



دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو مطرح کرد:
پیشنهادهایی به مجلس
برای بازبینی در شیوه
قیمت‌گذاری خودرو



تیگو ۸ پرو «مدیران خودرو» رقیب
چه خودروهایی خواهد شد؟

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

راهکارهای واردات خودرو به دولت جدید ارائه می‌شود

آزادسازی واردات گرچه به دلیل سهم اندک وارداتی‌ها و تفاوت کلاس قیمتی، بازار را رقابتی نمی‌کند، اما شیپور بیدارباشی برای خودروسازان داخلی است که آن‌ها را به تعقیب...

۳۲ صفحات ۲ و ۳

با هدف حذف فروش سامانه‌های محصولات و
قیمت‌گذاری سازمان حمایت صورت گرفت
«گروه صنعتی رازی»
از مردادماه فقط در بورس
کالا تایر می‌فروشد

۱۳ صفحه ۴

وزارت راه و گمرک بر سر ورود کامیون‌های
کارکرده توافق کردند

اعلام اسقاط به گمرک
پس از ترخیص و قبل از
شماره‌گذاری

۹ صفحه ۴

در گفت‌وگو با مدیرعامل آزمایشگاه
«معیار آزما» پژوهش‌های صنعت مطرح شد:

واحدهای زیرزمینی
تولید لنت ترمز

چگونه ایجاد می‌شوند؟

۱۴ صفحه ۴

مقایسه قیمت خودروهای کارکرده وارداتی با نمونه مشابه آن در بازار جهانی
با پول یک خودرو پلاک ملی
می‌توان تا ۵ خودرو در خارج
از کشور خرید!

۱ نیاز بازار به شاسی‌بلندهای ارزان قیمت
۲ رقابت تنگاتنگ چینی‌های با کیفیت بازار
۳ چگونه روانکارها را در واحدهای صنعتی نگهداری کنیم؟
۴ دریافت اعتبار، فاینانس و واردات CKD: پیش‌نیاز نوسازی ناوگان با کامیون داخلی
۵ بازار خودرو؛ تقاضا در فرودست، مشوق‌های فروش در میانه و رکود در بالادست



استارت
Start

علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

رابطه ممنوعیت واردات خودرو
با فشار بر صنعت موتورسیکلت‌سازی

واردات خودرو به کشور که ممنوع شد، اسقاط
خودروهای فرسوده را نیز به چالش کشید. حالا دیگر
خودرو خارجی به کشور وارد نمی‌شود که به‌ازای...

۲ صفحه ۴

تیتراهای امروز
Titles

قطعه‌سازان بازار سهام هفته را صعودی استارت زدند

برخی قطعه‌سازان کوچک جور
بزرگان خودروساز را کشیدند

۵ صفحه ۴

بسیج ظرفیت‌های داخلی برای
تداوم و توسعه تولید در سایپا

۴ صفحه ۴

مشکلی که قانون در مورد آن صراحت ندارد

بلندگوی وانتهای ضایعاتی
همچنان روی اعصاب مردم!

۱۵ صفحه ۴

برنامه استراتژیک برای الکترونیک‌سازی برندهايش

پیش به سوی جهان پایدار

۶ صفحه ۴

لنت ترمز فقط آسیالنت
www.asialent.com

KMC K7
آرامش در کالبدی سرکش

کرمانداه‌تهر

مرکز تماس
کرمان موتور
۰۲۱-۴۲۷۲۴



می‌شود از پیشترانه ۸ سیلندر ۵ لیتری فورد که بعداً به سوپرشارژر مجهز شد، استفاده کرده هرچند سایر نسخه‌های آن به نیروگاه ۸ سیلندر ۶ لیتری سوپرشارژر در جنرال موتورز و گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک مجهز بوده‌اند. این خودرو ایتالیایی از ویژگی‌های جالبی برخوردار است. این موضوع به ویژه در کابین مصداق دارد جایی که لافورزا دارای تشخیص دهنده رادار کارخانه‌ای است. مالک این خودرو می‌گوید تشخیص دهنده رادار آن هنوز هم کار می‌کند. یکی دیگر از ویژگی‌های لافورزا وجود پوشش چرم زیاد است که باعث می‌شود خودرو لوکس‌تر از رنجروور آن زمان به نظر برسد.

به احتمال زیاد هرگز نام رایتون فیسور مگنوم یا لافورزا را نشنیده‌اید اما اواسط دهه ۸۰ تا ۹۰ میلادی، این خودرو لوکس برای رقابت با رنجروور طراحی شده بود. این شاسی بلند دو دیفرانسیل بر پایه پلت فرم محصولات ایویکو بنا شده و از دیفرانسیل‌ها، سیستم تعلیق و ترمزهای ایویکو استفاده می‌کرد. در ۱۸ سالگی که لافورزا در خط تولید حضور داشت تنها ۶ هزار دستگاه از آن به فروش رفت و حدود ۱۲۰۰ دستگاه نیز روانه بازار آمریکا شد. اگر چه رایتون فیسور مگنوم نام بیچیده‌ای در اروپا بود اما این خودرو در آمریکا با نام ساده لافورزا عرضه شد. این خودرو که در تصاویر مشاهده



شاسی بلند ایتالیایی
که رقیب رنجروور بود

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

راهکارهای واردات خودرو به دولت

درآمد دولت از محل عوارض، مالیات و حقوق گمرکی واردات خودرو در سال‌های ۹۳ تا ۹۷ نزدیک به ۲،۵ برابر شد

اردیبهشت‌ماه ۹۷ که تحریم‌های آمریکا علیه صنعت خودرو ایران وضع شد، بازار خودرو ایران بیش از گذشته به انحصار دو خودرو ساز بزرگ کشور در آمد.

معاون وزیر صنعت در خصوص تمدید ممنوعیت واردات خودرو تا پایان سال چه دلایلی ارائه کرده است؟

ایشان اذعان داشتند؛ به دلیل حجم بالای تولیدات داخلی و همچنین محدودیت‌های ارزی، واردات خودرو در دستور کار دولت نبوده و همچنان ممنوع است. البته در قانون بودجه از محل حقوق گمرکی واردات خودرو درآمدی برای دولت دیده شده که این درآمد ممکن است برای خودروهایی باشد که اجازه ترخیص از گمرکات کشور را پیدا نکرده‌اند. اما موضوع ممنوعیت واردات خودرو، صرفاً مسائل مطرح شده از سوی ایشان نیست؛ طی چند سال گذشته، چند پیشنهاد و راهکار از سوی انجمن واردکنندگان به دفتر معاون اول و وزیر صمت ارسال شد که هیچ کدام مورد توجه قرار نگرفت. از این رو، راهکارهای آزادسازی واردات خودرو با صیانت از منابع ارزی را به دولت جدید ارائه خواهیم کرد.

طرح تحول صنعت خودرو که پیش تر با نام ساماندهی بازار خودرو مطرح شد، در حال حاضر چه وضعیتی دارد؟

در حال حاضر مجلس دوطرفه با صنعت خودرو را در اختیار دارد؛ یکی از این طرح‌ها مرتبط با ساماندهی بازار و عرضه خودرو در بورس است که توسط آقای بهرام پارسایی در مجلس یازدهم تدوین شد و در کمیسیون صنایع و معادن مجلس به تصویب رسیده است. طرح دیگر نیز به واردات خودرو از محل ارز با منشأ خارجی می‌پردازد طرح دوم که در مجلس دهم نیز به رای گذاشته شد، در شورای نگهبان با ایراداتی مواجه شده است و پس از رفع ایرادات مذکور بار دیگر در صحن علنی مجلس به رای گذاشته خواهد شد.



تلاش نمایندگان مجلس برای تصویب طرحی به منظور آزادسازی واردات خودرو با واکنش برخی دولتمردان روبه‌رو شده است. حمید زادیوم، معاون وزیر صمت در این خصوص معتقد است: «ممنوعیت واردات خودرو به دلیل محدودیت‌های ارزی کشور و حمایت از تولید داخل است و مجلس نمی‌تواند با مصوبات خود این قانون را کنار بزند.» این در حالی است که طرح ساماندهی صنعت خودرو در کمیسیون اصل ۹۰ مجلس سابق توسط بهرام پارسایی با مشارکت شرکت‌های واردکننده خودرو و بسیاری از کارشناسان این حوزه تهیه و در این مدت بارها دستخوش تغییرات شده ولی همچنان تصویب و اجرای آن با اما و اگر همراه است. دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به این که جنجال‌ها سر راه واردات خودرو همچنان ادامه دارد، گفت: «تا زمانی که این اراده در دولت وجود دارد، نمایندگان مجلس با مصوبات خود نمی‌توانند راه آزادسازی واردات را باز کنند.» مهدی دادفر در ادامه با گلایه از بلاتکلیف نگه داشتن کشور به دلیل عدم جسارت و بی‌ارویی با مشکلات از سوی مسئولان وزارت صمت در دولت دوازدهم اظهار کرد: «اگر دولت آقای رئیسی می‌خواهد مشکلات را در مدت زمامداری خود کاهش دهد، نباید از مدیرانی که با ترس و عدم اتکا به توان مردم وضعیت امروز را به وجود آورده‌اند در سیستم مدیریتی خود استفاده کند؛ گرچه شرایط کشور مطلوب نیست، اما مدیران توانایی ندارند با تلاش و ممارست وضعیت فعلی را بهبود بخشند.» برخی از صاحب‌نظران این حوزه معتقدند؛ از

رابطه ممنوعیت
واردات خودرو با فشار
بر موتورسیکلت‌سازی



واردات خودرو که به کشور ممنوع شد، اسقاط خودروهای فرسوده را نیز به چالش کشید. حالا دیگر خودرو خارجی به کشور وارد نمی‌شود که به ازای ورود آن تعدادی خودرو فرسوده اسقاط شود، همین موضوع کافی بود تا گواهی‌های اسقاط خودرو روی میز دستگاه مسئول خاک بخورند. اگر چه زور دولتی‌ها به خودرو سازان نرسید تا آنها را مجاب به خرید گواهی اسقاط مابه‌ازای تولید خودروهای جدید کنند اما در این بین

صنعت موتورسیکلت قربانی شد تا توان ممنوعیت واردات خودرو را بدهد. بر اساس قانون هوای پاک موتورسیکلت‌سازان ملزم شده‌اند به‌ازای تولید هر دستگاه موتورسیکلت یک دستگاه موتور فرسوده را اسقاط کنند تا هم بساط موتورهای فرسوده و آلاینده از سطح شهرها برچیده شود و هم با خروج موتورهای قدیمی چرخ این صنعت بهتر بچرخد. اما نبود موتور فرسوده به دلیل نداشتن پلاک و شماره شاسی باعث شد هر گواهی اسقاط ۵ میلیون تومانی خودرو برای تولید ۷ دستگاه موتورسیکلت به کارخانه فروخته شود. از سوی دیگر حدود ۸۳۰ هزار دستگاه موتورسیکلت فرسوده با عمری بیش از ۲۰ سال در پارکینگ‌ها خاک می‌خورند اما به جای حمایت از این صنعت و اسقاط دوباره راهی بازار مصرف شدند. حال در این شرایط موتورسیکلت‌سازان به‌رغم تحمل کساد بازار به دلیل دوبرابر شدن هزینه‌های تولید از آخرین ماه سال ۹۸ تا امروز - که باعث شده است قیمت این وسیله نقلیه در بازار دوبرابر شود - باید هزینه‌های معادل ۷۰۰ هزار تومان به ازای هر دستگاه برای خرید برکته‌های اسقاط بپردازند؛ آن هم در شرایطی که نه موتورسیکلت فرسوده‌ای از بازار حذف می‌شود و نه کمکی به فروش این شرکت‌ها می‌کند. البته این رقم در بسیاری از موارد به دو میلیون تومان هم می‌رسد زیرا بر اساس قانون ۱۰ درصد تولیدات کارخانه‌ها باید موتورسیکلت برقی باشد و اگر این امر محقق نشود به ازای این ۱۰ درصد باید برای هر دستگاه سه موتورسیکلت را اسقاط کنند؛ آن هم در شرایطی که دولت اقدامی برای نهادینه کردن فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه برقی انجام نداده است. اما آنچه این روزها می‌تواند حال روند اسقاط خودروهای فرسوده را خوب کند، باز شدن دروازه‌های واردات به روی خودروهای خارجی یا الزام خودرو سازان به اسقاط در ازای تولید خودرو است. موتورسیکلت‌سازان نیز در صورتی می‌توانند از این قانون در جهت رشد تولید خود بهره‌مند شوند که الزام برای اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده وجود داشته باشد نه اینکه فرسوده‌های در پارکینگ مانده دوباره وارد چرخه مصرف شوند.

افزایش بهای نهاده‌ها و کاهش قدرت خرید مشتریان



۲۰٪ برابری
افزایش نهاده‌های تولید

۲۰٪ برابری
افزایش ارزش

۱۶٪ برابری
افزایش مسکن

۹٪ برابری
افزایش حد اقل حقوق

شکل‌گیری
انتظارات تورمی



+

تولید با زیان
خودروساز



+

کاهش قدرت
خرید مردم



بیشتر دریافت می‌کنند، بلکه دو موتور الکتریکی آنها هم بهبود خواهند یافت. منابع اتوکار گفته‌اند شمع حرکتی E-Tron به بیش از ۶۰۰ کیلومتر در هر دو مدل خواهد رسید. در حالی که مدل‌های کنونی با باتری ۹۵ کیلووات ساعتی، برد ۴۰۰ کیلومتری دارند. فیس لیفت این مدل به همراه پیش‌رانه به‌روز، آپدیت مهمی به شسمار می‌رود که چرخه عمر این خودرو را تا سال ۲۰۲۵ بالا می‌برد و احتمالاً در این سال با E-tron Q8 جایگزین می‌شود. انتظار می‌رود سسال آینده E-Tron Q6 وارد بازار شود و در کنار پورشه ماکان الکتریکی قرار بگیرد.

کراس اوور الکتریکی آتودی ای - ترون برای سال ۲۰۲۳ همراه با فیس لیفت و به‌روزرسانی قوای محرکه وارد بازار می‌شود. در حالی که اکنون همه نگاه‌ها به جدیدترین خودروی الکتریکی آتودی یعنی E-Tron GT سدان معطوف شده، کراس اوور E-Tron که از سال ۲۰۱۹ در بازار حضور دارد وارد نیمه عمر خود می‌شود، بنابراین زمان فیس لیفت آن فرا می‌رسد. شایعاتی که اتوکار از منابع داخل شرکت آتودی گزارش داده، حاکی از به‌روزرسانی پیش‌رانه برقی این خودرو است. در صورت صحت، مدل‌های ای - ترون و ای - ترون اسپرت یک نه تنها یک باتری جدید با دامنه حرکتی



تغییرات آتودی ای - ترون برای سال ۲۰۲۳



ست جدید ارائه می‌شود

قیمت خودروهای خارجی و حتی داخلی در کشور روند نزولی به خود بگیرد. در حال حاضر بازار روزهای کم‌مقی را تجربه می‌کند. بلا تکلیفی مذاکرات وین موجب شده است بازار وارداتی‌ها این روزها و فاز سکون و انتظار شود. در حالی که دادن حق انتخاب به مشتریان، می‌تواند به افت قیمت خودروهای داخلی منتج شود. خودروسازان بزرگ هم می‌گویند مخالفتی با این تصمیم مجلس ندارند.

آزادسازی واردات چه میزان به رقابتی شدن فضای تولید و عرضه خودرو کمک خواهد کرد؟

سهام شرکت‌های واردکننده خودرو از بازار ایران، چیزی کمتر از ۴ درصد بوده است. این میزان اندک و نیز تفاوت کلاس قیمتی، مانع شکل‌گیری فضای رقابتی مابین محصولات داخلی و خارجی است. واردات محصولات خودروسازان جهانی تنها این فرصت را در اختیار خودروسازان داخلی قرار می‌دهد که با تکنولوژی روز دنیا مواجه شوند و به‌نوعی شیپور بیدارباش برای این صنعت داخلی است که آن را به تعقیب فناوری‌های نوین خودروسازی جهان وامی‌دارد.

قانون ممنوعیت واردات خودرو نزدیک به ۴ سال است. به‌اجرا درآمده و در تمام این سال‌ها عملاً دولت از عوارض میلیاری حاصل از ورود خودروهای خارجی بی‌نصیب بوده است. جالب است بدانید واردات خودرو در سال ۹۳ حدود ۱۶۰ میلیارد تومان درآمد برای دولت داشت.

امارفته‌رفته بار شد قیمت دلار، در درآمد دولت هم بیشتر شد؛ به‌طوری‌که دولت آقای روحانی در سال دوم فعالیت خود توانست از این محل حدود ۱۳۷۰ میلیارد تومان درآمد کسب کند. یک سال بعد یعنی سال ۹۵، درآمد وارداتی دولت ناگهان به ۲۲۰۰ میلیارد تومان افزایش یافت که از رشد حدود ۷۰ درصدی حکایت می‌کند. سال ۹۶ نیز واردات خودرو برای دولت ۲۶۰۰ میلیارد تومان عایدی داشت. بدین ترتیب، درآمد دولت از محل عوارض، مالیات و حقوق گمرکی واردات خودرو در سال‌های ۹۳ تا ۹۷ نزدیک به ۲.۵ برابر شد. اما با توقف واردات خودرو در سال ۹۷ و سنسوات بعد از آن، می‌توان تصور کرد دولت چه منبع ارزشمند درآمدی را از دست داده است.

یکی از پیشنهادها هشت‌گانه انجمن واردکنندگان خودرو موضوع واردات با ارز دارای منشأ خارجی بود که در طرح جدید مجلس نیز وجود دارد. برای به‌اجرا در آمدن این بند چه تمهیداتی در نظر گرفته شده است تا محصولات خودروسازان جهانی از طریق ارزهایی به‌جز ارز حاصل از صادرات نفت، فرآورده‌های پتروشیمی و مشتقات آن انجام شود؟

گفته می‌شود این طرح که به واردات خودرو از محل صادرات قطعات خودرو و ارز بدون منشأ داخلی می‌پردازد، پیش از این در کمیسیون صنایع و معادن مجلس مورد بازبینی و اصلاح واقع شده و به تصویب این کمیسیون رسیده است. حالا باید دوباره به صحن علنی مجلس برود تا به رأی گذاشته شود.

در صورت موافقت دولت با آزادسازی واردات خودرو، آیا انتظار دارید حباب این بازار شکسته شود؟

برخی فعالان این حوزه امیدوارند با آزاد شدن واردات خودرو،

نوربالا

سهام شرکت‌های واردکننده خودرو از بازار ایران، چیزی کمتر از ۴ درصد بوده است. این میزان اندک و نیز تفاوت کلاس قیمتی، مانع شکل‌گیری فضای رقابتی مابین محصولات داخلی و خارجی است. واردات محصولات خودروسازان جهانی تنها این فرصت را در اختیار خودروسازان داخلی قرار می‌دهد که با تکنولوژی روز دنیا مواجه شوند و به‌نوعی شیپور بیدارباش برای این صنعت داخلی است که آن را به تعقیب فناوری‌های نوین خودروسازی جهان وامی‌دارد.



فوری

اعلام نیاز

تهیه پک‌های تقویتی برای کادر درمان بیمارستان‌های سیستان و بلوچستان

هزینه ی هر پک ۲۰ هزار تومان

شماره کارت ۵۰۲۲-۲۹۷۰-۰۰۰۲-۱۸۵۲
به نام موسسه خیریه کودکان فرشته ایرانیان
۷۸۰ * ۱۵۱۵ *

koodakancharity

انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از ما بخواهید.

۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

www.jahantormoz.com

۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

info@jahantormoz.com

افزایش نیروی داون فورس نسخه پیشرفته آستون مارتین والکری



چند روز پس از لو رفتن تصاویری از یک آستون مارتین والکری مرموز در اینترنت، این شرکت رسماً از والکری AMR Pro جدید پرده برداری کرده است. آستون مارتین ابتدا والکری AMR Pro را در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۸ رونمایی کرد اما حالا برای تولید، تغییرات گسترده‌ای در آن انجام داده است. به گفته آستون مارتین، AMR Pro در طرح اصلی با هابیر کار لاماز این شرکت مشترک است هر چند برنامه این هابیر کار مسابقه‌ای لغو شد. AMR Pro اما بسیار

فرا تر از یک والکری است. استانداردها با بال عقب جدید است زیرا این نسخه از یک شاسی فیبر کربنی اصلاح شده بهره می‌برد که فاصله محوری آن ۲۸۰ میلی‌متر افزایش یافته است. در همین حال، فاصله عرضی چرخ‌های جلو ۹۶ میلی‌متر و فاصله عرضی چرخ‌های عقب هم ۱۱۵ میلی‌متر بیشتر شده است؛ در نهایت یک یکجک آئرودینامیکی جسورانه هم ۲۶۶ میلی‌متر به طول این هابیر کار مخصوص پیست اضافه کرده است.



