

جناب آقای مهندس مهدی نیازی‌ها

مدیریت محترم بازاریابی شرکت سپاهان باتری

بدینوسیله مصیبت وارده را خدمت شما و خانواده محترم تسلیت می‌گوییم و از درگاه خداوند متعال برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی خواستاریم.

روزنامه «دنیای خودرو»

بزرگداشت همه به سوی او است

استارت

Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

رابطه کشتیرانی جمهوری اسلامی با انجام تعهدات خودروسازان

واردات خودرو به کشور همچنان ممنوع است و بار اصلی تامین خودرو در کشور، آن هم برای مشتریان متوسط به بالا بر دوش شرکای ایرانی خودروسازان...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

صنعت خودرو بین ۵ صنعت پر بازده بازار سهام

بازده ۵۹۳ درصدی گروه خودرویی در سال‌های ۹۸ و ۹۹

صفحه ۵

عامل تخریب صورت‌های مالی خودروسازان!

صفحه ۴

انتشار لیست قیمت جدید توسط بزرگ‌ترین تولیدکننده فیلتر خودرو

قیمت فیلترهای «سرکان» تا ۳۰ درصد افزایش یافت

صفحه ۱۱

بحران‌های جدید بر سر فعالیت تامین‌کنندگان قطعات خودرویی

چالشی که تمام نمی‌شود

صفحه ۶

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مذاکرات قطعه‌سازان داخلی و خارجی آغاز شده است

اگر دیپلماسی فعالی وجود داشته باشد، می‌توان با ابزار تعرفه ترجیحی به برخی بازارهای بزرگ آسیا راه پیدا کرد. وزارت خارجه نقش مهمی در برقراری روابط اقتصادی دارد و...

صفحات ۳ و ۲

سه سدان با کیفیت

که توسط «ایران خودرو» وارد شد

ژاپنی با کیفیت

یافرانسوی‌های فانتزی؟

سدان‌ها همواره جزو خودروهای محبوب بازار ایران بوده‌اند و اگر چه بازار جهانی و...

صفحه ۸

واکنش یکی از فعالان حوزه تولید لنت ترمز به موضوع تولید پشم آهن از میلگرد:

استفاده از پشم آهن

در تولید لنت ترمز

مختص ایران نیست

صفحه ۱۴

رئیس پلیس راهور ناجا و رئیس هیات‌مدیره کانون آموزش‌گاه‌های رانندگی کشور مطرح کردند:

کرونا؛ بلایی بر سر کسب‌وکار

آموزش‌گاه‌های رانندگی!

نخستین گواهینامه رانندگی را کارل بنز، مخترع خودروهای مدرن، در سال ۱۸۸۸ دریافت و...

صفحه ۱۵

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور از افزایش قیمت اروپایی‌های وارداتی خبر داد

هزینه کارشناسی کامیون‌های کار کرده وارداتی؛ ۱۰۰ میلیون تومان!

تحویل تارا به دولت دوازدهم نرسید

کارکرد آج‌ها در افزایش کارایی تایرها

مرکز نوآوری گیربکس نیرومحرکه «ایران خودرو» افتتاح شد

استفاده حداکثری چینی‌ها از شرایط غیرقابل پیش‌بینی واردات خودرو

بامو از دیار باواریایی‌ها رودرروی مرسدس بنز E250 اشتوتگارتی

لنت ترمز فقط آسیالنت

www.asialent.com

آرامش در کالبدی سرکش

KMC K7

www.kermanmotor.com

0 2 1 - 4 2 7 2 4



با وضع قوانین جدید برای تأسیس جایگاه‌های شارژ بیشتر همراه خواهند شد. اروپا می‌خواهد تا سال ۲۰۵۰ به اولین قاره جهان با آلودگی صفر تبدیل شود بنابراین به دنبال از رده خارج کردن بیش از ۱۰۰ هزار خودرو تا سال ۲۰۲۵ است. گفته می‌شود این برنامه به‌روز تا چند روز آینده منتشر می‌شود و شامل هدف سال ۲۰۳۰ برای کاهش حداقل ۵۵ درصدی گازهای گلخانه‌ای در مقایسه با میزان گازهای گلخانه‌ای سال ۱۹۹۰ است.

وقتی نام قاره سبز به میان می‌آید و به خودروهای برقی فکر می‌کنیم، انتظار داریم زیربنای منع تردد خودروهای درون‌سوز، در اروپا گذاشته شود. در واقع بلومبرگ با اشاره به اسناد اتحادیه اروپا گزارش داده است قاره همیشه سبز منع تردد خودروهای درون‌سوز را تسریع خواهد کرد. بر اساس این اسناد آلودگی خودروها و ون‌های جدید در سال ۲۰۳۰ باید تا ۶۵ درصد کاهش یابد و تا سال ۲۰۳۵ به صفر برسد. البته این اسناد دارای سختگیرانه



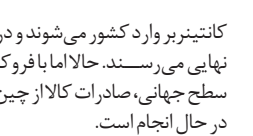
هدف گذاری اروپا
برای ۲۰۳۵ بدون آلاینده

بخش پایانی

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مذاکرات قطعه‌سازان داخلی و خارجی آغاز

در ویرایش جدید بخش خودرویی سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید تقویت صادرات قطعات در دستور کار قرار بگیرد



رابطه کشتیرانی جمهوری اسلامی با انجام تعهدات خودروسازان

واردات خودرو به کشور همچنان ممنوع است و بار اصلی تأمین خودرو در کشور، آن هم برای مشتریان متوسط به بالا بر دوش شرکای ایرانی خودروسازان چینی است.

خودروهای چینی که هر چند بخشی از آنها در کشور داخلی سازی شده‌اند اما بخش عمده قطعات منفصله این خودروها از طریق حمل‌ونقل دریایی و کشتی‌های کانتینربر وارد کشور می‌شوند و در نهایت توسط خودروسازان داخلی به دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسند. حالا اما با فروکش کردن کرونا در جهان و شروع دوباره کسب‌وکارها در سطح جهانی، صادرات کالا از چین به تمامی نقاط دنیا قوت گرفته و با سرعت و حجم بالاتری در حال انجام است.

در این بین اما خودروسازان داخلی برای حفظ بهای تمام‌شده خود و جلوگیری از بالا رفتن قیمت‌ها مجبور به حمل قطعات خود تنها توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی هستند. چرا که با بالا رفتن معاملات تجاری چین با دنیا، قیمت حمل هر کانتینر با خطوط کشتیرانی خارجی حتی به دو برابر قیمت حمل با ناوگان ایرانی تمام می‌شود و همین موضوع باعث شده است برخی خودروسازان سرعت عمل در تحویل و تولید خودروها را فدای حفظ قیمت تمام‌شده کنند. در چنین شرایطی که صنایع مختلف در صفا انتقال مواد اولیه خود با کانتینرهای کشتیرانی جمهوری اسلامی هستند و حتی برخی کالاهای ساخته‌شده با این ناوگان محدود باید وارد کشور شوند، می‌توان انتظار داشت در آینده نزدیک شاهد بدقولی خودروسازان در تحویل خودروهایی باشیم که پیش از این با تبلیغات پرسروصدا پیش‌فروش کرده‌اند اما امروز برای رساندن قطعات به خطوط تولید خود با مشکل مواجه هستند.

با این حال به نظر می‌رسد یکی از راه‌های حل مشکل صنایع داخلی در رساندن مایحتاج خود از اقصی نقاط دنیا به کشور، تقویت خطوط کشتیرانی داخلی است. بنابراین با استقرار دولت جدید می‌توان به فکر عقد قراردادهای کلی با خطوط بزرگ کشتیرانی دنیا بود تا از آن طریق بتوان بار راز دوش کشتیرانی جمهوری اسلامی برداشت و دولت با تعیین اولویت برای صنایع مختلف، کالاهای را براساس اولویت‌بندی با خطوط کشتیرانی خارجی و البته با قیمت‌های اقتصادی حاصل از عقد قرارداد کلی به کشور منتقل کند.



