نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
یکشنبه ۷ دی ۱۳۹۹/ ۱۲ جمادی‌الاول ۱۴۴۲/ ۲۷ دسامبر ۲۰۲۰/ سال ششم/ شماره ۱۳۳۰/ ۱۶ صفحه/ قیمت ۲۰۰۰ تومان

0 1 3 3 0

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تعدد مجوزهای مونتاژکاری مانع توسعه داخلی‌سازی است

صفحات ۲ و ۳

سوئیفت؛ ریزجثه ۱۶ هزار دلاری سوزوکی

صفحه ۱۲

مساعدت بانک مرکزی برای «تامین ارز بدون منشأ خارجی» میسر کرد:

ترخیص ۶۰ روزه کامیون‌های کارکرده به شرط ثبت سفارش

سازمان راهداری در حال دریافت تاییدیه خدمات پس از فروش و گرفتن استانداردهای این کامیون‌ها است. گمرک ایران در اطلاعیه‌ای ترخیص و اجرای تشریفات گمرکی...

صفحه ۹

تاثیر توافق تجاری بریتانیا و اتحادیه اروپا بر صنعت خودرو

یک نفس راحت بعد از برگزیت

صفحه ۶

۱۰ تقسیم‌بندی بازار بین چینی‌ها و داخلی‌ها
۴ رفع تحریم‌ها و لیدر شدن خودرویی‌ها در بورس
۷ کاهش ۳۱ درصدی تولید خودرو در انگلستان نسبت به سال گذشته
۹ همکاری ایران خودرو دیزل با شرکت‌های دانش‌بنیان در تولید اتوبوس
۱۱ تولید روغن پایه گروه یک روسیه به پالایشگاه‌های کوچک سپرده شد

مدیرفروش شرکت «تجارت پیشگان یاسین» با اشاره به رکود در بازار کیت کلاچ عنوان کرد

کاهش قیمت‌ها هم تقاضای بازار را تحریک نکرد

بازار کیت کلاچ طی سال جاری روند پر افت و خیزی داشته است که تقریبا از سال ...

صفحه ۸

نیمی از ۸۰ هزار تاکسی فعال در تهران به سن فرسودگی رسیده‌اند

تیر خلاص افزایش قیمت خودرو به نوسازی تاکسی‌های فرسوده

صفحه ۱۵

خبر آزادسازی بهای خودرو بر بازار تاثیر گذاشت

باز هم افزایش قیمت در بازار آزاد

باتوجه به خبرهای چندوقت اخیر درباره آزادسازی قیمت خودرو و اعلام شروط آن در روز...

صفحه ۷

استارت
Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

پیشنهاد تهاتر نفت با تکنولوژی

تهاتر پول نفت با تایرهای سنگین چینی چند هفته‌ای است که به‌موضوع داغ محافل بازرگانی مرتبط با تایر تبدیل شده است. تصمیمی معقول در شرایط...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

شاخص کل بورس هفته را با نزول آغاز کرد

سهام ایران‌خودرو و سایپا همچنان بر مدار اصلاح

صفحه ۵

تغییر آلیاژها، نقاط جوش و افزایش زمان تولید بدنه در «شاهین»

صفحه ۴

معرفی بهترین پمپ‌بادهای سیار ۲۰۲۱

صفحه ۱۳

مدیرعامل شرکت تولیدکننده قطعات «برمبو» مطرح کرد:

هوش مصنوعی به کمک سیستم ترمز می‌آید

صفحه ۱۴

دیسکی لنت ایران تولیدکننده‌ی انواع لنت ترمز خودرو
قبل از حرکت به فکر توقف باش
DISCY LENT
کارخانه: سمنان، ابتدای جاده‌ی فیروزکوه
تلفن: ۰۲۳۳۳۰۱۵۲۰ و ۰۲۳۳۳۰۳۶۶۶
www.DiscyLent.com

PIROUZI TIRE
استحکام و ایمنی با
تایر پیروزی
شرکت لاستیک پارس (سهامی عام)
شماره ثبت ۳۶۰۸ ساوه

مفهومی برای بیان آینده برند مینی

اگر فکر می‌کنید ون الکتریکی پورشـــه خودرویی عجیب است، پس برای شوک دیگری آماده شوید. مینی از یک خودرو مفهومی رونمایی کرده که پیش‌نمایش جهت‌گیری حمل‌ونقل آینده اســـت. ویژن اوربانات شاید یک طرح مطالعاتی باشد، اما برخی از ایده‌ها و راه‌حل‌های فضاسازی آن را می‌توان در محصولات آتی این برند به‌کار برد. این پروتوتایپ مجازی به‌شکل یک ون حباب‌مانند درآمده و دارای ســـطوحی شفاف و تقریبا بدون درز است. اورهنگ‌های بسیار کوتاه و چرخ‌هایی که در گوشه‌های خودرو قرار گرفته‌اند، تناسبات کلی نسبتا عجیبی را ایجاد کرده است. اما مینی می‌گوید این طراحی سبب شکل‌گیری ظاهری جمع‌وجور و چابک شده است. مینی مشخصات دقیق قوای محرکه این کانسپت را اعلان نکرده؛ اما گفته ویژن اوربانات خودرویی تمام‌الکتریکی است. این قوای محرکه با عملکردهای خودران پیشرفته همراه شده است. نیازی به گفتن نیست که مینی برنامه‌ای برای تولید این کانسپت ندارد؛ حتی این خودرو به‌صورت واقعی تولید نشده و همان‌گونه که می‌بینید تنها تصاویر دیجیتالی از آن منتشر شده است.

استارت
Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

پیشنهاد تهاتر نفت با تکنولوژی

تهاتر پول نفت با تایرهای سنگین چینی چند هفته‌ای است که به‌موضوع داغ محافل بازرگانی مرتبط با تایر تبدیل شده است. تصمیمی معقول در شرایط فعلی اقتصادی که می‌تواند بدون نیاز به جابه‌جایی پول بین شرکت‌های ایرانی و چینی، تایر سنگین مورد نیاز ناوگان حمل‌ونقل بار و مسافر را تامین کند. نیازی که بر اساس برآوردهای مسئولان وزارت صمت تا پایان سال ۶۰۰ هزار حلقه تایر خارجی برآورد شده و قرار است در قالب تهاتر پول نفت با شرکت‌های خارجی که بی‌شک چینی‌ها هستند، تامین شود. اگرچه تهاتر پول نفت با تایر آن هم در شرایط تحریمی کشور کاری معقول به‌نظر می‌رسد و می‌تواند از گره خوردن مشکلات صنعت حمل‌ونقل با یکدیگر جلوگیری کند، اما آن‌چه جای تامل دارد لزوم انجام چنین تهاترهایی برای انتقال تکنولوژی ساخت تایر، خودرو و دیگر صنایع وابسته به‌این صنعت است.

تایرســـازان چینی برعکس آوازه بدی که در داخل علیه‌شـــان به‌راه انداخته شده به‌هیچ‌عنوان محصول بی‌کیفیت تولید نمی‌کنند و سال‌هاســـت از تکنولوژی‌های روز دنیا بهره می‌برند و حتی بسیاری از آن‌ها صاحب سهام شرکت‌های بزرگ اروپایی نیز شده‌اند. اما همین شرکت‌های چینی که طی سال‌های متمادی سهم بزرگی از بازار تایرهای سنگین و حتی سواری و راهسازی کشورمان را در اختیار داشته‌اند، در دوران پساتحریم نیز حاضر به‌انتقال و فروش تکنولوژی ساخت تایر به‌تولیدکنندگان ایرانی نشدند؛ تا جایی که در تمام دوران برداشته شدن تحریم‌ها هیچ شـــرکت خارجی و حتی چینی برای سرمایه‌گذاری و تولید مشترک با ایرانی‌ها وارد میدان نشد.

آن هم در شرایطی که فرانسوی‌ها با گروه PSA در حال ورود به‌صنعت خودرو کشور بودند؛ اما هیچ‌گاه میشلن فرانسه به‌عنوان پرچمدار تایرســـازی در دنیا حتی نیم‌قدمی نیز برای سرمایه‌گذاری و انتقال تکنولوژی به‌ایران برنداشت! اما این روزها که باز هم خبرها از ورود دوباره تایرهای سنگین چینی به‌بازار ایران حکایت دارد، این ســـوال در بین اهالی این صنعت مطرح شده است که چرا کارخانه‌های چینی که مشکلی برای فروش محصولات خود در قبال دریافت پول نفت ایران ندارند، حاضر نیستند ما را در تولید تایرهایی مجهز به‌تکنولوژی روز دنیا خودکفا کنند؟

به‌نظر می‌رسد در این فضا دستگاه‌های متولی که بدون هیچ‌مشکلی مسیر را برای واردات کالای آماده از خارج از کشور هموار کرده‌اند، بار دیگر باید مشغول به‌کار شوند و از تهاتر پول نفت به‌منظور انتقال تکنولوژی و ماشین‌آلات روز دنیا به‌داخل کشور نیز استفاده کنند. اقدامی که در صورت عملی شدن می‌تواند ایران را در یکی از صنایع زیرساختی و مهم که شاید کمتر به‌چشم مدیران بیاید، خودکفا کند و تولیدکنندگان داخلی را به‌سطحی برساند که در کل منطقه و دنیا حرف‌های زیادی برای گفتن داشته باشند.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تعدد مجوزهای مونتاژکاری مانع توسعه داخـــــــ

تعداد مجوزهای صادرشده برای تولید خودرو در کشور بیش از گنجایش این صنعت است

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در ابتدا متشکل از چند بنگاه خصوصی بود که خودروهای روز دنیا را مونتاژ می‌کردند. هرچند که این صنعت با سرعت کمی به‌سمت داخلی‌سازی حرکت کرد، اما توانست در دهه اول فعالیت خود به‌میـــزان قابل توجهی صنعتگر خودرویی پرورش دهد. این فعالیت بر دوش بخش خصوصی و با سرمایه‌گذاری اشخاص حقیقی شکل گرفت. با ورود دولت به‌این بخش، بسیاری از حرکت‌های رو به‌جلو بنگاه‌های خودروسازی متوقف شد و گاهی نیز رو به‌عقب تغییر جهت داد. محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌ســـازان کشور در این خصوص معتقد است: «تعداد مجوزهای صادرشده برای خودروسازی بیش از گنجایش این صنعت است.» وی می‌افزاید: «هرچند برخی افراد معتقدند صدور مجوزهای صنعتی از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت نظم بازار را برهم می‌زند، اما به‌عقیده بنده برای این‌که سرمایه‌گذاری وارد عرصه تولید و بنگاه‌داری شود، باید شرایطی را احراز کند تا دولت این اطمینان را داشته باشد که این سرمایه‌گذار در مسیر تولید زیان نمی‌بیند.»

صدور مجوزهای تولید خودرو از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت محدود به‌تعداد خاصی شده است و آیا این موضوع در این صنعت ایجاد انحصار نمی‌کند؟

به‌جای آن‌که دولت مجوز ورود و خروج افراد و سرمایه‌گذاران به‌صنعت را بدهد، باید با سیاست‌های خود برای افزایش بهره‌وری از صنعتگران و تولیدکنندگان حمایت کند. ایجاد اعتبار اسنادی واهی، قطار صنعت و بنگاه‌های خودروسازی را از ریل خارج می‌کند.

نحوه صـــدور و اعطای مجوزهای صنعتـــی چه تغییراتی را می‌تواند در پی داشته باشد؟

دولت باید شـــرایط کلی حضور در صنعت و تولید را معین کند و نقش نظارتی داشته باشد و برای حفظ ســـرمایه افراد فعال در عرصه تولید، برنامه‌های کاربردی داشـــته باشـــد و مدیریت کارگاه‌ها و شرکت‌ها را به‌صاحبان اصلی این سرمایه‌ها بسپارد و طبق نظر کارشناسی، قیمت تمام‌شده کالا در میان محصولات آنان را به‌رسمیت بشناسد.

برای شکست انحصار اسنادی و تجاری‌سازی مجوزهای تولید صنعتی در زنجیره تامین خودروسازی چه‌می‌توان کرد؟

زمانی صنعتگران شـــرق آسیا حسرت فعالیت در فضای آزاد اقتصادی ایران را می‌خوردند و این در حالی است که صنعتگران کشور نمی‌توانند همانند گذشته اختیار فعالیت خود را در دست داشته باشند. بسیاری از صنایع با دولتی شـــدن از مسیر ســـوددهی خارج شده و زیان‌های جبران‌ناپذیر را متحمل شـــده‌اند. برای مثـــال وقتی دولت می‌خواهد یک شـــرکت را به‌بخش خصوصی واگذار کند، باید قوانین حمایتی از آن صنعت را تا مدتـــی تغییر ندهد. به‌عنوان مثـــال زمانی که یکی از کارخانه‌های پرحاشیه در صنایع سنگین واگذار شد، ممنوعیت واردات ماشـــین‌آلاتی را که آن کارخانه تولید می‌کرد نیز برداشته شد و تعداد

ماکان برقی پس از طراحی نمونه گِلی

پورشه اخیرا با معرفی ۱۳ کانسپت مرموز به‌شدت خبرساز شده است. برخی از آن‌ها مدل‌هایی گِلی بودند؛ در حالی که برخی دیگر نیز نمونه‌های پیش تولیدی قابل راندن هستند و البته همگی آن‌ها در یک ویژگی مشترک هســـتند و آن اینکه در راه یافتن به خط تولید ناکام بوده‌اند. اما صحبت از مدل‌های گِلی شد و باید گفت در زمان معرفی ۹۱۹ استریت کانسپت یک مدل گِلی جالب در پس‌زمینه به چشم خورد. با نمایش این خودرو همه سریعا به یاد نَخستین شاسی‌بلند تمام‌الکتریکی پورشه یعنی ماکان الکتریکی افتادند. هم‌اکنون **Kolesa** با استفاده از همان تصاویر اقدام به تجسم این خودرو در فضای مجازی کرده است. البته باید به‌این نکته اشاره کنیم که مدل گِلی یادشده شاید نمایش‌دهنده طراحی نهایی ماکان الکتریکی نباشد، اما با زبان طراحی کنونی پورشه همخوانی دارد. در آن تیزر بخش جلو مدل گِلی احتمالی از ماکان الکتریکی به‌وضوح دیده شد؛ اما برای بخش عقب گمانه‌زنی‌هایی وجود دارد. در این بخش می توانیم یک نوار نورانی **LED** را ببینیم که در پهنای خودرو کشیده شده و مشابه آن را می‌توان در محصولات مدرن این خودروســـاز دید. انتظار می‌رود ماکان الکتریکی سال آینده به‌صورت واضح در معرض دید قرار بگیرد.

...لی‌سازی است

قابل توجهی نیروی انســـانی را پیش از واگذاری کامل به‌آن بنگاه اقتصادی تحمیل کردند. برای کاهش این زیان‌ها تنها یک راه وجود دارد و آن نیز خصوصی‌سازی بدون چشم‌داشت است.

آیا ورود ســـرمایه‌گذار جدید در صنعت‌خودرو می‌تواند عقب‌ماندگی‌های این صنعت را جبران کند؟

در اکثر شـــرکت‌های بزرگ جهانی شـــاهد این تمایل هستیم که می‌خواهند با همتایان خود وارد قراردادهای مشـــارکتی شوند و با ادغام خطوط تولید، هزینه‌های سربار خود را کاهش دهند. این بدان معنا است که صنعتگران ایران راه را اشتباه می‌روند. بنابراین برای آن‌که صنعت بر اصولی اســـتوار شود، باید تنها چند شرکت بزرگ داشته باشیم که مجموعه‌سازان به آنان خدمات می‌دهند.

آیا الگوی خودروسازی ایران در دیگر نقاط جهان نسخه مشابهی دارد؟

نوربالا

خودروسازان مصری خطوط تولید خود را در اختیار کمپانی‌های دیگر می‌گذارند و تنها از راه ارزش افزوده مونتاژ کسب درآمد می‌کنند. اما در هند، تولید خودرو به‌صورت CKD امکان‌پذیر نیست و خودروسازانی که قصد دارند محصولات خود را به بازار هند روانه کنند، باید ابتدا به‌فکر ساخت ۹۰ درصد قطعات محصولات خود در هند باشند

خودروســـازان در کشـــور مصر خطوط تولید خـــود را دراختیار کمپانی‌های دیگر می‌گذارند و از این راه کسب درآمد می‌کنند. این خودروسازان هر گروه قطعه‌ای را که شرکت‌های خودروسازی در اختیارشان قرار دهند، به‌محصول تبدیل می‌کنند و تنها از ارزش افزوده مونتاژ بهره‌مند می‌شـــوند. اما در کشور هند برعکس ایران تولید خودرو به‌صورت CKD امکان‌پذیر نیســـت و خودروسازانی که قصد دارند محصولات خود را به بازار هند روانه کنند، باید ابتدا به‌فکر ساخت قطعات محصولات خود در هند باشند. در نمونه‌ای، دولت هند برای تولید محصولی پس از داخلی‌سازی ۹۰ درصدی قطعات آن، به شرکت خارجی مجوز تولید انبوه را اعطا کرده است.

چرا موضوع خودکفایی و داخلی‌سازی زنجیره قطعات در ایران متناسب با رشد صنعت‌خودرو نبوده است؟

تمام کشورهای تولیدکننده خودرو برای تولید محصولات خود به‌برخی اقلام وارداتی نیاز دارند و هیچ کشـــوری در تولید یک کالا خودکفایی صددرصدی ندارد. به‌همین دلیل، نوسانات ارزی تاثیرات قابل توجهی در این صنعت به‌همراه داشته است. در سال‌های گذشته به‌رغم هشدارهایی که قطعه‌سازان دادند، شاهد بودیم شرکت‌های خودروسازی قطعاتی را که امکان تولید داخل آن وجود داشـــت، به‌کشورهایی همچون چین سفارش می‌دادند و این امر سبب شد قطعه‌سازان تضعیف شوند و دیگر انگیزه‌ای برای ســـرمایه‌گذاری جدید نداشته باشند. اگر خودروسازان رویکردی را که از سال ۹۷ به‌این طرف داشته‌اند، در آن سال‌ها در پیش گرفته بودند، به‌طور قطع اکنون صنعت‌خودرو پیشرفت‌های چشمگیر بیش‌تری داشت و اکنون موضوع قابل توجه شرکت‌های قطعه‌سازی، عدم‌تناسب نرخ محصولات با قیمت تمام‌شده آنان نبود.

آیا مجوزهای تولید قطعه‌سازان همانند خودروسازی‌ها دارای شرایط ویژه است؟

در کشور ما قطعه‌سازان متعددی فعالیت دارند؛ مجموعه‌هایی که می‌توانند با قیمت‌های رقابتی با خودروسازان همکاری کنند. اما نداشـــتن ارتباط و عدم‌حضور در چرخه واسطه‌ها سبب شده است تولید این مجموعه‌ها کاهشی شود یا در حالت خوش‌بینانه با یک یا دو واسطه به‌زنجیره تامین قطعات خودرو برسند.

مشکلات فراری در تولید شاسی‌بلند پورسانگ

فراری اعتراف کرد توسعه شاسی‌بلند پوروسانگ چالش سخت‌تری نسبت به ابرخودرو هیبرید SF90 استرادله است. در مراسم رونمایی از SF90 اسپایدر وقتی تاپ‌گیر از مدیر فنی ارشد فراری، مایکل لایترز پرسید آیا ساخت قوای محرکه هیبرید که مانند فراری باشد چالش‌برانگیزتر است یا تلاش برای ساخت یک شاسی‌بلند که مثل یک فراری احساس شود؟ وی در پاسخ گفت: «SF90 یک چالش بود اما شاسی‌بلند پوروسانگ پیچیده‌تر و دشوارتر است. یعنی به روش‌های آزمایش خاصی نیاز داریم تا بتوانیم نیاز خریداران شاسی‌بلند را برآورده کنیم؛ اما من اعتمادبه‌نفس بالایی دارم. شاسی‌بلندهای زیادی را توسعه داده‌ام و فکر می‌کنم می‌دانیم برای شاسی‌بلندی که می‌خواهد یک فراری واقعی باشد چه چیزهایی لازم خواهد بود».
لایترز که قبلا مسئولیت توسعه شاسی‌بلندهای پورشه را داشته، برای این کار بهترین گزینه است. طی ماه‌های اخیر، پروتوتایپ‌هایی از پوروسانگ در حال آزمایش دیده شده‌اند اما در ظاهر اکثر آن‌ها از قطعات مازراتی و محصولات کنونی فراری استفاده شده است.

پیگیری یک موضوع
Follow up

مصطفی احمدلو
کارشناس بازار سرمایه

رفع تحریم‌ها و لیدر شدن خودرویی‌ها در بورس

بازار سرمایه در یکی دو سال اخیر رشد قابل توجهی داشته است. پیش‌بینی می‌شود در صورت رفع تحریم‌ها و بازگشت برجام، بازار سرمایه مسیر صعودی خود را با سرعت بیشتری ادامه دهد و در این بین گروه خودرویی جایگاه ویژه‌ای خواهد داشت. در همین زمینه با مصطفی احمدلو، کارشناس بازار سرمایه به گفت‌وگو پرداختیم.

به طور کلی وضعیت بازار سرمایه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در حال حاضر بازار سرمایه دچار ریزش است. البته همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد بازار با اصلاح مواجه شده و به‌نظر می‌رسد این روند طی روزهای آینده ادامه داشته باشد و بازار دوباره به‌روند روبه‌رشد خود ادامه دهد. هرچند احتمال دارد این روند سینوسی طی هفته‌های آینده هم ادامه داشته باشد. اما به هر حال شرایط بازار ریزشی باقی نخواهد ماند و بار دیگر شاهد سبز شدن بورس اوراق بهادار خواهیم بود.

سهم‌های بزرگ مانند گروه خودرو و بانک‌ها طی هفته‌های اخیر و البته در آینده چگونه خواهند بود؟

روند اصلاح در سهم‌های بزرگ و شاخص‌ساز طی هفته‌های اخیر بیشتر بوده و در آینده نیز ادامه خواهد داشت. هرچند همانطور که گفتم به نظر می‌رسد بار دیگر روند صعودی در گروه‌های بزرگ بازار سرمایه مانند خودرو، بانک و فلزات در هفته‌های آینده ادامه یابد. ضمن اینکه این سهم‌ها در حال حاضر به سمت نقاط حمایتی خود نزدیک می‌شوند.