از قطعه‌سازان و دانش‌بنیان‌ها تا صنایع نظامی

بسیج ظرفیت‌های داخلی برای تداوم و توسعه تولید در سایپا

به‌موازات افزایش توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، شاهد کاهش وابستگی خارجی زنجیره تامین صنعت خودرو هستیم



نگاه
View

مازیار بیگللو

دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو

پیشنهادهایی به مجلس برای بازبینی در شیوه قیمت‌گذاری خودرو

برای جلوگیری از افزایش زیان انباشته شرکت‌های بزرگ خودروسازی کشور و تضمین حقوق مردم، بازبینی در شیوه قیمت‌گذاری دستوری خودرو ضروری است و در همین راستا پیشنهادهایی لازم به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است. با توجه به سابقه قیمت‌گذاری دستوری خودرو، متأسفانه در سال ۹۱ بنا بر تصمیم دولت، شورای رقابت به‌عنوان نهاد قیمت‌گذاری خودرو تعیین شد و از آن زمان صورت‌های مالی دو خودروساز روند زیان دهی خود را آغاز و طی دو سال زیان انباشته دو شرکت اصلی خودروسازی کشور شکل گرفت که در ۱۰ سال اخیر شاهد تداوم این رویه هستیم.

البته در سال ۹۷ و در مقطعی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به شیوه قیمت‌گذاری خودرو ورود کرد و اختلافاتی در خصوص محاسبه قیمت تمام‌شده خودرو به وجود آمد اما این منظر که خودروسازان، دولت و سازمان حمایت بر اصل بهای تمام‌شده به علاوه سود متعارف تأکید داشتند اما شورای رقابت اصل قیمت‌گذاری بر مبنای سال پایه و اعمال روند تورمی بر اساس سنوات طی شده را مدنظر قرار داده بود که همین روش در سرانجام کار به زیان انباشته شرکت‌ها منتهی شد. این شیوه به‌ویژه در زیان‌دهی شرکت ایران خودرو به سبب بالا بودن میانگین قیمتی محصولات بیشتر نمود داشته است، زیرا هرچه قیمت خودرو بالاتر باشد حاشیه زیان در محصول ارائه‌شده افزایش بیشتری دارد. نگاه شورای رقابت به موضوع نرخ‌گذاری دستوری خودرو چه از بعد نحوه محاسبه قیمت و چه از لحاظ مدیریت زنجیره قیمت دچار اشکالات اساسی است؛ چون در نحوه محاسبه قیمت که همواره محل اختلاف بوده، ملاک شورای رقابت یک فرمول پیچیده ریاضی و روند تورمی مدنظر آمارهای اعلامی و معیارهای بانک مرکزی است که با معیار واقعی یعنی تورم اعلامی از سوی مرکز ملی آمار کشور تفاوت قابل توجهی دارد. موضوع دیگر در این شیوه قیمت‌گذاری، توجه شورای رقابت به قیمت تمام‌شده محصول نهایی است و متأسفانه زنجیره تامین به‌خصوص در بخش مواد اولیه کاملاً رها شده است. به عبارتی در ابتدای زنجیره یعنی محصولات فولادی مورد نیاز، مواد پتروشیمی، مس، آلومینیوم و... بر مبنای اقتصاد آزاد دست‌آزد بازار در حال تامین است که قیمت‌گذاری آن بر مبنای کشف قیمت بورس کالا است در حالی که قیمت تمام‌شده محصول نهایی زیر یوغ قیمت‌گذاری دستوری است.

تامین داخلی قطعات خودرو در راستای افزایش تولید

در همین راستا، نماینده رامیان و آزادشهر در مجلس شورای اسلامی نیز با بیان این که ما موافق حمایت از صنعت خودرو هستیم، گفت: «تلاش سایپا برای تامین قطعات خودرو در داخل در راستای افزایش و رونق تولید است.» غلامعلی کوهساری با اشاره به سیاست مجلس در افزایش کیفیت و کمیت خودرو استفاده شود. وی با بیان این که کارکرد صنعت خودرو دارای رشد بوده است، عنوان کرد: «با توجه به نیاز جامعه، باید سازندگان به کیفیت‌توجه بیشتری داشته باشند تا خودرو با کیفیت در شأن مردم تولید شود.» عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان این که حمایت از صنعت خودرو باعث ایجاد اشتغال می‌شود، گفت: «این حمایت همچنین در افزایش درآمد مردم موثر است و باید برای حمایت از صنعت خودرو برنامه‌ریزی بهتری صورت گیرد.» کوهساری تصریح کرد: «از صنعت خودرو باید به‌گونه‌ای حمایت شود تا روزی روی پای خود بایستیم و تولیدات داخلی‌سازی شوند.» وی با اشاره به تلاش مدیران سایپا در دوران تحریم گفت: «برنامه‌ریزی شرکت سایپا برای تولید قطعات خودرو در داخل، سیاست بسیار خوبی بود و قراردادهایی که این شرکت با وزارت دفاع و شرکت‌های زیرمجموعه آن منعقد کرد، اقدام بسیار خوبی بود.» عضو کمیسیون عمران مجلس تصریح کرد: «همان‌طور که نیروهای نظامی در حوادث غیرمترقبه مثل سیل و زلزله کارهای بسیار بزرگی انجام می‌دهند و به کمک مردم و کشور می‌شتابند، این توانمندی را دارند در صنعت خودرو تحول و شگفتی ایجاد کنند. بنابراین ضرورت دارد از ظرفیت آن‌ها در این صنعت استفاده شود.» کوهساری افزود: «هرچه توجه به داخل بیشتر باشد، بیشتر شاهد کاهش وابستگی خواهیم بود.» وی با بیان این که قیمت خودرو باید به‌گونه‌ای باشد که اقبال متوسط جامعه بتوانند خودرویی در شأن خود خریداری کنند، اظهار داشت: «وقتی قیمت دلار کاهش پیدا می‌کند، طبیعی است که قیمت خودرو نیز باید کاهش یابد.»

بوری کردن خودرو است، افزود: «بر این اساس خودرو باید در بازار بورس عرضه و براساس رقابت منطقی و در فضای شفاف قیمت‌گذاری شده و به فروش برسد.» وی عنوان کرد: «مشکلی که امروز در صنعت خودرو وجود دارد، این است که بین عرضه و تقاضا فاصله افتاده است و در همین راستا، قسمتی از نقدینگی کشور به سمت سوداگری سوق داده می‌شود و همین خود باعث افزایش قیمت خودرو شده و خودرو را از دسترس اقشار متوسط و ضعیف جامعه دور کرده است.» عضو کمیسیون برنامه، بودجه و تقاضا فاصله افتاده است و در همین راستا، قسمتی از نقدینگی کشور به سمت سوداگری سوق داده می‌شود و همین خود باعث افزایش قیمت خودرو شده و خودرو را از دسترس اقشار متوسط و ضعیف جامعه دور کرده است.»

نوربالا

همان‌طور که نیروهای نظامی در حوادث غیرمترقبه مثل سیل و زلزله کارهای بسیار بزرگی انجام می‌دهند و به کمک مردم و کشور می‌شتابند، این توانمندی را نیز دارند که در صنعت خودرو تحول و شگفتی ایجاد کنند. بنابراین ضرورت دارد از ظرفیت آن‌ها در این صنعت استفاده شود



علیرضا جابتی

a.jabeti@autoworld.ir

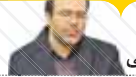
گروه خودروسازی سایپا طی دو سال گذشته در راستای تداوم و توسعه تولید، علاوه بر استفاده از توانمندی‌های قطعه‌سازان داخلی و ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان، از همکاری سه نهاد نظامی یعنی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، نیروی هوایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز بهره جسته است. عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس در همین زمینه به اقدام شرکت سایپا برای تامین قطعات خودرو در داخل اشاره کرد و ادامه داد: «اقدام سایپا برای تامین قطعات خودرو در داخل و استفاده از توان و ظرفیت‌های داخلی به‌خصوص ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان برای تولید خودرو ملی بسیار خوب بوده است.» بهروز محبی نجم‌آبادی افزود: «انعقاد قرارداد شرکت سایپا با وزارت دفاع و زیرمجموعه‌های آن می‌تواند موجب تحول در صنعت خودرو شود.»

هزینه تولید قطعات نسبتاً بالا است. نماینده سبزو در مجلس شورای اسلامی با اشاره به حرکت سایپا برای تامین قطعات خودرو در داخل گفت: «با تصمیم مدیران سایپا برای تامین قطعات در داخل، شاهد تحول در صنعت خودرو خواهیم بود.» وی در خصوص سیاست مجلس در قبال صنعت خودرو اظهار کرد: «بر اساس طرحی که در کمیسیون اقتصادی مجلس در دست بررسی است، سیاست مجلس در قبال صنعت خودرو یک سیاست حمایتی بوده و نمایندگان مجلس تأکید دارند باید از این صنعت در جهت افزایش تولید در کشور حمایت شود.»

محبی نجم‌آبادی با بیان این که مجلس خواهان

پیگیری يك موضوع

Follow up



مهدی طغیان

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی

قیمت‌گذاری خودرو در بورس با چه سازوکاری انجام می‌شود؟

قیمت‌گذاری خودرو در بورس به‌رغم اختلاف‌نظرهایی که در این بخش وجود دارد، در حال جدی‌تر شدن است. البته بسیاری نیز مخالف جدی این طرح هستند. قرار است در این طرح فروش خودرو به صورت حراج قیمت‌گذاری شود. در همین زمینه با مهدی طغیان، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم.

بحث قیمت‌گذاری خودرو در بورس چگونه خواهد بود؟

قیمت پایه کالا براساس قیمت تمام‌شده با محاسبه سود حداقلی در بورس تعیین می‌شود، هر چند سازوکار عرضه کالایی نظیر خودرو، پیش‌تر در بورس کالا دیده نشده و به‌طور معمول، خریداران عمده و قراردادهای بزرگ در موضوعات خاص، در بورس کالا حضور داشته‌اند، براساس اظهارات مدیران بازار بورس، عرضه خودرو در بورس کالا پس از اعمال تغییراتی، امکان‌پذیر است. سازوکار بورس مبتنی بر عرضه دستوری کالا نیست، به‌طوری که پس از تعیین قیمت پایه براساس قیمت تمام‌شده با محاسبه یک سود حداقلی در بورس، خرید بر اساس قاعده حراج اتفاق می‌افتد.

یعنی قیمت براساس حراج در بورس تعیین می‌شود؟

پس از عرضه خودرو در بورس کالا، قیمت حراج و نرخ‌ها که در بازار نهایی می‌شود، تعیین‌کننده قیمت خواهد بود. عرضه خودرو در بورس در مقایسه با بازار خودرو، اقدامی مثبت است. براساس سازوکار بورس، امکان کنترل کامل میزان عرضه و خرید مشروط وجود دارد.

بحثی هم در خصوص واریز مابه‌التفاوت قیمت خودرو در بورس به بخش‌های مختلف مطرح است. در این خصوص توضیح دهید.

در این زمینه بین نمایندگان مجلس اختلاف نظر وجود دارد. پیشنهاد مطرح‌شده از سوی نمایندگان کمیسیون صنایع مبتنی بر نگاه توسعه‌ای است، مشکل اصلی در صنعت خودرو کشور در حال حاضر، مسائلی نظیر سرمایه‌گذاری و پرداخت بدهی قطعه‌سازان است. متأسفانه پرداخت کامل مابه‌التفاوت حاصله به خودروسازان شاید عملاً تحقق بخشی از اهداف قانون‌گذار را انیمه تمام بگذارد و در مسیرهایی هزینه‌شود که مدنظر قانون‌گذار نباشد. بنابراین پیشنهادهایی مبتنی بر واریز مستقیم سود حاصل از فروش به حساب قطعه‌ساز، هزینه آن در بخش‌های سرمایه‌گذاری از جمله تحقیق و توسعه مطرح شده که مثبت ارزیابی می‌شود.

زاپاس

Spare Tire

پاکسازی بازار از قطعات تقلبی در سال جاری



موجب صدمات جبران‌ناپذیر از جمله مرگ راننده و سرنشینان شوند. نمونه آن تسمه‌تایم‌های تقلبی است. اگر خودروهایی که با سرعت می‌روند تسمه‌تایم ببرند بلافاصله خودرو قفل و سقوط می‌کند. نایب رئیس اتحادیه لوازم بدکی خودرو در پایان تأکید کرد: «دماز اتحادیه جایگاه داران هم تقاضای کنیم که نظارتشان را بیشتر کنند چرا که جبهه‌های لوازم بدکی تقلبی همه در این جایگاه‌ها چاپ می‌شود.»

امکاناتی که در اتحادیه داریم به‌طور کامل نمی‌توانیم پاکسازی را انجام دهیم.» وی ادامه داد: «البته اسمال قصد ما پاکسازی بازار از قطعات تقلبی خودرو از جمله تسمه‌تایم، بلبرینگ و لنت است. در این خصوص نیازمند همکاری اتاق اصناف، صنعت، معدن و تجارت، رسانه ملی و تعزیرات هستیم.» وی از مردم خواست هنگام خرید قطعات بدکی خودرو حتماً از اصالت آن اطمینان کسب کنند زیرا برخی از این قطعات می‌توانند

نایب رئیس اتحادیه لوازم بدکی خودرو گفت: «اتحادیه لوازم بدکی خودرو در سال جاری عزم خود را جزم کرده است تا بازار را از وجود قطعات تقلبی خودرو از جمله لنت، بلبرینگ و تسمه‌تایم پاکسازی کند.» غلامحسین حمزه در پاسخ به سوالاتی مبنی بر اینکه چرا با کارگاه‌های غیرمجاز که به‌طور گسترده اقدام به ساخت قطعات تقلبی خودرو می‌کنند، برخورد نمی‌شود، افزود: «تفکر این کار وسعت دارد که با





تمدید همکاری لامبورگینی و فرودگاه بولونیا با خودرویی جدید



برای هفتمین بار لامبورگینی در اقدامی نمادین همکاری خود با فرودگاه بولونیا را تمدید کرد و این بار یک اوراکان Evo را به عنوان خودرو راهنما یا Fol- low me هواپیماها تحویل این فرودگاه داد. خودروهای راهنما، هواپیماهای ورودی و خروجی راه سمت پارکینگ یا باند پرواز را راهنمایی می کنند. اما حضور اوراکان Evo می تواند سرفه های مسافران را به سمت باند بچرخاند. البته به شرطی

که راننده این سوپراسپرت هوس درگ با هواپیما به سرش نزند. در هر صورت این خودرو برای مسابقه با تست سرعت وارد فرودگاه نشده و بتانسیل های آن دست نخورده باقی می ماند. رنگ آمیزی خاص همراه با نقش شطرنجی نارنجی، نوشته های سفید، کالیپر ها و حاشیه های نارنجی و در نهایت چراغ های سفیدی، فرمی خاص به این خودرو داده اند.

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

قطعه سازان بازار سهام هفته را صعودی استارت زدند

برخی قطعه سازان کوچک جور بزرگان خودروساز را کشیدند

در نخستین روز از دادوستدهای گروه خودرویی در هفته جاری نمادهای بزرگ و شاخص ساز این صنعت بورس رونق نرولی را طی کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، پارس خودرو، زامیاد، ایرکاپا صنعت، قطعات اتومبیل ایران، سایپا دیزل، نیرومحرکه، صنایع ریخته گری ایران و سایپا آذین منفی خوردند.

این در حالی است که برخی قطعه سازهای بورسی روز شنبه مثبت و نمادهای رینگ سازی مشهد،

آهنگری تراکتورسازی ایران، فنر سازی خاور، مهر کام پارس، الکترونیک خودرو و شرف، موتورسازان تراکتورسازی ایران، چرخشگر، ریخته گری تراکتورسازی ایران و لنت ترمز ایران سبز پوش شدند. همچنین روز شنبه در گروه خودرویی طی ۶۷ هزار نوبت معاملاتی ۱۰۱ میلیون سهم به ارزش ۳۵۸ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت و ارزش کل بازار این صنعت بورسی تا پایان معاملات روز گذشته بالغ بر ۱۷۹ هزار میلیارد تومان شد.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰,۲۳	-۲,۳۲	▼
سایپا	۱,۸۴۳	-۲,۶۹	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۵۰۱	-۳,۶۲	▼
پارس خودرو	۱,۱۹۲	-۲,۳۸	▼
گروه بهمن	۱,۳۹۹	۰	-
زامیاد	۶,۶۱۰	-۱,۴۹	▼
ایرکا پارت صنعت	۱۷,۱۹۰	-۱,۱۵	▼
رادیا تور ایران	۱۶,۴۱۰	۰	-
رینگ سازی مشهد	۳۵,۹۷۰	۳,۶۶	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۸,۸۰۰	۲,۹۲	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۲۰۷	-۲	▼
سایپا دیزل	۳,۶۶۰	-۲,۵۸	▼
ایران خودرو دیزل	۷,۳۹۱	۰	-
فنر سازی خاور	۵,۸۳۰	۳,۳۷	▲
مهر کام پارس	۱,۸۷۵	۰,۲۱	▲
کمک فیر ایندلمین	۱۹,۰۰۰	-۰,۵۸	▲
نیرومحرکه	۳,۷۴۱	-۲,۹۸	▼
صنایع ریخته گری ایران	۳,۱۶۳	-۲,۵۶	▼
الکترونیک خودرو و شرف	۱۲,۰۶۰	۱,۰۹	▲
سایپا آذین	۳,۰۷۶	-۰,۱۹	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۱۰,۰۷۰	۰,۰۳	▲
سرمایه گذاری رنا	۴,۶۸۱	۱,۳۲	▲
محورسازان ایران خودرو	۶,۱۸۰	-۱,۴۴	▼
چرخشگر	۱۱,۴۷۰	۴,۳۷	▲
کرمان خودرو	۳,۵۵۱	-۰,۵۶	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۱۳,۱۹۰	۳,۲۹	▲
فنر سازی زر	۲۱,۷۴۰	-۴۱,۸۹	▼
صنایع تولیدی اشناد ایران	۶,۸۶۳	۲,۶۸	▲
لنت ترمز ایران	۴۵,۳۷۰	۴,۳۲	▲
بهمن دیزل	۴۹,۵۳۶	۰	-
مهندسی تصویر ماشین	۱۰۵,۳۸۰	۰	-
سازه پوشش	۵۵,۴۰۰	۰	-
لیزینگ کار آفرین	۴,۷۷۰	۲,۰۱	▲
لیزینگ ایرانیان	۶,۸۲۰	-۴,۶۲	▼
لیزینگ رایان سایپا	۳,۰۱۰	-۰,۳۳	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۲۰,۰۹۰	-۰,۸۵	▲
لیزینگ پارسین	۴,۲۶۹	۱,۱۱	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۸,۶۱۰	-۴,۹۷	▼
واسپاری ملت	۵,۲۱۰	-۰,۳۸	▼
بهمن لیزینگ	۶,۷۲۶	-۲,۴۴	▼
لیزینگ ایران	۶,۸۲۰	۰	-
حمل و نقل خلیج فارس	۴,۱۹۴	۲,۳۹	▲
حمل و نقل توکا	۱۷,۹۲۰	-۴,۳۲	▼
ریل پرداز سیر	۴۰,۰۷۲	۴,۳۶	▲
تاید واتر خاورمیانه	۲۸,۰۳۰	۰	-
توکا ریل	۱۴,۶۵۴	-۲,۳۵	▼
ریل سیر کوثر	۱۹,۳۷۴	۴,۹۶	▲
حمل و نقل ریلی پارسین	۳۹,۷۷۱	-۱,۶۷	▼
آسیا سیرارس	۳۲,۴۳۵	-۰,۰۱	▼
خدمات بندری سینا	۶۴,۷۸۲	-۲,۳۲	▼
کشتیرانی خط دریابندر	۲۹,۶۶۰	۲,۶۸	▼

۲,۰۰۰

تومان

قیمت هر سهم

۱۱۵ یورو معادل

۳,۴

میلیون تومان

قیمت هر سهم

مقایسه VS

لیزینگ ایرانی در مقابل لیزینگ آلمانی

«قیمت هر سهم «لیزینگ خودرو غدیر» در برابر هر سهم لیزینگ «Sixt car hire» آلمان، ۲ هزار تومان در مقابل ۳ میلیون و ۴۷۰ هزار تومان است. شرکت لیزینگ خودرو غدیر که با نام «ولندر» در بازار سرمایه ایران حضور دارد، در سال ۱۳۸۱ و به منظور توسعه فروش محصولات گروه صنعتی ایران خودرو تاسیس شد.

