

جناب آقایان عباس و حامد شادکمالی

مدیران محترم شرکت «میامی تجارت پیشتاز»

با نهایت تأسف و تأثر، درگذشت مادر گرامی تان را به جنابعالی و خانواده محترم تسلیت گفته و از خداوند بزرگ برای آن مرحومه آمرزش و علودرجات و برای بازماندگان صبر جمیل و اجر جزیل خواستارم.
بازرگانی اجاقی - شیراز

استارت
Start



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

کشور برنده‌ها

وقتی از خردسالی عبور کردیم و به درکی از محیط پیرامون خود و روابط اجتماعی رسیدیم یک فکر اصلی نوی سرمان فرورفته است که می توانیم...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

شاخص کل باز هم مثبت شد

خودروسازان بوری به رشد خود ادامه دادند

۵ صفحه

ناهمگونی نوسان قیمت‌ها در بازار خودرو

۷ صفحه

افزایش تقاضای باری‌های سنگین به رغم صعود قیمت‌ها

۹ صفحه

محک «دناپلاس» و «زوتی آریو» در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان

دوئل اسب تازه نفس ایرانی و چشم‌بادامی مدعی!

۸ صفحه

تحقق ۸۷ میلیون یورو صرفه جویی ارزی طی چهار سال آینده در «ایران خودرو» راناپلاس و دنایپلاس توربو با گیربکس شش سرعته می آیند

گیربکس شش دنده همراه با پیشرانه EC5 برای نخستین بار روی محصول راناپلاس نصب خواهد شد. دنایپلاس توربو هم که اوایل سال جاری با موتور EF7TC تولید شد...

۴ صفحه

مدیرعامل آزمایشگاه «معیار آزما» پژواک صنعت: برخی شرکت‌ها توان پاس کردن استانداردهای جدید لنت را ندارند

۱۴ صفحه

«کرونا» تردهای شبانه خودروها در پایتخت را افزایش داده است

تغییر دوباره الگوی ترافیک در تهران

سهام مسافرت با خودرو شخصی در پاییز امسال، حدود ۷۴ درصد بود که در مقایسه با...

۱۵ صفحه

هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات خودرو خواستار شد

ارز فراهم شده برای واردات خودرو را به بخش تولید بدهید

۳۲ صفحات

بر اساس تصمیم مشترک وزارت صمت و تایر سازان

افزایش ۵۰ درصدی قیمت لاستیک‌های سواری ساخت داخلی نهایی شد

۱۳ صفحه



۲ رکوردهای شوماخر به پایان رسید

۱۲ «X3» کامپتییشن؛ مفهوم جدید از اسپرت!

۱۱ حرکت کره‌ای‌ها به سمت ثبات در صادرات روغن پایه

۷ افزایش ۲۱ درصدی تحویل خودرو به مشتریان ایران خودرو

۱۵ آ باروند کاهش قیمت خودروهای چینی در بازار ادامه دارد؟



تولید کننده انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی
واحد نمونه صنعتی و کیفی در سطح کشور
کار آفرین برتر بخش صنعت



WWW.JAHANTORMOZ.COM

Goldstone
www.Goldstoneir.com



بهر شدن را پایانی نیست.....



YAZDTIRE

یزد تایر

افتخاری دیگر برای خانواده بزرگ "یزد تایر"

مجتمع صنایع لاستیک یزد در ادامه توفیقات خود در زمینه تولید محصولات با کیفیت داخلی، همزمان با روز جهانی استاندارد و بر اساس ارزیابی انجام گرفته برای سال ۱۳۹۸ برای چندمین سال پیاپی موفق به کسب عنوان "واحد تولیدی نمونه استانی" و دریافت تندیس و تقدیرنامه از سازمان ملی استاندارد ایران و اداره کل استاندارد یزد گردید.

در متن لوح هدایی، از تدبیر مدیریت و تلاش پرسنل مجموعه یزد تایر در زمینه بهره گیری از استانداردها تقدیر بعمل آمده است.



بنتلی نسخه ۸ سیلندر سسدان فوق لوکس خود یعنی نسل جدید فلائنگ اسپار را معرفی کرد. این شرکت متوجه شد بسیاری از خریداران فلائنگ اسپار به جای داشتن راننده ترجیح می‌دهند خودشان رانندگی کنند. در واقع این نسخه ۷۸ برای ثروتمندانی عرضه شده است که می‌خواهند به جای صندلی عقب، پشت فرمان بنشینند. به گفته بنتلی، نسخه ۷۸ فلائنگ اسپار تجربه راننده‌محور بیشتری نسبت به نسخه ۱۷۱۲ ارائه می‌دهد زیرا ۱۰۰ کیلوگرم از برادر ۱۲ سیلندر خود سبک‌تر است که دلیل این کاهش وزن در دماغه خودرو بوده زیرا موجب چابکی و

پاسخگویی بیشتر به درخواست‌های راننده می‌شود. زیر کاپوت فلائنگ اسپار ۸ سیلندر همان موتور ۴ لیتری ۷۸ توین توربو کانتیننتال GT قرار دارد و ۵۵۰ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور دارد. این موتور از سیستم غیرفعال سازی سسیلندرها برخوردار است. به منظور کاهش مصرف سوخت در زمانی که بار روی پیش‌سراشه سبک باشد، ۴ سیلندر را غیرفعال می‌کند. به گفته بنتلی، این ماشین در ۴.۱ ثانیه از صفر به سرعت یک صد کیلومتر بر ساعت دست پیدا می‌کند و حداکثر سرعت آن به ۳۱۸ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.



تضعیف بنتلی فلائنگ اسپار به دستور فولکس واگن

هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات خودرو خواستار شد

ارز فراهم شده برای واردات خودرو را به بخش تولید بدهید

اگر بر نرخ گذاری مواد اولیه نظارت می‌شد، می‌توانستیم حداقل ۳۰ درصد قیمت خودرو را کاهش دهیم



نشست خبری انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

خودرو ایران با حضور اعضای هیات مدیره این انجمن در حالی برگزار شد که بحث «آزاد بودن قیمت مواد اولیه و دستوری بودن قیمت خودرو» و همچنین مشکلاتی که مسئولان دولتی برای صنعت خودرو و قطعه ایجاد کرده‌اند، از جمله مهم‌ترین مباحث مطرح شده در این نشست بودند. هفته گذشته وزیر صمت بابت کیفیت پایین خودرها از مردم عذر خواهی کرد و موضوع واردات مجدد خودرو مطرح شد اما در نشست انجمن قطعه‌سازان با واکنش منفی همراه بود. زیرا آن‌ها معتقدند این پرسش را که چرا خودرو و قطعات گران است، نباید وزیر صمت مطرح کند بلکه باید پاسخگوی آن باشد.

اعضای هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان همچنین این سوال را مطرح کردند چرا قیمت مواد اولیه عرضه شده به قطعه‌ساز گاه دو برابر نرخ کارخانه است و چرا این مواد با بارانه به دست قطعه‌ساز نمی‌رسد تا مانند کشور چین، زمینه صادرات گسترده فراهم شود. ضمن این که با چنین اقدامی از خام‌فروشی شرکت‌های فولاد، مس، آلومینیوم و پتروشیمی که عمدتاً دولتی هستند نیز جلوگیری می‌شود و در نهایت صادرات قطعات با ارزش افزوده بسیار بالایی همراه خواهد شد. انتقاد از عملکرد دولت در حوزه صنعت، تغییر چندبار وزیر صمت و تأثیر سلائق مختلف بر این صنعت از جمله مباحث دیگری بودند که در این نشست مطرح شدند. ضمن این که قطعه‌سازان معتقدند تا زمانی که بهای مواد اولیه کاهش نیابد، قیمت خودرو و نیز کاهش پیدا نخواهد کرد.

کشور برنده‌ها

در زمره برنده‌ها باشند پس انتظار خاصی هم نباید داشته باشند. به این ترتیب در کشور برنده‌ها به خدماتی مانند حمل‌ونقل عمومی، تحصیل و معاش بازنده‌ها اهمیت چندانی داده نمی‌شود و تنها هر کس که برنده باشد با اتکا به قابلیت‌های شخصی حق استفاده از بهترین خدمات را دارد. شاید همه این‌ها کاملاً طبیعی به نظر برسد و شما هم با خودتان بگویید «خب؛ کسی که بیشتر تلاش کرده، حق دارد از رفاه بیشتری هم برخوردار باشد». اما این دیدگاه می‌تواند سویی دیگری هم داشته باشد و آن این که مگر چند نفر از کل یک جامعه می‌توانند جزو یک درصد بالادستی باشند؟ بر اساس همین ایده است که معدود کشورهای فلسفه خدمت‌رسانی به شهروندان خود را بر اساس ایده «کشور بازنده‌ها» گذاشته‌اند.

در این کشورها که البته همگی کشورهای پیشرفته و ثروتمندی مانند سوئیس، هلند، دانمارک، سوئد و نروژ هستند؛ بهترین خدمات برای به اصطلاح بازنده‌ها در نظر گرفته می‌شود. زیرا به‌زعم دولتمردان این کشورها، برنده‌های جامعه خودشان گلیم‌شان را آب بیرون کشیده‌اند و نیازی به حمایت بیشتر ندارند. به همین دلیل در این کشورها با وجود جمعیت اندک تعداد اتوبوس‌ها، متروها، بیمارستان‌ها، مدارس و هر چیز دیگر آن قدر زیاد است که همه می‌توانند هنگام نیاز، جایی برای خودشان در آن پیدا کنند. این روزها ساعت بعد از ظهر که می‌شود، در خیابان‌های تهران تفاوت برنده‌ها و بازنده‌ها توی ذوق می‌زند. ایده کشور برنده‌ها بدون شک از دستاوردهای سرمایه‌داری لیبرال است که به‌باور من ربطی به مرام و مسلک ما ندارد. کاش آن قدر لنگ نیازهای اولیه‌مان نبودیم که بخواهیم در سر بچه‌هایمان فرو کنیم که اگر می‌خواهی از این وضع نجات پیدا کنی، حتماً باید برنده باشی!

وقتی از خردسالی عبور کردیم و به درکی از محیط پیرامون خود و روابط اجتماعی رسیدیم یک فکر اصلی توی سرمان فرو رفته است که می‌توانیم چکیده تمام دست‌وپا زدن‌ها و تقلاهایمان در زندگی را در آن پیدا کنیم و آن این که «ما باید برنده باشیم». منظور از برنده بودن در اینجا جزو چندتای اول بودن در همه چیز و رسیدن به موفقیت در امور مختلف زندگی است. اما هر کس داستان متفاوتی برای رسیدن به این ایده را دارد.

بعضی در خانواده‌ها و محیط‌هایی بزرگ شده‌اند که برنده بودن در آن ارزش است و از همان کودکی به آن‌ها درباره فضائل برنده بودن تأکید شده است. بعضی دیگر نیز تحت تأثیر محیط رقابتی مدارس و حرف‌های معلمان به این نتیجه رسیده‌اند که باید در زندگی به گونه‌ای رفتار کنند که جزو برنده‌ها باشند. در فرهنگ حاکم بر کشور ما بازنده بودن جرمی ناثواب است و اکثر افراد نظر چندان خوبی درباره کسانی که به نظرشان جزو بازنده‌ها هستند، ندارند. البته این نگاه فرهنگی در بسیاری از کشورهای دیگر از کشورهای به اصطلاح جهان‌اولی و پیشرفته مانند ایالات متحده و بریتانیا گرفته تا جهان سومی‌هایی مثل سنگال و موزامبیک حاکم است. بر اساس این دیدگاه؛ بهترین‌ها حق برنده‌هاست و آن‌ها هستند که به خاطر برنده بودن باید از بهترین تسهیلات و سرویس‌ها برخوردار باشند. در تمام این کشورها بازنده‌ها که گاه بیش از ۹۹ درصد جامعه را تشکیل می‌دهند، آن قدر اهمیت ندارند که برای رفاه و آرامش‌شان فکر خاصی کرد. احتمالاً این ایده پشت چنین رفتاری است که آن‌ها آن قدر عرضه نداشته‌اند



علی منصوری

عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو

TIGGO 7

۵ سال یا ۱۵۰/۰۰۰ کیلومتر ضمانت

۲ سال یا ۵ نوبت سرویس رایگان



مدیران خودرو... ایده آل

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



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۵۱

official.mvm
www.mvmco.ir



رونمایی از تویوتا میرای جدید در ماه دسامبر



دومین نسل تویوتا میرای طبق تیزری که در وبسایت این شرکت منتشر شده است ماه دسامبر رونمایی خواهد شد. ژاپنی‌ها مراسمی را با حضور ۳۲ نفر برگزار کرده‌اند و آن‌ها شانسون راندن این سدان سلول سوختی هیبروزنی را داده‌اند. تویوتا فعلا جزئیات فنی چندانی از میرای جدید منتشر نکرده اما گفته است این خودرو دیزل، بنزین و پلیمیر را کاشش نمی‌دهد؟ تمام درآمد دولت در فروش مواد اولیه خلاصه شده است، همان مواد اولیه‌ای که ما برای تولید قطعه و خودرو به آن نیاز داریم.

کرده‌اند. میرای جدید خودرویی طویل تر، کم‌ارتفاع تر و پهن تر نسبت به نسل اول است، بنابراین ظاهر مرسوم‌تری ارائه می‌دهد. در کابینت یادشده کابینی شیک شامل صفحه‌نمایش اصلی، آینه وسط دیجیتال و سیستم صوتی JBL با ۱۴ بلندگو وجود دارد. به نظر می‌رسد متربال به کاررفته در کابین این خودرو کیفیت در حد محصولات لکس دارند. حتی اگر میرای جدید خودرو فوق‌العاده‌ای هم باشد طیف مشتریان محدودی خواهد داشت که دلیل آن همان نبود زیرساخت‌های گسترده است.

راه کاهش قیمت خودرو، کاهش قیمت مواد اولیه است

مازیار بیگلر، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو



کسب می‌کنند و هیچ نظارتی بر این جریان نیست. در حالی که اگر بر جریان نرخ مواد اولیه نظارت می‌شد، می‌توانستیم حداقل ۳۰ درصد قیمت خودرو را کاهش دهیم. اگر شرایط برای آزادسازی واردات خودرو هم فراهم شده است، پس چرا ۲ میلیارد دلار ارز مورد نیاز تولید وجود ندارد؟ آن هم در حالی که در سال جهش تولید قرار داریم. مگر چرا این بوده که دولت هر زمان منابع مالی تحت اختیار داشته، واردات خودرو را آزاد کرده است.

آقای وزیر مسئول خودرو سازان هستند و می‌توانند خواستار تعطیلی این حوزه شوند. اما تعطیلی قطعه‌سازی امکان پذیر نیست. چرا که فعالان این حوزه کار آفرینان بخش خصوصی هستند. اگر قصد دولت تعطیلی صنعت قطعه است، باید درصدد ایجاد اشتغال برای ۵۰ هزار نفر نیروی شاغل در این حوزه باشد.

خودرو در سطح سابق باقی بماند اما نرخ آن دو برابر شود. بارها گفته‌ایم راهکار کاهش قیمت خودرو، کاهش نرخ مواد اولیه است که تولیدکنندگان آن هم دولتی هستند. اما چرا دولت در این موضوع، گامی به سمت مردم بر نمی‌دارد و قیمت مواد اولیه مانند فولاد، مس و پلیمر را کاهش نمی‌دهد؟ تمام درآمد دولت در فروش مواد اولیه خلاصه شده است، همان مواد اولیه‌ای که ما برای تولید قطعه و خودرو به آن نیاز داریم.