با روی کار آمدن دولت جدید در آمریکا و احتمال بازگشت برجام، آیا بازار با شوک مثبت روبه‌رو خواهد شد؟

به هر حال بازگشت برجام و رفع تحریم‌ها قطعا نتیجه مثبتی در بازار سرمایه خواهد داشت. با رفع احتمالی تحریم‌ها پیش‌بینی می‌شود گروه‌های خودرویی، بانکی و البته پتروشیمی‌ها رشد قابل توجهی پیدا کنند. گروه خودرویی طی همکاری با شرکت‌های خارجی و همچنین امکان صادرات محصولات جدید، آینده بسیار خوبی در بازار سرمایه خواهد داشت. اگر بحث صادرات در گروه خودرویی از سر گرفته شود، باتوجه به پتانسیل بسیار بالای خودروهای جدید خودروسازان، صورت‌های مالی آن‌ها در سال‌های آینده شکل مناسبی به خود خواهد گرفت.

جدیدترین ورق‌های اتاق خودرو به‌نام شاهین ثبت شد

تغییر آلیاژها، نقاط جوش و افزایش زمان تولید بدنه در «شاهین»

فرآیندها و فناوری‌های نوین به‌واسطه حضور این سدان جدید برای تولید خودرو در صنعت کشور تعریف شده است

علیرضا جابتی
a.jabeti@autoworld.ir

از چندهفته پیش، گروه خودروسازی سایپا تولید «شاهین» را در کارخانه تهران خود آغاز کرده و به‌واسطه حضور این سدان جدید، فرآیندها و فناوری‌های نوینی برای تولید خودرو در صنعت کشور تعریف شده است. درحال حاضر، فرآیند بدنه‌سازی شاهین با ورق‌هایی انجام می‌شود که تا چندی پیش، استفاده از این آلیاژها در صنعت خودرو کشور مرسوم نبود و خودروسازان ما از این لحاظ نسبت به خودروسازان جهانی به‌راستی از قافله باز مانده بودند.
اما استفاده از ورق‌های جدید برای تولید بدنه و سازه شاسی باعث شده است فرآیند پرس‌کاری و اتصال اجزای بدنه در شاهین نسبت‌به سایر محصولات تولیدی ارتقا یابد.

از پرس‌کاری تا اتصال اجزا

باتوجه به آلیاژ استفاده‌شده در ورق‌های این خودرو، نقاط جوش شاهین با سایر محصولات تولیدی در خودروسازان کشور متفاوت است. همچنین زمان تولید یک بدنه و اتاق شاهین از مرحله پرس‌کاری تا اتصال اجزا توسط ربات‌ها و نیروی انسانی، به دلیل ساختار متفاوت این خودرو، بیشتر از سایر محصولات داخلی است، بنابراین در امر کیفی نیز سازه شاهین بالاتر از رقبا قرار می‌گیرد.
استفاده از فناوری تولید به‌روز و آلیاژهای جدید در شاهین باعث شده این محصول به‌عنوان ایمن‌ترین خودرو ملی شناخته شود و از سوی دیگر نیز بتواند از تست‌های تصادف ECE سربلند بیرون آید. حضور شاهین در صنعت خودرو کشور باعث شده است پیشرفت مناسبی در فرآیند تولید پدید آید و سطح کیفیت تولید اتاق خودروها در کشور ارتقا پیدا کند.

بیشترین هزینه تولید در مرحله بدنه‌سازی

شاهین سایپا به‌واسطه استفاده از ورق‌های آلیاژی متفاوت در بدنه و اتاق، به باارزش‌ترین خودرو با بیشترین هزینه تولید در مرحله بدنه‌سازی تبدیل شده است. سایپا شاهین به‌عنوان یک سدان مدرن کلاس C در بازار کشور حضور دارد و توانسته است استانداردهای ۸۵ گانه را با اعتبارنامه‌های ECE اخذ کند. این خودرو، نخستین محصول ملی در کشور محسوب می‌شود که پلت‌فرم آن توسط مهندسان ایرانی طراحی شده است.
تست تصادف ECE R95 این گونه اجرا می‌شود که خودرو موردنظر ثابت است و جسمی متحرک به جرم ۹۵۰ کیلوگرم (MDB EEVC=950Kg) با سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت با زاویه ۹۰ درجه‌ای به بخش کناری خودرو برخورد می‌کند. این تست که Side Impact Test هم نام دارد، سلامت راننده (ES-2) را مورد بررسی قرار می‌دهد و با در نظر گرفتن برخی پارامترها در خودرو و همچنین بررسی سازه پس از تصادف، اعتبارنامه ECE R95 به خودرو اعطا می‌شود.
تست تصادف و تاییدیه ECE R95 یکی از شش جزو اصلی برای اخذ مجوز فروش خودرو در اتحادیه اروپاست. برای انجام این تست، سایپاشاهین در نسخه پایه به یکی از مراکز ایمنی سنجی اروپایی رفته و توانسته است استاندارد ECE R95 را به دست آورد. حفظ تعادل هنگام ضربه، عدم‌شکست نقاط جوش و اتصال ستون‌ها، ثبات ستون افقی و سازه سقف، حفظ سلامت کامل ستون A و C، مهار صحیح نیروی وارد‌شده به نقطه R، امکان باز شدن درها پس از تصادف، سلامت سازه ضربه‌گیر داخل درها و جلوگیری از وارد شدن نیروی حداکثری به پا و پهلوی سرنشین، نشکستن ستون افقی پایینی و... باعث شده است شاهین حتی بدون داشتن کیسه‌های هوای کناری و پرده‌ای، استاندارد ارتقایافته ECE R95 را به دست آورد و به این ترتیب، در جایگاه ایمن‌ترین خودرو ملی قرار بگیرد.
همان‌طور که گفته شد، سایپاشاهین تاییدیه نهایی استاندارد ECE را کسب کرده و تا امروز دو تست ایمنی آن به‌صورت رسمی منتشر شده، سایپا اعلام کرده است در آینده نزدیک، نتایج بخش‌های دیگر تست‌های شاهین بر مبنای ECE در اختیار عموم قرار خواهد گرفت.

حل تناقض مصرف و قدرت

درحال حاضر، شاهین به پیشرانه ۱٫۵ لیتری توربومجهز است و جعبه‌دنده پنج‌سرعته دستی 5F18 توان آن را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. حدود ۱۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را پیشرانه کم‌مصرف شاهین تولید می‌کند. یکی از مزایای شاهین، انتقال حداکثر گشتاور تولیدی در دور موتور پایین است که در رقبای این خودرو دیده نمی‌شود.
سانروف، استارت دکمه‌ای، چراغ روز، سنسور نور، سامانه پایش باد تایرها، آینه‌های تاشوبرقی، نمایشگر لمسی، کنترل سیستم صوتی از روی فرمان، فرمان برقی، سنسور پارک و دوربین عقب، ترمزهای دیسکی جلو و عقب با ABS و EBD و BAS، سامانه مدیریت BCM، نمایشگر تعویض دنده GSI، رینگ آلومینیومی و... از جمله امکانات شاهین دنده‌ای هستند.

نوربالا

فرآیند بدنه‌سازی شاهین با ورق‌هایی انجام می‌شود که تاچندی پیش، استفاده از این آلیاژها در صنعت خودرو کشور مرسوم نبود و خودروسازان ما از این لحاظ نسبت‌به خودروسازان جهانی به‌راستی از قافله باز مانده بودند. اما به‌موازات بهره‌گیری از این ورق‌ها، فرآیند پرس‌کاری و اتصال اجزای بدنه نیز ارتقا پیدا کرده است

نگاه
View

اصغر خسروشاهی
نایب‌رئیس انجمن قطعه‌سازان

هزینه سربار خودروسازان کمتر از ۱۰درصد قیمت تمام‌شده

ظرفیت تولید قطعه‌سازان باتوجه به تولید روزانه پنج هزار دستگاه خودرو در دو شرکت خودروسازی بزرگ کشور، تکمیل است. اما برای تولید بیشتر در حوزه قطعه‌سازی باید سرمایه‌گذاری شود تا ظرفیت افزایش یابد. وقتی ظرفیت خالی وجود دارد؛ با مشترک‌سازی می‌توان تیراژ تولید را افزایش داد، این در حالی است که به‌رغم لزوم سرمایه‌گذاری جدید در چند سال گذشته اما برای توسعه قطعه‌سازی سرمایه‌گذاری صورت نگرفته است.
اگرچه تولید یک میلیون و ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو بالاترین رقمی است که در چند سال گذشته در صنعت خودرو محقق شده اما این رقم تا حدود دومیلیون دستگاه امکان رشد دارد و صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیز از این توانایی برخوردار است اما این میزان ظرفیت در تمام قطعات وجود ندارد، زیرا این گنجایش در هر قطعه متفاوت است. به‌عنوان مثال در قطعات

پرسی شاید ظرفیتی بیش‌از دو میلیون دستگاه خودرو در سال را داشته باشیم اما در ماشین‌کاری قطعات موتوری و گیبرکس طبعا این ظرفیت محدودتر و کمتر است پس نمی‌توان تعداد دومیلیون دستگاه خودرو در سال را به تمام قطعات تعمیم داد.
متاسفانه در چند سال اخیر قیمت خودرو و قطعات براساس نرخ تورم رشد نکرده و همین مساله موجب تداوم زیان دهی در قطعه‌سازی و خودروسازی کشور شده است. برای دستیابی به تیراژ اقتصادی در تولید قطعات و کاهش قیمت خودرو باید بهای مواد اولیه داخلی که بر اساس نرخ جهانی است، کاهش یابد چون بیش‌از ۸۰درصد قیمت تمام‌شده خودرو را مواد اولیه تشکیل می‌دهد.
تولید اقتصادی، افزایش تیراژ و پایین آوردن هزینه سربار به کاهش قیمت می‌انجامد. اگر چه هزینه سربار در شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی کمتر از ۱۰درصد قیمت تمام‌شده است با این حال به‌نظر می‌رسد با افزایش تیراژ بتوان یک تا دو درصد صرفه‌جویی در هزینه‌ها را عملی کرد.

زاپاس
Spare Tire

خودروهای در پارکینگ خودروسازان و مساله کمبود قطعه

عضو کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به موضوع احتکار خودرو در برخی پارکینگ‌ها از جمله پارکینگ سایپا گفت: «دپو خودرو در پارکینگ‌ها به‌خاطر احتکار نبوده است بلکه این خودروها کمبود قطعه داشته‌اند.» سیدقاسم ساعدی، نماینده دشت آزادگان در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه سایپا نه برای افزایش قیمت خودرو بلکه به‌منظور تامین قطعات به‌اجبار خودروها را در پارکینگ‌ها نگهداری کرده است، اظهار کرد: «دپو خودرو از سوی دلالان و سودجویان با هدف احتکار صورت می‌گیرد اما در ماه‌های گذشته دپو خودرو در پارکینگ سایپا به‌منظور تامین قطعات بوده است.» وی با بیان اینکه دست‌های پنهانی در بازار وجود داشت تا خودروها احتکار و انبار شوند، افزود: «خودروسازان مجبور بودند تا تامین قطعات، خودروها را در پارکینگ‌ها نگهداری کنند.» عضو کمیسیون انرژی مجلس

شورای اسلامی در خصوص همکاری سایپا با وزارت دفاع و نیروهای مسلح برای تامین قطعات موردنیاز خودروسازان گفت: «وزارت دفاع و نیروهای مسلح برای تامین قطعات اعلام آمادگی کرده و قطعا این همکاری می‌تواند مشکلات خودروسازان را برطرف کند.» وی با اشاره به تحریم‌های ظالمانه آمریکا علیه خودروسازان ادامه داد: «تحریم‌ها آنچنان که مدنظر دشمنان بود، کارساز نشد. حتی تحریم‌ها باعث شدند شرکت‌های خودروساز از جمله سایپا به‌سمت تمین قطعات از داخل حرکت کنند.» عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی افزود: «اعمال تحریم‌ها، باعث شد خودروسازان درجهت قطع وابستگی و کاهش آن برنامه‌ریزی داشته باشند. ازجمله نتایج آن می‌توان به همکاری سایپا با وزارت دفاع و نیروهای مسلح برای تامین قطعات در داخل اشاره کرد.»

هدف‌گذاری استفان وینکلمن در لامبورگینی

ظاهرا گروه فولکس‌واگن استفان وینکلمن، سکان‌دار بوگاتی را دوباره به سمت مدیرعاملی لامبورگینی منصوب کرده، وینکلمن که سه سال است هدایت بوگاتی را بر عهده دارد، از اول دسامبر نیز هدایت لامبورگینی را در دست گرفت و به‌صورت هم‌زمان مدیرعامل این دو شرکت است. او جایگزین مدیرعامل فعلی لامبورگینی یعنی استفانو دومنیکالی شده که از اول ژانویه ۲۰۲۱ مدیرعامل فرمول یک خواهد شد. این دومین بار اســـت که وینکلمن مدیرعامل لامبورگینی می‌شود. وی بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۶ هدایت این برند دوست‌داشتنی را بر عهده داشته است. انتظار می‌رود انتخاب او به‌عنوان مدیرعامل لامبورگینی در جلسه امروز هیات‌مدیره آئودی تائید شود. در هفته‌های گذشته لامبورگینی در صدر اخبار بوده و البته تنها دلیل آن نیز حمل یک کلیه اهدایی توسط اوراکان پلیس نبوده، بلکه شایعاتی درباره تولید خودرویی با نام احتمالی اوراکان STO منتشر شده است که به‌نظر می‌رسد این خودرو نسخه سبک‌وزن و پیست‌محور این سوپرکار مشهور باشد.

تلگرام
Telegram

تاثیر آزادسازی قیمت ۱۰ خودرو بر بازار

آن‌طور که عنوان شد شورای رقابت با طرح سازمان گسترش درخصوص آزادسازی قیمت حدود ۱۰ محصول از ایران‌خودرو و سایپا موافقت کرد. ضمن اینکه قرار است مابقی خودروها نیز توسط شورای رقابت قیمت‌گذاری شوند. این روند می‌تواند تا حدودی جلو زیان خودروسازان را بگیرد اما چه پیش‌نیازهایی برای آزادسازی قیمت‌ها وجود دارد؟

محمد بیاتیان، کارشناس اقتصادی:
آزادســـازی قیمت‌هـــا باید همراه با افزایش تولیـــد، عرضه خودرو و همچنین رقابتی شدن این صنعت باشد. اینکه قیمت برخی خودروها را آزاد کنیـــم اما در کیفیت‌شـــان تغییری ایجاد نشود، در درازمدت صدمات جبران‌ناپذیـــری به این صنعت وارد می‌کند.

مصطفی مصری‌پور، کارشناس اقتصادی:
آزادســـازی قیمـــت تعـــدادی از خودروها برای خودروساز می‌تواند امیدوارکننده باشـــد. با این اقدام زیان در صنعت خودرو کم می‌شود و خودروها با ســـرعت بیشـــتری به‌دســـت مشـــتری می‌رسند. در صورت اجرای درست این سیاست، می‌توان به رفع دلالی امیدوار بود.

رضا نحوی، خبرنگار اقتصادی:
با آزاد شدن قیمت برخی خودروها، شـــاهد افزایش بهای آن‌ها در بازار خواهیم بود. این مســـاله تا زمانی که خودروســـازان عرضه خودرو را افزایش نداده‌انـــد، ادامه خواهد داشـــت. افزایش عرضه می‌تواند قیمت را پایین بیاورد.

Message

یک مسأله؛ یک پیشنهاد
Suggestion

راهکاری برای حل مشکل صنعت خودرو و سیستم بانکی

سیدمحمدمهدی شکورزاده
رئیس هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان خراسان رضوی

یک مساله

مشـــکل بزرگی که در ارتباط بانک‌هـــا و صنعت خودرو وجود دارد، نحوه تعیین نرخ دستوری خودرو است، زیرا قیمت‌گذاری دستوری موجب می‌شود خودروسازان با ضـــرر و زیان تولید کنند و طبیعتا بانک هم به‌عنوان یک موسسه اقتصادی نگران وصول مطالبات خود چه از سوی قطعه‌ساز که خریدها را از طریق خرید دین خودروسازان انجام می‌دهند و چه از سوی خودروساز که مشمول ماده ۱۴۱ و جز و شرکت‌های با زیان انباشته بالا هستند، است. بنابراین مشکل؛ تعیین قیمت دستوری خودرو خواهد بود که ضربه بزرگی به صنعت خودرو وارد می‌کند.

یک پیشنهاد

اگر دولت دست از قیمت‌گذاری دستوری خودرو بردارد بانک‌مرکزی به‌راحتی با خودروسازان همکاری می‌کند و خودروســـاز هم می‌تواند نقدینگی خـــود را باتوجه به ســـودآوری شـــرکت تامین کند. اگر خودروسازان پرداخت‌های خود به قطعه‌سازان را به‌موقع انجام دهند ۹۰درصد فشار قطعه‌ســـازان به بانک مرکزی کاهش می‌یابد و وابستگی آنها به بانک‌ها قطع خواهد شد.

شاخص کل بورس هفته را با نزول آغاز کرد

سهام ایران‌خودرو و سایپا همچنان بر مدار اصلاح

میزان ارزش سهام گروه خودرویی
۱۳۸۳ میلیارد تومان
شنبه ۶ دی

سقف تاریخی ارزش و معاملات گروه خودرویی
۸,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ سهم
به ارزش ۴۱۳۷ میلیارد تومان در روز ۱۷ آذرماه ۱۳۹۹ بوده است.

میزان معامله سهام گروه خودرویی
۱,۸ میلیارد سهم
شنبه ۶ دی

ارزش معامـــلات گروه خودرویی طـــی روز چهارشـــنبه ۳ دی بالغ بر ۱۶۹۸ میلیارد تومان بوده است.

میزان معاملات گروه خودرویی طی روز چهارشنبه ۳ دی بالغ بر ۳,۳ میلیارد سهم بوده است.

رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

در نخســـتین روز از دادوســـتدهای گـــروه خودرویی، نمادهای این صنعت بورســـی قرمزپوش شـــدند، به‌طوری که نمادهای ایران‌خودرو، ســـایپا، گسترش ســـرمایه‌گذاری ایران‌خودرو، گروه بهمن، کمک‌فنر ایندامین، زامیاد، الکتریک‌خودرو شـــرق، قطعات‌اتومبیل‌ایران، نیرومحرکه، سرمایه‌گذاری رنا و آهنگری تراکتورسازی ایران منفی خوردند و درمقابل نمادهای پارس‌خودرو، فنرســـازی زر، رادیاتور ایران، رینگ‌سازی مشهد، سایپا آذین، صنعت ریخته‌گری ایران، ایرکا پارت‌صنعت، ریخته‌گری تراکتورســـازی ایران، مهرکام پارس، فنرســـازی خـــاور، کرمان‌خودرو، چرخشگر، بهمن‌دیزل و ســـایپادیزل مثبت شدند. روز شنبه در گروه خودرویی طی ۱۸۷ هزار نوبت معاملاتی، ۱,۸ میلیارد ســـهم به ارزش ۱۳۸۳ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورسی تا پایان معاملات روز گذشـــته بالغ‌بر ۲۷۸ هزار میلیارد تومان شد. شاخص کل بورس نیز با کاهش بیش از ۲۴ هزار واحدی در تراز یک‌میلیون و ۴۲۳ هزار واحدی قرار گرفت.

صنایعی که می‌توانند پیشرو باشند

در شرایط فعلی، شـــاخص کل بورس برای رشد پرقدرت نیازمند یک محرک قوی است و نبود همین محرک باعث شده نماگر اصلی بازار سهام در سطح ۱.۴ میلیون واحدی درجا بزند. این در حالی اســـت که با کاهش ریسک‌های بین‌المللی و حرکات مثبت در مذاکرات برجامی، بانک‌ها، خودرویی‌ها و پتروشـــیمی‌ها جزو صنایعی هستند که می‌توانند به‌عنوان پیشرو مطرح شوند.

روزهای مثبت و منفی در سه‌ماهه پایانی سال

درحال‌حاضر حرکت صعودی بازار پله‌ای است و شاخص نیز مقاومت‌هایی دارد. به‌همین‌دلیل باید دید محرک‌ها و عوامل موثر بازار تا چه اندازه در مسیر صحیح عملیاتی می‌شوند.
همچنین به‌نظر می‌رســـد بازار، روند صعودی خود را در زمستان نیز ادامه دهد. اما نباید انتظار رشدهای پرشتاب مانند نیمه نخســـت سال را داشـــت. در این راستا، بازار درسه‌ماهه پایانی سال روزهای مثبت و منفی متعددی را تجربه خواهد کرد، اما روند اصلی حرکت آن به شـــرط عدم‌ایجاد ریسک‌های سیستماتیک عجیب و بازگشت اعتمادها به بورس مثبت خواهد بود.

اتوسهام
Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران‌خودرو	۳,۳۱۰	-۴,۳۴	▼
سایپا	۲,۴۰۰	-۴,۳۸	▼
گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو	۴,۲۶۰	-۴,۰۵	▼
پارس‌خودرو	۸,۴۰۰	۳,۱۹	▲
گروه بهمن	۳۱,۴۸۰	-۳,۲	▼
کمک‌فنر ایندامین	۴۱,۱۹۰	-۳,۹۴	▼
زامیاد	۱۳,۶۷۰	-۱,۵۸	▼
فنرسازی زر	۳۴,۶۸۰	۳,۴۹	▲
نیرو محرکه	۷,۰۴۰	-۴,۴۸	▼
قطعات اتومبیل ایران	۴,۱۱۰	-۴,۴۲	▼
رینگ‌سازی مشهد	۷۴,۹۱۰	۳,۶۲	▲
سایپا آذین	۶,۶۰۰	۴,۲۷	▲
رادیاتور ایران	۴۱,۳۳۰	۴,۷۱	▲
مهندسی نصیر ماشین	۶۶,۳۹۰	۴,۳۴	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۸,۳۲۰	-۴,۱۵	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۴,۷۵۰	۱,۵	▲
ایرکا پارت صنعت	۳۱,۷۸۰	۱,۷۳	▲
ایران‌خودرو دیزل	۷,۷۴۷	۰	-
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴۰,۱۴۰	-۰,۲	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۵,۳۹۰	۴,۹۸	▲
مهر کام پارس	۷,۹۱۰	۴,۳۵	▲
محورسازان ایران‌خودرو	۹,۶۳۰	۱,۵۸	▲
فنرسازی خاور	۲۰,۸۰۰	۰,۲۴	▲
کرمان‌خودرو	۶,۴۴۹	۴,۱۳	▲
چرخشگر	۱۷,۷۶۰	۴,۲۹	▲
الکتریک خودرو شرق	۲۲,۲۷۰	-۴,۱۷	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۵,۶۵۰	۰	-
بهمن‌دیزل	۵۳,۲۷۷	۰,۲۱	▲
سایپا دیزل	۵,۶۲۲	۴,۵	▲
مهندسی صنعتی روان‌فن‌آور	۲۷,۱۸۴	۲,۷۶	▲
سازه‌پویش	۴۱,۲۷۰	۲	▲

ویژه‌ها

لطفا توصیه‌پذیر نباشید!