البته مطابق اساسنامه اش می تواند در زمینه خرید کالای تجاری با دوام و مصرفی، انواع خودرو و وسایل نقلیه و ماشین آلات تولیدی و صنعتی، مسکن و محل کار، لوازم خانگی، وسایل و ابزار کار و واگذاری آنها به متقاضیان (اشخاص حقیقی و حقوقی) از طریق روش های عقد اجاره یا فروش اقساطی هم اقدام کند. در مقام مقایسه شرکت «Sixt car hire» که دفتر اصلی آن در آلمان قرار دارد؛ نیز در زمینه اجاره و لیزینگ خودرو فعالیت می کند. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۱۱۵,۷ یورو (حدود ۳ میلیون و ۴۷۰ هزار تومان) رسید.

نمایر بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه البرز	۴,۵۵۴	۱,۵۶
بیمه دی	۱۹,۳۸۲	۰
بیمه کوثر	۱۴,۲۷۳	-۲,۳۹
بیمه معلم	۴,۲۲۵	۰
بیمه نوین	۵,۲۱۶	-۰,۶۹
بیمه دانا	۵,۰۷۰	۰
بیمه اتکالی امین	۱۰,۰۶۳	-۴,۵۹
بیمه تجارت نو	۲۲,۰۴۸	-۰,۱۸
بیمه آسیا	۱,۷۹۸	-۱,۲۶
بیمه پاسارگاد	۱۰۱,۳۸۱	۰
بیمه سامان	۲۳,۵۵۸	-۲,۲۵
بیمه تعاون	۴,۹۵۲	-۰,۰۸
بیمه سینا	۳,۵۴۴	۱,۹۶
بیمه چکمت صبا	۳,۲۲۵	-۰,۱۶
بیمه خاورمیانه	۶,۰۰۴	-۰,۶۶
بیمه رازی	۱,۳۶۷	۰
بیمه پارسین	۹,۱۸۰	۳,۱۵
بیمه ملت	۱,۱۶۵	۰
بیمه ما	۸,۰۲۰	۰
بیمه سرمد	۵,۲۶۰	۳
بیمه باران	۴,۶۵۱	۰
بیمه کار آفرین	۲,۸۵۹	-۰,۳۲
بیمه اتکالی امین	۴,۶۷۳	-۰,۴۷
بیمه بهمن	۴,۵۵۸	-۰,۱۶
بیمه حافظ	۵۸,۱۲۵	-۰,۰۹

صف آراییی مخالفان و موافقان تاسیس شرکت های بیمه ای جدید

در یک سال اخیر ۱۵ درخواست تاسیس شرکت بیمه جدید به بیمه مرکزی رسیده اما پس از جدی شدن حضور شرکت های بیمه جدید، سیل نظرات موافق و مخالف تاسیس شرکت های جدید در صنعت بیمه به راه افتاده است. موافقان حضور شرکت های جدید، به تعداد شرکت های بیمه در کشورهای همسایه اشاره می کنند و افزایش ضریب نفوذ بیمه، عدم دسترسی به بیمه گران اتکالی خارجی، نگهداشت ریسک در داخل، کمبود سرمایه و ظرفیت ریسک پذیری و بتانسیل های مغفول مانده در کشور را از جمله شکاف هایی می دانند که حضور پر قدرت بیمه گران تازه نفس آن ها را پر خواهد کرد. از سوی دیگر منتقدان در واکنش به رقبای جدید معتقدند، شرکت های بیمه ای فعلی قادر به پاسخگویی و رفع نیاز بازار هستند، بنابراین بهتر است ارکان صنعت بیمه همت خود را برای رفع نواقص این صنعت و بزرگ تر کردن کیک بیمه بگذارند.

کدال نگر

- «ایران خودرو» سهام داران خود را برای شرکت در مجمع عمومی عادی سالانه در تاریخ ۲۹ تیرماه فراخواند.
- «بیمه آسیا پاسارگاد» در پایان معاملات امروز، برای برگزاری مجمع عمومی در خصوص تصمیم گیری برای افزایش سرمایه در تاریخ ۲۳ تیرماه بسته خواهد شد.
- «سایپا» سهام داران خود را برای شرکت در مجمع عمومی عادی سالانه در تاریخ ۳۱ تیرماه فراخواند.
- «سایپا آذین» در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۱۴۶ ریال زیان محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل شرکت به ازای هر سهم مبلغ ۱۱ ریال سود محقق کرده بود.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۱۱ میلیارد سهم

میزان معامله سهام

گروه خودرویی

۳۶۲ میلیارد تومان

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز چهارشنبه ۱۶ تیر بالغ بر ۳۶۲ میلیارد تومان و ۱,۳ میلیارد سهم شد.

نمودار تحلیلی تکنیکالی نماد «حسیر»

نمودار تکنیکالی ریل سیر کوثر نشان دهنده آن است که نماد حسیر بعد از لمس قله قیمتی خود در شهریورماه سال ۹۹ در قیمت ۲۹۹۰ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد روند رو به رشدی را طی می کند.

پیش بینی

باتوجه اینکه گزارش های تولید و فروش فصل بهار شرکت های قطعه ساز به مرور در حال انتشار است، این شرکت ها توانسته اند عملکرد خوبی بر جای بگذارند و سود مناسبی را برای خود محقق کنند. در چنین شرایطی همان طور که در معاملات روز شنبه شاهد بودیم، به رغم روند نزولی شرکت های خودروساز اما برخی قطعه سازان کوچک بورسی و فرابورسی روند صعودی در پیش گرفتند. حال به نظر می رسد این نمادها با اتکا به گزارش های خود و با توجه به این موضوع، تا پایان هفته بتوانند روند صعودی خود را حفظ کنند. این در حالی است که به نظر می رسد نمادهای خودروساز این هفته روند نوسانی داشته باشند.



۳۶,۲

میلیارد تومان

تبدیل زیان به سود

«رینگ سازی مشهد» در دوره ۱۲ ماهه منتهی به تاریخ ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۸۱۴ ریال سود محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل رینگ سازی مشهد به ازای هر سهم مبلغ ۲۴ ریال زیان محقق کرده بود. سود خالص «خرینگ» نیز در این مدت بالغ بر ۳۶,۲ میلیارد تومان بود. این شرکت در مدت مشابه سال قبل مبلغ ۱,۱ میلیارد تومان زیان خالص شناسایی کرد.

۳۴۶%

افزایش سودسازی

«ریل پرداز نو آفرین» در دوره ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹ به ازای هر سهم ۱۰۷ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۳۴۶ درصد افزایش داشته است. همچنین سود خالص نماد «حآفرین» در این مدت بالغ بر ۷۹,۸ میلیارد تومان بوده که با رشد ۳۵۶ درصدی روبرو شده است.

اخذ مجوز قبولی اتکالی

«بیمه تجارت نو» اعلام کرد با توجه به اینکه شرکت حائز تمام شرایط اخذ قبولی اتکالی است، بنابراین مجوز قبولی اتکالی از سوی بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به این شرکت اعطا شده، بدیهی است فعالیت در اخذ قبولی اتکالی باعث افزایش قابل توجه در سودآوری شرکت خواهد شد.

بازگشایی بد «خزر»

سنت بازگشایی با منفی زیاد نمادهای کوچک بازار سهام این بار بقیه «فنر سازی زر» را گرفت و این قطعه ساز کوچک که روز شنبه و بعد از برگزاری مجمع عمومی سالانه به تابلوی معاملاتی بازگشته بود، با اصلاح حدود ۴۲ درصدی روبرو نشد. این قطعه ساز که زیر مجموعه سایپاست، حجم معاملات به نسبت بالایی داشت و نزدیک به ۳۲ میلیون برگه سهام جابه جا شد.



از جنس ال‌دی‌دی اس‌ام‌دی باشند. در نمای کناری اما شاهد افزایش از تفاع و قرار گرفتن دستگیره درها به صورت توکار داخل بدنه هستیم. در بخش پیشینی خودرو نیز تغییراتی در گرافیک چراغ‌ها و فرم سپر اعمال شده که شامل دیفیوزر جدید می‌شود. در داخل کابین ژینگ از سیستم مولتی‌مدیا ۱۵.۶ اینچی استفاده شده که مجهز به پردازنده اسنیدر اکون 820A مخصوص خودروهاست. قیمت پایه در نظر گرفته‌شده برای G3i برابر با ۱۴۹ هزار و ۸۰۰ یوان (معادل ۲۲ هزار و ۱۲۱ دلار) است.

با وجود این که ژینگ در عرضه اولیه سهامش در بورس هنگ کنگ به شدت آسیب دید، اما با معرفی G3i به عنوان نسخه اصلاح‌شده از کراس‌اوور G3 حداقل توانست مشتریان پیش‌تری را به سمت خود جلب کند. این محصول در بازار چین از ماه سپتامبر عرضه خواهد شد و از لحاظ ظاهری مهم‌ترین تفاوت آن جلویی‌تر و متفاوت‌تر نسبت به ظاهر قبلی است که حالا بیش‌تر شبیه به مدل P7 از ژینگ شده است. همچنین در زیر هلدیت‌ها خطی ال‌دی‌دی به جای چراغ‌های عادی استفاده شده تا مشخص‌های این خودرو نیز



ژینگ فیس لیفت مدل G3 را معرفی کرد

تغییر در تصمیم توپوتا برای اهدای هدیه به نمایندگان کنگره



شبکه «ام‌اس‌ان‌بی‌سی‌نیوز» گزارش داد که تعدادی از شرکت‌های آمریکایی که پیش از این گفته بودند کمک‌های مالی به حزب جمهوری خواه این کشور را متوقف خواهند کرد، همچنان به این حزب و اعضای ارشد آن کمک مالی ارائه می‌دهند. شبکه تلویزیونی ام‌اس‌ان‌بی‌سی‌نیوز افزود بعد از انتخابات ریاست جمهوری اخیر آمریکا که شمار زیادی از اعضای ارشد حزب جمهوری خواه با نتایج آن مخالفت کردند، همچنین بعد از حمله به ساختمان کنگره، تعدادی از شرکت‌های بزرگ در این کشور اعلام کردند که اعطای کمک مالی به حزب جمهوری خواه و اعضای آن را متوقف خواهند کرد. اما اکنون نتایج یک بررسی نشان می‌دهد که بسیاری از آن شرکت‌ها بر سر عهدشان نمانده‌اند و شرکتی مانند توپوتا هم که بعد از حمله به ساختمان کنگره اعلام کرده بود کمک مالی به جمهوری خواهان را متوقف خواهد کرد، اکنون مشخص شده که به ۳۷ نماینده جمهوری خواه که از تایید نتایج انتخابات ریاست جمهوری آمریکا خودداری می‌کردند، ۵۵ هزار دلار داده است. اما در نهایت توپوتا هم اعلام کرد که اهدای این کمک مالی را متوقف خواهد کرد.

حذف ولوو ۷۹۰ واگن از بازار ایالات متحده در ۲۰۲۲



وقتی فولکس واگن به عنوان بزرگ‌ترین استیشن‌ساز دنیا تصمیم به حذف این سگمنت از بازار ایالات متحده می‌گیرد، ولوو در صورتی هم که خواهد به عنوان محصولی خاص در بازار این کشور حضور داشته باشد، باید هزینه زیادی را برای فروش، بازاریابی و نگهداری از این محصولات پرداخت کند. وقتی آلودی اعلام کرد IRS5 وانت را به آمریکا می‌آورد، برخی تصور کردند که قرار است جان تازه‌ای به بازار این خودروها در این قاره داده شود. اما در نهایت با عدم موفقیت این محصول و حتی لغو عرضه فورد فوکس اکتیو در بازار محلی، ولوو برای باقی ماندن وی ۶۰ وی و ۹۰ در بازار این کشور هزینه‌های زیادی پرداخت کرده است که ظاهراً تا به امروز این هزینه‌ها صرفه داشته، اما از سال آینده میلادی این تصمیم چندان به صرفه نخواهد بود. براساس گزارشی که موتور ترند از سال کرده، وی ۹۰ کراس کانتری قرار است تنها نماینده استیشن‌واگن از ولوو در بازار ایالات متحده باشد. با توجه به آمار فروش ۵۰۰ دستگاهی وی ۶۰ در سال ۲۰۱۹ و حتی ۲۷۹ دستگاهی در سال گذشته میلادی به نظر می‌رسد که تصمیم ولوو چندان هم غیرمنطقی نبوده است.

برنامه استلانتیس برای الکتریکی سازی برندهایش

پیش به سوی جهان پایدار



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

گذار سریع به سمت الکتریکی‌سازی چالش بزرگی را متوجه خودروسازان کرده با این توضیح که چگونه می‌توان جایگاه برندهایی را که طی چندین دهه تولید (خودروهای درون‌سوز) اسام و رسمی به هم زدند در بازار جدید خودروهای پاک و الکتریکی حفظ کرد؟ در این میان کار گروه‌های بزرگ خودروسازی که با چندین برند سروکار دارند دشوارتر از قبل نیز شده است. استلانتیس یکی از این گروه‌های بزرگ خودروسازی است که ۱۴ براندر در مجموع خود دارد. فیلیپ هوشو تحلیل‌گر موسسه جفریز با اشاره به تلاش‌های کارلوس تاورس، مدیرعامل گروه استلانتیس اعلام کرده که تنوع برندهای این گروه کمک می‌کند که آن‌ها با حمایت از یکدیگر تا سال ۲۰۲۳ به برنامه عقلائی شدن توزیع برندها در بازار اروپا و آمریکا کمک کنند و بیش‌تر از هر زمان در دسترس خریداران قرار بگیرند. در روزهای اخیر این شرکت برنامه‌ها و شعارهایش را برای آینده الکتریکی برندهایش اعلام کرد.

آلفا رومئو: قرار است از سال ۲۰۲۴ آلفا به ای-آلفا تغییر نام دهد و این برند پرآوازه به برندی تمام الکتریکی تبدیل شود. این برند پریمیوم که تحت نظارت فیات-کرایسلر عملکرده مناسمی نداشت، حالا ساکن خود را به استان ژان فیلیپ ایمبارتوسپرده که قول داده است ظرف سال‌های آینده مدل‌های الکتریکی متعددی را راهی بازار کند.

دی‌اس اتومبیل: این برند لوکس با شعار «هنر سفر با شکوه» به فعالیت خود ادامه می‌دهد و در سال ۲۰۱۴ رونمایی شد تا نماینده دلقه هنری و استاد کاری فرانسوی باشد. این برند در کنار آلفا رومئو و لاتیجا مجموعه برندهای پریمیوم استلانتیس را تشکیل می‌دهند.

لاتیجا: شعار این برند ایتالیایی این است: «باشکوه ترین



شیوه برای محافظت از سپاره. لاتیجا ایتالیایی وضعیت چندان مشخصی ندارد و با سه مدل که هنوز از خط تولید خارج نشده‌اند و امیدواری برای توسعه بازار در خارج از زادگاهش هنوز معلوم نیست در آینده چه وضعیتی را تجربه کند. استفاده از واژه شکوه در شعار این برند نشان می‌دهد که این لاتیجا نیز در دسته برندهای پریمیوم استلانتیس به فعالیت خود ادامه خواهد داد.

مازراتی: مازراتی، گران‌ترین برند در میان زیرمجموعه برندهای استلانتیس شعار «بهترین عملکرد لوکس و الکتریکی» را برای خود انتخاب کرده و این آپتوروساز ایتالیایی اخیراً از مدل جدید MC20 رونمایی کرده که قرار است تا دو سال آینده نسخه تمام الکتریکی آن نیز راهی بازار شود.

اوپل-وکسپال: اوپل-وکسپال شعار جوان‌پسندتری را انتخاب کرده: «سبزی بودن، بحال است» و این خودروساز آلمانی با اعلام آن که تا سال ۲۰۲۸ تنها محصولات الکتریکی را راهی بازار اروپا خواهد کرد و به عنوان برندی تمام الکتریکی به چین وارد خواهد شد، شتاب خود را برای الکتریکی شدن به بالاترین سطح رسانده است.

پژو: پژو براساس شعارش اعلام کرده می‌خواهد حمل و نقل پایدار را به ممد انرژی‌های تجدیدپذیر به یک

پلاگین-هیبرید بود. اما همین امسال این برند نسخه‌ای تمام الکتریکی از مدل جمع‌وجور C4 را به بازار فرستاد.

جیب: «آزادی با آلاینده‌ی صفر» شعاری است که جیب برگریده است. این برند عرضه‌کننده شاسی‌بلندهای پرطرفدار، محصولات پلاگین-هیبرید خود را به بازارهایی مانند اروپا فرستاده و تیزی که اخیراً منتشر کرده نشان می‌دهد تا سال ۲۰۲۵ نسخه‌ای تمام الکتریکی از جیب نیز در راه خواهد بود.

رم: رم شعار بلندپروازانه‌ای برای خود انتخاب کرده: «ساخته شده برای خدمت‌رسانی به یک سپاره پایا». رم نسبت به رقیبش در فورد، جنرال موتورز و سایر استارت‌آپ‌ها در معرفی پیکاپ تمام الکتریکی تعلل کرده؛ اما کارلوس تاورس، مدیرعامل استلانتیس گفته است تا سال ۲۰۲۴ این برند نیز آمادگی عرضه محصولات الکتریکی را در بازار مهمش یعنی ایالات متحده خواهد داشت.

کرایسلر: کرایسلر با انتخاب شعار «فناوری پاک برای نسل جدید خانواده‌ها» نشان داده تمرکزش بر الکتریکی‌سازی مدل‌های پرطرفدار خانواده‌ها خواهد بود که بر پلت‌فرم بزرگ STLA سوار هستند.

دوج: دوج در شعار خود سعی کرده هم لحنی جوانانه داشته باشد و هم اهمیت توجه سپاره را گوش‌زد کند. استلانتیس به خوبی می‌داند که مدل‌های عضلانی ۸۰۰ اسب بخاری این برند که با موتورهای V8 حرکت می‌کنند، به راحتی جای خود را به خودروهای برقی نخواهند داد. اما دوج تا سال ۲۰۲۴ خودرویی تمام الکتریکی به نام ای-ماسل را عرضه خواهد کرد.

خودروهای تجاری: این برند که محصولاتش از نامش پیداست، شعار «هیبر جهانی در خودروهای تجاری الکتریکی» را برای خود برگزیده است. پژو، سیتروئن و اوپل از کامل‌ترین خط تولیدهای تمام الکتریکی در اروپا بر خوردار هستند و این سه برند در کنار هم می‌توانند بخش عمده‌ای از سهم بازار را از آن خود کنند.

خبر News

سوال مهم سهامداران از مدیرعامل تسلا

محاكمه روز دوشنبه بیخ از دو میلیارد دلار اهمیت دارد و سهامداران شرکت تسلا ادعا می‌کنند که ایلان ماسک در این شرکت از قدرت خود در سال ۲۰۱۶ برای نجات شرکت سولارستی از ورشکستگی استفاده کرده و صندوق‌های بازنشستگی و مدیریت سرمایه‌گذاری که این پرونده را دنبال می‌کنند، می‌خواهند که ماسک هزینه معامله ۲.۶ میلیارد دلاری را به تسلا بازگرداند و سود سهام سولارستی خود را واگذار کند.