صنعت خودرو گرفتار دستورات دولتی است یا صنعت فولاد که برای آزادسازی قیمت، وزیر مملکت را تحت فشار قرار می‌دهد؟ انحصار ایجاد می‌کنیم تا صنایع فولاد، مس و آلومینیوم و پتروشیمی هر قیمتی که بخواهند، روی محصولاتشان می‌گذارند. امروز به‌رغم زیان دهی وحشتناک صنعت خودرو، شرکت‌های تولیدکننده مواد اولیه داخلی، سودهای چندده میلیاردی

اندگان داریم مردم ولی نعمت ما هستند، اما جای تعجب دارد برخی مسئولان همچنان نمی‌خواهند دست از شعار بردارند. آقای وزیر دو هفته پیش بابت کیفیت پایین خودروهای تولید داخل از مردم عذر خواهی کرد اما چند روز بعد اقدام به لغو قیمت گذاری فولاد نمود که بر مصرف‌ترین ماده اولیه تولید خودرو محسوب می‌شود. هنوز این داغ از دل مائرفته بود که در مورد آزادسازی واردات خودرو هم صحبت شد. این سه مساله گلایه تمام قطعه‌سازان است. این گونه عذر خواهی‌ها دردی از مردم دوا نمی‌کند؛ به جای عذر خواهی و فرار روبه جلو، باید مشکل مردم را حل کرد. دغدغه مردم؛ قیمت بالا و ایستادن در صف خرید خودرو است. البته مارا هکارهای خود برای حل آن‌ها را بیان کرده‌ایم. اگر قیمت خودرو کاهش پیدا کند، مردم خودرویی را خواهند خرید که با کیفیتش تناسب دارد. نه این که بنابر گزارش ISQI، کیفیت

دست باز شرکت‌های تولیدکننده مواد اولیه در قیمت گذاری

محمد شهری، عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان و رئیس کمیته تامین مواد اولیه



کارخانجات دولتی در تعیین قیمت دست باز داشته و سودآوری سرشاری دارند. اما همه‌ها به سمت خودرو ساز و قطعه‌ساز می‌آید و این امر باعث شده است با معضل تعطیلی شرکت‌های کوچک روبه‌رو باشیم. شرکت‌های بزرگ نیز با ساختی کار خود را ادامه می‌دهند و در صورت تداوم روند فعلی، حجم زیان انباشته به حدی می‌رسد که خودرو ساز و قطعه‌ساز نابود می‌شوند. چرا دلالت می‌تواند هر کاری بخواهند انجام دهند؟ فولادی که در بورس ۱۵ هزار تومان قیمت گذاری می‌شود، در بازار آزاد ۲۵ هزار تومان به فروش می‌رسد. زیرا سازنده واقعی وجود ندارد و برخی کارخانه‌های کاغذی، سهمیه فولاد خود را به دلالت می‌فروشند. بدین ترتیب، تولیدکننده‌ای که نیاز کمتری به فولاد دارد و نمی‌تواند از بورس خرید کند، مجبور است فولاد مورد نیازش را از بازار به قیمت هر کیلو ۲۵ هزار تومان تهیه کند.

شورای رقابت قرار دارند و به دلیل تعیین قیمت غیر واقعی برای محصولاتشان، در پایان هر سال بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومان زیان می‌بینند. تفاوت قیمت کارخانه و بازار هم به جیب دلالتان می‌رود. مشابه همین رفتار را خودرو ساز با قطعه‌ساز انجام می‌دهد. در حال حاضر هر کیلو فولاد به بیش از ۱۵ هزار تومان و مس به حدود کیلویی ۲۰۰ هزار تومان رسیده است؛ یعنی مسی که کیلویی ۲۵ هزار تومان قیمت داشته، امروز به بیش از ۲۰۰ هزار تومان افزایش یافته، آلومینیوم به ۶۰ هزار تومان رسیده است و مواد پتروشیمی وضعیتی بسیار بدی دارد. اما هیچ کس پاسخگو نیست، مگر ملزومات اصلی تولید خودرو یا قطعات آن چیست جز یک سری مواد اولیه داخلی و خارجی و بعضی قطعات های تک و نیمه‌ساخته وارداتی که قیمت آن‌ها بر اساس نرخ ارز مدام بالا می‌رود؟ چرا قیمت مواد اولیه داخلی هم بر اساس قیمت‌های جهانی تعیین می‌شود. تمام

بیش از ۴۰ سال است که در این صنعت فعالیت دارم اما هیچ‌گاه صنعت قطعه و خودرو دچار چنین چالشی نبوده است. وقتی از فولاد مبارکه سوال می‌کنیم آیا در حال زیان دهی هستید یا خیر، می‌گویند ما در حال سوددهی هستیم. اگر با مس باهتر صحبت کنید، نیز می‌گویند ما هم در حال سوددهی هستیم. تولیدکنندگان مواد اولیه قیمت‌ها را بر اساس LME (London Metal Exchange) و بر اساس نرخ دلار تعیین می‌کنند. این رویه در مورد قیمت مس، آلومینیوم و... هم وجود دارد. وضعیت در پتروشیمی‌ها نیز همین گونه است. همواره در مذاکرات با نهادهای نظارتی این مساله را مطرح می‌کنیم که کارخانه‌های تولیدکننده مواد اولیه همگی دولتی هستند. حال چگونه اجازه می‌دهید این تولیدکنندگان در قیمت گذاری به دلخواه خود عمل کنند، آن هم در حالی که خودرو سازان به‌عنوان صنعت پایین دستی این صنایع در تیررس نرخ گذاری دستوری



اعلام نیاز

سفیدی لباس نو عروسی که در میان زبانه های آتش به سیاهی مبدل شد ...

متأسفانه در پی اتصالی برق و آتش سوزی

منزلی در روستای دیرمان بخش تلنگ

استان سیستان و بلوچستان

تنها سرپناه این خانوار در میان

زبانه های آتش از میان رفت.

هزینه برآورد شده جهت جبران خسارات و ساخت

بنایی برای زندگی و تهیه ملزومات اولیه آن برای

این خانوار ۲۵ میلیون تومان است

شماره کارت کمک های مردمی:

5022-2970-0002-1852

بانک پاسارگاد

به نام: موسسه کودکان فرشته ایرانیان



باسرویس سریع ایساکو زمان فیلترشد



تعویض روغن و انواع فیلتر با قطعیت اصل بدون اتلاف وقت

www.isaco.ir

باز سال ۱۳۹۱ به شماره ۳۰۰۰۳۱



بلک‌سریز جدید در برابر یک خودرو مسابقه‌ای GT3 چه عملکردی می‌تواند داشته باشد؟ خوشبختانه بیست هاکنهایم یکی از مکان‌های چالش‌برانگیز و جذاب برای سری مسابقات GT بوده و خودرو مسابقه‌ای AMG GT3 Xیرا یک دور بیست داشته‌ده را در یک دقیقه و ۲۸.۵ ثانیه طی کرده و رتبه هشتم را به‌دست آورده است. بدون هرگونه تعجبی باید گفت زمان یک دقیقه و ۲۳.۲ ثانیه‌ای مدل جاده‌ای مرسدس حدود ۵ ثانیه با نسخه مسابقه‌ای اختلاف دارد؛ اما باید چشمان خود را بیشتر باز کنیم.

تا همین چند وقت پیش مردی به نام کریس هریس مدعی بود مک لارن سنادر بیست سیلورستون می‌تواند به اندازه یک خودرو مسابقه‌ای GT3 سریع باشد که این گونه نشدا البته سنا به چنین خودرویی نزدیک شده بود؛ اما پخت ما این بار درباره اعجوبه مرسدس یعنی AMG GT3 بلک‌سریز جدید است که با رانندگی کر بیستین گیهارت توانسته گرد و خاک شدیدی را در بیست مشهور هاکنهایم بر پا کند. محصول جدید و داغ مرسدس در برابر سوپرکارهای مشهوری همچون مک لارن V۲۰S و فراری بیستادست بالاتر را داشته؛ اما



پیروزی جی تی بلک‌سریز در بیست هاکنهایم

تحقق ۸۷ میلیون یورو صرفه‌جویی ارزی طی چهار سال آینده در «ایران خودرو»

راناپلاس و دنایلاس توربو با گیربکس شش سرعته می‌آیند

در فرآیند طراحی و تولید گیربکس شش سرعته، بیش از ۱۳۵ قالب جدید با همکاری ۸۵ سازنده ساخته شده است



سه‌استوانه و عرضه‌شده با گیربکس‌های جدید در دستور کار قرار دارد. «کیانوش پورمجیب‌افزود» برای حرکت بهتر خودرو در سرعت‌های بالا، کاهش مصرف سوخت و راحتی سرنشین، پروژه تولید گیربکس شش‌دنده را در دستور کار قرار داده‌ایم و رانا با گیربکس شش‌دنده امسال به بازار خواهد آمد و در پی آن، نقشه‌راه گیربکس نیمه‌اتوماتیک AMT را داریم که تا آخر سال نمونه اولیه آن تولید خواهد شد. وی افزود: «دنایلاس توربو با گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک و موتور EF77 هم که اوایل سال جاری به تولید رسید، به‌زودی به گیربکس شش‌سرعه دستی نیز مجهز خواهد شد. تا آخر امسال، ۲۰۷ راهم با گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک تولید خواهیم کرد.» پورمجیب ادامه داد: «موتور EF7 توربوشارژر مجهز به گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک بر روی محصول پروژه K132 هم به کار خواهد رفت. همچنین خردادماه سال آینده این محصول با موتور ارتقا یافته TU5 و گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک به تولید انبوه خواهد رسید. پژوهش‌ها نیز در آینده مجهز به گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک خواهد شد.» پورمجیب همچنین از آغاز طراحی و توسعه گیربکس اتوماتیک DCT در سال جاری خبر داد و گفت: «ما با برنامه‌های کاملاً روشن، طراحی و تولید گیربکس اتوماتیک با ساخت داخل بالا را در دستور کار داریم و در بازه زمانی دوساله به تمام نیازهای مشتریان خود پاسخ خواهیم داد.»



نهاد علی بیگزاده n.beygzadeh@autoworld.ir

مدیرعامل شرکت صنعتی نیرومحرکه با اشاره به این که در فرآیند طراحی و تولید گیربکس شش سرعته، بیش از ۱۳۵ قالب جدید با همکاری ۸۵ سازنده ساخته شده است، گفت: «تولید گیربکس داخلی حدود ۸۷ میلیون یورو صرفه‌جویی ارزی طی چهار سال به دنبال خواهد داشت.» داوود اسماعیل‌پور افزود: «پروژه راهبردی طراحی و توسعه گیربکس‌های جدید برای خودروهای سواری در راستای توسعه بومی‌سازی، به شرکت نیرومحرکه واگذار شد تا در کنار سایر سازندگان داخلی و با بهره‌گیری از شرکت‌های دانش‌بنیان، پروژه‌های جدید طراحی و تولید گیربکس در سطح تکنولوژی‌های روز دنیا در داخل کشور اجرا شود.»

رانایلاس پرچمدار شش‌سرعه‌ها می‌شود بنابراین اعلام مدیرعامل شرکت نیرومحرکه، گیربکس شش‌دنده همراه با پیش‌رانه EC5 برای نخستین بار روی محصول رانایلاس نصب شده و به بازار عرضه می‌شود و به تدریج روی محصولات دیگر ایران خودرو نیز تعبیه خواهد شد. اسماعیل‌پور با بیان این که تولید داخلی‌سازی این گیربکس در شرایط تحریمی کاری جهادی محسوب می‌شود، ادامه داد: «در طراحی گیربکس شش‌دنده از تکنولوژی‌های روز استفاده شده است.» وی اظهار داشت: «کاهش مصرف سوخت به‌ویژه در سرعت‌های بالا، رانندگی در جاده‌ها و اتوبان‌ها، بهبود تعویض دنده و مطلوبیت بیشتر در رانندگی از مزایای این گیربکس است.» به گفته مدیرعامل شرکت نیرومحرکه، بر پایه این گیربکس شش‌سرعه، نوع نیمه‌اتوماتیک آن با نام تجاری AMT6 در دست توسعه است و تا پایان امسال تولید آزمایشی آن آغاز خواهد شد. وی خاطر نشان کرد: «بر اساس نقشه راه قوای محرکه، قرار است ایران خودرو تا سال ۱۴۰۴ نیمی از محصولات تولیدی خود را با گیربکس اتوماتیک و نیمی دیگر را با گیربکس دستی تولید و روانه بازار کند.»

قوای محرکه جدید در محصولات ایران خودرو در زمینه عرضه آتی محصولات ایران خودرو با نسل جدید قوای محرکه، معاون تحقیقات، طراحی و تکوین محصول ایران خودرو نیز اعلام کرده است: «در راستای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی محصولات، مطابق با نقشه‌راه موتور و قوای محرکه ایران خودرو، ارتقای موتورهای جاری، تولید موتور

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید مومنی رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو

انتظار ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو

بازار خودرو در انتظار ثبات نرخ ارز است. تعیین قیمتی که می‌تواند به بازار خودرو شوک وارد کند و احتمالاً افراد بسیاری را مجاب به فروش خودرو کند. همچنین بسیاری عقیده دارند که در صورت افزایش قیمت خودرو، رساندن آن به قیمت حاشیه بازار سبب سقوط قیمت خودرو خواهد شد. در همین زمینه با سعید مومنی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

وضعیت بازار خودرو را چگونه می‌بینید؟

بخش مهمی از وضعیت عرضه خودرو در بازار به‌یادکلیفی شرکت‌ها و درخواست افزایش قیمت خودروسازان بازمی‌گردد. اما باید زمانی که اختلاف قیمت کارخانه و بازار خودرو یک تا دو میلیون بود، این خواست شرکت‌ها عملی می‌شد، نه در شرایطی که اختلاف قیمت به ۸۰ تا ۹۰ درصد رسیده است. چرا که با اعمال فروش ۵ درصدی قیمت بازار در شرایط کنونی و از سوی اشباع بازار و توان مالی مصرف‌کنندگان، خریدار زیادی برای خودروها با نرخ جدید وجود نخواهد داشت.

ثبات نرخ ارز چه تاثیری بر بازار خودرو دارد؟

در ماه‌های اخیر افزایش نرخ ارز موجب هجوم بسیاری از خریداران با هدف سرمایه‌گذاری در این بازار شد و خودروهای زیادی توسط متقاضیان غیرواقعی خریداری شد که بدون شک با ریزش نرخ ارز انتظار این افراد پایان یافته و شاهد سرازیر شدن خودروهای فروشی از پارکینگ‌ها و اشباع بازار خودرو خواهیم بود. در صورتی که مجبور فروش خودرو در بورس کالا برای شرکت‌های خودروساز صادر شود، بدون شک قیمت خودرو با توجه به حجم بالای خودروهای فروشی در بازار ریزش خواهد کرد. اما به‌ر حال تصمیم فروش زیر قیمت بازار، رقم بالایی برای مصرف‌کنندگان خواهد بود و پیش‌بینی می‌شود با عدم تمایل خریداران مواجه شویم و تقاضا در بازار به شدت کاهش یابد.

وضعیت قیمت خودرو طی روزهای اخیر به چه شکل بوده است؟

قیمت خودرو روز گذشته نسبت به هفته اخیر تغییر خاصی نداشته است. بررسی یک‌ماهه بازار خودرو نشان از نوسانات قیمتی است که این مساله حکایت از این دارد که بازار بیش از این کشتش ندارد. البته در صورتی که سیاست کشف قیمت در بورس کالا اعمال شود، در وضعیت به‌وجود آمده تاثیر گذار خواهد بود و خودروسازان نیز محصولات بیشتری را روانه بازار خواهند کرد.

نگاه View



شاپور سامعی رئیس کمیته ارزی و بانکی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو

لیست قطعات مشمول واردات بدون انتقال ارز اصلاح می‌شود

واردات بدون انتقال ارز که همواره از درخواست‌های قطعه‌سازان بوده، این روزها تا اندازه‌ای مورد موافقت قرار گرفته است؛ اما انتظار می‌رود با انجام کامل آن موافقت شود تا اجناس روسی در گمرکات ترخیص شود. از سال گذشته میزان رشد مواد اولیه داخلی بسیار بیشتر از افزایش قیمت ارز بوده و این در حالی است که از زمان شروع کرونا و از اوایل سال جدید، مشکلات و موانع تامین ارز از سوی بانک مرکزی افزایش یافت؛ چراکه منابع تأمین بانک محدود بود و این موضوع از بهمن ماه اوج گرفت و در همین حال قیمت پایه ارزی نیز سه بر افزایش یافت. ارز نیمايي تحت اختیار قطعه‌سازان اختلاف اندکی با ارز آزاد دارد؛ به طوری که این اختلاف به کمتر از ۱۲۰۰ تومان رسیده؛ اما با این حال تولیدکنندگان برای تامین ارز تحت فشار هستند. وزارت صمت لیستی از قطعات مشمول واردات بدون انتقال ارز آماده کرده که بسیاری محدود است و با مذاکره انجام‌شده قرار است قطعات بیشتری به این فهرست اضافه شود که با اجرای آن، میانبری برای سرعت بخشیدن به واردات مواد اولیه خواهیم داشت.