صادرات اصلی‌ترین هدف برای هر خودروساز است؛ برای صادرات اما پیش‌نیازهایی وجود دارد. صنعت خودرو ایران هنوز به لحاظ کیفی به سطح مطلوب نرسیده است. بنابراین ورود به بسیاری از بازارها با محصولات فعلی امکان‌پذیر نیست.

اما در بحث قطعات قضیه فرق می‌کند و این صنعت می‌تواند با رفیع تحریم‌ها و با همکاری خارجی‌ها به بازارهای صادراتی ورود کند. بنابراین دولت آینده در صورت رفع تحریم‌ها و وظیفه ویژه‌ای در بحث دیپلماسی اقتصادی و ایجاد بسته‌های صادراتی برای این دو صنعت مهم کشور دارد. از سویی دیگر، بحث همکاری با شرکت‌های خودروساز خارجی اهمیت ویژه‌ای دارد. شرایط گذشته نباید تکرار شود و بازار ایران هم نباید به راحتی در اختیار خارجی‌ها قرار بگیرد. در این شرایط، دولت بعدی باید چارچوب همکاری با خارجی‌ها را بر اساس منافع ملی و آورده تکنولوژیکی و مالی و به‌طور کلی بر اساس سرمایه‌گذاری نتیجه‌بخش تنظیم کند. در بخش پایانی مصاحبه با آرش مجیدی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور به بررسی این مسائل پرداختیم.

بحث صادرات قطعات با مذاکرات برای احیای برجام دوباره مطرح شد. پیش از آن نیز بحث واردات خودرو با ارز حاصل از صادرات خودرو و قطعات مطرح بود. در حال حاضر آیا از سوی قطعه‌سازان به این منظور و همچنین همکاری با قطعه‌سازان دنیا اقدام عملی انجام شده است؟

مذاکرات در این خصوص تبدیل به قرارداد مکتوب یا اقدامی قابل ارائه نشده است. زیرا طرف‌های خارجی به‌خاطر تحریم‌ها که همچنان برقرار است، حاضر نیستند به‌صورت رسمی کاری انجام دهند. هر اقدام عملی باعث تحریم شدن این قطعه‌سازان خواهد شد. اما هیات‌هایی در رفت‌وآمد هستند و مذاکرات در حال انجام است. به نوعی فاز صفر همکاری قطعه‌سازان داخلی با قطعه‌سازان خارجی در حال انجام است. در ادامه به فلان یک این همکاری خواهیم رسید که بحث تفاهم‌نامه‌ها و سپس قراردادهای مطرح خواهد شد. فعلاً در حد مذاکره ارتباطات ادامه دارد.

در بحث ویرایش سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ آیا این پیشنهاد از سوی قطعه‌سازان مطرح شده است که تمرکز روی توسعه این صنعت باشد و توجه ویژه‌ای بر صنعت قطعات که صادرات راحت‌تری دارد، معطوف شود؟

در ویرایش سند ما نمی‌توانیم صنعت خودرو را محدود کنیم. امیدواریم شرکت‌های داخلی بتوانند خودروهای خود را صادر کنند. ما کشورهای دوست و برادر بسیاری مانند سوریه، عراق و پاکستان را داریم. در پاکستان و افغانستان با وجود همسایه بودن با ایران اما صنعت خودرو ما نتوانسته است در بازارهای این

کشورها توفیق چندانی داشته باشد. در عراق شرایط بد نبوده است و صادرات مناسبی داشتیم. در صورتی که سایر کشورها به این موارد اضافه شود، می‌تواند بازار بزرگی در اختیار خودروسازان قرار دهد.

راه اضافه شدن این کشورها به لیست صادراتی صنعت خودرو چیست؟

اگر دیپلماسی به کمک تولید بیاید و در خدمت تولید داخل باشد، این کشورها هم می‌توانند مقصد مناسبی برای صادرات خودرو باشند. البته یک‌سری هم‌پیمان‌ها هم مانند روسیه و هند داریم که بازار بسیار بزرگی در اختیار دارند. در هند با توجه به پایین بودن قدرت خرید و توانایی صنعت خودرو ایران در تولید خودروهای ارزان قیمت، به شرط رعایت حداقل استانداردهای جهانی می‌توانیم حضور داشته باشیم. هر چند در حال حاضر سیاست‌های تعرفه‌ای باعث شده است نتوانیم به هند خودرو صادر کنیم. اگر در این زمینه دیپلماسی فعالی وجود داشته باشد، می‌توان با ابزار تعرفه ترجیحی به این بازار بزرگ راه پیدا کرد. به نظر من قدرت دیپلماسی دولت است که در کنار قدرت میدان که در این جا تولید است، می‌تواند کمک‌کننده باشد. وزارت خارجه نقش مهمی در توسعه در برقراری روابط اقتصادی دارد. دیپلماسی باید کمک کند تا تعرفه‌های ترجیحی در روابط با کشورهایمانند هند برقرار شود. این اتفاق اگر رخ دهد، شاهد رشد صنعت خودرو خواهیم بود. بنابراین قرار نیست در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ صنعت خودرو محدود شود. برعکس در ویرایش جدید می‌توانیم تقویت صادرات قطعات در دستور کار قرار بگیرد.

Trust
RESISTANT
UNIQUE
SAFETY
TECHNIC

EURO 5 +

استانداردهای ۸۵ گانه
روز اروپا

مجموعه موتور
400 HP
1950 N/M

مجموعه کلاچ
تکنولوژی EATON

گیربکس
FAST GEAR

اکسل
تکنولوژی MAN

تعلیق
ZF

مجموعه فرمان
ZF

کامیون **M2631 EEV400**



موشکافی پرونده لغو نسل بعدی جگوار XJ



هنوز یک سال از آغاز به کار مدیریت جدید گروه جگوار-لندروور نمی‌گذرد که شاهد تصمیمات عجیب و بی‌سابقه آقای تی‌بری بولور هستیم. زمانی که وی مدیرعامل گروه JLR شد، از یک سو، لندروور برندی بسیار موفق و دارای مسیر رشد مشخصی بود اما از سوی دیگر، شرایط جگوار می‌توانست کمی بهتر شود زیرا مدیریت قبلی، جگوار را به عنوان رقیبی برای بامو و تصور می‌کرد و محصولات این برند را برای رقابت با مدل‌های هم‌کلاس بامو و توسعه می‌داد. البته جگوار با این استراتژی موفقیت‌هایی

کسب کرد اما به گفته بولور، چرا باید از محصولی تقلید کرد که به راحتی می‌توان در بازار آن را خرید؟ به نظر وی، محصولات جگوار باید طوری ساخته شوند که خاص جگوار باشد و تلاش برای تقلید از رقبا باید متوقف شود. او می‌خواهد جگوار بر ساخت محصولات اورجینال و اختصاصی تمرکز کند؛ بنابراین توسعه نسل جدید XJ که با هدف رقابت در نظر گرفته شده بود، لغو شد. بولور معتقد است جگوار با سابقه درخشان باید خودروهایی متفاوت، با فلسفه طراحی خاص خود و نه برای رقابت روانه بازار کند.

۵۰ درصد داخلی سازی و رسیدن به بیش از ۹۰ درصد داخلی سازی در ادامه است. استقلال، خودکفایی، انتقال دانش فنی و طراحی تمام مواردی است که در حوزه قطعه‌سازی مهم است. اگر قرار است با یک شرکت چینی کار کنیم، نباید یک شرکت مونتاژ کار را انتخاب کنیم، بلکه باید همکار ما با یک شرکت طرح و توانمند بین‌المللی بوده و خصوصیات را داشته باشد که برای مشارکت وارد ایران شود. یکی از مواردی که همواره اصرار به آن داشته باشیم، سرمایه‌گذاری شرکت‌های خارجی است تا برای خروج از ایران به راحتی تصمیم‌گیری نکنند. محتمل‌ترین شرکت‌ها برای شروع همکاری مجدد با خودروسازان داخلی چینی‌ها هستند.