در حال حال دادگاه کیفری و ولیمینگتون در ایالت دلاور مشخص خواهد کرد که آیا ماسک که در زمان معامله حدود ۲۲ درصد از شرکت تسلا را در اختیار داشته، سهامداری است



که با وجود نداشتن اکثریت سهام، شرکت را کنترل کرده است یا نه. برخی کارشناسان حقوقی با سخت‌دانستن کار دادگاه، معتقدند که این پرونده ممکن است با توجه به شهرت ماسک، روابط شخصیش با اعضای هیات‌مدیره تسلا و روابط مالی اعضای هیات‌مدیره با شرکت سولارستی، وضعیتی غیر عادی پیدا کند. مدیران انگشت‌شماری مانند ایلان ماسک از شرکت خود مشهورتر هستند؛ فردی که به طعنه زدن، مقابله با منتقدان و تعامل شخصی با ۵۸ میلیون دنبال‌کننده توئیتر معروف است. در گزارش سالانه تسلا در سال ۲۰۲۰ آمده است: «ما به خدمات ایلان ماسک، مغز متفکر تسلا و مدیر ارشد اجرایی خود وابستگی زیادی داریم.»

با وجود این، شاکیان ادعا می‌کنند که ماسک مذاکرات را با تحت فشار گذاشتن هیات‌مدیره تسلا به گونه‌ای پیش برده که قیمت سولارستی به جای کاهش، افزایش یافته است. قیمت بالاتر که برای شرکت سولارستی پرداخت شد، به سود ماسک بود که بزرگ‌ترین سهامدار این شرکت با حدود ۲۲ درصد سهام است. این اقدام همچنین به سود چهار عضو هیات‌مدیره تسلا بود که به طور مستقیم یا غیرمستقیم سهام سولارستی را در اختیار داشتند.

معرفی سرویس اشتراک خودروهای برقی توسط اپراتور تی-موبایل

راه دور خودرو را به طور کامل در اختیار می‌گیرد و کمک می‌کند که مسافر بدون پارک کردن از خودرو خارج شود. قرار است تا پایان سال جاری این سرویس در بخش‌هایی از لاس‌وگاس ارائه شود و البته گسترش این سرویس بستگی زیادی به حمایت کاربران از آن دارد. هالو اعلام کرده هدف آن‌ها تسهیل روند حرکت به سمت جهش از سطح سوم تا چهارم فناوری خودروان و ارائه تجربه خودروان حقیقی به افراد با کمترین هزینه است. همچنین این سرویس می‌تواند به سایر رانندگان نیز یادآور شود که چهار چرخ‌های خودروان می‌توانند در کنار سایر خودروها حرکت کنند؛ بدون این که مزاحمتی ایجاد کنند.

هالو «Halo» نام سرویس اشتراک خودرویی است که با همکاری اپراتور تی-موبایل «T-Mobile» قرار است خدماتی را مخصص خودروهای تمام‌برقی خودروان ارائه کند. در واقع ارائه این سرویس به این صورت خواهد بود که پس از سفارش گذاری سفر براساس مبدا و مقصد، یکی از خودروهای هالو به دنبال شما می‌آید؛ اما درون این خودروها خبری از راننده پشت فرمان نیست. البته قرار است هر خودرو اپراتور و کنترل‌کننده‌ای از راه دور داشته باشد. حتی این اپراتور یک دستگاه شبیه‌ساز در اختیار خواهد داشت تا در شرایط اضطراری خودرو را کنترل کند. اما وظیفه اصلی این اپراتور تامین بهترین شرایط برای مسافر برای رسیدن از مبدا A به مقصد B است. وقتی مسافر به مقصد رسید، اپراتور کنترل از





پیش فروش یک ساله پنج محصول «ایران خودرو» از امروز

گروه صنعتی ایران خودرو و پنج محصول خود را با موعد تحویل حداکثر یک ساله از امروز به مدت سه روز عرضه می کند. در این طرح پنج محصول پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای، رانا پلاس، سورن پلاس، دنا پلاس توربوشارژ دستی و اتوماتیک عرضه می شود. موعده تحویل تمام خودروها از خرید تا مرادماه سال آینده تعیین شده است.

مشتریان نهایی پس از پایان مهلت ثبت نام، در روز چهارشنبه این هفته از طریق قرعه کشی با حضور نمایندگان نهادهای ناظر مشخص خواهند شد. متقاضیان می توانند از امروز (یکشنبه ۲۰ تیرماه) تا روز سه‌شنبه ۲۲ تیرماه با مراجعه به سایت فروش اینترنتی محصولات ایران خودرو به نشانی esale.ikco.ir نسبت به ثبت نام در این طرح اقدام کنند.

چینی

Chinese

معرفی بائوجان RC-6؛ یک سدان کوپه کراس اوور



بائوجان Baoyoung برندی چینی است که تحت سرمایه گذاری چند جانبه ساینه موتور، جنرال موتورز و فولکس واگن ایجاد شده و اکنون بخشی از برند فولکس واگن محسوب می شود. این برند به تازگی خودرویی جذاب و نوآورانه به نام بائوجان RC-6 را به بازار معرفی کرده که ترکیبی از سه سگمنت سدان، کوپه و کراس اوور است. برند بائوجان محصولاتش را با تمرکز روی فناوری به بازار عرضه می کند و مدل RC-6 نیز یکی از همین خودروهای نوآورانه است. بائوجان RC-6 در ابتدا با کد CN220C شناخته می شد و خودرویی عجیب، خلاقانه و در عین حال جالب به نظر می رسد. طول، عرض و ارتفاع بائوجان RC-6 به ترتیب عبارت است از ۴۹۲۵، ۱۸۸۰ و ۱۵۸۰ میلی متر. فاصله بین دو محور این خودرو نیز ۲۸۰۰ میلی متر عنوان شده است. این خودرو بر اساس پلت فرمی مشترک با بائوجان RS-5 ساخته شده و مشخصات فنی مشابهی با مدل شاسی بلند این برند دارد. پیشترانه ۱٫۵ لیتری توربوشارژ همانند اکثر خودروهای چینی قدرت بخش این خودرو است که حداکثر ۱۵۲ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. جعبه دنده شش سرعته CVT نیز وظیفه انتقال قدرت را در این خودرو و عجیب چینی بر عهده دارد.

سرقت

Theft

شکایت سارق خودرو از بازیکن معروف تیم رم ایتالیا!



سارق شیلیایی از استفان الشعراوی، بازیکن تیم رم به دلیل ضرب و شتم شکایت کرد. این اتفاق در فوریه امسال رخ داده است؛ زمانی که الشعراوی در حال بازدید از خانه هم تیمی خود آلسیو سرسی بوده است. در آن زمان الشعراوی می بیند که سارقی در حال شکستن شیشه لامبورگینی اوریوس وی است تا بتواند آن را به سرقت ببرد. نام این دزد خوزه کارلوس ساگار دیا آلیاگاست. بازیکن آ اس رم پس از مشاهده سارق، به وی حمله می کند و در این فاصله پلیس به صحنه جرم رسیده و مجرم ۳۵ ساله را به جرم سرقت دستگیر می کند و ساگار دیا به جرم سرقت به یک سال و چهار ماه زندان محکوم می شود. اما این پایان ماجرا نیست؛ چرا که سارق آسیب دیده مدتی بعد از الشعراوی به جرم ضرب و شتم شکایت می کند و شکستگی دست، پا و دنده‌ها بخشی از صدمات وارده به دزد شیلیایی است. دادگاه رسیدگی به اتهامات الشعراوی به زودی برگزار خواهد شد؛ اما وکیل او اعتقاد دارد که هیچ اتهامی بازیکن فوتبال را تهدید نمی کند؛ چرا که متهم اصلی سارق خودرو است.

آلمانی

German

ادغام دو شرکت مرسدس و بنز تحت تاثیر جنگ جهانی اول



جنگ جهانی اول در تاریخچه شرکت بنز تاثیر چشمگیری داشته و دوره پس از جنگ جهانی اول تحت تاثیر تورم و آمار ضعیف فروش کالاهای لوکس مانند خودروهای سواری قرار گرفته است. در این دوره تنها برندهای قدرتمندی که توسط شرکت‌هایی با ثبات مالی بالا به بازار عرضه شدند قادر بودند دوام بیاورند و بقیه مشاغل اغلب مجبور به ادغام یا مشارکت شدند. DMG و Benz & Cie که برای سال‌های متوالی رقیب بوده‌اند، در مه ۱۹۲۴ وارد یک کار مشترک شدند. آن‌ها از طریق طراحی‌های هماهنگ، تکنیک‌های تولید، استراتژی‌های خرید، فروش و تبلیغات در آن دوره رکورد موفق شدند دوام بیاورند و فعالیت‌های بازاریابی مشترک برندهای مرسدس و بنز ابتدا توسط شرکتی به نام «Mercedes-Benz Automobil GmbH» صورت می گرفت و دو تولیدکننده قدیمی خودرو در جهان در ژوئن ۱۹۲۶ و با تأسیس Daimler-Benz AG با یکدیگر تلفیق شدند. این شرکت جدید، نخستین سری محصولات دایملر بنز را از اوایل ماه اکتبر در نمایشگاه خودرو برلین ۱۹۲۶ ارائه داد و این نمایشگاه شاهد رونمایی از نخستین مدل‌های مشترک مسافرتی توسعه یافته با نام تجاری جدید مرسدس بنز بود.

هایما S5 و جک S3؛ پر فروش ترین‌های بازار میان‌رده

رقابت تنگاتنگ چینی‌های با کیفیت بازار



مقایسه طراحی داخلی هایما S5 و جک S3

هنگامی که وارد کابین این دو خودرو می شوید، همان ابتدا ممکن است شلوغی داشبورد هایما کمی آزار دهنده باشد که از ایرادهای این کابین محسوب می شود. اما در کابین جک S3 قسمت داشبورد طراحی هماهنگ و خوبی داشته و شلوغ نیست. همان طور که در تصاویر نیز دیده می شود، داشبورد هایما S5 از تفاع بیش تری نسبت به جک دارد که این مورد ممکن است برای افراد کوتاه قد هنگام رانندگی مشکل دید ایجاد کند. در کل در تمام اجزای کابین جک S3 سادگی در طراحی، به همراه یک هماهنگی خاص به چشم می خورد. در حالی که هایما برای طراحی کابین این مدل، عناصر شلوغی را در تمام اجزا از جمله تودری‌ها، فرمان و کنسول میانی به کار برده است. البته این موضوع ممکن است با سلیقه افراد زیادی نیز مطابقت داشته باشد. از نظر امکانات داخلی کابین و آپشن‌های ایمنی، هایما S5 از جک S3 بالاتر است و آپشن‌های پیش تری که در این خودرو دیده می شود، شامل سیستم کنترل کشش، شش ایربگ جانبی، جلویی و پرده‌ای، کمربند ایمنی پیش کشنده، دوربین ۳۶۰ درجه، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، صندلی‌های جلو برقی شش و چهار حالت، آینه جانبی تاشو برقی به همراه گرم کن و شیشه‌های دودی عقب است.

عملکرد فنی هایما S5 و جک S3

هر چند موتور هر دو رقیب حجمی تقریباً ۱٫۵ لیتری دارند، اما هایما S5 به دلیل بر خور داری از موتور توربوشارژ توانسته نیرویی بیش تر از رقیبش برای رانندگی فراهم کند. موتور هایما قادر است ۱۶۱ اسب بخار نیرو و ۲۲۳ نیوتون متر گشتاور را تولید کند که به نظر این نیرو برای شتاب صفر تا صد ۹ ثانیه‌ای این خودرو کافی است. در مقابل جک S3 را داریم که ۱۰۵ اسب بخار نیرو و ۱۵۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و حداکثر سرعت آن نیز به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. سرعت هایما ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت است.

بازار فروش

در حال حاضر قیمت خودرو جک S3 حدود ۱۵۵ میلیون تومان با بهای هایما S5 اختلاف دارد. بنابراین وجود امکانات بیش تر در هایما منطقی به نظر می رسد و نمی توان گفت بیش از حد انتظار است. در حال حاضر برای خرید جک S3 باید حدود ۴۵۰ میلیون تومان برای هایما S5 نیز باید حدود ۶۰۰ میلیون تومان هزینه کنید. در این میان جک S3 با وجود امکانات پایه متوسط رو به بالا، انتخاب بسیار مناسبی است.

دهه ۹۰ را می توان دهه شاسی بلندی های چینی در ایران نام گذاری کرد. زیرا در این دوره زمانی تقریباً هر سال شاهد یک یا دو برند چینی عمده‌ت به صورت شاسی بلند



احسان ناصر باعلی
e.naseri@autoworld.ir

در بازار ایران بودیم. البته ناگفته نماند که علاقه زیاد خریداران ایرانی به خرید خودروهای شاسی بلند سبب شد شرکت‌های واردکننده خودرو به فکر وارد کردن این خودروها به بازار میان‌رده‌های ایران باشند. در این شرایط قشر متوسط جامعه نیز که توان خرید خودروهای لوکس را نداشت، برای خرید مدل شاسی بلند، گزینه‌های چینی را پیش روی خود دید. حالا پس از گذشت ۱۰ سال و جولان انواع برندهای چینی شاهد فروش بالای برخی از این برندها در ایران هستیم. برندهای جک و هایما با مدل‌های S3 و S5 در حال حاضر جزو پر فروش ترین‌های بازار میان‌رده‌ها به حساب می آیند. بنابراین می توان نتیجه گرفت که کیفیت و امکانات به کار رفته در تولید این محصولات توانسته رضایت خریداران ایرانی را حاصل کند.

مقایسه طراحی بدنه هایما S5 و جک S3

هر چند هنگام انتخاب خودرو فاکتور طراحی ظاهری بیش تر به سلیقه افراد بستگی دارد، اما اگر این دو خودرو را در کنار یکدیگر قرار دهید، کاملاً واضح است که هایما S5 از بدنه و طراحی اسپرت تر و مدرن تری برخوردار است. چراغ‌های جلو و مه شکن‌های بزرگ تر، خطوط حجیم روی کاپوت و بدنه و رینگ‌های بزرگ تر، گواه این ادعا است. علاوه بر این در نمای جانبی نیز هایما S5 وضعیت بهتری دارد.

رینگ‌های ۱۸ اینچی هایما S5 نیز سبب شده است ارتفاع این خودرو از زمین بیش تر شود. بنابراین اگر بیش تر در مسیرهای کوهستانی رفت و آمد می کنید، بهتر است از خرید خودرو جک S3 صرف نظر کنید. زیرا هایما از ارتفاع بیش تر شما را در مسیرهای پر از پستی و بلندی بهتر همراهی می کند.

از نظر سیستم‌های روشنایی، این دو خودرو تقریباً یکسان هستند و تنها تفاوتی که در این بخش می توان عنوان کرد، بر خور داری جک S3 از چراغ‌های اتولایت است. در مقایسه نمای پشتی این دو خودرو باز هم هایما S5 پیروز ماجراست. زیرا هر چند هر دو طراحی ساده‌ای دارند، اما هماهنگی و هارمونی بیش تری در نمای پشتی هایما S5 مشاهده می شود. البته باز هم باید بر این نکته تأکید کرد که انتخاب بین خرید جک S3 و هایما S5 از نظر طراحی ظاهری، کاملاً سلیقه‌ای است و در نهایت باید توسط خریدار تأیید شود.

تیگو ۸ پرو «مدیران خودرو» رقیب چه خودروهایی خواهد شد؟

سگمنت شاسی بلندهای متوسط همواره طرفداران بسیاری در بازار ایران داشته است. برای اثبات این موضوع باید توجهی به آمار فروش خودروهای وارداتی داشت؛ چرا که کلیه محصولات این سگمنت همواره جزو خودروهای وارداتی بودند و تاکنون نمونه تولیدی آن را در داخل کشور نداشتیم. آمارها حکایت از آن دارد که خودرو هیوندای سانتافه همواره پر فروش ترین خودرو وارداتی به ایران بوده که دقیقاً در این کلاس و سگمنت قرار می گیرد.

از سوی دیگر در سال‌های آخر واردات خودرو به کشور، نو کلتوس پر فروش ترین خودرو وارداتی بود که اتفاقاً آن هم در این سگمنت قرار می گیرد. بنابراین می توان نتیجه گرفت که ایرانی‌ها عاشق شاسی بلندهای خانوادگی و جادار هستند. حال شرکت مدیران خودرو قصد دارد خودرو جدید خود را با نام تیگو ۸ پرو که در همین سگمنت قرار دارد، به بازار ایران نیز معرفی کند. این خودرو اتفاقاً موفق ترین محصول



شرکت سازنده هم در بازار چین و هم در بازارهای صادراتی بوده و در برخی از بازارها چون روسیه رقابت تنگاتنگی را با هیوندای سانتافه داشته است. از خودروهای اصلی موجود در این سگمنت می توان به هیوندای سانتافه، کیا سورنتو، نو کلتوس، تویوتا رافور، میتسوبیشی اوتلندر و نیسان ایکس تریل اشاره کرد.

حالا این مدل تازه نفس چینی که در یک بازار کاملاً آزاد و رقابتی با بسیاری از محصولات کره‌ای، ژاپنی، اروپایی و آمریکایی رقابت داشته و توانسته در میان آن‌ها به فروش قابل قبولی دست یابد، آماده سفر به بازار ایران است.

به عبارتی دیگر، این شاسی بلند مغرور و موفق در حال اخذ بلیت برای ورود به خیابان‌های کشور است و از رقبای اصلی تیگو ۸ پرو در بازار ایران می توان به نمونه‌های وارداتی همچون هیوندای سانتافه، نو کلتوس و میتسوبیشی اوتلندر در مدل‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ اشاره کرد.

تیگو ۸ پرو مدیران خودرو دارای طراحی به روز و کاملاً مدرن بوده و بر خور دار از پیشترانه کاملاً مدرن ۱٫۶ لیتری TGDI و مجموعه کاملی از امکانات رفاهی و ایمنی است که با زبان جدید طراحی و مهندسی اش، قطعاً رقبای به چالش خواهد کشید.





خودرو با سوخت الکترولیت را با زمان ۵.۴۵۱ ثانیه و سرعت ۴۲۳ کیلومتر بر ساعت به نام خود ثبت کرد. مونتانا کبراجت ۱۴۰۰ نمره یک خلایق است و آن بهره‌گیری از چهار موتور الکتریکی و چهار اینورتر با استاندارد ۸۰۰ ولتی و حداکثر ۷۰۰ امپر است که حداکثر خروجی را روی هر موتور به ۳۵۰ کیلووات می‌رساند. در مقایسه با مونتانا Mach-E 1400 که دارای هفت موتور الکتریکی و خروجی ترکیبی ۱۴۱۹ اسب بخار است، کبراجت می‌تواند ۱۵۲۱ اسب بخار خروجی داشته باشد. این میزان قدرت تقریباً سه برابر یک مونتانا GT بنزینی است.

در جریان مسابقات آخر هفته Summit Racing Equipment NHRA Nationals، رکورد جهانی درگ ۴۰۰ متر توسط یک مونتانا کبراجت الکتریکی شکسته شد. پشت فرمان این خودرو، باب تاسکا قرار گرفته تا مسافت یک چهارم مایل یا ۴۰۰ متر را در زمان ۸.۱۲۸ ثانیه و با سرعت ۲۷۶.۷۶ کیلومتر بر ثانیه طی کند. رکورد قبلی ۸.۲۷ ثانیه و با سرعت ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت بود که در سپتامبر گذشته ثبت شده بود. گفتنی است این راننده قبلاً هم با خودروهای مسابقه‌ای فانتزی رکوردهای دیگری بر جا گذاشته و متلادر سال ۲۰۰۷ رکورد یک چهارم مایل یک



رکورد زنی نسخه برقی شده از مونتانا «کبراجت»

مقایسه قیمت خودروهای کار کرده وارداتی با نمونه مشابه آنها در بازار جهانی

با پول یک خودرو پلاک ملی می‌توان تا ۵ خودرو در خارج از کشور خرید!

استار تباطمان با بازار جهانی قطع شده و دیگر خبری از محصولات جدید نیست. به سراغ بازار خودروهای دست دوم رفته‌ایم تا ببینیم اختلاف قیمت خودرو 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.

