخشد.

اتفاقی که اگر رخ ندهد باعث می‌شود تاریخ مصرف تایرهای وارد شده با ارز دولتی منقضی و بخشی از سرمایه‌های ملی دچار خسارت شود.

است که با وجود ثبت سفارش با ارز دولتی اما با تصمیم دولت مابه‌التفاوت قیمتی بین نرخ ارز دولتی و نیمایی را پرداخت کرده‌اند اما کالاهایشان در انبارها خاک می‌خورند. بنا بر گزارش‌های غیر رسمی حدود ۹۰۰ هزار حلقه تایر سنگین که پیش از این نزدیک به ۶ ماه منتظر دریافت ارز دولتی برای ترخیص بودند حالا با ارز نیمایی ترخیص شده‌اند یا در حال ترخیص و رسیدن به انبارها هستند اما برخی ناهماهنگی‌ها باعث شده است توزیع کنندگان این کالاها امکان فروش آنها را بدون صدور حواله راهداری نداشته باشند.

این بخش از تایرها جدا از کالاهایی هستند که سال گذشته با دریافت ارز دولتی وارد کشور شده‌اند و همه توزیع کنندگان و تجار ملزم به فروش آنها به شرط صدور حواله از سوی سازمان راهداری هستند.

به رغم تصویب کار گروه تنظیم بازار و حذف الزام صدور حواله راهداری برای توزیع و فروش تایرهای سنگینی که با ارز نیمایی به کشور وارد شده‌اند، تجار و توزیع کنندگان به دلیل الزام صدور حواله از سوی سازمان راهداری، امکان فروش کالاهای خود را ندارند.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو»، کار گروه تنظیم بازار در آخرین مصوبه خود کارخانه‌های تولیدی، وارد کنندگان تایر به ویژه نمایندگان توزیع و خرده‌فروشی را به ثبت اطلاعات تولید، واردات و فروش تایرهای سبک و سنگین که با ارز نیمایی تولید و وارد شده‌اند مکلف کرد و الزام حواله سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یا سایر مراجع را از عرضه این تایرها در بین مصرف کنندگان برداشت.

با این حال گزارش‌های رسیده حاکی از سردرگمی برخی تجار و توزیع کنندگان تایرهایی

گزارش

Report



علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۷,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۱۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - اسپورت تیج - توسان (۲۰۱۰)	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
کاپرا	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	۲۲۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶	۱۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۷,۲۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۸,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	KB14.36	
تیبا ۲	۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵	KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵	KB31	
پژو ۲۰۷	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	KB77	
H30 کراس	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	KB66	
جانگان	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵	KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۱۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYDS6	۱۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای IX55 - پرادو	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵	KB700	

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	گل تایر	یزد تایر (ایران)
سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲ - ام وی ام ۱۱۰	۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	VENUS	
سایپا ۱۴۱	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	MARS	
ریو - تیبا	۸,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	VENUS	
پژو ۲۰۶ - پرشیا - پژو ۴۰۵	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	URANUS	
سمند - زانتیا - تندر ۹۰	۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	URANUS	
رینگ پهن سمند - زانتیا	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	MERCURY	
دانگ فنگ	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	MARS	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	NEPTUNE	
ام جی ۶ - مزدا ۳ - کیا سراتو	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۷	۵۵	۲۱۵	NEPTUNE	



انتظار در ماه مه خودروسازان را به افزایش تولید مدل‌های پرطرفدار شاسی‌بلند و پیکاپ تشویق کرد. هر چند بسیاری از قطعه‌سازان در گفت‌وگو با رویترز درباره کاهش تقاضا تا سال ۲۰۲۱ ابراز نگرانی کرده‌اند. انتظار می‌رود فروش جهانی خودرو تا سال‌های ۲۰۲۲-۲۳ به وضعیت پیش از کرونا برنگردد و همین موضوع می‌تواند توجیه درستی برای عدم سرمایه‌گذاری و توسعه دادن تولید قطعه‌سازان باشد.