کنیم، باید اسناد و چارچوب مشخصی برای همکاری خارجی‌ها با صنعت خودرو و قطعه داشته باشیم. اگر خودروساز یا قطعه‌ساز اروپایی در آن قالب قرار گرفت، اولویت با آن باید باشد. اگر چینی و ژاپنی و کره‌ای و... در این قالب قرار گرفتند، باید با آن‌ها همکاری کرد. بحثی که ما در صنعت قطعه‌سازی به آن نگاه می‌کنیم، عمق ساخت داخل ۷۰ درصدی و شروع کار حداقل با

به بازارهای مختلفی اشاره کردید. به چه دلیل بازار روسیه در حال حاضر فعال نیست؟

بخشی از عدم فعالیت در بازار روسیه به خاطر تحریم‌ها بوده است. اما بخش بزرگی از مشکلات صادرات به این بازار، به بحث کیفیت مطرح می‌شود. باید واقعیت‌ها را بپذیریم که در صورت رفع تحریم‌ها هم کیفیت خودروهای ایرانی قابل مقایسه با محصولات جهانی نیست، مگر این که خودروهای جدید ایران خودرو و سایپا بتواند آن‌ها را شکاف عقب‌ماندگی کیفی خودروهای ما را جبران کند. یک شهروند روس به جای خرید سمند، خودروهای دیگر با آپشن‌های بالاتر را می‌تواند خریداری کند. ضمن این که قدرت خرید بالایی هم دارند. اما در کشورهایی مانند هند که توان خرید عموم پایین است، خودروهای ارزان مورد اقبال است. گزینه پیش روی برای مشتریان فقط مرغوبیت و کیفیت مطلق نیست. حد مطلوبیت مشتری به توان خرید او هم بستگی دارد. بنابراین در این کشورها شاید در مرحله اول توفیق بیشتری برای صادرات داشته باشیم. اگر بعد از تحریم‌ها بتوانیم خودروهایی با کیفیت بین‌المللی تولید کنیم، می‌توانیم به کشورهای دیگر هم صادرات داشته باشیم.

در بحث شرکای آینده صنعت خودرو و با رفع تحریم‌ها کدام شرکت‌ها و کشورها دست بالا را خواهند داشت؟

با شرایط فعلی چینی‌ها در خط مقدم قرار دارند. اما به طور کلی ما نباید با کشور خاصی شریک شویم. ما باید منافع ملی خود و آن چیزی که به نفع مصرف‌کننده است را در نظر بگیریم. یعنی سیاست‌هایمان را با منافع ملی تنظیم کنیم و هر خودروسازی که با اهداف و سیاست‌ها هماهنگی داشت، باید به کشور ورود کند. نباید تعصب چینی و آلمانی و فرانسوی و... داشته باشیم. هر شرکتی با سیاست‌های کلی ما منطبق بود، باید قابلیت ورود به کشور داشته باشد. از صنعت خودرو و باید سیاست‌زایی

آز شده است



نوربالا

سیاست‌های تعرفه‌ای باعث شده است نتوانیم به بازارهای بزرگ آسیا خودرو صادر کنیم. اما اگر دیپلماسی فعالی وجود داشته باشد، می‌توان با ابزار تعرفه‌ترجیحی به این بازار بزرگ راه پیدا کرد. وزارت خارجه نقش مهمی در توسعه در برقراری روابط اقتصادی دارد و اگر این اتفاق رخ دهد، شاهد رشد صنعت خودرو خواهیم بود

آیا به بازگشت فرانسوی‌ها به ویژه رونو می‌توان امیدوار بود؟

به نظر من اگر این بار برجام احیا و تحریم‌ها برداشته شود، شاهد استقبال از سوی شرکت‌های فرانسوی خواهیم بود. اما سیاست داخلی ما باید هوشمندانه‌تر باشد تا این شرکت‌ها نتوانند به راحتی کشور را ترک کرده، خسارت بزنند و مشکلاتی ایجاد کنند. ما باید بر اساس سیاست‌های خود، نقشه راه و سندی تهیه کنیم و مبتنی بر آن، شرایط ورود به بازار کشور را برای سایر شرکت‌های خارجی توضیح دهیم. تجهیزات، دانش و سابقه ما با اروپا عجین است و سلیقه و ذائقه ما با محصولات اروپایی هماهنگ‌تر است. پس اگر رابطه برنده-برنده، با در نظر گرفتن مصالح ملی مسا و رعایت اصول یک قرارداد برد-برد برقرار شود، ما هم از آن استقبال می‌کنیم تا شاید میان‌بری باشد. زیرا تجربه و سابقه همکاری ما با خودروسازان فرانسوی دیرینه است. اما به شرط آن که ضعف‌های قراردادی که در گذشته داشته‌ایم، پوشش داده شود و ضربه‌پذیری خودروسازی و قطعه‌سازی کشور از عملکرد خودروسازان فرانسوی در این قرارداد به نوعی دیده شده باشد.

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

www.jahantormoz.com

info@jahantormoz.com



کمپانی مزدا حتی پس از گذشت حدود ۱۵ سال محصول و رانندگان خود را رها نکرده است. زیرا به تازگی خودروهای نسل اول مدل مزدا ۳ بابت لوگو روی فرمان آنها فراخوان شده‌اند. گویا این لوگو هنگام باز شدن ایربگ‌های سمت راننده با احتمال شکستن مواجه است و می‌تواند هر چند بسیار اندک، برای راننده خطر ساز باشد. NHTSA می‌گوید در کل ۲۶۰۹۱۵ خودرو شامل این فراخوان هستند، فراخوانی که تمامی فرم‌های بدنه و ترمیم مزدا ۳ را



مراقب لوگو فرمان مزدا ۳ خود باشید!

رئیس مجمع عمومی عادی سالانه سایپا عنوان کرد:

قیمت‌گذاری دستوری؛ مخرب صورت‌های مالی خودروسازان

تصمیمات شورای رقابت زمینه‌ساز درآمدزایی دلان از جیب سهامداران خودروسازی‌ها است



www.saipaco
برای سال مالی منتهی به
۳۰ اسفندماه ۱۳۹۹

پیگیری یک موضوع

محمد فرح‌آبادی
کارشناس اقتصادی

راهکار دولت برای خروج از بن بست صنعت خودرو چیست؟

کارشناسان حوزه صنعت خودروسازی معتقد هستند برای این صنعت راهکاری با هدف خروج از زیاندهی ارائه نشده است، در سال‌های گذشته هم‌زمان با برگزاری مجامع خودروسازان تنها اقدام عملیاتی برای کاهش زیاندهی، افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی بوده که به دلیل عدم تزریق نقدینگی چندان کارساز نبود. حال که زیان انباشته خودروسازان به بالاترین میزان خود رسیده لازم است دولت جدید راهکارهایی را با هدف جبران این وضعیت ارائه دهد. در ادامه محمد فرح‌آبادی کارشناس اقتصادی به بیان نظرات خود می‌پردازد.

راهکارهای کاهش زیاندهی خودروسازان چیست؟

خودروسازان به دلیل دولتی بودن، نبود رقابت، انحصار و تبدیل شدن به حیاط خلوت، هزینه سربار و نیروی انسانی مازاد که به واسطه سفرارش برخی مدیران و نماینده‌ها جذب خودروسازی شده‌اند با زیان انباشته بالایی روبه‌رو هستند. هزینه بالای تمام‌شده که بخشی به نیروی انسانی مازاد ارتباط دارد، باعث شده در کنار انحصار، نبود رقابت و عطلش تقاضا با زیان انباشته بالایی مواجه باشند.

دلیل در جازدن صنعت خودرو را چه می‌دانید؟

در شرایط زیاندهی، خودروسازان از حمایت‌های دولتی و پرداخت تسهیلات از سوی دولت برخوردار می‌شوند. استدلال دولت نیز حفظ اشتغال و جلوگیری از نارضایتی اجتماعی است در حالی که دولت نارضایتی ۸۰ میلیون‌زاد نبود کیفیت و عدم تنوع خودرو را نمی‌بیند.

