



یک فعال صنعت قطعه‌سازی:
رفع معضل نقدینگی
زنجیره تامین بر واردات قطعه
ارجحیت دارد



اعضای هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در پاسخ به «دنیای خودرو» خبر دادند:

زیان تولید هر دستگاه خودرو؛ تا ۶۰ میلیون تومان!

مطالبات قطعه‌سازان به ۶۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. این در حالی است که به کمک همین قطعه‌سازان ارزی هر محصول ایران خودرو به ۵۶۰ یورو و سایپا به ۵۰۹ یورو ...
صفحات ۳ و ۲

سهام‌داران جریان پول در بازار سهام را
دنبال می‌کنند
**جنگ عرضه و تقاضا
در بورس**

در جریان معاملات روز دوشنبه، شاخص کل بورس با افزایش
۰٫۸۸ درصدی به سطح ...
صفحه ۴

داخلی‌سازی حداکثری همراه با ارتقای کمی
و کیفی، هدف نارتجی پوشان جاده مخصوص است

**افزایش تعامل سایپا
با قطعه‌سازان**

بلندترین گام‌های سایپا در راستای بهینه‌سازی و تنوع‌بخشی
سید محصول، توقف تولید پراید و ...
صفحه ۴

حدود ۲ هزار دستگاه خودرو وارداتی
همچنان در گمرک خاک می‌خورند

**خودروهای دپوشده در گمرک
به «مناطق آزاد» می‌رسند؟**

محدودیت و سپس ممنوعیت واردات خودرو به کشور از
سال ۱۳۹۶ به این سو، کسب و کار ...
صفحه ۱۵

مقایسه قیمت خودروهای کارکرده وارداتی با نمونه‌های مشابه آن در بازار جهانی اختلاف قیمت میان بازار داخل و خارج به ۶ برابر رسیده است



۲. پامو در باره کمبود چیپ‌ها هشدار داد

۳. ثبت سفارش واردات کامیون‌های جدید به شرط اسقاط

۱۲. چرا سیستم ترمز ولنت‌های پورشه متفاوت است؟

۷. هیوندای سانتافه از دیار چشم‌بادامی‌ها یا لکسوس RX350 سامورایی؟

IRAN NGK
نماینده انحصاری شمع NGK ژاپن

آدرس: سعدی شمالی پلاک ۶۵۲ واحد ۵ تلفن: ۰۹۹-۰۸۹-۶۳۳۳۳۳



اصالت، ماندنی است
به تام روانکار، تولید کننده انواع
روانکارهای خودرویی

QUANTIC RENOVATION



BEHTAM
RAVANKAR



ردیف صندلی و در نسخه‌های شش و هفت نفره عرضه خواهد شد. همچنین این کراس اوور چینی بر پلتفرم مازولار جهانی GAC بنام GPMA ساخته شده که موجب ارتقای قابل توجه در فضا و جاداری داخلی شده، یکی از بزرگ‌ترین تغییرات فنی GS8 جدید اما در قوای محرکه آن صورت گرفته است یعنی جایی که در کنار پیش‌سراشته آلتری بنزینی معمول، یک نمونه هیبریدی هم ارائه شده است. این قوای محرکه از یک پیش‌سراشته آلتری چهار سیلندر توربو ساخت خود GAC به همراه نسل چهار سیستم هیبرید THS تویوتا تشکیل شده است.

GS8 کراس اوور پرچم‌دار ترامپچی است. این خودرو برای اولین بار در سال ۲۰۱۶ معرفی و با استقبال خوبی از سوی خریداران چینی مواجه شد به گونه‌ای که اولین کراس اوور چینی با قیمت بیش از ۳۰ هزار دلار تبدیل است که توانسته ماهانه ۱۰ هزار دست‌سنگاه فروش داشته باشد. پس از این موفقیت اما GS8 با مشکلات مزمنی در تولید مواجه شد که مهم‌ترین آن‌ها عدم تامین گیربکس‌های آیسین بود. به این دلیل، GAC (شرکت مادر ترامپچی) مجبور شد تولید GS8 را کاهش دهد. فعلاز کابین GS8 جدید تصویری منتشر نشده ولی می‌دانیم که این نسل هم مثل نسل قبلی با سه



پیش‌رانه هیبرید
تویوتا در قلب نسل
جدید ترامپچی GS8

اعضای هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در پاسخ به «دنیای خودرو» خبر دادند:

زیان تولید هر دستگاه خ

نشود، به‌زودی ادامه تولید غیرممکن خواهد شد. بحث آزادسازی قیمت خودرو و حذف نظام دستوری و همچنین تامین نقدینگی برای ادامه تولید از مهم‌ترین مواردی بودند که قطعه‌سازان حاضر در نشست بر آنها تاکید کردند. همچنین بحث داخلی‌سازی و دلایل توقف میزهای ساخت داخل از جمله موضوعات دیگری بود که در این نشست مجازی مطرح شد.

نشست خبری اعضای هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن استان تهران با موضوع موانع توسعه صنعت قطعات خودرو در حالی برگزار شد که اعضای این انجمن از افزایش بدهی خودروسازان به شبکه تامین و رسیدن به مرز ۶۰ هزار میلیارد تومانی این میزان بدهی خبر دادند. به گفته قطعه‌سازان، در صورتی که فکری برای صنعت خودرو و میزبان بدهی‌های آن



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

پلتفرم مشترک ساختن روی سازه‌های واحد

شتاب روزافزون توسعه فناوری‌ها، در کنار بحران‌های مالی پیوسته خودروسازان بزرگ و سرشناس را به تلاش‌های مشترک از طریق ادغام یا ایجاد جوینت‌ویچرها و دیگر شکل‌های همکاری وادار کرده است. بهره‌گیری از پلتفرم مشترک در محصولات یکی از اقداماتی است که خودروسازان به شکل فزاینده به آن روی آورده‌اند زیرا به معنی تولید و عرضه محصولات مختلفی است که روی سازه‌های مشترک سوار هستند. در عالم خودروسازی برخی این روش را به ساختن کوزه‌های سفالی مختلف از یک گل واحد تشبیه کرده‌اند. سازه‌های مکانیکی مشترک شامل شاسی، اجزای فرمان، اجزای سیستم تعلیق، اجزای ترمز، اجزای زیرین بدنه و محورها می‌شوند. واضح است در چنین شرایطی متمایزسازی محصولات از طریق طراحی متفاوت بدنه و ویژگی‌های عملکردی صورت می‌گیرد و هویت و قابلیت‌هایی متفاوتی را در اختیار خریداران محصولات مختلف قرار می‌دهند اما به‌رغم استفاده از سازه یکسان هر یک سرعت، شتاب و گشتاور متفاوتی را عرضه می‌کنند. یکی از اصلی‌ترین مزایای استفاده از پلتفرم مشترک مدیریت ساده‌تر موجودی انبار است. وجود اجزای مشابه و کمتر شدن اختلاف فنی به کاهش هزینه انبارداری و تهیه ساده‌تر اجزای موردنیاز کمک فراوانی می‌کند. کاهش هزینه در نتیجه استفاده از پلتفرم مشترک به خودروسازان این اجازه را می‌دهد تا منابع مالی خود را در زمینه‌های دیگر صرف توسعه کنند.

مدیریت موجودی انبار نیز به دلیل کاهش قطعات و اجزای موردنیاز ساده‌تر شده و زمان و نیروی کار کمتری را به خود مشغول می‌کند. از سوی دیگر وجود اجزا و قطعات کمتر به لطف استفاده از پلتفرم مشترک باعث کاهش هزینه توسعه و تولید محصولات می‌شود و منابع مالی صرفه‌جویی شده می‌تواند برای بهبود کارایی سایر اجزا و قطعات مورد استفاده قرار بگیرد. این امر می‌تواند به تولید محصولات هر چه فناورانه‌تر و پیشرفته‌تر منجر شود. مشوق اصلی خودروسازان برای استفاده از پلتفرم مشترک این است که طیف متنوع‌تری از محصولات را می‌توان با هزینه تولید بسیار پایین‌تری تولید کرد که به لحاظ هزینه تفاوت بسیاری با زمانی دارد که یک خودرو باید از ابتدا طراحی شده و اجزای آن اول طراحی و ساخته شوند. به‌عنوان مثال کمپانی آمریکایی فورد خودروهای فورد اکسپلورر، ماکوری مانتینر و لینکلن ایویاتور را که هر یک به برندی متفاوت تعلق دارند و جزو مهم‌ترین محصولات شاسی‌بلند لوکس آمریکایی هستند، روی یک پلتفرم واحد سوار می‌کند. بنابراین استفاده از پلتفرم مشترک برای کاهش هزینه تولید ضروری به نظر می‌رسد. اما استفاده از پلتفرم مشترک معایبی نیز دارد. یکی از اصلی‌ترین عیب‌ها این است که هر چه خودروهای بیشتری از یک پلتفرم استفاده کنند، متمایزسازی این محصولات دشوارتر می‌شود. از سوی دیگر در صورتی که اجزای یک پلتفرم دارای نقص فنی باشند، تعداد خودروهایی که فراخوانده می‌شوند، بسیار بیشتر خواهد بود. این در حالی است که با پررنگ‌تر شدن حضور خودروهای برقی می‌توان انتظار داشت در سال‌های آینده تعداد پلتفرم‌های مورد استفاده خودروسازان کاهش چشمگیری یافته و خودروسازان بسیاری از پلتفرم‌های مشترک در محصولات خود استفاده کنند.



علی منصوری

عضو شورای سردبیری



صنعت خودرو در بهترین زمان هم سود آور نبوده است

امیرحسین جلالی، نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن



در گمرکات کشور باقی می‌ماند و در این شرایط قطعه‌سازان قادر به خارج کردن نمونه‌های خارجی یا طراحی و تولید آن‌ها نیستند. در حال حاضر به دلایلی، برخی قطعات در ایران تولید نمی‌شود، اما اگر می‌خواهیم صنعت خودرو و قطعه‌پیشرفت کند، باید عوامل دخیل در تولید کمک کنند تا موفق شویم. در ۱۰ سال گذشته فقط یک‌بار ۱٫۶ میلیون دستگاه خودرو تولید کردیم. اما حتی با این رقم تولید هم صنعت خودرو ما سودساز نیست. این صنعت با ساختار فعلی موفق نخواهد بود. نیازمند تغییر بزرگ در ساختار صنعت خودرو هستیم. بعد از اصلاح ساختار می‌توانیم داخلی‌سازی داشته باشیم و رضایت مشتری را برآورده کنیم. آن چیزی که در داخل ساخته نمی‌شود و کیفیت آن مدنظر مشتری داخلی نیست، باید از طریق واردات تامین شود. واردات بد نیست، اما باید هوشمند و صحیح باشد.

موضوعی که ما قطعه‌سازان با آن دست‌به‌گریبان هستیم، این است که در بهترین شرایط با ۵۰ درصد ظرفیت کار می‌کنیم؛ ۷۰ درصد مشکل ما داخلی و ۳۰ درصد با تحریم‌ها مرتبط است. این در حالی است که از نظر کمی و کیفی خیلی بهتر از این‌ها می‌توانیم باشیم. قطعه‌سازی یکی از بالنده‌ترین صنایع کشور است که سطح اشتغال بالایی را ایجاد کرده و به همین دلیل لوکوموتیو صنایع است.

این که داخلی‌سازی توجیه دارد یا خیر، باید بررسی شود. این که داخلی‌سازی از طریق کپی‌کاری یا خلق یک قطعه باشد، بسیار متفاوت است. ساخت قطعاتی که نیازمند فضای مناسب است و برای خلق قطعات پیچیده نیازمند فضای کسب‌وکار مناسب هستیم. هم‌اکنون تولید قطعات الکترونیکی و های‌تک در دنیا تنها توسط چند تولیدکننده محدود انجام می‌شود. اما این نمونه‌ها با وجود واردات



مدیران خودرو

حداقل پیش پرداخت

تحویل فوری

اقساط ۵ ساله

TIGGO 7



X55



۵ سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

۴ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی

۲ سال یا ۶ نوبت سرویس رایگان

www.mvmco.ir

مدیران خودرو... ایده آل



تغییرات ظاهری داچیا داستر در سال ۲۰۲۲

دیده‌ایم، داچیا داستر نیز از دیویدهای نور با بین بهره می‌برد. همچنین روشن‌کننده قاب پلاک نیز LEDهای هستند که مصرف برق کمتری دارند و این خودرو را اندکی کارا تر می‌کنند. رینگ‌های ۱۶ و ۱۷ اینجی جدید این خودرو در تونل باد تست شده‌اند تا آلودگی کمتری نسبت به رینگ‌های قبلی داشته باشند و به آلودگی کمتری این خودرو کمک نمایند. یکی دیگر از ویژگی‌های این خودرو اسپویلر عقب جدید است. تکمیل‌کننده تغییرات ظاهری داستر فیس لیفت نیز عناصر گروهی روی جلو پنجره هستند.

بازوی اقتصادی رنو یعنی داچیا در حال به‌روزرسانی کراس اوور کوچک داستر است. این کراس اوور سبب کامپکت در بخش بدنه از رنگ جدید نارنجی آریزونا سود برده و چراغ‌های جلو نیز اندکی بهبود یافته و دارای دیلایت‌های ۲ شکل جدید هستند. این امضای داچیا را اخیراً در لوگان سدان و ساندرو هاچ‌بک جدید دیده‌ایم. از آنجا که به چراغ‌های جلو اشاره کردیم باید یگویم داستر ۲۰۲۲ اولین محصول تاریخ داچیاست که از چراغ‌های راه‌نمای LED در جلو استفاده می‌کند. همان‌گونه که قبلاً در لوگان و ساندرو

ارزبری هر محصول ایران خودرو به ۵۶۰ یورو و سایپا به ۵۰۹ یورو رسیده است. اما در صورت تحقق داخلی سازی بیش از ۹۰ درصدی، هیچ زمانی صنعت خودرو ما قابل تحریم نخواهد بود

ودرو؛ تا ۶۰ میلیون تومان!

دولتی‌ها تصمیم کبری در خصوص قیمت را اتخاذ کنند

محمد رضا نجفی منش، رئیس هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی استان تهران



صنعت خودرو و قطعه نیاز به روابط عادی با دنیا دارد

حسن کاظمینی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی

صنعت خودرو دانشی دارد که ما عمدتاً از طریق کپی‌سازی آن را دنبال کرده‌ایم. اما اگر قرار باشد در بخش قطعات بومی‌سازی انجام شود، باید انتقال دانش انجام گیرد و این مستلزم برقراری روابط با کشورهای صاحب تکنولوژی است که در حال حاضر تحریم‌ها مانع آن است. چین به دلیل روابط خوبی که با دنیا داشت، با سرعت توانست این انتقال دانش را انجام دهد. البته تحریم‌ها در رشد صنعت خودرو و قطعه بی‌تاثیر نبود. اما تحریم‌های داخلی مانع رشد این صنایع شده‌اند. خودرو سازی صنعت خودجوشی است، اما سامان‌دهی صحیحی از سوی دولت برای آن انجام نشده، در حالی که باید برنامه‌ریزی بلندمدتی برای صنعت خودرو کشور انجام شود. اگر دولت جدید برنامه‌ریزی مناسبی برای خودرو سازی داشته باشد، می‌توان به آینده آن امیدوار بود.

هم‌اکنون خارجی‌ها برای همکاری در صنعت خودرو و قطعه بسیار تمایل نشان می‌دهند و این تمایل به صراحت عنوان شده است. چرا که سابقه سر مایه گذاری در ایران را دارند و بازار ایران نیز بازار خوبی برای آن‌ها بوده است. اما این کشورها از ترس فشار آمریکا هنوز به صورت رسمی تمایل خود را اعلام نکرده و در انتظار احیای برجام هستند که در صورت تحقق، قطعه‌سازان ایرانی این بار با شرایط سختگیرانه وارد کار می‌شوند تا در صورت فشار دوباره آمریکا کمترین ضرر را متحمل شوند. ضمن آن که باید توجه کنیم با امریکایی‌ها جماعت وارد کار نشویم و در عین حال نسبت به افزایش توان داخلی اقدام کنیم.

ارزش بازار قطعات در سال گذشته ۱۶۰ هزار میلیارد تومان بود و در صورت اصلاح قیمت‌ها این رقم در سال جاری به ۲۵۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد. این در حالی است که ارزش بازار اقترمارکت نیز هم‌اکنون حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان است. زیرا بازار خدمات پس از فروش دربرگیرنده اقدام مصرفی بوده که اعداد سنگینی را شامل می‌شوند. بر این اساس، در حال حاضر ۵۵ تا ۶۰ درصد قطعات در داخل تامین می‌شوند و بیش‌بینی می‌شود این عدد به ۸۰ تا ۹۰ درصد افزایش یابد. با برنامه‌ریزی انجام‌شده این عدد به ۳۰۰ میلیون یورو در سال و سپس به ۷۰۰ میلیون یورو خواهد رسید. بزرگ‌ترین مانع توسعه قطعه‌سازان، کمبود نقدینگی است؛ قطعه‌ساز با زحمت مواد اولیه را تهیه کرده و قطعه تولید می‌کند. اما نمی‌تواند بعد از چند ماه به پول خود برسد. ما باید هزینه مواد اولیه را ۲ ماه زودتر بپردازیم اما از خودرو ساز ۴ ماه بعد پولمان را دریافت کنیم. مورد دیگری که مانع بزرگی محسوب می‌شود، دولتی بودن و تصمیم‌گیری دولت در صنعت خودرو است. بنابراین قیمت گذاری و نحوه مدیریت دولت در این صنعت را باید تغییر داد.

قطعه‌سازی در دوران خطری قرار گرفته است؛ به این دلیل که خودرو سازان توان پرداخت قرار دادهای قطعه‌سازان را ندارند. اکنون وقت آن است که دولت تصمیم کبری بگیرد و قیمت گذاری دستوری را حذف کند. در حال حاضر به دلیل قیمت گذاری دستوری تولید هر خودرو برای خودرو ساز ۶۰ میلیون تومان زیان همراه است که در مجموع منجر به توزیع سالانه بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان رانت شده است.

خودروسازان توان پرداخت بدهی به قطعه‌سازان را ندارند و اکنون برای نجات از مسیر پیش رو دست به دامن فرمانداری‌ها و استانداری شده‌ایم. خودرو ساز با قیمت گذاری دستوری توان پرداخت ندارد و زیان دهی در حال افزایش است و در صورت ادامه دار بودن این زیان، صنعت خودرو با چالش مواجه می‌شود. در حال حاضر میزان بدهی خودرو سازان به شبکه تامین شامل بدهی‌های به‌روز شده و خرید دین و... به ۶۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. در حال حاضر یک خودرو ۱۵۰۰ تا ۱۷۰۰ یورو ارزشی دارد که ۳۷ درصد آن مربوط به مواد اولیه بوده و در اختیار خودرو ساز نیست. ۳۰ درصد قطعات نیز شامل قطعات الکترونیک است که در دنیا نیز قیمت تراشه افزایش یافته و با کمبود مواجه هستیم. از این رو لازم است کشور در این زمینه وارد عمل شود. در حال حاضر ارزشی هر محصول ایران خودرو ۵۶۰ یورو و سایپا ۵۰۹ یورو است که از طریق واردات تامین می‌شود. بر اساس برنامه‌ریزی‌ها مقرر شد داخلی سازی ۳۰۰ میلیون یورویی در سال انجام شود که در صورت تحقق داخلی سازی بیش از ۹۰ درصدی هیچ زمانی صنعت خودرو ما قابل تحریم نخواهد بود. میزان ارزشی برای تولید یک خودرو سی کی‌دی نیز ۷ تا ۶ هزار یورو است. این اعداد در حالی است که واردات یک خودرو کامل تا ۲۰ هزار یورو مصرف ارزی به همراه دارد.

موسسه خیریه کودکان فرشته ایرانیان به عنوان یک سازمان مردم نهاد ثبت شده در وزارت کشور به شماره ثبت 40589 از سال 88 در حوزه کودکان مبتلا و نیازمند فعالیت می‌نماید. این موسسه با اهداف تعاون و فعالیت های خیرخواهانه اجتماعی و کمک رسانی به کودکان مبتلا و نیازمند تشکیل شده است. جهت نیل به هدف مذکور با تحت پوشش قرار دادن کودکان مبتلا و نیازمند در حوزه بهداشت و درمان، تامین خوراک و پوشاک، هزینه دارو و آموزش خدمت رسانی می‌نماید.

