



دبیر انجمن صنایع تولید
لنت ترمز و کلاچ کشور مطرح کرد:
از بین رفتن صرفه
اقتصادی تولید بانوسان شدید
قیمت مواد اولیه



شاسی بلند
آفرودی سایپا
از گمانه‌زنی
تأثیر پ

نمایندگان مجلس همچنان پیگیر طرح تحول در شیوه توزیع یارانه بنزین هستند

عملیات غیرممکن بهارستان نشینان برای تغییر قیمت بنزین

امضایندگان این طرح می‌گویند شیب مصرف بنزین در کشور صعودی است و با ادامه روند فعلی، میزان مصرف بنزین تا سال ۱۴۰۸ به حدود ۲۵۰ میلیون لیتر در روز...
۱۵ صفحه

مابقی که برای خودروها در ۴ فصل سال حیاتی است

ضد یخ کاسپین؛ تنها
محصول ایرانی تایید شده
توسط «AMALGATECH»
۱۱ صفحه

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
فقط بخش خصوصی
می‌تواند به آزمون و خطا
در صنعت خودرو پایان دهد
۳۰۲ صفحات

رونق و جهش خودروسازی
در سایت‌های استانی
تولید سالانه
«ایران خودرو» کرمانشاه
۱۰۰ هزار دستگاهی می‌شود
۴ صفحه

در بازار خودروهای سنگین چه می‌گذرد؟ تلاطم قیمت‌ها در راسته تجاری‌ها

- ۴ تلاش اندونزی برای سرمایه‌گذاری روی تسلا
- ۱۲ هیوندای «I20N لاین»؛ چموش اما خشمگین
- ۱۶ در باب دعوی وطنی «واردکننده - تولیدکننده»
- ۲ آموزش آنلاین تعمیرات خودرو از طریق «ISQI»
- ۷ عرضه رانا پلاس با موتور «EC5» توسط ایران خودرو

استارت Start
بهناز جلالی پور
عضو شورای سردبیری

طرح‌هایی با نتایج بعید

مجلس و پارلمان جدید تمام هم‌وغم خود را به کار برده تا در این شرایط که هر سوی اقتصاد را بگیرد، سوی دیگرش هم نیاز به رسیدگی دارد، تأثیر مثبت...
۲ صفحه

تیتراهای امروز

قطعه‌سازان بورسی در حال ریکواری
خودرویی‌ها به روزهای خوب
خود بازگشتند
۵ صفحه

افزایش تولید و عرضه خودرو برنامه وزیر جدید برای کنترل بازار

۴ صفحه

گران‌ترین وارداتی‌ها زاپاس موستانگ تا کجا دوام می‌آورد؟

۱۳ صفحه

پیش‌رانه‌ای ۱۰۰۰ اسب بخاری که ۴۷،۷ میلیون دلار هزینه داشته است چهار سیلندر با ۸ پیستون!

۸ صفحه

DAYKEN ORIGINAL EQUIPMENT QUALITY

تهران، میدان امام خمینی، خیابان اکباتان، پاساژ معصومی، طبقه همکف، پلاک ۳۲
تلفن: ۰۲۱-۳۳۹۶۰۲۹۲-۳۰ / وبسایت: www.dayken.net

ضد یخ‌های بهران

مناسب برای تمام فصول سال

• بهران بهمن: ضد یخ ویژه خودروهای بنزینی و دیزلی سبک
• بهران مهر: ضد یخ با طول عمر بالا، ویژه خودروهای بنزینی و دیزلی سبک
• بهران دی: ضد یخ ویژه خودروهای دیزلی سنگین

ضد یخ، ضد جوش، ضد زنگ



مخصوص پیست قبلی؛ می‌توان به ارتفاع متغیر برای رانندگی در شرایط مختلف (جاده یا پیست)، سیستم آگزوز جدید برای کاهش سروصدای کابین، تهویه مطبوع، گرم‌کن شیشه جلو، سیستم صوتی قابل سفارش، اسپلیتر جلو و دیفیوزر عقب جدید، صندلی‌های جدید جاده‌ای و تایرهای جاده‌ای اشاره کرد. خریداران می‌توانند این سوپراسپرت استرالیایی را در دو نسخه ویژه به نام سری سیگنیچر و سری سلبریشن سفارش دهند و اگر سری دوم را انتخاب کنند از لوگو نشان‌هایی از جنس طلای ۱۸ عیار، کابین سفارشی کربنی و یکجای پیست اختصاصی شامل بال عقب، اسپلیتر و دیفیوزر نیز برخوردار خواهند شد.

برایم (Brabham) یک خودرو ساز استرالیایی است که در سال ۲۰۱۸ تأسیس شد. نخستین محصول این شرکت یک سوپراسپرت ویژه پیست به نام BT62 بود که در همان سال ۲۰۱۸ نیز معرفی شد. سپس در نوامبر ۲۰۱۹ این شرکت نسخه مسابقه‌ای سوپراسپرت خود را برای شرکت در مسابقات استقامتی بریت کار معرفی کرد. حال خانواده BT62 گسترده‌تر شده و برای اولین بار نسخه خیابانی آن به نام BT62R معرفی کرده است. این نسخه جدید در خلاف دوپرا در قبلی خود می‌تواند به صورت قانونی در جاده‌ها تردد کند. از جمله تغییرات BT62R نسبت به نسخه‌های



سوپراسپرت استرالیایی
«برایم» راهی جاده‌ها می‌شود

طرح‌هایی
با نتایج بعید



مجلس و پارلمان جدید تمام هم‌وغم خود را به کار برده تا در این شرایط که هر سوی اقتصاد را بگیرد، سوی دیگرش هم نیاز به رسیدگی دارد، تاثیر مثبت خود را در تاریخ پارلمان ثبت کنند، حتی اگر این آثار و نشانه‌ها، نتایج چشمگیر و سریع‌الثری برای مردم نداشته باشند، باز هم آن‌ها به دنبال طرح‌هایی در برگیرنده عناوین مهم همچون خودرو و بنزین هستند.

در همه ادوار با هیچ اسم و عنوانی به میزان و اندازه «بنزین» بازی نشده است؛ گویی بنزین نقطه ثقل اقتصاد ایران است که سایر ارکان حول آن می‌چرخد و نوسان پیدا می‌کند.

دولت فریاد می‌زند که به واسطه تحریم‌های زور گویانه آمریکا پولی در بساط ندارد. نشانه‌های خزانه خالی پیش از آن که صدای دولت در بیاید نیز دیده می‌شد.

محدودیت‌ها چنان شدید است که همه دولت‌مردان و مجلسی‌ها به‌طور مداوم شرایط جنگ اقتصادی را یادآوری می‌کنند. اما این نوابش از آن که دل‌داری و همدلی با مردم باشد، به دنبال همدلی می‌گردد و تقاضا دارد در این وانفاس، مردم؛ هم درد خودشان را دوا کنند و هم درد دولت را بفهمند.

اما مجلس همه نداری‌ها و خزانه خالی دولت را فراموش کرده است و حالا می‌خواهد تعهدی به تعهدهای دولت اضافه کند، آن هم با خرید و فروش بنزین مازاد یا بهبود توزیع یارانه آن برای رسیدن به دست کسانی که مصرف مستقیم بنزین ندارند.

تجربه سال‌های گذشته نشان داده است تغییر و نوسان در قیمت بنزین، در ابتدا بخش حمل‌ونقل و سپس نرخ تمام کالاها را متاثر می‌کند.

این تغییرات از اوایل دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ شروع شد؛ زمانی که طبق قانون، دولت موظف به افزایش پلکانی نرخ بنزین بود و تغییرات و نوسانات قیمت خود را با درصد رشد بنزین هماهنگ و هم‌تراز می‌کرد.

اکنون نیز نبض اقتصاد چنان که کارشناسان این حوزه هشدار می‌دهند، دقیق و منظم نمی‌زند و نمی‌توان و نباید پیکر بیمار را دچار تنش تازه و چالشی جدید کرد؛ چنان‌که طرح خرید و فروش بنزین و طرح تقاضایی تازه از دولت که با تمام توان مقروض است و به همه پدکار، می‌تواند چالش‌های اقتصادی بیشتری پیش پای دولت بگذارد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

فقط بخش خصوصی می‌تواند به آزمون و خطا در ص

فرق یک تشکل خصوصی با یک وزارتخانه در تبدیل تهدیدها به فرصت است



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

پس از آن که در ماه گذشته رئیس جمهور هم از انحصار گرایی در صنعت خودرو گلایه کرد، بسیاری کارشناسان این حوزه از صنعت با او هم‌صدا شدند. اما وقتی شخص اول اجرایی کشور هم صحبت از انحصار در خودرو سازی می‌کند، این سوال مطرح می‌شود که چه کسی نمی‌گذارد تا ساکنان دار دولت، نحوه مدیریت صحیح در صنعت خودرو را اعمال کنند. در این خصوص با مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو و گفت‌وگویی داشته‌ایم که در ادامه می‌خوانید.

با توجه به قیمت ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی خودروهای داخلی، آیا خودرو وارداتی با قیمت یک تا دو میلیارد تومان می‌تواند عرضه را بر این خودروها تنگ کند؟

همیشه واردات خودرو به‌عنوان شاخص شناسایی قیمت و سقف تعیین‌کننده نرخ خودرو داخلی محسوب می‌شده است. در سال ۹۴ سقف قیمت خودروهای وارداتی حتی در شاسی‌بلندها به سختی به ۵۰۰ میلیون تومان می‌رسید و اگر به خاطر داشته باشید، هایدرا در آن زمان ۹۰ میلیون تومان بود که ۵۰ میلیون ابتدا پرداخت و مابقی مبلغ به‌صورت قسطی پرداخت می‌شد. اما ساکنان دار اسبق وزارت صمت در یک تصمیم اشتباه واردات خودرو را در سال ۹۶ ممنوع کرد و کار به جایی رسید که خودروهای شاسی‌بلند وارداتی تقریباً ۲ میلیارد تومان در بازار قیمت می‌خورند.

نظر شما به عنوان دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در خصوص شرایط فعلی صنعت خودرو چیست؟

عده‌ای سپاسگزار خودرو سازان هستند که در شرایط تحریم هنوز کارگزاران را بیکار نکرده‌اند. اما سوال این جا است به‌رغم امکاناتی که در اختیار دو خودرو ساز است و کمک‌های دولت و آزادسازی قیمت که با کشف قیمت در بورس کالا اتفاق خواهد افتاد، چرا همچنان خودرو به‌رغم گرانی، کیفیت ندارد؟ چرا که آخرین آرزوی خودرو سازان داخلی آزادسازی قیمت گذاری و ورود به بورس بر آورده خواهد شد.

به نظر شما آیا عرضه خودرو در بورس کالا بازار را به سمت رقابتی شدن سوق خواهد داد؟

شما زمانی می‌توانید بگویید قیمت بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا تعیین می‌شود که محصول به‌صورت انبوه در بورس کالا عرضه شود. اما اگر خودرو با محدودیت عرضه به بورس برود، قیمت از سطح فعلی هم بالاتر خواهد رفت.

ممنوعیت واردات خودرو خارجی طی چند سال اخیر چه تاثیری بر بازار خودرو داشته است؟ آیا آزادسازی واردات محدودیت‌های ارزی را تشدید نمی‌کند؟

تقریباً چهار سال می‌شود که واردات ممنوع است؛ اگر آزاد بود، قیمت‌ها هم قابلیت کنترل بیشتری داشت. فرق یک تشکل خصوصی با یک وزارتخانه در تبدیل تهدیدها به فرصت است؛ ما در خصوص محدودیت منابع ارزی در شرایط تحریم، در کم می‌کنیم که نباید از حاصل از فروش نفت یا میعانات گازی یا حتی صادرات خود را به خودرو وارداتی اختصاص دهیم و این کار را نادرست می‌دانیم، اما وقتی می‌گوییم با سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور و تأیید سفارتخانه‌های ایران می‌توان خودرو وارد ایران کرد، از یک طرح عملیاتی سخن می‌گوییم که همه جوانب آن را استنجیدایم. اما اگر شما خارج کشور باشید و با مراجعه به سفارت





مدیران خودرو

اطمینان خاطر تا ۱۴۰۴

با ۵ سال یا ۱۵۰/۰۰۰ کیلومتر ضمانت

با ۲ سال یا ۵ نوبت سرویس رایگان



TIGGO 7



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۵۱



official mvm
www.mvm.co.ir

مدیران خودرو... ایده آل

جهت اطلاع از اطلاعات تماس سفر نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



پیشرانه کوروت Z06 تا چه حد تحمل دارد؟

۸۱۲ سوپر فست با ۸۹۰۰ rpm بیشتر خواهد بود. فعلا مشخص نیست پیشرانه کوروت Z06 جدید چقدر قدرت خواهد داشت اما حدس زده می شود که می تواند قدرتی حدود ۶۲۵ اسب بخار داشته باشد و شاید تا حدود ۶۶۰ نیوتون متر نیز گشتاور تولید کند. هر چند این اعداد به اندازه خروجی موتور سوپرشاز Z06 C7 با ۶۵۰ اسب بخار قدرت و ۸۸۰ نیوتون متر گشتاور نیستند اما تنفس طبیعی بودن این موتور، Z06 جدید را بسیار خاص تر می کند.

نسل جدید شورلت کوروت Z06 بیشتر به تولید نزدیک می شود که بر اساس آخرین گزارش ها، ارزش چنین انتظاری را خواهد داشت. می دانیم Z06 از پیشرانه ۵.۵ لیتری V8 تنفس طبیعی کوروت مسابقه ای C8.R استفاده خواهد کرد اما حالا اطلاعات جدیدی درباره این موتور منتشر شده است. به گفته جانی لیبرمن از موتور ترند، پیشرانه Z06 می تواند به دور باور نکرده ۹ هزار rpm دست پیدا کند. این یعنی ردلاین این موتور از پیشرانه V10 لامبورگینی اوراکان اوو، V12 اونتادور SVJ و V12 فراری

از سال ۱۳۷۴ تا امروز در مجموع ۷۰۰ هزار خودرو وارد کشور شده و به طور متوسط ۲.۵ درصد ارزش آرز خارج شده از کشور متعلق به خودرو بوده است. معاون فنی گمرک می گوید رکورد صادرات محصولات کشاورزی را در شرایط تحریم با افزایش ۲۸ درصدی زده ایم و من می پرسم؛ آیا صنعت خودرو ما که ادعای خود را می کند صنعت بسیارهای تک است اما چهل سال است از جیب مردم برای آن هزینه می شود، می تواند این کار را انجام دهد؟

یعنی به نظر شما خودروسازی در ایران مزیتی ندارد؟
خودروسازی باید باشد، اما این که در دست چه کسی باشد، بسیار مهم است. از سال ۱۳۷۰ در راستای اصل ۴۴ قرار بود خودروسازی به بخش خصوصی واگذار شود. وقتی خودروسازی در بخش خصوصی باشد دیگر ۱۰۰ هزار نفر در آن مشغول نمی شوند و این اشتغال را در بخش قطعه سازی شاهد خواهیم بود. چرا که دنبال نوآوری می روند و می بینند بازار چیه می خواهد و آن را با کمترین قیمت و کمترین هزینه و با بالاترین کیفیت و بیشترین مطلوبیت و استاندارد می سازند. اما وقتی دست دولت باشد، یک دیوار بلند به نام محدودیت های تعرفه ای می کشند. این موضوع در خصوص دیگر صنایع هم صادق است. خودروسازان چند سایت تولیدی هم در خارج از کشور راه اندازی کرده اند، اما نتوانسته اند برای کشور ارزش آوری داشته باشند. بالغ بر ۱۳ پروژه در این راستا استارت خورد که هیچ کدام از این ها جواب نداد. این ها تبدیل به زبان انباشته و غیر قابل جبران می شود و جبرانی جز افزایش قیمت فروش ندارد. تا دولت از این صنعت خارج نشود، وضع همین است. یک ماه پیش بود رئیس جمهور گفت باید از صنعت خودرو خارج شویم. اما چرا این قدر دیر به این صرافت افتاده اند؟ در جای دیگری گفتم و در این جا هم می گویم؛ ۱۸۶ شرکت زیرمجموعه دو خودروساز بزرگ هستند و صنایع مختلفی با آن ها دادوستد دارند و آن قدر فضا باز است که عملا محل آزمون و خطا است، اما اگر خودروسازی دست بخش خصوصی باشد، برای ریل به ریل آن برنامه ریزی خواهد شد و بحث سود و زیان برای این صنعت تبدیل به بحث مرگ و زندگی می شود. بدین ترتیب درآمد خودروسازی در خود این صنعت سرمایه گذاری می شود، نه در بانکداری و داروسازی و...

ایران بگویید یک میلیون یورو در حساب بانکی تان دارید و می خواهید این پول را به صورت خودرو وارد کشور کنید، باین تصمیم موافقت نمی شود. همان طور که شرکت های نمایندگی نتوانستند با اعتبار و سرمایه های خود اقدام به واردات خودرو کنند.

با توجه به اشتغال ۱۶ هزار نفری در شرکت های واردکننده خودرو پیش از اجرای قانون ممنوعیت واردات، آیا پیشنهادی برای تسهیل امور این شرکت ها دارید؟

ما ۱۱ پیشنهاد به آقایان دادیم که با هیچ کدام آن ها که اتفاقا متکی بر بحث ارز دارای منشأ داخلی نبود، موافقت نشد، باین که وارد کنندگان حاضر بودند تعهد دهند و جوهاتی که به صورت خودرو وارد کشور می شود، دیگر از کشور خارج نخواهد شد.

آیا آماری از کل خودروهای وارداتی به کشور و میزان ارزشی آنان در دسترس است؟

نورینا

اگر خودروسازی دست بخش خصوصی باشد، برای ریل به ریل آن برنامه ریزی خواهد شد و بحث سود و زیان برای این صنعت تبدیل به بحث مرگ و زندگی می شود. بدین ترتیب درآمد خودروسازی در خود این صنعت سرمایه گذاری می شود، نه در بانکداری و داروسازی و...