شرکت‌های تامین‌کننده قطعات خودرویی در آمریکای شمالی اعلام کرده‌اند که شتاب گرفتن تولید کمپانی‌های بزرگ خودروسازی پس از دوران تعطیلی به خاطر کوید-۱۹ باعث دلگرم شدن آن‌هاست اما همچنان این شرکت‌ها گفته‌اند که فعلاً به خاطر عدم قطعیت بلندمدت در بازار به دنبال سرمایه‌گذاری و استخدام نیروی کار جدید نیستند. خودروسازان آمریکایی اکثر کارخانه‌های مونتاژ خود را در اواخر ماه مه و پس از کاهش محدودیت‌ها بازگشایی کردند و فروش بالاتر از حد



دلگرمی و نگرانی قطعه‌سازان آمریکایی

بین‌الملل Internacional

تعلیق تولیدات هیوندای به خاطر کمبود قطعه

در روزهای گذشته تولید دو خودرو هیوندای پالیسید و جنسیس GV80 به دلیل کمبود قطعات یدکی مورد نیاز در کره جنوبی متوقف شد. از دوشنبه گذشته (۱۵ ژوئن) و پس از مرگ یکی از کارکنان یکی از تامین‌کنندگان قطعات مورد نیاز در این خودروها به دلیل ابتلا به ویروس کووید-۱۹، تولید این خودروها متوقف



شده است.

این موضوع کوتاهی پس از آن اتفاق افتاد که در تاریخ ۱۱ ژوئن، کیا تولید دو کارخانه داخلی خود را در کره به خاطر مثبت شدن تست کرونا در دو تن از کارکنان خود در سایتی در نزدیکی سئول به حالت تعلیق درآورد.

با این‌که از مدت‌ها پیش دو خودرو هیوندای پالیسید و جنسیس GV80 قرار بوده رونمایی شوند اما هر بار به دلایل مختلفی تولیدشان به تعویق افتاده است.

در ماه فوریه هیوندای بیشتر کارخانه‌های خود را به خاطر توقف تولید قطعه‌سازان چینی که لوازم الکترونیکی این دو مدل شاسی‌بلند را تامین می‌کردند، تعطیل کرد و هنوز هم وضعیت تامین قطعات این خودروها به حالت معمول بازنگشته است.

مشکلات قطعه‌سازان مکزیک

مدت کوتاهی پس از آن که دایملر تولید خود را در اواسط ماه مه در کارخانه مرسدس بنز واقع در آلابامای آمریکا آغاز کرد، مجبور شد در هفته گذشته تولید خود را متوقف کند. این کارخانه که به



تولید مدل‌های GLE، GLS و کلاس C مشغول است به خاطر نبود قطعاتی که از مکزیک وارد می‌شود مجبور شد خط تولید خود را برای دیگر به حالت تعلیق درآورد. همین مسئله در ماه اخیر برای کارخانه‌های تویوتا و فولکس‌واگن نیز در آمریکا پیش آمده و دلیل اصلی آن مشکل تامین کنندگان قطعات خودرو در مکزیک است که هنوز نتوانسته‌اند کار خود را از سر بگیرند. قطعه‌سازان با مشکلات فراوان مانند کمبود نقدینگی و چالش حفظ سلامت کارکنان خودرو به‌رو هستند.

خبر News

چک‌های برگشتی دوران کرونا گریبان قطعه‌سازان را گرفت



صاحبان برخی مشاغل افزایش یافت و از سوی دیگر به دلیل تصمیمات نادرست که چک‌های برگشتی تا انتهای برج ۳ قابل پیگیری نیست، بسیاری از سودجویان چک‌های خود را پاس نکردند و کسبه سالم بازار دچار مشکل در تامین نقدینگی شدند. به عنوان مثال کارخانه لاستیک‌سازی گیلان که با بازار گان‌های بزرگ و صاحبان برند در ارتباط است، به دلیل همین کاستی‌ها با بعضی از مشتریان خود به مشکل خورده و مجبور به حذف بعضی از آن‌ها از لیست فروش شده است.