Koodakancharity @ | ۰۲۱ ۱۸۰۵۷۰۰۳۰۲۱۱۰۱۲۹۷۸۹۸۵۰۰۱

اعلام نیاز

تاریخ انتشار: 1400/4/14

- "امیر علی-رضا-هتین" بیماران مبتلا به متابولیک به دارو به مبلغ " یک میلیون و سیصد هزار تومان " احتیاج دارند.
- "حمید رضا-رها-حسین-محدثه-علی" به دارو به مبلغ " یک میلیون و هفتصد هزار تومان " احتیاج دارند.
- "محنا-محمد-هتین-آسنات" به پوشک به مبلغ " دو میلیون و دویست هزار تومان " احتیاج دارند.
- "محمد رضا-رقیه-محمد-حمید رضا" به کاردرمانه به مبلغ " سه میلیون تومان " احتیاج دارند.
- "حسین-محدثه-هجتی" بیماران که به آزمایش به مبلغ " یک میلیون و هشتصد هزار تومان " احتیاج دارند.

شماره شب ۱۸۰۵۷۰۰۳۰۲۱۱۰۱۲۹۷۸۹۸۵۰۰۱ IR

هفتشاد #۷۸۰*۱۵۱۵*۱۸۵۲ ۰۰۰۲ ۲۹۷۰ ۵۰۲۲

شماره کارت/ بانک پاسارگاد-به نام موسسه کودکان فرشته ایرانیان

مبالغ واریزی مازاد بر این طرح صرف سایر امور خیریه خواهد شد.

Flow Technology
MAX
روغن خودرو با فناوری فلو مکس

انتخاب اول...



www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com

نفت بیارس



موتور در کنار گیربکس هشتسرعه دوکلاچه قرار گیرد، کاررا GTS 4 طرف ۲.۲ نانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد که ۰.۳ نانیه از نسل قبلی سرع تر است؛ اما یک گیربکس هفت سرعته دستی هم برای این خودرو قابل سفارش خواهد بود. قیمت پورشه کررا GTS از ۱۳۸۰۵۰ دلار برای کویه محرک عقب، ۱۵۰۰۸۵۰ دلار برای کانور تیبل محرک عقب و ۱۵۸۰۱۵۰ دلار برای تاریگی چهار چرخ محرک آغاز می‌شود. این عضو جدید خانواده ۹۱۱ وایل سال آینده در بازار ایالات متحده عرضه خواهد شد.

خانواده پورشه ۹۱۱ نسل ۹۹۲ به سرعت در حال گسترش است زیرا تنها یک هفته پس از معرفی مدل GT3 تورینگ، حالا کررا GTS جدید هم معرفی شد. این مدل در نسخه‌های محرک عقب و چهار چرخ محرک و کویه و کانور تیبل و همین‌طور تاریگی چهار چرخ محرک به بازار عرضه خواهد شد. در سینه همه این نسخه‌ها همان پیشرانه ۳ لیتری شش سیلندر تخت توپین توربو کررا قرار گرفته اما این موتور در اینجا ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۵۷۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند که ۲۰ اسب بخار و ۲۰ نیوتون متر بیشتر از کررا S است. اگر این



سنت قرارگیری پورشه GTS 911 بین کررا اس و GT3 تکرار شد

داخلی سازی حداکثری همراه با ارتقای کمی و کیفی هدف نارنجی پوشان جاده مخصوص است

بلندترین گام‌های سایپا در راستای بهینه‌سازی و تنوع بخشی سبد محصول، توقف تولید پراید و عرضه شاهین بود



در دوران تحریم تقدیر و تشکر می‌کنیم، چراکه این شرکت به‌رغم فشارهای اقتصادی خط تولید را فعال نگه داشت و تولید خودرو را متوقف نکرد. وی افزود: «متأسفانه به دلیل برخی مشکلات در دوران تحریم، خودروها به موقع در اختیار مردم قرار نگرفتند.» عضو کمیسیون امور داخلی و شوراها می‌گوید: «در حال حاضر از نظر کمیت خودرو مشکل چندانی وجود ندارد، اما انتظار مردم این است که کیفیت نیز افزایش پیدا کند.»

عرضه خودروهای متنوع برای پاسخگویی به نیاز بازار در همین حال، رحمت‌اله فیروزی پور؛ عضو کمیسیون عمران مجلس نیز وی با اشاره به تولید خودروهای متنوع از سوی شرکت سایپا در سال‌های اخیر، تأکید کرد: «چون تقاضا وجود دارد، باید خودروهای متناسب با تقاضای مردم تولید شود.» وی با بیان این که صنعت خودرو کشور را یک صنعت موفق می‌داند، گفت: «تولیداتی که شرکت‌های خودرو ساز از جمله سایپا دارند، موجب شده‌اند بخش زیادی از تقاضای مردم با همین محصولات پاسخ داده شود. بنابراین لازم است دولت و

ادامه فعالیت با اتکا به توانمندی و ظرفیت‌های داخلی جبار کوچکی نژاد، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس نیز با بیان این که مجلس حامی صنعت خودرو است، گفت: «شاهد بودیم در شرایطی که شرکت‌های خودرو ساز خارجی ایران را ترک کردند، مدیران خودرو ساز از جمله سایپا و تلاش کردند و خط تولید را سر پا نگه داشتند.» وی در خصوص برنامه‌های مجلس برای حمایت از صنعت خودرو کشور افزود: «معتقدم مجلس باید برای حمایت از خودرو و رود کند، البته نمایندگان همواره حامی صنعت خودرو بوده‌اند.» نماینده مردم رشت در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «در سال تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها، حمایت از تولیدات داخلی لازم و ضروری است.» وی با اشاره به نقش گروه خودرو ساز سایپا در رونق و جهش تولید در دو سال گذشته اظهار داشت: «اقدامات مدیران سایپا برای افزایش تولید مثبت بود.» کوچکی نژاد در خصوص ترک ایران از سوی شرکت‌های خودرو ساز خارجی و ادامه فعالیت خط تولید سایپا با اتکا به توانمندی و ظرفیت‌های داخلی گفت: «نمایندگان مجلس نیز معتقدند دولت و مجلس باید به صنعت خودرو کمک بیشتری کنند تا رقابت و پویایی آن افزایش یابد.»

پیگیری يك موضوع Follow up



محمود نجفی ساهی عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور

رفع معضل نقدینگی زنجیره تامین بر واردات قطعه ارجحیت دارد

عدم تأمین قطعات داخلی به دلیل تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه سازان و در نتیجه مشکلات نقدینگی آنها و همچنین چالش‌های موجود در بخش تأمین قطعات وارداتی که ناشی از مشکلات ارزی و تحریم‌هاست، می‌تواند به عنوان دو عامل اساسی در کاهش خروجی کارخانجات مطرح باشد. محمود نجفی ساهی، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن در این خصوص گفت: «انجمن نسبت به واردات قطعاتی که توان ساخت داخل آنها نیست، مخالفتی ندارد اما رفع معضلات نقدینگی آنها برای تأمین قطعات، بر واردات اولویت دارد.»

دلایل کاهش خروجی خودرو از کارخانجات خودرو سازان و تداوم پدیده خودروهای ناقص چیست؟

تأمین قطعات داخلی به دلیل نرخ ناپایدار و شرایط تحویل و توزیع کاملاً غیر منطقی و غیر اصولی مواد اولیه داخلی، در مقایسه با قطعات وارداتی، قسمت اعظم مشکلات قطعه سازان را شامل می‌شود. انجمن به هیچ وجه نسبت به واردات قطعاتی مانند های تک‌ها که توان ساخت داخل آن وجود ندارد، مخالفتی ندارد اما وقتی عدم پرداخت مطالبات قطعه سازان، آنها را در تأمین قطعه در مضیقه قرار می‌دهد، رفع مشکلاتشان برای تأمین قطعات، بر واردات ارجحیت دارد.

شیوه پرداخت مطالبات قطعه سازان از سوی کارخانه‌های بزرگ خودرو سازان موجب پیدایش چه مشکلاتی می‌شود؟

خودروسازان به‌طور متوسط بخشی از مطالبات قطعه سازان را در یک زمان شش ماهه پرداخت می‌کنند و پرداخت بخش دیگر مطالبات، بیش از یک تا دو سال به طول می‌انجامد. در حالی که قطعه سازان از منابع مالی نامحدود برخوردار نیستند تا بر اساس نیاز و تقاضای خودروسازان نسبت به تأمین قطعات مورد نیاز آن‌ها اقدام و در برابر خودروساز نیز در پرداخت مطالبات قطعه سازان به دلخواه خود عمل کنند.

راهکار پیشنهادی شما برای کاهش اصطکاک میان زنجیره تامین قطعات و خودروسازان چیست؟

در قراردادهای بین قطعه سازان و خودروسازان باید یک ضابطه مشخص یک تعهد دو طرفه برقرار باشد و طرفین نیز به تعهدات خود پایبند باشند. قطعه ساز در صورت عدم توان پرداخت بدهی، با جریمه، تأخیر و عدم تمدید قرارداد مواجه می‌شود.

نگاه View



سعید مدنی مدیر عامل اسبق سایپا

اثر گذاری تسهیلات بانکی منوط به آزادسازی قیمت و توقف دخالت‌ها

خروج خودروسازان از بحران نقدینگی در گرو آزادسازی قیمت خودرو و ضرورت خروج دولت از این صنعت غیر قابل انکار است. مشکلات صنعت خودرو باید به شکل ریشه‌ای رفع شود و مسائل بانکی در حاشیه قرار دارد، هر چند ۱۵ تا ۲۰ درصد نقدینگی حاصل از فروش خودرو، تحت عنوان تسهیلات به جیب بانک‌ها می‌رود. بانک‌ها تاکنون هنگام مواجهه خودروسازان با کمبود نقدینگی، در مقاطع مختلف نسبت به ارائه تسهیلات به صنعت خودرو اقدام کرده‌اند.

بر اساس میانگین آماری، هر محصول تولیدی خودروسازان حدود ۷ تا ۸ میلیون تومان زیان ده است. اگر فرض را بر تولید سالانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو بگذاریم، دو خودرو ساز بزرگ کشور سالانه حدود ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان زیان انباشته خواهند داشت که جبران این زیان از طریق تسهیلات بانکی امکان پذیر است.

لازمه این امر، عدم فروش محصولات خودروسازان با زیان است تا نقدینگی مورد نیاز این صنعت تأمین شود. زیرا در صورت تأمین نقدینگی، امکان پیش پرداخت مناسب به قطعه سازان، کاهش قیمت تمام شده قطعات و خرید گسترده مواد اولیه برای تأمین نیاز قطعه سازان فراهم می‌شود و بدین ترتیب، کاهش قیمت تمام شده خودرو، افزایش حاشیه سود و افت نیاز به دریافت تسهیلات بانکی محقق خواهد شد.

در صورت آزادسازی قیمت خودرو، تعیین تکلیف ترکب سهم خودروسازان وضعیت مدیریت این شرکت‌ها به گونه‌ای که دولت با سهام حداقلی در مدیریت خودروسازی‌ها، قیمت گذاری و ترکب سهامداری دخالت کند، کمک بانک‌ها به صنعت خودرو ثمر بخش واقع خواهد شد. البته ورود بانک‌ها نیازمند ابلاغ دولت به آنهاست. مساعدت بانک‌ها با خودروسازان می‌تواند در جهت اعلام تنفس دو، سه ساله به آنها بابت وام‌ها و اعطای بودجه و بهره تسهیلات و سپس در صورت عملکرد مناسب خودروسازی‌ها، تسهیلات طی یک روند ۲ یا ۵ ساله دریافت شود که این راهکار، کمک موثری برای صنعت خودرو خواهد بود تا افزایش تیراژ و کاهش قیمت تمام شده محقق شود.

وی در خصوص شرایط باز پرداخت تسهیلات بانکی برای خودروسازان گفت: اکنون باز پرداخت وام‌ها با بهره نسبتاً بالا و با مهلت پرداخت یک ساله است که تحقق برنامه‌ها و هدف گذاری‌های خودروسازان در فرآیند تولید را مختل می‌کند.

زاپاس Spare Tire

بهبود ۱۰ نمره‌ای شاخص رضایت مشتریان راناپلاس



عملکرد اجزای خودرو را مورد ارزیابی قرار دهد. ارتقای ۴۰ نمره‌ای امتیاز راناپلاس در این شاخص بر اساس تغییرات و بهبودهای حاصل شده در خودرو راناپلاس نسبت به رانای معمولی شامل استفاده از کروز کنترل، بهبود غربیلک فرمان با آرم کرومی به همراه کلیدهای کنترلی (MFC)، استفاده از مجموعه چراغ‌های جلو، عقب و جلو پنجره طرح جدید، دستگیره‌ها و زه‌های جانبی هم رنگ بدنه (پک‌لوک)

۴۰ نمره در مقایسه با محصول رانا رشد کرده است. ارتقای راناپلاس، حاصل تغییرات اعمال شده در محصول، بر اساس ارزیابی و سنجش نیازمندی و مطالبات مشتریان است. «طراحی و چیدمان خودرو»، یک شاخص بین المللی است که میزان مطلوبیت طراحی، ظاهر و چیدمان خودرو را ارزیابی و به خریدار نیز کمک می‌کند تا از نظر ظاهری، چیدمان و

محصول راناپلاس در شاخص رضایت مشتریان بهبود ۱۰ نمره‌ای را نسبت به محصول رانا به ثبت رساند. بر اساس آخرین نظرسنجی و ارزیابی توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، محصول راناپلاس علاوه بر بهبود ۱۰ امتیازی در شاخص رضایت مشتریان (CSI) و کاهش ۱۲ نمره‌ای در شاخص ایرادات اظهار شده توسط مشتریان (IQS)، در شاخص طراحی و چیدمان خودرو (APEAL) نیز به میزان



سرعت پیشرفت برقی‌ها روند ثابتی نخواهد داشت



خودروهای الکتریکی در مدت زمانی کوتاه به پیشرفت‌های زیادی دست یافته‌اند. البته شاید حفظ این سرعت دشوار باشد. این را جریمی میشلینگ، پروفیسور مهندسی در دانشگاه کارنیک ملون می‌گوید. او به کسانی که می‌گویند خلاصیت و نوآوری خودروهای الکتریکی تا بد با این سرعت ادامه خواهد یافت، هشدار داد. دلیل اصلی میشلینگ حول محور تولید باتری و قیمت و هزینه‌ها می‌چرخد. اگرچه اخیراً پیشرفت‌های زیادی در باتری‌ها رخ داده و قیمت آن‌ها کاهش یافته اما مقیاس اقتصادی که به تحقق این تغییرات کمک کرده، تقریباً به حد نهای خود رسیده است.

حتی بهبودهای فرایند تولیدی که به کاهش هزینه تولید باتری کمک می‌کند نیز به ته خط رسیده و به فراتر از آن نمی‌توان دست یافت. وی می‌گوید خودروسازان باید سوده باشند. به همین خاطر سوده‌دهی کمتر در مقایسه با هزینه تولید باتری‌ها یک مدل تجاری پایدار نخواهد بود، بنابراین سرف نظر از میزان راندمان فرایندهای تولید، تنها به میزان مشخصی می‌توان در هزینه‌ها صرفه‌جویی کرد که نیاز به سود احتمالاً به معنی آن خواهد بود که قیمت خودروهای الکتریکی در آینده نزدیک به کمترین میزان خود خواهد رسید.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

سهام‌داران، جریان پول در بازار سهام را دنبال می‌کنند جنگ عرضه و تقاضا در بورس

در جریان معاملات روز دوشنبه، شاخص کل بورس با افزایش ۰.۸۸ درصدی به سطح یک میلیون و ۲۵۴ هزار واحد و شاخص هم‌وزن با افزایش ۱.۱۵ درصدی به سطح ۲۸۶ هزار واحد رسیدند. از سوی دیگر برخلاف روز یکشنبه، در روز دوشنبه میان تقاضا و عرضه، برتری تقاضا و کاهش فشار فروش در تعداد زیادی از نمادها رخ داد. این روزها اکثر سهام‌داران به ویژه سهام‌داران خرد همراه با موج‌های بازار، تغییر

نقش می‌دهند و بارها از مقام فروشنده به خریدار جایگاه خود را عوض می‌کنند. از سوی دیگر نرخ بهره متعادل‌تر شده و روبه کاهش است، همچنین تکلیف انتخابات به عنوان یک ریسک مهم نیز مشخص شد. بنابراین قرار گرفتن در دوره‌های جذابیت قیمت و عدم اطمینان از سیاست‌های آتی در قبال بازار سرمایه سبب اضطراب معامله‌گران و شکل‌گیری رفتارهای موجی و مقطعی میان سهام‌داران حقیقی شده است.

مقایسه

قطعات اتومبیل ایران در مقابل Dana Incorporated

قیمت هر سهم «گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران» در مقابل قیمت هر سهم شرکت Dana Incorporated آمریکا روز گذشته ۲۱۴ تومان در برابر ۵۹۰ هزار تومان بود. البته هر دو شرکت در زمینه تولید قطعات خودرو و فعالیت می‌کنند. گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران که با ناماد «ختوقا» در بورس تهران حضور دارد در سال ۱۳۵۲ و با هدف تولید قطعات خودرو و تامین خطوط تولید صنایع خودروسازی ایران تحت‌نام «شرکت صنعتی رضا» در مشهد تاسیس شد و در سال ۱۳۸۳ به شرکت گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران تغییر نام یافت. ارزش بازار این شرکت اکنون به حدود ۳۰۰ میلیارد تومان رسیده و از این منظر، در جایگاه ۴۲۸ بین شرکت‌های بورسی قرار دارد. در مقام مقایسه قیمت هر سهم شرکت آمریکایی Dana Incorporated که در زمینه تولید اکسل و قطعات مشابه در خودروهای بنزینی و الکتریکی فعالیت می‌کند، روز گذشته به حدود ۲۳.۷ دلار (حدود ۵۹۰ هزار تومان) رسید.



نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰,۰۸۹	-۰.۴۴
بیمه دی	۱۸,۸۰۸	-۰.۵۵
بیمه آسیا	۱,۸۷۰	۰
بیمه کوثر	۱۵,۲۴۴	-۱.۴۹
بیمه البرز	۴,۲۰۵	-۰.۰۷
بیمه معلم	۴,۱۵۱	-۴.۶۲
بیمه تجارت نو	۳۱,۸۶۵	۱.۷۶
بیمه نوین	۴,۹۶۲	۲.۹
بیمه دانا	۴,۸۷۰	-۰.۴۱
بیمه پاسارگاد	۱۰,۱۲۹۷	-۰.۰۹
بیمه رازی	۱,۳۶۷	۰
بیمه سامان	۲۵,۸۲۲	-۱.۴
بیمه پارسیان	۸,۴۶۰	۱.۶۸
بیمه حکمت صبا	۳,۵۴۴	۴.۵۴
بیمه خاورمیانه	۵,۹۸۴	۱.۱
بیمه تعاون	۴,۸۵۶	-۲.۱۶
بیمه اتکایی امین	۴,۶۲۶	-۰.۹
بیمه ما	۷,۹۷۰	-۰.۶۳
بیمه باران	۴,۸۵۴	-۱.۴
بیمه سرمد	۴,۸۲۱	-۲.۶۵
بیمه حافظ	۵۸,۱۹۲	۰
بیمه آرمان	۶,۸۱۲	-۱.۵۹
بیمه ملت	۱,۱۶۵	۰
بیمه کارافرین	۳,۰۱۷	۱.۹۶
بیمه سینا	۳,۱۹۲	۰

وظیفه صنعت بیمه در قبال سایر صنایع

کارشناسان معتقدند وظیفه اصلی صنعت بیمه این است که ریسک‌های صنایع را بپذیرد و آنها را بیمه کند، این در حالی است که ایمنی در صنعت بیمه نقش ثانویه دارد. بیمه‌گر قیمت نهایی را متناسب با ایمنی صنایع پیشنهاد می‌دهد، از زبانی ریسک هم براساس ایمنی انجام می‌شود و شرکت بیمه‌گر می‌تواند در ارزیابی ریسک اقدامات پیشگیرانه را به بیمه‌گذار توصیه کند. از سوی دیگر انتظار از صنعت بیمه را باید در حد وظایف آن قائل شد. وظیفه بیمه پذیرش ریسک است تا اگر اتفاقی افتاد، از آن صنعت حمایت کند اما صنعت بیمه نمی‌تواند برای صنایع دیگر تعیین تکلیف کند. همچنین صنعت بیمه فقط می‌تواند قیمت تمام شده خود را متناسب با میزان خطر تعریف کند، در این رابطه اگر ریسک بیمه‌گذاری پایین بود، تخفیف مناسبی می‌گیرد و اگر هم ریسک از حد نرمال خارج باشد، اصلاً بیمه نمی‌کند.