اکتان بوستر کاسپین
حال خوش رسیدن



SUPER
MMT



فومن شیمی

foumanchimiegrou
www.foumanchimie.com



نسخه اختصاصی از آئودی «RS6» برای علاقه‌مندان به «RS2»

«سرانجام فروش آئودی RS6 در ایالات متحده آغاز شد و این شرکت با معرفی نسخه ویژه‌ای به نام RS تریبیوت‌ادیشن این اتفاق را جشن گرفته است. این نسخه ویژه از RS6 ادای احترامی است به نخستین محصول RS آئودی یعنی RS2 که در سال ۱۹۹۴ معرفی شد. RS6 تریبیوت‌ادیشن از ویژگی‌های منحصر به فردی در داخل و خارج بهره‌مند است که از جمله آن‌ها می‌توان به رنگ بیرونی آبی نوگارو همراه با ترم مشکی در جلو پنجره، دیفیوزر عقب و ریل‌های روی سقف اشاره کرد. علاوه بر این RS6 تریبیوت‌ادیشن روی

رینگ‌های ۲۲ اینچی آلایزی نقره‌ای سوار شده که با لاستیک‌های تابستانی پوشیده شده و کالیبرهای ترمز قرمز رنگی پشت آن‌ها قرار گرفته‌اند. کابین این سوپراسپرتیشن نیز با صندلی‌های اسپرت والگنا S، دوخت آبی جین در همه جا، ترمز قرمزی روی داشبورد، غربیلک فرمان سوراخ‌دار و کف پوش‌های RS تزئین شده است. در قوای محرکه این نسخه ویژه اما تغییری صورت نگرفته که این یعنی پیشترانه ۴ لیتری V8 تویین توربو RS6 مثل نسخه معمولی ۶۰۰ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

رونق و جهش خودروسازی در سایت‌های استانی

تولید سالانه ایران خودرو و کرمانشاه ۱۰۰ هزار دستگاهی می‌شود

ارتباط با دانشگاه‌ها نیز در سایت‌های استانی به صورت جدی دنبال می‌شود



عکس: خبرگزاری ابرار

پیگیری یک موضوع



مدیر مهندسی بازرسی خدمات و آکادمی آموزشی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

آموزش آنلاین تعمیرات خودرو از طریق «ISQI»

«شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران با بیش از ۲۰ سال سابقه فعالیت و بازرسی در صنعت خودرو و بهره‌گیری از پرسنل مجرب و متخصص اقدام به ایجاد خدمتی نوین در راستای اشتراک و آموزش تخصصی تعمیر خودرو کرده و با شبیه‌سازی تمام و کمال محیط یک آموزشگاه در بستر وب، شرایط آموزش آنلاین تعمیرات خودرو را مهیا ساخته است. در همین زمینه با محسن سلیمی، مدیر مهندسی بازرسی خدمات و آکادمی آموزشی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران به گفت‌وگو پرداختیم.

در مورد سامانه جدید کار آموز برای ما توضیح دهید.

کار آموز یک سامانه آموزش آنلاین تعمیرات خودرو است که با بهره‌گیری از جدیدترین متدهای روز دنیا و تکنولوژی شبیه‌سازی سه بعدی تعمیرات خودرو، شرایط برگزاری دوره‌های آموزشی فنی خودرو را برای فراگیران فراهم کرده و با استفاده از فناوری پیشرفته به کاررفته در این سامانه، امکان ارتباط متقابل بین کاربر و سامانه فراهم شده است.

دلیل راه اندازی این سامانه چیست؟

طبق بررسی انجام شده توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، سالانه حدود ۳۰ درصد نیروی انسانی فنی از شبکه تعمیرگاه‌های مجاز تحت پوشش شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو خارج و نیروی انسانی جدید با مهارت تعمیراتی کم به شبکه اضافه می‌شود که این امر نیاز به آموزش نیروهای جدید را در این مراکز دوچندان کرده است. از این رو شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران با الگوبرداری از شرکت‌های مطرح خودروسازی مثل تویوتا و ولوو در حوزه آموزش تعمیرات آنلاین، سامانه‌ای تحت عنوان کار آموز را طراحی کرده که اکنون در شرف رونمایی و بهره‌برداری است.

محتوای دوره‌های آموزشی و چگونگی برگزاری آن‌ها در این سامانه را توضیح می‌دهید؟

باتوجه به محدودیت‌های ناشی از کووید-۱۹ در برگزاری دوره‌های آموزش حضوری، این سامانه بر پایه آموزش غیرحضوری و آنلاین راه‌اندازی شده و در آن قابلیت تشریح مفهومی تعمیرات خودرو به ارائه توضیحات کاربردی و مثال‌های عملی متعدد وجود دارد.

نگاه View



عضو هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت

چگونه قیمت خودرو کاهش پیدا می‌کند؟

«بخشی از اختیارات صنایع مادر نظیر فولادی‌ها و پتروشیمی‌ها که عهده‌دار تامین مواد اولیه سایر صنایع هستند در دست دولت است. به نحوی که دولت می‌تواند با ایجاد سازوکاری، زمینه کاهش قیمت تمام‌شده تولیدات آن‌ها را فراهم کند که به نوعی سوسپند محسوب می‌شود. در حال حاضر مواد فولادی و پتروشیمی با قیمتی گران به خودروسازان و قطعه‌سازان عرضه می‌شود که همین امر افزایش قیمت خودرو را نیز به دنبال دارد. اگر بتوان روند موجود را مدیریت کرد، امکان کاهش قیمت فروش مواد اولیه نیز برای سازندگان خودرو وجود خواهد داشت.

اختصاص ارز از سوی دولت برای صنعت خودرو با قیمتی کمتر به نحوی که به کاهش قیمت خودرو بینجامد، با توجه به وضعیت ارزی کشور محل تردید است. نرخ ارز از در اختیار دولت نیست و اقدام در این خصوص نیازمند وضع قانون خاص است.

با توجه به اینکه عرضه خودرو به بازار مازادی ندارد، نکته حائز اهمیت این است که آیا قیمت خودرو می‌تواند نزولی شود یا با توجه به عطش بازار، تمام منافع مجدداً نصیب واسطه‌گران می‌شود.

مسئله اصلی در حوزه صنعت خودرو در حال حاضر، چگونگی کنترل مابه‌التفاوت قیمت رسمی خودرو از در کارخانه تا بازار آزاد است. در حال حاضر وضعیت قیمت کارخانه‌ای خودرو موضوع اصلی نیست؛ بلکه موضوع اصلی اتفاقاتی است که در بازار آزاد خودرو شاهد آن هستیم و به اعتقاد بنده در صورتی که ارز ارزان قیمت نیز در اختیار خودروسازان قرار بگیرد، این امر تاثیر چندانی بر بازار آزاد نخواهد داشت.

در عین حال دولت به عنوان سهامدار عمده خودروسازان، سیاست‌گذاری در این صنعت را در اختیار گرفته که نمونه آن تعیین مدیران خودروسازی‌ها توسط دولتی‌هاست.

ساختار و نحوه اداره صنعت خودرو کشور نمونه‌ای از نوع مدیریت و بوروکراسی دولتی است. سعی بخش خصوصی به طور معمول بر این است که هزینه‌های سر بار تولید را کاهش دهد. بنابراین با واگذاری مدیریت صنعت خودرو به بخش خصوصی، صرف نظر از مالکیت بنگاه‌ها، می‌توان امیدوار به کاهش هزینه‌ها و کاهش قیمت خودرو بود. تاکید بنده در نهایت بر این است که کاهش قیمت خودرو یک طرف ماجرا و موضوع تقاضای بازار، طرف دیگر قضیه است که باید برای بخش تقاضا، تدابیری جدی و اساسی اندیشید. البته صنعت خودرو کشور دچار یک بیماری مزمن بوده مبنی بر اینکه به‌طور واقعی و کاربردی خصوصی نشده است.

ارتباط سایت‌های استانی با دانشگاه‌ها

«ارتباط سایت‌های استانی با دانشگاه‌ها در این سایت‌ها نیز به صورت جدی دنبال می‌شود. به عنوان نمونه می‌توان ایران خودرو و خراسان را مثال زد. وحید آیتی، مسئول ارتباط صنعت و دانشگاه این واحد تولیدی در این باره گفت: «پیشرفت و ادامه حیات صنعت و دانشگاه مستلزم ایجاد ارتباط و همکاری این دو مجموعه با هم بوده و در تمام دنیا پذیرفته شده است و کشورهای متری و پیشرفته از سالیان دور این رابطه را ایجاد و بستر آن را آماده کرده‌اند.» وی افزود: «در سالیان گذشته نیاز شرکت در زمینه‌های مختلف، توسط کارشناسان با تجربه شرکت و گاه پیمانکاران مرتفع می‌شد، اما با توسعه روزافزون شرکت ایران خودرو خراسان، نگاه علمی و پژوهشی باید گسترش می‌یافت.

همین موضوع باعث شکل‌گیری تفکر ارتباط صنعت و دانشگاه در سازمان شد. «آیتی در ادامه با اشاره به لزوم ایجاد فرآیند موفق و پایدار در زمینه ارتباط صنعت و دانشگاه اظهار داشت: «در مقاطعی این دو مجموعه با توجه به روحیات مدیران آنان با یکدیگر همکاری داشته‌اند و اتفاقات خوبی هم در این زمینه رقم خورده، اما موضوع اصلی حفظ و تداوم این همکاری است.» وی ادامه داد: «ما در شرکت به دنبال ایجاد رابطه پایدار و موثر و بسترسازی مناسب در این خصوص هستیم و در همین رابطه با همکاری سایر واحدها گام‌هایی با ایجاد انجمن‌های علمی و تخصصی از قبیل تجهیزات و اتوماسیون صنعتی، فناوری اطلاعات، فرآیند و سازمان و... برداشته شده است و سایر انجمن‌ها نیز متناسب با نیاز سازمان در حال شکل‌گیری هستند.» آیتی در خصوص پروژه‌های در دست اقدام در دفتر ارتباط صنعت با دانشگاه بیان کرد: «در حال حاضر چند پروژه فنی شامل بهبود مواد و خواص جیگ و فیکسچرهای سالن بدنه‌سازی، بهینه‌سازی استفاده از تینرهای شست‌وشو و بهبود فیلتراسیون خطوط در سالن‌های رنگ، داخلی‌سازی قطعات بدکی تجهیزات سالن‌های مونتاژ و بدنه‌سازی، پروژه سیستم انطباق پذیری ناوگان حمل محصولات ایران خودرو خراسان و... در دست بررسی و اقدام است که تا به این جا پیشرفت مطلوبی داشته است.» وی اضافه کرد: «برای ایجاد بستر و فرآیند مناسب و شناخت نقاط قوت و ضعف این همکاری روش‌هایی انتخاب شده تا ایجاد بستر و سازوکارهای درون سازمانی و برون سازمانی و شناخت تیم‌های متخصص تسریع شود.» بر این اساس، می‌توان گفت هدف از ایجاد دفتر ارتباط صنعت و دانشگاه در سایت‌های استانی تعامل اثر بخش و دوجانبه با مراکز علمی و پژوهشی به منظور ارتقای قابلیت‌های سازمانی است.»

استاندار کرمانشاه و با حضور دکتر مقیمی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو برگزار شد، قرار شد معافیت مالیاتی واحدهای تولیدی مستقر در شهرک صنعتی صحنه از جمله ایران خودرو کرمانشاه از ۷ سال به ۱۳ سال افزایش یابد که در این خصوص مکاتبات و پیگیری‌های متعددی از سوی اداره کل امور مالیاتی و نیز از طریق نماینده مردم شهرستان‌های صحنه، هر سین و کنگاور در مجلس شورای اسلامی صورت گرفته است. «داریی در ادامه تاکید کرد: «در خصوص درخواست راه‌اندازی تصفیه‌خانه فاضلاب مربوط به این شرکت نیز مکانیبات لازم با سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران صورت گرفت و قرار شد ۵۰ درصد اعتبارات لازم به این طرح از محل استانی و ۵۰ درصد دیگر آن از طریق سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تامین شود.» بنابراین گزارش، جلسه پیگیری مصوبات ایران خودرو کرمانشاه با حضور معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری کرمانشاه رئیس سازمان صمت استان کرمانشاه، مدیرکل دفتر جذب سرمایه‌گذاری استانداری کرمانشاه، مدیرعامل سایت ایران خودرو کرمانشاه و بقیه اعضای این کارگروه در سالن جلسات معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری کرمانشاه برگزار شد.

ارتباط سایت‌های استانی با دانشگاه‌ها

با توجه به برنامه‌های توسعه سایت‌های استانی گروه صنعتی

نوربالا

تمهیدات لازم برای تحقق ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سایت ایران خودرو کرمانشاه اندیشه شده است و با توجه به نیاز بازار و قابلیت‌های زیادی که این سایت دارد، به‌زودی شاهد ایجاد واحدهای تولید بدنه و رنگ آمیزی خواهیم بود که با ایجاد چرخه تولید این واحد صنعتی می‌توان ارزش افزوده و در نتیجه اشتغال‌زایی را ایجاد کرد. «دبیر کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان در بخش دیگری از سخنان خود به پیگیری مصوبات شرکت ایران خودرو کرمانشاه پرداخت و افزود: «در سی و هفتمین جلسه کارگروه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید که به ریاست



علیرضا جابتی

روز گذشته از تحقق نزدیک به ۴۰ درصدی برنامه‌های اسمال تولید در ایران خودرو خراسان خبر دادیم و افزایش ۴۵ درصدی تولید در ایران خودرو مازندران. در خصوص کیفیت محصولات تولیدی سایت‌های استانی گروه صنعتی ایران خودرو نیز گفتیم که خودروسازی خیز، سومین ستاره کیفی خودرو پارس با موتور تی‌یو‌ا‌ر دریافت کرده است و در حال حاضر تمام پژو پارس‌های تولیدی سایت مازندران دارای سه ستاره کیفیت هستند. پژو پارس‌های تولیدی در سایت‌های تهران، خراسان، فارس و سمنان و سمند تولیدی سایت تبریز نیز سه ستاره خود را حفظ کرده‌اند. حال رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمانشاه نیز اعلام کرده است: «تمهیدات لازم برای تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در سایت ایران خودرو کرمانشاه اندیشه شده است.»

تولید روزانه ۱۷۵ دستگاه خودرو در سایت کرمانشاه محسن داریی، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمانشاه در جلسه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید که مربوط به پیگیری مصوبات ایران خودرو کرمانشاه بود، گفت: «طرح احداث سایت ایران خودرو کرمانشاه از عمده مصوبات سفر مقام معظم رهبری به استان کرمانشاه بود که در دولت تدبیر و امید افتتاح شده و به بهره‌برداری رسیده است.» وی افزود: «در حال حاضر روزانه ۱۷۵ دستگاه خودرو در این سایت مونتاژ شده و به بازار عرضه می‌شود.» رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمانشاه در ادامه تاکید کرد: «همگی تمهیدات لازم برای تحقق ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در این سایت استانی اندیشه شده است و با توجه به نیاز بازار و قابلیت‌های زیادی که این سایت دارد، به‌زودی شاهد ایجاد واحدهای تولید بدنه و رنگ آمیزی خواهیم بود که با ایجاد چرخه تولید این واحد صنعتی می‌توان ارزش افزوده و در نتیجه اشتغال‌زایی را ایجاد کرد.» دبیر کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان در بخش دیگری از سخنان خود به پیگیری مصوبات شرکت ایران خودرو کرمانشاه پرداخت و افزود: «در سی و هفتمین جلسه کارگروه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید که به ریاست

زاپاس Spare Tire

افزایش تولید و عرضه خودرو؛ برنامه وزیر جدید برای کنترل بازار



وی با بیان اینکه شیوه فروش خودرو همان روشی است که اکنون نیز با پیش‌ثبت‌نام و قرعه‌کشی اجرا می‌شود، می‌افزاید: «اما برای اعتماد مجلس، وزیر صنعت، معدن و تجارت در کمیته خودرو از خودروسازان و قطعه‌سازان و سایر زنجیره تولید خودرو خواست با افزایش تولید بتوانند نقش موثرتری در حل مشکلات کنونی بازار داشته باشند.»

از خودروسازان و... بررسی شد، اما نتایج این نشست به جمع‌بندی نهایی نرسید و مقرر شد تا پایان هفته جاری با بررسی بیشتر این موارد با همکاری همه دستگاه‌های ذی‌ربط و مجلس در نهایت راهکارهایی ارائه شود که بر مبنای آن بتوان با افزایش تولید خودرو توسط شرکت‌های خودروسازی، زمینه رشد عرضه و تثبیت با کاهش قیمت خودرو را فراهم کرد.»

وی در خصوص اهداف وزیر جدید برای صنعت خودرو می‌گوید: «در واقع هدف آن است که با رشد تولید و عرضه خودرو بازار تنظیم شود و در این چارچوب خودروسازان باید تا جایی که می‌توانند، تیراژ تولید محصولات خود را چه به شیوه عرضه در بورس یا کمیته خودرو از طریق فروش فوق العاده و پیش‌فروش و... افزایش دهند و با رشد عرضه، زمینه کاهش یا تثبیت قیمت خودرو فراهم شود.»