بازار جهانی در بازار کشورمان حضور داشتند. به هر حال اکنون چندسالی است که از این اتفاق می‌گذرد و به لطف قوانین جدید درهای واردات خودرو به طور کلی به روی تمام مدل‌های خارجی بسته شده و سه‌سالی است که دل مردم به همان خودروهای وارد شده پیش از سال ۲۰۱۸ خوش است. در شرایط فعلی روز به روز از میزان خودروهای صفر کیلومتر وارداتی در بازار کاسته شده و به تعداد خودروهای دست دوم افزوده می‌شود. حال که چندسالی

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 برابری) محصول بین‌بازار 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 به طور کامل آزاد نبود و تنها بخش محدودی از خودروهای موجود در



امیر شیر علیوند

a.shiralivand@autoworld.ir



مینی کانتری من ۲۰۱۸

بر خلاف تصور بسیاری که مینی را به عنوان یک براند اقتصادی می‌شناسند، این برند انگلیسی از زمانی که تحت مالکیت گروه BMW قرار گرفته، تبدیل به یک برند پریمیوم با حفظ حس و حال نوستالژی گذشته شده است. بنابراین نباید انتظار داشت که خودروهای مینی قیمت بسیار پایینی داشته باشند. چرا که این برند دیگر تولیدکننده خودروهای ارزان قیمت نیست.

البته این موضوع بر چسب قیمت‌های گزاف این خودرو را در بازار کشور تأیید نمی‌کند. چرا که حتی این دلایل نیز قیمت غیرمنطقی و بسیار بالای خودروهای مینی در ایران را توجیه نمی‌کند.

به عنوان مثال مدل ۲۰۱۸ و کار کرده از مینی کوپر S کانتری من ALL4 که کراس اوور کوچک این خودرو ساز انگلیسی است، اکنون در بازار ایران بر چسب قیمت دو میلیارد و ۵۸۰ میلیون تا سه میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومانی به خود می‌بیند. این در حالی است که در بازار جهانی شما می‌توانید نمونه مشابه این خودرو را در بازه قیمتی ۶۷۵ تا ۷۶۷ میلیون تومان خریداری کنید. به عبارت بهتر مینی کانتری من با پلاک ملی ۴۲۳ در صد گران‌تر از نمونه مشابه در خارج از کشور است.

زیر کاپوت نسخه مورد نظر از کانتری من، یک موتور چهار سیلندر دولیتری توربو قرار گرفته که توانایی تولید ۱۹۲ اسب بخار قدرت و ۲۸۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. پلت فرم چهار چرخ محرک بوده و گیربکس آن از نوع شش سرعته اتوماتیک است.

کانتری من موجود در ایران متعلق به نسل دوم بوده که در حال حاضر فیس لیفت آن به بازار جهانی عرضه می‌شود.



هوندا سیویک ۲۰۱۳

سیویک یکی از قدیمی‌ترین مدل‌های شرکت خودروسازی هوندا بوده که قدمت آن به سال ۱۹۷۲ بازمی‌گردد و در حال حاضر این خودرو نیز جزو با تجربه‌ترین خودروهای ژاپنی و حتی آسیایی است و باید آن را یک مدل موفق از هوندا بدانیم. این خودرو واصل و موفق در بازار جهانی، در بازار ایران بسیار کم فروش بود و نتوانست به اندازه خودروهای کرای (به عنوان رقیب) در بازار کشور بفروشد.

نسل نهم از سیویک در ایران عرضه شد و فروش بسیار پایین و محدودی را تجربه کرد. بی شک برند هوندا عامل عدم موفقیت سیویک در ایران نبوده و باید نحوه عرضه و مدیریت نادرست آن در کشور را مسبب این ناکامی دانست. در حال حاضر سیویک مدل ۲۰۱۳ در بازار دست دوم با قیمت ۶۳۰ تا ۸۳۰ میلیون تومان فروخته می‌شود.

این سدان کامپکت ژاپنی با شرایط مشابه در بازار منطقه ۱۹۳ تا ۲۳۵ میلیون تومان قیمت دارد. این یعنی برای خرید یک دستگاه سیویک در ایران باید بیش از مجموع پول سه دستگاه سیویک در خارج از کشور را پرداخت کنید.

اختلاف قیمت ۳۲۷ درصدی این خودرو حتی از زمان عرضه نمونه‌های صفر کیلومتر آن در سال ۲۰۱۳ نیز بیش‌تر است! سیویک‌های موجود در ایران از موتور چهار سیلندر ۱.۸ لیتری برای تولید ۱۳۹ اسب بخار قدرت و ۱۷۳ نیوتون متر گشتاور بهره می‌برند. گیربکس مورد استفاده در این خودرو دیگرانسلی جلو از نوع پنج سرعته اتوماتیک است.



سوبارو لگاسی ۲۰۰۹

سوبارو از دیگر برندهای مطرح جهانی است که در بازار ایران نایاب بوده و این خودرو ساز ژاپنی با وجود این که در دهه ندردهای پر میوم و لاکچری قرار نمی‌گیرد، اما سال‌هاست که نتوانسته در بازار ایران حضور جدی داشته باشد. نزدیک به یک دهه پیش زمزمه‌های ورود این خودرو ساز ژاپنی به بازار ایران موجب شد تعداد محدودی از برخی مدل‌های آن پلاک ملی ایران را دریافت کنند و یکی از این مدل‌ها لگاسی بود که سدان متوسط سوبارو به حساب می‌آید.

لگاسی‌های مورد نظر ما متعلق به سال ۲۰۰۹ بوده؛ اما با چند سال تأخیر ترخیص و شماره گذاری شده‌اند. این روزها اگر موفق به یافتن یک دستگاه از این خودرو در بازار دست دوم باشید باید حدود ۶۰۰ تا ۶۲۵ میلیون تومان بودجه برای خرید آن کنار بگذارید.

این در حالی است که لگاسی ۲۰۰۹ در کشورهای حاشیه خلیج فارس اکنون به قیمت ۱۱۷ تا ۱۷۹ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود.

این یعنی ۵۱۳ درصد اختلاف بین قیمت مدل خارجی و داخلی سوبارو لگاسی ۱۲ ساله! طبق تحقیقات انجام شده، در بازار خودروهای قدیمی‌تر (که بیش از ۱۰ سال کارکرد دارند) این اختلاف قیمت بیش‌تر است.

این خودرو که نسل چهارم لگاسی به حساب می‌آید، از یک موتور چهار سیلندر دولیتری با ۱۶۵ اسب بخار قدرت و ۱۸۷ نیوتون متر گشتاور بهره می‌برد. همچنین گیربکس چهار سرعته اتوماتیک و وظیفه انتقال نیرو به هر چهار چرخ را بر عهده دارد.



میتسوبیشی ASX ۲۰۱۸

RVR نام دیگر میتسوبیشی ASX است که ما ایرانی‌ها با آن آشنا نیستیم. نام RVR در گذشته به یک مدل خودرو چندمنظوره (یا همان IMPV میتسوبیشی) تعلق داشت که دو نسلش در بازه زمانی ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۲ تولید شد. در سال ۲۰۱۰ میتسوبیشی RVR جدید پس از هشت سال غیبت، این خودرو را در کلاس جدید شاسی بلند شهری کوچک معرفی کرد. RVR که با نام‌های دیگری همچون ASX و اوئلندر اسپرت نیز شناخته می‌شود،

تاکنون (به مدت ۱۰ سال) روی خط تولید میتسوبیشی حضور داشته و فعلاً قصد کناره‌گیری از قدرت و دادن جایگاه خود به نسل دوم را ندارد. این مدت‌زمان برای تولید یک نسل از یک کراس اوور معمولی بسیار زیاد بوده و از نظر بازار یابی تأثیر منفی در آمار فروش خواهد داشت. به هر حال اکنون میتسوبیشی ASX مدل ۲۰۱۸ را که آخرین مدل عرضه شده از این کراس اوور کوچک ژاپنی در ایران است، برای مقایسه قیمت با مدل موجود در بازار خارجی انتخاب کرده‌ایم. ASX مورد نظر ما در ایران با موتور چهار سیلندر دولیتری عرضه شده که ۱۴۸ اسب بخار قدرت و ۱۹۷ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. خودرویی که به گیربکس CVT مجهز بوده و از پلت فرم چهار چرخ محرک بهره می‌برد. قیمت یک دستگاه میتسوبیشی ASX مدل ۲۰۱۸ کار کرده در خارج از ایران از ۲۵۱ میلیون تومان آغاز شده و حداکثر تا ۳۷۷ میلیون تومان ادامه دارد. این در حالی است که نمونه مشابه ASX مورد نظر در ایران ۴۸۷ درصد گران‌تر بوده و در بازه قیمتی یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تا یک میلیارد و ۴۵۵ میلیون تومان به فروش می‌رسند. اختلاف قیمت این میتسوبیشی در نوع خود قابل توجه بوده و تقریباً پنج برابر ارزش واقعی آن است.



کوراندا ۲۰۱۵

یکی از شاسی‌بلندهای شهری که این روزها در محدوده قیمتی ۵۰۰ تا زیر یک میلیارد تومان می‌توان خریداری کرد، سانگ یانگ کوراندا است. مدل ۲۰۱۵ از این خودرو که برای بازه قیمتی دقیق ۶۵۰ تا ۷۸۰ میلیون تومان برای فروش موجود بوده که باز هم رقم زیادی برای یک محصول از برند سانگ یانگ با شش سال کارکرد به حساب می‌آید.

کوراندا از سال ۱۹۸۲ به محصولات سانگ یانگ پیوست و در ابتدا ظاهری کاملاً مشابه جیب‌های کلاسیک داشت. اما این خودرو رفته رفته تغییر چهره داد و اکنون با ظاهری کاملاً متمایز با جیب به بازار عرضه می‌شود. کوراندا مورد نظر که قیمت آن را اعلام کردیم، نسخه قبل از فیس لیفت نسل سوم بوده؛ اما نسخه فیس لیفت شده همین نسل نیز در بازار موجود است. این روزها یک دستگاه کوراندا ۲۰۱۵ کار کرده در خارج از کشور حدود ۱۶۹ تا ۱۹۰ میلیون تومان قیمت دارد که تقریباً یک چهارم قیمت نمونه پلاک ملی آن است.

اختلاف قیمت دقیق این کراس اوور کوچک ۳۸۵ درصد بوده که اختلاف قابل ملاحظه‌ای است. زیر کاپوت کوراندا‌های عرضه شده در ایران از موتور چهار سیلندر دولیتری بهره گرفته شده که قادر به تولید ۱۴۶ اسب بخار قدرت و ۱۹۱ نیوتون متر گشتاور است. نیروی تولیدی در این خودرو به وسیله گیربکس شش سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. نسل چهارم و فعلی کوراندا از سال ۲۰۱۹ با تحولات فراوانی به بازار عرضه شده که هنوز موفق به روییت آن در بازار ایران نشده‌ایم.



اعطای تندیس رعایت حقوق مصرف کنندگان به بهمن دیزل



شرکت بهمن دیزل در دومین همایش اعطای گواهینامه و تندیس رعایت حقوق مصرف کنندگان استان قزوین، مفتخر به دریافت لوح و تندیس این همایش شد. به منظور قدرانی از تلاش‌های شرکت بهمن دیزل در زمینه بهبود کیفیت در تولید و خدمات و نقش آن در کسب رضایت‌مندی مشتریان تندیس‌بسی به این شرکت اهدا شد. دومین همایش اعطای گواهینامه و تندیس رعایت حقوق مصرف کنندگان استان قزوین با حضور

هدایت‌اله جمالی پور؛ استاندار قزوین، عباس تابش؛ معاون وزیر و رئیس سازمان مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، نمایندگان مردم قزوین در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مدیران دستگاه‌های اجرایی استان قزوین برگزار شد. شرکت بهمن دیزل توانست با رعایت حقوق مصرف‌کننده مطابق با مفاد مندرج در آیین‌نامه مربوط به استاندارد مصوبه کمیته فنی، گواهینامه استانی رعایت حقوق مصرف‌کنندگان را دریافت کند.

وزارت راه و گمرک بر سرورود کامیون‌های کار کرده توافق کردند

اعلام اسقاط به گمرک پس از ترخیص و قبل از شماره گذاری

عوارض گمرکی باید همان ابتدای امر به صورت صددرصدی پرداخت شود و تخفیفات مربوطه پس از ترخیص و تایید اسقاط اعمال می‌شود



دریافت اعتبار، فاینانس و واردات CKD پیش‌نیاز نوسازی ناوگان با کامیون داخلی

نایب‌رئیس انجمن اسقاط و باز یافت خودروهای فرسوده گفت: «ناوگان حمل‌ونقلی کشور فرسوده است و معاینات فنی دقیقی باید روی این خودروها انجام شود.» داوود کریمی اظهار کرد: «به دنبال رای صادر از سوی دیوان عدالت اداری مبنی بر لغو سن فرسودگی از قانون هوای پاک و براساس آیین‌نامه پیشنهادی سازمان حفاظت از محیط زیست، سن فرسودگی به سن مرز فرسودگی تغییر یافت و در خردادماه سال جاری در هیات دولت به تصویب رسید.» وی در خصوص سن مرز فرسودگی ۱۰ سال برای اتوبوس‌های درون‌شهری و برون‌شهری داخلی و تفاوت آن با ناوگان حمل‌ونقلی سایر کشورها گفت: «سن مرز فرسودگی تعیین شده به فراخور کیفیت خودروهای داخلی مناسب است، اما در کشور های اروپایی، براساس استانداردهای یورپی، خودروهای ۲ تا ۴ سال کار کرده دلیل کاهش کیفیت و امنیت و همچنین عدم صرفه اقتصادی به کشورهای جهان سوم نظیر عراق، افغانستان، ایران و کشورهای آفریقایی صادر می‌شود.» کریمی ادامه داد: «مرز فرسودگی ۱۰ سال برای اتوبوس‌های درون‌شهری و برون‌شهری از منظر اقتصادی و شرایط تحریمی، مناسب است. البته مشروط بر این که طی دوره‌های تعیین شده برای معاینه‌فنی این معاینات به‌طور دقیق انجام شود تا در آینده شاهد تصادفات نظیر حادثه واژگونی اتوبوس خیرنگاران و سربازان در نرده و یزد نباشیم.»



نایب‌رئیس انجمن اسقاط و باز یافت خودروهای فرسوده

کامیون‌های اروپایی با سه سال کار کرده بر کاهش فرسودگی و اعلام رئیس کمیسیون صنایع مجلس مبنی بر اقدام قضایی در این باره به دلیل تناقض با حمایت از تولید داخل تصریح کرد: «دعای خودروسازان داخلی مبنی بر توان تولید خودروهای سنگین در داخل و در نتیجه نادرست بودن واردات کامیون‌های کار کرده منطقی است و به جای واردات این دستگاه‌ها، می‌توان در جهت تقویت تولید داخلی حرکت کرد.» کریمی ادامه داد: «به دنبال عدم واردات کامیون‌های کار کرده، ناوگان حمل‌ونقل سنگین کشور هر روز فرسوده‌تر خواهد شد، اما در صورتی که خودروساز داخلی موفق به دریافت اعتبار فاینانس و واردات قطعات سی‌دی شوند، تولید داخل نسبت به خودروهای کار کرده کشور های اروپایی و کره و ژاپن ارجحیت دارد.» وی در خصوص وضعیت کیفی کامیون‌های وارداتی با سه سال کار کرده تصریح کرد: «این خودروها متعلق به شرکت‌هاست و از روز شماره گذاری، به مدت سه سال بدون توقف حرکت داشته و بر همین اساس قطعات این خودروها، ظرف سه سال به‌طور تقریبی مستهلک می‌شوند و امکان کنترل این موضوع که آیا این دستگاه‌ها اورهال شده، قطعات معیوب آن تعویض و ایرادات و نواقص آن برطرف شده است یا خیر، وجود ندارد.» نایب‌رئیس انجمن اسقاط و باز یافت خودروهای فرسوده ضمن اشاره به معافیت خودروهای تجاری وارداتی با استاندارد یورو ۶ از اخذ گواهی اسقاط گفت: «تعداد محدودی خودرو ۲۰۱۸ با استاندارد یورو ۵ در سال ۹۹ وارد کشور شد و مابقی خودروهای وارداتی کنونی، یورو ۶ هستند که با معافیت آن‌ها از اسقاط، دیگر الزامی برای اسقاط در ازای واردات وجود ندارد.» به گزارش خبر خودرو، کریمی ضمن اشاره به مفهوم دو نوع خودرو و نوشماره و خودرو نو یا تاکید بر این که زمان شماره گذاری باید مبنای فرسودگی و اسقاط خودروهای نو یا سه سال کار کرده قرار بگیرد، نه سن خودرو؛ توضیح داد: «خودرو نو، خودرویی است که بلافاصله پس از خروج از خودروسازی، تحت عنوان خودرو نو، شماره گذاری می‌شود و نخستین شماره گذاری خودروهای وارداتی نیز پس از ورود آن‌ها به کشور انجام می‌شود که خودرو نوشماره نام می‌گیرند.»

معاون گمرک ایران در این خصوص از موافقت وزارت راه با پیشنهاد گمرک خبر داده که بر این اساس قرار است: «اعلام اسقاط به گمرک پس از ترخیص و قبل از شماره گذاری انجام شود.» کامیون‌های کار کرده وارداتی که به عنوان راه‌حلی برای بهسازی ناوگان عمومی کشور حدود یک سال پیش ثبت سفارش شدند، تا امروز به دلیل همین مشکلات کوچک و اختلاف نظرهای بین سازمانی امکان ترخیص در دست و ورود به بازار و ناوگان کشور را پیدا نکرده بودند. حالا امید می‌رود که حل مشکلات بین سازمان گمرک و وزارت راه و شهرسازی این کامیون‌ها هر چه سریع‌تر به بازار داخلی راه پیدا کرده و بخشی هر چند اندک از نیاز داخلی به این خودروها را برطرف کنند.

چندی پیش اختلاف نظرهای گمرک و وزارت راه و شهرسازی بر سر نحوه ترخیص کامیون‌های کار کرده بالا گرفت، اما اکنون به

نظر می‌رسد راهی برای سر و سامان دادن به وضعیت این کامیون‌های وارداتی پیدا شده است. در همین راستا، هم‌زمان با توافق این سازمان و آن وزارتخانه و حل مشکلات بین آن‌ها، ترخیص کامیون‌های دست دوم وارداتی تسریع شده است.



فرانک آقاصفی

f.aghafasi@autoworld.ir

چهار پیشنهاد گمرک به سازمان راهداری چه بود؟

ابلاغی، با درج مشخصات صحیح در سوابق گمرک، بدون استعلام مجدد نسبت به ترخیص کالا اقدام شود تا مراتب در زمان شماره گذاری مورد بررسی قرار گیرد. از جمله موارد عدم ترخیص کامیون‌های وارداتی از گمرک، تاخیر در صدور و ارسال کد رهگیری بانک بود که در این خصوص نیز پیشنهاد شد در صورت تایید و پذیرش موضوع توسط وزارت راه نسبت به ترخیص فوری کامیون‌ها اقدام شده و ارائه کد رهگیری به زمان شماره گذاری موکول شود.

معاون فنی گمرک ایران پیش از این طی نامه‌ای به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده چهار پیشنهاد را به منظور تسریع در واردات کامیون‌های کار کرده اروپایی مطرح کرد. در نامه مهرداد جمال رونقی اعلام شده بود؛ شماره شاسی کامیون‌های اسقاطی پس از ترخیص و قبل از شماره گذاری به ناجا اعلام شود. همچنین در صورت بروز هر گونه مغایرت در مشخصات، در صورت صدور مجوزهای قانونی با رعایت سه سال ساخت و بخشنامه‌های

موعد اعلام اسقاط به گمرک

در گمرکات کشور، گمرک برای تسهیل در فرایند ترخیص ۴ پیشنهاد ارائه داد. وی با اشاره به موافقت وزارت راه و شهرسازی با پیشنهاد های گمرک اظهار کرد: «قرار شد از این پس، اعلام اسقاط به گمرک بعد از ترخیص و قبل از شماره گذاری انجام شود.»