فعالان صنعتی این روزها با مشکلات متعددی برای دور زدن تحریم‌های خارجی مواجه‌اند و این شرایط در حالی است که تحریم‌های داخلی نیز به شدت دست و پاگیر بوده و صنعتگر توان مقابله با آن‌ها را ندارد که نمونه آن طی کردن فرآیند دو ماهه دریافت ارز نیمايي است. در حالی که به دلیل اختلاف قیمت اندک این دلار با دلار آزاد، طی کردن این فرآیند پردر دسر چندان به صرفه به نظر نمی‌رسد.

بانک مرکزی به هر صرافقی به فرآیند سرمایه ثبت‌شده ارز ارائه می‌دهد که این رقم از ۳۰۰ هزار یورو تا یک میلیون یورو خواهد بود. در این شرایط صرافیه‌ها خواستار مختومه کردن فرآیند دریافت ارز از سوی قطعه‌سازان هستند که این امکان وجود ندارد. همچنین ارز کلید اولیه‌ای به نام ریال اخذ که قطعه‌سازان با نحوه پرداخت فعلی خودروسازان این نقدینگی را در اختیار ندارند. تا ۱۰ روز پیش ارز مورد نیاز قطعه‌سازان با نرخ ۱۱ هزار تومانی محاسبه می‌شد و قیمت مواد اولیه بر اساس قیمت بهمن ماه سال گذشته بود و هنوز سود حاصل از تعدیل این قیمت به قطعه‌سازان پرداخت نشده است. در همین حال امکان استفاده از خرید دین و بهره ۱۸ درصدی برای قطعه‌سازان نیز چندان به صرفه نیست.

تفاوت رانندگی با گیربکس‌های شش سرعته در خودروهای پنج‌سرعه‌بانک‌دیکشن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، معمولاً از سبک‌ترین دنده یعنی دنده پنجم استفاده می‌کنیم و در صورت افزایش سرعت به ۱۲۰ کیلومتر در ساعت باز هم در یک جاده معمول با اصطلاح کفی، دور موتور خودرو روی حدود ۴۰۰۰ دور در دقیقه باقی خواهد ماند. اما وقتی خودرو در مسیرهای طولانی برای چند ساعت در این وضعیت باقی می‌ماند، اگر به جای گیربکس پنج‌سرعه به گیربکس شش‌سرعه مجهز باشد؛ حدود ۵۰۰ دور در دقیقه، دور موتور در سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت کاهش پیدا می‌کند. یعنی با ورود گیربکس به حالت Over Drive در دنده ششم، سرعت پیستون در سیلندر کاهش پیدا می‌کند که نتیجه آن احتراق کمتر در هر دقیقه و کاهش ۲۵ درصدی مصرف سوخت و نیز کاهش محسوس استهلاک پیش‌رانه است. علاوه بر این، در سرعت‌های پایین‌تری و مسیرهای شهری نیز با افزایش تعداد دنده با سرعت در گیربکس، شتاب‌گیری با فواصل زمانی کمتر میان دنده‌های یکم تا ششم انجام خواهد شد و سریع‌تر خواهد بود. به‌ویژه در بزرگراه‌های شهری که سرعت باید زیر ۸۰ یا ۹۰ کیلومتر در ساعت حفظ شود و راننده احساس می‌کند در دنده چهارم دور ۳۵۰۰ تا ۴۰۰۰ برای موتور بالا بوده و در دنده پنجم نیز باز هماهنگی خوبی میان دور موتور و سرعت خودرو وجود ندارد، دنده میانی کمک می‌کند تا از یکسو پیمودن بزرگراه با دنده سبک‌تری انجام شود و از سوی دیگر با کاهش فشار روی موتور، میزان مصرف سوخت و استهلاک آن پایین بیاید.

هم به نفع خودرو ساز، هم به نفع مصرف‌کننده در حال حاضر حدود ۹۵ درصد تولیدات ایران خودرو با گیربکس دستی و ۴ تا ۵ نوع پیش‌رانه به بازار عرضه می‌شوند. در زمینه گیربکس‌های دستی میزان آرزبری هر گیربکس بین ۲۰۰ تا ۴۰۰ یورو برآورد می‌شود. بدین ترتیب، ایران خودرو با

نوربالا

گیربکس شش‌دنده همراه با پیش‌رانه EC5 برای نخستین بار روی محصول رانایلاس نصب خواهد شد. دنایلاس توربو هم که اوایل سال جاری با موتور EF77C به تولید رسید، به‌زودی به گیربکس شش‌سرعه دستی نیز مجهز خواهد شد

زاپاس Spare Tire

جزئیات تصویب اولیه عرضه خودرو در بورس



به تصویب رسید. در این راستا مقرر شده عرضه همه خودروهای پر تیراژ در بورس کالا صورت گیرد و تنها خودروهایی که تیراژ تولید محدود دارند با شرکت‌هایی که تولیدشان بسیار محدود است، از این قاعده مستثنی می‌شوند. به‌گفته حجت‌اله فیروزی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس خودروهای که در بورس کالا

عرضه نشوند، اعم از فروشنده و خریدار مجرم شناخته شده و مجازات می‌شوند و کالای نیز به‌عنوان کالای قاچاق محسوب می‌شود. وی می‌گوید: «در بورس کالا به هر خودرو توسط بورس یک شناسه یا کد تعلق می‌گیرد که به این شکل خرید و فروش خودرو قابل ردیابی خواهد بود و هر شخصی می‌تواند در ۳۵ سال یک بار با یک کد ملی، یک خودرو در

بورس کالا خریداری کند و قبل از پایان سه سال مقرر نمی‌تواند آن را بفروشد.» به‌گفته فیروزی اگر شخصی قبل از پایان ۳ سال خودرویش را بفروشد، باید ۸۰ درصد از مابه‌التفاوت قیمت پایه و قیمت فروش بازار را به‌عنوان مالیات به دولت پرداخت کند و این موضوع برای از میان برداشتن دلالتی است.



امیدواری آتودی به پیشرفتهای درون سوز

هر بار که خبری از آتودی درباره انتشار تیزر یا معرفی محصولی الکتریکی منتشر می شود برخی افراد تصور می کنند با باطل حلقه های حذف پیشرفتهای درون سوز است. باتوجه به اینکه آتودی قصد دارد تا چند سال دیگر ۲۰ خودرو الکتریکی تولید کند، به نظر می رسد نفس مدل های با نشان TFSI، TSI و TDI به شماره افتاده است؛ اما این گونه نیست. مارکوس دوزمن، مدیر عامل و رئیس بخش تحقیق و توسعه آتودی گفت: «پیشرفتهای درون سوز به رغم الکتریکی سازی محصولات این برند، آینده دارند. پیش از آنکه پیشرفتهای مرسوم محو شوند،

فاصله های خواهد بود و حتی پیشرفتهای دیزلی نیز تا چند سال آینده در دسترس هستند. حتی او از پیشرفتهای دیزلی دفاع کرده و گفته است این پیشرفتهای فاصله جزو کارترین و کم مصرف ترین پیشرفتهای درون سوز هستند. اما نباید اشتباه کرد زیرا آینده از آن خودروهای الکتریکی است. هیجان انگیزترین خودرو الکتریکی آتودی به نام E-Tron GT رونمایی خواهد شد. در دنیای شاسی بلندهای بدون آلایندهی آتودی، این سدان الکتریکی جایگاه خاصی دارد و احتمالاً نسخه RS نیز خواهد بود. مورشه پوروشه تایکان خواهد بود.

اتوسهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۳,۶۵۰	۳,۹۹	▲
سایپا	۲,۳۸۰	۳,۹۳	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۳,۴۸۰	۳,۵۷	▲
پارس خودرو	۷۰,۱۰	۳,۷	▲
نیرو محرکه	۵,۸۸۰	-۳,۴۵	▼
رادیا تور ایران	۴۴,۰۸۰	-۲,۳۸	▼
آهنگری تراکتور سازی ایران	۳۵,۱۰۰	۳,۱۱	▲
قطعات اتومبیل ایران	۳,۱۳۰	۱,۲۹	▲
رینگ سازی مشهد	۴۲,۹۹۰	۲,۳۶	▲
فنر سازی مشهد	۱۴,۱۷۰	۰	-
سرمایه گذاری زنا	۸,۱۷۰	-۱,۲۱	▼
گروه بهمن	۱۹,۰۶۰	۴,۲۷	▲
زامیاد	۱۴,۷۶۰	-۱۳,۷۹	▼
سایپا آذین	۶,۱۲۰	-۴,۵۲	▼
کرمان خودرو	۴,۳۳۱	۲,۳۴	▲
صنایع ریخته گری ایران	۴,۳۴۰	-۴,۸۲	▼
مهر کام پارس	۶,۲۸۰	-۴,۷	▼
تولید محور خودرو	۵۴,۳۸۰	۳,۶۲	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۷,۸۴۰	-۲,۰۹	▼
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۹,۹۴۰	-۲,۹۳	▼
کرمان خودرو	۵,۵۱۰	-۰,۳۱	▼
مخروسازان ایران خودرو	۷,۸۱۰	-۱۳,۵۱	▼
ایران خودرو دیزل	۶,۱۳۸	-۲,۹۹	▼
ایرکا پارت صنعت	۳۲,۰۲۰	۰	-
بهمن دیزل	۴۱,۶۲۳	۴,۲۹	▲
مهندسی نصیر ماشین	۴۸,۸۷۰	-۰,۰۴	▼
کمک فنی ایندیمین	۵۴,۰۰۰	-۱,۱	▼
لنت ترمز ایران	۸۶,۹۰۰	-۰,۰۲	▼
چرخشگر	۱۹,۱۲۰	۰	-
موتورسازان تراکتور سازی ایران	۱۰,۹۸۰	-۹,۸۵	▼
فنر سازی خاور	۱۹,۵۴۰	-۰,۰۵	▼

یک مساله؛ یک پیشنهاد Suggestion

جابه جایی کوتاه مدت مسؤلان؛ بالای جان صنعت خودرو

است که البته بخشی از این زبان نیز از جیب قطعه ساز می رود. موضوع قیمت خودرو به دولت و سهامداران ارتباط دارد اما در حال حاضر با نرخ گذاری دستوری، خودرو ساز دچار زبان می شود زیرا مطالبات قطعه سازان به بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان رسیده که ۱۰ هزار میلیارد تومان آن سرسید شده است اما خودرو سازان قادر به پرداخت آن نیستند. کاهش یا افزایش تیراژ، نبود ارز و سایر موانع همگی باعث شده اند تحریم های داخلی گوی سبقت را از تحریم های خارجی بربایند. با این حال مشکل اساسی قطعه سازان نقدینگی است البته این به معنای نداشتن سرمایه نیست بلکه اگر به موقع مطالبات خود را دریافت کنند، امور خود را ساماندهی خواهند کرد.

صمت به شخص جدیدی سپرده شده است.

یک پیشنهاد

باتوجه به شرایط فعلی، مسؤلان وزارت صمت باید در زمان کوتاه نسبت بررسی هایی را انجام دهند و اقداماتی را به سرانجام برسانند. اما اگر با رویکرد مختلف کار را ادامه می دهند، زبان اصلی این آشفتگی به قطعه سازان وارد می شود. زبان نرخ گذاری دستوری را صنعت قطعه متحمل می شود، این در حالی است که سود این شرایط به جیب واسطه ها سرازیر خواهد شد. سرمایه گذاری غیرمولد از سال های قبل و همچنین زبان انباشته در کنار هم، باعث کمبود نقدینگی خودرو سازان شده



محمد نادری

رئیس کمیته ساخت داخل انجمن قطعه سازان

یک مساله

قوانین متناقض، سیاست ها و عملکرد کوتاه مدت مسؤلان بالای جان صنعت خودرو شده، این در حالی است که در شرایط شیوع کرونا، کمبود مواد اولیه و تشدید تحریم ها باید وزارت صمت به شکلی منسجم کار می کرد. اما متأسفانه از ابتدای سال هر دو ماه یک بار سکان وزارت

شاخص کل باز هم مثبت شد

خودروسازان بوری به رشد خود ادامه دادند



از سوی استاندار تهران با واکنش هایی از سوی کارشناسان بازار سهام همراه بود و اعلام کردند در صورت تعمیم تعطیلی دو هفته ای به بورس، بازار تحت تاثیر این اتفاق قرار می گیرد که ممکن است زمینه ساز افزایش عرضه از سوی سهامداران شود.

ایران خودرو و سایپا دیزل منفی خوردند. همچنین روز دوشنبه در گروه خودرویی طی ۱۴۲ هزار نوبت معاملاتی، ۳۶ میلیارد سهم به ارزش ۱۴۶۰ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بوری تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۲۶۱ هزار میلیارد تومان شد. شاخص کل نیز با افزایش بیش از ۱۶ هزار واحدی در تراز یک میلیون و ۲۷۳ هزار واحدی قرار گرفت.

تعطیلی احتمالی شامل بورس نمی شود

بامطرح شدن بحث تعطیلی دو هفته ای تهران، زمزمه هایی در زمینه احتمال تعطیلی بورس نیز مطرح شد. در این زمینه، حسن قالیباف اصل، رئیس سازمان بورس اعلام کرد: «قرار است بانک ها با حداقل نیرو کار خود را ادامه دهند و به تبع آن بازار سرمایه نیز تعطیل نمی شود. این در حالی است که اعلام تعطیلی احتمالی دو هفته ای پایتخت

روز گذشته در جریان دادوستدهای گروه خودرویی، نمادهای بزرگ و خودروساز این صنعت بوری روند رو به رشدی را تجربه کردند، به طوری که شرکت های ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، پارس خودرو، آهنگری تراکتور سازی ایران، گروه بهمن، تولید محور خودرو و بهمن دیزل مثبت شدند و در مقابل نمادهای نیرومحرکه، آهنگری تراکتور سازی ایران، قطعات اتومبیل ایران، سرمایه گذاری زنا، زامیاد، سایپا آذین، صنایع ریخته گری، ریخته گری تراکتور سازی ایران،



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

روز گذشته در جریان دادوستدهای گروه خودرویی، نمادهای بزرگ و خودروساز این صنعت بوری روند رو به رشدی را تجربه کردند، به طوری که شرکت های ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، پارس خودرو، آهنگری تراکتور سازی ایران، گروه بهمن، تولید محور خودرو و بهمن دیزل مثبت شدند و در مقابل نمادهای نیرومحرکه، آهنگری تراکتور سازی ایران، قطعات اتومبیل ایران، سرمایه گذاری زنا، زامیاد، سایپا آذین، صنایع ریخته گری، ریخته گری تراکتور سازی ایران،

تلگرام Telegram

حباب قیمت شکسته می شود

بسیاری از فعالان اقتصادی معتقد هستند با اجرای طرح فروش محصولات در بورس کالا، حباب افزایش قیمت می شکند و خودرو به صورت شفاف و با نرخ واقعی در بازار عرضه خواهد شد. امر از حضور پررنگ واسطه ها در قرعه کشی های اخیر خودروسازان نیز از بین خواهد رفت.

بهر روز محبی نجم آبادی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس

در این شیوه به دلیل عرضه خودرو با قیمت واقعی در بازار از میزان سوداگری و دلالی ها کاسته می شود و دیگر اختلاف قیمت خودرو از در کارخانه تا بازار را نخواهیم داشت.



مصطفی ممری پور، کارشناس اقتصادی

اتخاذ این شیوه فروش یعنی برگزاری قرعه کشی و اقدام به ثبت نام ۲ میلیون نفر برای ۱۶ هزار دستگاه خودرو و نشان از برنامه ریزی واسطه گران و سودجویان دارد.



جبار کوچکی نژاد، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس

باتوجه به وضعیت کنونی، عرضه خودرو در بورس از جمله بهترین راهکارها برای ساماندهی بازار است. در این صورت، دیگر نه سودجویان می توانند دلالی کنند و نه کارخانه آسیبی می بیند. چون قیمت کارخانه ای خودرو به صورت دقیق محاسبه، اعلام و در بورس نیز نرخ گذاری می شود.