چه پیشنهادی به دولت سیزدهم برای کاهش مشکلات صنعت خودرو دارید؟

می‌توان ادعا کرد خودروسازی در کشور وجود ندارد بلکه یک صنعت ورشکسته مونتاژی در اختیار داریم. در صورت ادامه روند فعلی، بودجه‌های تخصیصی تنها مشکلی به مشکلات قبلی می‌افزایند، بنابراین به نظر می‌رسد یکی از ضرب‌الاجل‌هایی که باید دولت بعدی مدنظر قرار دهد، سرویس‌مان دادن به وضعیت خودروسازان و خصوصی‌سازی آنها به مفهوم اصلاح ساختار و چابک‌سازی است. تحقق واگذاری حداقل ۵۰ درصدی سهام خودروسازان به بخش خصوصی واقعی به گونه‌ای در تصمیمات نقش برنگی داشته باشد، اثر بخش خواهد بود.

نگاه View

عباس آرگون
عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی تهران

برندگان آزمون بخت آزمایی منتفعان اصلی قیمت‌گذاری دستوری هستند

در حال حاضر قیمت‌گذاری مهم‌ترین میحث در حوزه صنعت خودرو است. قیمت‌گذاری خودرو نباید دستوری باشد بلکه مکانیزم بازار باید قیمت خودرو را تعیین کند. خودروساز به واسطه قیمت‌های دستوری، محصول خود را کمتر از قیمت تمام‌شده می‌فروشد. بنابراین نقدینگی لازم برای تداوم فرایند تولید را در اختیار ندارد. خودروسازی یک فعالیت اقتصادی است اما اکنون خودروسازان داخلی در این فعالیت اقتصادی با زیان دائمی مواجه هستند. مسئولیت زیان‌های خودروسازان و سهامداران را کدام شخص یا ارگان بر عهده می‌گیرد؟ قیمت خودرو باید آزاد شود، البته هر چند آزادسازی با افزایش قیمت همراه است، اما این اقدام مستلزم آزادسازی واردات است تا ارتقای کیفیت و تامین حقوق مصرف‌کننده نیز اتفاق بیفتد.

اینکه اکنون خودروها هر کیفیت و قیمتی تولید شوند، خریدار دارد، قابل انتقاد است. زمانی که انحصار حاکم می‌شود، قیمت افزایش نمی‌یابد، زیرا بازار همیشگی برای فروش فراهم است.

قیمت‌گذاری در دست و مناسب‌سازی آن، توان صادراتی خودروسازان را افزایش می‌دهد، تولید هر دستگاه خودرو با زیان ۷۰ تا ۸۰ میلیون تومانی موجب صرف‌نظر از برخی قطعات با کیفیت‌شده که آسیب‌ناشی از آن بر مصرف‌کننده تحمیل می‌شود.

منتفعان قیمت‌گذاری دستوری افرادی هستند که در آزمون بخت‌آزمایی برنده شده و خودرو به نام آنها می‌شود. برای چرخش صنعت خودرو و خرید سهام این شرکت‌ها سرمایه‌گذاری شده است، حال به چه علت باید زیان ده باشند.

اصلاح مکانیزم قیمت‌گذاری دستوری و حذف آن بسیار مهم بوده اما در صورت آزادسازی واردات، خودروساز ناچار از ارتقای کیفیت است تا در گردونه رقابت، سهم خود از بازار داخلی را از دست ندهد و حتی در صورت ارتقای کیفیت و توان صادراتی، بتواند بازارهای دنیا را به تسخیر درآورد. صادرات مشروط به تامین نیاز داخلی است. در طرح‌های فروش، قطعا میزان تقاضا بسیار بیشتر از عرضه است زیرا امکان صادرات وجود ندارد.

واردات بدون انتقال ارز عملاً امکان‌پذیر نیست، اما به دلیل آنکه خارج از ایران ارزی در اختیار نیست، ناگزیر از مورد نیاز بازار داخلی تهیه می‌شود که این شیوه نیز ساختار بازار ارز را بر هم می‌زند. جمع‌آوری ارز از بازار غیر رسمی داخل، تقاضا را افزایش می‌دهد و نرخ ارز نیز متناسب با آن افزایش می‌یابد. شرایط تحریمی مانع واردات خودرو و نقل و انتقالات بانکی است.

خودروسازان از خودروهای ناقص دیو نشود و در بازار مشکلی در تامین خودرو وجود نداشته باشد. وی با اشاره به نقش سایپا در رونق و افزایش تولید خودرو در کشور گفت: «تلاش مدیران این شرکت برای داخلی‌سازی صنعت خودرو، خدمتی فوق‌العاده به کشور است و یک اقدام مثبت برای رشد اقتصادی محسوب می‌شود.» نظری افزود: «میدوارم با حمایت‌هایی که از صنعت خودرو می‌شود، وضعیت این صنعت در آینده بهتر از گذشته باشد.»

قیمت‌گذاری خودرو مبتنی بر هزینه‌های تولید باشد. حجت‌الاسلام والمسلمین حسنعلی نوروزی، نایب‌رئیس کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس نیز با تاکید بر تولید خودرو ملی در داخل کشور و قطع وابستگی به خارج گفت: «مجلس از تصمیم سایپا برای داخلی‌سازی صنعت خودرو و قرارداد با شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی حمایت می‌کند.» وی با اشاره به نقش سایپا در افزایش و رونق تولید خودرو در کشور اظهار کرد: «قرارداد شرکت سایپا با شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی از جمله شرکت‌های زیر مجموعه وزارت دفاع و سپاه در راستای افزایش تولید در داخل است و ما از این اقدام حمایت می‌کنیم.» نماینده رباط کریم در مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: «مستولان خودرویی ما برای رشد و بالندگی صنعت خودرو باید جهادی عمل کرده و همچنان از واردات خودرو به داخل جلوگیری کنند تا صنعت خودرو کشور رشد کند.» وی با تاکید بر ضرورت استفاده از نخبگان و متخصصان داخلی برای تامین قطعات خودرو در داخل گفت: «نگاه ما نسبت به صنعت خودرو این است که باید با اقتدار و قدرت از ظرفیت، توانمندی، تخصص، مهارت و تکنولوژی داخلی برای تولید خودرو استفاده کرد.» حجت‌الاسلام نوروزی عنوان کرد: «باید قطعات خودرو در داخل تولید شوند تا وابستگی به خارج رهایی یابیم.» وی افزود: «ناسفاهانه برخی در داخل به واردات خودرو و قطعات خودرو نظر دارند و به دنبال وابستگی پنهانی هستند و این افراد با جریان نفاق خارج کشور ارتباط دارند و مانع تولید خودرو در داخل می‌شوند.» وی ادامه داد: «باید از نیروی انسانی داخلی و از منابع و امکانات داخل استفاده و با کار سه‌شیفته نیازمندی داخلی خودرو تامین شود.» حجت‌الاسلام نوروزی بیان کرد: «مردم انتظار دارند قیمت خودرو پایین بیاید و بر اساس رials و نه دلار محاسبه شود.» وی افزود: «برای فروش خودرو در داخل باید با توجه به هزینه‌های داخلی تولید، خودرو با نرخ مناسب و بر اساس رials قیمت‌گذاری و عرضه شود و چنان‌چه صادراتی صورت گیرد، خودرو بر اساس دلار محاسبه شود.»