مالیات خرید خودرو صفر در ترکیه افزایش یافت



مالیات ویژه مصرف کنندگان برای خرید خودروهای با پیشرفته‌های ۱۶ الیتری در ترکیه از ۶۰ به ۸۰ درصد افزایش یافت. خودروهایی که پیش‌ترانه حجیم‌تر از ۲ لیتر دارند نیز شاهد افزایش مالیات از ۱۰۰ به ۱۲۰ درصد خواهند بود. همچنین مالیات خودروهای کلاس‌های بالاتر از ۱۶۰۰ به ۲۲۰ درصد رسیده است. البته این افزایش مالیات فقط ویژه خودروهای وارداتی بوده و شامل خودروهای تولید ترکیه نمی‌شود. هر چند این به معنی به در دسر افتادن تولیدکننده‌های داخلی ترکیه نیست

زیرا آن‌ها نیز به واردات وابسته هستند. این موضوع را یکی از مدیران موسسه مشاوره خودرویی EBS گفته است. او همچنین تأیید کرد که ترکیه بار دیگر بالاترین میزان مالیات‌های خودرویی در دنیا را دارد. البته هزینه‌های مالیات VAT خرید خودروها بدون تغییر ۱۸ درصد باقی مانده. این اقدامات بخشی از برنامه‌های افزایش میزان مالیاتی است که از زمان شیوع کرونا در ترکیه عملیاتی شده و مقامات این کشور امیدوارند با این کار از صنایع داخلی حمایت کنند و از میزان علاقه به واردات بکاهند.

تلگرام Telegram

آبادست دلان خودرو در بورس کالا قطع خواهد شد؟

با جدی شدن بحث عرضه خودرو در بورس کالا بسیاری در رابطه با سازوکارهای آن و نامشخص بودن شرایط فروش، نسبت به موفق بودن این طرح ابراز تردید کرده‌اند. هر چند این اقدام موافقان بسیاری دارد اما به نظر می‌رسد باید سازمان بورس، وزارت صمت، شورای رقابت و خودروسازان و قطعه‌سازان در خصوص الزامات آن به توافق برسند.

رضایحوی، خبرنگار اقتصادی:

عرضه خودرو در بورس کالا با توجه به تجربه قبلی به نظر می‌رسد با شکست مواجه شود. مگر اینکه به‌طور کلی شرایط فروش و عرضه خودرو در بورس کالا تغییر کند و همه افراد بتوانند نسبت به خرید اقدام کنند.



مصطفی مصری پور، کارشناس اقتصادی:

با توجه به اینکه کشف قیمت در بورس کالا انجام خواهد شد، به نظر می‌رسد قیمت خودرو در این بازار نیز روند افزایشی خواهد یافت و افرادی می‌توانند اقدام به خرید کنند که پول فراوانی داشته باشند. یعنی داشتن پول نقد برای خرید خودرو حرف اول را می‌زند. ضمن اینکه نرخ‌های مرتبط با قیمت بازار بالاتر خواهد بود.



محسن نعمتی، خبرنگار اقتصادی:

کشف قیمت خودرو در بورس کالا باعث می‌شود خودروسازان نفس راحتی بکشند و پولی را که قرار است در بازار به جیب دلان برود، به دست خودروساز برسد. در این روش عملاً دست خودروساز برای پرداخت هزینه‌های تولید از جمله قطعات ساز خواهد بود و بازار به سمت رقابتی شدن حرکت خواهد کرد.



یک مساله؛ یک پیشنهاد Suggestion

پیشنهاد انجمن خودروسازان برای نحوه عرضه خودرو در بورس کالا

پیش‌بینی می‌شود به مرور با عرضه بیشتر خودروسازان، قیمت خودرو در بورس کالا کاهش یافته و متقاضیان نیز براساس کیفیت خودروها امکان تصمیم‌گیری برای خرید خودرو را داشته باشند. با توجه به اینکه شرکت‌های خودروسازی هیات‌مدیره و مجمع دارند و باید در مجمع پاسخگو باشند راهکار مجلس در طرح تحول صنعت خودرو مبنی بر نظارت وزارت صمت بر جریان قرارداد خودروساز و قطعه‌ساز دخالت در امور داخلی شرکت‌هاست و با وجود ۶۰۰ قطعه‌ساز دخالت وزارت صمت در نحوه پرداخت‌های خودروسازان به قطعه‌سازان صرفاً دامن‌زدن به بوروکراسی بیشتر در جریان همکاری و قرارداد خودروساز و قطعه‌ساز است.

محاسبه و به مرکز ملی رقابت اعلام کند. البته مرکز ملی رقابت می‌تواند این قیمت را به عنوان نرخ پایه به بورس کالا ارائه کند یا در نظر گرفتن مواردی چون تورم بخشی، ضریب بهره‌برداری یا رضایت مصرف‌کنندگان در قیمت پایه، این عدد را به عنوان نرخ محاسباتی پایه در بورس کالا ارائه کند و در نهایت قیمت کشف شده براساس عرضه و تقاضا در بورس کالا، مبنای فروش محصولات شرکت‌های ایران خودرو و سایپا قرار بگیرد. پیشنهاد ما این است که با کشف قیمت خودرو در بورس کالا خودروسازان مجاز باشند نسبت به ارقام دریافتی از فروش مانند فولاد مبارک، تصمیم‌گیری کنند.



احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان ایران

یک مساله

با عرضه خودرو در بورس پیشنهاد شده است که شورای رقابت براساس محاسبات سازمان حمایت قیمت فروش شرکت‌های خودروسازی را به عنوان قیمت پایه به بورس اعلام کند. براساس پیشنهاد انجمن خودروسازان ایران، سازمان حمایت طبق دستورالعمل قیمت‌گذاری، کالای تولیدی خود را که مصوب هیات تعیین و تصویب قیمت‌هاست، نرخ فروش شرکت‌های خودروساز را

قطعه‌سازان بوری در حال ریکاوری

خودرویی‌ها به روزهای خوب خود بازگشتند



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز دوشنبه ۱۴ مهر بالغ بر ۹۴۳ میلیارد تومان بوده است. میزان معاملات گروه خودرویی طی روز دوشنبه ۱۴ مهر بالغ بر ۲۶ میلیارد سهم بوده است.

ارزان اقدام به خرید کنند و در قیمت‌های بالاتر سهام خود را به فروش برسانند. اما سرمایه‌گذاران تازه‌وارد برعکس این اقدام را انجام می‌دهند. به همین دلیل اکنون چیزی جز ضرر و زیان عاید آن‌ها نشده است. در حالی که با تأمل و مبتنی بر تحلیل رفتار کردن در بازار می‌توان مانع بسیاری از این ضرر و زیان‌ها شد.

ایران خودرو منفی خوردند. همچنین روز گذشته در گروه خودرویی طی ۶۲ هزار نوبت معاملاتی، ۸۸۰ میلیون سهم به ارزش ۵۵۲ میلیارد تومان بالغ شد و ارزش کل بازار این صنعت بوری تا پایان معاملات روز سه‌شنبه بالغ بر ۲۶۶ هزار میلیارد تومان شد. شاخص کل بورس نیز با افزایش ۲۴ هزار واحدی در تراز یک میلیون و ۵۱۴ هزار واحدی قرار گرفت.



زاهرا بیات

r.bayat@autoworld.ir

بازارهای جهانی؛ متأثر از انتخابات آمریکا کمتر از یک ماه دیگر یعنی در تاریخ ۱۳ آبان ماه امسال، انتخابات ریاست‌جمهوری در ایالات متحده آمریکا برگزار می‌شود که سرنوشت آن بازارهای سراسر جهان را تحت تأثیر قرار خواهد داد. حتی شاهد بودیم که در هفته گذشته به دنبال بیماری کرونا، ترامپ، بازارهای مالی در دیگر کشورها تحت تأثیر قرار گرفتند، اما بازار ایران متأثر از این رخداد نبود.

با تأمل و مبتنی بر تحلیل پیش‌برویم پیش‌بینی برخی کارشناسان برای روند بورس تا پایان سال، رسیدن شاخص به رقم ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار واحد تا ۳ میلیون واحد است. به همین دلیل بسیاری از سرمایه‌گذاران هوشمند در وضعیت فعلی در حال خرید در این بازار هستند. این در حالی است که ثروتمند شدن در این بازار کار سختی نیست. برای این تحقق این هدف؛ سرمایه‌گذاران باید در قیمت‌های

روز گذشته در جریان دادوستدهای گروه خودرویی، نمادهای این صنعت بوری معاملات خوبی را پشت سر گذاشتند، به‌طوری‌که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، نیرومحرکه، قطعات اتومبیل ایران، سرمایه‌گذاری زنا و مهر کام پارس مثبت شدند و در مقابل نمادهای کرمان خودرو، رادیا تور ایران، صنایع ریخته‌گری ایران، بهمن دیزل، ایران خودرو دیزل، فنر سازی خاور، ایرکا پارت‌صنعت، الکترونیک خودرو و محورسازان

اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۳,۱۰۰	۴,۷۳	▲
سایپا	۲,۵۷۰	۴,۹	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۴,۷۳۰	۴,۴۲	▲
پارس خودرو	۸,۴۰۰	۴,۶۱	▲
قطعات اتومبیل ایران	۳,۹۴۰	۴,۲۳	▲
نیرومحرکه	۷,۸۵۰	۱,۲۹	▲
گروه بهمن	۲۴,۴۳۰	۴,۶۳	▲
سرمایه‌گذاری زنا	۱۰,۰۹۰	۳,۱۷	▲
کرمان خودرو	۵,۷۹۰	-۲,۶۱	▼
زامیاد	۱۷,۱۲۰	۰	-
رادیا تور ایران	۳۴,۹۱۰	-۴,۴۶	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۵,۶۲۰	-۴,۹۱	▼
مهر کام پارس	۷,۸۷۰	۰,۷۷	▲
بهمن دیزل	۴۸,۲۴۴	۱,۲	▲
ایران خودرو دیزل	۷,۱۲۵	-۰,۲۵	▼
سایپا آذین	۷,۷۹۰	-۳,۵۹	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۵,۳۰۰	۱,۲	▲
سایپا دیزل	۶,۴۴۴	-۰,۲	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۹,۲۱۰	-۱,۰۸	▼
فنر سازی خاور	۲۰,۸۱۰	-۰,۸۶	▼
فنر سازی زر	۸,۱۴۰	۴,۴۹	▲
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۲۹,۸۳۰	۷,۵	▲
محورسازان ایران خودرو	۹,۸۸۰	-۱,۸۹	▼
ایرکا پارت صنعت	۳۷,۰۷۰	-۰,۳۲	▼
کمک‌فنا ایندامین	۵۸,۰۷۰	-۰,۳۹	▼
چرخشگر	۲۲,۴۲۰	-۰,۰۴	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۲۲,۷۳۰	-۰,۵۳	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۳,۸۷۰	-۰,۰۷	▼
سازه پوش	۴۵,۰۷۰	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۵۱,۴۴۰	-۰,۱۹	▼
لنت ترمز ایران	۹۴,۹۲۰	-۱,۳۹	▼

دیگه چه خبر؟

آزار تحریم‌های داخلی برای صنعت خودرو



ندارند تا تحویل خودروسازان دهند. مهدی مطلب‌زاده تأکید کرد: «این کار برای تکمیل خودروهایی که کف پارکینگ خودروسازان قرار دارد، بسیار مهم است. تحریم‌های داخلی به شدت برای کل صنعت خودرو آزار دهنده شده است. گمرک و بانک مرکزی هم در این شرایط دخیل هستند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن اظهار کرد: «در خصوص ترخیص قطعات قرار شد بخشی از آن با ضمانت آزاد شود اما در عمل چنین کاری صورت نگرفت. قطعات بسیاری در گمرک است و آنجا نباشته شده، این در حالی است که قطعه‌سازان موارد ضروری برای تکمیل قطعات را

ویژه‌ها

فروش قطعات استوک به جای قطعات نو



بهزاد رحیمی افزود: «کمبود گرانی قطعات یدکی اصلی خودرو و افزایش سهم قطعات بی‌کیفیت و تقلبی از بازار موجب اقبال بسیاری از تعمیرکاران و مشتریان به خرید قطعات یدکی اصلی دست‌دوم یا حتی تعمیر برخی قطعات شده، تلاوم این امر خطرناک است.»

عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «برخی سودجویان، قطعات یدکی استوک (قطعات دست‌دوم) را از تعمیرگاه‌ها جمع‌آوری و به عنوان قطعات یدکی نو در بازار توزیع می‌کنند. این امر موجب افزایش تصادفات و تحمیل هزینه‌های بیشتر به خانوار می‌شود.»

اینفوگرافش Infography



عددگرافش Numerat Graphy





رینگ این مدل و بدنه استار شده آن را نشان می دهد. به نظر می رسد ترمزهای جلوی این خودرو دارای دیسک های تهویه دار بوده و رینگ های ۱۰ پره نیز از تویوتا GR باریس گرفته شده اند. این تمام آن چیزی است که از این ها در حال حاضر اعلام کرده اند و خبری از مشخصات فنی نسل جدید BRZ و ۸۶ نیست. خبرهای ضدونقیضی درباره استفاده از بیش ترانه توریو در این دو خودرو منتشر شده. اما جدیدترین خبرها حاکی از آن است که BRZ و ۸۶ همچنان به پیش ترانه تنفس طبیعی مجهز خواهند بود.

تولید نخستین نسل سوپارو BRZ بدون اشاره به جزئیات جانشین این خودرو در ماه جولای پایان یافت. حالا اما نخستین تیزر از BRZ جدید منتشر شده و گفته می شود نسل جدید این خودرو در پاییز سال جاری به شکل رسمی رونمایی خواهد شد. احتمالاً کوپه دفرانسیل عقب ژاپنی ها را در ماه نوامبر خواهیم دید و قرار بوده یک بار دیگر پسرعموی تویوتا ۸۶ در نمایشگاه خودرو لس آنجلس معرفی شود؛ اما شیوع کرونا سبب لغو این رویداد شد. فعلاً این تصویر تیزری تنها چیزی بوده که از BRZ جدید در دست است و طراحی



نخستین تصویر رسمی از نسل جدید کوپه جذاب سوپارو

06 توقف تولید میتسوبیشی «i-MiEV» پس از ۱۱ سال

میتسوبیشی تصمیم گرفته تا پایان سال جاری تولید میکرو کار برقی خود را متوقف کند. این خودرو برای نخستین بار در سال ۲۰۰۹ و تنها در ۵۰ کشور عرضه شد و در نهایت ۳۲ هزار دستگاه از آن به مشتریان تحویل داده شد. این در حالی است که نزدیک ترین رقیب این خودرو را می توان نیسان لیف دانست که در سال ۲۰۱۰ معرفی شده و بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه از آن ساخته شد. مدیران میتسوبیشی موتورز در مصاحبه با مجله ژاپنی «نیکی» گفتند: «ما برای توسعه برقی ها نمی توانیم سرمایه گذاری چندانی کنیم.» لازم به ذکر است موتور برقی i-MiEV توان ۶۳ اسب بخار و گشتاور ۱۸۰ نیوتون متر دارد. توان مورد نیاز این موتور از باتری لیتیومی ۱۶ کیلووات ساعتی تامین می شود و امکان پیمایش ۱۶۰ کیلومتر را خواهد داشت. در حقیقت می توان گفت برنامه های برقی میتسوبیشی در همراهی با نیسان عملی می شود و برای عرضه محصولات نهایی تا سال ۲۰۲۳ برنامه ریزی شده است.



07 جگوار «XE» با پیش ترانه نیمه هیبرید عرضه می شود

سدان جاپک جگوار قرار است با پیش ترانه های جدیدی عرضه شود. پس از معرفی XF نوبت به تغییرات دراماتیک برادر آن رسیده است. در حال حاضر پیش ترانه ۲ لیتری دیزل این خودرو قرار است در کنار موتور برقی ۴۸ ولتی قرار بگیرد که آلاوندگی ۱۲۷ گرم در هر کیلومتر دارد. در نهایت این موتور ۲۰۱ اسب بخار توان تولید می کند. این در حالی است که پیش ترانه دو لیتر توربوشاژ آن توان ۲۴۷ اسب بخاری تولید می کند و امکان شتابگیری ظرف ۶ ثانیه را ایجاد می کند. تمام این پیش ترانه ها به گیربکس ۸ سرعته اتومات متصل هستند. جالب اینجاست که برخلاف XF این خودرو در نمای ظاهری تغییری را تجربه نمی کند و تنها در بخش فنی متحول خواهد شد. سیستم جدید پی پی و پرو با استفاده از صفحه نمایش ۱۰ اینچی به عنوان یک آپشن در این خودرو قابل سفارش است. قیمت این خودرو از ۲۹ هزار و ۳۶۵ پوند آغاز شده و تا ۳۴ هزار و ۵۶۰ دلار می رسد. روند تحویل این خودرو به متقاضیان از اوایل سال ۲۰۲۱ است.



08 تلاش اندونزی برای سرمایه گذاری روی تسلا

دولت اندونزی می گوید در حال مذاکره با تسلا برای سرمایه گذاری این غول سازنده خودروهای برقی در کشور آسیای جنوب شرقی است. نیکل یکی از مواد لازم برای تولید باتری های خودروهای برقی است و اندونزی منابع نیکل بسیاری دارد. بر این اساس این کشور امیدوار است گروه خودروسازی تسلا برای تکمیل زنجیره تامین خود و تولید باتری های خودروهای برقی در اندونزی سرمایه گذاری کند. بر اساس این گزارش اندونزی صادرات سنگ نیکل خام را متوقف کرده است تا بتواند برای سرمایه گذاری روی این ماده معدنی تمرکز کند. با این حال وزارت صنایع اندونزی می گوید فعلاً به یک توافق اولیه با تسلا رسیده است. اندونزی ماه گذشته نیز اعلام کرده بود که با شرکت ال جی کره جنوبی برای تولید باتری های لیتیومی به توافق رسیده است. شرکت فناوری محدود امپ کس چین نیز با اندونزی در این زمینه به توافق رسیده است.



01 مدیر اخراج شده فولکس واگن در استارت آپ برقی استخدام شد

استارت آپ «Piech» که به تازگی توسط فرزند فریدیناند پیش تاسیس شده است، خبر از جذب ماتئاس مولر، مدیر سابق فولکس واگن داد. این شرکت که در حال توسعه یک خودرو برقی دو نفره پیشرفته است، در ادامه جذب مدیران با تجربه صنعت خودرو و جهان، ماتئاس مولر را به سمت مدیر عاملی این استارت آپ منصوب کرد.