ویژه ها

فروش خودرو از طریق سایت مجزا، نه از بورس کالا

از چندماه گذشته کمیسیون صنایع مجلس پیگیر عرضه خودرو در بورس کالا بوده و حالا با تصویب کلیات این طرح، ظاهراً قرار است خودرو در یک سایت مجزا از بورس کالا عرضه شود. انطور که شنیده می شود برای عرضه محصولات خودروسازان قرار



است یک سایت مجزا ایجاد شود تا متقاضیان بتوانند بدون تشریفات و الزامات بورس (ثبت نام در سجام و کد بورسی و...) در خواست خرید خود را ثبت کنند و خرید خودرو صرفاً در این سایت و بر اساس چانه زنی خواهد بود.

دیگه چه خبر؟

تعطیلی ۴۰۰ واحد تولیدی در صنعت قطعه

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو گفت: «کل مطالبات زنجیره تامین داخلی از خودروسازان به بیش از ۳۴ هزار میلیارد تومان رسیده که بیش از ۱۵ هزار میلیارد تومان آن



مطالبات معوق است. «محبی نژاد افزود: «کنون از حدود یک هزار و ۲۰۰ قطعه ساز رسمی فعال در ده های ۲۰۱ و ۲۰۲ با جمعیت حدود ۵۵۰ هزار نفر، نزدیک به ۴۰۰ واحد تعطیل و ۳۰۰ واحد نیمه تعطیل هستند.»

اینفوگرافش Infography

۸۷,۳۳۰
دستگاه خودرو

2008 Peugeot

۵۷,۹۹۷
دستگاه خودرو

Dacia Duster

۹۹,۸۱۵
دستگاه خودرو

Volkswagen T-Roc

۷۱,۱۱۸
دستگاه خودرو

Renault Captur

عددگرافش Numerat Graphy

دستگاه خودرو

۸۳۴

فروش خودروهای کراس اوور سایز کوچک در بازار اروپا به ۸۳۴ هزار دستگاه خودرو رسیده است.

پرفروش ترین کراس اوورهای سایز کوچک در بازار اروپا طی ۹ ماه از سال جاری



فولکس واگن به خاطر کاهش مصرف سوخت در XL1 از شاسی فیبر کربنی استفاده کرده بود، اما پورشه عقیده داشت این شاسی می‌تواند خودرو اسپرت فوق‌العاده جذابی را ارائه کند. این یک کوبه کوچک موتور وسط باوزنی حدود تنها ۹۰۰ کیلوگرم بود. از دیگر ویژگی‌های جالب ۹۰۴ لجن‌نیز پیش‌ساز آن بود. زیرا پورشه اعتقاد داشت مناسب‌ترین پیش‌ساز برای این خودرو نه موتورهای ۴ سیلندر و ۶ سیلندر معمول بلکه یک پیش‌ساز موتور سیکلت V2 دور بالا مربوط به دو کاتی خواهد بود.

فولکس واگن از سال ۲۰۰۲ درگیر ایده ساخت خودرویی فوق‌العاده کم‌مصرف بود که نهایتاً به‌عرضه مدل تولید محدود XL1 در سال ۲۰۱۴ انجامید. در همین حال، نظر استودیوی طراحی پورشه به شاسی فیبر کربنی XL1 جلب شد و تصمیم گرفت از این شاسی برای ساخت یک خودرو اسپرت فوق‌سبک استفاده کند تا تفسیر مدرنی از مدل ۹۰۴ دهه ۱۹۶۰ باشد. بدین ترتیب در سال ۲۰۱۳ کانسپتی با نام Living Legend 904 در قالب یک ماکت اندازه کامل ساخته شد. در حالی که



زمانی که پورشه قصد همکاری با رادو کاتی داشت!

پروژه مخفی تولید سبک‌ترین پورشه دنیا



با اینکه پورشه پروتوتایپ سفارشی برگ اسپایدر (Bergspyder) را در سال ۲۰۱۴ ساخته بود، اما آن را تا ژوئن سال ۲۰۱۹ معرفی نکرد. در این زمان بود که برگ اسپایدر به بیست رفت تا همراه با مدل نمادین ۹۰۹ برگ اسپایدر خودنمایی کند. پورشه ۹۰۹ برگ اسپایدر با در نظر گرفتن وزن پایین توسعه یافت و تنها ۳۸۴ کیلوگرم وزن داشت که آن را به سبک‌ترین خودرو مسابقه‌ای تاریخ این برند بدل کرده است. هم‌اکنون مانگای دوباره به‌باکستر برگ اسپایدر داریم که بر پایه نسل ۹۸۱ باکستر شکل گرفته است. این پروتوتایپ این بار در آلپ خودنمایی می‌کند؛ هر چند پورشه تصمیم گرفته است بیشتر از آنکه تصاویر این خودرو را در طبیعت منتشر کند؛ از تصاویر استودیویی استفاده کند. اگرچه وزن این خودرو به‌اندازه ۹۰۹ برگ اسپایدر نیست، اما هنوز هم خودرویی سبک‌وزن محسوب شده و تنها ۱۱۳۰ کیلوگرم وزن دارد. از جمله ویژگی‌های خاص باکستر برگ اسپایدر می‌توان به رول بار متمایز، پشت آمپرهای ۹۱۸، یک صندلی ویژه و کلاه ایمنی خاص اشاره کرد. پورشه باکستر برگ اسپایدر در مسابقات تیه‌نوردی گایسبرگ سال ۲۰۱۹ معرفی شد و هم‌اکنون نیز در موزه پورشه خودنمایی می‌کند.

جایگزینی که برای ۹۱۹ هیبرید در نظر گرفته شد



زمانی که پورشه اعلام کرد مسابقات قهرمانی استقامت فیارا ترک کرده و خودرو بسیار موفق ۹۱۹ هیبرید را بازنشسته خواهد کرد، دنیای موتور اسپرت یکی از مشهورترین خودروهای مسابقه‌ای را از دست داد. البته حتی پس از خروج پورشه از این مسابقات نیز تیم طراحی این شرکت یک خودرو مسابقه‌ای را برای عصر جدید مسابقات استقامت طراحی کرد. خودرویی که برای نخستین بار توسط پورشه به‌نمایش گذاشته شده است، ویژن ۹۲۰ نام دارد که تاکنون هرگز دیده نشده بود. اگرچه این خودرو نه محصولی جاده‌ای است و نه یک خودرو مسابقه‌ای جدید، اما واقعا ویژگی‌های برجسته‌ای دارد. پورشه می‌گوید ویژن ۹۲۰ را به‌عنوان یک خودرو سوپر اسپرت برای جاده یا به‌عنوان یک خودرو مسابقه‌ای احتمالی طراحی کرده است. آنچه در طراحی بدنه حرف اول را می‌زند، پوشش قرمز، مشکی و سفید و همچنین برخی عناصر ایرودینامیکی و بصری است. بخش جلویی کانسپت مرموز دارای یک جفت چراغ نازک LED و ورودی هوای بزرگ در دو سمت اسپلیتر برگرفته از موتور اسپرت است. درست همانند ۹۱۹ هیبرید و همچنین پورشه ۹۱۹ استریت که اخیراً پدیدار شده، پوشش پیش‌ساز ویژن ۹۲۰ نیز طولی و کم‌ارتفاع است. این خودرو همچنین از نور نوارانی LED و دیفیوزر بزرگ سود می‌برد تا بتواند در سرعت‌های بالا همچنان به‌زمین بچسبد.

رکوردهای شوماخر به پایان رسید

استانبول میزبان هفتمین قهرمانی همیلتون



علی منصوری
a.mansouri@gmail.com

در یک اتفاق جالب، لنس استرول توانست بول پوزیشن مسابقه استانبول را از آن خود کند. این نخستین بول پوزیشن این راننده ریسینگ پونت بوده و اسفالت نامناسب و مسیر خیس، رده‌بندی عجیبی را رقم زد و ورشتین، برز و آلبون رده‌های دوم تا چهارم را کسب کردند.

همیلتون در جایگاه ششم و بوتاس در جایگاه نهم قرار گرفت که یکی از بدترین استارت‌های این چند فصل اخیر تیم مرسدس محسوب می‌شود. وضعیت نامناسب و خیس پیست در روز مسابقه نیز ادامه یافت و با استارت در این شرایط و اسپین شدن‌های بوتاس و اکون همراه بود. راننده‌های ردبول نیز با استارت بسیار کند خود، رده خود را به‌راحتی واگذار کردند.

اما با وجود پیست خیس، همه چیز به نفع دو راننده ریسینگ پونت تمام شد و آن‌ها در دو رده اول فاصله خوبی با سایر رقبای باز کردند. با گذشت دقایقی از مسابقه و با خشک شدن نسبی پیست و تغییر تایرها به‌نوع اینترمدیت، سرعت خودروهای مرسدس و ردبول بیشتر شد. قتل که در ماجرای استثنایی در این فصل به تیره سوم رسیده بود، ابتدا از سوی ورشتین و سپس از سوی همیلتون تحت فشار قرار گرفت.

در میانه این نبردها، این آلبون بود که همیلتون و قتل را جا گذاشت و به رتبه چهارم رسید. ورشتین که در حال



فشار به‌سر جیو پرز برای سبقت از او بود، ناگهان اسپین شد و بعد از چند بار چرخش و از دست دادن تایرها تا رده هشتم سقوط کرد. لنس استرول که تا دور ۴۰ پیش‌ساز مسابقه بود، بعد از بیت‌استاپ دچار افت عملکرد شد و به‌حرفان خود به‌راحتی اجازه سبقت می‌داد.

فعال شدن دی آراس نیز ظاهراً به‌ضرر استرول تمام شد. سبقت راحت لکلر که از قتل نیز یکی از صحنه‌های نکته‌دار این مسابقه بود. لکلر که چند دور بعد ورشتین را هم پشت سر گذاشت. همیلتون هم بوتاس، هم تیمی خود را لب کرد! اما دور آخر اتفاقات عجیبی رخ داد و لکلر که هنگام سبقت، قدرت خود را از دست داد و رتبه سومی را در مترهای آخر به هم تیمی‌اش تقدیم کرد.

سرانجام لوئیس همیلتون با قهرمانی در این مسابقه، هفتمین قهرمانی جهان را به‌نام خود ثبت کرد و به‌همراه مایکل شوماخر به پرافتخارترین راننده مسابقات فرمول یک تبدیل شد. سر جیو پرز نیز با کسب سکوی دومی برای ریسینگ پونت، یک نتیجه دور از انتظار و نخستین سکوی ۲۰۲۰ خود را کسب کرد.

قتل هم بهترین روز خود در این فصل را تجربه کرد و در حالی که مسابقه را از رده یازدهم شروع کرده بود، با خوش‌شانسی روی سکوی سوم رفت. قتل از دید بینندگان نیز بهترین راننده این مسابقه انتخاب شد. فراری هم بهترین نتیجه این فصل خود را ثبت کرد.

ورشتین و بوتاس هم در روز بد خود با اسپین‌های متعدد، رتبه‌هایی بهتر از ششم و چهاردهمی کسب نکردند. گرندپری استانبول با وجود انتقادات از شرایط پیست، کاملاً جذاب از آب در آمد و حوادث ریز و درشت آن و رقابت در تمام سطوح مزید بر علت شد.



خبر News

همیلتون از اهداف آتی خود می‌گوید

همیلتون پس از مسابقه در روز بارانی پیست استانبول پارک ترکیه، پس از قطعی کردن هفتمین قهرمانی خود طی مصاحبه‌ای گفت که مبارزات ضدنادرستی فرمول یک مهم‌ترین دلیلی است که سبب می‌شود او سال آینده نیز در مسابقات فرمول یک بماند. راننده بریتانیایی تیم مرسدس که با پیروزی در گرندپری ترکیه عنوان قهرمانی سال ۲۰۲۰ را از آن خود کرد، در هفته‌های اخیر با گمانه‌زنی‌هایی درباره آینده خود در فرمول یک محاصره شده است. اما پیش از اعلام نتایج مذاکرات طولانی لوئیس همیلتون با مرسدس برای نهایی کردن یک قرارداد جدید برای فصل آینده، همیلتون در مورد آینده‌اش در این رقابت‌ها توضیح داد که فعالیت‌های ضد نادرستی در فرمول یک، به‌علاوه تمایل



به پایداری در این ورزش از عوامل اساسی هستند که او را برای ادامه حضور در این رشته ترغیب می‌کنند.

لوئیس همیلتون بعد از اتمام گرندپری ترکیه در مصاحبه با مارک وبر دقیقاً روی بودیوم و پس از قطعی شدن قهرمانی‌اش، در مورد آینده خود گفت: «هن احساس می‌کنم تازه شروع کرده‌ام. این واقعا عجیب است. من از نظر جسمی در شرایط عالی هستم و از نظر ذهنی (فصل ۲۰۲۰) چالشی بود که نمی‌دانستم چگونه از آن عبور کنم. اما با کمک دوستان و همچنین با کمک تیم، توانستم سرم را بالاتر از سطح آب نگه دارم و تمرکز خودم را حفظ کنم؛ بنابراین من واقعا امیدوارم که سال آینده بهتر باشد.

من دوست دارم بمانم. احساس می‌کنم هنوز کارهای زیادی برای انجام دادن دارم. مسلمانم؛ دانید که ما تازه شروع کرده‌ایم و من می‌خواهم تاجایی ادامه‌دهم که خودم را به‌عنوان یک ورزشکار مسئول بدانم. تا درک کنیم که باید با مسائل حقوق بشری در کشورهایی که برای مسابقه به‌انجامی رویم، روبرو شویم و آن‌ها را نادیده نگیریم. اینکه چطور می‌توانیم با کشور میزبان ارتباط بهتری داشته باشیم و به آن‌ها کمک کرده و آن‌ها را توانمند کنیم تا واقعا تغییر کنند؛ نه ۱۰ سال دیگر، نه ۲۰ سال دیگر؛ بلکه اکنون. من می‌خواهم به فرمول یک و مرسدس در این سفر کمک کنم.»

بازتاب تولید تندر ۹۰ بومی توسط سایپا در رسانه‌های خارجی!

پیش بود که ایران خودرو بدون دخالت پژو-سیتروئن تولید پژو ۳۰۱ را آغاز کرد و حالا یک خودروساز دیگر ایرانی نیز برنامه‌هایی برای انجام همین کار با نسل اول داجیا لوگان با همان تندر ۹۰ دارد.

سایپا که دومین خودروساز بزرگ ایران به‌حساب می‌آید، برنامه‌های خود برای تولید انبوه نسخه ایرانی لوگان یا تندر ۹۰ را دو سال پس از خروج رنو از ایران تحت فشارهای آمریکا اعلام کرده است. به پایه گزارش منتشر شده توسط «پرس تی‌وی» جواد سلیمانی، مدیرعامل سایپا اعلام کرده این خودروساز بیش از ۸۵ درصد قطعات و دانش مورد نیاز برای ساخت این خودرو را داخلی‌سازی کرده است. رنو در سال ۲۰۱۸ تولید نسخه ایرانی لوگان با نام رنوال ۹۰، رنو تندر ۹۰ و رنو پارس تندر را متوقف کرد.

همین چند روز پیش بود که خبر تولید تندر ۹۰ بومی توسط سایپا در نشریه «پدال» منتشر شد و حالا برخی رسانه‌های خارجی از جمله «Carscoops» در گزارشی نسبتاً مفصل به ماجرای تولید دوباره لوگان قدیمی بدون حضور رنو پرداخته که در ادامه به آن اشاره می‌شود.

در این مقاله آمده است: «از حدود ۴ سال پیش که خودروسازان خارجی از ترس تحریم‌های آمریکا از بازار خودرو ایران خارج شدند، خبرهای چندانی از صنعت خودرو کشورمان به‌گوش نمی‌رسید. باید گفت گروه خودروسازی پژو-سیتروئن و رنو فرانسه حرف اول را در صنعت خودرو ایران می‌زنند و البته پس از خروج آن‌ها از کشور، شرکای ایرانی آن‌ها راه‌هایی را برای حفظ خط تولید محصولات خود در پیش گرفتند. سال





افزایش ۲۱ درصدی تحویل خودرو به مشتریان ایران خودرو



گروه صنعتی ایران خودرو موفق شده است از ابتدای امسال تا ۲۵ آبان ماه بیش از ۲۶۲ هزار دستگاه خودرو راهی بازار کند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش بیش از ۲۱ درصدی را نشان می‌دهد. این خودرو ساز، در کنار رشد قابل توجه تولید، میزان عرضه خودرو به بازار را نیز افزایش داده است. سال گذشته در همین بازه زمانی حدود ۲۱۶ هزار دستگاه خودرو وارد بازار شده بود. کاهش قابل توجه تعهدات معوق به مشتریان نیز از نتایج برنامه‌ریزی‌های

دقیق در تولید و فروش محصول است، به طوری که تعهدات معوق ۲۰۰ هزار دستگاهی سال گذشته به ۲۶ هزار دستگاه رسیده است که البته این روند کاهشی همچنان ادامه دارد. بخشی از محصولات تولیدی به دلیل تحریم‌های ظالمانه به صورت خودرو دارای کسری در انتظار تأمین برخی قطعات با تکنولوژی بالای ساخت هستند که با تکمیل و عرضه آنها به بازار، تعداد فروش نیز افزایش خواهد یافت.