معاون گمرک ایران با اشاره به وضعیت واردات کامیون‌های سه سال کار کرده اروپایی که چند ماهی است که در گمرک مانده و امکان ترخیص پیدا نکرده‌اند، گفت: «پس از اظهار نظر وزیر راه و شهرسازی مبنی بر طولانی بودن روند ترخیص حدود ۲ هزار کامیون سه سال کار کرده

پرداخت عوارض گمرکی صددرصدی است

شرکت ارائه‌دهنده اخذ کرده باشد و اگر مغایرت در مشخصات مربوطه باشد، این مغایرت‌های جزئی مانع ترخیص کامیون‌ها نباشد.» وی در ادامه بیان کرد: «کد ساتا به صورت سیستمی از بانک مرکزی به گمرک اعلام و ارسال می‌شود. این فرایند در بستر سامانه است و سازمان راهداری اعلام کرده اطلاعاتی در زمینه این کد ندارد و چون این کد صرفاً به گمرک اعلام می‌شود، اخذ آن قبل از ترخیص، توسط گمرک الزامی است.»

ارونقی در خصوص عوارض گمرکی بیان کرد: «عوارض گمرکی باید به صورت صددرصدی پرداخت شود و پس از ترخیص و با اعلام سازمان راهداری مبنی بر اسقاط کامیون فرسوده به ازای واردات کامیون سه سال کار کرده، تخفیفات مربوطه اعمال شود.» وی افزود: «برای ترخیص کامیون‌های وارداتی، واردکننده باید تاییدیه استانداردایمنی و کیفیت را از سازمان ملی استاندارد، استاندارد لایندگی را از سازمان محیط زیست و خدمات پس از فروش را از

۲ هزار دستگاه، مشکل گشای ناوگان نیست

خدمات و عدم تعهد به ارائه خدمات و مسائلی از این دست اشاره کرد. همچنین با حل این مشکلات باید در نظر داشته باشیم واردات تنها ۲ هزار دستگاه آن هم بعد از یک سال، به داد ناوگان کشور نخواهد رسید؛ ناوگانی که از حضور حدود ۲۰۰ هزار دستگاه انواع خودروهای تجاری فرسوده رنج می‌برد، با ورود ۲ هزار دستگاه آن هم از مدل‌های کار کرده، مشکلاتش حل نخواهد شد.

حالا که دو سازمان راه و شهرسازی و گمرک کشور بر سر چگونگی ترخیص کامیون‌های وارداتی به توافق رسیدند، امید آن می‌رود ادامه روند ترخیص این خودروها با سرعت بیشتری انجام شود. این در حالی است که پیش از این مشکلات بسیاری به غیر از اختلاف این دو سازمان بر سر راه ترخیص و ورود این خودروها به ناوگان وجود داشته که از جمله آن‌ها می‌توان به وضعیت خدمات پس از فروش، عدم همکاری خودروسازان، دریافت مبلغی به عنوان هزینه



فرا تر نمی‌رود. در واقع حاشیه سود بیش تر سبب شده است اکثر تولیدکنندگان خودروهایی چینی، محصولات جدیدشان را در بازه قیمتی ۶۰۰ میلیون تومان به بالا به بازار عرضه کنند.

در حالی که این روزها شاهد ترافیک ورود مدل‌های جدید در بازه قیمتی ۶۰۰ میلیون تومان به بالا در بخش خودروهای شاسی بلند چینی هستیم، در بخش ارزان تر و زیر ۵۰۰ میلیون تومان شاسی بلندها در بازار خودرو، تنوع مدل اندک است و از تعداد انگشتان یک دست



نیاز بازار به شاسی بلندهای ارزان قیمت

تحلیل



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تقاضا در پایین، مشوق‌های فروش در میانه و رکود در بالادست بازار

نسبی خرید و فروش به یمن ارائه انواع مشوق‌ها هستید و اگر به بخش بالادستی بازار توجه داشته باشید، درمی یابید که تردید و ترس از تغییرات چشمگیر بهای ارز در آینده سبب شده است خرید و فروش در این بخش از بازار بارکود مواجه باشد و در نتیجه تمام تجزیه و تحلیل‌ها می‌تواند در جای خود درست و دقیق باشد.

توجه و تمرکزتان روی محصولات داخلی ارزان قیمت در محدوده ۱۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان باشد، شاهد رونق خرید و فروش در این بخش به دلیل فروش محصول به روش قرعه کشی و همچنان پیش افتادن تقاضا از عرضه خواهید بود. همچنین اگر توجه شما معطوف بر بخش میانه بازار یعنی بازه قیمتی ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان باشد، شاهد رونق

در روزها و ماه‌های اخیر برای توصیف وضعیت بازار خودرو، کارشناسان از عبارتهای زیاد و متفاوتی استفاده می‌کنند و برخی آن را رکود، برخی میبهم و برخی همراه با رونق نسبی می‌دانند. هرچند که می‌توان گفت به رغم تضادها اما این تفاسیر به طور کلی درست است. زیرا بسته به آن است که کدام بخش از بازار مورد توجه شما به عنوان مخاطب قرار گیرد. اگر

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتون)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با کار آنتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آواته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵-۳۹۵	میتسوبیshi میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوق	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایپلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک ۱۸۱۵ اتوماتیک
رنو ساندر و	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کیا پیکنتو
برلیانس H320/330	جلو	سدان/هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کیا پیکنتو
رنو ساندر و استپ وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمتی دلیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک ۱.۸ J5	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آواته
ام وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آواته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۸۵-۴۵۸	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکنتو ۲۰۱۶	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچبک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کیا پیکنتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بسترن بی ۳۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبیshi میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گرت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم بدنی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر exclusive	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
کیا ریو	جلو	سدان/هاچبک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای لانترا
رنو کپچر	جلو	CUV	۱۲۰۰	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم بدنی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
کیا سراتو کوپ	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۲۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
هیوندای اکسنت	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای لانترا
تویوتا کروالا XLI	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کمی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
تویوتا یاریس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
رنو داستر 4WD 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵

نمک‌های جامد تشکیل می‌دهند که به صورت یک‌روان کننده جامد عمل می‌کنند. البته افزایش درجه حرارت به علت بالا رفتن فشار مکانیکی موتور ترین عامل در تاثیر مواد افزودنی مقاوم کننده در برابر فشار در روغن است. این مکمل‌ها به طول عمر بیشتر موتور کمک می‌کنند، بنابراین استفاده از آنها مفید خواهد بود اما اینکه چه زمانی و چگونه از آنها استفاده کنیم، بسیار مهم است زیرا در سلامت موتور نقش حیاتی خواهد داشت.

با توجه به این که روغن درون موتور با سرعت در جریان است بنابراین دچار تلاطم شده و در صورت نشست هوا به این جریان، کف در سیستم چرخش روغن ایجاد می‌شود. به منظور جلوگیری از این اتفاق، افزودنی‌های ضد کف به روغن موتور اضافه می‌شود. مقاوم کننده‌ها، ترکیبات شیمیایی هستند که مانع از تخریب سطوح فلزی هنگام تماس با هم تحت فشارهای بالای می‌شوند. این ترکیبات در شرایط روانکاری مرزی یا سطوح فلزی واکنش داده و لایه‌ای از



استفاده از مواد ضد کف در ادیتور روغن موتور



چند پیشنهاد برای واحدهای صنعتی

چگونه از روانکار نگهداری کنیم؟

بر چسب گذاری مناسب آسیب در حمل و نقل، نشت یا پاشش سیال و موارد دیگر می‌توانند به بر چسب روی ظروف صدمه وارد کنند و یک «مایع ناشناخته» به جا بگذارند. از بر چسب روی هر ظرف روانکار که وارد تاسیسات می‌شود، محافظت کنید تا ناچار به دور ریختن موادی که نامش را نمی‌دانید، نشوید.

زیر ساخت‌های نگهداری داشتن تاسیسات و ظرف مناسب کمک می‌کند تا بیشترین میزان سیال ممکن را از ظرف خارج کنید. سیستم‌های ر کینگ و درام‌ها که در زاویه یا انتهایی یک مخروط روی مخازن بزرگ تر قرار می‌گیرند تا مایع کاملاً تخلیه شود، دو نمونه از توزیع کارآمد مایعات هستند. همیشه طول خطوط انتقال را به حداقل برسانید تا میزان زباله و آلودگی بالقوه مایع در خطوط را محدود کنید.

چرخش در موقعیت روانکارها عمر قفسه‌ای محدودی دارند؛ پس برای عملکرد مطلوب باید در اسرع وقت استفاده شوند. روغن‌ها و گریس‌ها بیشترین ماندگاری را خواهند داشت، با این حال حداکثر تا ۳ سال بعد از تاریخ تولید باقی می‌مانند. عمر پاک‌کننده‌ها و مایعات سازنده فلزات قابل رقیق شدن در آب بسیار کمتر است (معمولاً ۱ سال)؛ بنابراین همیشه به تاریخ انقضای سیالاتی که نگهداری می‌کنید، توجه داشته باشید.



جلوگیری از یخزدگی / ذوب شدن تحویل محموله‌ها در هوای سرد ممکن است بر نحوه استفاده از سیالات تاثیر بگذارد. تامین کننده از یخزدگی یا مایع بودن سیال آگاه است. مایعات یخ‌زده باید قبل از استفاده کاملاً ذوب شوند زیرا برخی اجزای در دماهای متفاوت نسبت به هم ذوب می‌شوند.

ذخیره سازی مناسب، تضمین کننده کیفیت روانکار است و می‌تواند از اتلاف آن جلوگیری کند. استفاده از روش‌های کارآمد ذخیره سازی روانکار به افزایش بازده عملیاتی شما منتهی می‌شود. در دنیا، نگرانی در باره هزینه‌های نگهداری روانکارها در انبار یک چالش جهانی محسوب می‌شود و بسیاری از شرکت‌ها را به در دستر انداخته زیر محافظت از ذخایر بسیار مهم است. ذخیره مناسب، تضمین کننده کیفیت روانکار است و از اتلاف آن جلوگیری می‌کند. روش‌های کارآمد ذخیره سازی روانکار سبب بازده عملیاتی خواهد شد.



ذخیره سازی خشک و خنک مایعات نگهداری روانکار در شرایط کنترل شده بهترین گزینه بوده اما نگر داشتن ظروف ذخیره سازی مایعات در فضای داخلی و به دور از عوامل بیرونی، راهکار بعدی است. نور مستقیم خورشید می‌تواند مایعات را تا بیش از ۱۵۰ درجه فارنهایت گرم کند که این موضوع باعث اکسیداسیون زودرس می‌شود و ممکن است منجر به واکنش و نامحلول شدن مواد افزودنی شود. همچنین نوسانات دمایی باعث انبساط و انقباض ظروف خواهد شد و راه‌هایی را برای نفوذ رطوبت باز می‌کند. آب برای روانکار بسیار مضر است.

ذخیره سازی خشک و خنک مایعات نگهداری روانکار در شرایط کنترل شده بهترین گزینه بوده اما نگر داشتن ظروف ذخیره سازی مایعات در فضای داخلی و به دور از عوامل بیرونی، راهکار بعدی است. نور مستقیم خورشید می‌تواند مایعات را تا بیش از ۱۵۰ درجه فارنهایت گرم کند که این موضوع باعث اکسیداسیون زودرس می‌شود و ممکن است منجر به واکنش و نامحلول شدن مواد افزودنی شود. همچنین نوسانات دمایی باعث انبساط و انقباض ظروف خواهد شد و راه‌هایی را برای نفوذ رطوبت باز می‌کند. آب برای روانکار بسیار مضر است.

موتوسل توربو شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	درجه گرانی	محصول	تترکت تویوتا
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پاریس	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	پرادیو	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	کرولا	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	کمری	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	لندکروز	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	رافور	
Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	0W20SN	CH-R	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	هایلوکس	

موتوسل توربو شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	درجه گرانی	محصول	تترکت لکسوس
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	ES350-2013	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	IS300	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	RX350	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	IS250	
Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	0W20SN	NX200	
Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	0W20SN	X300h	
Motosel TURBO	0W20SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	0W20SN	CT200h	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	ES250	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN	LX570	

موتوسل توربو شرکت موتوسل	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	درجه گرانی	محصول	تترکت فولکس واگن
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5w40SN/5W30SN	پاسات	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
Motosel TURBO	5W30SN	پارس سوپر پیشرو (5W30)	5w40SN/5W30SN	گلف	

TITAN UNIVERSAL CF-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان

شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی

با سطح کیفی CF-4

15W-40, 20W-50

روغن موتور با عملکرد مناسب، برای انواع موتورهای دیزلی

- کاهش رسوبات در پیستون
- کاهش مصرف روغن
- خنثی سازی اسیدهای خورنده

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



شد تا با طول و فاصله محوری بیش تر ظاهر جذاب تری از یک استیشن را به نمایش بگذارد. اما آنچه استیشن گلف R را از رقابش متمایز می کند، پیشراجه قدرتمند آن است و همان موتور چهار سیلندر دویتری TSI توربوشارژر زیر کاپوت این خودرو استیشن عملکردی قرار خواهد گرفت. این پیشراجه حداکثر ۲۱۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و با گیربکس هفت سرعته دو کلاچه کوپل خواهد شد تا ظرف ۴.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

کمپانی فولکس واگن در سال جاری نسخه خاصی از گلف را با پسوند R برای اسپرت دوستان معرفی کرد. این خودرو در کنار مدل GTI برای هیجان هر چه پیش تر تولید شد و این بار این خودرو ساز آلمانی قصد دارد مدل استیشن گلف R را نیز به بازار عرضه کند. البته استیشن گلف R در سال آتی به بازار می آید؛ اما در ظاهر و مشخصات فنی همان گلف R هاجیک خواهد بود. در واقع همان چهره تهاجمی با چراغ های جدید روی نسخه استیشن نیز طراحی خواهد



استیشن اسپرت با چاشنی گلف!

تلگرام

Telegram

مدلی که جای خالی آن در بازار خودرو احساس می شود!

سبد محصولات خودروسازان داخلی به چهار تا پنج سگمنت محدود می شود. هر چند که بازار ایسن روزهای خودرو در جهان طیف گسترده ای از محصولات را در اختیار مشتری می گذارد، اما در بازار داخلی تنها شاهد حضور سدان ها، کراس اوور ها، هاجیک ها و بیکنپ ها هستیم. اما یکی از کلاس هایی که گزینۀ خانوادگی کاربردی و مناسبی محسوب می شود، ام پی وی ها یا مینی ون ها هستند. حال سوال این است که چرا خودروسازان داخلی رغبتی برای تولید این کلاس از خودرو ندارند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

ام پی وی ها یا مینی ون ها به دلیل طراحی مناسب، یکی از بهترین گزینه ها برای خرید یک خودرو خانوادگی محسوب می شود و اگر به بازار خودرویی اروپا نگاه دقیقی بیندازیم، متوجه می شویم که حدود ۲۵ درصد از بازار اروپا را ام پی وی ها تشکیل می دهند. همچنین اگر بخواهیم از بازار داخلی نیز آمار جامعی داشته باشیم، حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد مشتریان به دنبال ام پی وی ها هستند. اما به دلیل عدم حضور این دسته از خودروها تاگزیر به سمت کراس اوور ها روی می آورند و تنها دلیلی که خودروسازان داخلی رغبتی به تولید این خودروها ندارند، عدم بررسی دقیق بازار و نیاز مشتریان است. زیرا در صنعت خودرو کشور پتانسیل طراحی و تولید ام پی وی تا حد زیادی وجود دارد.

میرزایی

بسیاری از خودروسازان مطرح جهان و خودروسازان چینی با توسعه یک پلت فرم می توانند تا شش مدل از خودرو را روی آن توسعه دهند. بنابراین با توجه به این که هر دو خودروساز بزرگ کشور به توسعه پلت فرم دست یافته اند، طراحی و تولید ام پی وی مساله بسیار ساده ای است. این که خودروسازان داخلی تمایلی به طراحی و تولید ام پی وی ها ندارند دو علت عمده دارد. نخست عدم ارزیابی صحیح نیاز بازار است و دوم عدم فرهنگ سازی و آشنایی مشتریان با این کلاس از خودرو.

عابدینی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نامرغوب بودن مواد اولیه

خودرو هیوندای جنسیس کوپه دارم و حدود یک هفته قبل برای نصب سیستم صوتی جدید به یکی از مراکز نصب آپشن مراجعه کردم. پس از بررسی خودرویم توسط تکنسین، وی پیشنهاد داد برای جلوه بهتر خودرو، اسپری براق کننده لاستیک وارداتی بخرم. تکنسین اذعان کرد که این اسپری می تواند در کمتر از ۱۰ دقیقه لاستیک خودرو را براق کند. از آن روز تا حالا چند بار از این اسپری استفاده کرده ام، اما تاثیری روی لاستیک ها نداشته است.

کامرانی- کرج

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۴۵۱

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۴۵۲

آیا تغییر ساعت ترافیک می تواند در کاهش آلودگی هوای پایتخت موثر باشد؟

۱- بله

۲- خیر

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا تشدید محدودیت ها برای مسافران وسایل حمل و نقل عمومی برون شهری می تواند در کاهش آمار همه گیری کرونا تاثیر گذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۹۶ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



پیامک

SMS

رفع صدای سقف

چرا از سقف برخی محصولات داخلی صدا به گوش می رسد و چگونه می توان این ایراد را رفع کرد؟

مهدی پور- کرج

در زمان تولید یا مونتاژ خودرو فاصله یا تلورانس هایی بین قطعات وجود دارد که گاهی سبب ایجاد ارتعاش یا لرزش می شود.

این لرزش منجر به تولید صدا یا نویز اضافی می شود و عمدتاً منشأ تولید نویز یا صدا در برخی خودروهای داخلی، شل بودن قطعاتی مانند دستگیره، آفتاب گیر، چراغ سقفی و خارهای نگهدارنده آن است.

در برخی اوقات نیز به دلیل ضعف در نصب نمد سقف، صدا تولید می شود. برای کاهش صدا باید خارها و اجزای سقف را از نظر سفتی مورد بررسی قرار داد یا با باز کردن نمد سقف و نصب فوم برای جذب ارتعاشات از تولید نویز و صدا جلوگیری کرد.

کروز کنترل خودرو

آیا صحت دارد که سیستم کروز کنترل تطبیقی (رادار کروز) را می توان خاموش و روشن کرد؟

اخوان- سمنان

بله. در این سیستم سرعت خودرو متناسب با خودرو جلویی تنظیم می شود و برای فعال کردن آن کافی است روی دکمه مربوط به این سیستم فشار وارد کنید.

در زمان فعال شدن سیستم، چراغ سبز رنگ که نشانگر سیستم رادار کروز است، روشن می شود و در این زمان راننده می تواند با فشردن پدال گاز سرعت را تا مقدار دلخواه افزایش دهد و سپس اهرم کروز را روی حالت SET نگه دارد. در این شرایط فاصله ایمنی خودرو با خودرو جلویی تعیین می شود.

برای غیرفعال کردن این سیستم کافی است راننده اهرم کروز را به سمت خود کشیده و سپس آن را در جهت RES نگه دارد.

در این حالت سیستم غیر فعال می شود و فاصله ایمنی با خودرو مقابل تعیین نخواهد شد. البته در این شرایط اگر خودرو به خودرو مقابل بسیار نزدیک شود، به طور اتوماتیک صفحه کلیومتر چشمک زده و بوق هشدار فعال می شود. این آلام برای هشدار به راننده برای ترمز گرفتن است.