مولر در کنار دو موسس این استارت آپ بنا دارند خودرو اسپرت و تمام برقی این شرکت را که بر اساس کانسپت مارک صفر ساخته شده است، توسعه دهند. مولر پس از این انتصاب گفت: «بعد از شنیدن پیشنهاد مدیریت در این استارت آپ، به ماموریت بنیان گذاران این شرکت بسیار علاقه مند شدم؛ چرا که این کار از تمام کارهایی که تاکنون انجام داده ام هیجان انگیزتر است. این پروژه پتانسیل ایجاد تغییرات بزرگ در آینده خودروهای برقی را دارد.» به گفته مدیران این شرکت، خودرو اسپرت و تمام برقی استارت آپ پیش از فناوری ابتکاری و پیشرفته باتری با توانایی شارژ بسیار سریع بر خوردار است.

02 ریسک جدا شدن ارتباط بین فرمولان و خودروسازان وجود دارد

با اعلام ناگهانی هوندا برای خروج از فرمولان به عنوان تامین کننده پیش ترانه در مسابقات فرمولان، حال بسیاری از کارشناسان نگران ارتباط بین خودروسازان و تیم های فرمولان هستند. هوندا اعلام کرده قصد دارد روی پروژه های پیل سوختی و برقی تمرکز بیشتری کند و به همین خاطر نمی تواند روی پیش ترانه های مسابقات فرمولان کار کند. این شرکت قرار است تا سال ۲۰۵۰ تولید کربن را متوقف کند. حال به نظر می رسد ریسک جدا شدن فناوری پیش ترانه های فرمولان با خودروهای شهری افزایش پیدا کند. از این رو مارک گالاهر، مدیر مهندسان پیش ترانه های کاسورت گفت: «فرمولان حالا ریسک بی ربط شدن به کارخانه های خودروسازی را تجربه می کند. در واقع ممکن است بخش ورزشی این مسابقات روی اهداف اصلی تاثیر گذار باشد. چرا که سرعت تغییرات در صنعت خودرو و بیشتر از فرمولان شده و حتی نسبت به ۵ سال پیش شاهد تغییرات عمیق و عمده ای هستیم.»



03 نسخه پیش تولید فورد برانکو روی خط مونتاژ رفت

نمونه های پیش تولید از فورد برانکو آماده شده است. با انتشار تصاویری از سوی یکی از علاقه مندان خودروهای آف رود مشخص شده این خودرو در رنگ های نارنجی، قرمز، نقره ای و سفید آکسفورد تولید شده و به نظر می رسد فورد تنوع زیادی را برای این خودرو در نظر گرفته است. این خودرو در سایت میشیگان فورد تولید می شود و قرار است نمونه های پیش تولید شده در انواع دو در و چهار در باشند. البته به طور قطع رنگ های دیگری نیز از این خودرو تولید خواهد شد؛ از جمله آبی مخصوص فورد که در بین این رنگ ها دیده نمی شود و عدم عرضه آن تقریباً به نظر می رسد. لازم به ذکر است نخستین نمونه های فورد برانکو در تیراز ۷ هزار دستگاهی قرار است به صورت انحصاری و با تغییرات خاص تحویل مشتریان شود. به احتمال زیاد این نمونه ها رنگ های خاصی خواهند داشت.



04 تغییرات زیاد برای جیب کامپس

گراند واگنیر جدید به زودی عرضه می شود و همان طور که در ابتدای سپتامبر پیش بینی شده بود، احتمال دارد یک رانگلر مجهز به موتور V8 در آینده رونمایی شود؛ اما کامپس کامپکت نیز با تغییراتی مواجه می شود. این دومین باری است که نمونه های اولیه فیس لیفت به صورت عمومی دیده می شوند. این تصاویر نشان می دهد خودرو هنوز پوشش استتاری سنگینی در قسمت جلو دارد و جدیدترین عکس ها چراغ های جلو را نشان می دهد که سبک اصلی کامپس فعلی را حفظ می کند؛ اما باریک تر به نظر می رسد. قسمت پشتی آن با روکش استتاری پوشیده نشده است و این کمبود پوشش حکایت از آن دارد که تغییرات در عقب آن چنان چشمگیر نیست. همچنین جلوبندی خودرو تغییرات بسیار جزئی داشته و مدل فیس لیفت شده از مدل فعلی متمایز می شود. تصاویر قبلی به کابین نگاه اجمالی داشت و در عین حال یک صفحه نمایشگر اطلاعات و سرگرمی به سبک تبلت در بالای داشبورد قرار دارد که کاملاً متفاوت از مدل فعلی است.



05 جنسیس G80 اسپرت برمی گردد

نسل دوم سدان لوکس G80 بخشی از ادامه تحویل خودروهای لوکس و خیره کننده جنسیس با عملکرد ارتقا یافته است. نسل دوم G80 در حالی به مرحله ظهور نزدیک می شود که طراحی خود را اصلاح کرده و هر دقیقه اعتماد به نفس بیشتری پیدا می کند. نسل قبلی جنسیس G80 تریم اسپرت را ارائه داد که عملکرد بهتری داشت و مشتریان می خواهند بازگشت آن را ببینند. نسل اول جنسیس G80 اسپرت، موتور ۳.۳ لیتری توتین توریو V6 خود را با کیا استینگر GT، جنسیس G70، جنسیس G90 و کیا K9 به اشتراک گذاشت. با توان ۳۶۵ اسب بخار و ۲۷۶ پوند فوت گشتاور، G80 اسپرت نسبتاً سریع بوده اما جای نگرانی نیست. در عوض G80 اسپرت کمی سریعتر و جذاب تر از G80 معمولی و تنها راه برای ارائه V6 توتین توریو در G80 است. V6 توتین توریو با جعبه دنده ۸ سرعته اتوماتیک همراه بود و از طراحی بیرونی تنها چیزی تری بر خوردار بود که آن را از یک سدان معمولی G80 متمایز می کرد. ساختار جدید تریم ها، V6 توتین توریو را بیش از هر زمان دیگری در دسترس مشتریان قرار می دهد.



تولید اوپل موکا با موتورهای بنزینی!



پس از معرفی نسخه تمام الکتریکی موکا e در ماه ژوئن، اوپل و واکسهال نسخه‌های درون سوز این کراس اوور سبک کامپکت را نیز رونمایی کرده‌اند. از نظر استایل و طراحی تقریباً نمی‌توان تفاوتی بین مدل‌های استاندارد و الکتریکی موکا قائل شد و تنها تفاوت قابل توجه به اضافه شدن تریم خروجی اکروز و فقدان نشان‌های e در مدل‌های درون سوز مربوط می‌شود. موکا ۲۰۲۱ از طیف متنوع پیش‌رانه‌های بنزینی و دیزلی استفاده کرده است و از همان چهره

خاص محصولات اوپل و پشت امپرها‌های جدید سود می‌برد. البته تریم جدید GS لاین وجود دارد (در بریتانیا تریم STI) که نسخه‌های اسپورت‌تر بوده، برای اولین بار معرفی شده است. این مدل دارای دی‌لایت‌های متمایز، رینگ‌های مشکی، سقف دو رنگ، عناصر مشکی و نشان‌های مشکی بدنه است. در کابین موکا GS لاین نیز پوشش پارچه‌ای ویژه، تریم قرمز پشت امپرها و پوشش سقف تیره رنگ به کار رفته است.

چینی Chinese

گروه بهمن نخستین تیزر رسمی «دیگنیتی» را منتشر کرد



گروه بهمن اولین تیزر رسمی از جدیدترین محصول خود را منتشر کرد. دیگنیتی؛ کراس اوور جدید این خودروساز بخش خصوصی است که در این تیزر، به برخی جزئیات نیز اشاره شده. بهمن دیگنیتی به نوعی

همان «دانگ‌فنگ ix5» است که طی قراردادهای مهندسی در جایگاه محصول مستقل گروه بهمن قرار گرفته و قرار است تا با تفاوت‌هایی نسبت به نسخه چینی وارد خط تولید این خودروساز شود. با توجه به تیزر پخش شده توسط گروه بهمن مشخص شد نشان تجاری جدیدی روی دیگنیتی گروه بهمن نصب شده و روی در صندوق عقب نیز نشان «پرایم» نقش بسته است. البته هنوز به صورت قطعی مشخص نیست دیگنیتی نام این کراس اوور خواهد بود یا به عنوان نشان تجاری جدیدی در مجموعه بهمن شناخته می‌شود. به هر حال احتمال دارد گروه بهمن و شرکت بهمن موتور، این کراس اوور کوپه مونتاژی را با نام «دیگنیتی پرایم» به بازار عرضه کنند. با توجه به ویدیو منتشر شده از کابین این خودرو، دیگر خبری از نشان تجاری دانگ‌فنگ روی فرمان نیست و به احتمال زیاد، لوگو نصب شده روی فرمان، همان نشان تجاری جدید گروه بهمن برای دیگنیتی است.

ایرانی Iranian

تیبا هاچ‌بک همچنان پرطرفدار تر از صندوق دار



در بازار خودرو و معمولاً خودروهای کوچک و هاچ‌بک طرفداران بیشتری نسبت به خودروهای صندوق‌دار دارند. یکی از این خودروها در بازار داخلی تیبا هاچ‌بک یا «تیبا ۲» است. خودرویی که در بازار آزاد

به‌رغم قیمت بالا نسبت به تیبا صندوق‌دار همچنان طرفداران بیشتری دارد. یکی از دلایل محبوبیت این خودرو، استهلاک و مصرف سوخت پایین این خودرو است. این خودرو با موتور ۱.۵ لیتری و تولید ۸۷ اسب‌بخار قدرت، مصرف سوخت ۵.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر را دارد که عدد بسیار مناسبی برای هاچ‌بک شهری ارزان است. در بخش عقب خودرو اجزا در هماهنگی کامل با یکدیگر طراحی شده‌اند، بنابراین در یک جمع‌بندی کلی می‌توان گفت تیبا ۲ در مقایسه با خودروهایی همچون پراید ۱۱۱ یا سایر هاچ‌بک‌های ارزان بازار، از طراحی زیبا و جوان‌پسندی برخوردار است. سیستم تعلیق تیبا ۲ در مقایسه با سیستم تعلیق به کار رفته در پراید از عملکرد و هماهنگی بهتری برخوردار است و همین موضوع باعث می‌شود هنگام عبور از ناهمواری‌های سطح جاده، ضربات کمتری به کابین خودرو وارد شود.

چینی Chinese

جک «S3» و ام‌وی‌ام «X33»



مقایسه ام‌وی‌ام X33S و جک S3 از نظر ظاهری و فنی می‌تواند قدرت تصمیم‌گیری و خرید را برای مشتریانی که در این بازه قیمتی به دنبال خرید یک خودرو کراس اوور با قابلیت‌های ویژه هستند، بالا ببرد. برند ام‌وی‌ام زیرمجموعه شرکت

چری است که در کشور چین تولید می‌شود. تولید جک S5 با استقبال خوبی روبرو و این موضوع باعث شد کمپانی چینی جک تصمیم به طراحی و تولید S3 بگیرد. ایکس ۳۳ به دلیل برخورداری از مشخصات فنی بهتر نسبت به جک S3 در بازار بیشتر مورد استقبال قرار گرفت. این خودرو به دلیل داشتن موتور ۲۰۰۰ سی‌سی با ۱۳۴ اسب‌بخار قدرت در مقایسه با موتور ۱۶۰۰ سی‌سی جک S3 که ۱۰۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند، فروش بهتری دارد. همچنین ام‌وی‌ام ایکس ۳۳ با گیربکس ۷ سرعته CVT به نسبت جک S3 هم در بازار و هم در خانواده نیمه‌شاسی‌های بهترین گزینه محسوب می‌شود. از لحاظ ایمنی، آپشن‌های قابل توجهی در هر دو خودرو طراحی شده است. مهم‌ترین آپشن که در هر دو خودرو وجود دارد، ایربگ راننده و سرنشین کناری است. این دو خودرو در بسیاری از فاکتورها یک سطح قرار دارند اما از نظر قیمت، ام‌وی‌ام X33S نسبت به جک S3 کمی گران‌تر است.

«SUV» نارنجی پوشان جاده مخصوص با درصد بالایی از بومی‌سازی می‌آید؟

شاسی بلند آفرودی سایپا؛ از گمانه‌زنی تا تخریب



احسان ناصربابلی
e.nasrabi@autoworld.ir

گروه خودروسازی سایپا هفته پیش اعلام کرد «پروژه تولید نخستین خودرو شاسی بلند آفرود را آغاز کرده است» اما برخی «آغاز پروژه تولید» را «تولید خودرو» در نظر گرفته و به گمانه‌زنی، نقد و حتی تخریب محصولی پرداختند که در آغاز راه طراحی و تولید بوده و هنوز نهایی و تجاری‌سازی نشده است. به همین دلیل، این خودرو ساز به منظور تنویر افکار عمومی و همچنین پاسخ به آنچه در برخی رسانه‌ها منتشر شد، مواردی را طی اطلاعیه‌ای اعلام کرد.

چینی بودن این خودرو و پنهان نشده بود در این اطلاعیه آمده است: «برخی افراد در روزهای اخیر با آب و تاب فراوان و با درج تیتراهایی مثل «شاسی بلند جدید سایپا چینی از آب در آمد»، با ذوق زدگی و تعجیل از این کشف پرده برداشته و به تصور خود همکارای سایپا با یک شریک چینی را افشا کردند. این هیاهو در حالی صورت گرفت که گروه خودروسازی سایپا از راهی برای پنهان کردن چیزی نداشت و حتی عکسی واضح و مشخص از خودرو مورد نظر منتشر کرد. عکسی که برای خبرنگاران و رسانه‌های تخصصی حوزه خودرو نا آشنا نبود و دو سال پیش هم آن را در قالب یک کمپین تبلیغاتی با نام تجاری «تیوان زامیاد» دیده بودند. حتی مهم‌تر آنکه، با یک جست‌وجوی بسیار ساده به سهولت می‌توان شریک تجاری سایپا در مرحله قبلی این پروژه را پیدا کرد؛ زیرا سایپا و فودی چین بیش از ۱۲ سال است که در زمینه تولید خودروهای تجاری نیمه‌سنگین با یکدیگر همکاری دارند.»

یک خودرو جدید با داخلی‌سازی بالا سایپا در ادامه این اطلاعیه آورده است: «شاسی بلند جدید گروه خودروسازی سایپا که در روزهای گذشته خبر آغاز پروژه تولید آن رسانه‌های شد، یک خودرو جدید است که طبق برنامه‌ریزی‌ها، با درصد بالایی بومی‌سازی و داخلی‌سازی قطعات و با تکیه بر توان دانش فنی مهندسان و متخصصان گروه سایپا و شرکت زامیاد تولید و به بازار عرضه خواهد شد.

اما در برخی مصاحبه‌ها و مطالب منتشر شده، مواردی مطرح می‌شود که مدیران و مهندسان سایپا هم در جلسات داخلی و فنی درباره آن صحبت نمی‌کنند، زیرا این خودرو در حال توسعه فنی بوده و جزئیات آن در حال تعیین و بررسی کارشناسی است، اما برخی افراد حتی برای این



در حالی که مراحل تعیین نهایی قیمت یک محصول سازو کار مشخص و نهاد های قانونی مرتبط با خود را دارد، برخی افراد برای محصولی که تجاری‌سازی نشده با خیال پردازی و بدون هیچ مبنا ی قانونی و کارشناسی، قیمت‌های میلیاردی مطرح و اعلام می‌کنند

خودرو قیمت هم اعلام کرده‌اند! این در حالی است که مراحل تعیین نهایی قیمت یک محصول سازو کار مشخص و نهاد های قانونی مرتبط با خود را دارد. اما این منتقدان، برای محصولی که تجاری‌سازی نشده با خیال پردازی و بدون هیچ مبنا ی قانونی و کارشناسی، قیمت‌های میلیاردی مطرح و اعلام می‌کنند که حقیقتاً این میزان خیال پردازی برای یک خودرو، پیش از تولید نهایی شگفت آور است.»

خودرویی برای پوشش خلأ بازار بنا بر اعلام سایپا، تولید یک شاسی بلند آفرود در کشور، در شرایط تحریمی می‌تواند خلأ بازار در این بخش را پوشش دهد و کشور را از واردات خودروهای گران خارجی بی‌نیاز کند. از سوی دیگر، در حالی که سایپا به‌صراحت از ورود این خودرو در سال آینده به بازار خبر داده است، برخی افراد احتمال داده‌اند شاسی بلند سایپا سه‌سال دیگر وارد بازار می‌شود!

بر این اساس، سایپا مدعی است تخریب پیش از تولید این خودرو از سوی ذی‌نفعان واردات خودرو بوده تا از سرگیری واردات خودرو به کشور را توجیه کنند. در ادامه این اطلاعیه آمده است: «گروه سایپا و به‌طور کلی صنعت خودرو کشور ضمن فصل الخطاب دانستن بیانات مقام معظم رهبری در تذکوهش واردات محصولات خارجی به‌ویژه خودرو به کشور در شرایط فعلی اقتصادی، واردات خودرو و کسب سود سرشار مالی از این تجارت پرسود را برای واردکنندگان، در تضاد با منافع و عملکرد خود نمی‌بیند، اما به‌فعالان واردات خودرو نیز گوشزد می‌کند که راه گشایش واردات و ترخیص خودروهای لوکس باقیمانده در گمرکات، از مسیر تخطئه و تخریب صنعت خودرو ملی نمی‌گذرد.»