بریتانیایی

با ۶۵ میلیون تومان ۴۸ ماهه در انگلستان تویوتا آیگو اجاره کنید



حدود دو سال است بازار خودرو ایران روزهای بدی را سپری می‌کند و خرید خودرو برای بسیاری تقریباً ناممکن است. در این مدت همواره مقایسه‌هایی بین شرایط ایده‌آل خرید خودرو در اروپا، آمریکای شمالی و شرایط نه چندان مطلوب کشور صورت می‌گیرد. در کشوری مانند انگلستان اجاره خودرو، تجارتی شناخته شده و پر رونق است. افراد بسیاری و همچنین برخی شرکت‌ها در این کشور تمایل دارند به جای خرید خودرو و صرف هزینه‌های گزاف نگهداری، برای مدتی خودرو اجاره کنند. چانه زدن در مورد شرایط اجاره خودرو و توافق بر سر بندهایی مانند مدت زمان اجاره و میزان مسافت قابل بیمه‌ای از مهم‌ترین نکات هنگام عقد قرارداد اجاره خودرو در انگلستان هستند. در این کشور می‌توان خودرو دلخواه خود را با پرداخت مبلغ جزئی در هر ماه به راحتی اجاره کرد. تویوتا آیگو از جمله خودروهایی است که می‌توان با پیش پرداخت ۱۸۶۶ پوند (۶۵ میلیون تومان) و اقساط ماهانه ۱۲۹ پوند (۴ میلیون تومان) با مدت اجاره ۴۸ ماهه و با قابلیت ۸۰۰۰ مایل پیمایش در سال اجاره کرد.

کره‌ای

نمایش چهره هیوندای توسان N لاین ۲۰۲۲



هیوندای در ماه سپتامبر از توسان ۲۰۲۲ بازطراحی شده رونمایی کرد. این شاسی بلند با خطوط تیز، جلو پنجره بزرگ و دندانه‌دار طراحی جسورانه‌ای داشت. هیوندای توسان یک خودرو کلیدی در خط تولید شرکت هیوندای است و حالا رسماً تایید شد نسخه اسپرت N لاین آن در دست ساخت است. البته مدل‌های N لاین دیگر هم برای بازار ایالات متحده عرضه خواهند شد. هیوندای اطلاعاتی درباره توسان N لاین ارائه نداده است. اما در تصاویر منتشر شده شاهد طراحی متفاوتی هستیم. در نمای جدید جلو این خودرو، پایین جلو پنجره و بخش بالایی آن جلب توجه می‌کند. همچنین طراحی چراغ‌های جلو دستخوش تغییرات جزئی شده و ظاهر تهاجمی‌تری به آن داده است. البته تغییرات در عقب این خودرو واضح‌تر هستند زیرا یک دیفیوزر بزرگ زیر سپری ضخیم قرار گرفته، هر چند در مورد تغییرات فنی اطلاعاتی منتشر نشده است اما یک خبر گزاری‌ها قبل از معرفی توسان N لاین کرد نسخه N لاین یک مدل هیبرید با توان کلی ۲۳۰ اسب بخار است، اما نسخه هیبرید همزمان با توسان جدید رونمایی شده بود.

فروشن

قرعه کشی فروش فوق العاده محصولات سایپا برگزار شد



صبح دیروز گروه خودرو سازی سایپا مراسم قرعه کشی فروش فوق العاده محصولات خود را با حضور نمایندگان دستگاه‌های نظارتی و رسانه‌ها برگزار کرد. این قرعه کشی فروش فوق العاده سایپا در فضای مجازی به صورت زنده پخش شد. در این مرحله فروش فوق العاده محصولات سایپا بیش از ۴۵۲ هزار نفر ثبت نام کردند اما بر اساس قوانین، ۴۴۳ هزار و ۱۰ نفر آن‌ها شرایط لازم را داشتند. مجموع ظرفیت فروش محصولات این خودرو ساز، ۷ هزار دستگاه در نظر گرفته شده بود و بر همین مبنای قرعه کشی برگزار شد. البته ۷ هزار نوبت زرو هم انتخاب شدند تا در صورت عدم تکمیل فرایند خرید از جانب برندگان، به ترتیب قرعه لیست زرو برای تکمیل فرایند ثبت نام استفاده شود. در این طرح فروش، محصولاتی مانند تیبیا صندوق دار، تیبیا هاچ‌بک، وانت ۱۵۱، وانت نیسان تک‌سوز، وانت نیسان تک‌سوز با لاستیک رادیال، وانت نیسان تک‌سوز آپشنال و وانت نیسان دو گانه‌سوز عرضه شدند و بیشترین ظرفیت در نظر گرفته برای تیبیا هاچ‌بک و نسخه دو گانه‌سوز وانت نیسان بوده است.

ناهمگونی نوسان قیمت‌ها در بازار خودرو

چرا خودروهای داخلی در کاهش قیمت از خارجی‌ها عقب ماندند؟



مقایسه

لیفان «X60» بخیریم یا چانگان «CS35»؟

از خودروهای پرمخاطب بازار که باهم مقایسه می‌شوند، لیفان X60 و چانگان CS35 است. این خودرو به دلیل شباهت ظاهری متقاضیان زیادی دارند اما بسیاری از افراد برای انتخاب آنها دچار تردید می‌شوند. تمام نسخه‌های عرضه شده لیفان X60، از یک پیش‌رانه ۱۸۰۰ سی‌سی بهره برده‌اند. این پیش‌رانه می‌تواند ۱۳۱ اسب بخار قدرت در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و ۱۶۸ نیوتون متر گشتاور در ۴۲۰۰ دور در دقیقه داشته باشد. گیربکس ۵ سرعته دستی، سیستم کولر و تهویه مطبوع، آینه‌های جانبی برقی، سنسور دنده عقب، قفل ایمنی کودک، چراغ ترمز سوم، گرمکن شیشه عقب، شیشه بالابر برقی، برف پاک‌کن عقب، چراغ مه‌شکن جلو و عقب، دریاک‌زن صندوق و باک داخل، قفل مرکزی و سیستم هشدار دهنده باز بودن در خودرو از جمله امکاناتی هستند که در لیفان X60 دیده می‌شود. علاوه بر این، لیفان X60 دارای سیستم ضد سرقت، قفل ایمنی کودک، فرمان هیدرولیکی تلسکوپی قابل تنظیم، سیستم تنظیم چراغ‌ها و پرده شیشه عقب است. چانگان CS35 نیز یک خودرو چینی بوده و در بحث آپشن‌ها و امکانات رفاهی چندان دست‌پر ظاهر نشده، مهم‌تر از همه نبود نمایشگر لمسی با سایز مناسب در این خودرو است که کمی ناامیدکننده به نظر می‌رسد. این خودرو از یک پیش‌رانه ۱۶۰۰ سی‌سی بهره می‌برد و ۱۲۳ اسب بخار قدرت در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و ۱۶۰ نیوتون متر گشتاور در ۴۰۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. این خودرو از تجهیزات رفاهی شامل سانروف، کروز کنترل، کامپیوتر سفری، تنظیم دستی صندلی راننده، ۶ حالت، کلید کنترل روی فرمان، شیشه‌بالابرهای برقی، چراغ روشنایی در روز، اتولایت، چراغ مه‌شکن جلو و عقب، تهویه مطبوع دستی، آینه‌های جانبی تا شوونده برقی، مجهز به USB، سیستم صوتی با ۶ بلندگو، درگاه ۱۲ ولت بهره می‌برد.



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودروهای خارجی به شکل قابل توجهی با کاهش قیمت همراه است و همچنان انتظار می‌رود با روند نزولی نرخ دلار شاهد کاهش بیشتر قیمت خودروهای داخلی و به خصوص چینی‌های مونتاژ داخل باشیم. در شرایط فعلی که بازار خودرو تحت تأثیر کاهش نرخ ارز است، خودروهای خارجی قیمت چشمگیری تری داشتند، اما متأسفانه شرایط بازار خودرو آن‌طور که انتظار می‌رفت، پیش نمی‌رود و خودروهای داخلی و چینی‌های مونتاژ داخل همچنان نیازمند ساماندهی بیشتر هستند. در حال حاضر با وجود شرایط دشوار اقتصادی، بازار خودروهای داخلی نیازمند کاهش قابل توجه قیمت‌هاست تا خریداران بتوانند از نرخ‌های پایین‌تر موجود در بازار یعنی پراید را خریداری کنند. متأسفانه در چنین شرایطی و با توجه به اختلاف قیمت بالای کارخانه و بازار، خرید ارزان‌ترین خودرو برای قشر ضعیف جامعه به امری محال بدل شده است. البته کاهش قیمت جزئی خودروهای داخلی دلایل مشخصی دارد. از جمله آنها مجوز افزایش قیمت ۳ ماهه خودرو سازان است که اول هر فصل برای آنها صادر می‌شود. رشد قیمت خودروهای داخلی

توسط خودرو سازان باعث می‌شود نرخ بازار به صورت قطره چکانی کاهش یابد. از دیگر دلایل آن می‌توان به کاهش قطره چکانی بهای محصولات خودرو سازان داخلی و همچنین چینی‌های مونتاژ داخل به علت وضعیت نامشخص ارز نیماهی اشاره کرد زیرا این گروه برای خرید مواد اولیه و قطعات مورد نیاز خود دست به کاهش قیمت محصولات خود نخواهند زد و چنین ریسکی را نخواهند پذیرفت. در اصل باید گفت هیچ کدام از خودرو سازان، چه دولتی و چه بخش خصوصی؛ به دلیل وضعیت نامشخص ارز دولتی و عدم کاهش نرخ نهاده‌های تولید، اقدام به پایین آوردن ناگهانی قیمت‌های شرکتی نخواهند کرد. خلاف این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که قطعات، نهاده‌های فلزی و پتروشیمی که دولتی هستند با کاهش قیمت همراه شوند اما متأسفانه این مواد نه تنها افت قیمت نداشته‌اند بلکه با افزایش قیمت نیز روبه‌رو شده‌اند. دلیل این امر نیز آزاد شدن نرخ گذاری فولاد است که توسط وزیر صمت جدید اعلام شد. البته باید گفت با توجه به شرایط کنونی در خوش‌بینانه‌ترین حالت باید انتظار داشت در صورت کاهش چشمگیر نرخ ارز و مواد اولیه در ۳ ماه آخر سال، قیمت کارخانه توسط خودرو سازان افزایش نیابد. البته این موارد در صورتی است که قیمت خودروهای خارجی در بازار بین ۲ تا ۲،۵ میلیارد تومان کاهش داشته است و در مقابل نیز برخی خودروهای داخلی با تغییر

چندانی روبه‌رو نشوند، همچنین خودروهای چینی نه تنها کاهش قیمت نداشته باشند بلکه با افزایش قیمت نیز همراه باشند. خودروهای خارجی در بازار همچنان در سراسری قیمت قرار دارند. به گونه‌ای که بامو سری ۵ با ۲ میلیارد کاهش به قیمت ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید. بامو سری ۷ نیز با کاهش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون به ۹ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسیده است. البته پیش‌بینی بسیاری از کارشناسان این حوزه، کاهش ادامه‌دار قیمت‌ها در بازار خودروهای داخلی است. اتفاقی که قطعاً می‌تواند نوبت بخش شرایط ایده‌آل در بازار باشد. در شرایط فعلی و با توجه به کاهش نرخ ارز، قیمت انواع خودرو نیز در بازار با کاهش همراه خواهد بود. هر چند معاملات خودرو همچنان در نقطه صفر است و خریدوفروشی در بازار انجام نمی‌شود. هم‌اکنون کوئیک؛ ۱۶۰ میلیون تومان، هایما S7؛ ۸۰۰ میلیون تومان، سمند سورن؛ ۲۵۵ میلیون تومان، سمند ELX؛ ۲۰۰ میلیون تومان، پژو 405 SLX؛ ۲۱۰ میلیون تومان، پژو پارس ELX؛ ۲۷۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۶ تیپ ۵؛ ۲۹۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۶ وی ۸؛ ۲۸۰ میلیون تومان معامله می‌شوند. همچنین همچنین دنا معمولی با قیمت ۲۸۵ میلیون تومان، دنا پلاس ۳۵۰ میلیون تومان، تیبیا صندوق دار ۱۳۰ میلیون تومان، تیبیا هاچ‌بک ۱۴۵ میلیون تومان، ۲۰۷ دنده ۳۲۰ و دنا پلاس توربو اتومات نیز ۴۹۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد.

بازار

برای خرید «ام‌وی‌ام X22» چه بودجه‌ای لازم است؟

ام‌وی‌ام X22 را می‌توان از موفق‌ترین کراس‌اوورها در بازار داخلی دانست و حتی شاید بتوان این خودرو را در میان رقبای تر قلمداد کرد. از اواسط دهه ۹۰ و به دنبال تمایل مشتریان نسبت به خرید خودروهای هاچ‌بک کراس، هر کدام از تولیدکنندگان خودرو در کشور سعی کردند محصولی را در این رده به بازار عرضه کنند و سهم مدیران خودرو نیز «ام‌وی‌ام ایکس ۲۲» بود. در بازار ایران با محصولاتی همچون لیفان X50، دانگ‌فنگ H30 کراس و جک S3 رقابت می‌کند. رنو ساندرو استپ‌وی نیز رقیب قدرتمندی برای ام‌وی‌ام X22 محسوب می‌شود اما تولید آن از چندی پیش متوقف شده است. در این بین ام‌وی‌ام X22 به لطف بهره‌مندی از امکانات رفاهی متعدد، طراحی زیبا و شرایط فروش منعطف به آمار فروش خوبی دست یافته است. تولید ام‌وی‌ام ایکس ۲۲ از سال ۹۵ آغاز شد و تا امروز ادامه دارد. این خودرو در دو نسخه دنده‌ای و اتوماتیک و همچنین با ترمیم‌های مختلف همراه با امکانات رفاهی به بازار عرضه شده است. قیمت این محصول از سوی مدیران خودرو در نسخه دنده‌ای بین ۳۹۰ تا ۴۱۰ میلیون تومان با توجه به تیپ و امکانات تعیین می‌شود. همچنین قیمت نسخه اتومات آن در بازه ۴۷۹ تا ۴۹۷ میلیون تومان بسته به تیپ و امکانات قیمت گذاری شده است. اما اگر علاقه‌مند به خرید گزینه‌های کار کرده باشید، می‌توانید ام‌وی‌ام X22 با بودجه‌ای حدود ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان خریداری کنید. بهترین گزینه‌ها از نظر سالم بودن خودرو در بازه قیمتی ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارند. البته طبق پیش‌بینی‌ها تقاضا برای خرید ام‌وی‌ام X22 اتوماتیک بیش از نسخه دنده‌ای است.



آکورا با سدان جدید TLX و کراس اوور RDX کاملاً در معرض دید قرار دارد. هر دو خودرو کاملاً بازاری شده‌اند تا بتوانند نیازهای بی‌پایان مشتریان کلاس خودروهای لوکس را پوشش دهند. هم‌اکنون نیز شاسی‌بلند سه‌رديفه MDX همین تغییرات را تجربه کرده است و برای اولین بار می‌توانیم نسخه پیش‌تولید یا همان پروتوتایپ MDX جدید را ببینیم. خودویی که مشاهده می‌کنید کاملاً نزدیک به نسخه تولیدی نهایی بوده و ویژگی‌هایی همچون جلو پنجره بزرگ الماسی شکل و حتی کاپوت طولی آن از

آکورا با سدان جدید TLX و کراس اوور RDX کاملاً در معرض دید قرار دارد. هر دو خودرو کاملاً بازاری شده‌اند تا بتوانند نیازهای بی‌پایان مشتریان کلاس خودروهای لوکس را پوشش دهند.