خرابی پلوس

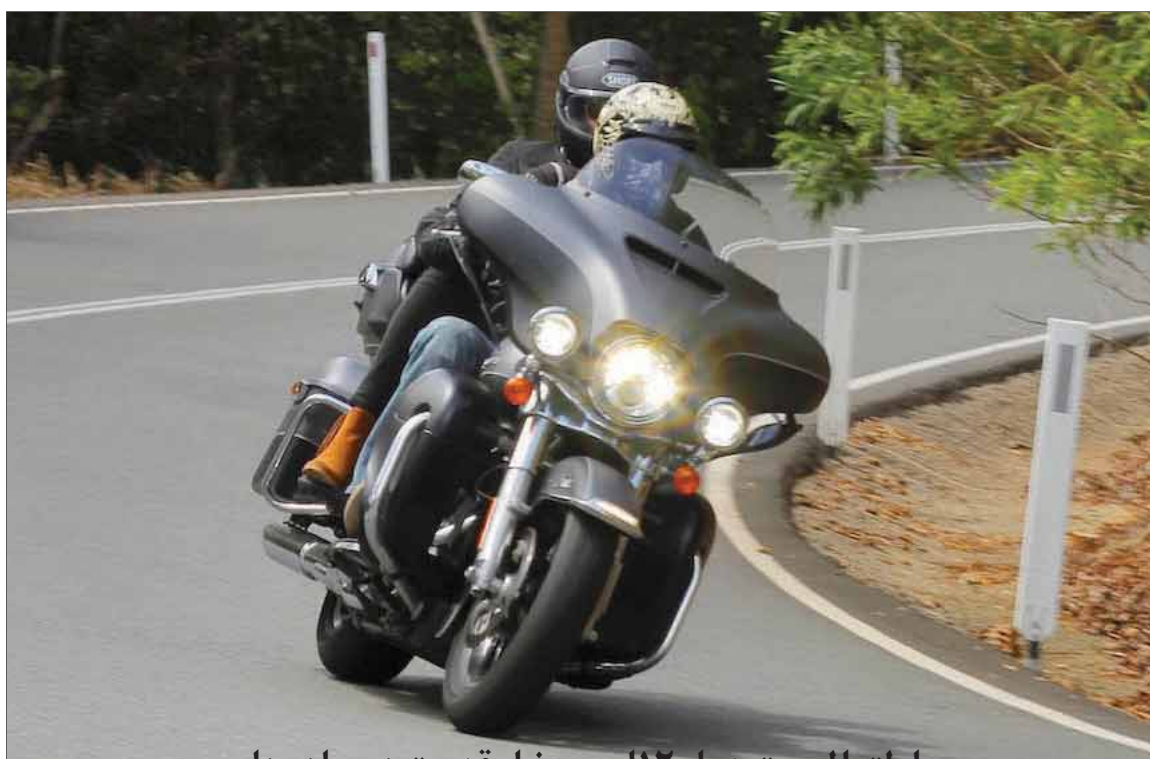
خودرو پژو پارس گیربکس اتوماتیک دارم و گاهی که دنده رادر وضعیت پارک قرار می دهم، چرخ ها قفل نمی شود و با انتخاب وضعیت حرکت نیز خودرو حرکت نمی کند. مشکل چیست؟

۰۹۱۸***۶۴۷۵

ابتدا باید گفت عیب یابی خودرو از راه دور صحیح نیست و این کار نیاز به بررسی دقیق دارد. اما این مشکل می تواند به دلیل معیوب بودن هزارخاری پلوس باشد که سبب ایجاد هرز گردی و عدم قفل شدن چرخ ها و گیربکس می شود. گاهی نیز ممکن است در صورت بروز این خرابی صدای غیر عادی از گیربکس به گوش برسد. همچنین ممکن است به دلیل خرابی هزارخاری پلوس، دنده عقب خودرو نیز کار نکند.

در صورت به وجود آمدن این مشکل در خودرو برای پیشگیری از افزایش خرابی، بی تعلل برای تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. همچنین توجه داشته باشید که خودروهای گیربکس اتوماتیک نسبت به خودروهای دارای گیربکس دستی از حساسیت بالایی برخوردارند.

بنابراین همواره توصیه می شود برای بررسی دقیق خودرو به نمایندگی آن مراجعه کرده و قطعات مصرفی مهم را نیز تعویض کنید.



اولترا لیمیتید با ۱۲۰ اسب بخار قدرت در جاده ها

بهارلی دیویدسون راحت سفر کنید!



رنگی تعبیه شده تا در کنار کلاسیک بودن، حس مدرن بودن خاصی را نیز به راکب القا کند. روی دو دسته نیز دکمه های فیزیکی بسیاری قرار گرفته که برای فعال کردن سیستم کروز کنترل و خاموش و روشن کردن چراغ ها و سایر تنظیمات است.

اما آنچه توریست ها را دیویدسون را از دیگر مدل ها متمایز می کند، پیشراجه قدرتمند آن است. موتور دوسیلندر با آرایش وی شکل در تنه این موتورسیکلت جا خوش کرده و این موتور دوسیلندر ۱۸۶۸ سی سی سبب تنفس طبیعی دارای سیستم سوخت رسانی انژکتوری است. پارامترهایی مانند نسبت تراکم ۱۰.۵، به یک نسبت قطر پیستون ۱۰۲ میلی متر به کورس پیستون ۱۱۴ میلی متری و سیستم فوق هوشمند جرقه زنی راندمان این موتور را افزایش داده است.

بنابراین حداکثر قدرت در این توریست به ۱۲۷ اسب بخار در ۶۲۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۱۶۴ نیوتون متر در سه هزار آرپی ام می رسد. این قدرت و گشتاور بالا با گیربکس شش سرعته دنده ثابت قدرت را به وسیله زنجیر به چرخ عقب منتقل می کند.

برای این که سواری اولترا لیمیتید با کیفیت باشد، در جلو دو دامپر هیدرولیکی قابل تنظیم و در عقب ساختار مونوشوک با دواهرمی که قابلیت جذب ضربات عرضی را دارند، نصب شده است. این نوع سیستم تعلیق با تایرها ۱۳۰/۸۰ یا رینگ ۱۷ اینچی در جلو و تایر ۱۸۰/۶۵ یا رینگ ۱۶ اینچی در عقب سواری را رضایت بخش و نرم می کند.

از مهم ترین آپشن های اولترا لیمیتید می توان به سیستم کروز کنترل، نمایشگر ۵.۵ اینچی رنگی TFT، خروجی USB و AUX، سیستم های تعلیق قابل تنظیم، ترمز ABS، کیت تجهیزات توریست، نشانگر فشار باد تایرها و ترمز دیسکی برای محورهای جلو و عقب اشاره کرد.

توریست، یکی از کلاس های کاربردی موتورسیکلت است. همان طور که از نام این دسته از دوچرخ های جذاب مشخص است، این کلاس، مناسب ترین گزینه برای سفرهای برون شهری است. شاید تعجب برانگیز باشد، اما توریست ها از پیشراجه قدرتمند و سیستم تعلیق کارآمد بهره می گیرند تا سفر را برای شما تسهیل کنند.

هارلی دیویدسون بیش از یک قرن یعنی حدود ۱۱۸ سال است که در زمینه طراحی و تولید موتورسیکلت جزو بهترین سازنده هاست و بر این اساس یکی از بهترین کمپانی های تولید کننده توریست ها به حساب می آید. یکی از توریست های محبوب این کمپانی، اولترا لیمیتید است. سبک طراحی ظاهری اولترا لیمیتید کلاسیک و در عین حال جذاب و به روز است. جعبه های کنار تایر عقب و پشتی سر نشین عقب از جمله نشانه های طراحی ریتر و هارلی دیویدسون است. با توجه به این که این موتورسیکلت توریست است، از فاصله محوری بیش تری برخوردار است و استفاده از کرم حس لوکس بودن خاصی به این توریست می بخشد. در قسمت جلوان این موتورسیکلت با چراغ های گرد سه تایی و راهنماهای گرد و پوزه تخت طرف هستیم که همان سبک کلاسیک موتورسیکلت های محبوب دهه ۶۰ میلادی هارلی دیویدسون را به نمایش می گذارد.

در نمای عقب نیز شاهد چراغ گردی هستیم که در بخش بالایی آن جای بار در نظر گرفته شده که با چراغ کشیده افقی، نمای زیبایی به این توریست می دهد. در نسخه ۲۰۲۱ تغییرات چندانی به لحاظ ظاهری نسبت به مدل قبلی دیده نمی شود. اما در بخش امکانات رفاهی به روزسانی صورت گرفته است.

نکته بسیار مهم این که زاویه قرارگیری فرمان نسبت به راکب ۲۴.۷ درجه است که این بهترین حالت ارگونومی است. زیرا نشیمنگاه (زین) برای راکب از زاویه خاصی برخوردار است که در زمان نشستن روی آن و قرارگیری پشت فرمان، احساس سنگینی به کم ترین حد خود می رسد. همچنین محل نشیمنگاه سر نشین عقب به گونه ای است که با توجه به طراحی دسته برای آن، بهترین حالت را دارد. هر چند که از ارتفاع بیش تری برخوردار است، جای پا برای سر نشین عقب نیز بر همین اساس طراحی شده و در سطح بالاتری قرار دارد. در زمان قرارگیری در پشت فرمان اولترا لیمیتید احساس می کنید پشت فرمان خودروهای لوکس آمریکایی مانند کادیلاک نشسته اید. طراحی پشت پدل (مجموعه پشت امپر) همان سبک کلاسیک هارلی دیویدسون را دارد. در این بخش چهار کیلومتر سنج آنالوگ طراحی شده که در زیر آن نمایشگر ۱۶.۵ اینچی TFT



تایرهای ۳۵ اینچی برای جیب رانگلر اکستریم رایگان



«به دنبال تیرهای راز آلود، جیب سرانجام با رونمایی از نسخه هاردکور رانگلر که برای علاقه‌مندان به خارج از جاده ساخته شده، معمارا رمزگشایی می‌کند. این خودرو با ساختی مستقیم به بر ونکو متولد شده فورداست که سرانجام به مشتری‌بان تحویل داده می‌شود. بسته اختیاری اکستریم رایگان برای اولین بار توانایی 4x4 را به لطف تایرهای ۳۵ اینچی مستقیم از کارخانه افزایش می‌دهد. رانگلر به بسته اکستریم رایگان مجهز و روی چرخ‌های 17x8 اینچی سوار می‌شود و دارای نسبت محور ۱۴،۵۶ است. جیب می‌گوید این به‌روزرسانی‌ها پس از پرسش از مشتریان در

مورد آنچه می‌خواهند و همچنین با مشاهده آنچه به‌طور معمول تغییر می‌دهند، ایجاد شده است. البته بسته اکستریم رایگان فقط با رانگلر رویبک چهار در و رویبک ۳۹۲ مجهز به موتور V8 قابل سفارش است و تولید آن در آگوست آغاز و قیمت‌گذاری آن به موقع اعلام می‌شود. اولین نمایش عمومی در نمایشگاه خودرو شیکاگو در ۱۴ ژوئیه خواهد بود. رانگلر رویبک نسبت محور ۱۱،۴۰۸ اختیاری جدیدی در یافت می‌کند و اواخر امسال مشتریان می‌توانند خودرو را با نسبت محور جدید سفارش دهند.

با هدف حذف فروش سامانه‌های محصولات و قیمت‌گذاری سازمان حمایت صورت گرفت

«گروه صنعتی رازی» از مردادماه فقط در بورس کالا تایر می‌فروشد



گزارش
Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

«پایان عرضه سنتی تایر توسط گروه صنعتی رازی کلید خورد. دکتر محمد رضا گنجی، معاون هماهنگ‌کننده گروه صنعتی رازی از پایان عرضه سنتی تایر در بازار خبر داد و در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» اعلام کرد فروش مردادماه کارخانه‌های تایر سازی یزدتایر و آرتاویل تایر (گلدستون) تنها از طریق عرضه در بورس کالا انجام خواهد شد.

وی با گلایه از موانع موجود بر سر بازار و صنعت تایر از جمله قیمت‌گذاری دستوری تایر توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و همچنین الزام دولت به فروش سامانه‌های تایر که همگی باعث ایجاد رکود در بازار شده است، گفت: «متأسفانه شبکه نمایندگی شرکت‌های تایر سازی به دلیل موانعی مانند سامانه فروش تایر، تحرک و پویایی خود را از دست داده‌اند و گردش پول در بازار تایر به کندی انجام می‌شود.

بر همین اساس شرکت‌های یزدتایر و آرتاویل تایر به منظور رفاه حال نماینده‌های خود در سطوح مختلف عرضه در بازار اقدام به اخذ مجوز فروش تایر در بورس کرد. مزیت این روش آن است کالاهایی که در بورس کالا به فروش می‌رسند، بر اساس قوانین، دیگر توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان پیگیری نمی‌شوند و قیمت آنها نیز بر حسب توافق در ده‌های عمده‌فروشی و خرده‌فروشی و بر اساس ضوابط معمول تعیین می‌شود. از سوی دیگر کالای فروخته‌شده در بورس الزامی برای توزیع و فروش به مصرف‌کننده نهایی از طریق سامانه جامع تجارت ندارد.

دکتر گنجی این اتفاق را یکی از عوامل اصلی رونق دوباره در بازار تایر کشور دانست و تاکید کرد: «تولیدات دو کارخانه تایر سازی یزد و آرتاویل از مردادماه تنها در بورس کالا عرضه خواهد شد و توزیع و فروش سنتی تایر که پیش از این به شیوه اعلام سبدهای فروش به

نمایندگان بود، حذف می‌شود. بر همین اساس تنها نمایندگان یزدتایر و آرتاویل امکان خرید کالا از بورس کالا را خواهند داشت و مشخصات شبکه فروش گروه صنعتی رازی در صورت تمایل به خرید با این شیوه به بورس کالا ایران اعلام شود.

وی تاکید کرد: «هیچ شخص یا شرکتی غیر از نمایندگان فروش تایرهای گروه صنعتی رازی امکان خرید از بورس کالا را نخواهند داشت و تنها ویژگی مهم و مثبت این شیوه فروش حذف موانع فعلی مانند فروش سامانه‌ای و پیگیری‌های سازمان حمایت است.» گنجی اصلاح شیوه فروش تایر سازان را راهکاری برای رقابتی کردن بیشتر بازار دانست و گفت: «فروش در بورس کالا، رقابتی است و اگر محصولی متقاضی نداشته باشد، با قیمت پایین‌تر به فروش خواهد رسید، در نهایت این کیفیت است که در بازار قیمت‌سازی می‌کند.»

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	بازار (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	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 استپ‌وی	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	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	
اسپریت انواع پژو	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ‌وی	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام‌وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام‌وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - 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 - بی‌وی‌دی 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 (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - 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	
ام‌وی 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 - سانگ‌یانگ نیوکوراندو	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





می شوند. مهم ترین ویژگی لنت ترمزهای تعقیب و گریز پلیس بوش قدرت توقف متداوم، عدم وابستگی به شرایط زمین، سرعت و بیشترین دوام نسبت به محصولات قبلی بوش است. در این مجموعه روتورهای ترمز نسبت به قبلی ۲۵ درصد عمر بیشتری دارند و بوش ۱۴ پارت نامبر را برای استفاده در تمام خودروهای نیروی پلیس ایالات متحده شامل فورد کرون و کیتور با مدل ۲۰۰۳ الی ۲۰۱۱ در چرخ های عقب و جلو، فورد انترپور سدان و استیشن در مدل های ۲۰۱۲ الی ۲۰۱۹، شورولت ایمپالا ۲۰۱۱ الی ۲۰۱۵، شورولت تانو-ساباورین ۲۰۰۸ الی ۲۰۲۰، شورولت کاپریس ۲۰۱۱ الی ۲۰۱۷ و دوچ چارجر ۲۰۰۶ الی ۲۰۲۰ (هر دو نسل اخیر) تدارک دیده است. همچنین قرار است این لنت ها از طریق فروشگاه های اختصاصی بوش در اختیار عموم مالکان این مدل خودروها قرار گیرد.

بر اساس گزارش «بریک ریپورت» بوش به عنوان یکی از برترین تامین کنندگان قطعات و تکنولوژی در سراسر جهان اعلام کرده س سری جدید لنت ترمزهای خود را که به طور اختصاصی طراحی شده است، در اختیار پلیس گشت زنی ایالت ایلینوی قرار خواهد داد. لنت های مخصوص تعقیب و گریز بوش به نحوی طراحی و ساخته شده است که سبب جلب اطمینان نیروی پلیس نسبت به عملکرد خودرو برای باسختگویی در شرایط سخت می شود. تمام قطعات موجود در خط تولید این محصولات به گونه ای طراحی شده است که بالاترین سطح ایمنی را در عملیات «VIO» ایجاد می کند. همچنین برای تضمین کیفیت این لنت ها، آن ها به صورت مستقل توسط شرکت مهندسی LINK آزمایش



پلیس آمریکا از لنت های آلمانی استفاده می کند



در گفت و گو با مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزما» پیژواک صنعت» مطرح شد:

واحدهای زیرزمینی تولید لنت ترمز چگونه ایجاد می شوند؟

در این خصوص اعمال نظر کنند که این نمره منفی چگونه ایجاد شده است. مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزما» پیژواک صنعت» با تاکید بر این که باید عدم انطباق ها رفع شود، در خصوص پیامدهای آن هشدار می دهد و تصریح می کند: «در صورت عدم رفع مشکلات ممکن است واحد تولیدی که با حداقل سرمایه (حدود دو میلیارد تومان برای ایجاد یک واحد سرمایه نیاز است) ایجاد شده تبدیل به یک واحد زیرزمینی شود.»

میترا علیپور اظهار می کند: «بهتر است ما از کارشناسانی استفاده کنیم که این واحدها را به سمت انطباق و استاندارد در تولید لنت ترمز پیش ببرند و تنها نمره منفی دادن به شرکات جوابگو نیست و باید این واحدها به سمت تولید استاندارد هدایت شوند.»

به واحدهای تولیدی رفته و از کار آن ها نمونه برداری کنند.» وی می افزاید: «بالطبع بسیاری از این نمونه ها منطبق با استاندارد هستند و گزارش آن ها به مراجع مربوطه ابلاغ می شود. اما به محصول برخی شرکات نمره منفی داده می شود و این شرکات ها هم به جای این که به سراغ دلایل عدم انطباق بروند و در صدد رفع آن باشند، معترض عملکرد سازمان استاندارد می شوند. با جملاتی از این قبیل که چرا نمونه های ما را منفی اعلام کردید و ما تعداد زیادی کار گر داریم و...»

این کارشناس حوزه کیفی لنت ترمز با بیان این که راه حل های بهتری هم برای این شرکات ها وجود دارد، تاکید می کند: «این شرکات ها باید نمره های منفی را بپذیرند و به دنبال این باشند که عیب موجود را رفع کنند. نکته دیگر این که باید افراد کارشناس

آزمایش محصولات مختلف توسط آزمایشگاه های مورد تایید سازمان استاندارد و بحث امتیازدهی به آن ها یک روش معمول در همه کشورهای ای اعتبارسنجی کیفی محصولات و کالاهاست.

در این بین کالایی مانند لنت ترمز به دلیل تاثیر بر سلامتی و ایمنی افراد در خودروها از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. کیفیت لنت ترمز و مواد به کار رفته در تولید آن با بیش از ۱۷ آزمون مختلف سنجیده می شود. موردی که برخی شرکات ها از آن سر بلند خارج نمی شوند و دست به دامان سازمان های مختلف می شوند.

در همین زمینه میترا علیپور، کارشناس حوزه کیفی لنت ترمز و مدیر عامل آزمایشگاه «معیار آزما» پیژواک صنعت» به روزنامه «دنیای خودرو» می گوید: «کلیه آزمایشگاه ها موظف هستند به صورت مقطعی معمولاً هر فصل یا هر چهار ماه یکبار

f.solgji@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، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی 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 آب بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد	۵۸۶	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)	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	لنت جلو دانگ فنگ H30		
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	لنت جلو 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، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی 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 آب بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد	۵۸۶	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، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی 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 آب بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد	۵۸۶	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، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی 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 آب بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۵- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۱۶- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد	۵۸۶	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 لایه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لایه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن قطعات برگشتی عدم پذیرش



تعطیلی مراکز تعویض پلاک



ایرنا: رئیس مرکز شماره گذاری و تعویض پلاک پلیس راهور گفت: «مراکز شماره گذاری و تعویض پلاک تعطیل هستند اما مراکز شماره گذاری خاوران و میهم در شهر تهران به صورت اینترنتی و آزمایشی به شهروندان خدمات ارائه می دهند.» سرهنگ علی محمدی افزود: «با توجه به اینکه شماره گذاری خودرو در گروه شغلی ۲ قرار می گیرد، بر اساس ابلاغ ستاد ملی مقابله با کرونا، مشاغل گروه ۲ در شهرهای فرم تا اطلاع این ستاد تعطیل است بر این اساس باید

شهرهای فرم به وضعیت نارنجی بازگردیدند تا فعالیت آنها از سر گرفته شود.» وی در مورد منقضی شدن وکالت نامه خودروها گفت: «شهروندان نگران منقضی شدن اعتبار نامه خودروها نگران نباشند، افرادی که وکالت نامه آنها در ایام تعطیلات کرونایی منتهی شده، به تعداد روزهای تعطیل قابل اعتبار است یعنی چنانچه تعطیلات کرونایی در استانی ۲۰ روز بوده و تاریخ وکالت نامه در روزهای کرونایی به اتمام رسیده باشد، اعتبار آنها تا پایان تعطیلات تمدید می شود.»