در حالی که صنعت خودرو ایران مدت‌هاست از تورم نیروی انسانی غیر متخصص رنج می‌برد گفته می‌شود احتمالا مدیران شرکت‌های خودروسازی از سال آینده برای جذب نیروهای جدید مورد توصیه برخی افراد قرار خواهند گرفت کـــه در این گونه موارد همواره نباید منافع اقتصادی شـــرکت تحت مدیریت‌شان را فدای جلب رضایت‌ها کنند. منابع آگاه می‌گویند طی ۱۰ سال اخیر حدود ۱۰ هزار نفر با توصیه افراد مختلف در شرکت‌های خودروسازی استخدام شده‌اند و نباید جذب نیروی انسانی به شیوه مذکور در این صنعت ادامه پیدا کند زیرا این روش با منافع ملی همخوانی ندارد.

دیگه چه خبر؟

خودرو کالای یارانه‌ای نیست

قیمت‌گذاری خودرو یکی از معضلات جدی در این صنعت است. به‌نظر می‌رسد علیرضا رزم حســـینی، وزیر صنعت، معدن و تجارت رویکرد جدی درخصوص آزادسازی قیمت خودرو و افزایش تیراژ به منظور کاهش دلالی در بازار خودرو دارد.
وی در جدیدترین اظهارنظر تاکید کرد قیمت‌گذاری کالایی که به‌آن یارانه یا امتیازی داده شود، اجباری است. به این ترتیب خودرو جزو کالاهایی قـــرار دارد که یارانه دریافت نمی‌کند، بنابراین از شـــمول قیمت‌گذاری دستوری خارج خواهد شد.

عددگرافی
Numeral Graphy

دستگاه خودرو
۲,۳۴۲,۰۰۰

فولکس واگـــن با فروش ۲ میلیـــون ۳۴۲ هزار دســـتگاه خودرو پرفروش‌ترین خودرساز بازار چین طی ۱۱ ماه از سال ۲۰۲۰ بوده است.

اینفوگرافی
Infography

کاهش استتار جیپ گرند چروکی

نسل فعلی جیپ گرند چروکی یکی از پرفروش ترین خودروهای آمریکا محسوب می‌شود. این برند از زمان ورود این خودرو به‌بازار (سال ۲۰۱۱ تاکنون) بیش از ۱.۷ میلیون دستگاه از آن را فروخته است. اما با این حال نسل فعلی این خودرو بسیار قدیمی به‌نظر می‌رسد و باید به‌زودی با نسل جدید جایگزین شـــود. گرند چروکی درواقع یکی از معدود مدل‌هایی است که طی ۵ سال اخیر بازسازی نشده است. خوشبختانه شرکت، نسل جدید گرند چروکی را در دست طراحی دارد و از این خودرو سال آینده به‌عنوان مدل سال ۲۰۲۲ رونمایی خواهد شـــد. اما درحالی که به‌زمان رونمایی این خودرو نزدیک‌تر می‌شویم، اطلاعات بیش‌تری از آن به‌بیرون درز می‌کند و این درحالی است که همچنان با جزئیات کامل آن آشنا نیستیم؛ اما با نگاهی به‌کانسپت گرند واگنیر می‌توانیم برخی اطلاعات را از نسل جدید جیپ گرند چروکی به‌دست آوریم. گرند چروکـــی به‌احتمال زیاد در طراحی بدنه و کابین از مدل مذکور الهام خواهد گرفت؛ اما تا زمان رونمایی رسمی که ممکن است در سال ۲۰۲۱ باشد، از جزئیات آن با خبر نخواهیم شد.

فناوری خودران تسلا به صورت اشتراکی عرضه می‌شود

ایلان ماســک عرضه سیســتم رانندگی تمامــا خودران اتومبیل‌های تسلا به‌صورت یک ســرویس اشتراکی را از اوایل سال ۲۰۲۱ تایید کرد.

تسلا اوایل سال جاری میلادی از احتمال عرضه پکیج نرم‌افزاری رانندگی تماما خودران (FSD) اتومبیل‌های تسلا به‌شکل یک سرویس اشتراکی (Subscription) خبر داد و مدتی بعد ایلان ماسک عرضه آن در اواخر سال ۲۰۲۰ را تایید کرد. این شرکت در ماه‌های اخیر برای عمل کردن به‌این وعده اپلیکیشن موبایل خود را آپدیت و گزینه Subscribe یا همان اشــتراک را به‌آن اضافه کرد. حال ایلان ماسک با انتشار پست جدیدی در توییتر اعلام کرد بهره‌مندی از سیســتم FSD با پرداخت اشتراک ماهانه از اوایل سال ۲۰۲۱ امکان‌پذیر می‌شود. البته ماسک خرید این پکیج را تصمیم بهتری دانست و دراین‌باره گفت: «باید بگویم که تصمیم منطقی‌تر خرید FSD به‌عنوان یک آپشن است؛ چرا که با خرید آن درواقع سرمایه‌گذاری کرده‌اید و ما مطمئنیم که این سرمایه‌گذاری به‌نفع مشتریان خواهد بود.» اشتراک ماهانه برای افرادی که تسلا را به‌صورت اقساطی خریداری کرده‌اند و همچنین افرادی که نمی‌خواهند ۱۰ هزار دلار بابت آن بپردازند، شاید منطقی‌تر باشد.

جگوار-لندروور مشکلی در مرز انگلستان ندارند

دو برند لوکس جگوار و لندروور ظاهرا از مشکلات ایجادشده در بنادر و ســایر مرزهای انگلســتان تاثیری نخواهند گرفت. تاتاموتورز به‌عنوان مالک این برند ضمن ارائه این تضمین برای مشتریان در سراسر دنیا به‌این نکته اشاره کرد که با وجود اینکه انگلستان مسیرهای ارتباطی با سایر کشورها را به‌خاطر شیوع سریع کرونا متوقف کرده اســت، اما فعالیت آن‌ها ادامه خواهد داشت.

این درحالی است که دولت توکیو به‌هوندا دستور داده است که از ابتدای ماه جدید تولید و ارســال محصولات خود را به‌خاک انگلســتان متوقف کند. تصمیمی که سبب شــده بسیاری از مشتریان اروپایی خودرویشان را دیرتر از موعد مشخص‌شده تحویل بگیرند. اما هوندا وعده داده است که طی هفته‌های آینده این مشکلات برطرف خواهد شد.

ظاهرا کویید-۱۹ مشــکلاتی که ممکن اســت پس از برگزیت ســخت تجربه کنیم را افزایش خواهد داد. البته درنظر داشــته باشید که جگوار-لندروور در نوامبر گذشته نیز به‌مدت یک هفته خط تولید خود را به‌دلیل احتمال عدم‌توافق در برگزیت متوقف کرده بود.

تاثیر توافق تجاری بریتانیا و اتحادیه اروپا بر صنعت خودرو

یک نفس راحت بعد از برگزیت

علی منصوری
a.mansouri@gmail.com

بالاخره انتظارها به‌ســر آمد و بریتانیا و اتحادیه اروپا رسما اعلام کردند که توانسته‌اند به‌یک توافق تجاری دست پیدا کنند.

بوریس جانسون، نخست‌وزیر بریتانیا با اعلام این‌که سرانجام بریتانیا توانســته کنترل قوانین، آب‌ها و سرنوشتش را در دست بگیرد، افزود که گاهی مذاکرات با اتحادیه اروپا آتشین بوده؛ اما توافق نهایی برای هر دو طرف خوب است. جانســون همچنین گفت: «ما مکان‌ها و بنادری را برای تولیــد و صادرات [بدون تعرفه] در نظر خواهیم گرفت.»

او همچنین افزود: «برای نخستین‌بار از سال ۱۹۷۳ ما یک کشور ســاحلی مســتقل با کنترل کامل بر آب‌هایمان هســتیم.» همچنین اورسولا وندرلین، رئیس کمیســیون اروپا نیز رضایت خود را از توافق صورت‌گرفته با «منصفانه» توصیف کردن آن اعلام کرده است.

خاطر جمع خودروسازان آلمانی

بی‌شــک یکی از کشــورهایی کــه بیش‌تــر از بقیه از توافق صورت‌گرفته اســتقبال می‌کند، آلمان اســت که خودروسازانش نرســیدن به‌توافق را فاجعه‌ای تمام‌عیار توصیف می‌کردند.

ترس نرسیدن به‌یک توافق سبب شده بود خودروسازان آلمانی پیش‌تر در این رابطه هشدارهایی بدهند. تنها دو روز پیش از خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا در ژانویه گذشته، انجمن خودروسازان آلمان در بیانیه‌ای اعلام کرده بود که: «عدم رسیدن به‌یک توافق مرگبار خواهد بود.»

آن‌ها همچنین اعلام کرده بودند که کارگران صنعت خودرو در خط اول کسانی هســتند که ممکن است از نرسیدن به‌توافق شــغل خود را از دســت بدهند و خودروسازان بزرگ آلمانی نیز خواستار شفافیت بیشتر دولت بریتانیا درخصوص برگزیت و مساله مبادله بدون تعرفه بریتانیا و اتحادیه اروپا شده بودند.

پیش‌تــر ب‌ام‌و اعلام کرده بود: «عدم‌قطعیت، کســب و کار را با مشــکل مواجه می‌کند و درنتیجه ما باید خود را برای بدترین شرایطی آماده کنیم که یک برگزیت بدون توافق می‌تواند پیش رویمــان قرار دهد. ما عمیقا از تمام ســهامدارانمان تقاضا داریم به‌هر شــکلی که می‌توانند به‌ایجاد ثبات در کســب و کار ما بیندیشــند تا بتوانیم با سراســر جهان به‌مبادلات تجاری بی‌دردسر خود ادامه دهیم.»

بریتانیا یکی از بزرگ‌ترین بازارهای صادراتی خودروسازان آلمانی به‌شمار می‌رود و در سال ۲۰۱۹ بیش از ۸۴ میلیارد دلار درآمد را نصیب اقتصاد این کشور کرده است. در سال ۲۰۱۶ خودروسازان آلمانی بزرگ‌ترین سهم را از صادرات خودرو به‌بریتانیا داشــتند و با فروش ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو توانستند ۲۰ درصد کل ســهم بازار این کشور را از آن خود کنند.

نوربالا

انجمن خودروسازان اروپایی (ACEA) نیز از این توافق استقبال کرده و آن را مایه آسودگی برای خودروسازانی توصیف کرده که از آثار فاجعه‌آمیز یک برگزیت بدون توافق جسته‌اند

خودروسازان بریتانیایی

مدیران ارشــد صنعت خودرو بریتانیا پیش از این بارها بر لزوم رسیدن به‌توافقی تاکید کرده بودند که بتواند جریان آزاد قطعــات و خودروهای ساخته‌شــده میان مرزهای بریتانیا و اتحادیه اروپا را تضمین کند.

بیــش از ۸۵ درصد خودروهای ساخته‌شــده در بریتانیا به‌اتحادیه اروپا صادر می‌شــوند و انجمن ســازندگان و فروشــندگان خــودرو در بریتانیا برآورد کــرده بود که نرســیدن به‌توافق می‌تواند ظرف پنج‌سال آینده چیزی بالغ بر ۷۳ میلیارد دلار هزینه روی دست صنعت خودرو بریتانیا بگذارد و به‌علاوه ســبب شــود به‌طور متوسط قیمت هر خودرو در این کشور حدود دو هزار و ۶۰۰ دلار گران‌تر شود.

حالا بعد از اعلام نهایی شدن توافق تجاری برای صادرات بدون تعرفه، مایک هاووز، مــــدیر ایــن انجمن آن را بستری مناســب برای روابط آتی دو طرف توصیف کرده است.

او همچنین افزود: «ما منتظر انتشــار جزئیات هستیم تا مطمئن شویم که این توافق برای تمام کالاها و فناوری‌های خودرویی کارایی دارد و از جمله شــامل قوانینی درباره همکاری با خودروسازان خارجی می‌شود.»

عدم اطمینان تا علنی شدن توافق

انجمن خودروســازان اروپایی (ACEA) نیز از این توافق استقبال کرده و آن را مایه آسودگی برای خودروسازانی توصیف کرده که از آثار فاجعه‌آمیــز یک برگزیت بدون توافق جسته‌اند.

اریک مارک هویتما، رئیس ACEA دراین‌باره گفته است: «هیچ صنعت دیگری نیســت که همچون خودروسازی بهره‌مند از شــبکه پیچیده زنجیره تامین در سراسر اروپا این‌چنین در هم ادغام شده باشد.» انجمن خودروسازان اروپایــی همچنین اعلام کرده که تا زمان علنی نشــدن توافق نمی‌تواند درباره آن به‌شکل دقیق اظهار نظر کند و همچنین به‌این موضوع اشــاره کرده که ممکن است این توافــق کاغذبازی‌ها و موانع قانونی بیش‌تری بر ســر راه فعالیت خودروسازان ایجاد کند.

خبر
News

همکاری مگنا و ال‌جی برای توسعه برقی‌ها

دو شرکت ال‌جی الکترونیکس و مگنا اینترنشــنال (Magna International Inc) از یک سرمایه‌گذاری مشترک برای تولید موتورهای الکترونیکی، اینورترها و شارژهای آن‌بورد روی مدار برای برخی خودروسازان و سیســتم‌های مربوط به درایو الکترونیکی خبر دادند تا از روند رو به‌رشد جهانی به‌سمت برقی کردن خودرو پشتیبانی کنند. این مشارکت نقاط قوت دو بازیکن اصلی را در سیستم انتقال قدرت برق ترکیب کرده و فضایی را برای سرعت بخشیدن به‌زمان عرضه در بازار و استفاده از تکنولوژی برق‌رسانی فراهم می‌کند.

این شــرکت جدید که به‌طــور موقت LG Magna e-Powertrain نامیــده می‌شــود، قدرت مگنا در سیستم‌های انتقــال قــدرت الکتریکی و ســاخت

خودروهای کلاس جهانی را با تخصص ال‌جــی در زمینــه توســعه قطعــات موتورهای الکتریکــی و اینورترها پیوند می‌دهد و رشــد هر دو شریک را در بازار سیستم نیرو محرکه خودرو برقی تسریع می‌کند. بر اســاس این مشارکت، هر دو شرکت با استفاده از فناوری‌های موجود، توانایی‌های مهندسی و ردپاهای جهانی، به‌ارائه سیستم نیروی محرکه الکتریکی خود ادامه می‌دهند. پیش‌بینی می‌شود بــازار موتورهــای برقــی، اینورترها و سیستم‌های محرکه الکتریکی از اکنون تا ســال ۲۰۳۰ رشد چشمگیری داشته باشد و مشــارکت دو شرکت سبب شود این بازار جهانی که رشــد سریع دارد، با مجموعه‌ای در کلاس جهانی هدف قرار داده شود. ال‌جی تجربه‌ای در زمینه تولید اجزای وســایل نقلیه الکتریکی به‌ویژه برای شورولت بولت EV و جگوار I-PACE داشته است و این امر به‌شتابدهی زمان عرضه مگنا در بازار و مقیاس تولید برای قطعــات الکتریکی منجر خواهد شــد؛ درحالی که یکپارچه‌ســازی نرم‌افزار و سیســتم‌ها از توانمندی‌هایی به‌شمار می‌روند که مگنا در این مشارکت به‌وجود می‌آورد. این مشارکت سبب اشتغال بیش از یک‌هزار نفر کارمنــد در دفاتر ال‌جی در ایالات‌متحــده، کره‌جنوبــی و چین خواهد شد.

تولید خودرو کوچک برقی اروپا در سال جدید میلادی

کمپانی میکرو موبیلیتی اعلام کرد نخستین تست‌های شاسی خودرو الکتریکی و کوچک میکرولینو ۲ انجام شده است. به‌این ترتیب میکرولینو آماده ورود به‌خط تولید در سال ۲۰۲۱ است. نخستین پروتوتایپ کامل این خودرو به‌زودی تکمیل خواهد شد؛ اما فعلا شاســی آن تست شده اســت. میکرو موبیلیتی گفته است: «نخستین تست‌ها در گذشته نشان‌دهنده بهبودهای فوق‌العاده در بخش هندلینگ و راحتی نســبت به‌میکرولینو یک بوده‌اند.» پروتوتایپــی که درنهایت بر پایه این شاسی ساخته خواهد شد، نخستین خودرو کامل با تمام قطعات مربوطه خواهد بود و این پروتوتایپ از سقف تاشونده، چراغ‌ها و کابین ویژه بهره‌مند است. در کل میکرو موبیلیتی به‌دنبال تولید پنج نمونه پیش‌تولیدی اســت. این شرکت انتظار دارد ساخت هر مدل پیش‌تولیدی چند هفته زمان ببرد. همچنین اعلام شده است داشبورد و چراغ‌های مدل حاضر در تصاویر در نسخه نهایی نیز دیده خواهند شد. شاید طراحی این خودرو برای شما آشنا به‌نظر برسد؛ زیرا از مدل ایزتا ب‌ام‌و الهام گرفته است. البته میکرولینو تاریخچه قانونی پیچیده‌ای داشته و در واقع همه‌چیز برای میکرو موبیلیتی عجیب بوده؛ زیرا برای تولید میکرولینو یک شرکت ایتالیایی را در سال ۲۰۱۵ به‌کار گرفته است. کمپانی ایتالیایی در زمان توسعه این خودرو توسط شرکت آرتگا خریداری شد و آن شرکت نیز که قرار بود میکرولینو را بسازد، کارولینو را تولید کرد؛ خودرویی که شــبیه میکرولینــو بود و البته در این مرحله مشکلاتی به‌وجود آمد.

پیش‌بینی کارلوس گون از آینده ادغام‌ها

مدیرعامل اسبق رنو-نیسان معتقد است شیوع گسترده ویروس کرونا منجر به ادغام‌های بیشتر خودروسازان خواهد شد. او در مصاحبه با CNBC گفت زمانی که واکسن این ویروس توزیع شود نیز صنعت خودرو همچنان از عواقب این همه‌گیری رنج خواهد برد. گون معتقد است شرکت‌هایی که فاقد نگاه صحیح به صنعت خودرو هستند احتمالا هدف شرکت‌هایی خواهند بود که برنامه‌های بهتری برای آینده دارند. گون حدس می‌زند شرکت‌هایی همچون نیسان، رنو و میتسوبیشی شاید در آینده وجود نداشته باشند. او گفت: «چندان خوش‌بین نیستم و می‌دانم که چه می‌گویم. با توجه به شرایط می‌توان گفت سختی‌هایی نه تنها برای نیسان بلکه برای رنو و میتسوبیشی وجود دارد». این مدیر اسبق صنعت خودرو اعلام کرد که ایلان ماسک و تسلا رهبران صنعت خودرو هستند زیرا در همه‌گیری کرونا ارزش سهام تسلا حدود ۴۰۰ درصد افزایش یافته است. گون از خانه خود در لبنان با CNBC مصاحبه کرده است. او ۲۹ دسامبر سال پیش پس از فرار دراماتیک از ژاپن وارد این کشور شد. او امیدوار است روزی بتواند لبنان را بدون ترس از دستگیری ترک کند.

محصول
Product

اپل می‌تواند به عضو مهمی درصنعت خودرو تبدیل شود

هربرت دیس، رئیس گروه فولکس‌واگن معتقد است در آینده، غول‌های تکنولوژی چالش‌های بیشتری برای این شرکت نسبت به رقبای سنتی به وجود می‌آورند. هفته گذشته، دیس برنامه‌ای را اعلام کرد که براساس آن کارخانه بزرگ فولکس واگن در وولفسبورگ به رقیب اصلی گیگافکتوری تسلا در برلین تبدیل می‌شود. این کارخانه تسلا؛ مهندسان، کارگران و مشتریان آلمانی را در قلمروی این خودروساز به خود جذب کند. رئیس فولکس‌واگن درباره ساخت یک خودرو توسط اپل گفت: «منتظر رقبای جدید هستیم که قطعا تغییر در صنعت خودرو را تسریع می‌کنند و مهارت‌های جدیدی را وارد این صنعت خواهند کرد. ارزیابی باورنکردنی و دسترسی نامحدود به منابع، ارزش چشمگیری به این صنعت می‌بخشد.» او اضافه کرد: «قبلا هم گفته‌ام ارزشمندترین شرکت در جهان، یک شرکت مربوط به حمل‌ونقل خواهد بود. این شرکت می‌تواند تسلا، اپل یا فولکس‌واگن باشد.» پس از رأی اعتماد هیات نظارت این شرکت به دیس، او آزاد است تا با مدل‌های جدید ازجمله کراس‌اوور ID.4، آئودی ای‌ترون GT و پورشه تایکان کراس توریسمو خط تولید گروه فولکس‌واگن را گسترش دهد.