هم‌اکنون نیز شاسی‌بلند سه‌رديفه MDX همین تغییرات را تجربه کرده است و برای اولین بار می‌توانیم نسخه پیش‌تولید یا همان پروتوتایپ MDX جدید را ببینیم. خودویی که مشاهده می‌کنید کاملاً نزدیک به نسخه تولیدی نهایی بوده و ویژگی‌هایی همچون جلو پنجره بزرگ الماسی شکل و حتی کاپوت طولی آن از



تغییرات آکورا برای نسل جدید MDX

محک «دناپلاس» و «زوتی آریو» در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان

دوئل اسب تازه نفس ایرانی و چشم بادامی مدعی!



با توجه به نوسانات قیمت در بازار خودرو، پیش از پیش خدمات پس از فروش، سهولت تامین قطعات و البته مساعده بودن شرایط بازار برای خرید و فروش آسان تر، در اولویت خریداران قرار دارد. بر این اساس اگر این موضوع مهم را در کنار کلاس خودرو و کاربری آن در نظر بگیریم، شاید سدان‌های خودروسازان داخلی از بهترین‌ها باشند. به همین دلیل در این مطلب، به مقایسه و بررسی «دناپلاس» دنده‌ای و «زوتی آریو» دنده‌ای که هر دو در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارند، خواهیم پرداخت تا مناسب‌ترین سدان خانوادگی را به لحاظ مشخصات فنی، استهلاک کمتر و خدمات پس از فروش بهتر به شما معرفی کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

نقدی بر نمای بیرونی



محصول جدید گروه صنعتی ایران خودرو که به نام دنا شناخته می‌شود، سال ۹۴ بر پایه پلت‌فرم سمند و پژو ۴۰۵ شکل گرفت و با ظاهر به‌روز و جدید به بازار عرضه شد. پس از گذشت حدود دو سال یعنی اواخر سال ۹۵ گروه صنعتی ایران خودرو از نسخه فیس لیفت آن به نام دناپلاس رونمایی کرد و سال ۹۶ راهی بازار شد. دناپلاس اگر چه در دو نسخه توربو دنده‌ای ساده و اتوماتیک برای مشتریان در دسترس است، اما در این مطلب نسخه پلاس دنده‌ای ساده را بررسی کرده‌ایم. ظاهر دناپلاس به واسطه خطوط تیز روی بدنه کارا کتر اسپرت به خود گرفته است.

نمای جلو با برخورداری از گرافیک چراغ‌ها به دلیل LED شکل درون چراغ، فرم شش ضلعی جلو پنجره و به خطوط تیز روی کاپوت چهره‌ای تنها جسمی دارد. البته تغییرات در پروفیل خودرو از جمله خط شخصیتی برجسته زاویه دار و همچنین در لچکی بخش عقب، به جذابیت استایل افزوده است. اما در نمای عقب، فرم گرافیک چراغ‌های C مانند و قرار گرفتن آنتن کوسه‌ای در بخش انتهایی سقف ظاهر به‌روز و زیبایی را به خودرو بخشیده است. اما رقیب نه‌چندان جدی دنا یعنی زوتی آریو، یک خودرو زاپنی-چینی است. در سال ۲۰۱۲ کمپانی زوتی از سدان جمع‌وجور و خانوادگی خود به نام Z300 رونمایی کرد. اما در سال ۹۴، پس از مذاکرات سایپا و کمپانی زوتی؛

موتور Z300 با تغییر نام به S300 و نهایتاً آریو در ایران آغاز شد. زوتی آریو به نوعی یک نسخه کپی از مدل آلیون است. در واقع طراحان زوتی کمترین تلاش را برای طراحی آریو کرده‌اند زیرا همان سبک طراحی از جمله خط‌شانه‌ای نرم و زاویه بیشتر ستون C در نمای جانبی دیده می‌شود که به خوبی این موضوع را تاکید می‌کند. تنها تغییرات جزئی نمای جلو و فرم چراغ‌ها را در برمی‌گیرد، حتی فرم جلو پنجره نیز کشیده به چشم می‌آید و فقط خطوط افقی کرومی به جلو پنجره آریو اضافه شده است. در نمای عقب نیز همان حجم خاص به واسطه خط برجسته روی آن دیده می‌شود و چراغ‌ها به فرم مربع نیز همان سبک طراحی تویوتا است. در مجموع زوتی آریو ظاهر جوان پسند عضلانی دارد و با داشتن فاصله محوری ۲۷۰۰ میلی‌متری، طول ۴۵۶۵ میلی‌متری و عرض ۱۷۶۶ میلی‌متری فضای مناسب و راحتی را نیز در اختیار سرنشینان عقب می‌گذارد. دناپلاس نیز به لحاظ ابعاد بدنه به‌رغم آنکه اندکی جمع‌وجورتر از آریو است اما به دلیل فاصله محوری ۲۶۷۱ میلی‌متری، طول ۴۵۵۹ میلی‌متری و عرض ۱۷۲۰ میلی‌متری فضای مناسبی را برای سرنشینان عقب و همچنین فضای ۵۰۰ لیتر ابرای محفظه بار صندوق عقب به‌ارمغان آورده است.

مشخصات فنی

هر دو سدان خانوادگی در زیر کاپوت خود یک پیشران چهار سیلندر کم‌حجم اتمسفریک جای داده‌اند. قلب تپنده دناپلاس، یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ به حجم ۱۶۴۴ سی‌سی یا همان پیشران معروف EF7 است. نسبت تراکم ۱۱ به یک، سیستم جرقه‌زنی مستقیم (هر سیلندر دارای یک کوپل مجزا است) و سیستم زمان‌بندی متغیر پیوسته CVT می‌تواند حداکثر ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۵۷ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام را تولید کند.

کیفیت قطعات ساخت پیشران EF7 در سطح قابل‌قبولی است اما برخی ضعف‌ها مانند معیوب شدن واشر سر سیلندر و افزایش ناگهانی دمای موتور دیده نمی‌شود. این قوای محرکه که طراحی آن توسط کمپانی آلمانی FEV انجام شده، از کیفیت بالاتری نسبت به چینی‌های هم‌کلاس خود برخوردار است. موتور EF7 نیز جزو به‌روزترین پیشران‌های مورد استفاده در محصولات داخلی به‌شمار می‌رود. زیرا به دلیل برخورداری از یک اویل‌ماژول دمای موتور را در شرایط ایده‌آل خود نگه دارد که منجر به کاهش تنش حرارتی موتور و افزایش خروجی نیز می‌شود.

یک گیربکس ۵ سرعته دستی نیز برای انتقال قدرت و گشتاور به محور جلو در آن تعبیه شده که از کیفیت قابل‌قبولی برخوردار است. اگر مالک، از موتور EF7 به خوبی نگهداری کند یعنی تعویض روغن موتور به موقع انجام و کارکرد استاندارد ۲۰ هزار کیلومتر رعایت شود، این قوای محرکه به‌روز در محصولات داخلی تا ۱۵۰ هزار کیلومتر یک موتور کم‌درسر خواهد بود. از سوی دیگر، زوتی آریو در سه نسخه ۵، ۱.۶ لیتری دستی، ۱.۶ لیتری اتوماتیک و دستی به‌بازار عرضه شده است. نسخه ۱.۶ لیتری دنده‌ای که مدنظر ما در این مطلب است، از یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ به حجم دقیق ۱۵۹۰ سی‌سی بهره می‌برد، جالب آنکه این پیشران به‌موسوم به 4A92، ساخت کمپانی میتسوبیshi است.

باتوجه به نسبت تراکم ۱۰.۵ به یک، سیستم کنترل الکترونیکی سوپاپ‌های منحصر به فرد میتسوبیshi MIVEC و جرقه‌زنی مستقیم برای هر سیلندر می‌تواند حداکثر قدرت ۱۱۲ اسب‌بخاری در ۶ هزار آرپی‌ام و گشتاور ۱۵۱ نیوتون‌متر را در ۴ هزار آرپی‌ام تولید کند. این پیشران به‌توجه به وزن ۱۲۷۵ کیلوگرمی نسبتاً ضعیف به نظر می‌رسد.

همچنین حساسیت بسیار بالای روغن موتور و نیاز به تعویض به موقع آن، افزایش صدای کارکرد موتور در بلندمدت یعنی پس از ۵۰ هزار کیلومتر و نبود هماهنگی دسته‌موتورها؛ ضعف‌های جدی این پیشران زاپنی-چینی است. گیربکس ۵ سرعته دستی که برای انتقال قدرت به چرخ جلو برای آریو در نظر گرفته شده است، از فواصل نسبتاً بلندی بهره می‌گیرد. این مساله سبب می‌شود شتاب مناسبی مانند دناپلاس نداشته باشد. باتوجه به کارکرد استاندارد ۲۰ هزار کیلومتر و نگهداری درست از موتور، تنها تا ۵۰ هزار کیلومتر پیشران‌های کم‌درسر و کم‌استهلاک خواهد بود. همچنین باتوجه به حجم موتور پایین‌تر پیشران 4A92 میتسوبیshi که در زیر کاپوت زوتی آریو جاکشود کرده است، مطابق اعلام سایپا سیکل ترکیبی برابر ۵۴.۵۴ لیتر در هر صد کیلومتر دارا دناپلاس به‌رغم وزن ۱۲۵۸ کیلوگرمی و حجم بیشتر پیشران EF7، ۷.۹ لیتر در هر صد کیلومتر مصرف دارد.

سواری و هندلینگ

دناپلاس در محور جلو به سیستم تعلیق مک‌فرسون و در محور عقب به سیستم تعلیق با اتصالات چندگانه مجهز است. باتوجه به سایز تایرهای ۱۸۵/۶۵/۱۵ اینچی سواری رضایت‌بخشی دارد. همچنین به دلیل استفاده از پوش طبق‌های لاستیکی در دیگر محصولات تولیدی گروه صنعتی ایران خودرو و شاهد آن هستیم ارتعاش موجود روی سطوح ناهموار را جذب کرده و سواری آرازدنده‌ای نخواهد داشت. به لحاظ هندلینگ نیز دنا کمی ماهیت بیش‌فرمانی داشته و به دلیل مرکز ثقل پایین آن فرمان‌پذیری مناسبی در کلاس خود دارد. در مقابل، زوتی آریو در محور جلو مک‌فرسون و در محور عقب Trailing arm (اهرم طولی) با سایز تایرهای ۲۰۵/۵۵/۲۰ و رینگ ۱۶ اینچی و باتوجه به پهنای لاستیک که در حالت استاندارد پهن‌تر از سایز استاندارد دناپلاس دنده‌ای است، سواری مناسبی دارد. اما حرکت روی سطوح ناهموار در زمان نسبتاً کوتاه آرازدنده‌است، به‌ویژه به دلیل نصب رینگ ۱۶ اینچی و پیشران ۱.۶ لیتری با وزن بیش از ۲۰۰ کیلوگرم، آریو کند به نظر می‌رسد. در بحث هندلینگ نیز آریو باتوجه به ابعاد بزرگ‌تر نسبت به دنا و نبود دقت در توزیع وزن در جلو و عقب حرف‌چندانی برای گفتن ندارد.

کابین و تجهیزات رفاهی



کابین دناپلاس مانند نسخه استاندارد خود با سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، صفحه نمایشگر کنسول میانی، فضای کاملاً خلوت و عاری از دکمه‌های فیزیکی و شلوغی‌های رایج را به وجود آورده است.

همچنین دو ترمیم مشکی و دورنگ در دسترس مشتریان قرار دارد. به لطف تزئینات طرح چوب برای کنسول میانی و داشبورد، روی‌دری‌ها و دستگیره‌های کرومی کمی از فضای کسل‌کننده برخی محصولات داخلی خارج شده و یک خودرو نسبتاً لوکس را تداعی می‌کند.

از مهم‌ترین امکانات و تجهیزات رفاهی دناپلاس دنده‌ای می‌توان به ۱۴ ایربگ به‌صورت آپشنال، سیستم ABS، EBD، غربلک فرمان مجهز به کلیدهای کنترلی سیستم صوتی و بلوتوث، کروز کنترل، تنظیم اتوماتیک سیستم تهویه مطبوع و کانال تهویه برای سرنشینان عقب، مانیتور مالتی‌مدیای تصویری لمسی با هیاب GPS، چراغ‌روشنایی فضای پایین با هنگام سوار یا پیاده شدن، تنظیم زاویه نور چراغ‌های جلو، سیستم هشدار دهنده مرکزی ورود غیرمجاز، دوربین دیدعقب، هشدار دهنده موانع عقب، قفل مرکزی با ریموت کنترل رادیویی، جابه‌جایی صندلی راننده و سرنشین جلو به صورت تمام‌برقی (۸ حالت)، امکان نصب صندلی کودک در صندلی عقب ISOFIX، سانروف، دسترسی به صندوق عقب از داخل، نمایشگر دمای محیط، آنتن کوسه‌ای و آینه‌های جانبی برقی و تاشونده اتوماتیک اشاره کرد.

درمقابل اما سبک طراحی زوتی آریو نه‌چندان جذاب است و نه چندان کسل‌کننده و می‌توان گفت فضای داخلی رضایت‌بخشی دارد. آریو در نسخه دنده‌ای و البته برخی اتوماتیک‌ها فاقد صفحه نمایشگر میانی است اما امکاناتی مانند ایربگ راننده و سرنشین، سیستم ترمز ABS، EBD، کامپیوتر اطلاعات سفر، سیستم تهویه مطبوع برقی با تنظیمات دستی، قفل شدن اتوماتیک درها، سنسور پارک دنده عقب، صندلی چرمی، صندلی راننده با قابلیت تنظیم در ۴ جهت، صندلی عقب تاشونده مجهز به نگهدارنده صندلی کودک ISOFIX، قفل ایمنی کودک برای درها و شیشه‌ها، سیستم صوتی مجهز به MP3 و پورت USB در آن دیده می‌شود که البته آپشن رفاهی به‌شمار می‌روند. اما نکته‌ای که وجود دارد این است؛ هنگام ورود به کابین خودرو، پلاستیک خشک و کیفیت پایین آن از جمله نکات منفی داشبورد زوتی آریو به‌شمار می‌رود. در این زمینه باید به عایق بسیار ضعیف آریو اشاره کرد، زیرا صدای موتور و حرارت موتور به راحتی وارد کابین می‌شود که این موضوع در بلندمدت بسیار آزار دهنده خواهد بود. این در حالی است که چنین وضعی در دناپلاس دیده نمی‌شود.



ورود پیکاپ و شاسی بلند ریویان با پلت فرم مشترک در سال ۲۰۲۱



پیکاپ RT1 ریویان و شاسی بلند این خودرو و سازهی در میانه‌های سال ۲۰۲۱ و با استفاده از پلت فرم مشترک عرضه خواهند شد. این دو محصول کاملاً الکتریکی از یک باتری ۸۰ کیلووات بر ساعتی برخوردار هستند که برد مسافتی آن ۶۴۰ کیلومتر است. همچنین به لطف موتورهای که می‌تواند تا ۵۵۰ کیلووات اسب بخار و ۱۱۲۴ نیوتون متر گشتاور تولید کند، از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر را تنها در ۳ ثانیه، طی می‌کنند. RT1 در دو مدل پنج و هفت صندلی عرضه می‌شود و پیکاپ RT1 نیز فضای باری برای ۸۰۰ کیلوگرم را در اختیار دارد. در حال حاضر پیکاپ‌ها و شاسی‌بلندهای الکتریکی بازار داغی دارند

و خودروهای جدید ریویان باید با خودروهای محبوبی مانند هامر الکتریکی، تسلا سایبر تراک و نیکولا پجر رقابت کنند. قیمت مدل‌های محدود لانچ ادیشن RT1 و RT5 به ترتیب از ۷۷ هزار و ۵۰۰ دلار و ۷۵ هزار دلار شروع می‌شود. البته مدل‌های لانچ ادیشن از کف تقویت شده مخصوص آفرود، سپر جلو با دو قلاب یدک‌کشی، سیستم صوتی ۱۶۰ درجه الوبیشن ریویان، طراحی اتاق داخلی با چوب، صندلی‌های چرمی با سیستم گرم‌کننده و تهویه هوا، زیربایی‌های برند چیلویج، ترکیب رنگ لیمیتد ادیشن و همچنین رنگ‌هایی از جنس آلایژ ۱۲۲ اینچی اسپرت و ۲۰ اینچی معمولی بهره می‌برند.