پیش‌بینی

از منظر تکنیکالی شاخص کل بورس به محدوده یک میلیون و ۲۵۰ هزار واحد (که قوی‌ترین محدوده عرضه در کوتاه‌مدت است) رسیده بنابراین می‌توان انتظار خروج نوسان‌گیران را برای مدت کوتاه داشت. در ادامه نیز انتظار افت شدیدی از شاخص نمی‌رود و احتمالاً معاملات نوسانی تا چند روز در بازار وجود خواهد داشت اما پس از آن انتظار می‌رود شاخص کل به سمت محدوده یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحد حرکت کند. در حال حاضر و باتوجه به جوی که در بازار سهام حکمفرماست، می‌توان گفت بورس در کوتاه‌مدت شاید به استراحت بیشتری داشته باشد اما به مرور و به خصوص در میان‌مدت، سهام‌داران در گروه‌هایی همچون قطعه‌سازان می‌توانند بازدهی‌های مناسبی را به دست بیاورند.



کدال‌نگر

«سایپا» در ۳ ماهه سال جاری از فروش محصولات خود ۷,۳۰۷ میلیارد تومان درآمد کسب کرد که از این مبلغ ۳,۱۸۱ میلیارد تومان آن مربوط به خردادماه بوده، همچنین مبلغ فروش نماد «خسایپا» در ۳ ماهه امسال در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۷۶ درصد رشد داشته است.

«بیمه رازی» اعلام کرد به همراه دو شرکت برنده مناقصه وزارت نیرو با موضوع بیمه درمان تکمیلی، عمر و حوادث کارکنان و اموال به وزارتخانه و کلیه شرکت‌های زیرمجموعه این وزارتخانه شده است.



نمودار تکنیکالی بیمه ملت نشان‌دهنده آن است که نماد ملت بعد از لمس قله قیمتی خود در خرداد ماه سال ۹۹ در قیمت ۲۶۳۷ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد طی چند وقت اخیر با صف فروش همراه بوده است.

۴۹,۲
میلیارد تومان

رشد در آمد

«حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس» در دوره یک‌ماهه منتهی به خردادماه، مبلغ ۴۹.۲ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته؛ درآمد نماد «خفارس» در این دوره نسبت به ماه قبل ۵ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته ۴۰ درصد افزایش داشته است.

۴۵۵%

افزایش سود خالص

«بیمه معلم» در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۲۲۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۹۸ درصد افزایش داشته، البته سود خالص نماد «معلم» در این مدت ۳۰۵ میلیارد تومان بوده که ۴۵۵ درصد رشد داشته است.



عملکرد خرداد

«لیزینگ رازی» در دوره یک‌ماهه منتهی به پایان خردادماه، مبلغ ۴۶.۴ میلیون تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته است. درآمد نماد «ولراز» در این دوره نسبت به ماه قبل ۱۵ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه‌های گذشته ۴۹ درصد رشد داشته است.



کاهش سودسازی

«بیمه آرمان» در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۶۶ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۸۱ درصد کاهش داشته است. سود خالص نماد «آرمان» طی این مدت ۱۶.۴ میلیارد تومان بوده که بافت ۷۰ درصدی روبه‌رو شده است.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
پارس خودرو	۱,۲۱۰	۱.۶۸
گروه بهمن	۱,۳۸۵	۰.۰۷
زامیاد	۶,۷۲۰	۴.۶۷
راداتور ایران	۱۶,۷۰۰	-۲.۵۷
آهنگری تراکتورسازی ایران	۸,۸۸۰	-۱.۵۵
ایر پارک صنعت	۱۸,۳۲۰	۴.۷۵
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۱۴۵	۰
سایپا دیزل	۳,۸۰۳	۲.۹۲
ایران خودرو دیزل	۷,۳۹۱	۰
رینگ‌سازی مشهد	۳۵,۳۶۰	-۴.۵۹
مهر کام پارس	۱,۸۷۳	۳.۶۵
مخترسازان ایران خودرو	۶,۵۵۰	۲.۶۶
قطعات اتومبیل ایران	۲,۱۴۷	۴.۶۸
کمک فترا ایندماين	۱۸,۱۵۰	۰.۱۱
سرمایه‌گذاری رنا	۴,۵۶۷	۱.۳۸
نیرو محرکه	۳,۸۹۶	۲.۰۲
الکترونیک خودرو و شرق	۱۱,۶۵۰	۴.۳
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۹,۲۴۰	۱.۰۹
کرمان خودرو	۳,۵۷۲	۰.۵۳
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۱۱,۷۹۰	۴.۱۵
سایپا آذین	۳,۰۲۴	۴.۳۱
فترساز زر	۳۷,۴۶۰	-۰.۱۶
بهمن‌دیزل	۴۹,۵۳۶	۰.۹۴
چرخشگر	۱۰,۵۴۰	۰.۲۹
صنایع تولیدی استادان ایران	۶,۸۷۰	۳
فترساز خاور	۵,۷۲۰	۱۰
لنت ترمز ایران	۴۳,۵۸۰	-۱.۰۴
ایران خودرو	۲۰,۸۳	۰.۹۷
تولید محور خودرو	۳۰,۱۰	۰
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۴۸,۰۷۹	۰
مهندسی تصویر ماشین	۱۷,۷۵۰	۰
سازه پویا	۵۶,۴۱۰	۰
لیزینگ کارافرین	۴,۲۳۹	۴.۹۸
لیزینگ رایان سایپا	۲,۹۶۰	۰
لیزینگ ایرانیان	۶,۶۰۰	۳.۲۹
لیزینگ پارسیان	۴,۲۳۵	۳.۶۵
لیزینگ ایران	۶,۸۲۰	۰
بهمن لیزینگ	۶,۹۵۲	۰
واسپاری ملت	۵,۰۶۰	۱.۸۱
لیزینگ خودرو و غدیر	۲۱,۷۳۰	۰
لیزینگ صنعت و معدن	۱۰,۵۸۰	۰
حمل و نقل خلیج فارس	۴,۲۱۰	-۰.۵۷
حمل و نقل توکا	۱۷,۶۱۰	۰
ریل‌پرداز سیر	۳,۶۹۵	-۲.۰۲
توکاریل	۱۴,۷۶۸	-۱.۲۶
تایدواتر خاورمیانه	۲۷,۷۹۰	۳.۶۲
ریل سیر کوثر	۱۶,۷۴۵	۴.۹۸
خدمات بندری سینا	۶۱,۴۱۵	۰.۵۹
آسیا سیرارس	۳۲,۹۱۳	-۵
حمل و نقل پتروشیمی	۵۳,۷۵۰	-۰.۷
سایپا	۱,۹۰۲	۰.۵۸



تغییرات جهت کسب رضایت رگولاتورها، برنامه‌اش را از فروشگاه‌ها در چین خارج می‌کند و آن را تغییر می‌دهد. به گفته Didi، مشتریان و رانندگانی که هم‌اکنون برنامه این سرویس را دانلود کرده‌اند، می‌توانند به‌استفاده از آن ادامه دهند: «ما صمیمانه از این بخش به‌خاطر دستورالعمل‌ها برای عیب‌یابی خطرات Didi تشکر می‌کنیم. ما وضعیت را اصلاح خواهیم کرد و خطرات را کاهش خواهیم داد. همچنین سرویس‌های امن و راحت را به‌مشتریان ارائه می‌کنیم.» ممنوعیت دولت چین کمتر از یک هفته پس از عرضه عمومی سهام Didi در بازار سهام نیویورک صورت می‌گیرد. این کمپانی پس از علی‌بابا در ۲۰۱۴، تبدیل به بزرگ‌ترین شرکت چینی در بورس آمریکا شد.

بزرگ‌ترین اشتراک سواری چین یعنی Didi جدیدترین قربانی رگولاتورهای این کشور است. «اداره فضای مجازی چین» (CAC) پس از اعلام این موضوع که Didi امنیت سایبری کاربران را به‌خطر می‌اندازد، دستور به‌ممنوعیت قرارگیری برنامه آن در فروشگاه‌های اپلیکیشن داد. رگولاتور چین گفته Didi باید از قوانین این کشور پیروی کند و از حفظ امنیت مشتریانش مطمئن شود. «آپ Didi Chuxing با جمع‌آوری غیرقانونی و استفاده از اطلاعات شخصی، به‌طور چشمگیری قوانین راز بری‌با می‌گذارد.» این کمپانی در چین ۳۷۷ میلیون کاربر فعال دارد و در بیانیهای گفته که از درخواست‌های دولت پیروی می‌کند. این شرکت برای اعمال



بزرگ‌ترین سرویس اشتراک تاکسی در چین حذف شد!

جنرال موتورز پروژه توسعه دیسک‌های فشرده «CD» را متوقف کرد



برپایه گزارش انجمن صنعت موسیقی آمریکا، فروش آلبوم‌های سی‌دی در آمریکا از حد اکثر میزان خود در سال ۲۰۰۰ حدود ۹۷ درصد افت داشته است. همچنین میزان فروش این آلبوم‌ها از سال ۱۹۸۶ تاکنون به‌کمترین میزان خود رسیده و این داده‌ها نشان می‌دهد که سی‌دی‌ها دیگر به‌اندازه سال‌های قبل محبوب نیستند. اما این به‌معنی عدم علاقه بر برخی افراد به‌جمع‌آوری کلکسیون‌های بزرگ از سی‌دی‌ها نیست. البته این دسته از افراد دیگر نمی‌توانند در محصولات مدل ۲۰۲۲ جنرال موتورز از لوح‌های فشرده استفاده کنند. این خودروساز می‌گوید آپشن سی‌دی پلیر از مدل ۲۰۲۲ به‌بعد در خودروهای

شورولت اکسپرس و جی‌ام‌سی سلوانا در دسترس نخواهد بود. این تکنولوژی تقریباً از مدافته‌های یک‌زمانی بهترین منبع سرگرمی در خودرو بود، اما دیگر در محصولات جنرال موتورز خبری از آن نخواهد بود. به‌سرخ‌ی محصولات سال ۲۰۲۱ این کمپانی پیش از این استفاده از سی‌دی پلیر را کنار گذاشته بودند و اعلام عدم عرضه آن در ون‌های مسافری یادشده نیز آخرین میخ بر تابوت سی‌دی پلیرها بوده است.

تشکیل گروه جدیدی متشکل از میباخ، جی کلاس و AMG



سال پیش تحركات زیادی در داخل ساختار و استراتژی تجاری مرسدس بنز رخ داد و بخش اعظم این تصمیمات بخشی از استراتژی اول کالنیوس، مدیر عامل دایملر به‌منظور تمرکز روی فروش با حاشیه سود بالاست. هم‌اکنون دایملر به‌عنوان کمپانی مادر مرسدس یک حرکت دیگر را کلید زده و ظاهر این تصمیم اسام عملیاتی خواهد شد. یکی از رسانه‌های آلمانی می‌گوید این خودروساز در حال برنامه‌ریزی برای رونمایی از گروه تجاری جدیدی است که شامل AMG، میباخ و G کلاس است. مهم‌ترین نکته قرار است بیانیه رسمی این حرکت ماه سپتامبر و در نمایشگاه خودرو مونخ منتشر شود. یکی از سخنگوهای دایملر گفته که تصمیم مورد بحث سبب سراسر است شدن هزینه‌های بازار یابی داخل کمپانی شده و سه‌زیربرند یادشده را تقویت خواهد کرد. در واقع این زیربرندها ستون‌های مهم استراتژی جدید دایملر هستند. AMG بخش پر فورمنس مرسدس بوده، در حالی که میباخ روی اشرافیت و رقابت با برندهای لوکسی همچون رولزرویس و بنتلی تمرکز دارد. G کلاس اما در بازار آفرودهای لوکس حضور پررنگی دارد و انتظار می‌رود در ماه‌های آینده ساختار مالی اولیه این گروه تجاری جدید اعلام شود.

۳ امتیاز دیگر به‌نفع مکس ورشتین

تکرار موفقیت در میزبانی ردبول



بله؛ فرمول یک بعد از سال‌ها دوباره رقابتی شده است. این حتی برای طرفداران مرسدس و همیلتون هم هیجان‌انگیز و ارزشمند است. گرندپری دوم اتریش از ساعت ۱۷:۳۰ روز یکشنبه در ردبول رینگ آغاز شد و در پایان باز هم



این مکس ورشتین از ردبول بود که با اختلاف سایر راننده‌ها، قهرمانی را از آن خود کرد. مکس در این مسابقه مثل مسابقه هفته قبل برتر از همه کار را آغاز و ۷۱ دور را در مدت ۱:۲۳:۵۴،۵۴۳ طی کرد و قهرمان شد. در جایگاه دوم والتری بوتاس از مرسدس قرار گرفت. بوتاس در حالی مسابقه را به‌تمام رساند که فاصله‌ای ۱۷،۹۷۳ ثانیه‌ای با ورشتین داشت. سومین راننده‌ای که یک نمایش خارق‌العاده از خود ارائه کرد، لندو نوریس، راننده مک‌لارن بود.

نوریس جوان در این مسابقه با عملکرد درخشان در جایگاه سوم قرار گرفت و می‌توان گفت مک‌لارن را به‌تنهایی بالا کشید. لوویس همیلتون امروز خوبی نداشت و در حالی که دچار نقص فنی شده بود، توانست کار خود را در رتبه چهارم به‌پایان برساند.

استیوان اوکان، راننده فرانسوی تیم الپاین، سباستین فتل از تیم آستون‌مارتین و کیمی رایکنن از تیم آلفا‌رومتو تصاف کردند و نتوانستند کار خود را تمام کنند. بعدی، گرندپری بریتانیا است که در پیست سیلوراستون برگزار خواهد شد. جدال بزرگ دیگری که می‌تواند اتفاقات ویژه‌ای در خود داشته باشد، در حال حاضر فاصله ورشتین و همیلتون به ۳۲ امتیاز رسیده است و در رده‌بندی کلی مکس با ۱۸۲ امتیاز اول بوده و همیلتون با ۱۵۰ و سرگیو پرز با ۱۰۴ امتیاز دوم و سوم هستند.

گزارش رخدادهای مسابقه

مکس ورشتین روی دور موفقیت قرار گرفته و باز هم در ادامه پیروزی‌های خود پول پوزیشن دومین مسابقه اتریش را کسب کرد. شگفت‌انگیزتر عملکرد نوریس بود که در رده دوم قرار گرفت. لندو در این فصل عملکردی

تحسین‌برانگیز داشته و فراتر از انتظارها ظاهر شده است. تنها کافی است امتیازات و موفقیت‌های او را با هم تیمی بسیار با سابقه‌اش، دنیل ریکاردو مقایسه کنید. سومین جایگاه تعیین خط باز هم به‌راننده دیگر ردبول رسید. سرگیو پرز توانست جلوتر از همیلتون و بوتاس قرار گیرد. در این میان عملکرد جرج راسل از تیم ویلیامز هم با کسب رده هشتم جالب بود. این یعنی در تعیین خط، او عملکرد بهتری از رانندگان بسیار نامدار تر فراری، آستون‌مارتین و الپاین داشت.

نخستین دور با تصادف خودرو اوکون و خروج او از مسابقه همراه بود و این موضوع سبب ورود خودرو ایمنی به پیست شد. در استارت دوباره، نوریس در یک نبرد دوشادوش با پرز، او را از پیست خارج کرد. از این زمان به‌بعد، فاصله گرفتن بیش از پیش مکس ورشتین و تلاش همیلتون برای عبور از نوریس تنها موارد قابل پیگیری بودند.

همیلتون با وجود DRS بارها برای عبور از نوریس ناکام ماند. البته هم‌زمان با اعلام جریمه پنج‌ثانیه‌ای نوریس، همیلتون نیز توانست از او عبور کند. پنتالی نوریس همچنین باعث شد بوتاس نیز جلوتر از او قرار گیرد. اما کمی بعدتر همیلتون با مشکل آسیب‌دیدگی خودرو مواجه شد که سبب لرزش خودرو و افت سرعت او شد. سرانجام بوتاس و نوریس به‌رتیب از همیلتون عبور کردند. در این زمان رقابت جدی‌تری بین بوتاس و نوریس شکل گرفت و سرگیو پرز هم دو بار با خطا روی لکلرک، او را از پیست خارج کرد و هر بار پنج ثانیه پنتالی در یافت کرد.

هم‌تیمی او ورشتین آن قدر در جلو مسابقه، فاصله باز کرده بود که بدون نگرانی یک پیت‌استاپ اضافی انجام داد تا امتیاز اضافی سریع‌ترین دور را هم به‌دست آورد و با این حال همچنان فاصله زیادی با نفرات بعدی داشت. این یک پیروزی بسیار آسان و شیرین دیگر برای ورشتین بود. بوتاس و نوریس هم سکوهاى دوم و سوم را کسب کردند. نوریس همچنین برترین راننده از نگاه تماشاگران شناخته شد. جالب اینکه در دور آخر، کیمی رایکنن با برخورد به‌خودرو سباستین فتل سبب آسیب شدید هر دو خودرو و ناتمام ماندن مسابقه برای آن‌ها شد. این مسابقه در پیست اسپیلبرگ با حضور تماشاگران پرشور تاریخی پوش‌هلندی برگزار شد و این هم یکی از جذابیت‌های این مسابقه بود. آیا در مسابقات آینده مرسدس می‌تواند امتیازات از دست رفته را جبران کند؟

خبر News

بامو درباره کمبود چیپ‌ها هشدار داد

به‌همان اندازه که کمبود نیمه‌رساناها در صنعت خودرو ادامه پیدا می‌کند، امیدها برای حل سریع این مشکل رنگ می‌بازد. بامو هم‌اکنون اظهار داشته این کمبود تا نیمه دوم سال جاری میلادی ادامه خواهد داشت.

مدیر تولید بامو در مراسم شروع تولید ix به‌خبرنگاران گفته است: «موضوع تامین نیمه‌رساناها واقعا بحرانی است. چشم‌انداز تامین این قطعات برای نیمه دوم سال نیز بحرانی به‌نظر می‌رسد. برآوردهای اولیه این بود که بحران مورد بحث نسبتاً سریع کنترل خواهد شد؛ اما حل این مشکل در نیمه اول سال مشکل است.»

بسیاری از خودروسازان در شش ماه اول سال ۲۰۲۱ رشد فروش قابل توجهی را تجربه کردند؛ زیرا تقاضا



برای خرید خودرو پس از کاهش محدودیت‌های ناشی از همه‌گیری کرونا بالا رفت؛ اما در این میان تامین خودرو برای مشتریان کمتر بوده؛ زیرا نمایندگی‌ها خودروهای جدید را به‌فروش رسانده‌اند و در تامین مدل‌های جدید مشکلاتی دارند.

نمایندگی‌های خودرویی آمریکا گفته‌اند مشتریان بدون گفت‌وگو و چانه زدن اقدام به‌خرید خودرو می‌کنند و حتی خودروهای دست‌دوم بسا کارکرد کم نیز با قیمت بالاتری نسبت به‌زمان صفر کیلومتر بودنشان به‌فروش می‌رسد.

مدیر بامو اظهار داشته این خودروساز تا اینجای سال حدود ۳۰ هزار دستگاه از ظرفیت تولید خود را از دست داده و احتمال دارد چنین کمبودی در نیمه دوم سال نیز تکرار شود.

مشکل یادشده چندین جنبه دارد؛ زیرا خودروسازان به‌دنبال تولید خودروهایی پیشرفته هستند و این امر به‌معنی نیاز بیشتر به‌میکروچیپ‌هاست.

برای حل این مشکل برخی شرکت‌ها حتی اقدام به‌فروش خودروها بدون برخی تجهیزات کرده‌اند.

بدون تامین پایدار میکروچیپ‌ها شاید خودروسازان روزهای سخت‌تری را پیش رو داشته باشند.

فیس لیفت لینکلن نویگیتور بر اساس کاد یلاک اسکالید خواهد بود!

سه‌ماهه نخست سال جاری، اسکالید با فروش ۹ هزار و ۸۴۲ دستگاه بر فروش بخش شاسی‌بلندهای فول‌سایز لوکس سلطه داشته است. این رقم تقریباً دو برابر فروش چهار هزار و ۸۲۲ دستگاهی نویگیتور در همین مدت بوده است. البته شاسی‌بلند پرچم‌دار لینکلن از اینفینیتی QX80 با فروش چهار هزار و ۳۴۲ دستگاه و بامو X7 با پنج هزار و ۱۲۱ دستگاه پیشی گرفته و پس از اسکالید و مرسدس بنز GLS به‌سومین خودرو پرفروش این کلاس تبدیل شده است. در همین حال، طبق گزارش‌ها، تقاضا برای نسل جدید اسکالید بسیار زیاد است؛ تا جایی که کاد یلاک نمی‌تواند به‌آن پاسخ دهد. بنابراین به‌احتمال زیاد در آینده هیچ خودرویی نمی‌تواند این غول لوکس آمریکایی را از تخت پادشاهی‌اش پایین بکشد.

اخیراً مشخص شده که فورد برخی محصولات جنرال موتورز را به‌منظور بررسی و محک زدن خریداری کرده است. به‌عنوان مثال چندی پیش دیده شد که فورد یک شورولت کوروت C8 را در اختیار دارد و حالا هم یک کاد یلاک اسکالید جدید در مرکز توسعه فورد دیده شده است.