حل مشکل نقدینگی؛ پیش شرط تداوم داخلی‌سازی در همین راستا، عضو کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی مجلس با بیان این که شرکت سایپا بعد از دوران تحریم با شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی و صنایع دفاع برای تولید قطعات خودرو قرارداد بسته است، عنوان کرد: «شرکت‌های هوافضای سپاه و همچنین شرکت‌های زیرمجموعه وزارت دفاع قراردادهای خوبی را با صنعت خودرو بسته‌اند و در تلاش هستند تا قطعات خودرو در داخل تامین شود.» علیرضا جابتی با بیان این که هم‌اکنون بیش از ۶۰ قطعه خودروهای فرانسوی در داخل تولید می‌شود، اظهار کرد: «در حال حاضر گیرکس اتوماتیک از خارج وارد می‌شود اما مدیران صنعت خودرو می‌کوشند این قطعه را داخلی‌سازی کنند.» وی افزود: «در حال حاضر کیفیت خودرو یکی از دغدغه‌های اصلی در صنعت خودرو است و امیدواریم با افزایش کیفیت خودرو این دغدغه نیز کاهش یابد.» نماینده خمین در مجلس شورای اسلامی بیان کرد: «توجه به حل مشکلات صنعت خودرو از جمله نقدینگی به عنوان پیش شرط تداوم پوشش داخلی‌سازی برای رشد اقتصادی کشور بسیار مفید است و باعث می‌شود که دیگر پارکینگ‌های



علیرضا جابتی
ajabati@autoworld.ir

روز گذشته گزارشی از مجمع عمومی عادی سالانه سایپا در صفحه ۷ روزنامه منتشر کردیم. یکی از نکات قابل تامل این جلسه، سخنان رحیم اسماعیلی دانا، رئیس مجمع عمومی عادی سالانه سایپا بود. وی اظهار کرد: «قیمت‌گذاری دستوری در هیچ اقتصاد توانمندی در دنیا مرسوم نیست و کمترین نتیجه منفی آن، فراهم شدن زمینه واسطه‌گری و دلالی است.» اسماعیلی دانا به صورت‌های مالی ارائه‌شده در مجمع سایپا اشاره کرد و افزود: «قیمت‌گذاری دستوری نه به نفع تولیدکننده است، نه مصرف‌کننده؛ زیرا پول را از تولید خارج می‌کند و در جاهایی که تاثیرات مخرب بر اقتصاد دارد، خرج می‌کنند.» وی افزود: «واسطه‌ها به معنای واقعی کلمه مخرب اقتصاد هستند و بیشترین سود را از فضای غیرشفافی می‌برند که عامل اصلی آن قیمت‌گذاری دستوری است.»

قیمت‌گذاری دستوری؛ آسیب‌رسان تر از تحریم‌ها و ترامپ

رئیس مجمع عمومی عادی سالانه سایپا همچنین بیان کرد: «بیش از دوسال است که شدیدترین تحریم‌های ممکن، صنعت خودرو کشور را تحت فشار قرار داده، اما امروز شاهد پیشرفت این صنعت و حتی عرضه خودروهایی کاملاً داخلی با استانداردهای قابل قبول هستیم.» وی افزود: «همین امر نشان می‌دهد متخصصان و مدیران صنعت خودرو از پس تحریم‌ها و ترامپ برآمده‌اند، اما آن‌چه آن‌ها را با زیان مواجه کرده، قیمت‌گذاری دستوری است که ضربه بیشتری به تولیدکننده و مصرف‌کننده زده است.»

اسماعیلی دانا ادامه داد: «در حالی که افزایش نرخ ارز و نهاده‌های تولید، قیمت تمام‌شده محصولات را افزایش داده، قیمت‌گذاری دستوری باعث شده است واسطه‌ها از جیب سهامداران سایپا و ایران خودرو درآمدزایی کنند.» وی با اشاره به شروع به کار دولت جدید اظهار داشت: «به نظر می‌رسد دولت جدید تمایل بیشتری به شنیدن صدای تولیدکننده دارد و امیدواریم در سال تولید، پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها شاهد توجه بیشتری برای رفع موانع تولید باشیم؛ از جمله این که سایه شوری رقابت و قیمت‌گذاری دستوری از سر صنعت خودرو کم شود.»

زاپاس

Spare Tire

مرکز نوآوری گیربکس نیرومحرکه «ایران خودرو» افتتاح شد



گیربکس آسانسور، گیربکس توربین‌های بادی، گیربکس کرکره برقی و گلخانه‌ای، پمپ‌های خورشیدی و... فعالیت می‌کند. تاکنون حدود ۱۰۰ میلیون ریال اعتبار برای تجهیز این مرکز هزینه‌شده و اعتبار نهایی مورد نیاز برای تکمیل این طرح، حدود ۲۰۰ میلیون ریال است. سالانه بیش از ۵۰ هزار میلیارد ریال انواع گیربکس‌های صنعتی وارد می‌شود اما با ایجاد و توسعه چنین مراکزی،

مرکز نوآوری گیربکس شرکت صنعتی نیرومحرکه با حضور معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و استاندار قزوین به بهره‌برداری رسید. مرکز نوآوری گیربکس وابسته به شرکت صنعتی نیرومحرکه، با همکاری ۱۰ شرکت دانش‌بنیان و ۱۰۰ مهندس و پژوهشگر، در زمینه طراحی انواع گیربکس خودرو و انواع گیربکس‌های صنعتی و تجاری از جمله

بخش زیادی از نیاز کشور به این گیربکس‌ها تامین و از خروج ارز از کشور جلوگیری خواهد شد. با ایجاد این مرکز، شبکه فروش گیربکس علاوه بر بازار داخل، بازار منطقه را نیز پوشش می‌دهد. در روز پایانی هفته گذشته آیت‌اله صدیقی، امام‌جمعه موقت تهران، از دستاوردهای خودکفایی در شرکت سایکو و مرکز تحقیقات گروه صنعتی ایران خودرو و محصول

جدید تارا و محصول پروژه B125 با بازدید کرد. امام‌جمعه موقت تهران، در حاشیه این بازدید گفت: «عملکرد مجموعه ارزشمند گروه صنعتی ایران خودرو در راستای منویات مقام معظم رهبری و لیبیک گفتن به خون شهدا و در مسیر اعتلای کشور و بر محور فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر «تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها» قرار گرفته است.»



ظاهر احتمالی بامو M2 نسل جدید

پس از عرضه رسمی دومین نسل سری ۲ حلامی توان ظاهر احتمالی M2 جدید را نیز حدس زد. خلاقان عرصه رندرینگ با ارائه تصویر گرافیکی از آنچه در مورد M2 فکر می کنند، هیجان پیش از رونمایی از این محصول را دوچندان کرده اند. برخلاف M240i xDrive چهار چرخ محرکی که در زمان معرفی سری ۲ دیدیم، M2 ورودی های هوای استاندارد روی سپر را حذف کرده است. در بخش پایین سپر این رندرها می توان ورودی بزرگ تری را دید که با مجاری

کوچک تری همراه شده اند تا خودرو آیرودینامیک بهتری داشته باشد. در این رندرها سقف به رنگ مشکی درآمده است. البته هنوز چیزی تایید نشده و باید منتظر اطلاعات بیشتر ماند. اخیراً گفته شده بود این خودرو تا دسامبر ۲۰۲۲ راهی خط تولید خواهد شد و بنابراین تا سال ۲۰۲۳ نسل جدید M2 را در جاده ها نخواهیم دید. رونمایی رسمی این خودرو نیز سال آینده انجام می شود اما فعلاً بامو به این مورد اشاره نکرده است.



رامین بیات

صنعت خودرو بین ۵ صنعت پر بازده بازار سهام

بازده ۵۹۳ درصدی گروه خودرویی در سال های ۹۸ و ۹۹

اوایل سال ۹۸ بورس رشد خود را آغاز کرد و در ۵ ماه سال ۹۹ شیب تندتری به خود گرفت. به طوری که شاخص کل بورس دو برابر کانال یک و دو میلیون واحدی را به خود دید. هرچند از ۱۹ مردادماه سال گذشته و بعد از یک رشد شگفت انگیز بورس دوران نزول خود را آغاز کرد، اما به هر حال در دو سال ۹۸ و ۹۹ شاخص کل رشد ۴۲۳ درصدی را تجربه کرد.