نشانه‌های روشن پوست‌اندازی و تحول در صنعت خودرو کشور و گروه سایپا با وجود برخی سوءمدیریت‌ها و نقصان‌های به‌ارث رسیده از گذشته، در حال پوست‌اندازی است و نشانه‌های روشن تحول در آن با عرضه محصولات جدید در سطوح مختلف کاملاً به چشم می‌آید؛ طبیعی است این رویه خاطر برخی را پریشان کند و آن‌ها برای انحراف آذهنان عمومی، با هزینه‌کرد مبالغه‌آمیز، توجه، مغفلهای از نکات درست و نادرست را در برخی رسانه‌های رسمی و غیررسمی پمپاژ کنند. اما چنین جریان‌های مخربی، خللی در حرکت گروه خودروسازی سایپا به وجود نخواهد آورد، زیرا به‌مسیری که برای رفع کمبودهای موجود خواهد انجامید، ایمان دارد و دستاوردهای اخیر این خودروساز در سال سخت تحریم و تنگنای اقتصادی و شیوع کرونا گویای این حقیقت است.»

فروتن Sale

عرضه رانا پلاس با موتور «EC5» توسط ایران خودرو

ایران خودرو در آخرین طرح فروش خود، رانا پلاس با موتور جدید EC5 را عرضه کرد.

این شرکت خودروسازی که در فروش فوق‌العاده خود سه خودرو رانا پلاس، سورن پلاس و آریسان را برای ثبت‌نام در اختیار مشتریان گذاشته است برای اولین بار موتور جدید EC5 را در رانا استفاده کرده است.

گروه صنعتی ایران خودرو می‌خواهد به جای پیش‌رانه TU5 از پیش‌رانه EC5 در این خودرو استفاده کند. پیش‌رانه EC5 در اصل نمونه ارتقا یافته TU5 توسط گروه PSA است که همچنان در محصولات پژو و سیتروئن استفاده می‌شود.

این پیش‌رانه که برای تولید K132 داخلی‌سازی فراتر از ۹۰ درصد رسیده است، به‌زودی در زیر کاپوت رانا پلاس قرار می‌گیرد.

پیش‌رانه ۱.۶ لیتری EC5 قدرتی نزدیک به ۱۱۰ اسب‌بخار را با گشتاور ۱۵۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. این قوای محرکه دارای زمان‌بندی هوشمند سوپاپ‌هاست و از پمپ روغن متغیر در آن استفاده شده، همچنین در این خودرو، جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی به پیش‌رانه EC5 متصل می‌شود و قدرت را به چرخ‌های جلو می‌رساند.

از سوی دیگر فرمان کمکی برقی هم جایگزین سیستم هیدرولیک و باعث شده حدود ۴ اسب‌بخار از هدر رفت توان حرکتی جلوگیری شود.

برای نسخه اتوماتیک رانا پلاس EC5 جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک AMT یا همان نیمه‌اتوماتیک در گرفته شده است.

این جعبه دنده همان سیستم انتقال قدرت شش سرعته دستی در رانا پلاس خواهد بود که سیستم کلاچ‌گیری مکانیکی از روی آن حذف شده و سیستم انتقال قدرت مشابه ام‌جی ۳، برلیانس سری H200 اتوماتیک و گریت‌وال وولیکس C30 فیس لیفت اتوماتیک در آن نصب شده است.



است. دوج می گوید این طراحی باعث پایداری خودرو بیشتر می شود. چلنجر موبار در گ یک ۲۰۲۱ همچنین از اتصالات جناغی استفاده کرده و دارای میله ضد لغزش بزرگ تر (۲۵۰ درصد محکم تر از قبل) است. دیگر بهبودهای این خودرو مسابقه‌ای شامل جذب کننده‌های شوک پیش‌تین هستند که انتقال وزن و تغییرات ارتفاع بدنه در لانچ‌های شدید را بهبود بخشیده و ناهمواری‌های مسیر را بهتر جذب می کنند. این جذب کننده‌ها دارای ۱۰ تنظیم متنوع بوده و می توان آن‌ها را با استفاده از دکمه‌های داخل کابین تنظیم کرد.

دوج سرانجام خودرو در گ چلنجر موبار در گ یک ۲۰۲۱ را معرفی کرد. این خودرو از جدیدترین نسخه نیروگاه ۸ سیلندر ۵.۸ لیتری سوپرشارژدار استفاده می کند. این نیروگاه آهنین دارای سوپرشارژر ۳ لیتری جدید، قطعات داخلی از تقاطع باک بیخ آلومینیومی جدید برای خنک کردن اینتر کولر است. البته دوج اشاره‌ای به جزئیات نداشته اما گفته است که این خودرو سریع ترین، پرشتاب ترین و قوی ترین در گ یک تاریخ خواهد بود. از دیگر بخش‌های جدید این خودرو می توان به سیستم تعلیق عقب چهار اتصالی جدید اشاره کرد که دارای ژنومتری جدید با بازوهای کنترلی طول تر



نسخه مخصوص در گ چلنجر

پیش‌رانه‌ای ۱۰۰۰ اسب بخاری که ۴۷,۷ میلیون دلار هزینه داشته است

چهار سیلندر با ۸ پیستون!

محر که نیست. زیرا به تازگی کمپانی کامنز ایالات متحده موفق به ابداع پیش‌رانه‌ای دیزلی شده که دارای چهار سیلندر و هشت پیستون است. اگر بخواهیم به این عبارت تخصصی تر و فنی نگاه کنیم، طراحی آن ساختار شکن و تا حدودی غیر ممکن به نظر می رسد. اما مهندسان مکانیک قوای محر که کامنز، با حذف برخی قطعات دوار مکانیکی مهم، موفق به تولید چنین پیش‌رانه‌ای شده‌اند که تا ۱۰۰۰ اسب بخار توان خروجی را امکان پذیر می کند. در ادامه، با ما همراه باشید تا بدانیم مهندسان کامنز چه تدابیری اندیشیده‌اند که بتوانند دنیای درون سوزها را متحول کنند.

باید گفت پیش‌رانه‌های احتراق داخلی موسوم به (Internal Combustion Engine) IC (به اوج تکامل خود رسیده‌اند. البته این اتفاق را باید مرون چند پارامتر دانست از جمله تحول اساسی در سیستم سوخت رسانی پس از دهه ۷۰ میلادی، ورودی سیستم‌های پر خوران برای بهبود رانندگی و در نهایت ورود علم الکترونیک و کنترل‌های هوشمند برای قطعات و بخش‌های مکانیکی. اگر چه می توان گفت سیر تکامل موتورهای درون سوز به اوج خود رسیده است اما این موضوع به معنای توقف پیشرفت و عدم ارائه سیستم‌های نوین و جدید برای این نوع از قوای



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

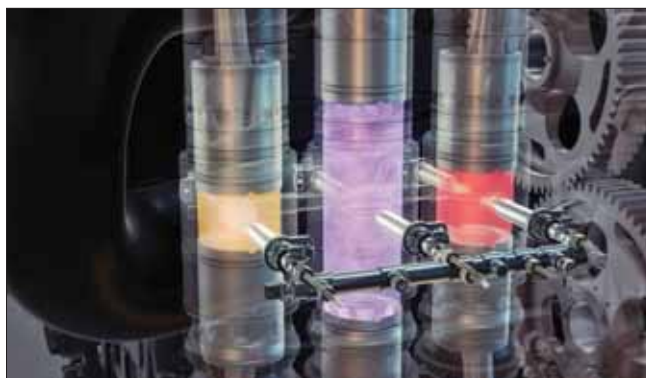
3 ساختار جدید کامنز



کامنز یک کمپانی آمریکایی و بیش از ۱۰۱ سال است که در زمینه طراحی و تولید ژنراتور، هوا، سلول سوختی توربوشارژ، فیلتراسیون و پیش‌رانه‌های خودروهای کار و تجاری فعالیت دارد. این کمپانی در آخرین اقدامات خود موفق به طراحی پیش‌رانه دیزلی فوق قدرتمندی شده که نسبت به تمام قوای محر که‌های درون سوز جهان متفاوت است.

مهندسان کامنز طی همکاری با کمپانی اکیتز پاور توانسته‌اند نسل جدیدی از یک موتور احتراق داخلی قدرتمند و کارآمدتر را برای نیروهای مسلح طراحی کنند. کامنز با حفظ تکنولوژی ACE (که مخفف Advanced Combat Engine با همان موتور پیشرفته جنگی است) و ساختاری مشابه موتورهای دیزل اما نسبت به پیش‌رانه‌های دیزلی معمولی که همه ما آن را می شناسیم، متفاوت است. البته در یک قرارداد ۴۷,۷ میلیون دلار برای تولید آن سرمایه گذاری شده، اگر چه این که پیش‌رانه جدید دارای چهار سیلندر و ۸ پیستون است و دیگر قطعه‌ای به نام سوپاپ در آن وجود ندارد، اما رانندگان بالایی را برای چنین پیش‌رانه‌ای (که شاید بعدها به صنعت خودرو نیز وارد شود) به ار مغان آورده است.

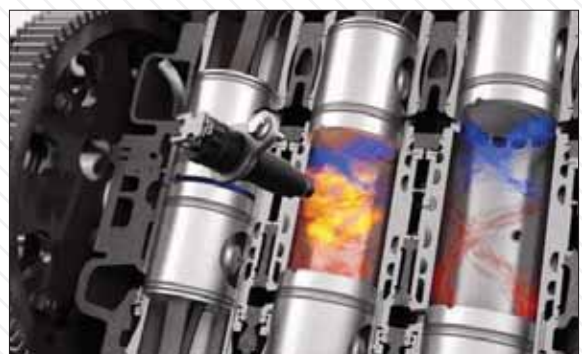
4 قابلیت تجهیز به موتور الکتریکی



جان تاسدمیر در بخش پایانی مصاحبه خود از الکتریکی و هیبرید شدن این قوای محر که خبر داد و در این باره گفت: «برنامه‌های بعدی ما برقی سازی و وسایل نقلیه نظامی خواهد بود. زیرا سیستم‌های هیبرید به دلیل امکان بدون صدا بودن به مدت طولانی و رانندگی بالا می توانند گزینه مناسب تری باشند. همچنین از آنجا که فضای ذخیره سازی بسیار مهم است، اگر با استفاده از باتری‌های ظرفیت بالا به آن دست یابیم، پیش‌رانه‌های جدید رانیز برای خودروهای غیر نظامی در طیف گسترده تری ارائه خواهیم داد.»

عملکرد موتور چگونه است؟

در موتورهای پیستونی احتراق داخلی، یک بلوکه سیلندر وجود دارد که هر کدام یک بانک جداگانه را تشکیل می دهند. هر سیلندر متشکل از یک پیستون، شاتون (دسته پیستون)، میل لنگ و در بخش بالای خود سوپاپ میل بادامک است. اما موتور جدید کامنز و اکیتز پاور به جای طراحی چهار، شش یا هشت پیستون در سیلندرهای جداگانه، همه آن‌ها را پشت سرهم و به صورت ۷ شکل قرار داده که روی یک میل لنگ می چرخند و در هر سیلندر نیز دو پیستون قرار دارد. حتما شما هم تعجب کرده‌اید بله! درست متوجه شدید، در هر سیلندر دو پیستون طراحی شده به شکلی که پیستون‌ها مخالف یکدیگر کار می کنند، البته هر سیلندر دو پیستون نیز از یک مخلوط هوا و سوخت و دود یکسانی برخوردارند. به عبارت دیگر دو پیستون به صورت افقی و مخالف یکدیگر قرار دارند و زمان مکش پیش از آن که به نقطه مرگ پایین BDC برسند، انژکتور سوخت را به فضای میان هر دو پیستون پاشش می کند و احتراق صورت می گیرد. نکته جالب در طراحی چنین پیش‌رانه‌ای این است که دیگر بخش بالایی و تحت عنوان سر سیلندر وجود ندارد و فضای میان هر دو پیستون هنگام تلاقی با یکدیگر به عنوان «محفظه احتراق» شناخته می شود و نیروی حاصل از احتراق، هر دو پیستون افقی مخالف یکدیگر را به عقب می راند. علاوه بر این مسوره، اتفاق هیجان انگیز در چنین پیش‌رانه‌ای جدیدی، عدم طراحی سوپاپ است. شاید بگویید چنین چیزی غیر ممکن است، اما دقیقاً از ساختار شبه موتور وانگل (دوار) بهره می برد. در جدارهای سیلندر چهار روزه تعبیه شده است، دقیقاً در جایی که پیستون به نقطه مرگ پایین BDC می رسد، حجم داخل فضای محبوس شده سیلندر افزایش می یابد، بنابراین با توجه به اینرسی گاز و قوانین ترمودینامیکی حاکم بر موتورهای پیستونی، این دودها توسط روزه‌ها خارج می شوند. هنگام مکش نیز هوای مورد نیاز به سیلندر (حدود ۵ درصد از دود باقیمانده در سیلندر وجود دارد) متراکم شده تا پس از پاشش هر انژکتور برای هر سیلندر و در مجموع سه انژکتور، قدرت حاصل از احتراق میل لنگ را به گردش در



آورد. در خروجی میل لنگ، در هر سمت یک چرخ دنده قرار دارد، البته یک چرخ دنده متحرک (فاقد نیرو) که از ساختار چرخ دنده سیاره‌ای و خورشیدی بهره می گیرد نیز در میان آن‌ها قرار گرفته است که چرخ دنده مرکزی را به گردش درمی آورد. البته ایده موتور با پیستون‌های مخالف، طرح جدیدی نیست و پیش تر در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی در هواپیمای جانکرز (Junkers) شاهد آن بودیم. در این زمینه جان تاسدمیر (John Tassdemir)، مدیر این پروژه به مجله دفاع ملی گفت: «توانستیم این ایده قدیمی را به روز مدرن وارد کنیم. زیرا چنین موتوری می تواند قدرت و رانندگی بالایی داشته باشد. در زمینه اتلاف توان ۹۰ درصد رانندگی دارد و به همین دلیل می تواند برای موتورهای تانک بسیار مناسب باشد.» یک مدل ۱۴,۳ لیتری این موتور با سیستم پر خوران توربوشارژر و سوپرشارژر می تواند ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت را در دور ۲۶۰۰ دور در دقیقه تولید کند که چنین قدرتی در این دور موتور نسبتاً پایین، فوق العاده است. البته یک مدل با حجم موتور چهار لیتری و قدرت ۲۹۹ اسب بخار و یک نمونه با حجم موتور ۲۰ لیتری ۱۲ پیستون با قدرتی برابر ۱۴۹۹ اسب بخار (۱۱۱۸ کیلووات) نیز طراحی شده است.

همچنین مدیر این پروژه در گفت و گو با یک مجله خودرویی بیان کرد: «کامنز و اکیتز پاور در حال تولید یک نمونه ۲,۷ لیتری غیر نظامی با قدرت ۲۶۹,۵ اسب بخار (۲۰۱ کیلووات) و ۵۰ نیوتون متری برای فورد F-150 است. این پیش‌رانه‌های بدون سوپاپ با دوسیلندر مخالف، نسبت به موتورهای دیزلی معمولی ۲۵ درصد رانندگی بالاتر و حتی ۱۵ درصد آلوده کمتری تولید می کنند و همچنین امکان طراحی بهتری برای محفظه احتراق را در اختیار ما می گذارند. زیرا ساختار پیستون‌های مخالف می تواند به دانسیته موثر بر چگالی موتور و قدرت بیشتر کمک بسزایی کند.» همچنین یک موتور با حجم ۱,۰ لیتری نیز برای کامیون هادر نظر گرفته شده است که توانایی ۴۴۹ اسب بخار (۳۳۵ کیلووات) و ۲۲۷۲ نیوتون متر گشتاور را دارد، اما مطابق آنچه اکیتز پاور اعلام کرده است به ۹ میلیون دلار سرمایه نیاز دارد تا در خودروهای غیر نظامی نیز از آن استفاده شود.

1 نگاهی کوتاه به موتور دیزلی



سال ۱۸۷۸ یک مهندس مکانیک و دانش آموخته دانشگاه پلی تکنیک مونیخ، با مطالعه دقیق سیکل ترمودینامیکی کارنو موفق شد یک موتور احتراق داخلی را به صورت تئوری و در چند مقاله به جهان معرفی کند. این مهندس مکانیک آلمانی همان رادولف دیزل است و در سال ۱۸۹۲ موفق به ثبت اختراع ایده جالب و شگفت انگیز خود شد.

از آنجا که برای تولید یک نمونه از پیش‌رانه جدید دیزل به سرمایه گذاری بسیاری نیاز بود، وی در سال ۱۸۹۲ با سرمایه گذاری موریتز شرویتز (Moritz Schröter) و مکس گوترموت (Max Göttemuth) موفق شد در تابستان ۱۸۹۳ یک نمونه از موتور جدید خود را بسازد. این قوای محر که جدید از نظر ساختار و حتی سیکل کاری مشابه اتوبود (که بعدها با نام موتور بنزینی شناخته شد) که فقط در زمان احتراق و البته فشرده سازی هوا با یکدیگر تفاوت داشتند.

البته پس از مرگ رادولف دیزل، این موتور را به یاد و افتخارات او با نام «دیزل» می شناسند. پیش‌رانه دیزل بزرگ ترین تحول در تاریخ موتورهای احتراق داخلی است. هر چند دارای معایبی از جمله دور پایین و رانندگی نه چندان مناسب بود اما این مشکلات توسط روبرت بوش با طراحی یک پمپ انژکتور برای سیستم سوخت رسانی بر طرف و همین امر سبب شد توجه‌ها به این پیش‌رانه بیشتر جلب شود و تا امروز در صنایع گوناگون از خودرو سازی، کشتی، نیروگاه‌ها گرفته تا حتی ماشین آلات کشاورزی و صنعتی مورد استفاده قرار می گیرد.