آلمانی
German

توقف تولید مرسدس‌بنز AMG GT R در سال ۲۰۲۱

مرسدس‌بنز AMG GT R تا چند سال یکی از جذاب‌ترین و سریع‌ترین محصولات مرسدس بنز بود و علاقه‌مندان بسیاری برای خرید این خودرو اقدام کردند. پس از مدتی سری بلک از مرسدس‌بنز AMG GT R به بازار عرضه شد و استاندارد خودروهای اسپرت و جذاب مرسدس‌بنز را ارتقا داد و توانست رکورد سریع‌ترین خودرو پیست نوربرگ‌رینگ را به ثبت برساند که برای یک خودرو موتورجلو دیفرانسیل عقب غیرمنتظره بوده است. با این حال به‌نظر می‌رسد داستان مرسدس‌بنز AMG GT R در دایملر به پایان رسیده است چراکه این خودرو به‌زودی از خط تولید مرسدس‌بنز خارج خواهد شد. براساس اخباری که Allcarnews در یوتیوب خود منتشر کرده است، مرسدس‌بنز به نمایندگی‌های خود اطلاع داده که تولید مرسدس‌بنز AMG GT R در سال ۲۰۲۱ متوقف خواهد شد و این نمایندگی‌ها تا تاریخ ۲۹ دسامبر ۲۰۲۱ فرصت دارند سفارشات خرید این خودرو را ثبت کنند. همچنین یکی دیگر از نمایندگان مرسدس‌بنز در ایالات متحده این خبر را در گفت‌وگویی با موتوروان تایید کرده است. مطابق اعلام این نماینده، AMG GT سری بلک به پرچم‌دار جدید سری GT مرسدس‌بنز تبدیل خواهد شد.

تولید
Production

کاهش ۳۱درصدی تولید خودرو در انگلستان نسبت به سال گذشته

آخرین آمار انجمن تولیدکنندگان و تاجران خودرو نشان می‌دهد تولید خودروها در انگلستان ۳۱درصد نسبت‌به سال گذشته کاهش یافته است. تولید خودروها فقط در ماه نوامبر ۱.۴درصد کاهش یافت، و در این ماه ۱۰۶هزار و ۲۴۳ خودرو از کارخانه‌های انگلستان خارج شدند. انجمن تولیدکنندگان و تاجران خودرو گفت با به‌رغم عملکرد نسبی مثبت نسبت‌به ماه‌های قبل اما با نوامبر ۲۰۱۹ قابل‌مقایسه است، یعنی زمانی که بسیاری از کارخانجات درپی انتظار نپیوستن احتمالی به برگزیت تعطیل بودند. دلایل این کاهش تولید تعطیلات به‌دلیل بحران کرونا و آشفتگی اقتصادی و سیاسی ناشی‌از آن بوده است. ۸۵.۳درصد از این خودروها به بازارهای خارجی صادر شده‌اند، و حجم صادرات در ماه نوامبر به میزان اندکی ۰.۳درصد افزایش یافته است. انجمن تولیدکنندگان و تاجران خودرو گفت این موضوع نشانگر اهمیت حیاتی تجارت آزاد و منصفانه بازارهای جهانی با خودروسازان بریتانیایی است. تولید خودرو در انگلستان در مقایسه با سال ۲۰۱۹ حدود ۳۸۱ هزار دستگاه کاهش داشته، که خسارت مالی ۱۰.۵ میلیارد پوندی به این بخش را نشان می‌دهد.

آمریکایی
American

عرضه نخستین ب‌ام‌و سری ۲ دیفرانسیل جلو در آمریکا

ب‌ام‌و با اضافه کردن یک نسخه دیفرانسیل جلو، خط تولید سری ۲ گرن‌کوپه در ایالات‌متحده را گسترش داده، این اولین سدان دیفرانسیل جلو ب‌ام‌و است که در آمریکا عرضه می‌شود. 228i اس‌درایو گرن کوپه نسخه پایین‌رده جدید این مدل خواهد بود. این مدل با قیمت آغازین ۳۶ هزار دلار، ۲ هزار دلار ارزان‌تر از 228i ایکس‌درایو گرن کوپه است و مانند همتایان تماچرخ‌محرک، این مدل از موتور ۲ لیتری چهار سیلندر توربوشارژ با توان ۲۲۸اسب‌بخار و گشتاور ۳۵۰نیوتون‌متر بهره می‌برد. این موتور به‌یک جعبه‌دنده

هشت‌سرعته خودکار متصل است، اما چون قدرت را فقط به محور جلو منتقل می‌کند، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن به جای ۶ثانیه به ۶.۳ ثانیه رسیده است. مصرف سوخت این مدل به نسبت به مدل قبلی یک مایل بر گالن بهتر شده و به ۲۸مایل بر گالن رسیده است.

این مدل نیز از موتور ۲لیتری چهارسیلندر توربو استفاده می‌کند که توان ۳۰۱اسب‌بخاری و گشتاور ۴۵۰نیوتون‌متری تولید می‌کند.

با استفاده‌از یک جعبه‌دنده هشت‌سرعته خودکار و سیستم تمام‌چرخ‌محرک، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این مدل ۴.۶ ثانیه است و سرعت نهایی آن به صورت الکترونیکی روی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌شود. مقرون‌به‌صرفه‌ترین ب‌ام‌و در آمریکا مدل X1 sDrive28i است. قیمت آن ۳۰۰ دلار کمتر از sDrive28i گرن کوپه بوده و از ۳۵هزار و ۴۰۰ دلار شروع می‌شود و مانند 228i گرن کوپه از همان موتور ۲ لیتری با توان ۲۲۸ اسب‌بخار بهره می‌برد.

خبر آزادسازی بهای خودرو بر بازار تاثیر گذاشت

بازهم افزایش قیمت در بازار آزاد

احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

باتوجه به خبرهای چندوقت اخیر درباره آزادسازی قیمت خودرو و اعلام شروط آن در روز گذشته، بازار خودرو باردیگر با شوک جدیدی روبه‌رو شد و در نخستین روز هفته روند صعودی در پیش گرفت.

روز گذشته شورای رقابت در بیانیه‌ای، شرایط آزادسازی قیمت خودرو و خروج خودروهای پرتیراژ از نرخ‌گذاری دستوری را اعلام کرد. این موضوع به‌طور همزمان در دستور کار شورای رقابت و شورای عالی سران سه‌قوه قرار دارد، البته شورای رقابت نیز موافقت مشروط خود با آزادسازی قیمت خودرو را اعلام کرده است.

این اتفاقات باعث شدند بازار خودرو یک‌باره رنگ عوض کند و روند کاهش قیمت چند هفته اخیر متوقف و قیمت‌ها دوباره سیر صعودی به‌خود بگیرد.

ازسوی‌دیگر شورای رقابت اعلام کرد درصورت تحقق جهش تولید در شرکت‌های خودروسازی، بازنگری سه‌ماهه قیمت خودروهای پرتیراژ انجام نخواهد شد و نرخ‌گذاری این خودروها نیز آزاد می‌شود. البته مدت‌هاست خودروسازان به‌دنبال آزادسازی قیمت خودرو هستند تا عرضه خودرو به بازار را نیز افزایش دهند. اما روند افزایش قیمت خودرو در چند سال اخیر برای مشتریان واقعی نگران‌کننده بوده، به‌عنوان‌مثال باید گفت تا همین چند سال پیش با ۳۰میلیون تومان خرید یک خودرو معمولی امکان‌پذیر بود اما اکنون با این مبلغ می‌توان تنها چند قطعه همان خودرو را خریداری کرد.

به‌عبارت ساده‌تر ۵حلقه لاستیک ایرانی برای خودرو حدود ۳میلیون تومان، ای‌سی‌یو حدود ۲میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، اتاق کامل ارزان‌ترین خودرو موجود در بازار حدود ۲۰ میلیون تومان، باتری معمولی حدود ۴۵۰هزارتومان و کاتالیست ۵میلیون و ۵۰۰هزار تومان آب می‌خورد. این قیمت‌ها برای ارزان‌ترین خودرو بازار یعنی تیبا SX است. خودرویی که اوایل ورود ۲۰ تا ۲۵ میلیون‌تومان در بازار معامله می‌شد حالا باید باقیمتی بیش‌از ۱۱۰میلیون‌تومان خریداری شود.

گفته می شود آزادسازی قیمت‌ها در حالی رخ خواهد داد که به‌گفته برخی مسئولان صنعت خودرو، بسته پیشنهادی ارائه‌شده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت برای آزادسازی کامل قیمت خودرو، حذف کامل سیاست سرکوب قیمت، شکسته شدن کامل انحصار در بازار و آزادسازی واردات و ایجاد رقابت است. همچنین این وزارتخانه به‌دنبال آن است که روند معیوب تولید و عرضه خودرو را اصلاح کند تا قیمت‌ها در بازار آزاد واقعی شوند. ازطرفی در صورت تصویب بسته پیشنهادی وزارت صنعت، معدن و تجارت و همچنین خروج قیمت‌گذاری خودروهای کم‌تیراژ از دستورکار می‌توان گفت برخی شرکت‌های خودروسازی می‌توانند زیان‌دهی خود را به شکل قابل‌توجهی کاهش دهند.

وزارت صمت با این طرح پیشنهادی البته در گام‌های بعدی، قیمت‌گذاری خودروهای پرتیراژ را در دستور کار قرار خواهد داد و این کار را به شرکت‌های خودروسازی واگذار خواهد کرد.

برای افزایش کیفیت محصولات تولید داخل، وزارت صمت با ایجاد فضای رقابتی در بازار خودرو باید از خودروسازی کشور حمایت کند. همچنین نبود فضای رقابتی باعث شده کیفیت محصولات تولیدی کاهش یابد اما درمقابل قیمت آنها افزایش یافته که همین موضوع؛ مانعی برای توسعه صنعت خودرو کشور است.

ازسوی‌دیگر تداوم قیمت‌گذاری دستوری مشتریان را مجبور کرده است برای خرید خودروهای کم‌کیفیت در نوبت‌ها و قرعه‌کشی‌ها قرار بگیرند و قیمت‌ها نیز در بازار غیرواقعی بوده و اختلاف زیادی با کارخانه داشته باشند. به‌همین‌دلیل برای افزایش کیفیت محصولات تولید داخل باید این شرایط اصلاح و قیمت خودرو آزاد شود. علاوه بر این شنیده می‌شود واردات خودرو آزاد خواهد شد زیرا به‌تازگی پالس‌های مثبتی از سوی دولت دریافت شده است. در شرایط فعلی به‌دلیل آنکه هزینه در بخش‌های مربوط به تولید خودرو افزایش یافته است، بنابراین قیمت‌هایی که شورای رقابت تعیین می‌کند به‌هیچ‌عنوان برای خودروسازان قابل‌قبول نیست.

البته در این میان، برخی مسئولان خودروسازی کشور معتقدند فرمول قیمت‌گذاری اشتباه است. زیرا شورای رقابت مبنا را سال ۹۶ قرار داده، این در حالی است که از سال ۹۶ نرخ ارز ۸برابر رشد داشته، یعنی قیمت مواد اولیه نیز ۸برابر شده‌است. حال در چنین شرایطی قیمت خودرو از سال ۹۶ تاکنون ۲,۵ برابر افزایش یافته است.

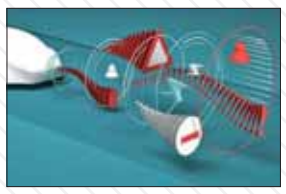
با این تفاصیل سوالات زیادی در ذهن مردم مطرح می‌شود. حال در وهله اول باید دید قیمت خودرو بعد از آزادسازی به نفع چه کسی خواهد شد؟ آیا علاوه‌بر خودروسازان مردم نیز از این اتفاق سود خواهند برد؟ آیا قیمت خودرو در بازار آزاد قابل کنترل خواهد بود؟ آیا نظارت بر بازار خودرو اتفاق خواهد افتاد تا دلالان سوءاستفاده نکنند؟

مسئولان باید قبل از آزادسازی قیمت‌ها مربوطه به این سوالات پاسخ دهند و شرایط را برای مردم روشن کنند تا به بازار خودرو مانند شرایط فعلی شوک قیمتی وارد نشود.

تولید
Production

هدیه کریسمس تسلا در آپدیت نرم‌افزاری تعطیلات سال نو

تسلا در روزآمد جدید نرم‌افزار ویژه تعطیلات، ویژگی جدیدی در اختیار مشتریان خود گذاشته است که جنبه جنجالی دارد چون عده‌ای آن را دوست دارند و عده‌ای آن را آزاردهنده می‌دانند. مردم آمریکا باید خودشان را برای شنیدن صداهای عجیب و غریب از خودروهای کمپانی تسلا آماده کنند. در نرم‌افزارهای خودرویی تسلا باعنوان «آپدیت تعطیلات ۲۰۲۰» تغییرات و بهبودهای مختلفی ارائه شده اما آنچه جلب نظر می‌کند، ویژگی جدید با عنوان بوم‌باکس است. زیرا در مدل‌های اس،



ایکس، مدل ۳ و مدل ۷ می‌توان به دلخواه صدای بوق و هشدار به افراد پیاده را از منو انتخاب کرد. ازجمله صداهای مختلف قابل‌انتخاب؛ صدای حیوانات مانند صدای بُز و صدای تشویق تماشاچیان در دسترس است و علاقه‌مندان می‌توانند از طریق پورت یواس‌بی، صداهای موردعلاقه هم به آن اضافه کنند. بوم‌باکس جدید تسلا صداهای مختلفی هم برای حرکت‌های مختلف خودرو در نظر گرفته به‌عنوان‌مثال وقتی خودرو با دنده عقب حرکت می‌کند، صدای مخصوص حرکت به سمت عقب شنیده می‌شود که آن هم قابل تغییر و مطابق سلیقه راننده است. بعید نیست به‌زودی وقتی مردم وارد خیابان می‌شوند صداهای برگرفته از فیلم‌های سینمایی مثل جنگ ستارگان و شبیه آن را به جای بوق خودروها بشنوند. شاید در روزهای اول به دلیل نو بودن، برای صاحبان این خودروها جاذبه داشته باشد اما می‌توان به‌راحتی پیش‌بینی کرد باعث ناراحتی و آزار مردم خواهد شد.

رکوردشکنی مک‌لارن سنا در پیست «زاکسن‌رینگ» آلمان

مک‌لارن سنا با یک راننده مسابقه‌ای حرفه‌ای و لاستیک‌های پیرلی تروفئو R موفق به ثبت رکورد جدیدی در پیست زاکسن‌رینگ آلمان شده و سریع‌ترین خودرو تولیدی این پیست لقب گرفته است.
این اَبَرخودرو بریتانیایی یک دور پیست زاکسن‌رینگ را ظرف یک‌دقیقه و ۲۵ ثانیه و ۱۹ صدم ثانیه طی کرده است که ۰/۱ ثانیه از پورشه GT2 RS۹۱۱ (اصلاح‌شده) و بیش از یک ثانیه از پورشه GT3RS۹۱۱ سریع‌تر است. سنا با این تایم از خودروهای دیگری همچون پورشه ۹۱۸، پورشه ۹۱۱ توربو S (اصلاح‌شده)، شورولت کوروت ZR1 (اصلاح‌شده) و مرسدس‌بنز AMG GT Pro نیز سریع‌تر بوده است. برای مقایسه، مک‌لارن 720S در این پیست تایم یک‌دقیقه و ۲۹ ثانیه و ۴۶ صدم ثانیه و لامبورگینی هوراکان پرفورمانته تایم یک‌دقیقه و ۲۹ ثانیه و ۴۹ صدم ثانیه را ثبت کرده‌اند. سنا اما علاوه بر این پیست، در پیست‌های دیگری در سراسر جهان نیز رکوردهایی را در اختیار دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به پیست VIR ویرجینیا با تایم یک‌دقیقه و ۱۴ ثانیه و ۹۳ صدم ثانیه و پیست گرندتور با تایم یک‌دقیقه و ۱۲ ثانیه و ۹ صدم ثانیه اشاره کرد.

گزارش
Report

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

مدیرفروش شرکت «تجارت پیشگان یاسین» با اشاره به رکود در بازار کیت کلاچ عنوان کرد

کاهش قیمت‌ها هم تقاضای بازار را تحریک نکرد

بازار کیت کلاچ طی سال جاری روند پرافت و خیزی داشته است که تقریبا از سال گذشته و با سهمیه‌بندی بنزین آغاز شد و در سال جاری و با شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌هایی که در کشور ایجاد شده، به اوج خود رسیده است.
فرهاد عسکری، کارشناس کیت کلاچ و مدیرفروش شرکت «تجارت پیشگان یاسین» درخصوص اینکه چرا فروش قطعات مصرفی مانند کیت کلاچ در بازار کاهش یافته است، به روزنامه «دنیای خودرو» می‌گوید: «طی سال جاری به‌رغم آن که بازار لوازم یدکی همواره فعالیت داشته، به‌دلیل محدودیت‌های کرونایی رکود شدیدی بر بازار فروش کیت کلاچ حاکم شده و محدودیت‌های جاده‌ای سبب شده است تعمیرات خودرو و به‌تبع آن نیاز به‌قطعه کاهش یابد.»
وی می‌افزاید: «درواقع سال‌های قبل بیشترِ افراد قبل از رفتن به‌سفر خودرو خود را بررسی و تعمیر می‌کردند؛ اما در حال حاضر میزان مسافرت‌ها کاهش چشمگیری یافته و این مساله روی بازار لوازم یدکی به‌ویژه کیت کلاچ تاثیر منفی گذاشته است.»

مدیر فروش شرکت «تجارت پیشگان یاسین» با بیان این‌که شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌های ناشی از آن به‌طور کلی روی فروش لوازم یدکی به‌شدت تاثیر گذاشته است، درخصوص ماه‌های پایانی سال نیز اظهار می‌کند: «مطابق آمار سال‌های گذشته در ماه‌های پایانی سال، روند تولید و فروش شرکت‌ها اوج می‌گیرد. اما امسال با توجه به‌وضعیت ناشی از شیوع ویروس کرونا، تقاضا در بازار قطعات به‌شدت کاهش یافته است.»
وی تاکید می‌کند: «ما به‌منظور کسب سهم بیشتر از بازار در دو مرحله قیمت محصولاتمان را کاهش دادیم؛ اما این کار نیز سبب افزایش تقاضا در بازار نشد. حتی این امر سبب شد برخی طمع کرده و با این تفکر که قیمت‌ها رو به کاهش است، از خرید قطعه خودداری کنند. درواقع بسیاری در این شرایط به‌شدت محتاط شده‌اند.»
فرهاد عسکری همچنین با اشاره به کمبود نقدینگی به‌دلیل رکود در بازار می‌گوید: «در این شرایط که رکود سنگینی بر بازار حاکم شده است، تولیدکنندگان مجبور هستند برای حفظ اعتبارشان، هزینه‌های تامین‌کنندگان خارجی را تامین کنند و این امر به‌خودی خود مشکلات زیادی را برای آن‌ها ایجاد کرده است.»

ولئو وارداتی جعبه آبی: کره و سبز ترکیه

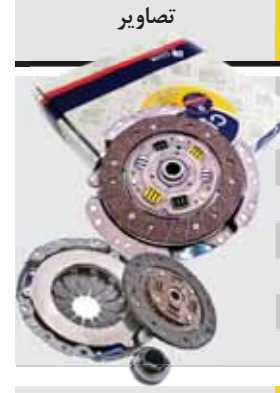
محصولات	سابقه فعالیت شرکت در ایران	قابلیت کارکرد	کارآیی صفحه کلاچ مناسب در خودرو	گارانتی	انطباق با استانداردهای بین‌المللی خودروسازی	قیمت در بازار (تومان)
کیت کلاچ پراید طرح X100	۱۳۶۸	۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر	■ سهولت جا رفتن دنده‌ها ■ عدم لرزش خودرو در آستانه حرکت (نیم کلاچ) ■ نرمی پدال کلاچ ■ شتاب مناسب خودرو در حین حرکت (در کلیه شرایط جوی، ترافیکی، سربالایی و تعداد سرنشین) ■ عدم وجود صدا و نویز اضافی از مجموعه دیسک و صفحه و بلبرینگ کلاچ ■ دوام مجموعه کلاچ در درجه حرارت بالا	حین نصب	–	۸۷۰,۰۰۰ (آبی)
کیت کلاچ تیبا ۲۰۰ میلی‌متری		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۷۰,۰۰۰ (آبی)
کیت کلاچ ساینا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۵۰۰,۰۰۰ (آبی)
کیت کلاچ کوییک		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۵۰۰,۰۰۰ (آبی)
کیت کلاچ پژو ۴۰۵ پری دمپر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۵۵۰,۰۰۰ (آبی)
کیت کلاچ پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۲,۸۰۰,۰۰۰ (سبز)
کیت کلاچ تندر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۲,۰۰۰,۰۰۰ (سبز)
کیت کلاچ دنا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۷۵۰,۰۰۰ (سبز)

تصاویر

عظام (ایران)

محصولات	سابقه فعالیت شرکت در ایران	قابلیت کارکرد	کارآیی صفحه کلاچ مناسب در خودرو	گارانتی	انطباق با استانداردهای بین‌المللی خودروسازی	قیمت در بازار (تومان)
کیت کلاچ پراید طرح X100	۱۳۷۶	۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر	■ سهولت جا رفتن دنده‌ها ■ عدم لرزش خودرو در آستانه حرکت (نیم کلاچ) ■ نرمی پدال کلاچ ■ شتاب مناسب خودرو در حین حرکت (در کلیه شرایط جوی، ترافیکی، سربالایی و تعداد سرنشین) ■ عدم وجود صدا و نویز اضافی از مجموعه دیسک و صفحه و بلبرینگ کلاچ ■ دوام مجموعه کلاچ در درجه حرارت بالا	حین نصب	–	۶۴۰,۰۰۰
کیت کلاچ تیبا ۲۰۰ میلی‌متری		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۸۰,۰۰۰
کیت کلاچ ساینا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۱۰۰,۰۰۰
کیت کلاچ کوییک		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۰۵۰,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۴۰۵ پری دمپر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۷۵,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۱۰۰,۰۰۰
کیت کلاچ تندر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۵۰,۰۰۰
کیت کلاچ دنا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۵۸۰,۰۰۰ (معمولی)

تصاویر



شایان صنعت (ایران)