بررسی هاشان می دهند ۵ صنعت از صنایع بورسی رشدی بیشتر از رشد شاخص کل داشتند که عبارت بودند از وسایل ارتباطی ۶۳۰ درصد، کاشی و سرامیک ۷۰ درصد، خودرو ۵۹۳ درصد، انبوه سازی ۵۷۹ درصد و سیمان ۵۳۵ درصد. این در حالی است که به نظر می رسد صنعت خودرو در سال جاری همچنان بتواند به روند سوددهی خود ادامه دهد.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰۴۱	۰	-
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۷۷۶	-۰.۸۶	▼
سایپا	۱,۸۱۱	-۱.۰۹	▼
رادیا تور ایران	۱۸,۳۰۰	-۱.۷۲	▼
فنی سازی زر	۱۹,۵۷۰	-۱.۷۱	▼
گروه بهمن	۱,۵۱۴	۰	-
پارس خودرو	۱,۳۳۷	۰	-
زامیاد	۶,۶۷۰	-۰.۳	▼
نیرو محرکه	۴,۲۰۷	-۱.۶۸	▼
سایپا آذین	۳,۵۹۳	۰.۶۴	▲
ایرکاپارت صنعت	۱۷,۳۶۰	۱.۰۵	▲
مهر کام پارس	۲,۳۱۷	۳.۸۱	▲
سایپادیزل	۴,۳۱۸	۱.۵۳	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۴۰۱	-۰.۴۱	▼
کمک فنی اندامین	۱۷,۱۹۰	-۰.۰۶	▼
فنی سازی خاور	۶,۵۵۰	۳.۶۴	▲
ایران خودرو دیزل	۸,۱۰۰	۰	-
سرمایه گذاری رنا	۴,۸۶۲	-۲.۱۱	▼
محور سازان ایران خودرو	۷,۱۲۰	۳.۶۴	▲
آهنگری تراکتور سازی ایران	۸,۵۶۰	-۲.۷۳	▼
کرمان خودرو	۳,۷۷۹	۰.۲۱	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۲,۲۴۰	-۰.۳۳	▼
موتور سازان تراکتور سازی ایران	۱۰,۰۸۰	-۰.۵۹	▼
رینگ سازی مشهد	۳۵,۱۴۰	-۰.۱۴	▼
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۱۲,۹۷۰	۱.۶۵	▲
لنت ترمز ایران	۵,۰۶۰	۰	-
صنایع ریخته گری ایران	۳,۱۶۶	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۱۷,۷۴۰	۰	-
چرخشگر	۱۰,۹۲۰	-۱.۰۹	▼
سازه پوشش	۵۱,۰۶۰	۲.۵۵	▲
بهمن دیزل	۴۷,۵۴۷	-۲.۵۶	▼
صنایع تولیدی اشتاد ایران	۷,۵۷۳	۴.۷۳	▲
لیزینگ کار آفرین	۴,۴۲۷	-۱.۷۳	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۸,۰۶۰	۰	-
لیزینگ ایرانیان	۷,۸۰۰	-۳.۹۴	▼
لیزینگ ایران	۶,۸۴۰	۰	-
لیزینگ خودرو غدیر	۲۰,۳۹۰	-۰.۶۳	▼
لیزینگ رایان سایپا	۲,۷۶۷	۰.۰۷	▲
لیزینگ پارسین	۴,۲۵۵	۴.۴۴	▲
بهمن لیزینگ	۷,۱۶۰	۰.۴۱	▲
واسپاری ملت	۵,۳۸۰	۰.۷۵	▲
حمل و نقل توکا	۲۱,۳۸۰	۲.۸۴	▲
آسیا سیرارس	۲۷,۴۸۱	-۱.۷۸	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۳,۸۳۷	-۱.۸۹	▼
ریل پرداز سیر	۳,۹۲۶	۲.۳۷	▲
حمل و نقل ریلی پارسین	۳۵,۷۹۴	۳.۵۳	▲
ریل سیر کوثر	۲۱,۹۴۴	۰	-
تایداتر خاور میانه	۲۴,۶۰۰	-۲.۰۳	▼
توکاریل	۱۴,۹۰۳	۴.۷۱	▲
خدمات بندر سینا	۶۴,۷۵۷	۰.۰۳	▲
کشتیرانی خط دریابندر	۳۱,۴۹۱	۰	-

۷۱۲

تومان
قیمت هر سهم

۴۷۰,۰۰۰

تومان
قیمت هر سهم

مقایسه VS

«قطعات اتومبیل ایران» در مقابل شرکت ژاپنی «سوبارو»

قیمت هر سهم «قطعات اتومبیل ایران» در مقابل هر سهم شرکت ژاپنی «سوبارو»، ۷۱۲ تومان در برابر ۴۷۰ هزار تومان است. هر دو شرکت در تولید قطعات خودرو فعال هستند. شرکت صنعتی محور سازان ایران خودرو با نماد «خوساز» در بازار دوم بورس تهران حضور دارد. این شرکت، در سال ۱۳۴۳ در تهران تأسیس و از سال ۱۳۴۵ فعالیت خود را آغاز کرد. در سال ۱۳۷۹ با توجه به خرید عمده سهام این شرکت توسط شرکت گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، به یکی از شرکت های تابعه گروه صنعتی ایران خودرو تبدیل شد. در مقام مقایسه، شرکت «سوبارو» (Subaru Corporation) ژاپن، یکی از بزرگ ترین تولید کنندگان قطعات خودرو در این کشور است. این شرکت در سال ۱۹۵۳ میلادی افتتاح شده و در سال های اخیر در صنعت هوافضا هم فعالیت دارد. شرکت توپوتا، ۲۰ درصد سهام «سوبارو» را در اختیار دارد. قیمت هم سهم این شرکت، روز گذشته به ۲ هزار و ۷۶ یان ژاپن (معادل حدود ۱۸۸.۸ دلار یا حدود ۴۷۰ هزار تومان) رسید.

کدال نگر

- «لنت ترمز ایران» در مجمع عادی سالانه خود، ۲۸۶ ریال سود نقدی به ازای هر سهم بین سهام داران خود توزیع کرد.
- سایپا در ۳ ماهه منتهی به خرداد، ۲۲۸ میلیارد تومان سود ناخالص شناسایی کرد که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۱۸۴ درصدی داشت. همچنین درآمدهای عملیاتی نماد «خسایا» ۱۷۶ درصد افزایش داشت و به ۷,۳۰۷ میلیارد تومان رسید.
- در مجمع عمومی سالانه «بیمه آرمان» هیچ سود نقدی بین سهام داران توزیع نشد.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۸۷۶ میلیون سهم

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۶۷۰ میلیارد تومان

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه ۲۷ تیر بالغ بر ۵۰۰ میلیارد تومان و ۱,۹ میلیارد سهم شد.

نماگر بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دی	۸,۳۳۸	۴.۳۴
بیمه آسیا	۱,۷۸۲	۰
بیمه البرز	۴,۸۸۳	-۰.۶۶
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۷۰۵	۴۰.۸
بیمه سینا	۳,۶۷۸	۰
بیمه میهن	۳,۹۴۱	-۲.۱۱
بیمه دانا	۵,۷۱۰	۱.۶
بیمه معلم	۴,۲۵۴	۳.۲۵
بیمه سامان	۲۸,۶۶۴	-۰.۴۱
بیمه حکمت صبا	۴,۲۵۹	۰
بیمه کوثر	۱۴,۹۸۴	۲.۱۹
بیمه پارسین	۹,۰۳۰	-۰.۴۴
بیمه ما	۷,۹۶۰	-۰.۳۸
بیمه اتکایی امین	۵,۱۲۲	۳.۲۲
بیمه کار آفرین	۲,۹۹۹	-۰.۰۳
بیمه پاسارگاد	۵۳,۱۹۴	۴.۹۱
بیمه آرمان	۶,۵۶۵	-۰.۳۳
بیمه ملت	۱,۱۶۵	۰
بیمه رازی	۱,۳۶۷	۰
بیمه نوین	۵,۱۴۱	۱.۷
بیمه تجارت نو	۲۱,۱۱۰	-۴.۶۶
بیمه حافظ	۵۷,۷۹۱	۰
بیمه خاور میانه	۶,۳۰۱	۰
بیمه تماون	۴,۸۲۴	۰
بیمه سرمد	۵,۲۵۸	۰