چک‌های برگشتی دو ماه پایانی سال گذشته برخی قطعه‌سازان و فعالان این صنف را با مشکل مواجه کرده است. حمیدرضا کاروان، کارشناس فروش گروه صنعتی لاستیک گیلان از معضل جدیدی در این صنف و صنعت قطعه می‌گوید که دلیل آن شرایط به وجود آمده در بازار دریا است. وی رونق آن در بهمن و اسفندماه سال گذشته است. وی معتقد است در این دو ماه میزان چک‌های برگشتی

صاحبان برخی مشاغل افزایش یافت و از سوی دیگر به دلیل تصمیمات نادرست که چک‌های برگشتی تا انتهای برج ۳ قابل پیگیری نیست، بسیاری از سودجویان چک‌های خود را پاس نکردند و کسبه سالم بازار دچار مشکل در تامین نقدینگی شدند. به عنوان مثال کارخانه لاستیک‌سازی گیلان که با بازار گان‌های بزرگ و صاحبان برند در ارتباط است، به دلیل همین کاستی‌ها با بعضی از مشتریان خود به مشکل خورده و مجبور به حذف بعضی از آن‌ها از لیست فروش شده است.

تازه‌های قطعه Part News

رکود در بازار قطعات با شیوع کرونا و نوسان نرخ ارز



نوسان قیمت ارز و سیر صعودی قیمت آن خریداران و فروشندگان قطعات یدکی را در بالاترین نقطه فرو برده است. حمید محمودی، نماینده برند دیجی‌پارت در بازار لوازم‌بدکی تهران از سیاست فروش قطعه‌چکانی برخی برندها و فروشندگان آن‌ها در بازار خبر می‌دهد که به نوعی منتظر به‌تیممات رسیدن نرخ ارز برای تعیین قیمت کالاهای خود هستند. از سوی دیگر با کاهش میزان فروش قطعات در بازار به دلیل شیوع بیماری کرونا، گردش مالی فروشندگان افت نسبی داشته و قدرت خرید مصرف‌کنندگان نیز به شدت پایین آمده است. از سوی دیگر توقف واردات برخی کالاها در طول ماه‌های گذشته به دلیل مشکلات ارزی و تحریم‌ها، موجودی انبار قطعه‌فروشان را به شدت کاهش داده و این احتمال وجود دارد که در چندماه آینده بازار با مشکلات جدی در زمینه تامین قطعات یدکی مواجه شود.

چه لنت ترمزی بخیریم و چگونه بر عمر آن بیفزاییم؟

از لنت و پدال ترمز تا «الماسه‌شدن» دیسک!

به لنت‌ها وارد می‌شود. اما در مقابل رانندگی در جاده‌ها و بزرگراه‌ها با توجه به استفاده کمتر از ترمز باعث می‌شود فرآیند تعویض لنت به تعویق بیفتد.



اما طول عمر کمتری نیز دارند.

گروه قطعات: لنت ترمز یکی از قطعات مهم و مصرفی در خودرو به شمار می‌رود و لازم است بعد از پیمایش مشخصی نسبت به تغییر و تعویض آن اقدام کرد. درارنده خودروها می‌باید بدانند که لنت‌ها به نوسانات نرخ ارز بر قیمت بسیاری کالاها تاثیرگذار بوده، در بازار لنت نیز این تلاطم احساس می‌شود. در چنین شرایطی، اگر برای خرید لنت ترمز به بازار مراجعه کنید، با برندهای متنوع لنت ترمز مواجه خواهید شد و همین موضوع ممکن است باعث سردرگمی شما شود. از لنت ترمز پراید گرفته تا لنت خودروهای لوکس با برندهای مختلفی در بازار عرضه می‌شوند. عدم انتخاب صحیح و نیز بررسی به موقع لنت‌ها ممکن است باعث خسارت‌های سنگینی همچون تصادف، خوردگی رینگ و... شود. در این مطلب می‌خواهیم هم از نحوه انتخاب و هم از روش استفاده از لنت ترمز بگوییم تا راهنمای شما در زمان خرید و مصرف لنت ترمز باشد.