محصولات	سابقه فعالیت شرکت در ایران	قابلیت کارکرد	کارآیی صفحه کلاچ مناسب در خودرو	گارانتی	انطباق با استانداردهای بین‌المللی خودروسازی	قیمت در بازار (تومان)
کیت کلاچ پراید	۱۳۷۷	۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر	■ سهولت جا رفتن دنده‌ها ■ عدم لرزش خودرو در آستانه حرکت (نیم کلاچ) ■ نرمی پدال کلاچ ■ شتاب مناسب خودرو در حین حرکت (در کلیه شرایط جوی، ترافیکی، سربالایی و تعداد سرنشین) ■ عدم وجود صدا و نویز اضافی از مجموعه دیسک و صفحه و بلبرینگ کلاچ ■ دوام مجموعه کلاچ در درجه حرارت بالا	۳ ماهه	SECO : KIA MOTORS	۵۱۹,۰۰۰
کیت کلاچ تیبا ۲۰۰ میلی‌متری		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	KIA MOTORS	۷۳۵,۰۰۰
کیت کلاچ ساینا		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	KIA MOTORS	۹۵۲,۰۰۰
کیت کلاچ کوییک		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	KIA MOTORS	۹۵۲,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۴۰۵ پری دمپر		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	Peugeot	۸۵۶,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	Peugeot	۱,۰۲۵,۰۰۰
کیت کلاچ پیکان		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	Talbot	۸۲۵,۰۰۰
کیت کلاچ رانا		۱۲۰,۰۰۰ کیلومتر		۳ ماهه	Peugeot	۹۷۷,۰۰۰

تصاویر

پلاس‌تکس (وارداتی)

محصولات	سابقه فعالیت شرکت در ایران	قابلیت کارکرد	کارآیی صفحه کلاچ مناسب در خودرو	گارانتی	انطباق با استانداردهای بین‌المللی خودروسازی	قیمت در بازار (تومان)
کیت کلاچ کامل پراید فنر دوبل	۱۳۸۱	۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر	■ سهولت جا رفتن دنده‌ها ■ عدم لرزش خودرو در آستانه حرکت (نیم کلاچ) ■ نرمی پدال کلاچ ■ شتاب مناسب خودرو در حین حرکت (در کلیه شرایط جوی، ترافیکی، سربالایی و تعداد سرنشین) ■ عدم وجود صدا و نویز اضافی از مجموعه دیسک و صفحه و بلبرینگ کلاچ ■ دوام مجموعه کلاچ در درجه حرارت بالا	حین نصب	–	۶۴۰,۰۰۰
کیت کلاچ تیبا ۲۰۰ میلی‌متری		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۶۰,۰۰۰
کیت کلاچ ساینا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۰۷۰,۰۰۰
کیت کلاچ کوییک		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۰۶۰,۰۰۰
کیت کلاچ ۴۰۵ پری دمپر ۶ فنر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۶۰,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۰۶۵,۰۰۰
کیت کلاچ تندر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۱,۰۹۰,۰۰۰
کیت کلاچ دنا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		حین نصب	–	۹۶۰,۰۰۰

تصاویر

گلوبال ترکیه (وارداتی)

محصولات	سابقه فعالیت شرکت در ایران	قابلیت کارکرد	کارآیی صفحه کلاچ مناسب در خودرو	گارانتی	انطباق با استانداردهای بین‌المللی خودروسازی	قیمت در بازار (تومان)
کیت کلاچ پراید طرح X100	۱۳۹۰	۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر	■ سهولت جا رفتن دنده‌ها ■ عدم لرزش خودرو در آستانه حرکت (نیم کلاچ) ■ نرمی پدال کلاچ ■ شتاب مناسب خودرو در حین حرکت (در کلیه شرایط جوی، ترافیکی، سربالایی و تعداد سرنشین) ■ عدم وجود صدا و نویز اضافی از مجموعه دیسک و صفحه و بلبرینگ کلاچ ■ دوام مجموعه کلاچ در درجه حرارت بالا	۶ ماهه	–	۶۰۰,۰۰۰
کیت کلاچ تیبا ۲۰۰ میلی‌متری		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	۱,۲۹۸,۰۰۰
کیت کلاچ ساینا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	به زودی
کیت کلاچ کوییک		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	۱,۲۹۸,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۴۰۵ پری دمپر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	۱,۲۸۷,۰۰۰
کیت کلاچ پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	۱,۴۰۸,۰۰۰
کیت کلاچ تندر		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	به زودی
کیت کلاچ دنا		۱۰۰,۰۰۰ کیلومتر		۶ ماهه	–	به زودی

تصاویر

ون الکتریکی کانو با قابلیت «خریداشتراکی»

جدیدترین عضو استارتاپ‌های الکتریکی کار خود را با نام GOEV در بورس آمریکا آغاز کرد. شرکت کانو در سال ۲۰۱۸ توسط تعدادی از مدیران سابق شرکت فارادی‌فیوچر در لس‌آنجلس تاسیس شـــد و در حال حاضر دارای ۳۰۰ کارمند است. این شرکت یک پلت‌فرم EV ماژولار طراحی کرده است که از آن در مینی‌ون خود که آن هم کانو نام دارد، استفاده می‌کند. انتظار می‌رود این مینی‌ون اواخر سال ۲۰۲۱ به بازار بیاید. به دنبال آن نیز این شرکت قصد دارد یک ون دلیوری در سال ۲۰۲۲ معرفی و همچنین یک خودرو کوپه اسپرت را پس از آن تولید کند. تفاوت عملکرد شرکت کانو با دیگر شرکت‌های استارتاپ EV در خرید اشتراکی خودروهای آن اســـت. به این شکل که خریداران ماهانه مبلغی را پرداخت می‌کنند که تمام هزینه‌هـــا را در برمی‌گیرد. البته خریداران صاحب خودرو نمی‌شوند، اما در عین حال هر زمان که تصمیم بگیرند، می‌توانند خودرو را پس بدهند.

:مساعدت بانک مرکزی برای «تامین ارز بدون منشأ خارجی» میسر کرد

ترخیص ۶۰ روزه کامیون‌های کارکرده به شرط ثبت سفارش

■ سازمان راهداری در حال دریافت تاییدیه خدمات پس از فروش و گرفتن استانداردهای این کامیون‌ها است

فرانک آقاصفی
f.aghasafi@autoworld.ir

بازار داخلی خودروهای ســـنگین که تشنه ورود خودروهای صفر یا کم‌کارکرد است، در ماه‌های اخیر در انتظار ترخیص و ورود کامیون‌های کارکرده اروپایی به سر برده است. در همین راستا، ماه گذشته از سوی بانک مرکزی اعلام شد ارز مورد نیاز این خودروها بدون منشأ خارجی تامین خواهد شد تا از گمرک ترخیص شده و وارد بازار داخلی شوند و به دست مصرف‌کننده برسند. هرچند این اقدام عکس‌العمل‌های مختلفی را به همراه داشت، اما به‌نظر می‌رسد تا ورود این کامیون‌ها به بازار داخلی زمان زیادی نمانده باشد، تا آن‌جا که مشاور سازمان راهداری در نوسازی ناوگان از ورود ۲هزار دستگاه کامیون کارکرده به بازار داخلی طی ۲ ماه آینده خبر داد. البته شرایط سختگیرانه‌تری هم برای ترخیص این خودروها اعلام شده و گمرک اعلام کرده است این خودروها بدون ثبت‌سفارش، ارائه تامین ارز از بانک عامل و گواهی اسقاط کامیون‌های فرسوده از سازمان راهداری، امکان ترخیص ندارند.

1 شمارش معکوس دوماهه برای ورود به بازار

طی روزهای گذشته در فضای مجازی ویدئوهای در خصوص آغاز ترخیص کامیون‌های کارکرده اروپایی از گمرک غرب کشور، منتشر شد. فروشندگان این خودروها مدعی هستند که اقدامات لازم برای تحویل این خودروها به مشتریان انجام شده و زمان چندانی تا تحویل آن‌ها باقی نمانده است. این در حالی است که صدراله بمانا، مشاور سازمان راهداری در نوسازی ناوگان اعلام کرده است این خودروها دستکم هنوز ۲ ماه با ورود به بازار فاصله دارند. وی با اشاره به مشکلات ناشی از تحریم‌ها و ارز عنوان کرد: «باید اقدامات لازم در حوزه تولید داخل خودرو سنگین افزایش یابد و از سوی دیگر، روند واردات برای ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا مناسب شود.»

2 تعیین تکلیف خدمات پس از فروش کارکرده‌ها

از جملـــه موضوعاتی که به‌نظر می‌رســـید بـــا واردات خودروهای کارکرده، مشـــکلاتی را برای مصرف‌کنندگان و حتی خودروسازان داخلی به وجود بیاورد، خدمات پس از فروش این خودروها بود. مشخص نبود کدام خودروساز یا ارگانی قرار است این سلامت این خودروها را تایید کند و حتی بعد از آن خدماتی را برای استفاده از آن‌ها ارائه دهد. البته بمانا در این خصوص هم اعلام کرد: «در حال دریافت تاییدیه خدمات پس از فروش و همچنین در حال گرفتن استانداردها هستیم.» بمانا در ادامه افزود: «منشأ ارز این خودروها، خارجی است و با رفع موانع از طریق همکاری بانک مرکزی امیدواریم این مشکل نیز رفع شود.»

گمرک ایران در اطلاعیه‌ای ترخیص و اجرای تشریفات گمرکی کامیون‌ها و کشنده‌های وارداتی دست دوم با عمر کمتر از ۳ سال از انبارهای گمرک را بدون ثبت‌سفارش معتبر، اخذ مجوزهای قانونی، ارائه کد رهگیری سامانه ساتا از بانک عامل و گواهی اسقاط کامیون فرسوده از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ممنوع اعلام کرد

3 اجرای نوسازی در پیچ و خم تحریم‌ها

مشاور سازمان راهداری در نوسازی ناوگان در پاسخ به اعتراض برخی سازمان‌ها و درخواست آن‌ها برای حمایت از تولید داخل به جای واردات کارکرده‌ها اظهار کرد: «نخستین برنامه ما در کل کشور طرح نوسازی ناوگان درون‌شهری و برون‌شهری است که حدود ۱۷۶ هزار و ۵۵۰ دستگاه کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و کامیونت درون و برون‌شهری در آن دیده شده است.»

وی با اشـــاره به این که این طرح با عنوان طرح ریاست جمهوری در دستور کار قرار گرفته است، گفت: «تاکنون حدود ۶۰۰ دستگاه کامیون نوساز تحویل داده شده یا در حال تحویل به متقاضیان است.» مشاور ســـازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نوسازی ناوگان با بیان این که قرارداد نوسازی ۱۲ هزار دستگاه ناوگان درون‌شهری و برون‌شهری داریم بیان کرد: «از این میزان قرارداد حدود ۶ هزار دستگاه از این ناوگان مربوط به کامیون است.»

وی تاکید کرد: «افزایش تولید داخل خودروهای ســـنگین، نیازمند تامین برخی قطعات اســـت که به‌علت افزایش نـــرخ ارز و همچنین تحریم، برای واردات آن‌ها و اجرایی کردن تولید داخل، با مشکلاتی روبه‌رو شده‌ایم. البته تامین ارز واردات این قطعات در بانک مرکزی انجام شده و ارز آنها باید تحویل داده شود؛ با این حال برای جابه‌جایی ارز هم با مشکلات زیادی روبه‌رو هستیم.»

وی تصریح کرد: «طی دو سال گذشته اجرای طرح ریاست جمهوری با مشکلات بسیاری روبه‌رو بوده است. به همین دلیل روند اجرای آن با کندی همراه بود.»

4 کامیون‌های کارکرده بدون ثبت سفارش ترخیص نمی‌شوند

اخبار ورود ۲هزار دســـتگاه کامیون مانده در گمرک، در شرایطی مطرح می‌شود که براساس اعلام گمرک ایران، ترخیص این خودروها بدون ثبت سفارش، ارائه گواهی تامین ارز از بانک عامل و گواهی اسقاط کامیون‌های فرسوده از سازمان راهداری ممنوع شده است.

گمرک ایران در اطلاعیه‌ای ترخیص و اجرای تشـــریفات گمرکی کامیون‌ها و کشنده‌های وارداتی دست‌دوم با عمر کمتر از ۳ سال از انبارهای گمرک را بدون ثبت سفارش معتبر، اخذ مجوزهای قانونی، ارائه کد رهگیری سامانه ســـاتا از بانک عامل و گواهی اسقاط کامیون فرسوده از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ممنوع اعلام کرد.

در متن این اعلام آمده اســـت: «پیرو بخشـــنامه‌های صادرشـــده در خصوص ثبت سفارش و ورود کامیون‌های کشنده با عمر کمتر از سه ســـال موضوع بند ث ماده ۳۰ قانون احکام دائمی منتهی به بخشنامه شماره ۹۹/۱۱۰۲۸۹۸ مورخه ۹۹/۹/۱۶ اعلام می‌دارد؛ ضمن رعایت مفاد بخشنامه‌های صادره در انجام تشریفات گمرکی کامیون‌های مزبور، اخذ ثبت سفارش معتبر، مطالعه مجوزهای قانون و مقرراتی، اخذ و ارائه کد رهگیری صادره (ســـاتا) توسط بانک عامل و گواهی اسقاط صادره توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قبل از ترخیص کالا الزامی است.

خواهشمند اســـت دســـتور فرمایید مراتب به کلیه عوامل زیرمجموعه ابلاغ شود تا با رعایت کامل مقررات، اقدام لازم معمول دارند. مسئولیت حسن اجرای بخشنامه با بالاترین مقام اجرایی گمرک مربوطه است.»

همکاری ایران خودرو دیزل با شرکت‌های دانش‌بنیان در تولید اتوبوس

معاون مهندسی ایران خودرو دیزل از خدمت‌رســـانی شرکت‌های دانش‌بنیان به این مجموعه برای تولید بهینه و به‌روزرســـانی اتوبوس‌های ساخت داخل خبر داد. محسن پاکزاد در این خصوص گفت: «در اتوبوس‌های قدیمی از علم الکترونیک استفاده نمی‌شد، اما امروز با استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان، علم الکترونیک را در ساخت اتوبوس به کار گرفته‌ایم و توانسته‌ایم در این باره از علم روز دنیا بهره‌مند شویم.» وی اضافه کرد: «فیلتر جاذب ذرات دوده از جمله قطعاتی بود که ارزبری بالایی داشـــت. از این‌رو، این قطعه را به یکی از شـــرکت‌های دانش‌بنیان ســـفارش دادیم و با داخلی‌سازی آن علاوه بر کاهش ارزبری توانستیم دانش ســـاخت این محصول را نیز داخلی کنیم.» معاون مهندســـی ایران خودرو دیزل بیان کرد: «موتور ۴۵۷، موتوری است که در اتوبوس‌های ساخت داخل استفاده می‌شود که این موتور به‌طور کامل ساخت شرکت داخلی ایدم با تولید روزانه ۱۰ دستگاه است.» پاکزاد اظهار کرد: «در طراحی اتوبوس از نرم‌افزارهای روز مهندسی استفاده می‌کنیم، ضمن این که اتوبوس‌های ما استانداردهای ۸۵ گانه را دریافت کرده‌اند و با سطح استانداردی که ما در تولید اتوبوس استفاده می‌کنیم، این محصولات حتی قابلیت صادرات به اروپا را هم دارد.» وی عنوان کرد: «فقط گیربکس استفاده‌شده در اتوبوس، وارداتی است که مذاکرات با شرکت‌های دانش‌بنیان برای ساخت داخل آن آغاز شده است و امیدواریم به‌زودی بتوانیم از گیربکس ساخت داخل در تولید اتوبوس استفاده کنیم.» معاون مهندســـی ایران خودرو دیزل در حالی خبر از همکاری ایران خودرو دیزل با شرکت‌های دانش‌بنیان داده که رئیس هیات‌مدیره این شرکت نیز تولید روزانه اتوبوس در این شرکت را ۴ دستگاه اعلام کرده اســـت. مهدی محمدی در این خصوص اظهار کرد: «ظرفیت تولید اتوبوس در هر شیفت این شرکت ۱۰ دستگاه و برای یک شبانه‌روز ۲۰ دستگاه است.» وی با بیان این که خط تولید اتوبوس ایران خودرو دیزل ۱۰ سال تعطیل بود، بیان کرد: «در شرایط تحریمی به‌جای این که نگران وارد نشدن قطعات باشیم، با اتکا به ساخت داخل و کار جهادی، توانستیم موتور اتوبوس را داخلی‌سازی کرده و ساخت اتوبوس را در این مجموعه آغاز کنیم.» به گفته محمدی، در حال حاضر ۷۵۰ نفر در خط تولید اتوبوس ایران خودرو دیزل مشغول کار هستند و چنان‌چه با تامین مالی و عقـــد قرارداد برای تامین اتوبوس در ناوگان حمل‌ونقل عمومی به ظرفیت ۲۰ دستگاه برسیم، برای یک‌هزار و ۲۰۰ نفر دیگر هم در این مجموعه اشتغال ایجاد می‌شود. رئیس هیات‌مدیره ایران خودرو دیزل همچنین متذکر شد: «برای رساندن تولید به ظرفیت اسمی خود مشکلی نداریم و تنها مانع ما تامین مالی و هدایت سفارش‌های تامین اتوبوس از محل ساخت داخل است.» محمدی با بیان این که کیفیت قوای محرکه اتوبوس ساخت داخل همانند قوای محرکه اتوبوس بنز است، تصریح کرد: «از نظر بدنه و تزئینات، اتوبوس‌های ساخت این مجموعه قابل رقابت با مدل‌های وارداتی و قیمت آن نیز ۳۰ درصد پایین‌تر است.» وی در ادامه بیان کرد: «با زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های موجود، علاوه بر تامین داخل می‌توانیم اتوبوس‌های ساخت داخل را به بازار آسیای میانه، افغانستان و عراق صادر کنیم.»

جای خالی رنو!

رنو برنامه گسترده‌ای برای حضور در بازار ایران داشت و قرار بود علاوه‌بر تولید تندر ۹۰ و ساندرو، رنو داستر نیز به‌عنوان یک شاسی‌بلند ارزان و اقتصادی و همچنین در قامت رقیب خودروهای چینی شاسی‌بلند به بازار عرضه شود. رویایی که با خروج رنو از بازار ایران بعد از تحریم‌ها رنگ باخت!

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار
k.talebifard@autoworld.ir

تقسیم‌بندی بازار بین چینی‌ها و داخلی‌ها

به‌نظر می‌رسد هرچه به‌سمت آینده پیش می‌رویم، تقسیم‌بندی مشخص‌تری بین بازار خودروهای داخلی غیرچینی و چینی‌ها دیده می‌شود. در گذشته؛ بسیاری از خودروهای چینی رقیب مستقیم خودروهای داخلی مانند پراید، ۴۰۵، پارس، سمند و ۲۰۶ بودند. درمقابل نیز خودروسازان داخلی برای عرضه خودرو با برند ملی و البته شاسی‌بلند تلاش می‌کردند اما امروزه این تلاش‌ها رنگ باخته است. گویا خودروسازان در مقابل چینی‌ها، تمرکز خود را از بازار خودروهای سدان و هاچ‌بک برداشته‌اند و فقط بر گرفتن سهم حداکثری بازار خودروهای شاسی‌بلند متمرکز شده‌اند. امروزه خودروسازان داخلی در زمینه عرضه خودروهای هاچ‌بک ارزان و همچنین سدان‌های جمع‌وجور که عموما در سگمنت B و C قرار دارند، فعالیت می‌کنند. به‌عنوان‌مثال تنها خودرو هاچ‌بک این روزهای بازار؛ اموی‌ام ۳۱۵ است و خودروهای سدان چینی هم محدود به جک‌جی ۴، چری آریزو ۵ و آریزو۶ هستند. اما در مقابل تعداد زیادی شاسی‌بلند چینی تولید و به بازار کشور عرضه می‌شوند. ولی از سوی‌دیگر تا یکی دو سال آینده اثری از خودروهای شاسی‌بلند با برند ملی نخواهد بود.