2 کارکرد پیش‌رانه‌های دیزل چگونه است؟



موتور دیزل همان طور که اشاره شد، از نظر شکل ساختمانی و اجزای داخلی سیلندر، مشابه موتور بنزینی بوده اما زمان پاشش سوخت، نحوه تراکم و شکل گیری احتراق آن کاملاً متفاوت است. به عبارت دیگر در مرحله نخست سیلندر، مکش را انجام می دهد و پس از حرکت پیستون به سمت نقطه مرگ بالا TDC، هوای متراکم شده به حدی داغ می شود که با پاشش سوخت به داخل آن، احتراق صورت می گیرد.

پس از احتراق، پیستون به نقطه مرگ پایین یعنی BDC می رسد و بعد از آن با یک افزایش حجم و کاهش فشار، دود حاصل از احتراق به واسطه حرکت پیستون به سمت نقطه مرگ بالا، خارج می شود. بنابراین به صورت کلی می توان گفت سه تفاوت اساسی بین پیش‌رانه ساخت آقای دیزل نسبت به پیش‌رانه اتو وارد است. نخست آن که احتراق در موتور دیزلی تدریجی است و هیچ انفجاری رخ نمی دهد، دوم این که دیگر نیازی به سیستم جرقه زنی برای ایجاد انفجار و وارد آمدن نیروی ناگهانی نیست و احتراق توسط پاشش سوخت و هوای متراکم شده انجام می شود. سوم آنکه در موتور دیزل می توان نسبت تراکم را بالاتر از بنزینی در نظر گرفت (یعنی بین ۱۴ به یک تا ۲۲ به یک)، هر چه این نسبت تراکم بیشتر باشد، دما و فشار نیز افزایش یافته و احتراق قوی تری ایجاد می شود.



تولید کامیون‌های هیدروژنی تویوتا در آمریکای شمالی



تویوتا از تولید کامیون‌های هیدروژنی جدید خود از سری ایکس‌ال در آمریکای شمالی خبر داده است. آزمایش این کامیون‌ها در شهر لس‌آنجلس انجام می‌شود. تولید اولین نمونه‌های آزمایشی کامیون‌های هیدروژنی تویوتا طی دو سال قبل انجام شده بود و این شرکت زاینی قصد دارد تا دامنه تولید و به‌کارگیری آن‌ها را در آمریکای شمالی گسترش دهد. تویوتا اولین بار در سال ۱۹۹۷ با تولید کامیون‌های هیبریدی برقی - گازوئیلی برای عرضه کامیون‌های پاک تلاش کرد و آزمایش کامیون‌های هیبریدی هیدروژنی - برقی را نیز آغاز کرده است.

در شرایطی که در مورد امنیت سوخت هیدروژنی نگرانی‌های جدی وجود دارد، تویوتا سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای تولید کامیون‌های مجهز به این سوخت را آغاز کرده است.

در این کامیون‌ها از موتور ۸.۹ لیتری A09C استفاده شده که ۲۶۰ اسب‌بخار قدرت دارد و مقدار گشتاور آن ۱۵۵۹ نیوتون‌متر است. انتظار می‌رود کامیون‌های ۲۵ تنی مذکور در نیمه اول سال ۲۰۲۱ روانه بازار شوند. قیمت کامیون‌های یادشده که آلاینده‌گی زیست‌محیطی آن‌ها صفر است، هنوز مشخص نشده است.

در بازار خودروهای سنگین چه می‌گذرد؟

تلاطم قیمت‌ها در راسته تجاری‌ها

در سال‌های اخیر با توقف واردات و تولید کشنده‌ها در بازار کشور، آن‌ها با افزایش قیمت مواجه بوده‌اند

۱.۵ میلیارد تومان برای خرید آکتروس



بنز آکتروس از سری کشنده‌هایی است که در سال‌های گذشته وارد بازار کشور شده و توانسته سهم مطلوبی از بازار را به دست آورد. نسل اول این کشنده با دو پیش‌ران ۶ سیلندر و ۸ سیلندر به همراه گیربکس‌های ۱۶ سرعته دستی و نیمه‌اتوماتیک وارد بازار شد که بیشتر نسخه‌های موجود در بازار ایران، به گیربکس نیمه‌اتوماتیک مجهز هستند. پیش‌ران نصب‌شده در بنز آکتروس ۱۸۴۳ با کد OM501LA شناخته می‌شود. این پیش‌ران ۶ سیلندر است و حدود ۱۱ لیتر حجم دارد و گازوئیل را با استاندارد آلاینده‌گی یورو ۲ می‌سوزاند. حداکثر قدرت قابل دستیابی با این پیش‌ران ۳۹۴ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن نیز ۱۸۵۰ نیوتون‌متر است. بنز آکتروس با ۱۰۴۰۰۰۰۰ کیلومتر در مدل ۱۳۸۳ با قیمت یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود. البته باید به این نکته توجه داشت که بیشتر مدل‌های این خودرو مربوط به اوایل دهه ۸۰ هستند.

قیمت گذاری ۳ میلیارد تومانی برای اکسور



بنز اکسور در حقیقت نسخه مقرون به صرفه بنز آکتروس محسوب می‌شود که پیچیدگی‌های فنی کمتری در خود جای داده و البته از امکانات کمتری نیز برخوردار است. پیش‌ران نصب‌شده روی بنز اکسور ۱۸۴۳ با کد MB-OM906LA شناخته می‌شود از نوع ۶ سیلندر خطی، مجهز به اینتر کولر و توربوشارژر است. این پیش‌ران حداکثر ۴۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را در اختیار راننده قرار می‌دهد. گیربکس مورد استفاده در بنز اکسور نیز از نوع ZF در نسخه‌های قبل از فیس‌لیفت است. در بازار داخلی مدل‌های این خودرو بیش از ۲ میلیارد قیمت گذاری می‌شوند که با توجه به کارکرد و سال ساخت آن‌ها قیمت متفاوت‌تری دارند. به‌عنوان مثال، مدل ۱۳۹۳ این خودرو با کارکردی حدود ۶۵ هزار کیلومتر با قیمت ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد.

«سامر»؛ کپی کلاسیک دیگری از «سونگ‌سان»



باز می‌شود فضای کافی برای ایستادن سرنشینان در داخل خودرو فراهم می‌کند. کابین سامر کاملاً گرمی‌رنگ است و صندلی‌ها، داشبورد، کنسول مرکزی و رو درهای همگی با چرم گرمی‌رنگ پوشیده شده‌اند. همچنین یک صفحه امیر دیجیتال کوچک مقابل راننده و یک نمایشگر بزرگ برای سیستم اطلاعاتی - سرگرمی هم در میانه داشبورد تعبیه شده است. در ردیف دوم، دو صندلی خلبانی به همراه یک صندلی وسط دیده می‌شود که می‌تواند تا شود و چهار نگره دارنده لیوان را فراهم کند. در این جا همچنین صندلی‌های ردیف سوم هم وجود دارد. به گزارش رسانه‌های چینی، سامر از همان قوای محرکه بلاگین - هیبرید دلفین استفاده می‌کند که از شرکت بی‌وای دی گرفته شده است. به گزارش پدال، این قوای محرکه از یک پیش‌ران ۱.۵ لیتری توربو به همراه یک موتور الکتریکی و یک پکیج باتری ۱۶ کیلووات ساعتی تشکیل شده است.

دلفین SS که ریلیکای مدرنی از شورلت کوروت C1 سال ۱۹۵۸ محسوب می‌شود، تنها محصول شرکت چینی سونگ‌سان در نمایشگاه پکن نیوده، زیرا این شرکت یک ام‌پی‌وی مدرن با ظاهر کلاسیک را هم در این نمایشگاه معرفی کرده است. در این خودرو که سامر نام دارد، به‌جای الهام از یک خودرو اسپرت کلاسیک آمریکایی، سونگ‌سان به سراغ ون نمادین فولکس‌واگن T1 رفته است. کی‌پردازی از ون کلاسیک فولکس‌واگن در بخش جلویی سامر با چراغ‌ها و راهنماهای گرد و همین‌طور رنگ سفید بخش مثلثی روی کاپوت به‌وضوح مشخص است. سازنده چینی همچنین این ام‌پی‌وی را به رنگ‌های رترو و درهای عقب کشویی مجهز کرده، در حالی که در عقب آن هم در دو تکه به همراه چراغ‌های کوچک بیضی شکل به چشم می‌خورد. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های سامر سقف آن است که به سمت بالا

بازار خودروهای تجاری به‌ویژه در بخش باری در سال‌های اخیر با تلاطم همراه بود. این خودروها به‌واسطه شروع دوباره تحریم‌ها و افزایش بیش از حد نرخ ارز، قیمت‌های نجومی پیدا کرده‌اند که البته خروج خودروسازان خارجی چه اروپایی‌ها و چه چینی‌ها در شکل‌گیری این شرایط بی‌تأثیر نبوده است. در ادامه این گزارش، نگاهی به قیمت برخی کشنده‌های پرطرفدار داخلی خواهیم داشت که در سال‌های اخیر با توقف واردات و تولید آن‌ها در بازار کشور، با افزایش بهار روبه‌رو بوده‌اند.



فرانک آفاصی
f.aghafari@autoworld.ir

جهش رون پریمیوم به ۲.۵ میلیارد تومان



کشنده رون پریمیوم که به‌عنوان جایگزینی برای سری R تولید شده بود، توسط شرکت آر یادیزل به بازار کشور راه پیدا کرد. این کشنده با پیش‌ران‌های بسیاری به بازارهای جهانی عرضه شد که از جمله آن‌ها می‌توان به پیش‌ران ۱۱ لیتری شش سیلندر با قدرت ۴۴۰ اسب‌بخاری و استاندارد آلاینده‌گی یورو ۳ و ۴ در پریمیوم ۴۴۰ اشاره کرد. در این خودرو گیربکس ZF آلمان وظیفه انتقال قدرت را برعهده دارد. رون پریمیوم در دو نسخه سقف بلند و سقف معمولی در بازار کشور موجود است که البته نسخه‌های سقف بلند بیشتر مورد استقبال قرار گرفته‌اند. رون پریمیوم ۴۶۰ در سال ۱۳۹۳ با قیمت ۴۵۹ میلیون تومان قابل خریداری بود. در حال حاضر این خودرو با توجه به سال ساخت آن با قیمتی بین یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان تا ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. البته این قیمت‌ها مربوط به خودروهایی است که بیش از ۵۰ هزار کیلومتر کارکرد دارند و مدل‌های کم‌کارکردتر این خودرو با قیمت‌های بیشتری معامله می‌شوند.

ولوو FH500؛ پر قدرت و گران



کشنده‌های سری ولوو FH500 تنها در ایران بلکه در بازارهای جهانی از محبوبیت بالایی برخوردار هستند. تا امروز ۵۰۰ مدل از این کشنده‌ها تولید و روانه بازار شده‌اند. این کشنده توسط سایپادیزل به بازار داخلی کشور هم راه پیدا کرد که در این میان FH500 را باید پرطرفدارترین خودرو در میان این محصولات دانست. این محصول که در حال حاضر تولید چندانی در کشور ندارد، از یک موتور ۱۲.۹ لیتری با قدرت ۵۰۰ اسب‌بخار بهره می‌برد و گشتاور ۲۶۰۰ نیوتون متری تولید می‌کند. کار انتقال قدرت در این کشنده‌ها برعهده گیربکس‌های سری I-Shift ولوو بوده که به سیستم تعویض دنده هوشمند مجهز است. قیمت این خودرو در سال‌های اخیر ۵۰۰ میلیون تومان بود که با التهاب در بازار بهای این خودرو به بیش از ۳ میلیون تومان افزایش یافت. در حال حاضر کشنده FH500 با ۱۶۰ هزار تا ۴۲۰ هزار کیلومتر کارکرد از ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان تا ۳ میلیارد تومان در بازار داخلی معامله می‌شود. این در حالی است که مدل‌های صفر آن تا ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان هم قیمت گذاری شده‌اند.

حضور چینی‌ها در بازار با نصف قیمت اروپایی‌ها



بعد از آن که در دور نخست تحریم‌ها خودروسازان اروپایی از بازار ایران رفتند، چینی‌ها جایگزین آن‌ها شدند. اما با بازگشت دوباره تحریم‌ها، این خودروسازان هم مجبور به ترک بازار ایران شده‌اند. از جمله کشنده‌های محبوب چینی باید به FAW420 اشاره کرد که در سال‌های گذشته سهم نسبتاً خوبی از بازار داخلی را به دست آورده است. این کشنده که توسط سیاموتو به بازار کشور وارد شده، از یک پیش‌ران شش سیلندر خطی با حجم ۱۱ لیتر برخوردار است. این پیش‌ران حداکثر توان ۴۲۰ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۱۹۰۰ نیوتون‌متر را برای این خودرو به همراه دارد و از گیربکس ZF آلمان بهره می‌برد. قیمت این خودرو در بازار داخلی به‌طور متوسط به ۱.۵ میلیارد تومان می‌رسد. قیمت این خودرو با توجه به کارکرد آن از یک میلیارد تومان شروع می‌شود و مدل‌های کم‌کارکردتر به بیش از یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان می‌رسد. این قیمت‌ها مربوط به مدل‌هایی بین ۱۰۰ هزار تا ۷۵۰ هزار کیلومتر کارکرد است و البته مدل‌هایی با کارکرد کمتر با قیمت‌هایی بالاتر معامله می‌شوند.



بدین ترتیب در صورت تداوم افزایش نرخ ارز که به نتیجه انتخابات آمریکا نیز بستگی دارد، برخی فعالان بازار تغییر قیمت خودروهای بسیار لوکس را تا مرز ۱۰ میلیارد تومان نیز دور از ذهن نمی‌دانند.

در میان خودروهای وارداتی باموسری ۷، مرسدس E200 و پورشه ماکان رگورددار قیمت‌ها هستند و قیمت نمونه‌های فول آن‌ها در روزهای اخیر افزون بر ۸ میلیارد تومان شده است.



گران‌ترین وارداتی‌ها

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

کاهش قدرت خرید مشتریان بالقوه در بخش وارداتی‌ها

سبب شد بسیاری از مشتریان بالقوه آن‌ها به مرور قدرت خرید خود را از دست بدهند و تنها درصد محدودی توانایی خرید این مدل‌ها را داشته باشند. این موضوع در مورد خودروهای وارداتی لوکس دوچندان صادق است.

پایین بودن ریسک خرید خودروهای داخل که هفته گذشته نیز طی مطلبی به آن اشاره شد، کاهش شدید قدرت خرید مشتریان خودروهای وارداتی باشد. در واقع افزایش یک‌باره قیمت وارداتی‌ها در سه‌ماه نخست امسال و استمرار آن در ماه‌های بعد،

یکی از سوالاتی که این روزها ذهن بسیاری از افراد را درگیر خود کرده این است که چرا طی چندماه گذشته افزایش قیمت انواع خودروهای تولید داخل نسبت به خودروهای وارداتی به خصوص مدل‌های لوکس بیشتر بوده و شاید دلیل آن علاوه بر

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آوانته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم‌بند گران	۳۹۵-۳۵۵	میتسوبیshi میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوقدار	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم‌بند گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایپلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت‌ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک ۱۸۱۵ اتوماتیک
رنو ساندر و	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت‌ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیا پیکنتو
برلینس H320/330	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیا پیکنتو
رنو ساندر و استپ‌وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت‌ساخت	اختلاف قیمتی دلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک ۱.۸ J5	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آوانته
ام وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آوانته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت‌ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۸۵-۴۵۸	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت‌ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکنتو ۲۰۱۶	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت‌ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت‌ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیا پیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بستر بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آر زیو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبیshi میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت‌ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گرت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت‌ساخت	کمبود لوازم‌بندی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت‌ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
کیا ریو	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم‌بندی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۲۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت‌ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا کروا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت‌ساخت	آپشن‌های کمی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت‌ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت‌ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزدا ۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	۰	۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزدا ۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ نیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزدا ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	۰	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نيسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	۰	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچ‌بک سه‌در	۱۲۰۰	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	۰	هندلینگ	لوازم‌بندی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارومئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای لانترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزدا ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲.۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نيسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲-۱۳
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	۰	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷

روانکارهایی است که برای پیشرفته‌های دیزلی با تکنولوژی کنترل میزان آلاینده‌ها منتشر شده طراحی شده‌اند. اسید طبیعی این آلاینده‌ها کنترل شده و میزان شفافیت آن در حدی است که روغن پایه‌های گروه یک و دو را پوشش می‌دهد. همچنین قرار است این شرکت نسخه دیگری از این آلاینده با سولفور کنترل شده تا ۰/۱ درصد در هر واحد را معرفی کند.

کمپانی اد تیوساز آمریکایی شورون اورونیت با معرفی محصول جدید، گستره ادیتوهای مخصوص صنایع دریایی و ژنراتورهای برق خود را گسترش داد. این ادیتو جدید با کد OLOA 49835 شناخته می‌شود و با سایر محصولات سری ۴۰ هماهنگی دارد. دامنه سفارش موسسه بین‌المللی صنایع دریایی میزان حجم سولفور موجود در هر واحد آن به نیم درصد محدود شده است. مهم‌ترین کاربرد این ادیتو در



سولفور نیم درصدی در ادیتوهای جدید شورون



آشنایی با حیاتی‌ترین مایع برای خودروها در ۴ فصل سال

ضد یخ کاسپین تنها محصول ایرانی تایید شده توسط آزمایشگاه «Amalgatech» آمریکا



ضد یخ کاسپین



ضد یخ نامرغوب



ضد یخ کاسپین



ضد یخ نامرغوب



ضد یخ کاسپین



ضد یخ نامرغوب

ضد یخ کاسپین یکی از بهترین انواع ضد یخ در دنیا ضد یخ کاسپین با ۵۰ سال تجربه در تولید، برای اطمینان از کیفیت ضد یخ بر اساس آخرین استانداردهای سختگیرانه جهانی و با در نظر گرفتن پارامترهای مطابق با تکنولوژی و قطعات استاندارد خودروها در یکی از معتبرترین مراکز تخصصی در زمینه تست ضد یخ در آمریکا مورد آنالیز قرار گرفت.