خرید لنت ترمز مناسب با در نظر داشتن موارد ذکر شده حال نوبت به خرید لنت ترمز می‌رسد. شاید در زمان انتخاب لنت ترمز مناسب خودرو خود دچار تردید شوید و نتوانید لنتی را تهیه کنید که ضمن داشتن دوام بالا از قیمت مناسبی نیز برخوردار باشد. چراکه شرکت‌های تولیدکننده خودرو پس از آزمایش‌های مختلف و با در نظر گرفتن شرایط مختلف رانندگی قطعات مناسبی را برای یکمدمل خودرو تولید می‌کنند و با توجه به این موضوع بهترین هنگام خرید لنت ترمز نوعی از لنت را خریداری کنید که شرکت تولیدکننده خودرو شما از آن استفاده کرده است.

چگونگی افزایش عمر مصرفی لنت ترمز پس از تهیه و نصب یک لنت ترمز استاندارد، همواره در حالت سسکون روی پدال ترمز خودرو فشار وارد کنید تا هنگام ترمزگیری جین رانندگی سیستم ترمز با شوک مواجه نشود. زیرا حرارت ناشی از ترمزهای شدید دیسک‌ها را به سرعت معیوب می‌کند و امکان به وجود آمدن نقطه‌های سخت و اصطلاحاً الماسه شدن دیسک بیشتر می‌شود.

خطوط عمیق روی دیسک‌ها کارایی آن‌ها را کاهش می‌دهد و ترمزگیری همراه با سروصدا خواهد بود. همواره به خاطر داشته باشید که تراشکاری دیسک آن را نازک می‌کند و به تبع آن سرعت ترمز گرم می‌شود؛ بنابراین تا حد امکان از تراشیدن سطح دیسک خودداری کنید. یکی از موارد مهم برای پیشگیری از بروز ایراد در سیستم ترمز، انتخاب و خرید لنت ترمز استاندارد است. اگر گیرهای سیلندر ترمز جلو و عقب باید همیشه سالم باشند و در صورت مشاهده خرابی سریع آن‌ها را تعویض کنید؛ زیرا وارد شدن گرد و غبار به داخل قطعات باعث خوردن آن‌ها و نشتی روغن ترمز یا بروز لرزش هنگام ترمزگیری می‌شود.

همچنین قدرت توقفشان نیز زیاد است؛ اما در عین حال قیمت بسیار بالایی دارند. از این نوع لنت‌ها بیشتر در خودروهای مسابقه‌ای استفاده می‌شود که در سرعت بالا و توقف‌های ناگهانی کاملاً دوام آورده و مقاومت بالایی از خود نشان می‌دهند.

عوامل موثر بر طول عمر لنت خودرو بدون شک نوع لنت ترمز در طول عمر آن تاثیر چشمگیری دارد؛ اما جدای از این مبحث، عوامل دیگری نیز در طول عمر لنت ترمز نقش دارند.

مکان رانندگی: مسیری که هر روز در آن رانندگی می‌کنید در طول عمر لنت ترمز خودرو شما اثرگذار خواهد بود. بدون شک رانندگی در داخل شهر و با وجود تقاطع‌ها و ترافیک‌های سبب می‌شود شما بیشتر از پدال ترمز استفاده کنید و در نتیجه فشار بیشتری

لنت ترمز کم‌فلز:

لنت کم‌فلز اگرچه عمر طولانی‌تری به نسبت لنت‌های ارگانیک دارد، اما سروصدایی که در زمان استفاده از آن‌ها تولید می‌شود، سبب شده کمتر مورد توجه قرار گیرند.