دو مشکل عمده صنایع مختلف برای انجام پوشش بیمه های

رئیس اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی استان مرکزی گفت: «با بالا رفتن هزینه های بیمه های انگیزه افراد برای خرید بیمه نامه کاهش می یابد.» متوجه چهره توسطی افزود: «صنایع وقتی می بینند با پرداخت هزینه سنگین بیمه نامه، قیمت تمام شده کالا افزایش می یابد، سعی می کنند از وقوع حادثه جلوگیری کرده و ریسک آن را هم بپذیرند اما از پوشش بیمه های استفاده نکنند.» به گفته وی شرکت های بیمه ای با توجه به شرایط تورمی و مشکلات اقتصادی، افزایش قیمت بسیار بالایی دارند. توسطی با بیان اینکه اولین مشکل صنایع با پوشش های بیمه ای، هزینه زیاد آن است، افزود: «دومین مشکل اجرای بیمه این است وقتی بیمه گذار تعهدات مالی خود را به موقع انجام می دهد، رئیس داد در زمان حادثه، خسارت به موقع پرداخت شود.» رئیس اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی استان مرکزی بیان کرد: «در بخش صنایع وقتی حادثه ای اتفاق می افتد، در مراحل رسیدگی، برخی بهانه های مختلفی را برای عدم پرداخت می آورند، در صورتی که یک تولیدی به صورت کامل متوقف شده و پرداخت خسارت اندکی از مشکلات را کاهش می دهد.»

پیش بینی

در حال حاضر بازار سهام روند طبیعی خود را طی می کند. فرازونشیب ها در بازار سرمایه محدود بوده و همان طور که مشهود است، شاخص کل بورس به رغم روند مثبت در هفته های گذشته رشد شارپی را ثبت نکرده است. با توجه به حجم معاملات، میزان عرضه و نزول مناسب سطح عمومی قیمت ها و شاخص کل شاهد روند صعودی سریع در بازار نیستیم. همچنین به واسطه انتظارات تومی شکل گرفته در پی کسری بودجه دولت، بورس می تواند رشد خوبی را داشته باشد. از سوی دیگر هم زمانی با آغاز به کار دولت جدید و تایید صلاحیت های وزرا و تیم اقتصادی بورس رفتار محافظه کارانه ای را از خود نشان می دهد. اما باید توجه داشت توقع بازار سرمایه از دولت دستکاری نکردن مکانیزم اصلی بازار و افزایش شفافیت است.



نمودار تکنیکالی حمل و نقل خلیج فارس نشان دهنده آن است که نماد حفارس بعد از لمس قله قیمتی خود در مرداد ماه سال ۹۹ در قیمت ۱۱۳۰ تومان، یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس، این نماد وضعیت متعادلی را تجربه می کند.

۹۹,۸ میلیارد تومان

افزایش درآمد

«سایپادیزل» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ تیرماه، مبلغ ۹۹.۸ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است. همچنین درآمد نماد «خساکاوه» در این دوره نسبت به ماه قبل ۲۲.۲۶ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۱۵.۶۶ درصد رشد داشته است.

۱۹%

تراز مثبت

از ابتدای سال مالی تا تاریخ ۳۱ تیرماه، «بیمه میهن» مبلغ ۱۲۰.۹ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۹۷.۴ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختی داشته است. نماد «میهن» در این مدت تراز مثبت ۲۳.۴ میلیارد تومانی را ثبت کرده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۹ درصد کاهش یافته است.

پلاسکوکار سایپا

رشد فروش

جمع درآمدها (فروش محصولات) کارخانجات «پلاسکوکار سایپا» از ابتدای سال مالی تا پایان تاریخ ۳۱ تیرماه، بالغ بر ۴۰۹ میلیارد تومان بوده که رشد ۲۱۱ درصدی را به ثبت رسانده، در حالی که جمع درآمد این کارخانه در دوره مشابه سال قبل برابر با ۱۳۱ میلیارد تومان بوده است.

زیان خودروسازان

در پی انتشار صورتهای مالی ایران خودرو و سایپا برای سه ماهه اول سال جاری، بازم این دو خودروساز زیان شناسایی کردند و به نوعی دوباره زیان ده شده اند. البته در مجمع دو خودروساز نیز بارها اعلام شد تا زمانی که خودروسازان مشمول قیمت گذاری هستند، این زیان دهی ادامه دارد.



انتشار تیزر نخستین می باخ تمام الکتریکی

مرسدس بنز ضمن اعلام این که تمام مدل‌هایش از سال ۲۰۲۵ دارای نسخه الکتریکی خواهند بود، تیزری را از نخستین می باخ تمام الکتریکی منتشر کرده است. این خودرو که شکل و شمایل شاسی‌بلند مرسدس می باخ EQS را دارد، بر اساس شاسی‌بلند EQS استاندارد ساخته شده که قرار است تا اوایل سال آتی میلادی به بازار معرفی شود. در ماه‌های اخیر نمونه‌های اولیه انگشت‌شمار از شاسی‌بلند EQS در حالی که به شدت استتار شده‌اند در خیابان‌های اروپا دیده

شده‌اند و شدت استتار آن‌ها به قدری زیاد بوده که نمی‌توان تشخیص داد این خودرو شاسی‌بلند چه شباهت‌هایی با سدان EQS دارد. آن طور که از تیزر جدید این می باخ برمی آید، شاسی‌بلند EQS به چراغ‌های جلو منحصر به فردی مجهز است که ظاهر این مدل را از سدان آن متمایز خواهد ساخت. هر چند این تیزر نیز جزئیات بیش‌تری را درباره این مدل الکتریکی می‌باخ در اختیار مافرا نمی‌دهد؛ جز ترکیب رنگ آن که شامل قرمز و سیاه است.

استقبال جیب از رقابت با برانکو



به‌طور کریستین میونیر، مدیر عامل جیب رقابت سبب خواهد شد این برند خودروسازی آمریکایی آینده درخشان‌تری داشته باشد. این تولیدکننده شاسی‌بلندهای مورد علاقه افروذبازان مطمئن است که در مصاف رقابلی همچون فورد برانکو، ۸۰ سال تجربه این برند را به آینده‌های درخشان‌تر هدایت خواهد کرد. میونیر در حاشیه نمایشگاه خودرو شیکاگو به‌خبرگزاری «دیترویت نیوز» گفت: «رقابت چیز فوق‌العاده‌ای است و این اشتیاق را در شما به‌وجود می‌آورد که هر کجا می‌خواهید بروید، فکر می‌کنم برانکو رقیب خوبی باشد؛ یک رقیب جدی و سرسخت که ما منکر آن نمی‌شویم. در عین حال چنین رقیبی ما را به‌تکاپو می‌اندازد و وادارمان می‌کند که بهتر و بهتر باشیم.» در حال حاضر این برند آمریکایی مدل ۲۰۲۱ رانگلر رویبک ۳۹۲ و پکیج اکستریم ریکان را پس از معرفی پکیج ساسکواچ توسط فورد به‌بازار فرستاده است. اما مساله اینجاست که در بلندمدت موفقیت در رقابت چیزی فراتر از موتورهای V8 را طلب خواهد کرد. به‌گفته میونیر «چیزهای بسیار زیادی وجود دارد که قرار است سر از خط تولید جیب در آورند. ما در تلاش هستیم که جایگاه پادشاهی خود را حفظ کنیم.»

رالی داکار و چالش بزرگ خودرو الکتریکی آتودی



آتودی در تلاش است تمام خط تولید خود را الکتریکی کند و با رونمایی این شرکت از مدل جدید IRSQ ای ترون مشخص شده که این رویه در خصوص مدل‌های اسپرت این خودروساز آلمانی نیز دنبال می‌شود. IRSQ ای ترون که قرار است در رالی داکار ۲۰۲۲ به‌رقابت بپردازد، به‌عنوان یک «تست آزمایشگاهی فناوری‌های پیشرفته» نام‌گذاری شده که قرار است با یکی از «بزرگ‌ترین چالش‌ها» در مسابقات خودرو مواجه شود. درستی این ادعا مخصوصاً زمانی مشخص می‌شود که در نظر بگیریم IRSQ ای ترون خودرویی الکتریکی است و قرار است در مراحل روزانه‌ای که تا ۸۰۰ کیلومتر ادامه پیدا می‌کند، به‌رقابت بپردازد.