این موضوع به‌وضوح نشان می‌دهد که فورد می‌خواهد نسل جدید اسکالید را با نویگیتور مقایسه کند و قرار است این مدل برای مدل ۲۰۲۲ به‌روزسانی میان‌دوره‌ای را تجربه کند. البته اینکه خودروسازان محصولات یکدیگر را معیار قرار داده و محک بزنند، اتفاق جدیدی نیست و سال‌هاست که شاهد آن هستیم. اما دلیل روشنی وجود دارد که چرا فورد به‌اسکالید جدید علاقه نشان داده است. در





فولکس واگن ID.4 به اندازه سایر برقی‌ها پایدار نیست!



◀ زمان شرکت فولکس واگن ID.4 در تست گوزن فرا رسیده است. پس از عبور از میان مخروط‌های تعبیه‌شده در مسیر، این خودرو الکتریکی نتایج مختلفی را بر جای گذاشته است. در نخستین تلاش، ID.4 به پاس کردن این تست نزدیک شده است.

راندند با سرعت ۷۵ کیلومتر بر ساعت وارد مسیر شده و اگر چه با دو مخروط برخورد می‌کند، اما خودرو را تحت کنترل دارد. راننده برای پشت سر گذاشتن موفقیت آمیز این تست سرعت را به ۷۳ کیلومتر بر ساعت کاهش می‌دهد. در این حالت کنترل پایداری فعال می‌شود تا هندلینگ خودرو تیز تر شود. این

سیستم نیروی ترمز را روی چرخ عقب اعمال می‌کند و سیستم ESC البته عالی عمل نمی‌کند. در تست دیگر شاهد دخالت بیش از حد این سیستم در کار ID.4 هستیم که سبب می‌شود حین طی مسیر، بیش فرمانی به وجود آید. البته تست کننده‌ها گفته‌اند این رفتار تنها یکبار مشاهده شده است. مگر چنان تست اعلام کرده‌اند لاستیک‌های پرچسب‌توراز ECD به کار رفته در این خودرو فاقد چسبندگی جانبی هستند. این لاستیک‌ها نسبت به لاستیک‌های عادی اصطکاک چرخشی دارند و این ویژگی اگر چه سبب ایجاد حداکثر شعاع چرخشی می‌شود، اما چسبندگی خودرو را نیز در چنین تست‌هایی قربانی می‌کند.

هندی

Hindi

زره پوش کوچک تاناموتورز وسیله‌ای نوین برای حفاظت



◀ شرکت خودرو سازی هندی تاناموتورز، وسیله نقلیه حفاظتی کوچکی را با نام MBPV معرفی کرده است که در نگاه اول چندان کاربردی و مفید به نظر نمی‌رسد. با این حال این خودرو کوچک برای نیروهای جاسوس مراکز خرید، ایستگاه‌های راه آهن، فضای داخلی فرودگاه‌ها و سایر مکان‌های کوچک بسیار کاربردی خواهد بود. خودرو زرهی MBPV تاناموتورز به بدنه ضد گلوله مجهز شده و ابعاد کوچکی دارد. موتور این خودرو نیز در مقایسه با وزن و ابعاد آن قدرت کافی را ایجاد می‌کند تا راننده بتواند در مواقع حساس مانورهای ناگهانی داشته باشد. MBPV حتی می‌تواند از پله‌ها بالا برود و در صورت نیاز، روی پشت بام نیز قرار بگیرد. شاید ظاهر MBPV تاناموتورز جذاب و زیبا به نظر برسد، اما سلاح‌های زیادی در این خودرو جای گرفته‌اند. MBPV دارای پورت‌های شلیک است که راننده آن می‌تواند در مواقع لزوم از طریق آن‌ها به سوی هدف شلیک کند. پنجره‌های آن نیز با شیشه‌های ضد گلوله پوشانده شده‌اند و از سر نشین به خوبی حفاظت می‌کنند. قدرت این زره پوش کوچک از طریق موتور برقی تامین می‌شود و این رو حرکت آن در محیط سر و صدای زیادی ایجاد نمی‌کند.

فروتن

Safe

شرایط ویژه فروش اموی ام ۳۱۵ پلاس به مناسبت تولد ۹ سالگی



◀ شرکت مدیران خودرو برای هاچ‌بک محبوب خود در بازار کشور شرایط ویژه فروش در نظر گرفته که با پرداخت ۳۰ درصد قیمت خودرو، اقساط پنج‌ساله و بهره مناسب ۱۵ درصد قابل خریداری است. اموی ام ۳۱۵ به‌عنوان هاچ‌بک زیبای مدیران خودرو شناخته می‌شود که نزدیک به یک دهه از معرفی نسل نخست آن در بازار ایران می‌گذرد و این خودرو توانسته به فروش بسیار موفقی دست یابد. از ویژگی‌های مثبت این هاچ‌بک می‌توان به ابعاد داخلی بزرگ و راحت در مقایسه با سایر رقبا، طراحی زیبایی بدنه و امکانات مناسب رفاهی و ایمنی اشاره کرد. این ویژگی‌ها سبب حضور موفق ۳۱۵ در طول نزدیک به یک دهه در بازار ایران شده است. نسل جدید ۳۱۵ سال گذشته با تغییرات ظاهری، داشبورد کاملاً جدید، گیربکس اتومات، سانروف و فرمان برقی و سیستم پایداری الکترونیکی معرفی شد و این خودرو در مجموع یک هاچ‌بک زیبا و مجهز است که با توجه به شرایط ویژه فروش می‌تواند توسط بسیاری از خریداران خودروهای صفر انتخاب شود. اموی ام ۳۱۵ جدید با موتور ۱۵۰۰ سی‌سی توانسته است در بازار ایران جایگاه خود را به خوبی پیدا کند.

ژاپنی

Japanese

مشارکت یاماها و شین‌مایوا در ساخت هواپیماهای سبک



◀ در تاریخ ۲۹ ژوئن ۲۰۲۱، شرکت یاماها موتور رسماً اعلام کرد که با شرکت ژاپنی شین‌مایوا برای همکاری در ساخت نسل بعدی هواپیماهای سبک به توافق رسیده است. هدف این دو شرکت ژاپنی از تحقیقات مشترک، ساخت موتورهای دوسیلندر موازی اعلام شده است. وظیفه یاماها در این همکاری مشترک ساخت پیش‌رانه دو سیلندر موازی مدرن و ایده‌آل است. در سئوی دیگر شین‌مایوا نیز با استفاده از تجربیات خود در صنعت ساخت هواپیما، نمونه‌های اولیه را خواهد ساخت و آزمایش‌های فنی را به انجام می‌رساند. هیچ اطلاعات دیگری از همکاری این دو شرکت ژاپنی منتشر نشده است. اما از آن‌جا که یاماها و شین‌مایوا هر دو شرکت‌های صاحب کسب و کار تجاری محسوب می‌شوند، انتظار می‌رود حاصل تجربیات آن‌ها در قالب محصول تجاری رونمایی شود. سابقه فعالیت یاماها در صنعت هوایی به سال ۱۹۸۲ میلادی بازمی‌گردد. زمانی که این شرکت تصمیم گرفت موتورهایی را برای استفاده در هوانوردی کوچک همچون گلائیدرها، هواپیماهای سمپاشی بدون سرنشین و هلیکوپترهای کوچک بدون سرنشین تولید کند.

انرژی

Energy

رشد ۶۶ درصدی قیمت مس

◀ نقش مس در تولید انرژی پاک انکارناپذیر است و تحقق رویکردهای آلاینده‌گی صفر، به قیمت افزایش بهای این فلز کاربردی تمام می‌شود. گزارش‌ها در ماه مه توسط «گولدمن ساکس» منتشر شد که در آن پیش‌بینی شده است قیمت مس تا سال ۲۰۲۵ به ۱۵ هزار دلار در هر تن خواهد رسید که رشد ۶۶ درصدی خواهد داشت. بسیاری از اجناس و کالاها به خاطر افزایش تقاضا رشد قیمت داشته‌اند. اما دوران گذار به فناوری‌های پاک‌تر و منابع انرژی سبزتر، اهمیت خاصی به برخی از فلزات بخشیده است. در این بین، فلزی که بیش از ۱۰ هزار سال است شناخته شده و از



بارهای اول تمدن در کنار بشر حضور داشته، می‌خواهد در دوره گذار به آینده هم نقش کلیدی ایفا کند. در گزارش یادشده، گولدمن ساکس از مس به‌عنوان «نفت جدید» نام برده است. ادعایی گستاخانه که دور از انتظار نیست. فلزی که در برابر عبور جریان برق عایق نیست و به راحتی خورده و فرسوده نمی‌شود و سال‌های طولانی است که در صنعت برق و الکترونیک مورد استفاده قرار می‌گیرد. در حالی که همه اقتصادهای جهان پای خود را روی پدال گاز گذاشته‌اند و تقاضا برای خودروهای برقی در سرتاسر دنیا رو به افزایش است، به همان نسبت هم نیاز به فلز مس رو به افزایش خواهد گذاشت. این در حالی است که در خودروهای بنزین‌سوز فعلی به‌ازای هر خودرو به‌طور متوسط ۲۲.۵ کیلوگرم مس برای قطعات و اجزای برقی و الکترونیکی نیاز است و در خودروهای برقی این مقدار به ۸۰ کیلوگرم می‌رسد.

هیوندای سانتافه از دیار چشم‌بادامی‌ها یا لکسوس RX350 سامورایی؟ جنگ شاسی‌بلندهای آسیایی در شرایط ممنوعیت واردات



است. این کابین هر چند به اندازه کابین لکسوس RX350 لوکس و با کیفیت نیست، اما در مجموع، طرحی چشم‌نوازی دارد که سلیقه مختلف را راضی نگه می‌دارد.

◀ مقایسه فنی لکسوس RX350 و هیوندای سانتافه از نظر طراحی لکسوس RX350 حتی با در نظر گرفتن سال عرضه به‌بازار، طراحی چندان عامه‌پسندی ندارد. البته این موضوع به این معنی نیست که با خودرویی زشت و بی‌تناسب طرف هستیم! اتفاقاً طراحان لکسوس در طراحی این خودرو، حداکثر تناسب را رعایت کرده‌اند و حجم پر داری‌های بدنه را با دقت بالایی به‌سرا انجام رسانده‌اند. وجود جزئیاتی مثل شیب تند کناره چراغ‌های جلو، ابعاد بیش از حد بزرگ آینه‌های جانبی و مه‌شکن‌های گرد و ساده جلو، اندکی روی زیبایی این کراس‌اور لوکس تأثیر منفی گذاشته و آن را از جوان‌پسند بودن دور کرده است. ناگفته نماند که نسل سوم لکسوس RX350 در سال ۲۰۱۳ یک فیس‌لیفت را تجربه کرد که در آن، طراحی مواردی همچون سپرها، رینگ‌ها و گرافیک چراغ‌ها به‌روز رسانی شد. تعداد نسبتاً محدودی از این نسخه فیس‌لیفت شده نیز در بازار کشور ما موجود است. با نگاه کردن به کابین لکسوس RX350 و مشاهده حجم زیاد چرم و چوب با کیفیت استفاده‌شده، به این نکته پی می‌برید که با یک خودرو لوکس طرف هستید. اما با دقت به طرح مجموعه‌ای داشبورد، یک نکته دیگر را نیز متوجه خواهید شد و آن این که طراحان لکسوس به دنبال یک طرح گونومیک بوده‌اند و محبت زیبایی در اولویت کاری آن‌ها قرار نداشته است. در مقابل، هیوندای سانتافه قرار دارد که طراحی آن به خوبی نمایانگر بلوغ طراحی شرکت هیوندای در سال‌های اخیر است. طراحان هیوندای در طراحی هیوندای سانتافه موفق شده‌اند نشانه‌های لوکس و اسپرت را به زیبایی هر چه تمام‌تر با یکدیگر تلفیق کنند. استفاده منطقی از کرم و حجم پر داری‌های نه‌چندان اغراق‌آمیز بدنه برای قشور میان‌سال جذاب است. از طرف دیگر، پس‌زمینه تیره چراغ‌ها و خروجی دوپل‌اگزوز نیز توجه جوان‌ترها را حسابی به هیوندای سانتافه جلب می‌کند. این موضوع در کنار توجه دقیق به جزئیات طراحی هیوندای سانتافه سبب شده است این خودرو در بین تمام اقساط طرفدار داشته باشد. درون کابین هیوندای سانتافه نیز شاهد یک داشبورد حجیم هستیم که به‌صورت کاملاً قرینه طراحی شده



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

◀ در شرایطی که خودروهای وارداتی با ممنوعیت ورود همراه هستند، خودروهای آسیایی موجود در بازار تعدد بسیار زیادی دارند. تا جایی که جنگ هیوندای سانتافه از دیار چشم‌بادامی‌ها با لکسوس RX350 از سرزمین سامورایی‌ها در این بازار کاملاً به چشم می‌آید. این دو کراس‌اور گران‌قیمت، طرفداران پرشماری در بازار کشور ما دارند و جزو خودروهای شاخص بازار محسوب می‌شوند. البته لکسوس RX350 لحاظ جنبه‌های لوکس بودن، یک سروگردن بالاتر از هیوندای سانتافه قرار می‌گیرد و اگر نسخه صفر کیلومتر این کراس‌اور لوکس ژاپنی هیوندای در دسترس بود، فاصله قیمتی زیادی با هیوندای سانتافه پیدا می‌کرد. اما در حال حاضر هفت سال از توقف واردات لکسوس RX350 به کشور می‌گذرد و نسخه‌های کار کرده آن (۲۰۱۳-۲۰۰۹)، قیمتی نزدیک به نسخه‌های صفر کیلومتر هیوندای سانتافه (۲۰۱۷) دارند.

معرفی لکسوس RX350 و هیوندای سانتافه

لکسوس سری RX نخستین بار در سال ۱۹۹۸ معرفی و به‌بازار عرضه شد و سال ۲۰۰۸ و در دست در اوایلین سال عمر نسل دوم لکسوس RX بود که این خودرو در نسخه RX350 با به‌بازار ایران گذاشت و فروش محدودی را تجربه کرد. نسل سوم لکسوس RX350 در سال ۲۰۰۹ توسط لکسوس معرفی و تقریباً هم‌زمان با بازارهای جهانی در بازار کشور ما نیز عرضه شد. این نسل از لکسوس RX350 به‌رغم چهره نه‌چندان عامه‌پسند خود، آمار فروش فوق‌العاده‌ای را در ایران ثبت کرد. لکسوس RX350 تا سال ۲۰۱۳ وارد ایران می‌شد؛ اما پس از آن به‌سد قانون منع واردات خودروهای با حجم پیش‌رانه بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی بر خورد و به‌ناچار از بازار کشور مارت‌برست.

در مقابل، هیوندای سانتافه را داریم که تولید نسل نخست آن هم‌زمان با آغاز هزاره سوم میلادی آغاز شد. نسل اول هیوندای سانتافه نیز همچون نسل اول لکسوس RX350 در بازار کشور ما عرضه نشد. اما نسل دوم این خودرو تقریباً هم‌زمان با بازار جهانی و در سال ۲۰۰۷ به‌بازار ایران آمد و محبوبیت فراوانی کسب کرد. اما توفان هیوندای سانتافه در بازار کشور ما عرضه نسل سوم این خودرو در سال ۲۰۱۴ رقم خورد. نسل سوم هیوندای سانتافه به‌دلیل طراحی ظاهری زیبا و عامه‌پسند در کنار امکانات رفاهی کامل، موفقیتی باورنکردنی را در بازار ایران تجربه کرد و تا مدت‌ها در صدر جدول پر فروش‌ترین خودروهای وارداتی قرار داشت. این نسل از هیوندای سانتافه در سال ۲۰۱۶ یک فیس‌لیفت مختصر را تجربه کرد که این نسخه فیس‌لیفت نیز نزد ایرانی‌ها بسیار محبوب شد. نسل چهارم هیوندای سانتافه نیز از سال ۲۰۱۸ روی خط تولید قرار دارد؛ اما به‌دلیل توقف واردات خودرو، فرصت حضور در بازار کشور ما را پیدا نکرده است.

ایمنی

Safety

امکانات ایمنی خودرو مهم‌تر از امکانات رفاهی

◀ در حال حاضر خیلی از امکانات ایمنی جدید در خودروها اجباری شده و در همان کارخانه به‌عنوان امکانات استاندارد نصب می‌شوند. با این وصف زمان خرید خودرو، اگر امکان انتخاب آپشن برای خریدار فراهم باشد، بهتر است امکانات ایمنی را در اولویت بالاتری نسبت به امکانات رفاهی خودرو قرار دهد. شاید ۱۰ سال پیش این سوال چندان مطرح نبود که به‌خاطر ایمنی بهتر است خودرو قدیمی خود را رد کنید؛ چرا که امکانات ویژه و خاص تنها در خودروهای پر تجمّل و بسیار گران‌قیمت یافت می‌شد. به‌بیان دیگر فقط خودروهای لاکچری مجهز به آخرین امکانات ایمنی بودند. اما امروزه،



بسیاری از این فناوری‌ها به‌طور استاندارد و با قیمت منطقی در سدان‌های قیمت متوسط هم نصب می‌شوند. سامانه‌هایی مثل هشدار بر خورد از روبه‌رو، حفظ خودرو بین خطوط، هشدار حضور خودرو در نقاط کور و هشدار برخورد از پشت، از جمله سامانه‌هایی هستند که با سنسور کار می‌کنند و در خودروهای امروزی متداول و رایج شده‌اند. مارک تاکاهاشی (Mark Takahashi) از ویراستاران ارشد در وب‌سایت خودرویی آمونون می‌گوید: «دیگر تقریباً در هر خودرویی که بخرید این امکانات نصب شده‌اند. در طول دهه گذشته شاید مهم‌ترین سامانه‌ها، مربوط به فناوری‌هایی است که جلسو برخورد از روبه‌رو را می‌گیرند که شدیدترین خسارت را به وجود می‌آورد. بسیاری از این امکانات هشدار برخورد از روبه‌رو، هم‌زمان به سامانه‌های ترمز اضطراری خودکار و نیز متصل هستند و در شرایطی که حواس راننده پرت است، جلو تصادف را می‌گیرند.»



متعلق به این تصویر دیگر کار نمی‌کند. خودرو مورد بحث دارای کاپوت کوتاه‌تری است که به سمت شیشه جلو متمایل شده است. این طراحی با تغییراتی در گلگیرها همراه شده و هم‌اکنون به نظر می‌رسد گلگیرها ارتفاع بیشتری پیدا کرده‌اند. مازمان زیادی است که منتظر حضور این خودرو در دنیای واقعی هستیم و آستون مار تین نخستین بار در سال ۲۰۱۷ از والکری رونمایی کرد و قاعدتاً زمان تحویل آن باید از هم‌اکنون شروع می‌شد؛ اما این امر به‌دلیل فوریه موکول شده است. والکری جدید حتی تفاوت‌هایی با نسخه داغ تر AMR Pro خواهد داشت؛ چراکه این مدل از تغییراتی در طراحی سوود برده است.

به نظر می‌رسد زمان خبرساز شدن آستون مار تین والکری فرار سیده و به تازگی تصویری از نسخه جدید این خودرو با عنوان «محرمانه» منتشر شده است. ظاهراً بریتانیایی‌ها اجازه داده‌اند تصویر این خودرو به صورت آنلاین در دسترس عموم قرار گیرد. در تصاویر ثبت شده شاهد والکری اصلاح شده با قطعات ایرودینامیک گیراتر هستیم که قبلاً چنین قطعاتی دیده نشده بودند. یکی از منابع ناشناس به Jalopnik گفته است این نسخه جدید از والکری اواخر امسال رونمایی خواهد شد. رسانه‌ها با آستون مار تین درباره این مدل تماس گرفته‌اند، اما این کمپانی گفته به‌گمانه‌زنی‌ها درباره محصولات آتی پاسخ نمی‌دهد. البته باید گفت صفحه مجازی



تغییر در طراحی قطعات ایرودینامیک آستون مار تین والکری

مقایسه قیمت خودروهای کار کرده وارداتی با نمونه‌های مشابه آن در بازار جهانی

اختلاف قیمت میان بازار داخل و خارج به ۶ برابر رسیده است!