لنت ترمز نیمه‌فلزی:

لنت‌های نیمه‌فلزی به واسطه موادی که در آن‌ها به کار رفته است، دوام و طول عمر بالایی دارند و در اغلب خودروهای سواری نیز به دلیل قیمت مناسب و دوام زیاد از این نوع لنت ترمز استفاده می‌شود. تنها ایراد لنت‌های نیمه‌فلزی وزن بالای آن‌هاست؛ اما با وجود این مشکلات باز هم لنت‌های نیمه‌فلزی از انواع دیگر برای خودروهای سواری مناسب‌تر هستند.

لنت ترمز سرامیکی:

لنت‌های سرامیکی وزن کمی دارند و دیر ساییده می‌شوند.

انواع لنت ترمز

در گذشته لنت ترمز از مواد آزبست تهیه می‌شد که اصطلاحاً بالایی را ایجاد می‌کرد؛ اما این مواد در زمان ساییده شدن غباری را تولید می‌کند که استنشاق آن سرطان‌زا است؛ بنابراین در روند تولید لنت مواد آلی جایگزین آزبست شد. لنت‌های آلی از مواد طبیعی چون شیشه، لاستیک و رزین ساخته می‌شوند و نرم‌تر هستند. همین موضوع سبب شده است در زمان ترمزگیری چسبندگی بیشتری ایجاد و خودرو به خوبی متوقف شود؛ از سوی دیگر نرم بودن ساختار آن‌ها موجب شده است این نوع لنت‌ها سروصدای کمتری داشته باشند. لنت‌های آلی برای خودروهای کوچک مناسب‌ترند و به‌طور کلی به چهار دسته تقسیم می‌شوند:

لنت ترمز ارگانیک:

این نوع لنت‌ها نسبت به سایرین از قیمت پایینی برخوردارند؛

فهرست برخی محصولات قدیمی‌ترین و با سابقه‌ترین شرکت تولیدی لنت ترمز در ایران

محصولات	سابقه شرکت	دارای استاندارد ملی	خدمات پس از فروش	اصالت کالا	طول عمر مفید	قیمت پخش عمده‌ای (ریال)	تصاویر
لنت عقب پراید با کفشک	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۴۲۸,۰۰۰	
لنت عقب پژو ۴۰۵ با کفشک	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۹۰۷,۰۰۰	
لنت عقب نیسان با کفشک	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۱,۴۷۴,۰۰۰	
لنت عقب پیکان با کفشک	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۳۰/۰۰۰ KM	۸۸۹,۰۰۰	
لنت جلو پراید	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۳۸۴,۲۰۰	
لنت جلو پیکان	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۳۶۲,۱۰۰	
لنت جلو پژو ۴۰۵ و سمند	۲۷۹۸	ملی ۵۸۶	دارد	ایرانی	۲۰/۰۰۰ KM	۵۵۶,۷۵۰	
کلاچ پراید با سوراخ	۳۰۰۵	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۳۶۴,۰۰۰	
کلاچ پژو ۴۰۵	۳۰۰۵	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۴۵۴,۰۰۰	
کلاچ پیکان با سوراخ	۳۰۰۵	ملی ۳۰۰۵	دارد	ایرانی	۶۰/۰۰۰ KM	۴۴۵,۰۰۰	

پیشنهادها و انتقادات شما برای ما ارزشمندند. لطفاً آن را با ما در میان بگذارید
شماره واتس‌اپ: ۰۹۳۹۳۰۹۹۶۱۹
نشانی الکترونیکی: donyayekhdro@gmail.com



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۳ تیر ۱۳۹۹. سال پنجم. شماره ۱۲۰۳

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیانته زاده

تهران ۳۴ آصفهان ۳۶ شیراز ۳۸ مشهد ۳۶ تبریز ۳۱ ارومیه ۳۰ رشت ۳۴ گرگان ۳۶ ساری ۳۴ اهواز ۴۷ یزد ۳۸ کرمان ۳۷ بندرعباس ۳۸ زاهدان ۳۹

آماده برای غیرمنتظره‌ها

این آگهی که با شعار «آماده برای غیرمنتظره‌ها» توسط آژانس «TWBA» در کشور شیلی برای وانت پیکاپ نیسان N300 طراحی شده، به این مساله تاکید دارد که این خودرو آمادگی حضور در هر مسیر و مکانی را دارد.