حسن کریمی سنجری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

افزایش تقاضای باری‌های سنگین به رغم صعود قیمت‌ها

تقاضا در بازار خودروهای تجاری در برخی سال‌ها افزایشی و در برخی دیگر کاهش بوده است



«گرچه بازار خودروهای تجاری در یک‌سال گذشته با افزایش روزافزون بهای خودرو مواجه شده و شاهد رکورد شکنی تاریخی قیمت‌ها بوده، اما حتی به‌رغم کاهش قدرت خرید مشتریان هم باز به نظر می‌رسد تقاضا در این بازار به‌طور نامحسوس رو به افزایش است. همان‌طور که حسن کریمی سنجری در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرده است، وضعیت تقاضا در بازار خودروهای کار به‌صورت سینوسی حرکت می‌کند که امسال، سال افزایش تقاضا بوده، این کارشناس خودروهای تجاری بر این باور است گرچه تقاضای بازار همچنان به پای ظرفیت خودروسازان نرسیده اما با این حال بازار خودروهای تجاری در سال جاری شاهد افزایش تقاضا بوده است.»

«وابستگی خودروهای مسافری به سازمان‌های دولتی حسن کریمی سنجری در خصوص تولید خودروهای تجاری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «رونق تولید خودروهای سنگین اصولاً برخلاف خودروهای سواری به‌شدت به بودجه‌های دولتی و اوضاع اقتصادی کشور بستگی دارد.» این کارشناس صنعت خودرو در ادامه افزود: «این خودروها در دو بخش باری و مسافری تفکیک پذیر هستند که از بین آن‌ها خودروهای مسافری تکلیف مشخصی دارند و مشتریان آن‌ها دولت و نهادهای دولتی مانند شهرداری‌ها و وزارت کشور و سازمان شهرداری و دهیاری‌ها یا اتحادیه‌های اتوبوسرانی هستند.» وی بیان کرد: «بنابر این رونق تولید در شرکت‌های داخلی ارتباط مستقیمی با نحوه هزینه کرد دولت دارد و بودجه‌ای که این ارگان‌ها، نهادهای بالاتر از آن‌ها، دولت برای خرید اتوبوس در نظر می‌گیرد، در رونق تولید خودروهای مسافری اثر بخش است.»

دولت و میزان بودجه: تعیین‌کننده رونق

کریمی سنجری با اشاره به آن که در بخش خودروهای باری هم وضعیت مشابهی را شاهدیم، اظهار کرد: «گرچه در این بخش خریدار مستقیم دولت نیست، اما تصمیم‌گیری‌های دولت در حوزه‌های اقتصادی و میزان بودجه دولت برای حوزه‌های زیرساختی مانند راهسازی و مسکن و حمل‌ونقل جاده‌ای بر رونق تقاضا و مستقیم رونق تولید تأثیرگذار خواهد بود.» وی با اشاره به اهمیت اجرای نوسازی در رونق این بخش بیان کرد: «در کنار تخصیص بودجه، اجرای طرح نوسازی ناوگان فرسوده نیز بر شرایط تولید خودروهای کار تأثیرگذار خواهد بود که البته بحث نوسازی ناوگان هم در حوزه‌های مهم در حوزه مسافری مستقیماً وابسته به عملکرد دولت و دیف‌هایی است که دولت سالانه برای این موضوع در نظر می‌گیرد. همچنین میزان وفاداری دولت به صرف این بودجه‌ها نیز مؤثر است.» این کارشناس صنعت خودرو در ادامه اظهار کرد: «بنابر این در حوزه تجاری برخلاف بازار سواری موضوعاتی مانند سرمایه‌گذاری، رفاه، سید خانلو و نیاز شخصی دیده نمی‌شود و آنچه در رونق خودروهای تجاری تعیین‌کننده بوده، دولت و میزان بودجه تعیین‌شده برای این بخش است.»

افزایش تقاضا به رغم نرخ پایین تجاری

کریمی سنجری در ادامه با اشاره به افزایش تقاضا در بازار خودروهای تجاری باری به‌رغم رکود تولید در این بخش تصریح کرد: «در مورد خودروهای تجاری باری به‌رغم آن که در حوزه تجارت خارجی و واردات و صادرات نرخ پایینی داریم و در بخش راهسازی و معادن هم شاهد رکود هستیم، اما رونق خوبی در این بخش ایجاد شده است.» وی ادامه داد: «تقاضا در بازار خودروهای تجاری به‌صورت سینوسی پیش می‌رود؛ برخی سال‌ها با افت تقاضا و برخی مواقع با افزایش تقاضا روبه‌رو هستیم.» وی در خصوص وضعیت بازار این خودروها در سال جاری گفت: «خوشبختانه در سال ۹۹ با رونق تقاضا مواجه شده‌ایم، اما اگر خودروسازان داخلی بتوانند تولید خود را افزایش دهند، تقاضای خوبی در بازار وجود دارد.»

تحریم‌ها فقط هزینه و زمان واردات را افزایش دادند

کریمی سنجری شرایط تولید را برای خودروسازان دشوار ارزیابی کرد و افزود: «تامین مالی در این بخش به دلیل نقدینگی و تحریم،

به‌سختی انجام می‌شود.

البته تحریم‌ها ممانعت ۱۰۰ درصدی در این بخش به وجود نیاوردند، بلکه هزینه و زمان را افزایش داده‌اند.» وی تصریح کرد: «پیش‌تر این قطعات طی دو تا سه ماه وارد می‌شدند، اما حالا شاید زمان مورد نیاز آن به ۶ ماه برسد. این در حالی است که قیمت قطعات نیز افزایش یافته است.» وی با اشاره به اهمیت داخلی سازی عنوان کرد: «در حال حاضر شرکت‌های دارای محصول داخلی، تولید بیشتری را در اختیار دارند. آن دسته از خودروهایی که باید به‌صورت CBU وارد شوند نیز قیمت بالایی دارند و ارزی نیز برای آن‌ها وجود ندارد. اما خودروهایی که سهم تولید داخل بالاتر دارند و به‌صورت CKD وارد می‌شوند، روند تولید راحت‌تری دارند.»

وی در پایان بیان کرد: «با توجه به این که کار برای این خودروها کم‌وبیش وجود دارد و تعداد خودروهای فرسوده هم بسیار افزایش یافته، تقاضا نه‌همبای ظرفیت خودروسازان اما نسبت به سال گذشته بالا رفته است.»

نوربالا

در حال حاضر شرکت‌های دارای محصول داخلی دارند، تولید بیشتری را در اختیار دارند. آن دسته از خودروهایی که باید به‌صورت CBU وارد شوند نیز قیمت بالایی دارند و ارزی نیز برای آن‌ها وجود ندارد. اما خودروهایی که سهم تولید داخل بالاتر دارند و به‌صورت CKD وارد می‌شوند، روند تولید راحت‌تری دارند.

صندلی‌های جدید اف ۱۵۰ برای راحتی اپراتورهای معادن

«فورد قرار است پرفروش‌ترین پیکاپ خود را با صندلی‌های مکس ریج لاین عرضه کند. این آپشن اجازه می‌دهد تا حد امکان صندلی‌های جلو تا شوند و تقریباً به ۱۸۰ درجه برسند. جکی دی‌مارکو، مدیر خط تولید وانت فورد گفت: «می‌دانیم افرادی که در سایت‌های ساختمانی کارآمد بوده و معتقدیم مشتریان آن را دوست خواهند داشت.» صندلی‌های مکس ریج لاین در تیب‌های کینگ رنج، پلاتینیوم و لیمیتد موجود هستند.



فورد قرار است پرفروش‌ترین پیکاپ خود را با صندلی‌های مکس ریج لاین عرضه کند. این آپشن اجازه می‌دهد تا حد امکان صندلی‌های جلو تا شوند و تقریباً به ۱۸۰ درجه برسند. جکی دی‌مارکو، مدیر خط تولید وانت فورد گفت: «می‌دانیم افرادی که در سایت‌های ساختمانی کارآمد بوده و معتقدیم مشتریان آن را دوست خواهند داشت.» صندلی‌های مکس ریج لاین در تیب‌های کینگ رنج، پلاتینیوم و لیمیتد موجود هستند.

تجاری ساز جدید در ادبیل مجوز تولید گرفت



«ایجاد شرکت‌های جدید در حوزه کاروتجاری و صدور مجوز جدید برای تولیدکنندگان جدید در حالی انجام می‌شود که شرکت‌های قدیمی با وجود در اختیار داشتن خودرو در این حوزه به سبب پایین آمدن قدرت خرید و افزایش قیمت‌ها با توقف فعالیت مواجه شده‌اند. با این وجود، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل از صدور مجوز برای یک شرکت به‌منظور تولید کامیون خبر داده است. رامین صادقی در این خصوص با بیان این که شرکت «حدیدمیتکران» تولیدکننده کامیون در مرحله نهایی صدور مجوز برای تجاری سازی قرار گرفته است، گفت: «این مجموعه که در سفر سال گذشته رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید، وارد فاز تجاری سازی شده است. در نشست که با معاون وزیر و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران داشتیم، سعی کردیم مسائل و مشکلات شرکت حدیدمیتکران را در زمینه زنجیره تامین قطعات مورد بحث و بررسی قرار دهیم.»

وی در خصوص نتایج این جلسه اظهار کرد: «مقرر شد شرکت ایدرو جلاستی را با قطعه‌سازان داخلی که مرتبط با صنایع خودرویی سنگین هستند، برگزار کند و به‌صورت مجزا پیگیری تامین قطعات مورد نیاز برای این شرکت توانمند باشد.» رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل همچنین با بیان این که اغلب این قطعات تولید داخلی هستند، تصریح کرد: «شرکت حدیدمیتکران علاقه‌مند است با استفاده از این قطعات تولید کیفی کامیون را در رده‌های مختلف عهده‌دار شود.»

صادقی افزود: «در این دیدار، استاندار اردبیل نیز رفع موانع و مشکلات حدیدمیتکران تأکید کرده است و قرار شد در یک ماه آینده شرکت روند عملیاتی را در دستور کار قرار دهد.» وی تأکید کرد: «امیدواریم با ورود این شرکت به عرصه تولید علاوه بر افزایش توان تولید کامیون‌های مختلف فرصت اشتغال برای جوانان جویای کار در منطقه فراهم آید.»



خودروهای ناقصی که تکمیل و به بازار عرضه شدند

خودروها تامین شد و خودروسازان در حال تزریق آن‌ها به بازار هستند از جمله مهم‌ترین این مدل‌ها نیز می‌توان به رنو ساندرو، استیوی، تندر پلاس و مزدا اشاره کرد.

برخی خودروهای برطرف‌دار داخلی طی چندماه گذشته به‌بازار عرضه نشدند و مهم‌ترین دلیل این امر نیز کمبود برخی قطعات و ناقص بودن بسته‌های CKD بود. اما با آغاز روند کاهش قیمت‌ها، به یکباره قطعات این

آیا روند کاهش قیمت خودروهای چینی در بازار ادامه دارد؟



تحلیل analysis

کامران طالبی‌فرد کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

طی چند روز گذشته همراه با افت چشمگیر قیمت‌ها، این وضعیت در ارتباط با خودروهای چینی نمود بیشتری داشته است. در واقع حجم بالایی از خودروهای چینی که طی سال جاری تولید و فروخته شده‌اند، به‌دست دلالتی افتاده‌اند که آن‌ها را احتکار

کرده و حالا با اتفاقات رخ داده در عرصه سیاست بین‌الملل در حال تزریق این خودروها به بازار هستند. همچنین بخش دیگری از آن‌ها به واسطه معطلی قطعاتشان در گمرک برای ترخیص،

در انتظار مونتاژ و عرضه باقی مانده بودند که هم‌اکنون راهی بازار شده‌اند. در عین حال به‌دلیل عرضه قریب‌الوقوع خودروهای چینی به‌صورت اقساطی تا حدی شاهد افت قیمت در بازار چینی‌ها خواهیم بود.

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران

Table with multiple columns: Model, Engine, Power, Gearbox, Weight, etc. It lists various car models like 'Jag', 'Chery', 'Suzuki', etc., with their specifications and prices. The table is organized into sections based on price ranges like 'تا ۴۵۰ میلیون تومان'.



استفاده از روغن های NYCO در بوئینگ ۷۷۷



کمپانی فرانسوی NYCO با سابقه ۹۰ ساله در صنعت روانکارهایی مخصوص صنعت هوایی، توانست تاییدیه جنرال الکتریک را برای استفاده از روغن های سسری توربونیویل (Turbonycil) در خانواده پیشرفته های GE90 جنرال الکتریک کسب کند. این پیشروانه رکورد گینس تولید نیروی پرتاب (Thrust) ۱۱۵ هزار پوند برابر با ۵۱۳ کیلو نیوتون را در اختیار دارد و به این خاطر به عنوان قدرتمندترین پیشروانه

توربوفن شناخته می شود. مهم ترین بهن پیگری که از موتور سری GE90 برای پرواز استفاده می کند، بوئینگ ۷۷۷ است. تاییدیه جنرال الکتریک سبب می شود NYCO بتواند حجم تولید این محصول خود را در سطح جهان افزایش دهد. پیش از این استفاده از روانکار توربونیویل در ایرباس A320 و A340 تایید شده بود؛ اما حالا با اخذ این تاییدیه، روانکار ساز فرانسوی می تواند روی بازار دیگر محصولات بوئینگ نیز سرمایه گذاری کند.

کرونا صادر کننده بزرگ روغن پایه را مجبور به واردات کرد

حرکت کره ای ها به سمت ثبات در صادرات روغن پایه

بازار هدف خاصی نیز ندارد و به صورت متوازن بین کشورهای مختلف محصولات خود را صادر می کند. اینکه حجم صادرات این کشور در این دو ماه رو به رشد بود، دلیلی بر عدم تأثیر پذیری این صنعت از شرایط جاری نیست. بلکه آمار صادرات در ماه می از ۳۹۷ هزار و ۵۷۳ تن در سال ۲۰۱۹ با کاهش ۳۹ درصدی به ۲۴۷ هزار و ۱۰۲ تن رسیده است. در ماه ژوئن نیز شاهد افت ۱۵ درصدی صادرات این مایع حاصل از نفت بودیم. توجه داشته باشید که با وجود افزایش حجم صادرات، اما به خاطر پایین آمدن قیمت نفت خام در سراسر جهان، درآمد پالایشگاه های کره ای کماکان نزولی است. طی ۹ ماه نخست سال جاری این کشور ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار تن روغن پایه صادر کرده که ۹ درصد کمتر از دوره مشابه سال قبل بوده است. این در حالی است که حجم ۳/۵ میلیون تنی سال قبل درآمد ۲/۵ میلیارد دلاری برای کره ای ها داشته است؛ اما حجم سال جاری با افت ۲۸ درصدی برابر با یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار بوده است. با وجود تمام این شرایط، حجم واردات روغن پایه به کره جنوبی رشد چشمگیری داشته و از ۱۸ هزار و ۳۵۰ تن در سپتامبر ۲۰۱۹ به ۲۰۱۹ تن در سال ۲۰۱۹ با رشد ۹۷ درصدی به ۳۵ هزار و ۵۴۵ تن در مدت زمان مشابه سال جاری رسیده است. از سال گذشته تا سپتامبر سال جاری در مجموع ۳۱۵ هزار و ۲۱۰ تن روغن پایه به کره جنوبی به عنوان یکی از بزرگترین صادر کنندگان این محصول وارد شده که نسبت به رکورد سال گذشته که برابر با ۲۹۵ هزار و ۷۱۰ تن بود، رشد ۷ درصدی دارد.