مردم به‌همان خودروهای وارد شده پیش از سال ۲۰۱۸ خوش است. در شرایط فعلی روز به‌روز از میزان خودروهای صفر کیلومتر وارداتی در بازار کاسته شده و به تعداد خودروهای دست دوم افزوده می‌شود. حال که چندسالی است از تباطؤ بازار جهانی قطع شده و دیگر خبری از محصولات جدید نیست، به سراغ بازار خودروهای دست دوم رفته‌ایم تا ببینیم اختلاف قیمت خودرو و اکنون بعد از سال‌ها کار کردن نسبت به بازار جهانی تا چه اندازه است. بر همین اساس از هر برند خارجی در بازار خودروهای دست دوم کشورمان یک نسخه انتخاب کرده‌ایم و قصد داریم طی چند شماره قیمت فعلی آن‌ها را در بازار کشور با نمونه‌های مشابه در بازار جهانی مقایسه کنیم.

سال‌های گذشته که واردات خودرو آزاد بود و بازار مدل‌های وارداتی نیز در کنار خودروهای مونتاژی و تولید داخل رونق داشت، همیشه شاهد اختلاف قیمت حدود دو برابری (در مواردی حتی سه برابر) محصول بین بازار ایران و جهان بودیم. البته اگر از کلمه نیمه آزاد به جای کلمه آزاد برای واردات خودرو در گذشته استفاده کنیم، بهتر و صحیح‌تر است. چرا که در گذشته نیز واردات به‌طور کامل آزاد نبود و تنها بخش محدودی از خودروهای موجود در بازار جهانی در بازار کشورمان حضور داشتند. به‌ر حال اکنون چندسالی است که از این اتفاق می‌گذرد و به لطف قوانین جدید در های واردات خودرو و به‌طور کلی به‌روزی تمام مدل‌های خارجی بسته شده و سه‌سالی است که دل



امیر شیر علی‌یو

a.shiraliyev@autoworld.ir



DS5 سال ۲۰۱۷

برند پریمیوم DS یک‌زیر برند فرانسوی تازه تاسیس بوده که تحت مالکیت سیتروئن در سال ۲۰۰۹ شکل گرفته است. خودرویی که از این برند پریمیوم فرانسوی انتخاب کرده‌ایم، مدل DS5 است. این مدل که در کلاس هاچ‌بک‌های پریمیوم قرار می‌گیرد، در بازه زمانی ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۸ توسط DS تولید و به بازار جهانی عرضه شده است.

DS5 مد نظر ما در این نوشتار، مدل ۲۰۱۷ بوده که مربوط به اوایل سال‌های تولید این خودرو است. DS برای به‌حرکت در آوردن این خودرو، زیر کاپوت آن از یک موتور چهار سیلندر ۱.۶ لیتری توربو استفاده کرده که توانایی تولید ۱۶۰ اسب‌بخار نیرو و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. DS5 یک هاچ‌بک دیفرانسیل جلو بوده و از گیربکس شش سرعته اتوماتیک بهره می‌برد.

این روزها برای خرید یک دستگاه DS5 مدل ۲۰۱۷ کار کرده در بازار جهانی که در برخی کشورها حتی با نام سیتروئن DS5 شناخته می‌شود، باید حدود ۳۴۱ تا ۳۸۳ میلیون تومان پرداخت کنید. مبلغی که در بازار ایران ۳۲۲ درصد افزایش داشته و به‌عبارت دیگر بیش از سه برابر قیمت جهانی است.

این روزها برای خرید یک دستگاه DS5 مدل ۲۰۱۷ کار کرده مزین به پلاک ملی ایران باید یک میلیارد و ۱۳۰ میلیون تا یک میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان پرداخت کنید. رقمی که این هاچ‌بک پریمیوم فرانسوی را تبدیل به یک خودرو میلیاردی در کشور کرده و آن را در رده خودروهای لوکس قرار داده است.



اوپل کورسا ۵ مدل ۲۰۱۴

دومین برند خارجی نایاب در بازار ایران نیز باز هم برند آلمانی است؛ اوپل. البته این برند غیر لوکس همواره زیر سایه برندهای برتر آلمان یعنی بام، مرسدس بنز، آئودی و پورشه قرار داشته و معمولاً زیر بمباران اخبار و تبلیغات این چهار برند معروف، سر و صدای کمتری می‌تواند به پا کند. محصول انتخاب شده از این خودرو ساز آلمانی که از سال جاری تحت مالکیت آبر گروه خودرویی چندملیتی استلانتیس قرار گرفته، مدل معروف کورساست.

کورسای قدیمی یس‌ادآور ایام خوب گذشته در ایران هستند؛ اما کورسای مورد نظر ما در این نوشتار، کورسا ۵ مدل ۲۰۱۴ است که در جریان تاسیس نمایندگی اوپل در ایران به‌تعداد انگشت‌شمار وارد و شماره گذاری شد. این هاچ‌بک که متعلق به نسل چهارم کورسا یعنی کورسا D است، مجهز به یک موتور چهار سیلندر ۱.۴ لیتری با ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتون متر گشتاور بوده که به کمک گیربکس چهار سرعته اتوماتیک، چرخ‌های جلو را به حرکت درمی‌آورد.

این روزها برای خرید این هاچ‌بک کم‌بازگشت خوبی از نظر نمایندگی خدمات پس از فروش و تامین قطعات ندارد، باید حدود ۳۵۵ تا ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کنید.

اما اگر کسی در کشوری حاشیه خلیج فارس قصد خرید اوپل کورسا ۵ با شرایط مشابه را داشته باشد، باید تنها بین ۸۵ تا ۱۱۰ میلیون تومان بپردازد. با این حساب این مدل از کورسا در ایران ۳۹۵ درصد گران‌تر از هم‌مدل هایش در سایر نقاط جهان است.



آئودی TT کوپه ۲۰۰۸

در نخستین بخش از این گزارش بیش‌تر به سراغ برندهایی رفته‌ایم که در طول چندسال اخیر حضور کم‌رنگی در بازار داشته‌اند. یکی از آن‌ها خودرو ساز لوکس آلمانی یعنی آئودی است که بر خلاف دورقیب دیرینه‌اش یعنی بام و مرسدس بنز حضور بسیار کم‌فروغی را در بازار ایران تجربه می‌کند. محصولی را که از این برند انتخاب کرده‌ایم، مدل TT کوپه متعلق به سال ۲۰۰۸ است و این دومین نسل از مدل اسپرت TT بوده و نسخه کوپه آن به‌شمار می‌رود.

این خودرو هرگز به‌صورت انبوه و رسمی در بازار کشور عرضه نشده و صرفاً تعداد محدودی از آن در جریان تاسیس نمایندگی آئودی در ایران موفق به دریافت پلاک ملی شدند. آئودی TT کوپه‌های مورد نظر مجهز به موتور چهار سیلندر دو لیتری توربو هستند که ۲۱۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

این خودرو اسپرت دیفرانسیل جلو مجهز به گیربکس شش سرعته اتوماتیک است و این روزها تعداد ضد و نقیض بسیاری در خصوص بهای این خودرو کم‌بازگشت مطرح می‌شود که در بازه ۷۰۰ میلیون تا یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان است.

این در حالی است که شما می‌توانید در بازار جهانی مدل مشابه این خودرو کار کرده را که متعلق به سال ۲۰۰۸ است، با قیمتی در بازه ۱۲۸ تا ۱۴۶ میلیون تومان خریداری کنید. این یعنی آئودی TT کوپه به‌عنوان یک خودرو نایاب ۵۸۶ درصد به‌عبارت دیگر نزدیک به شش برابر گران‌تر از نسخه هم‌مدل موجود در دیگر کشورهای جهان است.



سوزوکی کیزاشی ۲۰۱۲

سوزوکی در ایران معمولاً با مدل مونتاژ شده گرن‌دیوینا شناخته شده است. اما این برند ژاپنی خودرو دیگری را نیز وارد بازار کشورمان کرده است. دومین مدل سوزوکی که همواره زیر سایه گرن‌دیوینا نتوانسته به شهرت برسد، سوزوکی کیزاشی نام دارد. کیزاشی یک سدان متوسط ژاپنی است که از سال ۲۰۰۹ توسط سوزوکی تولید و به بازار عرضه شد. حضور کیزاشی در سید محصولات این شرکت چندان موفقیت‌آمیز نبود و از این رو

پرونده‌اش در سال ۲۰۱۶ برای همیشه بسته شد. کیزاشی برای عرضه در ایران نیز انتخاب شد؛ اما در ایران هم نتوانست به موفقیتی دست پیدا کند و طول عمر کمی در این بازار داشت. بنابراین در حال حاضر نیز نمونه‌های کار کرده آن جزو خودروهای کم‌بازار است. کیزاشی مدل ۲۰۱۲ کار کرده این روزها در بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس قیمت ۲۰۵ تا ۲۱۳ میلیون تومانی دارد. اما در ایران این بازه قیمتی به ۴۷۰ تا ۵۳۵ میلیون تومان می‌رسد. شاید کیزاشی جزو معدود خودروهایی است که کمترین اختلاف قیمت را با دیگر کشورهای داشته و این اختلاف ۲۲۶ درصد است. به‌عبارت دیگر با پول یک دستگاه کیزاشی در ایران می‌توان دو دستگاه کیزاشی با شرایط مشابه در خارج از کشور خریداری کرد و مقداری از پول نیز باقی خواهد ماند. کیزاشی مجهز به موتور چهار سیلندر ۲.۴ لیتری بوده که ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۰ نیوتون متر گشتاور به کمک گیربکس CVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌کند.



سیتروئن C5 ۲۰۰۷

یک خودرو فرانسوی دیگر از خانواده سیتروئن در این فهرست حضور دارد؛ با این تفاوت که این خودرو متعلق به خود سیتروئن بوده و با برندهایی اصلی این خودرو ساز فرانسوی به‌بازار عرضه می‌شود. خودرو مورد نظر ما سیتروئن C5 مدل ۲۰۰۷ است و این سدان سائز متوسط به‌آخرین سال‌های عمر نسل نخست C5 تعلق دارد که در بازه زمانی ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۷ تولید شده است. سیتروئن C5 در آن نسل دارای نسخه استیشن نیز بود. اما تنها نسخه سدان آن

در کشورمان عرضه شده است. در حال حاضر که ۱۴ سال از عمر این سدان فرانسوی می‌گذرد، قیمتش در کشورهای حاشیه خلیج فارس تنها ۳۹ تا ۶۱ میلیون تومان است. مبلغی که آن را در رده ارزان‌ترین قیمت‌ترین خودروهای قابل خریداری قرار می‌دهد. البته ماجرای آن در بازار ایران کمی متفاوت است؛ چرا که C5 پایه‌سن گذاشته در ارزان‌ترین حالت ۲۵۵ میلیون تومان قیمت دارد که اصلاً رزان نیست. این در حالی است که قیمتش تا ۳۵۰ میلیون تومان نیز بالا می‌رود. به‌عبارت دیگر سیتروئن C5 در ایران ۶۵۴ درصد گران‌تر از بازار جهانی است که یکی از بزرگ‌ترین اختلاف قیمت‌ها به حساب می‌آید. شاید بتوان نتیجه گرفت که خودروها در ایران برخلاف بازار جهانی هر چه قدیمی‌تر می‌شوند، کمتر افت قیمت را تجربه می‌کنند. زیر کاپوت این خودرو یک موتور چهار سیلندر دو لیتری قرار گرفته که ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس C5 های موجود در ایران از نوع چهار سرعته اتوماتیک بوده و این یک سدان با پلت‌فرم دیفرانسیل جلو است.

کامیون با شبکه بانکی و سازندگان تفاهم کردیم که در حال اجراست. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در بحث ناوگان مسافری نیز سال قبل با ایران خودرو و قرار دادی منعقد شد که تاکنون ۱۴۰ دستگاه آن تحویل شده و در حال تنظیم قرارداد جدیدی برای ساخت و تحویل دو هزار دستگاه دیگر هستیم.

وی اضافه کرد: در بحث نوسازی ناوگان مینی بوس‌های جاده‌ای هم با توجه به تحریم‌های موجود در این بخش با دو شرکت داخلی تولیدکننده مینی بوس هم همکاری کردیم که با یک شرکت برای ساخت ۵۰۰ دستگاه مینی بوس قرار داد منعقد شد و با شرکت دیگر هم در حال مذاکره برای انعقاد قرارداد هستیم.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور از ثبت سفارش واردات کامیون‌های جدید به شرط اسقاط حداقل یک کامیون فرسوده خبر داد. داروش امانی، با اعلام این خبر اظهار داشت: سال گذشته برای واردات دو هزار دستگاه کامیون دست دوم ثبت سفارش شد و تاکنون ۳۵۰ دستگاه کامیون زیر سه سال ترخیص و شماره‌گذاری شده است و بقیه نیز در حال طی فرایندهای قانونی ترخیص از گمرکات هستند. وی تصریح کرد: نوسازی ناوگان جاده‌ای باری و مسافری در دستور کار سازمان راهداری قرار دارد و قراردادهای گذشته نیز بر اساس زمان‌بندی تعیین شده همچنان در حال اجراست. امانی افزود: سال گذشته در دو قرارداد جداگانه، جمعاً برای نوسازی شش هزار دستگاه



ثبت سفارش واردات کامیون‌های جدید به شرط اسقاط



همزمان با کمرنگ شدن سایه کرونا بر سر دیگر کشورها رقم می‌خورد:

رشد سالانه ۱۴ درصدی بازار جهانی اتوبوس

انتظار می‌رود این بازار از ۷۶٫۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ به ۸۷٫۴۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ برسد

بازار جهانی اتوبوس نیز مانند سایر بخش‌های خودرو و سازی هم‌زمان با شیوع کووید-۱۹ با مشکلاتی همراه شد که حالا بعد از گذشت یک سال ونیم از این همه‌گیری، انتظار می‌رود این بازار هم خود را از مشکلات



فرانک آفاصنی

f.ghasafi@autoworld.ir

رها کند. این بازار در سال ۲۰۲۰ مانند بسیاری از صنایع تولیدی در دنیا، با وقعه کوتاه مدتی در تولید همراه شد اما با ورود به ۲۰۲۱ و مباحث مربوط به واکسیناسیون و توقع کنترل پاندمی کرونا، این بازار بار شد همراه بود که همین اتفاق انتظار رشد در این بازار را در سال جاری میلادی و یک دهه پیش رو افزایش می‌دهد. از سوی دیگر ورود تکنولوژی‌های روز به این صنعت باعث شده تا آینده آن تامین شده و برای سال‌های بعدی نیز برنامه‌ریزی درستی در این بخش انجام شود.

بهره‌وری صنعت اتوبوس دنیا از فناوری‌های جدید

پای تکنولوژی‌ها مانند سایر بخش‌های خودرو و سازی به صنعت تولید اتوبوس‌ها هم باز شده است. تکنولوژی استفاده از سوخت‌های پاک، محصولات هیبرید، هیدروژنی و خودران از جمله جدیدترین فناوری‌هایی هستند که به کمک تولید اتوبوس‌ها آمده‌اند و پیش‌بینی می‌شود تا پایان دهه جاری بهره‌وری از فناوری‌ها رنگ و بوی جدی‌تری به خود بگیرند. اتوبوس‌های خودران یک روند کلیدی است که در بازار اتوبوس محبوبیت زیادی کسب کرده است. حجم استفاده از اتوبوس‌های خودران رو به افزایش است و بسیاری از تولیدکنندگان از سال ۲۰۱۹ به بعد برنامه‌های خود را برای تولید اتوبوس‌های مستقل ارائه کرده‌اند. به عنوان مثال در نوامبر سال ۲۰۱۹، بخش اتوبوس‌سازی ولوو از اتوبوس هیبرید ۷۹۰۰ رونمایی کرد که به عنوان پایه برای خودران طراحی شده بود. این اتوبوس با موفقیت مسیری بین پارکینگ و چند ایستگاه کاری را طی کرد و در این مسیر از ایستگاه شارژ و تعمیر هم استفاده کرد. موفقیت‌هایی از این دست نشان از آن دارد که فناوری‌ها در این صنعت مسیر درستی را طی خواهند کرد.

از سال جاری میلادی بازیابی تاثیر کووید-۱۹ بر رشد این صنعت تاثیر گذار است و دلایل اصلی این رشد را می‌توان عمدتاً در تنظیم مجدد فعالیت شرکت‌ها و بازیابی تاثیرات کووید-۱۹ جست‌وجو کرد که پیش از این منجر به اقدامات محدودکننده، دور کاری، تعطیلی فعالیت‌های تجاری شده و چالش‌های عملیاتی در صنایع مختلف شده بود.

نوسان قیمت فلزات؛ مانع رشد صنعت اتوبوس

به‌طور کلی دلایل بسیاری در رشد بازار اتوبوس هانقش خواهند داشت. انتظار می‌رود افزایش تقاضا برای سفر با اتوبوس رشد بازار اتوبوس‌ها را طی سال‌های آینده رقم بزند. بنابراین، تقاضای روزافزون برای اتوبوس باعث رشد بازار اتوبوس‌ها خواهد شد. با این حال برخی موارد هم مانع از رشد در این صنعت خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود نوسان قیمت فلزات مانند آهن و فولاد، رشد بازار اتوبوس‌ها را در سال‌های آینده محدود کند. صنعت خودرو از اجزای ساختاری مختلفی برای تولید اتوبوس از جمله آهن، فولاد و فلزات دیگر استفاده می‌کند که نوسان قیمت آن‌ها، می‌تواند هزینه‌های عملیاتی را افزایش دهد. گزارش‌ها نشان از آن دارد که سنگ آهن، به عنوان ماده اولیه ساخت آهن در سال ۲۰۲۰ به ازای هر تن حدود ۲۷ دلار بوده است. در ماه مارس، قیمت سنگ آهن ۸۲ دلار و در ماه اکتبر ۱۱۸ دلار بود. قیمت فولاد در فوریه سال ۲۰۲۰ ۵۰۷۲۰ دلار (۳۳۷۰ یوان) به ازای هر تن متریک و در ماه اکتبر ۵۴۵ دلار (۳۶۳۱ یوان) به ازای هر تن متریک بود. بنابراین، نوسان قیمت فلزات می‌تواند مانعی بر سر راه رشد بازار اتوبوس‌ها باشد.

ارزش ۸۷٫۴۶ میلیارد دلاری بازار اتوبوس‌ها در سال ۲۰۲۱

انتظار می‌رود بازار جهانی اتوبوس‌ها از ۷۶٫۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ با نرخ رشد سالانه ۱۴ درصد به ۸۷٫۴۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ برسد. از سال جاری میلادی بازیابی تاثیر کووید-۱۹ بر رشد این صنعت تاثیر گذار است و دلایل اصلی این رشد را می‌توان عمدتاً در تنظیم مجدد فعالیت شرکت‌ها و بازیابی تاثیرات کووید-۱۹ جست‌وجو کرد که پیش از این منجر به اقدامات محدودکننده، دور کاری، تعطیلی فعالیت‌های تجاری شده و چالش‌های عملیاتی در صنایع مختلف شده بود.

رشد ۱۴٫۵ درصدی بازار اتوبوس‌ها در سال ۲۰۲۵

پیش‌بینی می‌شود بیشترین حجم تولید در بازار جهانی اتوبوس‌ها به میانه‌های دهه پیش‌رو برسد. در دورانی که انتظار می‌رود تاثیرات اقتصادی کووید-۱۹ به حداقل ممکن رسیده باشد و صنایع مختلف از جمله اتوبوس‌سازی در دنیا بتوانند خود را از مشکلات اقتصادی نجات دهد. بنابراین پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این بازار در سال ۲۰۲۵ یعنی میانه‌های دهه جاری بار شد ۱۴٫۴۹ درصدی همراه شود و حجم آن به ۱۴۹٫۹۱ میلیارد دلار برسد.

باز یگران اصلی تولید اتوبوس در یک دهه آینده

بازار اتوبوس‌ها شامل فروش اتوبوس و خدمات مرتبط توسط نهادهایی است که به منظور حمل‌ونقل مردم و کالا، این محصولات را تولید می‌کنند. از این رو مانند سال‌های پیش از این، برخی از تولیدکنندگان نقش اصلی را در این زمینه بازی خواهند کرد. بنابراین پیش‌بینی می‌شود بازیگران اصلی بازار اتوبوس‌ها در یک دهه پیش‌رو شرکت‌های vdل، دایملر، تاتاموتورز، ایچرموتورز، مار کوپولو، ولوو، اسکانیا، سولاریس، آشوک لیلاند و ایوکو باشند. این در حالی است که به دلیل ورود تکنولوژی‌های جدید شاید سهم هر یک از این تولیدکنندگان در آینده متفاوت باشد اما به نظر نمی‌رسد ترکیب اصلی این بازیگران در صنعت اتوبوس‌سازی تغییر چندانی را طی یک دهه آینده شاهد باشد.