موسسه تحقیقاتی «Amalgatech» یکی از مراکز مورد تایید کمپانی‌های بزرگ خودروسازی آمریکا و جهان است.*

آب دیونیزه یا آب یون زدوده به آب مقطر می‌شود که علاوه بر گذراندن مراحل تقطیر، یون زدایی نیز شده باشد.

ضد یخ کاسپین در این موسسه در پارامترهای زیر مورد آزمایش و ارزیابی قرار گرفت:

- خواص فیزیکی و شیمیایی مانند چگالی، نقطه انجماد، نقطه جوش، PH، ذخیره قلیایی و ...
- خوردگی ضد یخ در محیط‌های مشابه با سیستم خنک کننده خودرو
- خوردگی و ساییدگی بر اثر کویتاسیون (حفره زایی) در پمپ
- آزمون خوردگی آلیاژ آلومینیوم
- میزان خوردگی ضد یخ روی آلیاژهای فلزی مورد استفاده در سیستم خنک کننده خودرو
- آزمون بررسی میزان خوردگی ورقه‌های فلزی از طریق شبیه‌سازی سیستم خنک کننده خودرو شامل واتر پمپ، رادیاتور، مجاری گردش سیال خنک کننده با واشرها، لوله‌ها، چندراهی‌ها و رابط‌های اجزای این سیستم
- آزمون تمایل به ایجاد کف

نتایج تمام آزمون‌ها روی ضد یخ کاسپین تایید کننده عدم وجود هر گونه اثر خوردگی این محصول روی اجزای سیستم خنک کننده خودرو و حفاظت اجزای فلزی در برابر خوردگی در طول زمان است.

مجموع آنالیزهای انجام گرفته در این موسسه تحقیقاتی و مقایسه آن با نمونه‌های نامرغوب در بازار نشان داد که کیفیت ضد یخ کاسپین در بالاترین سطح استانداردهای جهانی و قابل مقایسه با ضد یخ‌های برندهای معروف جهان است.

جهت اطلاعات بیشتر در خصوص این آزمایشگاه می‌توانید به آدرس اینترنتی www.amalgatech.com مراجعه فرمایید.

جهت بررسی دقیق‌تر آنالیزهای ذکر شده می‌توانید این تصویر را اسکن کنید. تصاویر روبرو دو دسته از واتر پمپ‌هایی را که توسط ضد یخ کاسپین و ضد یخ نامرغوب در آزمایش مورد بررسی قرار گرفته است، نشان می‌دهد.



سهییل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

این روزها با توجه به افزایش قیمت خودرو و هزینه تعمیر و تعویض قطعات آن، نگهداری خودرو اهمیت زیادی پیدا کرده است. بالا بردن سطح آگاهی از دانش فنی خودرو و محصولات خودرویی می‌تواند ما را در انتخاب محصول بهتر کمک و در نتیجه از بروز صدمات احتمالی جلوگیری کند.

در گذشته بیشتر از آب خالص برای انتقال حرارت داخلی موتور به رادیاتور استفاده می‌شد که این امر مشکلاتی را نیز به همراه داشت. علت آن هم این بود که آب در دماهای بسیار کم یا بسیار زیاد کاربرد خود را به عنوان مایع خنک کننده از دست می‌دهد.

همچنین منجمد شدن آب افزایش حجم آن را در پی دارد که این پدیده در مجاری خنک کننده موتور سبب ترکیدگی و شکست قطعات می‌شود. از طرف دیگر قطعات فلزی بدنه موتور در فرآیند کارکرد موتور به اندازه‌های گرم می‌شود که مشکل خوردگی را به وجود می‌آورد.

استفاده از آب خالص سبب می‌شود املاح موجود در آن روی محل‌های خورد شده در رادیاتور رسوب کند و از نمایان شدن این نقاط جلوگیری کند. برای جلوگیری از یخ زدن آب داخل موتور و رادیاتور در هوای سرد زمستان یا جوش آوردن خودرو در فصل تابستان که سبب وارد آمدن خسارت زیادی به موتور و رادیاتور می‌شود، از ضد یخ استفاده می‌شود و کیفیت ضد یخ باید به گونه‌ای باشد که اثر نامطلوبی روی قطعات نداشته باشد. محلول ضد یخ در سیستم خنک کننده از منجمد شدن مایع جلوگیری و بلوک سیلندر را از خطر ترکیدن محافظت می‌کند.

اختلاط ضد یخ

ضد یخ نباید به صورت خالص استفاده شود؛ چرا که در این حالت دمای انجماد مناسبی ندارد. بنابراین باید با آب خالص (آب دیونیزه) مخلوط شود.

بهینه‌ترین درصد اختلاط و بهترین عملکرد به صورت نسبت حجمی ۵۰/۵۰ آب و ضد یخ است.

مزایای ضد یخ: استفاده از ضد یخ مناسب سبب می‌شود آب موجود در رادیاتور خاصیت ضد یخ، ضد جوش، ضد زنگ زدگی، ضد رسوب، ضد کف، غیر خوردنده و ضد خوردگی داشته باشد.

در چه فصلی باید از ضد یخ استفاده کنیم؟

در تمام فصول سال و در هر نقطه از کشور با هر شرایط آب و هوایی باید از ضد یخ استفاده کرد. در تمام شرایط استفاده از خودرو مانند کارکرد بالا، استفاده اندک، رانندگی شهری و برون شهری، ترافیک و ... باید در رادیاتور خودرو ضد یخ وجود داشته باشد.

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت پیران

توضیحات	قیمت مصرف کننده (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 ۳۰-۵W	
-	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	

روغن وارداتی تولید فوکس آلمان

TITAN Supersyn 5W-40
API SN/SM

توصیه‌های فوکس:

BMW LONGLIFE-98
FIAT 9.55535-H2/M2/N2/Z2
GM-LL-A-025
GM-LL-B-025

تاییدیه‌ها:

MB-APPROVAL 229.3
PORSCHE A40
RENAULT RN0700/RN0710
VW 502 00/505 00



شرکت روغن فوکس ایرانیان

fuchs.ir

www.fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



«اخیرا کمپانی کاوازاکی فراخوانی را برای دو اسپریت بایک ۶۰۰ سی سی خود منتشر کرده است. در واقع این فراخوان برای رفع نقص مدار الکتریکی بوق این دو مدل است. چرا که در مدار الکتریکی بوق دو مدل نینجا ZX636G و نینجا ZX636GKFA نقص جدی وجود دارد. در ریز جزئیات آمده است مدل های تولید شده بین اول اکتبر ۲۰۱۸ تا اول سپتامبر ۲۰۲۰ دارای این نقص فنی هستند. هر چند این مورد آسیب جدی به بخش فنی دو اسپریت بایک پرفورمنسی وارد نمی کند، اما مطابق با آنچه در گزارش ها آمده، ممکن است پس از مدتی سیم کشی بوق با مشکل جدی مواجه شود و به دلیل لرزش به وجود آمده در دور موتورهای



فراخوان کاوازاکی برای نینجاهای ZX

تلگرام

Telegram

تغییرات غیر اصولی خودرو

بیش از ۵ سال است تیونینگ خودرو در میان مالکان مدل های مختلف خودرو به ویژه آن دسته از مالکانی که علاقه مند به حوزه اسپرت هستند، از جایگاه ویژه ای برخوردار است. با توجه به اینکه هر روز شاهد فعالیت مراکز بیشتری در این حوزه هستیم، اما بررسی ها حکایت از آن دارد که خودروهای تیونینگ شده پس از مدتی کار کرد، با مشکلات بسیاری در بخش فنی مواجه می شوند که این مساله را باید مرتبط با تغییرات غیر اصولی دانست. حال در اینجا این سوال مطرح می شود که برای ارتقا و بهبود عملکرد این دسته از خودروها، مالکان آن ها باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می کنیم:

آنچه این روزها تنها نام تیونینگ را با خود یکدک می کشد، تغییراتی در ظاهر خودرو به منظور افزایش جذابیت آن است. اما تیونینگ به معنی ارتقای بخش فنی خودرو در کنار ظاهر آن است. اما آنچه کمپانی سازنده بر آن تاکید دارد، استفاده از قطعاتی است که از سوی کمپانی تایید شده باشد. به عنوان مثال خودروهای وارداتی قطعات افترمارکت مورد تایید بسیاری دارند که می توان در زمینه ارتقای خودرو از آن ها بهره گرفت.

قدیمی

اگر تیونینگ خودرو به صورت اصولی و منطبق بر علم آکادمیک مهندسی خودرو و البته متناسب با استانداردهای کمپانی مادر باشد، در بلندمدت برای خودرو هیچ مشکلی ایجاد نمی کند؛ اما آنچه در کشور ما تحت عنوان تیونینگ صورت می گیرد، صرفا تغییر در ظاهر خودرو است. در عین حال اگر قطعات پرفورمنسی افترمارکت مورد تایید کمپانی مادر و حتی لوازم جانبی اصل برای ارتقای قدرت و گشتاور موتور روی آن نصب شود، خودرو با مشکل خاصی مواجه نخواهد شد.

جدلی

Message



خطی ماشری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین برف پاکن!

«خودرو وارداتی مدل ۲۰۰۶ دارم و چند روزی است برف پاکن های شیشه جلو خودرو معیوب شده و برای تعویض و رفع مشکل به یکی از کلینیک های تخصصی خودرو مراجعه کردم و مکانیک تشخیص داد که باید برف پاکن ها به طور کامل تعویض شوند. با مراجعه به بازار لوازم یدکی، نوع درجه یک این قطعه را که به گفته فروشنده ساخت کشور ژاپن است با هزینه گزافی تهیه کردم؛ اما بعد از نصب و به کار گرفتن آن، در مدت زمان کوتاهی لاستیک زیر برف پاکن از تیغه جدا شد و با مراجعه مجدد به کلینیک خودرو مکانیک گفت به دلیل کیفیت پایین قطعه چنین مشکلی برای آن به وجود آمده و برخلاف ادعای فروشنده، این نوع قطعه ساخت کشور چین است!

قائمی - تهران

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۲۷۷
کدام مورد در کاهش آلودگی
هوای کلان شهرها موثر است؟

۱- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی
۲- استفاده بیشتر از خودروهای هیبرید
۳- توسعه بیشتر دوچرخه ها و مسیر اختصاصی
برای آن ها

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۲۷۶



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برای سفر ایمن تر کدام یک از وسایل نقلیه زیر را ترجیح می دهید؟

در پاسخ به این پرسش ۷۷ درصد به گزینه یک یعنی خودرو شخصی، ۱۰ درصد به گزینه دوم یعنی اتوبوس و ۱۳ درصد به گزینه سوم یعنی قطار رای داده بودند.

پیامک

SMS

کاهش ضعیف خودرو

خودرو پژو ۴۰۵ مدل ۷۷ دارم و حدود سه هفته است در زمان حرکت و به خصوص در موقع شتاب گیری، احساس می کنم مانند قبل کار نمی کند و کم می آورد. از طرفی در دور موتورهای پایین و البته سرعت های پایین صدای نامتعارفی نیز از جلو خودرو به گوش می رسد. همچنین هنگام ترمز گیری، صدایی از قسمت عقب خودرو به گوش می رسد که بعد از آزاد کردن پدال ترمز از بین می رود؛ مشکل چیست؟

۲۲۷۱*۰۹۰۳

«از آنجا که سیستم سوخت رسانی خودرو شما از نوع کاربراتوری است، چنین مشکلی می تواند سه علت عمده داشته باشد. ۱- یکی از دلایل مهم به وجود آمدن این مشکل، تنظیم نبودن جرقه شمع هاست. اگر در چنین شرایطی دلکو یا به عبارتی صحیح تر اوانس آن تنظیم نباشد، هنگام شتاب گیری منجر به افت قدرت و به اصطلاح کم آوردن خودرو می شود. در نظر داشته باشید اگر قطعات داخلی دلکو خودرو شما اعم از پیکاپ و بازوی مکانیکی زیر آن معیوب شده باشند، چنین اشکالی را به وجود خواهد آورد. بر این اساس برای رفع مشکل باید متعلقات اصلی دلکو بررسی و در صورت نیاز قطعات تعویض شوند. ۲- با توجه به اینکه سیستم سوخت رسانی یکی از مهم ترین بخش های موتور هر خودرو محسوب می شود، اگر این سیستم دچار هر گونه مشکل یا ایرادی شود، چنین مشکلی را به وجود خواهد آورد. با توجه به آنچه شما گفتید باید کار براتور تنظیم شود. به عبارتی دیگر میزان سوخت در سیلندر در حد استاندارد نیست و در زمان شتاب گیری که موتور به سوخت بیشتری نیاز دارد، این مشکل بروز می کند. در این حالت باید ضمن بررسی کار براتور و سوزن تنظیم سوخت در صورت نیاز روزنه ها یا الوهای سوزن تمیز شود. ۳- همچنین باید سیم گاز خودرو و اهرم های مرتبط با آن بررسی و در صورت نیاز این قطعات تعویض شود. اما اگر به رغم تعویض اهرم ها مشکل همچنان وجود داشته باشد، باید سیم گاز نیز تعویض شود. در عین حال برخی مواقع در صورت تعویض هر دو قطعه نیز مشکل برطرف نمی شود که در این حالت باید مانیفولد ورودی موتور نیز بررسی شود. به عبارتی دیگر مانیفولد ورودی دارای یک واشر است که اگر این قطعه معیوب شده باشد، به اصطلاح سیستم باز خواهد بود و مانیفولد ورودی نشتی خواهد داشت که در دورهای بالا این اتفاق بیشتر به چشم می خورد. بنابراین برای رفع مشکل باید اتصالات مانیفولد ورودی بررسی و در صورت نیاز واشر مربوطه تعویض شود. با توجه به اینکه دیفرانسیل خودرو شما جلو بوده، ایجاد صدا در زمان پایین بودن دور موتور بیانگر خرابی آن است و باید این قطعه بررسی شود. در این حالت ممکن است رولبرینگ مربوطه شکسته باشد و در دور موتور و سرعت پایین بر اثر لغزش چرخ دنده ها روی یکدیگر صدای نامتعارفی ایجاد شود. در چنین حالتی برای رفع مشکل باید این قطعه مکانیکی نه چندان ساده از لحاظ ساختار تعویض شود. اما اگر با تعویض رولبرینگ دیفرانسیل مشکل برطرف نشود، باید چرخ دنده های اصلی دیفرانسیل که همان پینیون و کرانویل است مورد بررسی قرار گیرد. زیرا ممکن است لقی میان این دو چرخ دنده بیشتر شده باشد و تنظیم نبودن فاصله میان این دو سبب تولید صدا در دور موتورهای پایین و سرعت های کم شود. بر این اساس باید دیفرانسیل باز و پس از تعویض رولبرینگ، لقی میان چرخ دنده ها گرفته شود. همچنین در صورت نیاز باید هر دو چرخ دنده تعویض شوند. در پاسخ به بخش آخر سوال شما باید گفت از آنجا که محور عقب دارای سیستم ترمز کاسه ای بوده و مکانیزم ترمز کاسه ای بر این اساس است که کفشک ها با حرکت جداره کفشک سرعت را کاهش می دهند، بنابراین اگر لنت ها معیوب یا نامرغوب باشد، هنگام ترمز گیری چنین اشکالی را به وجود می آورد و با توجه به آنچه شما بیان کردید، مشکل ناشی از لنت ترمز بوده و باید این قطعه تعویض شود. در آخر اینکه اتصالات ترمز از جمله لنت ها و کفشک ها را بررسی کنید تا در صورت نیاز و تشخیص مکانیک این قطعات تعویض شوند.

هیوندای «i20N» لاین؛ چموش اما خشمگین

شاهدیم را تداعی می کند تفضای کاملاً اسپرت و هیجان انگیزی را در اختیار سرنشینان بگذارد.

اگر چه یک نمایانگر ۱۰.۲۵ اینچی میانی و یک نمایانگر ۱۰.۲۵ اینچی دیگر برای کلاستر مقابل راننده تعبیه شده تفضای مدنی را به وجود آورد، اما استفاده از LED های نواری برای نورپردازی عالی کابین، فضای کاملاً جذابی را فراهم آورده است.

از سویی دیگر در بخش فنی مهندسان هیوندای از دو پیشروانه بنزینی بهره گرفته اند؛ یکی پیشروانه ۴ سیلندر ۱.۲ لیتری تنفس طبیعی موسوم به کاپا که باتوجه به ۱۶ سوپاپ بودن آن و استفاده از تایمینگ متغیر سوپاپ ها حداکثر ۹۹ اسب بخار قدرت و ۱۷۲ نیوتون متر گشتاور را تولید می کند و دیگری موتور ۳ سیلندر یک لیتری توربوشارژر و البته مجهز به سیستم هیبرید متوسط با ساختار ۴۸ ولتی است که توانایی تولید ۱۱۸ اسب بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را دارد.

در این راستا کمپانی هیوندای یک گیربکس ۶ سرعته دستی هوشمند را برای اسپرت دوستان تدارک دیده تا در کنار آن یک گیربکس ۷ سرعته دو کلاجه اتوماتیک نیز قابل سفارش باشد تا ظرف ۱۰.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. هیوندای i20N لاین را تا سال آینده به بازار اروپا و پس از آن به استرالیا و سایر بازارها عرضه خواهد کرد.