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 گارنتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان‌برقی	موتورضعیف	۳۶۰	هیوندای آوانته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴اتوماتیک	۱۲,۵	۷,۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم‌بدنه گران	۳۵۵-۳۹۵	میتسوبیشی میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوقدار	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴اتوماتیک	۱۲,۸	۸,۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم‌بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنا پلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتورقدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴اتوماتیک	۱۱,۵	۶,۹	۱۱۰۰	کیفیت‌ساخت	ظاهرقدیمی	۴۲۰	جک J5 ۱,۸ اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴اتوماتیک	۱۱,۵	.	.	کیفیت‌ساخت	بدون‌ایراد	۴۱۵	کیاپیکانتو
برلیانس H320/330	جلو	سدان/هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴اتوماتیک	۱۴,۵	۷,۳	۱۲۸۰	ظاهرجذاب	موتورضعیف	۳۶۸	کیاپیکانتو
رنو ساندرو استپ وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴اتوماتیک	۱۱,۷	.	.	کیفیت‌ساخت	اختلاف‌قیمت‌بی‌دلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱,۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴اتوماتیک	۱۲,۵	۸	۱۳۵۵	ظاهرجذاب	خرابی‌متعدد	موجودنیست	هیوندای آوانته
ام وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸,۵	۱۲۹۰	موتورقدرتمند	بازار دست‌دوم	موجودنیست	هیوندای آوانته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵دستی	۱۲	۸,۳	۱۳۳۰	ظاهرجذاب	کیفیت‌ساخت‌پایین	موجودنیست	X33 اتوماتیک
ام وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴,۵	۸,۵	۱۴۱۲	موتورقدرتمند	ظاهر	۴۵۸-۴۸۵	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۳۵	۶دستی	۱۰,۵	۷,۷	۱۵۰۵	موتورقدرتمند	بدون‌ایراد	موجودنیست	رنوداستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵دستی	۱۱,۵	۶,۶	۱۲۳۰	کیفیت‌ساخت	آپشن‌های کم	موجودنیست	مزدا۳ نسل ۱
کیا پیکانتو ۲۰۱۶	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴اتوماتیک	۱۳,۴	۵,۳	۸۵۵	کیفیت‌ساخت	قیمت‌بالا	موجودنیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچبک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴اتوماتیک	۱۳,۲	۵		کیفیت‌ساخت	موتورضعیف	موجودنیست	کیاپیکانتو
چانگان CS 35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴اتوماتیک	۱۴,۵	۷,۶	۱۲۹۰	ظاهرجذاب	کولرضعیف	۴۳۰	جک S5
بسترن بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶اتوماتیک	.	۷	۱۲۷۰	ظاهرجذاب	موتورضعیف	۴۰۰	مزدا۳ نسل ۱
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۳۸۷	ظاهرجذاب	بدون‌ایراد	۴۰۰	کیاسراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبیشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳,۸	۴,۹	۹۲۰	کیفیت‌ساخت	موتورضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گریت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۰	.	۶اتوماتیک	.	.	.	کیفیت‌ساخت	کمبودلوازم‌یدکی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر /exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴اتوماتیک	۱۰,۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت‌ساخت	بدون‌ایراد	موجودنیست	توسان ۲۰۱۰
کیا ریو	جلو	سدان/هاچبک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴اتوماتیک	۱۳,۴	۶,۳	۱۱۹۸	ظاهرجذاب	موتورضعیف	موجودنیست	هیوندای الانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۲۰	۱۹۰	۶اتوماتیک	۱۰,۹	۵,۴	۱۱۸۰	ظاهرجذاب	کمبودلوازم‌یدکی	موجودنیست	کیاسراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶اتوماتیک	۱۰,۳	۷,۸	۱۳۵۵	ظاهرجذاب	موتورضعیف	موجودنیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴اتوماتیک	۱۱,۵	۷,۵	۱۱۴۰	کیفیت‌ساخت	سواری‌ضعیف	۶۷۵	هیوندای الانترا
تویوتا کرولا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴اتوماتیک	۱۰,۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت‌ساخت	آپشن‌های ایمنی کم	موجودنیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴اتوماتیک	۱۱	۷,۲	۱۵۰۰	کیفیت‌ساخت	موتورضعیف	موجودنیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴اتوماتیک	۱۱	۷,۲	۱۵۰۰	کیفیت‌ساخت	موتورضعیف	موجودنیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهارچرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴اتوماتیک	۱۰,۷	۷,۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون‌ایراد	موجودنیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	.	.	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون‌ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۶۵	۶اتوماتیک		۸	۱۵۴۵	موتورقدرتمند	بدون‌ایراد	۶۷۰	رنوداستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰ توربو	۱۷۰	.	۶اتوماتیک	.	.	.	ظاهرجذاب	بدون‌ایراد	۶۷۰	رنوداستر
هایما اس ۵اس	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۶۱	۲۲۳	CVT	.	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت‌بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتورضعیف	۴۸۰	جک اس ۵
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶اتوماتیک	۱۰,۵	۷,۸	۱۲۴۲	موتورقدرتمند	هندلینگ‌ضعیف	۷۳۰	مزدا۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچبک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهرجذاب	موتورضعیف	۷۶۰	مزدا۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶اتوماتیک	۹,۲	۸,۵	۱۵۹۰	ظاهرجذاب	خدمات‌پس‌ازفروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶اتوماتیک	۱۰,۵	۷,۷	۱۲۶۸	ظاهرجذاب	هندلینگ‌ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۱۸۰۰ ۲۰۱۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱,۵	۷	۱۳۵۰	هندلینگ‌عالی	موتورضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ تیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶اتوماتیک	۱۲,۵	۷,۲	۱۳۰۰	ظاهرجذاب	بدون‌ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزدا ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵اتوماتیک	۹,۵	۸,۲	.	موتورقدرتمند	کیفیت‌رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نیسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰,۵	۶,۵	.	ظاهرجذاب	موتوربسیارضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچبک‌سه‌در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶اتوماتیک	۹,۵	۵,۶	.	هندلینگ	لوازم‌یدکی‌نایاب‌وگران	موجودنیست	آلفارومئوجولیتا ۲۰۱۵
هیوندای الانترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶اتوماتیک	۹,۵	۷,۴	۱۳۲۰	موتورقدرتمند	هندلینگ‌ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهرجذاب	بدون‌ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶اتوماتیک	۸,۲	۶,۷	۱۲۸۰	موتورقدرتمند	بدون‌ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴اتوماتیک	۱۱	۶,۵	۱۰۹۰	ظاهرجذاب	عرضه‌بسیارمحدود	موجودنیست	مزدا۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲,۴	چهارچرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴اتوماتیک	۱۲	۹,۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی‌قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نیسان جوک اسپرت	چهارچرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸,۵	۶,۵	۱۳۷۲	موتورقدرتمند	بازار دست‌دوم	۱۰۰۰	کیاسورنتو ۲۰۱۲-۱۳
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶اتوماتیک	.	۹,۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه‌بسیارمحدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷

توزیع دولتی روغن‌موتور در سیستان و بلوچستان

معاون حمل‌ونقل اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای سیستان و بلوچستان از توزیع چهار هزار و ۸۲۰ لیتر روغن‌موتور ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای با نرخ مصوب دولتی در این استان خبر داد. تیمور باقری روز شنبه در گفت‌وگو با «ایرنا» با بیان این که روغن‌موتور محصولی پرمصرف بـــرای ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، اظهار داشت: «با پیگیری‌های انجام‌شده در راستای حمایت از رانندگان و مالکان ناوگان حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری توزیع روغن‌موتور با نرخ مصوب از اول آذر امسال در محل پایانه بار زاهدان آغاز شده است.» وی ادامه داد: «با توجه به هماهنگی‌های صورت‌گرفته از سوی ســـازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشـــور و وزارت صمت، روغن‌موتور به‌قیمت مصوب دولتی تهیه و به این استان ارسال شده‌است.»

تغییرات عمیق در استراتژی تولید روانکارهای قدیمی

تولید روغن پایه گروه یک روسیه به پالایشگاه‌های کوچک سپرده شد

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

هفته گذشـــته مقامات محلی اســـتان آمـــور روســـیه در یکی از دورترین نقاط خاور دور اعلام کردند که برای تولید روغن‌پایه گروه یک پالایشـــگاهی در این نقطه افتتاح شده است. دولت روسیه در روز ۱۴ دســـامبر پروژه ۲۵ میلیون‌روبلی (معادل ۳۳۴ هزار دلار) را معرفی کرد که طی آن ظرفیت تبدیل سه‌هزار تن روغن سوخته و ۶۰۰ تن سایر زباله‌های آلوده به‌مواد پتروشیمی در سال ایجاد شده است.

با این حجم از روغن بازیافتی پالایشگاه آمور توانایی تولید سالانه دو هزار تن روغن‌پایه گروه یک و حدود ۶ هزار تن به‌شـــکل روزانه خواهد داشت. در روسیه، روغن‌پایه‌های از نوع I-12A، I-12 و I-20 عمده مصرف را تشکیل می‌دهند و این سه نوع روغن‌پایه ساده گروه یک به‌حساب می‌آیند که بدون حضور ادتیو در مکانیزم‌هـــای قدیمی و تجهیزات صنعتی که به روغن‌هایی با خاصیت ضداکسیداسیون و ضدخوردگی خاصی نیاز ندارند، خدمات ارائه می‌کند.

این ســـه نوع روغن عمدتا به‌عنـــوان روانکارهای صنعتی در یاتاقان دوک نخ‌ریســـی یا در دوک آســـتردوز پرسرعت اما کم‌فشار به‌عنوان بخشـــی از تجهیزات صنعت نخ و پارچه و همچنین در کاربردهای خودرو و راه‌آهن استفاده می‌شوند. یک مقام مسئول در شرکت بهره‌برداری از سایت

«Amurekoresurs» اعلام کرد که مشتریان اصلی آن‌ها می‌توانند شرکت‌های حمل‌ونقل موتوری و راه‌آهن در آمور باشند.

این پالایشـــگاه در منطقه صنعتی بلوگورسک، شهری در نزدیکی مرز روسیه با چین قرار گرفته است. بودجه این پروژه با سرمایه شرکت توسعه شرق دور روسیه و بخش دیگری از سرمایه‌گذاران خصوصی تامین شده‌است و شرکت Amurekoresurs همچنین روغن‌های سوخته فرآوری‌شده را در محل جمع‌آوری و حمل می‌کند. علاوه‌بر روغن‌پایه، این شرکت ادعای در اختیار داشتن فناوری بازیافت و تولید سوخت‌های سنتتیک، هیدروژنی و قیر مورد استفاده برای راه‌سازی و بام‌سازی را دارد. براســـاس برخی تخمین‌ها، روسیه ســـالانه بیش از یک میلیون تن روغن سوخته تولید می‌کند؛ اما تنها بخش کوچکی از این مقدار تصفیه می‌شود. بزرگ‌ترین پالایشگاه روغن تصفیه این کشور توسط شرکت خصوصی Rosa-1 در شهر ریازان احداث شده است و می‌تواند حداکثر ۲۴ هزار تن انواع مختلف روغن‌پایه گروه یک را در ســـال تولید کند. درواقع اکثر پالایشگاه‌های تولید روغن‌پایه گروه یک در حال تبدیل شـــدن به‌مینی‌پالایشـــگاه‌های تصفیه روغن سوخته هستند. باوجود اینکه روسیه جزو کشورهایی محسوب می‌شود که کماکان به‌روغن‌پایه گروه یک نیاز دارند، پالایشگاه‌های اصلی این کشـــور روند تولید سطوح پایین روغن‌پایه را متوقف کرده و در حال متمرکز شـــدن روی گروه دو به‌بالا و خصوصا گروه سه و همچنین سنتتیک‌ها هستند تا بتوانند نیازهای آتی را برطرف کنند.

لیست قیمت جدید محصولات موتوری شرکت نفت بهران براساس مصوبه جدید

روغن‌های موتور بنزینی

نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	توضیحات
بهران تکتاز 20W-50	API SG	گالن فلزی	۸۹۸,۲۴۷	-
بهران پیشتاز 20W-50	API SJ	چهار لیتری پلاستیکی	۱,۰۰۲,۹۱۵	-
بهران پیشتاز 10W-40	API SJ	سه و نیم لیتری پلاستیکی	۱,۲۸۳,۴۱۸	-
بهران سوپر پیشتاز 20W-50	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۱۶۲,۷۸۰	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس‌بنز) آلمان
بهران سوپر پیشتاز 10W-40	API SL	چهار لیتری فلزی کتابی	۱,۷۰۰,۵۵۵	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس‌بنز) 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 (مرسدس‌بنز) 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 بهران

روغن‌های موتور دیزلی

نام کالا	سطح کیفیت	نوع ظرف	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	توضیحات
بهران کویر 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	-
بهران توربودیزل 15W-40	API CH-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۵,۲۳۱,۲۵۱	دارای تاییدیه دایملر (مرسدس‌بنز) آلمان و گروه ولووسوئد
بهران سوپر توربودیزل 15W-40	API CI-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۵,۴۴۲,۸۰۳	دارای تاییدیه دایملر (بنز) MAN آلمان و گروه ولووسوئد
بهران توربو 10W-40 EIII	API CI-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۷,۱۲۵,۹۸۹	دارای تاییدیه دایملر (بنز) و MAN آلمان
بهران اولترا توربودیزل 15W-40	API CJ-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۸,۴۷۳,۴۲۴	دارای تاییدیه دایملر (بنز) آلمان و گروه ولووسوئد
بهران توربو 10W-40 EVI	API CJ-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹,۷۴۴,۴۳۷	دارای تاییدیه MAN آلمان
بهران اولتیما توربودیزل 15W-40	API CK-4	سطل ۲۰ لیتری پلاستیکی	۹۳۲۰۷۳۲	-

مدیر جدید بخش طراحی داخلی اشکودا

اول دسامبر سال جاری بود که پیتر اولا مدیریت بخش طراحی داخلی محصولات اشـــکودا را برعهده گرفت و این طراح مشهور از سال ۲۰۱۵ مسئولیت طراحی داخلی همه مدل‌های تجاری این کمپانی را برعهده داشـــته تا کارنامه خود را وزین‌تر کند. الیوراســـتفانی، مدیر بخش طراحی اشـــکودا درباره پیتر اولا در مصاحبه کوتاهی با خبرنگار مجله خودرو این‌چنین می‌گوید: «پیتـــر اولا را می‌توان راس تمام طراحان داخلی محصولات اشکودا در سال‌های اخیر دانست که یک گام بزرگ رو به جلو برداشته و طرح‌های زیبایی را ارائه داده است. اولا به‌عنوان مدیر بخش طراحی داخلی همراه با تیم خود، مفاهیم ابتکاری بسیاری را در بخش طراحی ارائه داده و انگیزه‌های جدیدی ایجاد کرده است.» این طراح جوان خوش‌ذوق اشکودا پس از فارغ‌التحصیل شدن از دانشگاه فنی اسلواکی در براتیسلاوا، قبل از پیوستن به گروه فولکس‌واگن در سال ۲۰۰۲ استودیو طراحی‌اش را تاسیس کرد و پس از آن در استودیو طراحی اشکودا کارش را ادامه داد و در سال ۲۰۰۵ به‌عنوان طراح ارشد منصوب شد. مرکز طراحی گروه فولکس‌واگن اروپا واقع در پوتسدام در پروژه‌هایی وی را برای برندهای مختلف این خودروساز بزرگ آلمانی در نظر گرفت و پیتر اولا بعد از به پایان رساندن مقطع دکترای خود، به‌مدیریت تیم طراحی داخلی، جزئیات سیستم اطلاعات-سرگرمی با انسان، طراحی‌های دیجیتال و استراتژی طراحی منصوب شد.

تلگرام
Telegram

کدام گیربکس مناسب است؟

باتوجه به‌اینکه دو خودروســـاز بزرگ کشـــور با رونمایی از محصولات جدید خود، ویژگی‌هایی متفاوت‌تر و به‌روزتر از محصولات قبلی را به‌نمایش گذاشته‌اند و در زمینـــه انتقال قـــدرت، آن‌ها از سیستم‌های جدیدی بهره گرفته‌اند و با در نظر داشتن این مساله که امروزه گیربکس اتوماتیک جزو یکی از مهم‌ترین آپشن‌ها در صنعت خودرو محسوب می‌شود، آمارها حکایت از آن دارد که این نوع گیربکس نسبت به گیربکس دســـتی با استقبال بیش‌تری مواجه شـــده اســـت و تولید داخلی نمونه‌های گیربکس اتوماتیک، نویددهنده آن است که توانایی طراحی و تولید انـــواع گیربکس‌های اتوماتیک در کشور وجود دارد. حال در این‌جا این سوال مطرح می‌شـــود که کدام نوع از گیربکس‌های اتوماتیک می‌تواند برای محصولات داخلی مناسب باشد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر محصولات داخلی با گیربکس‌های اتوماتیک عرضه شـــوند، در نخستین گام این محصولات از بالاترین سطح کیفیت بهره‌مند خواهند شد. از طرفی گیربکس اتوماتیک بایـــد به‌گونه‌ای طراحی و تولید شود که با شرایط جوی کشور ســـازگاری لازم را داشته باشد. همچنین همگام بـــا تولید گیربکس اتوماتیک در داخل کشور باید دانش فنی آن نیز گسترش یابد. خودروسازان باید پیش از تحویل خودروهای مجهز به گیربکس‌های اتوماتیک ســـاخت داخل، نحوه نگهداری و استفاده صحیح از آن را نیز به‌مشتریان آموزش دهند.

محمدپور

گیربکس اتوماتیک باید براساس نیاز بازار و سپس قدرت پیشرانه انتخاب و تولید شـــود. درهمین راستا تولید گیربکس‌هـــای ســـی‌وی‌تی بـــرای خودروســـازان از هزینـــه پایین‌تری نسبت به‌سایر گیربکس‌های اتوماتیک برخوردار اســـت. اما ایـــن گیربکس ضعف‌هایـــی دارد که به‌واســـطه آن نمی‌تواند در هر بـــازاری موفق عمل کند. بنابراین بهتر است در محصولات داخلی از نوع گیربکس‌های اتوماتیک تیپ ترونیک اســـتفاده شود. درواقع خودروســـازان باید در پی استفاده و تولیـــد گیربکس‌های هوشـــمندی باشند که با رفتار رانندگی رانندگان ما مطابقت داشته باشد.

فغانی

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

نبود دماسنج

خودرو وارداتی مـــدل ۲۰۰۹ دارم که دارای دماســـنج اتوماتیک برای سیستم تهویه مطبوع بـــوده و چند روز اســـت هنگام اســـتفاده از این سیستم، تنظیمات آن همچون گذشته به‌شکل اتوماتیک انجام نمی‌شود و باید به‌صورت دستی آن را تنظیم کنم. بـــا مراجعه به‌نمایندگی برای رفع ایراد، کارشناس فنی پس از بررسی گفت که دماسنج خودرو معیوب شده و دلیل تنظیم نشدن آن به‌شکل اتوماتیک، خرابی این قطعه است. اما این قطعه در نمایندگی یافت نشـــد و با مراجعه به‌بازار بســـیاری از فروشندگان اذعان کردند که این قطعه نایاب اســـت و اگر باشد نیز با قیمتی بیش از دو برابر قیمت واقعی ارائه خواهد شد.
۰۹۰۳***۱۷۳۷

نظرسنجی
Poll
۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۳۳۰
کدام مورد در کاهش قیمت خودرو کارکرده تاثیر بیش‌تری دارد؟

۱-تعویض قطعات اصلی بدنه
۲-رنگ شدن مجدد بدنه

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۳۲۹

در نظرســـنجی شـــماره گذشـــته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به‌نظر شـــما کدام گزینه در شرایط نامساعد جوی، رانندگی را ایمن‌تر خواهد کرد؟
در پاسخ به این پرســـش ۴۹ درصد به گزینه یک یعنی اســـتفاده از زنجیر چرخ، ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از تایرهای زمستانی و ۲۰ درصد به گزینه سوم یعنی سیالات نانو برای پوشش تایر رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۴۹ درصد
گزینه ۲ ۳۱ درصد
گزینه ۳ ۲۰ درصد

سوئیفت؛ ریزجثه ۱۶ هزار دلاری سوزوکی

تاکنون ســـه نســـل از ســـوئیفت به‌عنوان هاچ‌بک جذاب و اســـپرت دوست‌داشتنی سوزوکی به‌جهان معرفی شده است و نسل سوم این هاچ‌بک ریزجثه که ســـال ۲۰۱۷ به‌بازار آمد، با ظاهری متفاوت و تغییراتی در بخش فنی توانســـت بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد. استایل سوئیفت در نسل سوم به‌لطف خطوط تیز روی بدنه و رشد ابعادی، کاراکتری خاص‌تر و نافذتر به‌خود گرفته است.
پوزه خودرو به‌واسطه چراغ‌های بزرگ و جلوپنجره شش‌ضلعی که در بخش میانی آن لوگو ســـوزوکی خودنمایی می‌کند، تهاجمی به‌نظر می‌رسد؛ اما نمای عقب سوئیفت باتوجه به‌طراحی چراغ‌های مشابه قطره آب با گرافیک خاص و حجم برجسته روی در که به‌واسطه یک خط تیز روی آن ایجاد شده، چشم‌نواز و زیباست. اگرچه سوئیفت یک خودرو بسیار مناسب برای مصارف روزانه شهری اســـت، اما به‌لحاظ ظرفیت بار و قرارگیری سرنشینان داخل خودرو، شـــاید گزینه چندان مناسبی نباشد و این مساله در خودرو هاچ‌بک سگمنت B کاملا قابل درک است.
فاصله محوری ۲۴۵۰ میلی‌متری در کنار طول ۳۸۴۰ میلی‌متری و عرض ۱۷۳۵ میلی‌متری فضای نسبتا کمتری را در اختیار سرنشینان عقب می‌گذارد و به‌رغم آن که ارتفاع این ریزجثه ژاپنی ۱۴۹۵ میلی‌متر است، اما هنگام قرار گرفتن سرنشینانی با قامت ۱۷۸ سانتی‌متر مشکل خاصی نخواهد داشت. همچنین کاربردی بودن سوئیفت با ورود به کابین آن کاملا محسوس است؛ درواقع سبک طراحی مینیمال و اســـتفاده از پلاستیک و روکش پارچه‌ای صندلی‌ها بر این قضیه دلالت دارد. البته در این گزارش نسخه GL نویگاتور پلاس مدنظر ما اســـت؛ بنابراین در نسخه‌های اسپرت شاهد تزئینات کربن و صندلی‌های با روکش چرمی هســـتیم که البته قیمـــت خودرو را افزایش می‌دهد.
درعین حال به‌منظور دستیابی سریع سرنشینان به اطلاعات-سرگرمی در این مدل، از صفحه‌نمایشـــگر ۷ اینچی لمسی با قابلیت اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو بهره گرفته شده است و استفاده از غربیلک فرمان و دسته‌دنده اسپرت و کلاستر (مجموعه پشت آمپر) با خطوط قرمز رنگ به‌حس رانندگی اســـپرت با این مدل می‌افزاید. اما مهم‌ترین بخش سوئیفت را که همان قلب تپنده این کوچولو دوست‌داشـــتنی اســـت، یک موتور چهارسیلندر خطی بنزینی به‌حجم دقیق ۱۲۴۲ سی‌ســـی تنفس طبیعی با ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر تشکیل می‌دهد.
این موتور با وجود سیستم‌های زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و تنظیم مدیریت جرقه‌زنی، حداکثر ۸۹ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آر پی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۱۲۰ نیوتون‌متری را در ۴۴۰۰ آر پی ام به‌ارمغان می‌آورد. این پیشرانه نسبتا پرتوان با یک گیربکس CVT کوپل شده تا رانندگی را مطلوب و درعین حال مصرف سوخت را بهینه کند.
نکته جالب درباره سوئیفت این است که سازه بدنه از متریال آلومینیوم بوده و حتی بلوک موتور ۱,۲ لیتری K12C سوزوکی از متریال آلومینیوم ساخته شده است تا مجموع وزن خودرو با احتساب باک پر از بنزین به ۹۰۰ کیلوگرم برسد. با این وجود با توجه به‌آنچه کمپانی سوزوکی اعلام کرده است، سوئیفت در هر ۱۰۰ کیلومتر به‌صورت ترکیبی تنها ۴,۸ لیتر بنزین می‌سوزاند.
از مهم‌ترین آپشـــن‌های این هاچ‌بک دوست‌داشتنی ســـوزوکی می‌توان به کروز کنترل، تنظیم چراغ‌های جلو، کامپیوتر سفری، نمایشگر ۷ اینچی لمسی با قابلیت اتصال اپل کارپلی و اندروید اتو، رینگ‌های ۱۶ اینچی و سه نوع تریم مختلف برای روکش پارچه‌ای صندلی‌ها و... اشاره کرد. همچنین کمپانی سوزوکی برای ســـوئیفت GL نویگاتور پلاس قیمت پایه ۱۶ هزار و ۷۴۰ دلار را در نظر گرفته اســـت. با این وجود برای مالکان این خودرو پنج سال گارانتی نامحدود و ۱۲ ماه یا ۱۵ هزار کیلومتر سرویس دوره‌ای در نظر گرفته شده است.