معرفی مینی‌ون کدی پانامریکانا فولکس‌واگن

مشکی Deep Pearl و سفید کندی را انتخاب کنند. زیر کاپوت این خودرو یک پیش‌ران چهار سیلندر ۱٫۵ لیتری توربوشارژ بنزینی با ۱۱۳ اسب بخار قدرت نصب شده است. همچنین امکان سفارش یک پیش‌ران ۲ لیتری چهار سیلندر توربو بیزل با ۱۰۰ یا ۱۲۰ اسب بخار قدرت نیز وجود دارد. بسته به پیش‌ران انتخابی می‌توانید فولکس‌واگن کدی پانامریکانا را با گیربکس شش سرعته دستی و سیستم انتقال قدرت جلو محرک یا گیربکس هفت سرعته اتوماتیک دو کلاچه سفارش دهید و در صورت تمایل به خرید نسخه تمام چرخ محرک 4Motion تنها گزینه پیش‌رو نسخه مجهز به گیربکس دستی است. فولکس‌واگن کدی پانامریکانا در نسخه باری‌قادر به تحمل بار با بیشینه وزن ۶۷۹ کیلوگرم بوده و در نسخه مسافری قادر به حمل مسافر و بار با مجموع وزن ۵۲۵ کیلوگرم است. به گزارش خودرو نوین، همچنین این مینی‌ون قادر به کشیدن جسمی به وزن ۱٫۵ تن بوده و دارای ۱۹ سیستم کمکی راننده بوده که پنج تا از آنها هنگام رونمایی نسل جدید فولکس‌واگن کدی در سال ۲۰۲۰ معرفی شدند.



فولکس‌واگن به تازگی در مسیر الکتریکی‌سازی خودروهای خود، محصول Caddy (کدی) پانامریکانا را معرفی کرده و قصد دارد این مدل جدید را جایگزین نسخه Alltrack نسل پیشین کند. این خودرو یک ون کوچک بوده که به قابلیت‌های افزودن نیز توجه شده و روی نسخه فاصله محور کوتاه کدی در دو مدل مسافری و باری توسعه یافته است.

فولکس‌واگن هیچ تغییری در مشخصات فنی این مدل به منظور عملکرد بهتر در بیزاها نوردی اعمال نکرده و همه تغییرات اعمال شده در سطح ظاهری هستند. بخش تجاری فولکس‌واگن، کدی پانامریکانا جدید را به آرک بزرگتر برای چرخ‌ها و همچنین صفحات محافظ بیشتر در زیر بدنه در جلو و عقب مجهز کرده که این صفحات به رنگ قرمزی هستند. این خودرو به رنگ‌های ۱۷ اینچی دورنگی مجهز شده و دارای یک برجسپ در پروفیل جانبی بوده که مسیر آلاسکا تا Tierra del Fuego اشاره دارد.

این نسخه به صورت استاندارد به چراغ‌هایی LED در جلو و عقب و روفرک قرمزی رنگ مجهز شده است. مستتر می‌تواند برای بدنه این خودرو یکی از رنگ‌های برنز مسی، آبی استار لایت، قرمزی رفلکس،



این کشورها از بازگرداندن این مبالغ به صورت نقدی خودداری می کنند و بنابراین یکی از راه های مناسب برای بازگرداندن این حجم چند ده میلیاردی پول های بلو که شده، واردات قطعات منفصله خودرو (CKD) یا خودرو ساخته شده (CBU) است. حال باید دید این مطالبات به صورت نقدی پرداخت خواهد شد یا در قالب کالا؟

بر اثر تحریم های صنعت نفت و بانکی کشور طی سه سال اخیر، حجم زیادی از دارایی های کشور در خارج بلو که شده که بیش تر آن ها به ترتیب مربوط به کشورهای چین، ژاپن، کره، امارات و... است. حال چنانچه مذاکرات با هدف رفع تحریم ها به نتیجه برسد، احتمالاً



بخشی از پول های بلو که شده احتمالاً با خودرو می آید!

طرح صادرات خودرو باید واقع گرایانه باشد

است، اما باید توجه داشت که این نوع حمایت سبب صادرات محور شدن صنعت خودرو نمی شود. زیرا این نوع صادرات نه بر پایه توانمندی و ارزشمندی محصول، بلکه بر اساس نوعی اجبار است و تنها به عنوان وظیفه می توان از آن یاد کرد و ای بسا وارد کنندگان تنها برای گرفتن مجوز، خودروهای ساخت داخل را به ثمن بخش راهی بازار کشورهای همسایه یا بازارهای عقب مانده کنند و این نوع صادرات تنها شأن خودرو سازی کشور را حفظ نمی کند، بلکه سبب تحقیر آن نیز خواهد شد.

طی روزهای گذشته بحث درباره آزدسازی واردات خودرو در محافل مختلف خودرویی داغ شده و مطابق اخبار و شنیده ها، با تنظیم یک لایحه یا طرح که قبلاً هم درباره آن صحبت شده بود، واردات خودرو منوط به صادرات آن خواهد شد. یعنی در برابر صادرات حجم معینی از خودروهای ساخت داخل، مجوز برای واردات حجم مشخصی خودرو از محل خودروهای صادر شده تعیین خواهد شد. البته این طرح شاید روی کاغذ آرا مان گرایانه به نظر برسد، اما احتمالاً غیر اجرایی است. البته هدف از این طرح کمک به صنعت خودرو و با صادرات محصولات داخلی

تحلیل
analysis

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزد ۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچ بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزد ۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورت تیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ نیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزد ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	.	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نیسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	.	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچ بک سدر	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	.	هندلینگ	لوازم بدنی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای النترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورت تیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورت تیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزد ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲۰۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورت تیج ۲۰۱۲
نیسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیاسورتو ۱۳-۲۰۱۲
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	.	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایبرید ۲۰۱۶
میتسوبیشی ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۲۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا آرزو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کادنزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشرانده حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورت تیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایبرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایبرید
میتسوبیشی اولندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیشی اولندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	جلو	هاچ بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کوئوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
کیا اپتیما ۲۰۱۸ هیبرید	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هایبرید
تویوتا CHR 1200	چهار چرخ جلو	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیر منطقی	۲۰۰۰	DS6
تویوتا CHR 1800	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014

LEICHTLAUF
API SL بیشتر برانید
LIQUI MOLY
10W-40
www.liqui-moly.ir

iranliquimoly

فعالیت قطعات خودرو و خنثی شدن و به سایر قطعات آسیب نرسد. معمولاً گرانروی و ویسکوزیته روغن موتورهای یکدیگر متفاوت است و همین موضوع در سطح کیفی روغن تأثیر می‌گذارد. به دلیل اهمیت گرانروی و ویسکوزیته روغن استاندارد های روغن موتورهای بنزینی بر اساس آنها مشخص می‌شود. همان طور که میزان گرانروی و ویسکوزیته روغن در خودرو بسیار مهم است در موتور سیکلت نیز این موضوع صدق می‌کند. با توجه به شرایط آب و هوایی محل زندگی خود باید از روغن موتور مناسب برای موتور سیکلت استفاده کنید.

اصولی ترین وظیفه روغن موتور خودرود؛ روانکاری، جلوگیری از اصطکاک، خوردگی و ساییدگی قطعات خودرو است. روغن موتور می‌تواند در بهبود اندکمان قطعات خودرو نیز نقش مهمی داشته باشد. علاوه بر این موارد روغن موتور بنزینی خودرو نقش مهمی در پاک‌کنندگی و تمیزکنندگی رسوبات و آلاینده‌های قطعات خودرو دارد. روغن موتور از افزودنی‌های مخصوص تشکیل شده است که موجب می‌شوند روغن موتور به خوبی عمل کند. این ترکیبات و افزودنی‌ها موجب می‌شوند حرارت ناشی از



تفاوت روغن موتور سیکلت و روانکار خودرو



افزایش تراکم باتری‌ها به قیمت استفاده از روانکارها خواهد بود

گریس‌های لیتیومی برای ارتقای عملکرد برقی‌ها

نیستند. همین موضوع از جمله دلایلی است که سبب شده هزینه تولید گریس لیتیوم در یک سال ۱۳ درصد افزایش یابد. نگرانی دیگر آنکه حجم تولید لیتیوم قادر به پیشبرد تقاضا نیست. هم‌اکنون، تقریباً یک سوم تقاضای روانکار مربوط به وسایل نقلیه سبک و بیشتر آن روغن موتور است. با توجه به آنچه گفته شد این سوال مطرح می‌شود چنین موضوعی چگونه بر رشد مداوم بازار خودروهای الکتریکی تأثیر خواهد گذاشت؟ در حال حاضر، در جهان حدود ۳۹ میلیون تن روغن روانکار در سال مصرف می‌شود که ارزش تخمینی آن تقریباً ۱۴۶ میلیارد دلار است. تولیدکنندگان روانکار با در نظر گرفتن قانون، افکار عمومی و نیازهای مشتری، باید نوسان بازار را نیز در نظر بگیرند. طی دو دهه گذشته، محققان فرمولاسیون روانکار بر بهبود بهره‌وری سوخت در موتورهای احتراق داخلی تمرکز کرده‌اند، اما هنوز برای خودروها به حدود ۴۰ نوع روغن روانکار مختلف نیاز دارند. وسایل نقلیه الکتریکی ممکن است به مایعات متنوع کمتری نیاز داشته باشند، اما چالش‌های یافتن یک روانکار برای روغن کاری کارآمد موتور الکتریکی که در عین حفاظت همزمان از الکترونیک قدرت در سیستم، باید به دقت مورد بررسی قرار بگیرد. رشد تنوع محصولات اختصاصی برای خودروهای برقی در ابتدای مسیر است اما انتظار داریم برای ارتقای عملکرد خودروهای برقی از محصولات پیچیده‌تری استفاده شود. هر چند اکنون در ابتدای راه هستیم اما قطعات آینده‌ای که در نوبت برای استفاده در پیشران، باتری و حتی سیستم‌های ارتباطی و تجهیزات مخابراتی که در خودروهای برقی خودران استفاده خواهند شد، نیز مطرح می‌شوند.



پیش‌بینی دقیق آنچه در بازار آینده گریس خودروهای الکتریکی اتفاق خواهد افتاد، دشوار است. از یک سو خودروهای الکتریکی بیش از یک وسیله نقلیه ICE از



گریس استفاده می‌کنند زیرا اجزای بیشتری دارند که نیاز به روغن کاری دارد. هم‌زمان نیز تولیدکنندگان در پی استفاده از باتا قان‌هایی هستند که نیاز به تعویض مداوم روغن و اتلاف وقت در تعمیرگاه‌ها نداشته باشند. همچنین به دلیل رشد تقاضا برای باتری‌های لیتیوم-یونی، به دلیل تراکم بالای انرژی آنها، گرایش به سمت استفاده از گریس‌های لیتیومی بیشتر شده است. به همین منظور پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ تعداد وسایل نقلیه سبک به ۱٫۶ میلیارد دستگاه برسد که ۱۸ درصد آن شامل وسایل نقلیه الکتریکی خواهد بود. با افزایش تولید EVها، تقاضا برای لیتیوم‌هیدروکسید نیز افزایش می‌یابد. به رغم رشد قابل توجه حجم تقاضا تا سال ۲۰۳۰ اما این میزان همچنان کمتر از یک درصد ذخایر لیتیوم سراسر جهان را استفاده خواهد کرد. بنابراین مشکلی از لحاظ کمبود ذخایر لیتیوم نخواهد بود اما به تولیدکنندگان لیتیوم نسبت به سرعت و کارایی آنها در انجام این فرآیند فشار وارد می‌شود. روش‌های فعلی تولید هیدروکسید لیتیوم کارآمد

تولیدکننده	محصول	درجه گرانروی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
TOYOTA	یاریس	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20 SN	مگنا تک Magnatec	0W20SN (سوپر روتیا)	-
هایلوکس	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)	

تولیدکننده	محصول	درجه گرانروی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
LEXUS	ES350-2013	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20 SN	مگنا تک Magnatec	0W20SN (سوپر روتیا)	-
	NX300h	0W20 SN	مگنا تک Magnatec	0W20SN (سوپر روتیا)	-
	CT200h	0W20 SN	مگنا تک Magnatec	0W20SN (سوپر روتیا)	-
	ES250	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30 SN	مگنا تک Magnatec	5W30SN (سوپر روتیا)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

تولیدکننده	محصول	درجه گرانروی	روغن پیشنهادی شرکت کاسترول	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
MITSUBISHI	لنسر	10W40 SM	مگنا تک Magnatec	ROYAL (10W40 SM)	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	اوتلندر	10W40 SM	مگنا تک Magnatec	ROYAL (10W40 SM)	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	اوتلندر PHEV	10W40 SM	مگنا تک Magnatec	ROYAL (10W40 SM)	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)
	میراژ	10W40 SM	مگنا تک Magnatec	ROYAL (10W40 SM)	پارس سوپر پیشرو (10W40 SM)

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی نیمه سنتزی با عملکرد فوق‌العاده بالا - مناسب خودروهای سواری بنزینی - دارای خواص پاک‌کنندگی و ضد سایش در موتور

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir
fuchs.ir
۰۲۱ - ۷۱۱۶۴
www.aparat.com/fuchs.ir



دارد همانند مدل‌های جدید توسان و سانتاکروز، شاهد استفاده از جلو پنجره جدید و چراغ‌های پنهان در آن باشیم. البته چراغ‌های بزرگ روی سپر به‌عنوان یکی از ویژگی‌های متفاوت نمای جلو، بدون تغییر باقی خواهند ماند. اما در نمای عقب نیز با توجه به تصاویر غیررسمی، میزان تغییرات بسیار اندک بوده و تنها به‌زیر طراحی گرافیک چراغ‌ها محدود می‌شود. در حال حاضر از زمان معرفی نسخه فیس لیفت پالیسید اطلاعات دقیقی منتشر نشده، اما انتظار می‌رود که در سال ۲۰۲۲ شاهد رونمایی از این مدل باشیم.

پالیسید در سال ۲۰۱۸ به‌عنوان اس‌وی‌وی لوکس فول‌سایز هیوندای و پلت‌فرمی مشترک با کیا تلوراید به‌بازار عرضه شد. این خودرو از طراحی ظاهری جسورانه، اما نه چندان جذاب در نمای جلو برخوردار بود. اما با توجه به این که در مدل‌های جدید هیوندای، شاهد استفاده از یک زبان طراحی جدید و به‌امراتب جسورانه‌تر در مقایسه با قبل هستیم، به‌نظر می‌رسد زمان آن رسیده تا مدل پالیسید نیز با زبان جدید طراحی هیوندای هماهنگ‌تر شود. بر اساس رندرهای منتشر شده، مهم‌ترین تغییرات در نمای جلو پالیسید به‌چشم می‌خورد و احتمال

جدیدترین رندرها از پالیسید



تلگرام

Telegram

سیاست‌های پنهان در حجم موتور کم

در یک دهه گذشته با افزایش آلاینده‌های ناشی از تولید خودروها و سخت‌گیرانه‌تر شدن استانداردهای یورو برای خودروها، خودروسازان جهانی ناگزیر به دنبال کاهش حجم و کوچک‌سازی موتورهای احتراق داخلی رفتند. کاهش حجم موتور سبب پایین آمدن قدرت در موتور نیز می‌شود. اما مهندسان مکانیک برای افزایش رانندگی موتورهای احتراق داخلی از سیستم‌های پرخوران استفاده کردند. یکی از این سیستم‌ها که این روزها کاربرد بسیاری دارد، توربوشارژر است. توربوشارژر به‌عنوان یک راهکار برای ارتقای قدرت موتورهای کم حجم استفاده می‌شود. اما سوال این است که آیا نصب توربوشارژر سبب افزایش استهلاک خودرو خواهد شد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

متاسفانه بحث افزایش استهلاک پیش‌رانه‌های مجهز به توربو در کشور به دلیل پایین بودن کیفیت سوخت در گذشته نه‌چندان دور و وجود برخی روغن موتورهای تقلبی در بازار و استفاده از آن‌ها در این پیش‌رانه‌ها مطرح شد و از طرفی نگهداری نادرست مالکان از این گونه خودروها نیز به‌آنچه گفته شد، دامن می‌زند. اما باید بدانیم که توربو سبب افزایش توان موتور، رانندگی حجمی و بهبود احتراق می‌شود و اگر این قطعه منجر به افزایش استهلاک در خودروها می‌شود، کمپانی‌های خودروسازی مطرح در دنیا از آن استفاده نمی‌کردند. شاید بهتر باشد شرکت‌ها و نمایندگی‌های خودروساز، قبل از تحویل خودرو به مشتری، آموزش‌هایی در خصوص نگهداری از آن ارائه دهند تا میزان خرابی این نوع پیش‌رانه در کشور کاهش یابد.

جاری

توربو قطعه‌ای است که انرژی و توان تلف‌شده موتور را احیا کرده و سبب ایجاد یک رانندگی مفید در موتور می‌شود و قطعاً نصب این قطعه روی خودرو، استهلاکی برای آن ندارد. زیرا جدا از قطعات داخلی موتور نصب می‌شود و به دلیل ساختمان ساده‌اش، استهلاک چندانی نخواهد داشت.

گرمی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

قطعات چینی نامرغوب

خودرو نیسان ماکسیم مدل ۱۳۸۸ کارکرد ۴۵۰ هزار کیلومتر دارم و به‌تازگی برای تعویض واشر سرسیلندر آن به کلینیک تخصصی خودرو مراجعه کردم و مکانیک فهرست بلندبالایی از قطعات را تنظیم کرد که باید آن را تهیه می‌کردم. در سطح بازار سه‌نوع واشر سرسیلندر برای ماکسیم وجود دارد که شامل نمونه ژاپنی گران‌قیمت، نمونه مالزیایی نسبتاً گران و نمونه چینی ارزان‌قیمت می‌شود. با تحقیقاتی که در این رابطه داشتم متوجه شدم نمونه چینی تنها دو هزار کیلومتر دوام دارد و باید دوباره واشر سرسیلندر تعویض شود.

یعقوبی - تهران

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۴۴۸

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۴۴۹
آیا سرمایه‌گذاری در شرکت‌های دانش‌بنیان می‌تواند شرایط فعلی صنعت خودرو را بهبود بخشد؟

۱- بله

۲- خیر

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برای خرید خودرو ترجیح می‌دهید کدام گزینه را در اولویت قرار دهید؟

در پاسخ به این پرسش ۳۷ درصد به گزینه یک یعنی نمایشگاه‌های خودرو، ۲ درصد به گزینه دوم یعنی شرکت‌های لیزینگ و ۶۱ درصد به گزینه سوم یعنی فروشنده‌های شخصی رأی داده بودند.



پیامک

SMS

خرید خودرو

قصد خرید فولکس واگن پاسات دارم. این خودرو از نظر فنی چگونه است و آیا قطعات آن به راحتی تامین می‌شود؟

زندگی - تهران

فولکس واگن پاسات، سدان سباز متوسطی است که از نظر فنی حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. این خودرو سدان از پیش‌رانه چهارسیلندر ۱۶ سوپاپ به‌حجم ۱.۸ لیتر بهره می‌گیرد که با تجهیز شدن به توربوشارژر می‌تواند ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. برای این که لذت رانندگی بیش‌تر شود، از یک گیربکس هفت‌سرعه دو کلاچه اتوماتیک نیز در این خودرو استفاده شده است. از نظر آپشن نیز این خودرو دارای تمام سیستم‌های الکترونیکی جدید است و از نظر کیفیت در سطح بالایی قرار می‌گیرد که همین امر سبب کاهش استهلاک و در نتیجه کاهش خرابی خودرو شده است. در عین حال هزینه نگهداری این خودرو بالاست. البته استهلاک و خرابی پایین به‌معنای هزینه نگهداری پایین نخواهد بود؛ زیرا با توجه به شرایط واردات خودرو و قطعات، خودروهای وارداتی از نظر هزینه نگهداری در سطح بالایی قرار دارند. در مجموع پاسات از نظر ظاهر و همچنین مشخصات فنی، خودرو مناسبی برای خرید است. اما این نکته را فراموش نکنید که تمام خودروهای وارداتی با توجه به شرایط کنونی با ضعف تامین قطعات مواجه هستند و این امر در درجه‌های زیادی برای مالک خودرو و به‌همراه خواهد داشت.