خبر

News

نشت بنزین در یکی از جایگاه های سوخت تهران



باشگاه خبرنگاران پویا: سخنگوی آتش نشانی تهران از نشت بنزین در یک جایگاه سوخت در غرب تهران خبر داد. سید جلال ملکی گفت: «ساعت ۹:۳۷ صبح ۱۹ تیرماه، حادثه نشت بنزین در جایگاه سوخت واقع در بزرگراه شهید همت به سمت غرب، بعد از شهران، لاین کندرو، به سامانه ۱۲۵ اعلام شد که به سرعت آتش نشانان سه ایستگاه آتش نشانی

به همراه امکانات کامل از جمله خودرو حامل کف مخصوص و فوماتیک به محل حادثه اعزام شدند.» سخنگوی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی تهران افزود: «در محل حادثه مشاهده شد یک دستگاه تانکر حامل بنزین برای تخلیه بنزین وارد جایگاه سوخت شده و در حال تخلیه بنزین بود که به دلیل نقص در

قسمت اتصالات، یکبار، شیلنگ سوخت رسان جدا و حدود ۲۰۰ لیتر بنزین در سطح جایگاه جاری شده بود.» وی ادامه داد: «آتش نشانان با حضور به موقع در محل ضمن ایمن سازی، با مقداری زیادی محلول آب و کف، ایمن سازی لازم را انجام دادند که خوشبختانه از انفجار و آتش سوزی جلوگیری به عمل آمد.»

خبر

News

مشکلی که قانون در مورد آن صراحت ندارد

بلندگوی وانت های ضایعاتی؛ همچنان روی اعصاب مردم!



محمد مهدی حاتمی

m.hatami@autoworld.ir

فعالیت وانت های ضایعاتی، به دلیل رونق کسب و کارهای اینترنتی که به خرید و فروش کالاها در دست دوم اختصاص دارند، طی سال های اخیر کمتر از قبل شده، این در حالی است که شکایات متعدد شهروندان از ایجاد آلودگی صوتی ناشی از فعالیت وانت های ضایعاتی در سال های اخیر روبه گسترش است. اما قانون در مورد ایجاد آلودگی صوتی توسط وانت های ضایعاتی چه می گوید؟ ظاهراً قانون در این مورد چندان صریح نیست و هر چند ایجاد مزاحمت به هر شکلی پیگرد حقوقی دارد، اما به نظر می رسد مسئولیت پیگیری آلودگی صوتی ایجاد شده توسط وانت های ضایعاتی، به طور دقیق مشخص نیست.

خرید کالاهای ضایعاتی و دست دوم بسا وانت، یکی از کسب و کارهایی است که هر چند رو به افول به حساب می آید، اما انقدر گسترده دگی دارد که اینجا و آنجا به چشم بیاید. صاحبان این کسب و کار، با وانت در خیابان ها و کوچه ها حرکت کرده و کالاهای دست دوم و ضایعاتی (فرش، قطعات آهنی، میل، کولر های قدیمی و امثال این ها) را خریداری می کنند. در بسیاری از کشورهای دنیا، کالاهای دست دوم و ضایعاتی همچون زباله های معمولی به بیرون از خانه منتقل می شوند و خرید و فروش در مورد آنها صورت نمی گیرد. البته در ایران، با آغاز به کار وبسایت های معامله کالاهای دست دوم، کسب و کار وانت های ضایعاتی هم تا حدی کساد شده است.

وانت های ضایعاتی و آلودگی صوتی

کوچک شدن بازار وانت های ضایعاتی، تنها مشکل شغلی وانت دار های این صنف نیست. مشکل دیگری که وانت های ضایعاتی پیش روی فعالیت خود می بینند، مواجهه قانونی در مقابل فعالیت شان است.

حجت نظری، عضو شورای شهر تهران در این مورد به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» می گوید: «یکی از موارد شکایت شهروندان تهرانی از فعالیت وانت بارها یا وانت های ضایعاتی، آلودگی صوتی ایجاد شده توسط این خودروهاست و از آنجا که قانون هم در این مورد تصریح کرده است و ما با تعدد شکایات هم در این زمینه مواجه هستیم، هشدارهایی به این عزیزان داده شده است.»

این عضو شورای شهر تهران که از قضا از چهره های اصلی طراحی مصوبه «مشاغل سیار و بی کانون» در پارلمان پایتخت هم بوده، معتقد است باید میان حقوق شهروندان برای در امان ماندن از آلودگی صوتی از یک سو و حق

صاحبان کسب و کارهایی همچون کسب و کار وانت های ضایعاتی از دیگر سو، نوعی آشتی برقرار شود. او می گوید: «بدیهی است حقوق رانندگان و صاحبان این وانت ها برای فعالیت اقتصادی هم باید به رسمیت شناخته شود و کسی در این مورد تردید ندارد اما مهم این است حقوق شهروندان در زمینه آلودگی صوتی هم محترم شمرده شود.»

او ادامه می دهد: «ماده ۲۹ قانون هوای پاک، به آلودگی صوتی اشاره دارد، بر این اساس، یک جریمه سه مرحله ای برای رانندگان وسایل نقلیه ای که آلودگی صوتی ایجاد می کنند، در نظر گرفته شده که به صورت تصاعدی بالا می رود. نیروی انتظامی هم قول همکاری در این زمینه را داده است.»

اما آیا به غیر از این تصریح قانونی، ایجاد آلودگی صوتی توسط وانت های ضایعاتی اساساً قابل تعقیب قانونی است؟ مهران سایبانی، وکیل پایه یک دادگستری و مشاور حقوقی

در پاسخ به پرسش تلفنی خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در این مورد می گوید: «بر اساس قوانین، به طور کلی ایجاد آلودگی صوتی قابلیت پیگرد قانونی دارد اما ممکن است فعالیت وانت بارها، حداقل به شکلی که بسیاری از افراد در شهرهای ایران تجربه می کنند، وصف مجرمانه نداشته باشد.»

او ادامه می دهد: «اما به هر حال این حق شهروندان است که برای هر موردی که مصداق مزاحمت باشد، با پلیس تماس بگیرند و صورت جلسه تنظیم کنند. البته این صورت جلسه هم بعداً قابلیت استناد قانونی و طرح دعوی خواهد داشت.»

از داتلود فایل صوتی تا صداهایی که ضعیف می شوند اما به نظر می رسد برخی قوانین، آنقدر در این زمینه تصریح ندارند که مشخص باشد نهاد پاسخگو در مقابل ایجاد آلودگی صوتی، اساساً کدام است. بررسی روزنامه «دنیای خودرو» نشان می دهد دستکم در برخی مقاطع زمانی، اظهار نظر هایی از سوی برخی مقامات مسئول در نیروی انتظامی، حاکی از آن بوده که مسئول نظارت و پیگیری این مشکل، شهرداری ها هستند.

اما از این موضوع که بگذریم، ظاهراً بازار فعالیت وانت بارهای ضایعاتی آن قدر گسترده است که همین حالا بتوانید فایل صوتی mp3 معامله کالاهای ضایعاتی را از اینترنت داتلود کنید! این در حالی است که در سال های اخیر، فشارها برای کاهش حجم آلودگی صوتی وانت های ضایعاتی، خود فعالان این حوزه را به کاهش خروجی بلندگوهای شان سوق داده است. شاید بتوان این را نمونه ای از همگرایی در زمینه حقوق شهروندی در نظر گرفت: «شهروندانی که حق خود می دانند از آلودگی صوتی در امان باشند و صاحبان کسب و کاری که با احترام به این حق، حق مستقل خود برای فعالیت در چاقوب قانونی را هم به رسمیت می شناسند.»

دنده يك

1st gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تخلفات امداد خودرو های غیر مجاز همچنان در صدر شکایات های مردمی. حاضر جواب: این چرخه همچنان ادامه دارد ... امداد خودرو های غیر مجاز به مردم خسارت می زند و مردم هم از آنها شکایت می کنند!

اتحادیه اروپا فولکس واگن و بامو را به دلیل تبانی یک میلیارد دلار جریمه کرد.

حاضر جواب: ای آقا ... این اسمش تبانی نیست! لابی گری است که اتفاقاً در دنیا یک فن شریف به حساب می آید!

رونمایی از خودرو حیرت انگیزی که آلودگی ها را می بلعد!

حاضر جواب: برای امتحان کار آمدی این خودرو باید آن را چند ساعتی پشت سر یک خاوری یا توبوس دودزای ما حرکت بدهند ... اگر همچنان کار می کرد، طراحی موفق داشته!

سرما به گذاران جدید خودرو در راهند: آیا انحصار خودرو شکسته می شود؟

حاضر جواب: خیلی چیزها چند سالی است در راه هستند ... این روزها مهم رسیدن است!

شکست انحصار خودرو در کشور سرای بیش نیست.

حاضر جواب: در مورد سراب از دور یک چیزی دیده می شود که از نزدیک وجود خارجی ندارد، در زمینه شکست انحصار خودرو در کشور، حتی از دور هم چیزی دیده نمی شود!

ماجرای پارانسه ۱۰ میلیون خودرو چیست؟

حاضر جواب: هر چه هست مربوط به ازماهی تهران است و بهتر است آن را به خودمان نگریسیم!

جای خالی منافع بلندمدت شهروندان در مدیریت شهرداری تهران!

حاضر جواب: به عبارت دیگر، شهرداری تهران در هر چیزی اختلاف نظر داشته باشند، در خالی نگه داشتن جای منافع بلندمدت شهروندان، هم نظر هستند!

دبیر انجمن قطعه سازان همگن: صنعت خودرو سازی از مسیر سند چشم انداز ۱۴۰۴ بسیار دور شده است.

حاضر جواب: لاکردار یک دور بر گردان هم در مسیرش وجود ندارد که بتواند از این مسیر دور شوند، برگردد!

طبق وعده معاون وزیر راه و شهر سازی تونل البرز آزادراه تهران-شمال ۱۲ روز دیگر باید افتتاح شود. پیشرفت فیزیکی این تونل در حال حاضر حدود ۹۰ درصد است.

حاضر جواب: شما چقدر ذهن تان جای خالی دارد که گوشه ای از آن را به پیگیری وعده های مسئولان اختصاص می دهید ... وعده اسمش رویش است دیگر!

خودرو در ایران گران نشده است. حاضر جواب: بله دقیقاً ... خودرو گران نشده، پول ما ارزان شده!

کشف انواع لاستیک از یک انبار در زنجان ...

حاضر جواب: چقدر هم دوستان متحکر به فکر تامین سبد نیازهای مردم هستند ... وقتی احتکار می کنند برای همه سلیقه ها جنس احتکاری در نظر می گیرند!

جدول شماره ۱۲۹۱

Cross Word

افقی

۱- مدلی از رنو (در تصویر) - این خودرو ساخت گروه بهمن است ۲- خرده خوش خطوخال - کلاسی از خودرو ۳- حاکمیت استبدادی ۴- برند خودرویی از آمریکا ۵- تولیدکننده ایرانی لاستیک خودرو ۶- پدر جد پیکان - صندلی فرخنده - شانه جمع عربی ۷- پدر آذری - محصول پر فروش ایران خودرو - تصدیق انگلیسی - جز نیست ۸- کامیون کلاس متوسطی از که قبلاً در سایپا دیزل تولید می شد - این خودرو برای جابه جایی کالا در انبار کاربرد دارد ۹- مدلی از هیوندای - مادر آذری ۱۰- نامی برای مردان اروپایی - کهپر درم ۱۱- وسیله ای در تاکسی ها که از آن استفاده نمی شود - کوه ها را گویند ۱۲- ویتامین انعقاد خون - کشور بسیار فقیر آفریقایی - جایی از رود که به دریا می پیوندد ۱۳- قرار بود این خودرو چینی به بازار ایران عرضه شود - همین طوری هم پرچم معنی می دهد - امپراتور دیوانه روم قدیم ۱۴- از نشریات خودرویی معتبر جهان - از حروف ۱۵- بزرگ ترین تولیدکننده ماشین آلات ساختمانی و راهسازی جهان - محصول نسبتاً جدید سایپا.

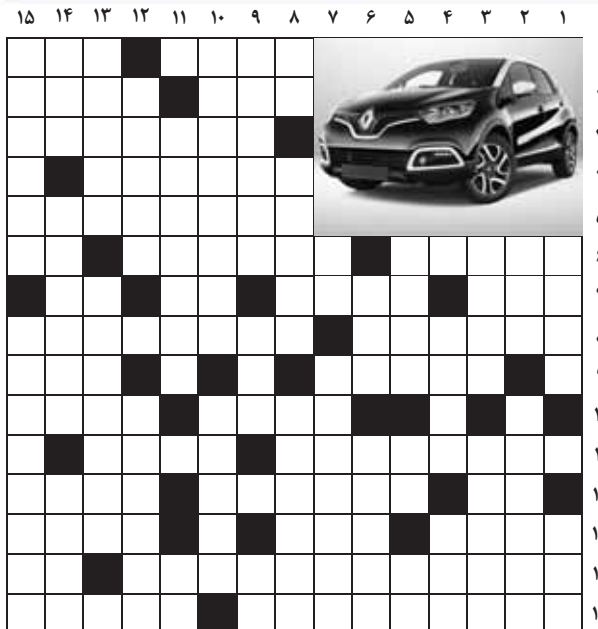
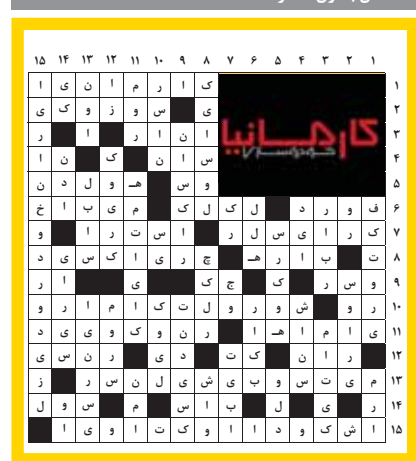
عمودی

۱- این خودرو آمریکایی هم کاربرد شهری دارد و هم کاربرد نظامی - برادر شیرازی و کرد ۲- شاسی بلند اشکودا - از ایالات آمریکا ۳- فیات لهستانی - فرپوش موتور خودرو ۴- تولید ناب توپوتا - فرمان دهنده ۵- نارو درم - مساوی و برابر - رود معکوس ایتالیایی ۶- فرمان و دستور - نیمه و کوچم هم معنا می دهد ۷- تاکسی با ظرفیت بیشتر - تاپریساز وطنی فعال در اربیل ۸- زیاد نیست - پیمان - کارنیوال بی سرونه ۹- انواع این خودرو زمانی در ایران تولید می شد - هم شیر و هم اسب دارند - جنس به ظاهر فوی تر ۱۰- برند خودرویی معروف اروپا - سوپراسپرت ایتالیایی ۱۱- به مناطقی که گردشگر جذب می کند، گفته می شود - سوی معکوس ۱۲- از روسای جمهور اسبق آمریکا - سوپر لوکسی از کیاموتور ۱۳- رالی درم با حرفی اضافه - خودرو ساز آمریکایی و شریک فیات ۱۴- امر به سایپدین می کند - دروغ آذری - قدرت و نیرو ۱۵- تا نازیند خودرو روشن نمی شود - شرکت ایرانی فعال در صنعت و بازار خودرو.

حسین نظریان

h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۹۰





Autoworld.ir

یکشنبه ۲۰ تیر ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۴۵۲

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۳۸ ۲۷ اصفهان ۴۰ شیراز ۴۱ مشهد ۳۴ تبریز ۳۱ ارومیه ۳۲ رشت ۲۷ گرگان ۳۴ ساری ۳۰ شهرکرد ۳۶ اهواز ۴۹ یزد ۴۳ کرمان ۴۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۴۱

بیلبورڈ
Billboard

YOU DON'T BECOME A GREAT PROFESSIONAL BY CHANCE

حرفه‌ای شدن تصادفی نیست

این آگهی توسط اژانس بابلیکیس در فرانسه برای رنو کانگو طراحی شده که به عنوان یکی از بهترین خودروهای تجاری در این کشور شناخته می‌شود. در متن این آگهی نوشته شده است: «شما تصادفی یک حرفه‌ای نمی‌شوید».

NEW RENAULT CARGO
THE N°1 COMMERCIAL VEHICLE IN EUROPE

DRIVE THE CHANGE
RENAULT

تقابل مهارت و آپشن در پیکاپ‌های فول‌سایز

حرف آخر

The Last Word



سهیل سیاوشی

خبرنگار



خوشبختانه پس از اقدام مثبت شرکت آمیکو و توجه به سگمنت پیکاپ‌ها، سایر شرکت‌ها نیز از این سگمنت استقبال کردند. اما در روند تحلیل و بررسی یکی از وانت‌های اصطلاحاً تمام‌سایز تازه‌وارد به بازار ایران به‌نکته جالبی اشاره شده که مربوط به کاهش میدان دید راننده می‌شود که البته در محافل خودرویی ایالات متحده به‌عنوان مهد چنین سگمنتی نیز به آن پرداخته شده است. بررسی‌کننده معتقد است که برای کاهش خسارت‌های جانی و مالی احتمالی، بهتر است برای استفاده از چنین خودروهایی در سراسر دنیا متممی برای گواهی‌نامه صادر شود. اما علاوه بر به کار گرفتن آپشن دوربین ۳۶۰ درجه و سنسورهای نصب‌شده روی سپر جلو که می‌تواند راهکار مدرنی برای جبران کاهش میدان دید راننده در چنین خودروهایی باشد (کما این که در هیچ تست رانندگی آزمونی بابت توجه به نقطه کور گرفته نمی‌شود و آپشن تشخیص حضور در نقطه کور وظیفه تأمین امنیت سرنشینان و ابران پیاده را بر عهده دارد) در محافل علمی مرتبط با ایمنی جاده‌های ایالات متحده از افزایش از تقاع بیش از حد پیکاپ‌ها به‌عنوان خودروهایی دماغه‌دار به‌شدت انتقاد شده و کارشناسان پس از بررسی موارد مختلف خواستار اعمال تغییراتی در طراحی خودروهای این سگمنت شده‌اند. به‌عنوان مثال به‌امکان حضور خردسالان در جلو این خودروها اشاره شده که به‌خاطر مرتفع بودن مدل‌هایی همچون نیشن تیتان یا فورد اف-۳۵۰ امکان رویت آن‌ها از سوی راننده وجود ندارد. بنابراین اصلاح ساختار طراحی نوعی استراتژی است که در مهد خودروهای این سگمنت دنبال می‌شود و هیچ‌گونه آموزش اضافی نمی‌تواند سبب کاهش خطر استفاده از چنین خودروهایی شود.

نکته آموزشی

دلیل لرزش خودرو

می‌شود تا توزیع جرم به‌صورت یکسان باشد. چرخ به‌دوروش استاتیکی و دینامیکی بالانس می‌شود و بالانس نبودن آن سبب خرابی سیستم تعلیق، فرمان و گاهی نیز خرابی گیربکس می‌شود. اگر لبه‌های کناری تایر سایه‌دار باشد، بیاتنگر بالانس نبودن چرخ از لحاظ دینامیکی است. در آخر این که لرزش چرخ و داشتن سایه‌نشان بالانس نبودن استاتیکی چرخ است.

آیا شده هنگام حرکت با خودرو و مخصوصاً در سرعت‌های بالا فرمان خودرویتان بلرزد؟ شاید تصور کنید علت آن خرابی پلوس‌هاست. اما باید بدانید که دلیل اصلی به‌بالانس نبودن چرخ‌ها مربوط می‌شود. چرا که اگر جرم چرخ به‌صورت کاملاً متوازن توزیع نشده باشد، چرخ هنگام گردش دچار لرزش می‌شود. اما برای بالانس شدن چرخ به آن وزنه‌های کوچکی اضافه

Flowmax Technology

روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

www.parsollco.com
www.flowmaxoil.com

نفت پارس

لنت پارس
PARS LENT

آیا خودرویی را می‌شناسید؟
که این شرکت لنت ترمز
آن را تولید نکرده باشد؟؟؟

www.PARSLENT.com