پیامک
SMS

گیربکس خودرو

آیا صحت دارد که هنگام رانندگی، قرار دادن دســـت روی دســـته‌دنده خودرو به‌شـــکل طولانی‌مدت سبب ایجاد مشکل در آن می‌شود؟
۰۹۳۵*۴۸۲۸**

بله؛ زمانی که راننده دســـت خود را روی دسته‌دنده قرار می‌دهد، فشار مضاعفی به چرخ‌دنده‌ها و مکانیزم گیربکس وارد می‌شود و به‌فرســـودگی چرخ‌دنده‌ها سرعت می‌دهد. متاســـفانه این عادت اشتباه اغلب در بین رانندگان به‌چشم می‌خورد و کمپانی‌های خودروسازی داخلی نیز توجهی به آن ندارند. اما بیش‌تر کمپانی‌های خارجی در طراحی داخلی خودرو به‌این موضوع دقت ویژه دارند و اغلب از کنسول بلندی در داخل خودرو بهره می‌برند تا راننده دست خود را روی آن بگذارد و از وارد آمدن فشار به دسته‌دنده جلوگیری شود.

معیوب شدن چرخ‌دنده

موتورسیکلت ۱۸۰ سی‌ســـی مدل ۹۵ دارم و حدود ۱۰ روز است در زمان رانندگی و تعویض دنده از ۳ به ۴ یا ۴ به ۵، دنده با فشار بیشتری جا می‌رود. همچنین ســـه روز قبـــل چراغ‌های جلـــو و عقب موتورسیکلتم را تعویض کردم؛ اما لامپ آن‌ها مجدد معیوب شد و آخرین بار پس از تعویض لامپ دیگر چراغ روشن نشد؛ علت چیست؟
شهریاری-تهران

در پاســـخ به‌بخش نخست سوال شما باید گفت که این مشکل سه علت عمده دارد که باید مورد بررسی قرار گیرد. ۱-باتوجه به‌اینکه به‌دلیل محدودیت طراحی، پیشـــرانه و گیربکس موتورسیکلت در یک مجموعه قرار گرفته‌اند و هر دو مجموعه از یک محفظه برای روانکاری بهره می‌گیرند، ممکن است سطح روغن‌موتور کاهش یافته باشد و دنده‌ها هنگام تعویض به‌سختی جا بروند. ۲-ممکن است مجموعه کلاچ خودرو با مشکل مواجه شده باشد؛ یعنی صفحات کلاچ بیش از حد ساییده شده باشند که در این صورت برای رفع مشـــکل باید این قطعات تعویض شوند. ۳-با توجه به‌آنچه شـــما بیان کردید، باید دنده‌برنجـــی و همچنین مکانیزم تعویـــض دنده بین دو حالت ۲ و ۳ بررســـی شـــود؛ چراکه احتمال دارد قطعات معیوب شده یا ساییده شده باشند که برای رفع مشکل باید گیربکس باز و قطعات تعویض شوند. از سوی دیگر مشکل روشـــن نشدن چراغ‌های جلو و عقب به سیم‌کشی مربوطه و همچنین محل نصب لامپ مربوط می‌شود. چراکه اگر سیم‌کشی مدار مربوطه با اتصالی مواجه شده باشد یا اینکه محل نصب یا همان کانکتور لامپ معیوب شده باشد، با نصب لامپ جدید باوجود اتصالی که در کانکتور وجود دارد، لامپ مجدد می‌سوزد. بنابراین برای رفع مشکل باید ضمن بررسی مدار مربوطه و همچنین کانکتورهای آن، در صورت نیاز این قطعات تعویض شوند.

استهلاک موتور

باتوجه به این که موتور سوناتا LF کاملا مشابه موتور سانتافه DM اســـت، آیا می‌توان این پیشـــرانه‌ها را با یکدیگر جابه‌جا کرد و اســـتهلاک کدام یک بیشتر است؟
تهرانی-اصفهان

همواره موتور خودرو متناســـب با وزن اتاق آن طراحی و تولید می‌شـــود و در ســـال‌های اخیر با توجه به‌اقتصادی کردن موتورها توسط کمپانی‌های ســـازنده، اغلب از یک موتور مشترک برای چند محصول استفاده می‌شود. البته موتور ســـوناتا با ســـانتافه قطعا تفاوت‌هایی دارد و موتور نصب‌شده نمی‌تواند نیاز ســـانتافه را برآورده کند. زیرا وزن این خودرو از سوناتا بیش‌تر است. از نظر استهلاک نیز بارها به‌این نکته اشـــاره کرده‌ایم که خودروهای دو دیفرانسیل نســـبت به‌خودروهای تک‌دیفرانسیل استهلاک بیشتری دارند و قطعا سانتافه نسبت به‌سوناتا از استهلاک بیشتری برخوردار است.

احتکار انواع لاستیک خودرو در نمایندگی‌های فروش

پلیس در اعلام مهم‌ترین حوادث ۲۴ ساعت گذشته از کشف دو هزار و ۹۱۶ حلقه انواع لاستیک خودرو احتکارشده در چهار نمایندگی فروش و توزیع خارج از شبکه به‌ارزش نزدیک به ۲۰ میلیارد ریال خبر داد.

به‌گزارش «ایرنا» از پایگاه خبری پلیس، سردار هوشنگ حسینی، فرمانده انتظامی استان اردبیل در تشریح این پرونده گفت: «پس از هماهنگی قضائی و با همراهی بازرسان سازمان صنعت، معدن و تجارت، ماموران پلیس امنیت اقتصادی به آدرس انبار این نمایندگی‌ها اعزام شدند و در بازرسی‌های به‌عمل آمده یک‌هزار و ۱۰ حلقه انواع لاستیک خودروهای سبک که به‌صورت غیرقانونی دپو و احتکار شده بود، کشف شد.»

فرمانده انتظامی استان اردبیل ادامه داد: «ارزش لاستیک‌های کشف‌شده ۶ میلیارد و ۶۴۵ میلیون و ۸۰۰ هزار ریال است. همچنین مسئولان نمایندگی فروش لاستیک با تشکیل پرونده تحویل مقام قضائی شده‌اند و با انجام بررسی‌های بیشتر مشخص شد این نمایندگی‌ها یک‌هزار و ۹۰۶ حلقه لاستیک به‌ارزش ۱۲ میلیارد و ۵۴۱ میلیون و ۴۸۰ هزار ریال را نیز به‌صورت توزیع خارج از شبکه فروخته‌اند.»

گزارش
Report

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

راهنمایی برای شرایط اضطراری

معرفی بهترین پمپ‌بادهای سیار ۲۰۲۱

برخلاف باور بسیاری از افراد که تصور می‌کنند همچون شرایط آفرود در شرایط یخبندان نیز لازم است فشار باد تایرها کاهش یابد، اما برای تماس دقیق و حساب‌شده آج تایرهای زمستانی با سطوح لغزنده لازم است فشار باد تایرها به‌صورت کاملا دقیق تنظیم شود. این در حالی است که تنظیم فشار باد در حالتی که خودرو مسیر زیادی را طی کرده و لاستیک‌ها داغ شده‌اند، کار درستی نیست؛ بنابراین بهترین زمان تنظیم باد تایرها پیش از آغاز حرکت و پس از پارک طولانی خودرو است. در همین راستا «سی‌نت» به‌عنوان یکی از معتبرترین وب‌سایت‌های فناوری، برترین پمپ‌بادهای قابل حمل را معرفی کرده که قیمتی حدود ۳۰ تا ۶۰ دلار دارند؛ اما کارایی آن‌ها خیلی بیش‌تر از رقم پرداختی است.

بهترین پمپ‌باد همراه ۲۰۲۰

محصول ۱۲ ولتی شرکت «EPAuto» برای اکثر کاربردها می‌تواند بهترین گزینه باشد و وزن آن حدود ۱۷۰۰ گرم بوده و ابعاد آن در حدود ۳۴ در ۲۰ در ۱۴ سانتی‌متر است.

این پمپ امکان فراهم آوردن نهایتا Psi 70 و جریان هوای ۱.۰۶ فوت مربع در دقیقه را دارد. کابل برق فندکی ۱۲ ولت آن دو متر و ۷۴ سانتی‌متر طول داشته و این رقم برای شلنگ باد ۷۶ سانتی‌متر است. مهم‌ترین دلیل برای انتخاب این گزینه ۳۲ دلاری کسب ۴/۵ ستاره از ۵ ستاره وب‌سایت «آمازون» توسط این محصول بوده است.

بهترین پمپ بی‌سیم

اخیرا پمپ‌های باد نیز مجهز به‌باتری شده‌اند و نیازی به اتصال آن‌ها به‌برق نیست. محصول کمپانی معروف «بلک اند دکر» با اختلاف پتانسیل ۲۰ ولت یکی از این پمپ‌ها به‌حساب می‌آید که باوجود امکان شارژ آن با جریان ۱۲ ولت فندکی، اما توان ۲۰ ولتی پمپ آن سبب می‌شود بتوانید خیلی سریع تایرها را باد کنید. این محصول در وب‌سایت «آمازون» ۴.۴ امتیاز کسب کرده است.

بهترین پمپ‌دستی

در میان پمپ‌های بی‌سیم انواع دیگری نیز وجود دارند که با وجود بهره‌مندی از جریان کم‌تر از ۱۸ ولت، اما ابعاد جمع‌وجور آن‌ها سبب شده است برای بسیاری از افراد که به‌دنبال کالاهای با ابعاد کوچک اما کاربردی هستند، محصولی رضایت‌بخش محسوب شوند.

درهمین راستا پمپ دستی زردرنگ زیبای شرکت «Ryobi» از لحاظ ابعاد شاید نصف محصول «بلک اند دکر» باشد و وزن آن کمتر از دو کیلوگرم است و برای شارژ این دستگاه کافیست باتری‌های ۱/۵ آمپر آن را از درون دسته خارج کرده و شارژ کنید.

بارز (ایران)

گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲
BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	پراید صبا-سایپا ۱۱۱-سایپا ۱۳۲
BRILLIANT	P660	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	انواع پراید
ALERIA	P601	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تیبا-ریو-پیکان
ALERIA	P601	۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۲,۵۰۰,۰۰۰	انواع پراید
BRILLIANT	P660	۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تیبا-ریو-پیکان
ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۰	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۱,۳۰۰,۰۰۰	انواع پژو
ELPIDA	P640	۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۲۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۰	۱۵	۶۶۰	۲۱۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-دنا-تندر ۹۰-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
PREMIUM DRIVE	P648	۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۲,۸۰۰,۰۰۰	انواع پژو
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۴,۲۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس-H30 کراس
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۵,۵۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۵,۰۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
PREMIUM GRIP	P624 4G	۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۴,۷۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-مزدا۳-جک جی۵-ام وی ام X22
SPORTECH	S630	۲۱۵	۶۵	۱۶	۷۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33-لیفان ایکس 60-اسپورتیج-توسان(۲۰۱۰)
SPORTECH	S630	۲۲۵	۷۰	۱۶	۸۷۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	کاپرا
OPTI RIDERUNNER	S677	۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی-بی وای دی اس ۶
RIDERUNNER	S6373	۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷-ماهیندرا XCUV500
PREMIUM GRIP	P624	۲۲۵	۵۵	۱۶	۶۹۰	۲۴۰	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	AZERA 2001-2006
PREMIUM GRIP	P624	۲۳۵	۵۵	۱۷	۷۷۵	۲۴۰	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND
RIDE RUNNER	S673	۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	به زودی	SANTAFE 2013-2020 -RAV4-SORENTO SX

کویر تایر (ایران)

گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	سایپا۱۴۱-سایپا صبا
KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۲,۴۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۱,۵۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار-پژو ۴۰۵-پرشیا
KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۹۰۰,۰۰۰	سمند-زانتیا-سورن
KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۵,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰-دنا-ساندرو
KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۸,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-تویوتا یاریس-جک جی۵
KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33-لیفان X60
KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷-ماهیندرا XCUV500
KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی-BYD S6
KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-توسان-لکسوس-هیوندای-IX55 پرادو
KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵-سانگ یانگ نیوکوراندو
KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیوس (2016-2020) بام‌و ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) تیگو ۷
KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس-سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳)-تویوتا راو۴-سورنتو SX

در @Autoworldir ما را دنبال کنید

تغییرات سازمانی «آکبونو بریک» ژاپن

شـــرکت صنایع ترمز **Akebono** اعلام کرد از ژانویه ۲۰۲۱ تغییراتی در تیم مهندسان و مدیریت خود اعمال خواهد کرد. این اقدام به‌منظور اجرای پیوسته طرح چرخش کسب‌وکار، دستیابی به رشد در آینده و تغییرات سازمان اجرا خواهد شد. در قسمت پس از فروش، بخش اجرای استراتژیک به‌منظور تقویت عملکردهای بازاریابی ایجاد می‌شود. بخش فروش شماره ۳ نیز به بخش هماهنگی دفتر فروش تغییر نام می‌دهد. فعالیت‌های بازاریابی را با همکاری اداره اجرای استراتژی برای گســـترش تجارت جدید متمرکز خواهد کرد. البته بخش تحقیق و توسعه، بخش پیشرفته ترمز با هدف تقویت توانایی‌های مهندسی و افزایش رقابت‌پذیری بودجه بیشتری دریافت می‌کند. همچنین تغییراتی در بخش بررسی کیفیت این شرکت اعمال خواهد شد.

گزارش
Report

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

مدیرعامل شرکت تولیدکننده قطعات «برمبو» مطرح کرد:

هوش مصنوعی به کمک سیستم ترمز می‌آید

برمبو یکی از شرکت‌های مطرح در قطعه‌سازی و همچنین از کمپانی‌های پیشرو در توسعه سیســـتم ترمز است. حالا پس چنددهه تجربه در زمینه تولید سیستم ترمز، این شرکت یک دیسک جدید با مشخصات فنی بالا را معرفی کرد. این دیسک جدید به‌ویژه برای پاسخگویی به خودروهای برتر و لوکس طراحی شده است.

در محصولات جدید برمبو؛ ســـطح ترمز و سایش دیسک‌ها کم و چرخه عمر دیسک نیز به‌طور قابل توجهی افزایش می‌یابد. علاوه‌بر این، پوشش نیز سطح بالایی از مقاومت را در برابر خوردگی ارائه می‌دهد. این ویژگی به‌خصوص در نسل جدید خودروهای الکتریکی (به‌جهت سیســـتم ترمز متفاوت) مورد توجه قرار گرفته، زیرا این فناوری فنر ترمز برای کاهش گشتاور باقیمانده طراحی شده است تا لنت‌ها بعد از استفاده به‌طور کامل به جایگاه نخست خود در کولیس باز گردند. این فناوری همچنین می‌تواند اصطکاک اندک ایجادشده روی دیسک‌ها را کاهش دهد. دنیل شیلاسی، مدیرعامل شرکت برمبو می‌گوید: «ما به

دنبال عرضه محصولات بیشتر نسبت به دیسک ترمز Greentive هستیم. فنر و ساختار جدید ترمز مواردی هستند که به آن‌ها فکر می‌کنیم.» شیلاسی همچنین با بیان اینکه به فکر طراحی محصولات جدیدی در این حوزه هستیم، می‌افزاید: «هوش مصنوعی بسته به اطلاعاتی مانند شرایط آب و هوایی می‌تواند عملکرد ترمزها را تنظیم کند.

بر این اساس، خودروسازان می‌توانند با استفاده از نرم‌افزار در عملکرد ترمزها تغییراتی اعمال کنند. از جمله ایـــن تغییرات می‌توان به تنظیم ویژگی برای مطابقت با ســـبک رانندگی اشاره کرد.»

به گفته مدیرعامل شرکت برمبو، این شرکت قصد دارد به منظور گسترش فناوری‌های جدید در ۱۴ کشور حضور داشته باشد و با شرکت‌های بسیاری همکاری کند.

وی می‌گوید: «هدف ما ایجاد مراکز برتر تحقیق و توسعه در مناطق مختلف است. این روش و همکاری با افراد مختلف در بازارهای متفاوت خلاقیت و تنوع ما را تقویت می‌کند.»

لنت پارس (ایران)

محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	گارانتی	میزان رضایت مشتری	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)
لنت جلو پراید صبا	۱۳۶۲	۵۸۶	اگر ۵۰درصد به بالا لنت داشته باشد و نیمه‌تمام مانده باشد شامل گارانتی شرکت می‌شود	-	آلمان و انگلستان	۷۷,۰۰۰	۸۰,۰۰۰
لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶		-		۷۷,۰۰۰	۸۰,۰۰۰
لنت جلو تیبا		۵۸۶		-		۱۳۵,۰۰۰	۱۶۰,۰۰۰
لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶		-		۱۲۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰
لنت جلو پارس		۵۸۶		-		۱۲۰,۰۰۰	۱۶۰,۰۰۰
لنت جلو سمند		۵۸۶		-		۱۵۱,۰۰۰	۱۸۳,۰۰۰
لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶		-		۱۲۵,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰ (آبی)
لنت جلو سمند سورن		۵۸۶		-		۱۵۱,۰۰۰	۱۸۳,۰۰۰
لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶		-		۱۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۵۵,۰۰۰ (فول آبی)
لنت جلو ساینا		۵۸۶		-		۱۳۵,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰
لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵		۵۸۶		-		۱۸۱,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰
لنت جلو دانگ فنگ H30		۵۸۶		-		۱۵۱,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰
لنت جلو ۲۰۷		۵۸۶		-		۱۵۱,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰
لنت جلو دنا پلاس		۵۸۶		-		۱۵۱,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰

تصاویر

جهان‌ترمز کاشان (ایران)

محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	گارانتی	میزان رضایت مشتری	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)
لنت جلو پراید صبا	۱۳۷۸	۵۸۶	اگر ۵۰درصد به بالا لنت داشته باشد و نیمه‌تمام مانده باشد شامل گارانتی شرکت می‌شود	-	آلمان	۶۳,۰۰۰	۵۷,۰۰۰
لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶		-		۶۳,۰۰۰	۵۷,۰۰۰
لنت جلو تیبا		۵۸۶		-		۱۱۵,۰۰۰	۱۳۹,۰۰۰
لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶		-		۹۲,۰۰۰	۱۱۲,۰۰۰
لنت جلو پارس		۵۸۶		-		۹۲,۰۰۰	۱۱۲,۰۰۰
لنت جلو سمند ال ایکس		۵۸۶		-		۱۲۵,۰۰۰	۱۱۲,۰۰۰
لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲		۵۸۶		-		۱۱۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰
لنت جلو سمند سورن		۵۸۶		-		۱۲۵,۰۰۰	۱۱۲,۰۰۰
لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶		-		۱۳۰,۰۰۰	۱۳۲,۰۰۰

تصاویر

ایران‌لنت (ایران)

محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	گارانتی	میزان رضایت مشتری	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)
لنت جلو پراید صبا	۱۳۴۱	۵۸۶	اگر ۵۰درصد به بالا لنت داشته باشد و نیمه‌تمام مانده باشد شامل گارانتی شرکت می‌شود	-	-	۴۶,۱۰۰	۵۶,۶۰۰ (با کفشک)
لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶		-	-	۴۶,۱۰۰	۵۶,۶۰۰ (با کفشک)
لنت جلو تیبا		۵۸۶		-	-	۷۸,۶۰۰	-
لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶		-	-	۶۶,۸۰۰	۱۱۹,۹۰۰
لنت جلو پارس		۵۸۶		-	-	۶۶,۸۰۰	-
لنت جلو سمند		۵۸۶		-	-	۱۱۵,۳۰۰	-
لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶		-	-	۷۷,۰۰۰	-
لنت جلو سمند سورن		۵۸۶		-	-	۱۱۵,۳۰۰	-
لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶		-	-	۱۰۳,۹۰۰	-

تصاویر

دیسکی لنت (ایران)

محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	گارانتی	میزان رضایت مشتری	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)
لنت جلو پراید صبا	۱۳۶۲	۵۸۶	اگر ۵۰درصد به بالا لنت داشته باشد و نیمه‌تمام مانده باشد شامل گارانتی شرکت می‌شود	-	-	۵۶,۶۰۰	-
لنت جلو پراید ۱۱۱		۵۸۶		-	-	۵۶,۶۰۰	-
لنت جلو تیبا		۵۸۶		-	-	۷۵,۳۰۰	-
لنت جلو پژو ۴۰۵		۵۸۶		-	-	۷۴,۲۰۰	۷۶,۸۰۰
لنت جلو پارس		۵۸۶		-	-	۷۴,۲۰۰	۷۶,۸۰۰
لنت جلو سمند		۵۸۶		-	-	۷۴,۲۰۰	-
لنت جلو پژو ۲۰۶		۵۸۶		-	-	۷۷,۰۰۰	-
لنت جلو سمند سورن		۵۸۶		-	-	۹۵,۲۰۰	-
لنت جلو تندر ۹۰		۵۸۶		-	-	۷۵,۳۰۰	-

تصاویر

راه‌اندازی ابزار نمایش ازدحام قطارهای مترو

فارس: مدیرعامل شـــرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه از راه‌اندازی ابزار نمایش ازدحام قطارهای مترو با همکاری دانشگاه تهران روی سایت این شرکت خبر داد.
فرنوش نوبخت درباره راه‌اندازی ابزار نمایش ازدحام قطارهای مترو اظهار کرد: «به‌منظور کمک به کنترل ریســـک ابتلا به ویروس کرونا بخشی در وب‌سایت شرکت برای نمایش شلوغی واگن‌ها تهیه و اختصاص داده شده و در حال حاضر ابزار نمایش برای خطوط ۱، ۲، ۳، ۴ و ۵ راه‌اندازی شده است.»
به گفته وی این ابزار تا اول بهمن‌ماه ۱۳۹۹ بـــرای خطوط ۶ و ۷ مترو تهران نیز اضافه می‌شود.
مدیرعامل شـــرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه گفت: «از شـــهروندان و مسافران می‌خواهیم تا قبل از آغاز سفر، با مراجعه به سایت شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه به نشانی metro.tehran.ir از ازدحام جمعیت در قطارهای مترو مطلع شوند تا با جابه‌جایی ساعت برنامه سفر خود به زمان‌های خلوت‌تر، ریسک انتقال ویروس کرونا را کاهش یابد.