تنظیم نبودن سیستم سوخت‌رسانی

موتور سبک‌تر و بو ۱۲۵ سی‌سی مدل ۱۳۹۴ دارم و اگر قصد داشته باشم آن را با استارت روشن کنم، پس از مدت کوتاهی استارت ضعیف می‌شود و توانش را از دست می‌دهد. این مشکل بیش‌تر در صبح‌ها به‌وجود می‌آید. علاوه بر این هنگام حرکت در سرعت‌های بالاتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت یا بیش‌تر، موتور به‌یکباره کم‌می‌کند و گاه ناگهان مکت کرده و کشتش لازم را ندارد. علت چیست؟

در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت تاخیر در روشن شدن موتور آن هم در هوای سرد و در اوایل روشن شدن، به‌عوامل زیادی بستگی دارد که باید تمام آن‌ها بررسی شود. در مرحله نخست با توجه به کاربراتور بودن سیستم سوخت‌رسانی موتور سبک‌تر شما، برای اطمینان از وارد شدن سوخت به‌میزان کافی به‌سیلندر باید کاربراتور تنظیم شود. سپس سیستم جرقه‌زنی موتور را بررسی کنید. چرا که اگر این سیستم تنظیم نباشد، منجر به تاخیر در روشن شدن موتور می‌شود. بر همین اساس ضمن بررسی شمع موتور در صورت نیاز شمع و همچنین وایر را تعویض کنید. همچنین باید بدانید که باتری یک منبع انرژی الکتریکی است که برای مدت کوتاهی توان راه‌اندازی استارت را دارد و اگر توان باتری کم شود، دیگر نمی‌تواند استارت را به‌رگه‌دش در آورد. بنابراین برای بار روشن کردن موتور باید از استارت به‌مدت کوتاهی استفاده شود. اما در پاسخ به بخش دوم سوال شما، با توجه به این که سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری فاقد رگه‌گونه سنسور، عملگر و واحد پردازشگر مرکزی است، بنابراین از عملکرد ضعیف‌تری برخوردار است. در فصول سرد سال، اینرسی گاز در کاربراتور سبب ضعیف شدن عملکرد آن می‌شود. بنابراین می‌توان گفت سوخت کافی به‌سیلندر نمی‌رسد و توان و کشتش مناسب را برای حرکت در سرعت‌های بالا ندارد. این موضوع تنها به‌ضعف طراحی کاربراتور مربوط می‌شود که اگر قطعات آن نیز معیوب باشد، در ایجاد چنین مشکلی تاثیرگذار خواهد بود. بر این اساس برای رفع چنین مشکلی باید کاربراتور و قطعات متعلق به آن بررسی و در صورت وجود اشکال در ارسال سوخت، قطعاتی همچون ژنکو، شناورها و دیافراگم تعویض شوند.



M440i گرن کوپه شاهکار جدید بامو

کوپه زیبای چهار در باواریایی!



برای آن سفارش داد. در زمان ورود به کابین M440i گرن کوپه شاهد فضایی مشابه سدان کامپکت این خودروساز باواریایی یعنی M340i هستیم. نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی کنسول میانی و کلاستر (پشت آمپر) ۱۲.۳ اینچی، فضای کاملاً مدرنی را در کابین فراهم آورده و طراحی غربلگ‌فرمان اسپرت (M) که نسخه M340i گرن کوپه را پوشش می‌دهد، با قرارگیری دو پدال شیفت‌ر میزبومی در پشت آن و دسته‌دنده کوچک اسپرت، رانندگی با این گرن کوپه باواریایی را هیجان‌انگیز می‌کند. استفاده از قطعات دکوراتیو کروم و پوشش آلکانترا برای صندلی‌ها از جمله ویژگی‌های دیگر این کوپه چهار در اسپرت محسوب می‌شود. M440i، با جرات یکی از ایرو دینامیک‌ترین خودروهای جهان است. زیرا طراحی دستگیره‌های پنهان اشکل و شکل کوپه بدنه، ضریب درگ آن را به ۰.۲۶ رسانده است. این ضریب درگ نه‌تنها ایرو دینامیک خودرو را بهبود می‌بخشد، بلکه مصرف سوخت را نیز بهینه می‌کند.

قلب تپنده M440i، پیش‌رانه معروف بامو یعنی B58 تشکیل می‌دهد. این موتور در نسخه M340i نیز نصب شده است. موتور شش‌سیلندر سه‌لیتری خطی، به‌تکنولوژی توین‌پاور اسکروول توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر مجهز شده و با افزایش فشار سوخت به ۲۰۰ تا ۲۵۰ بار و ایجاد تغییراتی در سیستم ولتورنیک (ونوس‌های دوپل) حداکثر قدرت این خودرو به ۳۷۴ اسب‌بخار و گشتاور آن به ۵۰۰ نیوتون‌متر می‌رسد.

این قدرت و گشتاور با گیربکس هشت‌سرعه استپ‌ترونیک با سامانه چهارچرخ‌محرك هوشمند xDrive به‌دو محور جلو و عقب منتقل می‌شود و تنها کافی است وضعیت رانندگی را به‌اسپرت پلاس تغییر دهید و پدال گاز را تا انتها فشار دهید تا خودرو ظرف ۴.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت این کوپه چهار در اسپرت نیز به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

اگر علاقه‌مند به سرعت و هیجان باشید، کوپه‌ها را به‌عنوان بهترین گزینه در این بخش انتخاب خواهید کرد. این دسته از خودروها به‌دلیل نوع طراحی بدنه اسپرت همواره مورد توجه اسپرت‌دوستان بوده‌اند. دسته‌ای از مشتریان نیز به‌دنبال خودرو خانوادگی اما اسپرت هستند که طراحان خودرو با ایجاد کلاس گرن کوپه‌ها توانسته‌اند گزینه‌ای اسپرت و مناسب خانواده‌ها را راهی بازار مصرف کنند. این روزها اغلب خودروسازان مطرح جهان چند محصول گرن کوپه را در سبد محصولات خود قرار داده‌اند.

یکی از گرن کوپه‌های محبوب در بازار جهانی که از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است، بامو سری ۴ گرن کوپه است و این مدل در حقیقت نسخه کوپه سری ۲۰۱۴ است که سال ۲۰۱۴ به‌جهان معرفی شد. این سری از بامو در قالب کوپه چهار در با نام گرن کوپه نیز برای اسپرت‌دوستان به‌بازار عرضه شده است. ۲۰۲۰ نسل دوم کوپه سری ۴ رونمایی شد و پس از گذشت حدود یک سال و انتظار مشتریان اسپرت‌دوست، سرانجام ۱۰ ژوئن سال جاری میلادی نسخه سدان از سری ۴ یا همان گرن کوپه معرفی شد. سری ۴ گرن کوپه در نسخه‌های متعددی طراحی و تولید شده است و نسخه قدرتمند این خودرو با نام M440i گرن کوپه، در حقیقت سری ۴ گرن کوپه نسخه‌بینی مدل الکتریک ۴ است. خطوط تیز و شارپ روی بدنه همچنان از نشانه‌های طراحی این خودروساز باواریایی به‌حساب می‌آید و پروفیل خودرو با کاپوت نسبتاً کشیده، اورنگ‌های کوتاه، ستون C کشیده و سقف کم‌انگی که شکل کوپه به‌خودرو بخشیده است) شخصیت اسپرتی به‌این سدان جسور باواریایی می‌دهد.

چهره خودرو مشابه نسخه کوپه بوده و با چراغ‌هایی با LED و گرافیک خاص و خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره مر تفع عمودی، تهاجمی به‌نظر می‌رسد. در نمای عقب M440i گرن کوپه شاهد چراغ‌های کشیده افقی و حجم‌پردازی خاص هستیم. این طراحی منجر به‌ظاهر زیبا برای این کوپه چهار در اسپرت شده است.

هر چند که مجموعه دیفیوزر و آگزوزهای دوزنق‌های در طرفین مشابه M340i است، اما چاشنی اسپرت بودن را در این خودرو دوچندان می‌کند. نسخه M440i مورد بررسی ما همان‌طور که از نامش پیداست، به‌کیت M مزین شده و این کیت شامل رکاب‌ها، قاب آینه‌ها، سپر جلو با ورودی‌های هوای عمودی، اسپویلر روی در صندوق عقب و دیفیوزر و آگزوزهای اسپرت دوزنق‌های می‌شود. همچنین طراحان بامو برای M440i طیف گسترده‌ای از رنگ‌های ۱۸.۰۱۷ و ۲۰ اینچی در نظر گرفته‌اند. نسخه مورد بررسی ما دارای رنگ‌های ۱۹ اینچی ام آلیازی است که می‌توان رنگ‌های ۲۰ اینچی ام فورج شده را نیز



کشف انواع لاستیک از یک انبار در زنجان

جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان از کشف احتکار انواع لاستیک از یک انبار به ارزش ۶۵۰ میلیون ریال خبر داد. ایرج خانی پور در گفت و گو با خبرنگار فارس در زنجان از اجرای طرح ارتقای امنیت اجتماعی و مبارزه با احتکار کالاها ی اساسی، ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان زنجان خبر داد و اظهار کرد: «در این راستا یک انبار احتکار لاستیک بررسی و مقادیر زیادی احتکار کشف شد.» وی افزود: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان به همراه نماینده اداره صمت و نماینده صنعت و معدن از انبار مذکور بازدید و در بازرسی از آن ۲۴ حلقه لاستیک خودرو سبک را کشف کردند.» جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان با اشاره به

اینکه ارزش ریالی کالاها ی کشف شده از سوی کارشناسان ۶۵۰ میلیون ریال برآورد شده است. عنوان کرد: «در این راستا پرونده تشکیل و تحویل مراجع قضایی شد.» خانی پور ادامه داد: «مبارزه با قاچاق کالا و احتکار، یکی از اولویت های مهم این پلیس است که در این راستا با تشکیل قرارگاه مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شاهد اقدامات خوبی در این زمینه خواهیم بود.» وی تصریح کرد: «از متهمان ۱۸ فقره اموال مسروقه از جمله سه دستگاه خودرو، دو دستگاه موتورسیکلت، محتویات و قطعات خودرو، سیم و کابل و ۱۲۴ گرم انواع مواد مخدر کشف شد و متهمان پس از تشکیل پرونده به مرجع قضایی معرفی شدند.»

بودجه ۱۰۰ میلیون دلاری برای پاکسازی زمین از لاستیک فرسوده

تلاش استرالیا برای بازیافت تایر به روش سبز

شرکت GDTS در استرالیا برای بازیابی میلیاردها تایر قدیمی تشکیل شد. یک تکنولوژی جدید بدون گاز گلخانه ای تایرها را به کربن، روغن و فولاد تبدیل می کند. طبق توافق نامه جدید، بودجه ای تا ۱۰۰ میلیون دلار برای راه اندازی این کارخانه در سطح آمریکا مشروط به موفقیت در این عملکرد در نظر گرفته شده است. ترور بایلی، مدیر عامل شرکت GDTS در ایالات متحده این توافق نامه را امضا کرده است. وی گفت: «آمریکا مانند بیشتر کشورهای دنیا، مشکل دفع تایر هایی را داشت که به بیش از ۲۵۰ میلیون حلقه در سال می رسد اما این تعداد در استرالیا بیش از ۲۵ میلیون حلقه در سال برآورد شده، تعداد این تایر های قدیمی در جهان بیش از ۱.۵ بیلیون حلقه در سال است. با توجه به حجم زیاد تایر های قدیمی و رها سازی آنها در محیط زیست، راه حلی که برای این مشکل ارائه داده ایم این است که تایر های قدیمی را به مواد با ارزش تبدیل می کند. به عنوان مثال روغنی که تولید می شود گوگرد کمتری دارد و در بنزین، دیزل، سوخت جت و سایر فرآورده های نفتی می توان از آن استفاده کرد. همچنین کربن تولید شده با

درجه بالاست که به عنوان کربن سیاه پتانسیل گسترده ای را برای فروش دارد. کربن یکی از پرکاربردترین مواد شیمیایی در جهان است که در بسیاری از محصولات اعم از لاستیک، پلاستیک، رنگ ها، فیلتراسیون آب، جوهر چاپگر، الکترونیک، گرافن، خمیر دندان، مواد آرایشی از جمله خط چشم، ریمل مژه و ابرو، لاک ناخن، سایه چشم، رژ گونه و رژ لب استفاده می شود. همچنین مش تقویت شده از فولاد و مهره های تایر را می توان به طور کامل در تایر های جدید استفاده یا به راحتی آن را بازیافت کرد.» وی همچنین ادامه داد: «در استرالیا در حال برنامه ریزی هستیم و تا ۱۲ ماه دیگر کارخانه خود را در غرب وارن در والس جنوبی تأسیس کنیم. برای آن، مصوبات لازم دولتی را دریافت کرده ایم اما هزینه پیش بینی شده برای این پروژه ۲۰ میلیون دلار در نظر گرفته شده است. در سراسر استرالیا سایر سایت های بالقوه همچون ژئولونگ، آگا، کولی، گلاستون و الیزابت را که مکان هایی برای احداث این کارخانه ها هستند، در نظر گرفته ایم تا ۳۰ درصد از ۲۵ میلیون تایر قدیمی را که در استرالیا دفع می شود، کنترل کنیم. با کار شبانه روزی،

هر کارخانه به صورت میانگین ۱۹ هزار تن تایر در سال را بازیافت می کند. هر تایر خودرو معمولی ۱۰ کیلوگرم وزن دارد که ۴ لیتر روغن، ۴ کیلوگرم کربن و ۲ کیلو فولاد تولید می کند. تایر کامیون نیز با وزن ۷۰ کیلوگرم، ۲۷ لیتر روغن، ۲۸ کیلو کربن و ۱۵ کیلو فولاد تولید می کند. تایر کامیون کمبریسی بزرگ ۴ تن وزن دارد که ۱۶ تن کربن، ۰.۸ تن فولاد و ۱۵۰ لیتر روغن در اختیار مافرا می دهد. انتظار می رود هر کارخانه نیاز به ۱۵ نیروی کار داشته باشد اما در مرحله ساخت و جمع آوری تایر های قدیمی به تعداد نیروی بیشتری نیاز است. روند بازیافت تایرها توجه دنیا را به خود جلب کرده به طوری که منتج به امضای توافق نامه اخیر برای ۵ کارخانه در آفریقای جنوبی با ارزش بیش از ۵۰ میلیون دلار شده است. بنابراین جای تعجب نیست با استقبال اکثر کشورها از جمله ژاپن، تایلند، کانادا، آمریکا، پاکستان و هند روبه رو شود. بیلی در پایان گفت: «آنچه ما انجام دادیم یک موفقیت جهانی است، باور داشتیم با گذشت زمان تکنولوژی ما ابزاری برای بازیافت تایر های قدیمی در سراسر جهان خواهد بود.»

گزارش Report

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازار (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۹,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۰	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
کاپرا	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	۲۲۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی وی دی اس ۶	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	
AZERA 2001-2006	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۹۰	۱۶	۵۵	۲۲۵	P624	PREMIUM GRIP	
MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۷۵	۱۷	۵۵	۲۳۵	P624	PREMIUM GRIP	
SANTAFE 2013-2020 - RAV4 - SORENTO SX	به زودی	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵	S673	RIDE RUNNER	



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	گویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای IX55 - پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندا	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



جهت نمایش آدرس و اطلاعات مراکز اهدای خون روی استان محل سکونت خود در سایت www.ibto.ir کلیک نمایید



سازمان انتقال خون ایران



مشکل، سیستم‌های تشخیص دهنده در دست عمل نکرده و چراغ اخطار مربوطه را روی کیلومتر شمار روشن نمی‌کنند. به گفته کمیتهی آمریکایی این مشکل حتی سبب غیر فعال شدن سیستم کنترل پایداری (ESP) و ABS نیز می‌شود. اما خوشبختانه به نظر می‌رسد این مشکل بسیار نادر بوده و احتمالاً تعداد کمی از خودروهای فروخته شده به آن دچار هستند. جنرال موتورز پیش از این نیز به دلیل یک مشکل نرم‌افزاری برای بیش از ۶۲۸ هزار دستگاه از کراس‌اورهای خود فراخوان داده بود. مشکل این خودروها مربوط به ایراد سنسور سرعت چرخ‌ها بود که می‌توانست سبب کشیده شدن ناگهانی خودرو و به یک سمت شود.

جنرال موتورز اخیراً یک فراخوان جدید و گسترده شامل ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو را صادر کرده است. خودروهای شامل این دو فراخوان مستعد آتش‌سوزی هستند. این کمیتهی عظیم آمریکایی، علت صدور فراخوان اول خود را مشکل نرم‌افزاری مربوط به سیستم ترمز و احتمال آتش‌سوزی اعلام می‌کند. این فراخوان مدل ۲۰۱۹ پیش از ۵۵۰ هزار دستگاه از خودروهای شورولت سیلورادو و ۱۵۰۰ کادیلاک CT6 و GMC سیرا ۱۵۰۰ را که مشکل احتمالی نرم‌افزاری سیستم ترمز دارند، شامل می‌شود. برای حل این مشکل نمایندگی‌ها باید تنظیمات نرم‌افزاری خودرو را به‌روز کنند. جنرال موتورز در آزمایشات خود روی این خودروها متوجه شده بود که در صورت بروز



فراخوان ترمزهای GMC و شورولت

چرا سیستم ترمز ولنت‌های پورشه متفاوت است؟

ترمزگیری ایمن؛ نتیجه ۷۰ سال توسعه پورشه

سخت رانندگی قدرت کنترل راننده روی خودرو بیش تر شود. همچنین ترمزهای سرامیکی ۵۰ درصد سبک‌تر از دیسک‌های چدنی خاکستری هستند. در عین حال این ترمزها سبب چسبندگی بهتر، راحتی بیشتر و چسبندگی بیشتر در ترمزهای اسپرت و چابکی بیشتر و باکیفیت تری می‌شوند.

به‌لطف انتقال فناوری از اتومبیل‌های مسابقه‌ای پورشه، ترمزهای اصلی این خودرو حتی در شرایط بسیار دشوار رانندگی نیز به یک اثر ترمز ثابت دست می‌یابند و همواره سطح مشخصی از کیفیت را حفظ می‌کنند. دیسک‌های ترمز با تهویه داخلی - که ممکن است از نوع متقاطع نیز باشد - ترمزهای مرطوب و خنک‌کننده بهینه را ارائه می‌دهند. کولیس‌های ترمز، چه در نسخه‌های آلومینیومی چهار پیستون آنودایز سیاه و چه از نوع شش پیستون قرمز، از یک طرح مونوبلاک محصور شده برخوردار هستند که مقاومت بالایی دارد.

و توسعه بی‌وقفه خودروها به‌دست آمده است. ترمز کامپوزیت با کولیس‌های ثابت آلومینیومی و روکش زرد، آخرین نسخه از سیستم ترمز برای محصولات پورشه است و



این دیسک‌های ترمز متقاطع بزرگ‌تر برای مسافت کم ترمزگیری، قدرت بسیار بیشتری را ایجاد می‌کنند. این سیستم سبب می‌شود ایمنی ترمز حداکثری باشد و در شرایط

ترمز در خودرو یعنی ایمنی. از این رو شرکت‌های مطرح خودروسازی در جهان توجه ویژه‌ای به نوع ترمزهای محصولاتشان دارند. پورشه یکی از مدل‌هایی است که ترمزهای آن با خروجی موتور سازگار شده و ترمزهای اصلی پورشه دقیقاً با خروجی موتور و سیستم تعلیق مدل مربوطه سازگار هستند و این روند، ایمنی و عملکرد مطلق آن را تضمین می‌کند. حساسیت بالای سازندگان محصولات پورشه سبب شده هر قطعه تحت شدیدترین شرایط آزمایشی قرار بگیرد و این کار به منظور اطمینان از کیفیت بالای مواد به کارگرفته شده و همچنین عمر بالای محصولات است. از این حیث پورشه دقت بی‌نظیری در سیستم ترمز و همچنین لنت‌های به کاررفته در محصولاتش دارد. مدیران خودروسازی پورشه نتیجه حساسیت روی سیستم ترمز ولنت‌های این خودروها را، چابکی منحصر به‌فرد این سیستم می‌دانند. نتیجه‌ای که از ۷۰ سال تجربه در ساخت



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چسب از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند بدون لوازم	
	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۹۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۷	
	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دنا پلاس	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چسب از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۵۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۴۵,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۱۰۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۱۷۰,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چسب از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۲۹,۰۰۰	۱۱۱,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ملی	
	تولید ندارد	۱۰۹,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۱۴۷,۸۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	دیسک لنت (ایران)
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چسب از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۸۶,۸۰۰	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند	
	تولید ندارد	۸۶,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۰۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لیه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لیه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن قطعات برگشتی عدم پذیرش



مینی بوس قدیمی با ۱۲ مسافر حادثه ساز شد



ایرنا: سخنگوی سازمان آتش نشانی شهرداری تهران از برخورد یک مینی بوس قدیمی با تابلو مسیر نما خبر داد. جلال ملکی اظهار کرد: «ساعت ۶:۲۲ دقیقه صبح روز دوشنبه یک مورد حادثه تصادف در مسیر غرب به شرق بزرگراه آزادگان، بعد از محله شمس آباد به سامانه ۱۲۵ سازمان آتش نشانی شهرداری تهران اطلاع داده و ایستگاه ۱۳۹ به محل حادثه اعزام شد و در مدت ۲ دقیقه به محل حادثه رسیدند.» وی ادامه داد: «در محل، مشاهده شد یک دستگاه مینی بوس قدیمی که ظاهراً برای

یکی از کارخانه‌های اطراف بوده، با ۱۲ سرنشین هنگام حرکت به دلیل نامشخص از مسیر خارج شده و به با پایه‌های یک تابلو مسیر نما برخورد کرده بود.» ملکی گفت: «قسمت جلوی مینی بوس دچار خسارت شد و پیش از حضور آتش نشانان همه مسافران از آن خارج شدند. مسافران آقا بودند و ۷ نفر از جمله راننده و ۶ نفر از مسافران دچار مصدومیت شده بودند که تحویل عوامل اورژانس شدند.» وی افزود: «پس از ایمن سازی کامل محل تحویل عوامل راهور شد.»