TOUGH. SMART. READY FOR THE UNEXPECTED. ALL NEW NISSAN NP300

حرف آخر

The Last Word

سهیل سیاوشی
خبرنگار

آموزه‌های ورزش باد تابستانی در دوره کرونا

پس از تجربه گرمای شدید هوا در اواخر خرداد، نخستین روزهای تابستان را به یمن ورزش باد خنکی به شکل بهتری پشت سر گذاشتیم. جالب اینجاست که به رغم افزایش شدید دمای هوا، باز هم حاضر نبودیم از مدت‌زمان حضور خود در اماکن عمومی و در سطح شهر بکاهیم و به همین خاطر هوای مطلوبی را که به دلیل عدم تردد خودروها در معابر شهری در نخستین روزهای سال تجربه کردیم، به مرور از دست می‌دهیم و حتی طی روزهای اخیر به دلیل آلودگی هوا در ساعاتی از روز میدان دیدمان کاهش یافت. اما با ورزش باد طی دو روز گذشته دوباره چهره آسمان پاک و شفاف شده است.

این موضوع بیانگر آن است که هنوز هم می‌توانیم با محدود کردن تردهای غیر ضروری در معابر شهری همراه با خودرو و به شکل تک‌سر نشین و صدالبته ممنوعیت حضور خودروهای عمومی دودزا در سطح شهر، به شرایط مطلوبی از نظر کیفیت هوا و به طور کلی حفظ محیط زیست دست یابیم و چه بسا همین هوای پاکیزه انگیزه مضاعفی در ما ایجاد کند که از حضور بی‌مورد در اجتماع، به خصوص در دوران شیوع کرونا خودداری کنیم و هر چه بیشتر در کنترل و کاهش افزایش ابتلا به بیماری و تبعات آن نقش داشته باشیم. به هر سوی ترس عمومی از این بیماری خطرناک کاهش یافته و شاید بتوان با اتخاذ تدابیر و روش‌های دیگری از اجتماع در سطح شهر جلوگیری کرد.



خود دارد. هر چند سورتیس تنها یک موتورسوار نبود و در مسابقات جایزه بزرگ فرمول ۱ نیز شرکت می‌کرد. در سال ۱۹۶۴ جان سورتیس عنوان قهرمانی جهان را در مسابقات فرمول ۱ از آن خود کرد و به تنها فردی در تاریخ بدل شد که هم در مسابقات موتورسواری و هم در مسابقات اتومبیلرانی عناوین جهانی را کسب کرده است.

جان سورتیس، یکی از بزرگ‌ترین موتورسواران تاریخ است که در دهه ۱۹۵۰ میلادی ستاره بی‌چون و چرای مسابقات موتورسواری به‌شمار می‌رفت. این موتورسوار بریتانیایی که چهار بار در دسته موتورهای ۵۰۰ سی‌سی قهرمان جهان شد، همچنین سه‌عنوان قهرمانی در دسته موتورهای ۳۵۰ سی‌سی را نیز در کارنامه

ستاره‌های پیست

جان سورتیس



Manufactured in International Petro Energy Arg Co. | شرکت بین‌المللی پترو انرژی آرگ | IPEA

NELL ENGINE

نل نماد روشنایی

www.isaco.ir | @irnell | nell.iran | pe-arg.com

درس دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان فیاضی (فرشته)، مجتمع تجاری دارپوش، پلاک ۵۵، بلوک A، طبقه ۳
درس کارخانه: یزد، میبد، روبروی مجتمع فولاد میبد، کارخانجات بین‌المللی پترو انرژی آرگ
شماره تلفن: ۰۲۲-۲۲۰۷۶۶۲-۲۱

در خانه بمانید، از اپ ایساکو خدمات بگیرید

www.isaco.ir
تلفن: ۰۹۶۴۴۰۰۰

دانلود اپلیکیشن ایساکو