برگزاری رالی فرانسه با حمایت کوپر تایر



با وجود اینکه کوپر تایر یک برند بریتانیایی محسوب می‌شود اما برای گسترش نفوذ خود در قاره سبز، فعالیت تبلیغاتی خود را به کشورهای مهم اتحادیه اروپا نیز گسترش داده است. به این ترتیب کوپر تایر به عنوان تامین کننده رسمی تایرهای رالی کراس فرماتی فرانسه انتخاب شده و قرار است در تمام ۹ مرحله این مسابقات از لاستیک‌های مخصوص مسابقات رالی این تایر ساز معتبر استفاده شود. از میان این

۹ مرحله می‌توان به جاده‌های متفاوتی اشاره کرد که فدراسیون اتومبیلرانی فرانسه اقدام به طراحی آنها کرده است. از جمله می‌توان از مسیرهای دروکس (Dreux)، اسی دوکس (Essay-Ducs)، لسانی (Lessay) و کرلابو (Kerlabo) نام برد. برندننگ کوپر تایر قرار است در محل‌های مشخصی از خودروها، مسیر مسابقه و در کنار جایگاه‌های تماشاچیان در آغاز مسیر بیست‌ها (paddock) قرار بگیرد.

آزمایش عملی درباره معایب استفاده از تایر غیراصل در خودرو

زاپاس موستانگ تا کجا دوام می‌آورد؟

گزارش

Report



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

سرعت گرفتن در حالی که از یک تایر زاپاس با ابعاد کوچک‌تر از تایرهای معمول استفاده می‌کنید، نه تنها بی‌احتیاطی است، بلکه تخطی از توصیه‌ها و دستورالعمل‌های نگهداری از خودرو نیز به شمار می‌رود. به عنوان مثال در راهنمای خودرویی مانند فورد موستانگ GT می‌خوانیم که در این حالت نباید با سرعتی بیش از ۵۰ مایل یا ۸۰ کیلومتر بر ساعت رانندگی کرد.

البته هشدار دیگری نیز روی تایر زاپاس درج شده است. اما دست‌اندر کاران مجله کاراند در ایو تمام این هشدارها را نادیده گرفتند و عملکرد خودرو با یک تایر زاپاس را بررسی کردند. این بررسی را ادامه مرور می‌کنیم. رانندگی با لاستیک‌های زاپاس و با حداکثر توان خودرو، خطرات زیادی دارد. تنها ۲ دور در پیست کافی است تا لاستیک کوچک زاپاس دود کند و آتش بگیرد.

البته منظور از آتش در اینجا، شعله‌های واقعی است. اگر کسی باطرز کار آتش خاموش کن آشنا نباشد، این آتش سوزی در چند ثانیه، می‌تواند منجر به آسیب کامل خودرویی مانند موستانگ شود. اما رانندگی با موستانگی که در یکی از گوشه‌هایش، یک تایر زاپاس کوچک به کار گرفته شده، تفاوت زیادی با حالت عادی ندارد.

تایرهای زاپاس مینی 60R-18 Maxxis/T155 که فورد در موستانگ‌های بدون پکیج «پرفورمنس» استفاده می‌کند، با فشار باد توصیه شده 60 psi، تفاوت ظاهری چندانی با تایرهای عادی خودرو ندارند. در نتیجه، نتایج مرتبط با آزمایش‌های هندلینگ و سیستم ترمز مشابه نتایجی هستند که با تایرهای تمام‌فصل پیرلی پی‌زیرو Nero با ابعاد 40ZR-19/۲۵۵ به دست می‌آیند.

جیمی کولن، مسئول تیم دینامیک وسایل نقلیه فورد در این زمینه می‌گوید: «هدف

از استفاده از یک تایر زاپاس کوچک، رسیدن به عملکرد و پاسخ تایرهای استاندارد، در بهترین حالت ممکن است. این تایرهای کمکی از یک ترکیب تهاجمی و حداقل عمق آج برای کسب چنین نتایجی بهره می‌برند.» عملکرد ترمزهای ABS از سرعت ۱۱۲.۶۵ کیلومتر بر ساعت در حالتی که زاپاس در گوشه سمت چپ جلو قرار گرفته، با

حالتی که از ۴ تایر پی‌زیرو استفاده شود، اندکی متفاوت است. کشیدگی جزئی در سمت چپ احساس می‌شود، اما شدت آن به حدی نیست که شرایط از کنترل خارج شود. مسافت توقف در این حالت برابر با ۵۲.۷۳ متر ثبت شده که تنها حدود ۳۰ سانتی از استاندارد فورد موستانگ فاصله دارد. همچنین میزان کشیدگی در حالت استفاده از زاپاس در عقب، سمت چپ کمتر بوده اما در عین حال، حدود ۳۰ سانتی متر دیگر به فاصله توقف افزوده شده است.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	بازار (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۱۱,۵۹۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۱۱,۵۹۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	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	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپریت انواع پژو	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - اسپورتیج - 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 - بی‌وای دی اس ۶	۱۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایماس 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 (میلی‌متر)	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	KB12.16.26	
سایپا صبا - ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۱,۴۹۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۲,۴۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	KB14.36	
تیبا ۲	۸,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵	KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵	KB31	
پژو 207i	۱۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۶,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	KB77	
H30 کراس	۱۳,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	KB66	
چانگان	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵	KB200	
هایماس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۰,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 - پرادو	۲۲,۰۰۰,۰۰۰	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 (میلی‌متر)	گل تایر	یزد تایر (ایران)
سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲ - ام وی ام ۱۱۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵	VENUS	
سایپا ۱۴۱	۱۱,۵۹۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	MARS	
ریو - تیبا	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	VENUS	
پژو ۲۰۶ - پرشیا - پژو ۴۰۵	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	URANUS	
سمند - زانتیا - تندر ۹۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	URANUS	
رینگ پهن سمند - زانتیا	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵	MERCURY	
دانگ فنگ	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	MARS	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵	۱۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	NEPTUNE	
ام جی ۶ - مزدا ۳ - کیا سراتو	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۷	۵۵	۲۱۵	NEPTUNE	





ترمز را هم دارد. حتی این شرکت بسته کامل ترمز را در وبسایت گودیر بریک قرار داده است. در این وبسایت آموزش کامل نصب این بسته به صورت مرحله به مرحله قرار گرفته است.
اگر می‌پرسید چرا گودیر دست به چنین اقدامی زده، باید گفت آن‌ها پیش‌بینی کرده‌اند که تا سال ۲۰۲۱ رشد ۲.۶ درصدی در بازار این کشور رخ خواهد داد که ارزشی حدود ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار دارد.

از این به بعد می‌توانید نام و نشان «گودیر» را در بازار روی بسته‌بندی لنت‌های ترمز ببینید. تایر ساز آمریکایی تصمیم گرفته کارخانه ویرجینیای خود را که به مدت ۵۰ سال اقدام به تامین لنت ترمز برای خط تولید خودروسازان می‌کرد گسترش داده و با افزایش ظرفیت اقدام به عرضه لنت‌های خود در بازار کند. قرار است این محصولات به صورت سفارش و تحویل آنلاین نیز به مشتریان گودیر تحویل داده شود. گودیر صرفاً لنت را تولید نمی‌کند و امکان تهیه کالیبر و روتور



«گودیر» به جمع لنت‌سازان پیوست

محمود عسگری، دبیر انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ کشور مطرح کرد:

از بین رفتن صرفه اقتصادی تولید بانوسان شدید قیمت مواد اولیه

گزارش بفرشید. این در حالی است که بسیاری از تولیدکنندگان که به این ماده نیاز دارند، نتوانسته‌اند آن را از بورس کالا تامین کنند.
وی در رابطه با مشکل تامین برخی مواد اولیه از بورس کالا به‌روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «تامین مواد اولیه به‌چالش بزرگی برای تولیدکنندگان در هر حوزه‌ای تبدیل شده و اگر مواد اولیه وارداتی باشد، ارزی برای خرید آن وجود ندارد و اگر این مواد داخلی باشد، بانوسان شدید قیمت آن به دلیل افزایش قیمت ارز مواجهیم.»
وی می‌افزاید: «تامین برخی مواد اولیه از بورس کالا به دلیل لحظه‌ای بودن قیمت‌ها به دشواری صورت می‌گیرد و گاهی مواد اولیه به دست کسانی می‌افتد که اصولاً تولیدی ندارند و می‌خواهند از آب گل آلود ماهی بگیرند و پس از خرید مواد اولیه از بورس کالا با قیمت بالایی در بازار آزاد بفرشند. به هر حال وزارت صمت باید در این بخش ورود کند؛ در غیر این صورت به‌زودی صرفه اقتصادی تولید از بین می‌رود.»

اما عرضه آن در بورس کالا کافی نیست، ماده کاتوچو است.
محمود عسگری، دبیر انجمن صنایع تولید لنت ترمز و کلاچ کشور بایان اینکه طی ۱۰ روز گذشته این ماده در بورس کالا عرضه نشده است، به‌روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «ما در زمینه کاتوچو تولید داخل داریم و این ماده از طریق بورس کالا عرضه شده، اما مدتی است عرضه آن متوقف شده و خبری از کاتوچو در این بورس نیست.»
وی می‌افزاید: «قیمت این ماده در بازار آزاد به‌بیش از ۴۸ هزار تومان رسیده است و نظارتی در خصوص عرضه آن وجود ندارد. یعنی برای تامین این ماده باید به بازار آزاد مراجعه کرد و در بورس کالا نمی‌توانید این ماده را خریداری کنید.»
این کارشناس صنعت تولید لنت با بیان اینکه کسی کاتوچو وارد نمی‌کند، در خصوص تامین آن در بازار آزاد اظهار می‌کند: «هر قدر از این ماده بخواهید در بازار آزاد وجود دارد و افرادی در گذشته نتوانسته‌اند این ماده را در بورس خریداری کنند و در بازار آزاد با قیمت

تولید لنت به‌چندین و چند ماده اولیه احتیاج دارد. برخی از این مواد در داخل کشور تولید شده و برخی دیگر به‌صورت کامل از خارج تامین می‌شوند. اما مواد اولیه تولید داخل گاهی کفاف نیاز بازار بزرگ کشور را نمی‌دهد. در این بین تولیدکنندگان لنت با محدودیت‌های داخلی و خارجی برای تامین مواد اولیه مواجه هستند. از یک سو برای واردات برخی مواد، ارزی در اختیار ندارند و از سوی دیگر تامین برخی مواد از بازار داخلی و بورس کالا نیز با دشواری همراه است.
بسیاری از تولیدکنندگان از کمبود عرضه مواد اولیه مورد نیازشان در بورس کالا گلایه می‌کنند و خواستار نظارت و دخالت بیشتر وزارت صمت هستند. تولیدکنندگان محصول نهایی عنوان می‌کنند همان‌گونه که وزارت صمت در قیمت‌گذاری روی محصول نهایی ما تاثیر گذار است و گاهی در بحث فروش نیز دخالت می‌کند، باید در بحث تامین مواد اولیه نیز این روند نظارتی وجود داشته باشد. یکی از مواد اولیه‌ای که نمونه آن در کشور تولید می‌شود



گزارش فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	میزان رضایت مشتری	گارانتی	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۸۰,۰۰۰	۷۷,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	
	۸۰,۰۰۰	۷۷,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۶۰,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۱۵۰,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۶۰,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	۱۸۳,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند	
	۱۲۰,۰۰۰ (آبی)	۱۲۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۱۸۳,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	۱۵۵,۰۰۰ (فول آبی)	۱۶۰,۰۰۰ (آبی)	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تندر ۹۰	
	۱۵۰,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو ساینا	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۸۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو ۲۰۷	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو دنا پلاس	

آلمان و انگلستان

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	میزان رضایت مشتری	گارانتی	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۵۷,۰۰۰	(PK) ۶۳,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	
	۵۷,۰۰۰	(PK) ۶۳,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۳۹,۰۰۰	(PK) ۱۱۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۱۱۲,۰۰۰	(PK) ۹۲,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۱۲,۰۰۰	(PK) ۹۲,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	۱۱۲,۰۰۰	(PK) ۱۲۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۰۰,۰۰۰	(PK) ۱۱۰,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۱۱۲,۰۰۰	(PK) ۱۲۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	۱۳۲,۰۰۰	(PK) ۱۳۰,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تندر ۹۰	

آلمان

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	میزان رضایت مشتری	گارانتی	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	۵۶,۶۰۰ (با کفشک)	۴۶,۱۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	
	۵۶,۶۰۰ (با کفشک)	۴۶,۱۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	-	۷۸,۶۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۱۱۹,۹۰۰	۶۶,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	-	۶۶,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	-	۱۱۵,۳۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند	
	-	۷۷,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	-	۱۱۵,۳۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	-	۱۰۳,۹۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	میزان رضایت مشتری	گارانتی	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	اتحاد موتور (ایران)
	۹۹,۸۰۰	۱۰۹,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	
	۹۹,۸۰۰	۱۰۹,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۶۴,۰۰۰	۱۷۹,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۱۷۳,۳۰۰	۱۹۵,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۷۳,۳۰۰	۱۹۵,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	۲۰۵,۷۰۰	۲۳۶,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند	
	۱۵۴,۳۰۰	۲۱۹,۴۵۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۰۷,۳۷۵	۲۳۶,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	۱۶۸,۸۰۰	۲۳۰,۸۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تندر ۹۰	



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۶ مهر ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۲۷۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیاباتی زاده

تهران ۲۰ آصفهان ۲۷ شیراز ۳۰ مشهد ۲۱ تبریز ۱۵ ارومیه ۱۶ رشت ۱۷ گرگان ۲۱ ساری ۲۱ اهواز ۳۹ یزد ۲۸ کرمان ۲۸ بندرعباس ۳۶ زاهدان ۲۸

بیلبورد
Billboard

مراقبت و خدمت‌رسانی

«در این آگهی که توسط آژانس میچورین در اوکراین طراحی شده، رینگ و لاستیک‌های کمپانی «WSP» ایتالیا همچون شوالیه‌هایی تصویر شده‌اند که به مراقبت و خدمت‌رسانی به خودرو مشغول هستند.»

WSP Italy
wspitaly-wheels.com.ua

در باب دعوای وطنی
«واردکننده - صادرکننده»حرف آخر
The Last Word

محمد مهدی حاتمی

روزنامه‌نگار



«داستان تقابل «واردات» و «صادرات» در ایران برخلاف بسیاری از کشورهای جهان همچنان در جریان است و در شرایط تحریم و خشکسالی مالی، ظاهراً ابعاد تازه‌تری نیز به خود گرفته است.

چند روز پیش یکی از چهره‌های انجمن واردکنندگان خودرو در تلویزیون، خودروسازان را به باد انتقاد گرفت. خبرهایی نیز در این باب منتشر شد که نخستین خودرو شاسی‌بلند آفرودی یکی از خودروسازها که قرار است سال آینده تولید آن در ایران آغاز شود، در چین طراحی و ساخته شده است. اما خودروسازی که قرار است این خودرو شاسی‌بلند را تولید کند، در برابر این خبر این گونه واکنش نشان داد که واردکنندگان خودرو می‌خواهند برای تداوم واردات، تولید ملی را پدنام کنند.

این دوگانگی میان «واردات» و «صادرات» یادگانگی میان «واردکننده» و «صادرکننده» اما نمونه خارجی قابل توجهی ندارد و ظاهراً دستاوردی وطنی است. هنوز عجیب است که چرا عده‌ای فکر می‌کنند باید جلو واردات را گرفت تا تولید ملی رشد کند و در مقابل، عده‌ای نیز هستند که معتقدند تولیدکننده ایرانی چیزی برای ارائه ندارد و نان را باید در روغن صادرات زد.

واقعیت این است که علم اقتصاد هر دو گزینه را البته با شرایطی توصیه می‌کند. در واقع ضمن توجه به مقوله واردات کالا به منظور رقابت‌پذیر شدن تولید داخلی، دولت‌ها باید از تولید داخلی نیز به قدر کفایت حمایت کنند تا محصولات داخلی قدرت عرضه‌انندام در بازارهای جهانی را داشته باشند.

سخن آخر اینکه با این تفاسیل باید دعوای «واردکننده - صادرکننده» را یکبار برای همیشه تبدیل به رقابت‌های اقتصادی برای ارتقای کیفیت محصولات داخلی کرد.

نکته آموزشی

اگر هنگام ساخت لایه‌های کاغذ، فاصله استاندارد میان آن‌ها رعایت نشود، هنگام کار کردن پیش‌رانه، موتور با افت فشار روغن مواجه می‌شود و معمولاً در چنین شرایطی چراغ روغن روشن شده و در صورت بی‌توجهی موتور آسیب خواهد دید. بنابراین بهتر است برای استفاده از فیلتر روغن دقت کافی داشته باشید و از جنس مرغوب استفاده کنید.

سیستم روغن کاری در خودرو یکی از مهم‌ترین مکانیزم‌های تعبیه‌شده در موتور خودرو است و اگر این سیستم به‌ر دلیل دیگری دچار ضعف در عملکرد شود، روند کاری موتور مختل خواهد شد.

در این سیستم یکی از اجزای مهم فیلتر روغن است و این قطعه باید با هر بار تعویض سیال روغن، تعویض شود که البته اغلب مالکان به این نکته توجه چندانی ندارند. از سویی به دلیل وجود لایه‌های کاغذی در فیلتر روغن

استفاده از فیلتر مرغوب



MODERN
Industry Research Group

گروه پژوهش صنعت مدرن (منابع چراغ اتومبیل مدرن)
تولید کننده انواع چراغ و آینه اتومبیل‌های داخلی

جهت دریافت نمایندگی با ما در تماس باشید

Web : www.modernautolight.com
Mail : info@modernautolight.com

کارخانه : تهران، شهریار، جاده ریاط کریم، سه راه فردوسی، میدان طالقانی
تلفن : ۰۲۱-۶۵۶۳۷۱۵۰-۶ فکس : ۰۲۱-۶۵۶۳۶۶۰۱

دفتر مرکزی : تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان شهید حسینی (سورنا)، پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۱۳
تلفن : ۰۲۱-۸۸۷۴۳۱۶۳-۴ فکس : ۰۲۱-۸۸۷۴۶۱۰۹

ایساکو

یازده سال صدرنشینی
در خدمات پس از فروش صنعت خودرو

www.isaco.ir