خبر

News

پرداخت دیه خبرنگاران و سرباز معلمان در کوتاه‌ترین زمان ممکن



ایرنا: رئیس کل بیمه مرکزی ضمن ابراز تأسف از درگذشت دو تن از خبرنگاران و تعدادی از سرباز معلمان کشور در تصادفات اخیر محورهای نهد و یزد از آمادگی پرداخت خسارت فوری به جانب‌باختگان خبر داد و گفت: «در کوتاه‌ترین زمان ممکن دیه این عزیزان پرداخت می‌شود.» در نخستین روزهای تیرماه دو تن از خبرنگاران خبرگزاری ایرنا و ایسنا در سانحه واژگونی

اتوبوس خبرنگاران در مسیر نهد جان سپردند. همچنین چند روز بعد از این سانحه پنج‌نفر از سرباز معلمان در حادثه برخورد اتوبوس حامل آنها در مسیر جاده استان یزد درگذشتند. غلامرضا سلیمانی افزود: «گزارش‌های واصله از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی بیانگر اقدامات خوب و انسان‌دوستانه این صندوق است.» وی در ادامه گفت: «از اقدامات خوب صنعت بیمه با همراهی

صندوق تأمین خسارت‌های بدنی و در راستای حمایت از بیمه‌گذاران عدم افزایش حق بیمه شخص ثالث به میزان دیه بوده که این مهم سال گذشته تصویب شد.» وی خواهان حل مشکل ماده ۲۹ قانون بیمه شخص ثالث (محل اختلاف صندوق و شرکت‌های بیمه) به منظور تسریع زمان پاس‌خوگی به زیان دیدگان شد.

حدود ۲ هزار دستگاه خودرو وارداتی، همچنان در گمرک خاک می‌خورند

خودروهای دیوشده در گمرک به «مناطق آزاد» می‌رسند؟



محمد مهدی حاتمی
m.hatami@autoworld.ir

محدودیت و سپس ممنوعیت واردات خودرو به کشور از سال ۱۳۹۶ به این سو، کسب و کار واردکنندگان خودرو به ایران را تقریباً به‌طور کامل از بین برده است. از آن زمان تاکنون، حدود ۲ هزار دستگاه خودرو خارجی در گمرک کشور باقی مانده که ترخیص آنها به دلیل مشکلات ارزی و نیز موارد مربوط به ثبت سفارش تا همین امروز به طول انجامیده است. در این میان، به نظر می‌رسد بخشی از این خودروها اساساً امکان ترخیص نداشته باشند، چرا که بازرندهای آمریکایی هستند یا حجم موتور بالاتر از ۲۵۰۰ سی‌سی دارند و بر اساس قانون، واردات آنها کاملاً ممنوع است. البته چندی پیش، زمزمه واگذاری ۱۵۰۰ دستگاه خودروهای دیوشده به سازمان مناطق آزاد هم به میان آمده است.



واردکنندگان خودرو بابت صدور و ابلاغ دستورالعمل جدید و اختلال در سامانه بسته شده. در نهایت مردادماه سال ۱۳۹۷ واردات خودرو به کشور به‌طور کلی ممنوع و به‌صورت رسمی، پرونده واردات خودرو بسته شد. با این حال، همان زمان حدود ۱۲ هزار خودرو در گمرک کشور دپوشده، این در حالی بود ترخیص این خودروها هم به دلیل دستورالعمل جدید دچار مشکل شد. در دی‌ماه سال ۱۳۹۷، هیات دولت تحت شرایطی با ترخیص این خودروها موافقت کرد و بر اساس آن، مهلت چهار ماهه (تا اردیبهشت ۱۳۹۸) برای ترخیص این خودروها تعیین شد. اما حتی پس از تمدید یک دوره دو ماهه دیگر برای ترخیص این خودروها، تنها حدود ۷ هزار دستگاه در گمرک ترخیص شدند و حدود ۵ هزار دستگاه همچنان در گمرک باقی ماندند.

کدام خودروها در گمرک مانده‌اند؟

اکنون آخرین وضعیت خودروهای دیوشده در گمرک نشان می‌دهد حدود ۲ هزار خودرو باقیمانده در گمرک، عمدتاً به تولیدکنندگان آمریکایی تعلق دارند، ظرفیت موتور بالاتر از ۲۵۰۰ سی‌سی داشته، در مرحله ثبت سفارش دستخوش مشکل شده یا آنکه دارای پرونده قضایی بوده‌اند.

امکان واگذاری به نهادهای دیگر؟

این در حالی است که رسوب این تعداد خودرو در گمرک کشور، باتوجه به وضعیت نگهداری آنها و دشواری‌های قانونی

برای ترخیص (اعم از برند آمریکایی یا حجم موتور بالاتر از ۱۵۰۰ سی‌سی)، این زمزمه را به میان آورده که ممکن است دستکم بخشی از این خودروها به سازمان مناطق آزاد واگذار شوند.

بر این اساس، در جریان تعیین تکلیف اموال موجود در انبارهای سازمان اموال تملیکی، شامل کالاها و اموالی که متروکه یا قاچاق اعلام شده‌اند (از جمله برخی خودروهای دیوشده در گمرک)، پیشنهادها و مکاتباتی برای واگذاری ۱۵۰۰ خودرو بلا تکلیف در این سازمان به مناطق آزاد مطرح شده است اما هنوز نتیجه نهایی آن مشخص نیست.

در روزهای پایانی فروردین‌ماه مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در این مورد گفت: «حدود ۲۱۰۰ دستگاه خودرو ترخیص نشده، همان خودروهای ثبت سفارش شده پیش از مرداد ۱۳۹۷ هستند که بخشی از آنها به سبب بسته شدن یک‌شبه سامانه برای ثبت سفارش نتوانستند ثبت سفارش بگیرند و به کلی مجوز ثبت سفارش ندارند. بخشی دیگر هم خودروهای ثبت سفارش شده دارای اشکال و پرونده قضایی هستند که توسط مراجع قضایی توقیف شده و همچنان بلا تکلیف در گمرک‌های داخلی باقی مانده‌اند.»

دادفر ادامه داد: «تصمیم گیری‌های یک‌شبه که بدون برنامه و بدون اطلاع‌رسانی حوزه کسب و کار اتخاذ شدند، سبب توقیف سه تا چهار سال اموال مردم در گمرک شده است و متضرر اصلی این تصمیمات، مردمی هستند که از شرکت‌های واردکننده، خودرو پیش خرید کرده بودند. اکنون پس از گذشت قریب به چهار سال، به‌نظر می‌رسد پرونده ترخیص این ۲۱۰۰ دستگاه خودرو بسته شده و احتمالاً دیگر امکان ترخیص آنها وجود نداشته باشد.»

نتیجه نهایی این پرونده مشخص نیست، اما چه این خودروها ترخیص شوند و چه نشوند، مشکل همچنان باقی خواهد بود. در ساده‌ترین حالت، خودروهایی ترخیص خواهند شد که دستکم ۳ سال زیر بار و باران بوده‌اند و در پیچیده‌ترین حالت، چند هزار میلیارد تومان سرمایه، در حالی روانه مسیری دیگر خواهد شد که پیش از آن، توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی، هزینه کلانی بابت آن پرداخت شده است.



دنده يك

1st gear

علی زانندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تنها ۳۰ درصد مشکلات قطعه‌سازان خودرو مربوط به تحریم‌هاست.

حاضر جواب: و آن ۷۰ درصد هم جزو مشکلاتی است که از قدیم درباره‌شان می‌گفتند: خودکرده را تدبیر نیست!

مدیرکل تعزیرات حکومتی استان کرمانشاه از ضبط و جریمه ۲.۵ میلیاردی برای قاچاق لاستیک خبر داد.

حاضر جواب: به امید آنکه این ضبط و جریمه سبب عبرت سایر قاچاقچیان شود و این ۲.۵ میلیارد جریمه، تکان مختصری به جیب مبارکشان بدهد!

شهردار منطقه ۱۱ خبر داد: انتقال تمام ایستگاه‌های اتوبوس راسته کتابفروشی‌ها در خیابان انقلاب به پایانه کاوه.

حاضر جواب: قدیم‌ها می‌گفتند انسان برای پیشرفت باید کتاب بخواند و دود چراغ بخورد و لسی الان گویا خود کتاب‌ها هم باید دود اتوبوس بخورند تا کسی شوند!

ضد عفونی کردن شهر زبرزمینی تا عادی شدن شرایط کرونا متوقف نمی‌شود.

حاضر جواب: البته اگر برای اشکال جهش یافته جدید کرونا این ضد عفونی کردن، در حد دوش گرفتن نباشد!

مرز بین روایا و واقعیت در تولید خودرو ارزان.

حاضر جواب: البته اگر به صورت دقیق بخواهید به اصل موضوع بپردازید، باید تیر می‌زدید: مرز بین روایا و خواب در تولید خودروی ارزان!

عجیب‌ترین خودروهای تاریخ را بشناسید.

حاضر جواب: بسا یکی از عجیب‌ترین هیاشان سال‌هاست آشناییم... تکنولوژی آن برای ۲۰ سال پیش است و قیمتش برای ۲۰ سال بعد!

خودداری از کنار کشیدن خودرو در تصادفات تخلف است.

حاضر جواب: پس راننده‌هایی که جدید می‌رسند سر صحنه، چطور می‌نظر کارشناسی بدهند؟!

در دولت سیزدهم: صنعت خودرو کشور خصوصی می‌ماند یا خصوصی می‌شود؟

حاضر جواب: همین که خصوصی نشود، خودش غنیمت است!

همزمان با تشدید بیماری کرونا در شهر تهران، معاملات خودرو متوقف شده و قیمت‌ها نیز در بازارهای غیر رسمی ثابت مانده است.

حاضر جواب: مگر این که وپروس کرونا حریف افزایش قیمت‌های پیاپی خودرو در بازار شود!

تسلار کورد فروش خود را افزایش داد.

حاضر جواب: ولی خودمانیم، رقابت با خود هم عالمی داردها!

ثبت حدود ۴ میلیون تردد خودرو در جاده‌های استان همدان همزمان با موج پنجم کرونا.

حاضر جواب: دوستان عجله دارند تا زبانه لال، بین موج پنجم و ششم کرونا خیلی فاصله نیفتد!

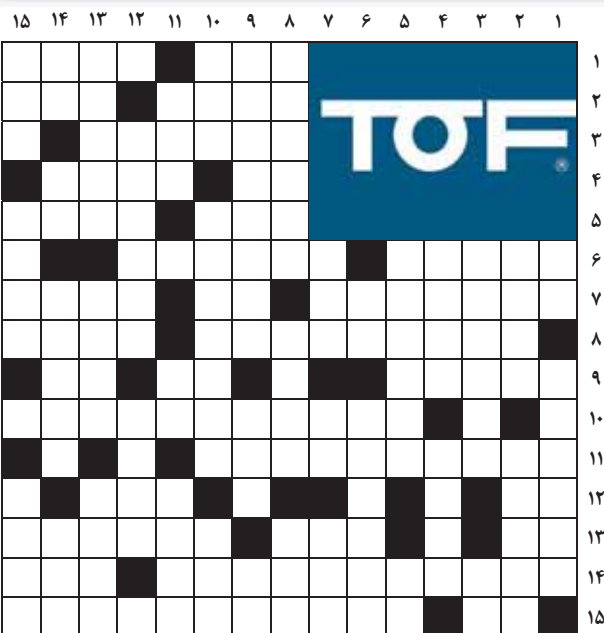
زمان شارژ خودروهای الکتریکی به‌زودی کاهش می‌یابد.

حاضر جواب: ای کاش می‌شد فکری هم برای کاهش زمان بنزین زدن برخی راننده‌های بی خیال در پمپ‌بنزین‌ها کشف کرد!



حسین نظریان
h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۸۷



۱- سازمان صادرکننده استاندارد جهانی (در تصویر) - خودرو بارکش کوچک شهری ۲- مسابقه معروف خودرویی جهان - جشن و شامانی ۳- همراهی و مشایعت با وسیله نقلیه یا موتورسیکلت ۴- بازیکن پشتیبان - جریزه ایرانی در خلیج فارس ۵- موسیقی جوان پسند - برندی ایرانی در تولید موتورسیکلت ۶- خودرویی که تیراژ تولید را در ایران دارد - طراحی به زبان انگلیسی ۷- نماینده رسمی توپوگراف ایران بود - دریای عرب - نام قدیمی انودی ۸- این خودرو زاپنی در ایران هم حضور دارد - خودرو نظامی شهری تولید آمریکا ۹- لوله‌ای که گازهای دود موتور از آن خارج می‌شود - تاکسی با ظرفیت بیشتر - حرف اضافه ۱۰- مدت‌هاست از این خودرو سازهایی خبری نیست ۱۱- گفته می‌شود در این صنعت هم راهبرداریم ۱۲- حرف ندا - غزای تزریقی ۱۳- تکرار حرفی است - آیمایش و امتحان - تخته‌ای که زیر خط‌ها قرار دارد ۱۴- این خودروی زاپنی همچنان در جهان تیراژ تولید دارد - خودرویی که کیا که در بازار ایران هم حضور دارد ۱۵- آخرین رقم - این شاسی بلند محصول مشترک سوزوکی و ایران خودرو است.

عمودی

۱- بدن روی آن قرار دارد - محصول مشترک شرکت بنزو و ساعت‌سازی سوایج ۲- لاستیک خودرو روی آن قرار دارد - مدلی از بوگاتی ۳- اریزو بود که حرفی اضافه در آخر آن آمد - از حروف ندا ۴- سوتی در هم - با پشتک می‌اید ۵- دوازده بود که حرف آخر آن اشتباهی آمد - بتگری بی سروته ۶- پول زاپنی - مخفی شدن ۷- وسیله قدیمی درو - خط‌کش مهندسی - اسکار بی سروته ۸- فارسی شده واژه حمل و نقل - منطقه خوش آب‌وهوا در جاده هراز - روی ریل می‌رود ۹- روغن گیربکس - خودرو سوندی - دوستی و مهربانی ۱۰- به آسمان می‌گویند - خودرو بارکش کوچک تر از کامیون - منطقه‌ای در شرق تهران ۱۱- راه آدری - رطوبت - خانه بزرگ را گویند ۱۲- مسئول به حرکت درآوردن خودرو است - نخستین پروتونی که به ایران آمد ۱۳- مدلی از اوپل - این هم یک خودرو کلاس کوچک از کمپانی اوپل است - از پیامبران صاحب کتاب ۱۴- تازه‌جدید - زیاد نیست - روزی که در آنیم - خودرو سازه انگلیسی ۱۵- مژه - جمع کن - یاری رساننده - خودرو سازه آمریکایی که فقط خودروهای برقی تولید می‌کند.



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۵ تیر ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۴۹

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

تهران ۴۲ ۲۸ اصفهان ۴۱ ۱۸ شیراز ۳۹ ۲۱ مشهد ۴۲ ۲۶ تبریز ۳۶ ۲۱ ارومیه ۴۱ ۱۸ رشت ۳۴ ۲۵ گرگان ۳۴ ۲۵ ساری ۳۳ ۲۵ شهرکرد ۳۵ ۱۱ اهواز ۴۸ ۲۸ یزد ۴۳ ۲۸ کرمان ۳۸ ۱۹ بندرعباس ۳۶ ۳۰ زاهدان ۴۱ ۲۲

بیلبور
Billboard



هر چه می خواهید ببینید

«جیب همواره در تلاش است مشتری‌بان خود را به تجربیات جدید دعوت کند و در این آگهی که از هر طرف شکل متفاوتی دارد، مخاطبان با شعار «هر چه می خواهید ببینید» به دیدن یا نگاهی جدید فراخوانده شده‌اند.

خاموشی و مرگ!

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی

خبرنگار



در روزهای اخیر باتوجه به افزایش قابل توجه دمای هوا و به تبع آن افزایش مصرف سیستم‌های سرمایشی و دستگاه‌های الکترونیکی و الکترونیک، برق بسیاری از مناطق در پایتخت و شهرهای دیگر در ساعات مختلفی از شبانه‌روز قطع می‌شود. اما فارغ از دلایل این امر، آنچه از اهمیت چشمگیری برخوردار است این که با خاموشی‌های پی‌درپی، جان بسیاری از افراد به خطر می‌افتد. به‌عنوان مثال با توجه به این که راکبان موتورسیکلت‌ها و دوچرخه‌سواران سهم زیادی از تصادفات منجر به مرگ و میر را به خود اختصاص می‌دهند، با خاموشی‌های پی‌درپی و مستمر ایمنی آن‌ها به شدت به خطر می‌افتد. به‌بیان ساده‌تر این خاموشی‌ها می‌تواند برای رانندگان به شدت مشکل‌ساز باشد و اگر چه رانندگی در هر حال دقت فراوانی را می‌طلبد و باید همواره قوانین راهنمایی و رانندگی مورد توجه قرار گیرد و رعایت شود، اما خاموشی و تاریک شدن خیابان‌ها به خودی خود می‌تواند زمینه را برای بروز حوادث تلخ رانندگی که گاه منجر به ضرب و جرح و حتی جان باختن سرنشینان خودروها و عابران پیاده می‌شود، تا حد زیادی فراهم کند. در همین راستا پیشنهاد می‌شود اگر نمی‌توان خاموشی‌ها را کنترل کرد، حداقل از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی با هدف حفظ جان راکبان موتورسیکلت‌ها و دوچرخه‌سواران از تردد خودروهای سنگین در ساعات‌های خاموشی مختص شب ممانعت به عمل آید. چرا که این دسته از خودروها به دلیل نداشتن میدان دید کافی برای راننده، حتی در ساعات مختلف روز که نور کافی وجود دارد نیز حادثه‌آفرین می‌شوند. چه رسد به آن که در ساعات‌های پایانی شب که غیر از چراغ‌های نصب‌شده در سطح خیابان‌ها و اتوبان‌ها منبع نورانی دیگری وجود ندارد که سبب روشنایی معابر شود با خاموشی کامل مواجه شویم.

جلون سرعت



داشت. مارک داناهو، قهرمان اتومبیلرانی آمریکایی یکی از آن دست رانندگانی بود که در هر نوع پیست و مسابقه‌ای می‌درخشید. او در کارنامه کاری خود علاوه بر شرکت در مسابقات نسکار، سایقه قهرمانی در مسابقات ایندیاناپولیس ۵۰۰ و شرکت در مسابقات فرمول یک را داشت. داناهو همچنین مکانیک بسیار ماهری بود و در ساخت بسیاری از خودروهای مسابقه‌ای نقش

دارد که سبب روشنایی معابر شود با خاموشی کامل مواجه شویم.

مارک داناهو



انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از جهان لنت بخواهید.

جهان لنت
Jahan Lent

- | | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|---|--|--|
| <p>لنت های صنعتی</p> <ul style="list-style-type: none"> کلاف (رولینگ) پرس دنده ای توربین ها دامپتراک شمش (تخت) لنت های ذغالی ریسندگی و بافندگی | <p>لنت های وسایل نقلیه ریلی</p> <ul style="list-style-type: none"> واگن های باری واگن های مسافری خطوط مترو لوکوموتیوها | <p>لنت های ماشین آلات کشاورزی و راهسازی</p> <ul style="list-style-type: none"> لودر و بولدوزرها کمباین تراکتور غلنگها جرثقیل ها گریدر ماشینهای آبیاری | <p>لنت های تجهیزات و دکل های حفاری</p> <ul style="list-style-type: none"> دیسکی کفشکی | <p>لنت های خودروهای سواری</p> <ul style="list-style-type: none"> دیسکی کفشکی بدون کفشک با کفشک | <p>لنت های خودروهای نیمه سنگین، سنگین و فوق سنگین</p> <ul style="list-style-type: none"> کفشکی دیسکی | <p>لنت های موتور سیکلت</p> <ul style="list-style-type: none"> کفشکی دیسکی | <p>لنت های کلاچ</p> <ul style="list-style-type: none"> خودرویی سبک سنگین ماشین آلات راهسازی ماشین آلات کشاورزی دستگاه های برش صنعتی |
|---|---|---|--|--|---|--|--|



۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

www.jahantormoz.com

info@jahantormoz.com