خبر
News

حذف ۱۴بانک از روند پرداخت جرایم رانندگی

ایسنا: رییس پلیـــس راهنمایی و رانندگی ناجا از حذف ۱۴ بانک بدحساب از فرآیند پرداخت جرایم رانندگی خبر داد.
سردار سیدکمال هادیانفر گفت: «متاســـفانه در مواردی شاهد بودیم مردم در پرداخت جریمه‌هـــای رانندگی خود دچـــار دوبار پرداختی می‌شدند.»
وی با بیان اینکه پلیـــس راهور تاکید کرده بود در موارد دوبارپرداختی به‌محض وصول در خزانه می‌تواننـــد مبلغ اضافه را پس بگیرند، گفت: «برخی بانک‌ها در شـــرایطی که باید به شکل برخط مبالغ جریمه را به خزانه واریز کنند اما ایـــن کار را نکرده‌اند، در برخی موارد بین ۸ تا ۳۶ ساعت این مبالغ را در حساب خود نگهداری کرده‌اند.»
رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجـــا با بیان اینکه در مرحله اول به این بانک‌ها هشدار دادیم، گفت: «با بررســـی دوباره مشخص شد ۱۴ بانـــک همچنان این روند را اصلاح نکرده‌اند و پول مردم را در حســـاب خـــود نگهداری می‌کنند و همین موضوع مردم را دچار مشـــکل کرده است. بنابراین ۱۴ بانک را از روند دریافت جرایم رانندگی حذف کردیم و در حال حاضر پرداخت جرایم از طریق ۹ بانک خوش‌حساب در حال انجام است.»
هادیانفـــر درباره اینکه آیا این بانک‌ها می‌تواننـــد دوباره به این فرآیند برگردند، گفت: «اگر این بانک‌ها مشـــکل را حل کنند و البته برایشان صرفه داشته باشد، می‌توانند درخواست دهند و پس از بررسی روند به این سیستم برگردند.»

نیمی از ۸۰ هزار تاکسی فعال در تهران، به سن فرسودگی رسیده‌اند

تیر خلاص افزایش قیمت خودرو به نوسازی تاکسی‌های فرسوده

محمدمهدی حاتمی
m.hatami@autoworld.ir

ســـازمان برنامه و بودجه، در فروردین‌ماه امسال، طرح جایگزینی ۱۹۲هزار دســـتگاه تاکسی فرسوده را بـــه وزارت نفت ابلاغ کرد. به‌گفته مســـئولان این سازمان، طبق طرح باید تاکسی‌ها با انواع جدید پایه گازسوز، هیبرید و الکتریکی جایگزین شوند و حمایت از رانندگان این وسایط نقلیه از طریق پرداخت یارانه صرفه جویی سوخت انجام شود.
با این همـــه، تلاش دولـــت برای نوســـازی ناوگان تاکسی‌های فرسوده در سراسر کشور و البته در تهران، با مشکلاتی مواجه شده است.
به‌عنوان‌مثال، برای نوســـازی تاکسی‌های فرسوده، یکی از مصوبات سازمان حفاظت محیط‌زیست، مبنی بر عدم شماره گذاری خودروهای تولیدی با استاندارد پایین‌تر از یورو ۵ زیر پا گذاشته شده، دیگر اینکه ظاهرا منابع مالی و ازجمله تسهیلات اعطایی به رانندگان، به اندازه کافی مشوق نوسازی دارندگان تاکسی‌های فرسوده نبوده است. در کنار این، به‌گفته معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی شهر تهران، افزایش قیمت خودرو در ماه‌های اخیر، برنامه‌ریزی‌های مالی این سازمان برای اعطای تسهیلات به‌منظور نوسازی تاکسی‌ها را برهم ریخته، این در حالی است که آمارهای مختلف نشان می‌دهند نیمی از ۸۰ هزار دستگاه تاکسی فعال در تهران، اکنون به سن فرسودگی رسیده‌اند.

روز گذشته، معاون فنی و بهره‌برداری سازمان تاکسیرانی شهر تهران در مورد روند نوســـازی تاکسی‌های فرسوده پایتخت گفت: «در صورت تداوم و تقویت تامین منابع مالی نوسازی، امیدوار به تحقق اهداف نوســـازی در سال ۱۳۹۹ هستیم.»
سیدعلی محتشمی‌پور در مورد نوسازی تاکسی‌های فرسوده در ســـال جاری و میزان تحقق‌پذیری وعده نوسازی ۱۵هزار تاکسی تا پایان سال در پایتخت افزود: «براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده در پایان سال گذشـــته، مقرر شد در سال ۱۳۹۹، حدود ۱۵ هزار تاکســـی نوسازی شـــود و این هدف‌گذاری مبتنی‌بر عوامل موثر بر نوســـازی اعم‌از نـــرخ تولید و قیمت تاکسی در کشـــور، میزان تســـهیلات بانکی و ارزش اسقاط تاکسی های فرسوده شهر تهران بود.»
محتشمی‌پور به ایســـنا گفت: «باتوجه به انباشتگی حدود ۴۰هزار دستگاه تاکسی فرسوده در شهر تهران، هدف‌گذاری انجام‌شده، قابل دسترس و منطقی بود. اما متاسفانه در راستای تحقق این هدف با دو بحران اصلی از آغازین روزهای ســـال تاکنون مواجه شدیم. یکی شیوع بیماری کرونا و دیگری مصوبه هیات دولت در مورد الزام ارتقا D استاندارد آلایندگی خودروها برای اخذ مجوز شماره‌گذاری از ابتدای سال بود.»
او ادامـــه داد: «مصوبـــه‌ای در مورد لزوم ارتقای اســـتاندارد آلایندگی خودروها از یورو ۴ به یورو ۵ تصویب شد. بر همین اساس از ابتدای ســـال جاری، شـــماره‌گذاری تاکسی‌های تولیدی به‌دلیل عدم رعایت این الزام متوقف شد.»

افزایش قیمت؛ مانع کار شد

وی با بیان اینکه بعد از بروز این وقفه، شهرداری تهران و معاونت حمل‌ونقل و سازمان تاکسیرانی پیگیری‌های زیادی را برای حل این معضل انجام دادند، گفت: «خوشبختانه هیات‌وزیران در مردادماه سال جاری مجوزی مبنی‌بر شماره‌گذاری ۵هزار تاکسی تا پایان مهرماه صادر کرد و نهایتا پس از ۵ ماه توانستیم گام نخست نوسازی را از ابتدای شهریورماه برداریم و تا پایان مهلت، حدود یک‌هزار و ۷۰۰ دســـتگاه خودرو شـــهر تهران نوسازی شـــدند.» محتشـــمی‌پور با تاکید بر اینکه باردیگر، نوســـازی از میانه مهر تا آبان ماه به‌منظور ارتقای استاندارد یورو ۴ به یورو ۵ متوقف شـــد، ادامه داد: «با رفع مشکلات در حوزه تولید خودروهایی با اســـتاندارد یورو ۵، تصورمان این بود روند نوسازی سرعت می‌گیرد اما با افزایش شدید قیمت خودرو مواجه شدیم، به‌گونه‌ای که در آبان قیمت پژو دوگانه سوز و سمند پایه گازسوز رشد فزاینده‌ای داشت.» وی توضیح داد: «قیمت سمند از حدود ۹۴میلیون تومان به ۱۱۸ میلیون تومان و پژو نیز از ۸۶ میلیـــون تومان به ۱۰۴ میلیون تومان رسید. به نظر ما این افزایش قیمت تیر خلاص به تاکسیرانان برای نوسازی بود، زیرا برنامه‌ریزی نوسازی به‌گونه‌ای بود که رانندگان با دریافت پول اسقاط خودرو و وام، اندوخته کمی را برای نوسازی پرداخت می‌کردند. اما با افزایش قیمت خودرو سهم نقدی رانندگان به شدت افزایش یافت و طبیعتا بسیاری از آنها، توان این پرداخت را نداشتند.»
این در حالی است که برخی شـــهرها که تعداد تاکسی‌های فرسوده کمتری دارند، عملا روند نوسازی تاکسی‌های فرسوده خود را کلید زده‌اند. مرتضی ضامنی، مدیر عامل اتحادیه‌های تاکسیرانی کشور چندی پیش در این مورد به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «نوسازی تاکسی‌های فرسوده به‌منابع مالی احتیـــاج دارد و قرار بود دولت این منابـــع را در اختیار تاکسیرانی قرار دهد اما متاسفانه در این امر مشکلاتی پیش آمده است.» او ادامه داد: «در شهرهایی مانند مشهد و اصفهان، تســـهیلات ارزان برای رانندگان در نظر گرفته شده، این در حالی است که افزایش قیمت خودرو، کار را دشوارتر می‌کند.»
معاون فنی و بهره‌برداری ســـازمان تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به این موضوع و افزایش تسهیلات اعطایی برای نوسازی تاکسی‌ها گفت: «در حال حاضر ارزش اسقاط به‌طور میانگین ۱۹میلیون تومان شـــده؛ در حالی که این رقم سال گذشته ۵میلیون تومان بود. مبتنی‌بر این شرایط، پس‌از ارائه تحلیل وضعیت به معاون حمل‌ونقل شـــهرداری تهـــران و موافقت ایشان، مقرر شـــد مبلغ وام نوسازی تاکســـی از محل منابع شهرداری تهران در صندوق کارآفرینی امید را از ۵۰میلیون به ۷۰میلیون تومان افزایش دهیم.»
وی با بیان اینکه عملا نوسازی تاکسی در کشور صرفا مبتنی‌بر تولیدات ایران خودرو در دو دســـته پژو و سمند است، افزود: «واردات تاکسی ممنوع اســـت و پیگیری‌ها برای آزاد شدن واردات خودرو برای کاربری حمل‌ونقل عمومی بی‌نتیجه مانده است. فقط ایران خودرو به‌عنوان یکی از خودروسازان داخلی می‌تواند خودرویی منطبق با اســـتانداردهای شورای عالی هماهنگی ترافیک تولید کند، برهمین اساس تصمیمات ما در حوزه نوسازی کاملا متاثر از استراتژی‌های تولید ایران خودرو است. شـــاید اگر خودروســـاز دیگری هم در فرآیند نوسازی حضور داشت، شرایط متفاوت بود.»

خبر
News

خودروهای یورو ۴ مدل ۹۹، پلاک نمی‌شوند

رکنا: پلیس راهـــور ناجا گفت: «مراکز شـــماره‌گذاری راهور، خودروهای مدل ۹۹ و یورو ۴ را پلاک نمی‌کنند. هیچ منعی برای شماره‌گذاری خودروها وجود ندارد، کارخانه و مراکز شماره‌گذاری کاملا فعال هستند و امسال بیش‌از ۳میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو را شـــماره‌گذاری کرده‌ایم.» خودروسازان ســـال‌های ۹۶ و ۹۷ را برای تبدیل از یورو ۴ به یورو ۵، تنفس گرفته بودند و می‌دانستند خودرویی که تولید می‌کنند برای پلاک‌شدن در سال ۹۹ باید یورو ۵ باشد. اما خودروهایی که تولید ســـال ۹۸ بودند و یورو ۴ داشتند، ولی در سال ۹۹ به مالکان تحویل داده شدند، طبق اعلام سازمان محیط‌زیست و توافقی که با وزارت صمت و خودروسازان داشتیم، پلاک شدند.»

تاخیر ارسال پاکت‌های گواهینامه

ایسنا: به‌گفته سرپرست مرکز تجزیه و مبادلات پست کشور، چاپ برخی پاکت‌ها مانند گذرنامه و گواهینامه که ارسالشـــان به‌صورت نیابتی انجام می‌شود، فرآیند خاصی دارد و ممکن است طول بکشد به‌همین دلیل چند روز پس از زمانی که پیامک تحویل را به مشتری می‌فرستند، پاکت را به پست تحویل می‌دهند اما به‌نظر می‌رســـد این تاخیر در پســـت اتفاق افتاده است. مهدی مقصودی گفت: «یک مرسوله پستی بیشتر از ۱۵ روز نمی‌تواند در باجه‌های مـــا بماند. حتی اگر نتوانیم به گیرنـــده تحویل بدهیم باید آن را برای فرستنده بفرستیم. اما برخی پاکت‌ها مانند گذرنامه و گواهینامه که ارسالشـــان به‌صورت نیابتی انجام می‌شـــود، چاپشان فرآیندی خاصی دارد.»

منع تردد شبانه قم در وضعیت زرد

ایسنا: براســـاس اعلام ستاد کرونای اســـتان قم محدودیت تردد شـــبانه قم با توجه به زرد شدن قم هم هنوز پابرجاست. به‌رغم زرد شـــدن شـــرایط قم و ثبت روز بدون فوتی در ۲۴ســـاعت گذشـــته ولی برخی محدودیت‌های کرونایی هنوز پابرجا خواهد ماند. با اعلام دانشگاه علوم پزشکی قم و براساس نظر ستاد ملی مقابله با کرونا ممنوعیت تردد از ساعت ۹ شب تا ۴ صبح در شهرهای زرد همچنان اعمال خواهد شد.

انالله و انا الیه راجعون
جناب آقای مهندس میرزایی
مدیریت محترم هلدینگ عظام
با نهایت تاسف و تاثر درگذشت والده مکرمه جنابعالی، مرحومه مغفوره فاطمه علی بابایی را تسلیت می گوییم و از خداوند متعال برای ایشان آمرزش و برای بازماندگان صبر آرزو دارم.
خشایار نظریان
مدیر مسئول روزنامه «دنیای خودرو»

هوالباقی
خانواده محترم اصلانی‌فر
با نهایت تاسف و تاثر در گذشت ناگهانی جوان ناکام علی اصلانی فر را تسلیت می گوییم و از خداوند بزرگ برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی مسالت داریم.
از طرف خانواده های زرگرباشی و نظریان

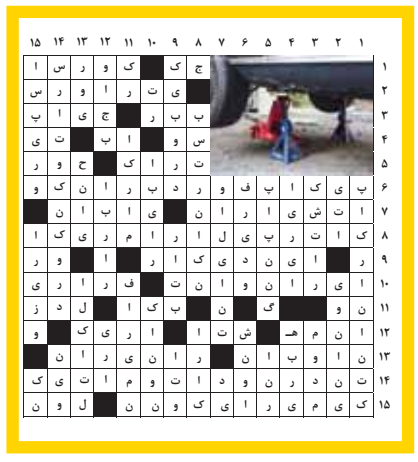
جدول شماره ۱۱۸۴
Cross Word

افقی
۱-از تولیدکنندگان معروف روغن موتور در ایران(درتصویر)۲-این شرکت عهده‌دار خدمات پس از فروش سایپاســـت۳-از تیم‌های قدیمی و معروف مســـابقه‌های فرمول‌یک ۴-مقابل خروج ۵-شرکت لیزینگ سایپا-کجاست ۶-از درختانی که در مناطق کوهستانی و گرمسیری می‌روید-شفاف انگلیسی ۷-منسوب‌به بورس-در خودروهای قدیمی به روشن کردن خودرو کمک می‌کرد ۸-پرلیت بی‌آغاز-از قهرمانان مشهور مسابقه‌های موتوجی‌پی جهان ۹-نام آذری-کسی که با رانت کارهایش را انجام می‌دهد-ریشه‌این سبزی خوردنی اســـت ۱۰-پروفسور حیوانات-از اســـتانداردهای اروپایی-دروازه پیروزی شهر پاریس ۱۱-قون بی‌آغاز-ردیف و رده-شاسی‌بلند فول‌سایز سانگ‌یانگ ۱۲-نوعی هواپیما تک‌موتوره و تک‌سرنشین-وارو خوابیدن-وســـیله‌ای در نخ‌ریسی ۱۳-کافی-شبکه ارتباطی هوشمند ۱۴-معروف‌ترین خودرو کلاسیک جهان-مدل قدیمی از اوپل ۱۵-نوعی ماده معدنی-یکی از مشهورترین برندهای جنرال موتورز.

عمودی
۱-تیونر اختصاصی مرسدس‌بنز-فلز سرخ‌رو ۲-از برندهای معروف خودرویی آمریکا که دیگر فعال نیست ۳-ناشنوایی-نوعی گیاه خوراکی ۴-نوعی گیربکس پیشرفته ۵-قدم یک‌پا-بالاترین-حرارت ۶-کشوری در آمریکای لاتین-روســـتاها ۷-خودرو روی آن تولید می‌شود ۸-خودرویی که با مشارکت مرسدس‌بنز و سسواچ به تولید انبوه رسید-تکرار حرف آخر-مدلی از تویوتا ۹-نوعی هواپیمای کوچک ساخت روسیه-خودرو جمعی بزرگ-واحدی در سطح ۱۰-به خطوط آهن گفته می‌شود-حرف نفی عربی-میوه بهشتی ۱۱-آپارات ناتمام-ســـوزان بود اما حرف آخرش تغییر کرد-درخت راست‌قامت ۱۲-به تاکسی با ظرفیت بیشتر گفته می‌شود-واحدی در وزن-شاکر بی‌آغاز ۱۳-باد انگلیسی-کشوری کوچک در آفریقا-دپوی غلیظ ۱۴-نور جدیدی که در خودرو کاربرد دارد-خودرویی ساخت کره-فرمان خودرو ۱۵-به خودروهای روباز گفته می‌شود-خودرو کلاس کوچکی از برند اوپل.

حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۱۸۳



دنیای خودرو
نخستین روزنامه خودرویی جهان
«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
سرپرست شورای سردبیری: محمدعلی دیانتی‌زاده
نشانی: تهران- میدان هفت‌تیر- خیابان مفتح‌جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰
چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

تهران ۷ -۱ | اصفهان ۶ -۶ | شیراز ۱۱ ۱ | مشهد ۹ -۴ | تبریز ۸ -۱ | ارومیه ۶ -۳ | رشت ۱۲ ۱ | گرگان ۱۳ ۱ | ساری ۱۲ ۰ | شهرکرد ۷ -۶ | اهواز ۱۷ ۸ | یزد ۱۱ -۲ | کرمان ۸ -۷ | بندرعباس ۲۳ ۹ | زاهدان ۹ -۶

حرف آخر
The Last Word

سهیل سیاوشی
خبرنگار

تغییر ماهیت قطعه‌ساز به تامین‌کننده

زمانی در صنعت خودرو، قطعه‌سازان بخش مهمی از روند طراحی محصول را به خود اختصاص می‌دادند و طراحان صنعتی چاره‌ای جز تعامل با قطعه‌ساز برای اقتصادی‌سازی محصول نهایی، کاهش قیمت تمام‌شده و افزایش سودآوری نداشتند. هرچند نمی‌توان کتمان کرد این روند همچنان در حال اجراست ولی شاید بتوان از آن به‌عنوان قدیمی‌ترین شیوه طراحی صنعتی نام برد، البته این روزها نشانه‌هایی از تغییر در آن پدیدار شده است.

به‌عنوان‌مثال در «موتوراسپرت» هفته گذشته شاهد همکاری یکی از تولیدکنندگان محصولات شبیه‌ساز بودیم که گروه بام‌و به آن اعتماد کرده بود. بام‌و؛ برای تهیه یکی از دقیق‌ترین و حساس‌ترین قطعاتی که به‌طور مستقیم با رانندگان در ارتباط است و اتفاقا روی آنها سرمایه‌گذاری هنگفتی شده، با این شرکت همکاری کرد. درواقع تولیدکننده‌ای که هدف‌گذاری نهایی آن با اهداف خودروسازان به اصطلاح زاویه اندکی دارد اما با همسو کردن ویژگی‌های خاص خود با آنها باعث شد صنعت خودرو یک‌پله جلوتر برود. درپی این همکاری ساختار جدیدی درفرمان خودروهای مسابقه‌ای موردبهره‌برداری قرار گرفت. به باور بسیاری از کارشناسان، چنین پیشرفت‌هایی زمینه‌ساز اجرای ایده‌های مشابه در خودروهای پریمیوم، لوکس و حتی اقتصادی می‌شود. البته فراموش نکنیم ایده استفاده از انژکتور به جای کاربراتور برای انتقال سوخت به سیلندرها ابتدا در نمونه‌های مسابقاتی مرسدس‌بنز SL اجرا شد. اما سرانجام پس از چند سال کاربراتور به طور کامل جای خود را به سیستم سوخت‌رسانی انژکتور داد.

بیلبورد
Billboard

لیفتراک‌های قابل اعتماد

در این آگهی‌ها ادعا شده است لیفتراک‌های نیسان حتی زمانی که زمین و زمان برهم بریزد و موجودات فضایی به ما حمله کنند قابل اعتماد خواهند بود و می‌توان روی کمک‌شان حساب کرد.

دوچرخه‌ها

نورتون کوماندو

موتورسیکلت مشهور بریتانیایی به‌نام «نورتون کوماندو» پنج‌سال متوالی یعنی بین سال‌های ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۲ توسط نشریه موتورسایکل‌نیوز به عنوان «ماشین‌سال» انتخاب شد. نورتون کوماندو به یک چارچوب ابداعی به‌نام «سیستم ایزولاستیک» مجهز بود که بعد از مدت‌ها راه‌حلی برای مشکل لرزش موتورها ارائه می‌داد و تحولی در صنعت ساخت موتورسیکلت به شمار می‌رفت.

نورتون کوماندو با یک موتور ۸۵۰سی‌سی، توسط مهندسان سابق مرسدس‌بنز طراحی و بعد از ۱۰سال تولید آن در سال ۱۹۷۷ متوقف شد. هرچند بسیاری از نیروهای پلیس مانند اینترپول تا سال‌ها به استفاده از نورتون کوماندو ادامه دادند.