حجم کلی صادرات روغن پایه از کره جنوبی در ماه سپتامبر در کمال تعجب نسبت به شرایط سال ۲۰۱۹ رشد نسبی داشته است. البته همین رقم نسبت به اگوست سال جاری کمتر نیز بوده! بر اساس اطلاعات منتشر شده از سوی سرویس مشتری کره، با وجود کاهش حجم تجمعی در سال جاری، اما به نظر می رسد تأثیر کووید-۱۹ بر صنعت روانکارهای این کشور رو به کاهش باشد. در ماه سپتامبر کره جنوبی ۳۸۷ هزار و ۸۵۲ تن روغن پایه به خارج از مرزهای خود صادر کرده که این رقم نسبت به زمان مشابه سال گذشته میلادی که حجم ۲۸۲ هزار و ۹۷۳ تن ثبت شده بود، یک درصد افزایش یافته است. این در حالی است که آمار ماه اگوست امسال حکایت از صادرات ۳۸۹ هزار و ۹۵۰ تن دارد و نسبت به اگوست ۲۰۱۹ رشد ۵ درصدی داشته است. البته ارزش حجم صادر شده در ماه سپتامبر ۲۱۰ میلیون و ۳۰۰ هزار دلار بوده که با وجود افزایش حجم نسبت به درآمد ۲۷۴ میلیون دلاری سال ۲۰۱۹، حدود ۲۳ درصد کاهش داشته است. بنابراین طبیعی است که پالایشگاه های کره ای با وجود این شرایط بیش از این به فکر صادرات محصولاتشان نباشند. لازم به ذکر است کره جنوبی یکی از بزرگترین صادر کنندگان روغن پایه در جهان به شمار می رود که



لیست قیمت جدید محصولات موتوری شرکت نفت تهران بر اساس مصوبه جدید

روغن های موتور بنزینی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
بهران نکتاز 20W-50	API SG	گالن فلزی	۸۹۸,۲۴۷	-	
بهران پیشناز 20W-50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۲,۹۱۵	-	
بهران پیشناز 10W-40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۲۸۳,۴۱۸	-	
بهران سوپر پیشناز 20W-50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۶۲,۷۸۰	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر پیشناز 10W-40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۰۰,۵۵۵	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران رانا 10W-40	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۰۴۰,۶۶۷	-	
بهران رانا 5W-50	API SM	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۶۸۰,۱۳۵	-	
بهران سوپر رانا 10W-40	API SN	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۲۴۴,۷۳۵	-	
بهران سوپر رانا 5W-40	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۹۰۴,۵۵۲	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان	
بهران سوپر رانا 5W-30	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۲,۸۱۹,۹۵۴	-	
بهران سوپر رانا 0W-20	API SN(RC)	چهار لیتری فلزی کتابی	۳,۶۰۹,۵۴۳	-	

لیست قیمت محصولات موتوری شرکت نفت تهران

روغن های موتور دیزلی	نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف کننده (ریال)	توضیحات
بهران کوبر 50	API CC	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۳,۱۸۹,۰۵۴	-	
بهران صحرا 25W-50	API SC/CC	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۳,۷۲۲,۱۸۳	-	
بهران بندر 50	API CD	سطل ۲۰ لیتری فلزی	۳,۷۲۵,۴۶۸	-	
بهران بندر ویژه 20W-50	API CF	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۴,۱۵۲,۳۷۶	-	
بهران توربوشارژ 20W-50	API CH-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۴,۷۲۶,۸۰۲	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس بنز) آلمان و گروه ولووسوند	
بهران سوپر توربو دیزل 15W-40	API CI-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۵,۴۴۲,۸۰۳	دارای تاییدیه دایملر (بنز) IMAN آلمان و گروه ولووسوند	
بهران توربو 10W-40 E III	API CI-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۷,۱۲۵,۹۸۹	دارای تاییدیه دایملر (بنز) و IMAN آلمان	
بهران اولترا توربو دیزل 15W-40	API CJ-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۸,۴۷۳,۴۲۴	دارای تاییدیه دایملر (بنز) آلمان و گروه ولووسوند	
بهران توربو 10W-40 EVI	API CJ-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹,۷۴۴,۴۳۷	دارای تاییدیه IMAN آلمان	
بهران اولتیما توربو دیزل 15W-40	API CK-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹۳۲۰,۷۳۲	-	

روغن وارداتی تولید فوکس آلمان

TITAN Supersyn 5W-40 API SN/SM

توصیه های فوکس:

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

تاییدیه ها:

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



بودن هزینه‌ها استفاده از این الیاف به عنوان عایق صوتی صرفه اقتصادی ندارد. وی با تأکید بر اینکه صنایع از این الیاف برای انجام فرآیند انتقال حرارت استفاده می‌کنند، یاد آور شد: «از این الیاف در صنایع آهن و فولاد، صنایع نفت و پتروشیمی به عنوان عایق دیگ‌های بخار و مراکز حرارتی و پایه کاتالیست و قطعات فیلتر در تصفیه گازهای داغ، صنایع کاشی و سرامیک، صنایع شیمیایی، صنایع حمل و نقل به عنوان عایق صوتی و حرارتی در بدنه‌ها، لنت ترمز و آگزوز و مهندسی عمومی به عنوان عایق صوتی توربین‌های گازی، عایق صوتی آگزوز موتورهای دیزلی و عایق کاری لوله‌های انعطاف پذیر دما بالا استفاده می‌شود.»

محققان یکی از شرکت‌های دانش بنیان موفق به تولید الیاف سرامیکی به عنوان عایق‌های حرارتی برای کاربرد در صنایع فولادسازی و پتروشیمی تولید شدند که با توجه به محدودیت واردات محصولات های تک، این الیاف قادر به پاسخگویی به نیازهای کشور است. علیرضا مصلحتی، مدیر فروش یکی از شرکت‌های دانش بنیان در گفت‌وگو با «بسنا» الیاف سرامیکی را از محصولات این شرکت نام برد و گفت: «الیاف سرامیکی از جنس آلومینوم سیلیکات است که بیشتر به عنوان عایق‌های حرارتی از آن استفاده می‌شود.» وی اضافه کرد: «از این نوع الیاف در برخی از محصولات این شرکت مانند عایق‌های صوتی استفاده شده است، ولی به علت بالا



عایق‌های حرارت سرامیکی کوره‌های داغ و لنت ترمز جایگزین نمونه وارداتی شد

مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزمایش پژوهاک صنعت»:

برخی شرکت‌ها توان پاس کردن استانداردهای جدید لنت را ندارند



f.solgji@autoworld.ir

میترا علیپور همچنین در پاسخ به این پرسش که آیا این تست‌ها در خصوص لنت‌های وارداتی نیز انجام می‌شده یا خیر؟ می‌گوید: «نظر به اینکه واردات لنت بیشتر مربوط به قطعه‌سازان می‌شود، مابیشتر لنت‌هایی را تست می‌کردیم که وارد خط تولید خودروسازان می‌شود. به همین دلیل آن‌ها مجبورند تعداد بیشتری از استانداردها رعایت کنند.»

وی با تأکید بر اینکه بحث مقاومت در برابر مایعات، انبساط حرارتی و ضریب انتقال حرارت جزو مواردی بود که قطعه‌سازان درخواست آزمایش آن را داشتند، در خصوص استانداردهای جدید تصریح می‌کند: «مطمئنم اگر سازمان همین حالا ۱۰ استاندارد جدید را برای تولید لنت اجباری کند، صدای بسیاری از تولیدکنندگان درمی‌آید. چرا که از عمر تدوین برخی از استانداردهای فعلی، بیش از ۲۰ سال است که می‌گذرد.»

وی در خصوص اینکه چرا برخی تولیدکنندگان لنت از اجرای استانداردهای جدید استقبال نمی‌کنند، اظهار می‌کند: «در حال حاضر برخی حتی برای اجرای یکی، دو استاندارد نیز با مشکل مواجه‌اند و واحدهای بسیار کمی می‌توانند استانداردهایی را که در ای سی آر ۹۰ آمده و اجرای آن بسیار حیاتی است، پاس کنند.»

مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزمایش پژوهاک صنعت» با بیان اینکه وقتی برخی تولیدکنندگان لنت ترمز نمی‌توانند یک استاندارد را پاس کنند، چگونه می‌خواهند ۱۵ استاندارد دیگر را پاس کنند، در خصوص آزمون‌هایی که آن‌ها باید بگذرانند، می‌افزاید: «در این حوزه بحث مربوط به تراکم، انبساط حرارتی، PH، چگالی، دینامومتری، وزن و همچنین مقاومت در مقابل مایعات مطرح است. به خصوص در شرایط آب‌وهوایی فعلی بحث مقاومت در مقابل مایعات بسیار حیاتی است.»

اجرای استانداردهای روز در تولید هر محصولی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در همین راستا استانداردهای خودرویی نیز طی سال‌های اخیر به صورت پلکانی افزایش یافته و در هر مرحله بر تعداد آن‌ها افزوده شده است. این وضعیت در خصوص استانداردهای تولید لنت نیز حاکم است. هر چند به عقیده یکی از کارشناسان این حوزه، برخی شرکت‌ها از اجرای استانداردهای جدید خودداری می‌کنند و همچنان با چند استاندارد قدیمی مبادرت به تولید می‌کنند. موردی که سبب می‌شود در صورتی که استانداردهای جدید در این حوزه اجباری شود، بسیاری از ارائه‌مصول روز بازمانند.

در همین زمینه میترا علیپور، مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزمایش پژوهاک صنعت» به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «برخی تولیدکنندگان حاضر نیستند استانداردهای جدید را اجرایی کنند و با این کار به نوعی دست خودشان را بسته‌اند.»

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	 لنت پارس ۱۳۹۲
	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	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۸۱,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو ساین	
	۱۰۵,۰۰۰	۱۵۱,۰۰۰	-	-	-	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	

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	۶۳,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	 جهان ترمز ۱۳۷۸
	۵۷,۰۰۰	۶۳,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۳۹,۰۰۰	۱۱۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۱۱۲,۰۰۰	۹۲,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۱۲,۰۰۰	۹۲,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	۱۱۲,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۰۰,۰۰۰	۱۱۰,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۱۱۲,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	۱۳۲,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰	-	-	-	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	ایران لنت (ایران)
	۵۶۶,۰۰۰ (با کفشک)	۴۶,۱۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	 ایران لنت ۱۳۴۱
	۵۶۶,۰۰۰ (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	دیسک لنت (ایران)
	-	۵۶۶,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید صبا	 دیسک لنت ۱۳۹۲
	-	۵۶۶,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	-	۷۵,۳۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تیبیا	
	۷۶,۸۰۰	۷۴,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۷۶,۸۰۰	۷۴,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پارس	
	-	۷۴,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند	
	-	۷۷,۰۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	-	۹۵,۲۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو سمند سورن	
	-	۷۵,۳۰۰	-	-	-	۵۸۶	-	لنت جلو تندر ۹۰	



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۷ آبان ۱۳۹۹. سال ششم. شماره ۱۳۰۲

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

تهران ۱۳، اصفهان ۱۶، شیراز ۱۹، مشهد ۱۳، تبریز ۱۰، ارومیه ۱۰، رشت ۱۴، گرگان ۱۶، ساری ۱۷، شهرکرد ۱۴، اهواز ۲۷، یزد ۱۹، کرمان ۱۷، بندرعباس ۲۹، زاهدان ۱۸

بیلبرد
Billboard

Volkswagen Trucks.
Any Business. Any weight.




حمل هر وزنی

در این آگهی که توسط آژانس تبلیغاتی پابلیکس برای تبلیغ تریلی های فولکس واگن طراحی شده، آمده است که خودروهای فولکس واگن فارغ از وزن کالاها (چه سبک و چه سنگین) می توانند آن ها را حمل کنند.

حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی
خبرنگار

با دود آبی مانور ندهید!

آلودگی هوا به عنوان فاکتور اصلی در بحث تخریب محیط زیست و لایه زیرین جو که انسان درون آن تنفس می کند، محسوب می شود. بر همین اساس گازهای خروجی از اگزوز خودروها که حاصل احتراق پیشترانه های آن هاست، یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا به شمار می رود و با شروع فصل سرد سال و با توجه به ماهیت ترمودینامیکی هوای گرم که چگالی کمتری دارد و هوای سرد که از جرم بیشتری برخوردار است، شاهد انباشت بیشتر آلاینده ها در سطح هوای کلان شهرها هستیم. با توجه به اینکه گازهای خروجی از اگزوز خودروها شامل اکسید نیتروژن NOX، اکسید گوگرد SOX، منوکسید کربن CO، هیدرید کربن HC، ترکیبات هیدروکربنی THC و ذرات معلق TSM است، در بسیاری از مواقع خودروهای فرسوده یا خودروهایی که مالکانشان به نگهداری از آن ها اهمیت چندانی نمی دهند، حجم زیادی از دود به رنگ آبی را در محیط اطراف و در نهایت هوا تا ارتفاع مشخص پخش می کنند. گویی که قرار است این آثار ماندگار شود! غافل از آنکه ورود روغن موتور به محفظه احتراق (در نتیجه آن دود آبی از اگزوز خارج می شود) می تواند میزان غلظت آلاینده ها را افزایش دهد. با توجه به اینکه هوای گرم با چگالی کمتر جای خود را به هوای سرد می دهد، آلاینده های ناشی از تردد خودروها در سطح زیرین قرار گرفته و مانند یک سقف مانع از حرکت عمودی آن به سمت بالا می شود که در نتیجه آن با انباشت و افزایش غلظت آلودگی هوا عابران پیاده و بیماران قلبی-ریوی در قفسه سینه شان احساس درد می کند و چه بسا این عامل به خودی خود زمینه ساز سرایت انواع و اقسام بیماری ها و به ویژه ابتلای فرد به بیماری کرونا می شود. در آخر اینکه چه چیزها و انسان دوستانه خواهد بود در صورتی که خودرو ما معیوب شده و دود آبی از اگزوز آن خارج می شود، برای حفاظت از هم نوعان و به ویژه اعضای خانواده خودمان از تردد با آن خودداری کنیم.



توجهی است. با اینکه دوچ کورونت بدون سقف زیباترین خودرو کروکی جهان نیست و هیچ نوآوری خاصی در این خودرو وجود ندارد، همین مساله که تنها چهار دستگاه از این خودرو موجود است، قیمت آن را تا این حد افزایش داده و آن را به یکی از آرزوهای مجموعه داران بدل کرده است.

مدل کروکی دوچ کورونت یک بار در سال ۱۹۶۷ و بار دیگر در سال ۱۹۷۰ تولید شد و با گذشت زمان توانست به یکی از نادرترین خودروهای جهان بدل شود. زیرا هر بار تنها دو (در مجموع چهار) دستگاه از این خودرو تولید شده است و همین مساله قیمت این خودرو بدون سقف دهه ۶۰ را در حراج به ۲۵۰ هزار دلار رسانده است که رقم بسیار قابل

ترینها

دوچ کورونت بدون سقف




- خدمات پس از فروش**
خدمات پس از فروش و شبکه پشتیبانی فطرت گسترده در سراسر کشور
- اتاق ها**
اتاق ساخته شده از ورق های کائولینیزه ضد زنگ و قابل شست و شو
- سایز اتاق**
طول مفید داخل ۳ متر، عرض و ارتفاع مفید داخل ۱.۸۴ متر
- ترمز اگزوز**
مجهز به ترمز اگزوز محدود کننده مدار خروجی موتور
- کولر گازی**
آب بندی کامل بخش کاربری با قابلیت نصب کولر گازی
- فرمان**
فرمان هیدرولیک
- ایمنی**
ایمنی کامل اتاق کاربری در مقابل سرعت
- حمل بار**
قابلیت حمل بار بر روی سقف
- تنوع**
قابلیت سفارش ۳ تیب اتاق با امکانات و رنگ های مختلف
- نورپردازی**
نورپردازی و چراغ سقفی بخش فروشگاه آ تیب های A و B سیار
- تریم داخلی**
تریم داخلی اتاق کاربری با چوب، ورق کائولینیزه رنگی و استیل بخش تیب B، فروشگاه سیار تیب های A و B
- برق شهری**
امکان اتصال به برق شهری در تیب های A و B، فروشگاه سیار و آپشن سفارشی برای اتاق بخش تیب B
- موتور دیزلی**
موتور دیزلی ۳ سیلندر ۲۲۷۱ cc مجهز به توربو شارژ
- گیربکس**
گیربکس ۶ سرعده دستی سنکروئیزه

AMICO

@amicoclub www.amicoir.com
۰۲۱-۴۸۰۱۹ amico_ir
۰۲۱-۴۴۵۶۶۷۳۷-۹

پنجره ای نو به کسب و کار!