از آنجا که هیچ زیرساخت شارژی در بیابان وجود ندارد، این مدل به‌یک موتور دو لیتری TSFI چهار سیلندر «بسیار کارآمد» مجهز شده که همچون یک ژنراتور برای شارژ باتری‌ها عمل می‌کند. باتری این خودرو وزنی حدود ۳۷۰ کیلوگرم و ظرفیتی حدود ۵۰ کیلووات-ساعت دارد که موتورهای الکتریکی موجود در جلو و عقب این خودرو را به حرکت در می‌آورد. بیش‌ترین موتورها در فرمولای آتودی به‌نام ای ترون FE07 استفاده شده است.

بحران‌های جدید بر سر فعالیت تامین‌کنندگان قطعات خودرویی

چالشی که تمام نمی‌شود



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

موج جدید و فراگیر ویروس کرونا، بلایای طبیعی در چین و آلمان و یک حمله سایبری به‌بنادر آفریقای جنوبی، همه و همه دست‌به‌دست هم داده‌اند تا بار دیگر زنجیره‌های تامین جهانی را به‌نقطه بحرانی برسانند.

بر اساس گفته‌های شرکت‌ها، اقتصاددانان و کارشناسان، بحران‌های موجود بار دیگر جریان آزاد ارسال مواد اولیه، قطعات و کالاهای تمام‌شده را با تهدید مواجه کرده است.

آشفتنی در ارسال محموله‌ها

گونه‌های سنگینی مواجه کرده و بار دیگر رابطه بسیاری از ملت‌ها را با کشورهای دیگر قطع کرده است و در نتیجه ممنوعیت ورود کشتی‌ها به‌بازار آلمان، بسیاری از کشتی‌ها در آب‌ها سرگردان مانده‌اند و بر اساس گزارش «رویترز» چیزی حدود ۱۰۰ هزار نفر از خدمه کشتی‌ها در سراسر جهان منتظر بازگشایی بنادر هستند تا بتوانند با به‌خشکی بگذارند. این وضعیت بی‌شباهت به‌روزهای آغازین بحران کرونا نیست.

در دسترس نبودن کشتی‌ها و خدمه کشتی کافی تاثیر فراوانی روی صنایع می‌گذارد که ۹۰ درصد جابه‌جایی‌های خود را از طریق کشتی‌ها انجام می‌دهند.

در حال حاضر بازرگانی دور خارج شدن کشتی‌هایی که همچنان منتظر خالی‌های بارهای خود در آب‌های سرگردان هستند، کانتینرهای خالی کمی در دسترس است و این مساله همچنین بندرهای مختلف را با یک شلوغی و آشفتنی کم‌نظیری مواجه کرده که احتمالاً تا سه‌ماهه آخر سال جاری ادامه خواهد داشت.

تاثیر سیل در چین و آلمان

از سوی دیگر سیل‌های مرگبار در دو کشور چین و آلمان بر زنجیره تامین جهانی تاثیر منفی مضاعفی گذاشته است که هنوز نتوانسته‌اند از موج اول پاندمی کرونا و ضررهای تریلیون دلاری آن جان سالم به‌در ببرند. همچنین سیل در چین بر حمل‌ونقل و زغال‌سنگ از نواحی شانجی و مغولستان تاثیر گذاشته است.

آن هم درست وقتی که کارخانه‌های تولید برق در اوج تابستان به‌بیشترین میزان سوخت احتیاج دارند. در آلمان حمل‌ونقل جاده‌ای مواد اولیه به‌میزان قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته و در هفته منتهی به ۱۱ ژوئیه با اوج‌گیری سیل، حجم تاخیر در ارسال محموله‌ها به ۱۵ درصد رسیده که این میزان از تاخیر در آینده‌های نه‌چندان دور اثر خود را بر تولید شرکت‌ها نشان خواهد داد.

خودروسازان: قربانی بزرگ بحران‌ها

خودروسازان بر سر فعالیت زنجیره‌های تامین را می‌توان در عملکرد تولیدکنندگان مشاهده کرد. به‌عنوان



نوربالا

خودروسازان به‌خاطر اختلالات ناشی از اوج‌گیری کووید-۱۹ بار دیگر مجبور شده‌اند تولیدشان را متوقف کنند. به‌علاوه هزینه تولید فولاد مورد استفاده در قطعات مورد نیاز خودروسازان به‌خاطر افزایش هزینه حمل‌ونقل به‌میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است.

مثال خودروسازان به‌خاطر اختلالات ناشی از اوج‌گیری کووید-۱۹ بار دیگر مجبور به‌توقف تولید خود شده‌اند. در روزهای گذشته تویوتا موتور اعلام کرد که فعالیت‌های خود را در کارخانه‌های تایلند و ژاپن متوقف کرده است.

زیرا این کارخانه به‌قطعات مورد نیاز خود دسترسی ندارد. استلانتیس نیز به‌طور موقت تولید خود را در کارخانه بریتانیا متوقف کرده است. زیرا حجم زیادی از کارکنان این کارخانه به‌خاطر جلوگیری از شیوع ویروس باید به‌قرنطینه می‌رفتند.

علاوه بر این مشکلات صنعت خودرو به‌خاطر کمبود جهانی قطعات نیمه‌سازها که عمدتاً از سوی تامین‌کنندگان آسیایی صورت گرفته، با مشکل روبه‌رو است.

در ماه‌های اولیه سال تصور بر این بود که کمبود میکروچیپ‌ها در نیمه دوم سال ۲۰۲۱ برطرف خواهد شد؛ اما حالا مدیران شرکت‌های بزرگ خودروسازی پیش‌بینی می‌کنند که این مشکل تا سال ۲۰۲۲ ادامه داشته باشد.

مدیر یکی از شرکت‌های قطعه‌سازی در کره جنوبی که قطعات شرکت‌هایی مانند فورد، کرایسلر و رویان را تامین می‌کند، گفته که هزینه تولید فولاد مورد استفاده در قطعات مورد نیاز این شرکت‌ها به‌خاطر افزایش هزینه حمل‌ونقل به‌میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است. این مدیر که به‌خاطر حساسیت موضوع خواسته نامش فاش نشود، در گفت‌وگو با «رویترز» اظهار کرده: «وقتی افزایش قیمت فولاد و هزینه‌های حمل‌ونقل را در نظر بگیریم، قیمت تمام‌شده برای تولیدات ما حدود ۱۰ درصد افزایش می‌یابد.»

با این‌که ما در تلاشیم هزینه‌هایمان را پایین نگه داریم، اما حفظ قیمت‌ها روز به‌روز چالشی‌تری می‌شود. مساله تنها بالا رفتن قیمت مواد اولیه نیست و حمل‌ونقل هم تاثیر مضاعفی بر گران شدن قطعات دارد.»

این طور که به‌نظر می‌رسد تا اطلاع ثانوی تولید خودرو با چالش همراه بوده و احتمالاً بازگشت قیمت خودرو به‌دوران پیش از کرونا به‌این زودی‌ها اتفاق نخواهد افتاد.

خبر

News

فولکس‌واگن از مدیرانش غرامت می‌گیرد

سهامداران فولکس‌واگن برنامه‌هایی را برای ادعای خسارت از چهار مدیر پیشین فولکس‌واگن و گرفتن غرامتی معادل ۳۳۹ میلیون دلار از آن‌ها اعلام کرده‌اند. این ادعای خسارت نیازمند رضایت سهامداران فولکس‌واگن بود و در مدت نشست همگانی سالانه، ۹۹.۹ درصد از سهامداران این شرکت با این پیشنهاد موافقت کردند. این شکایت به‌فولکس‌واگن کمک می‌کند هر چند به‌صورت جزئی بخشی از خسارتی را که در نتیجه رسوایی دیزلی متحمل شده، جبران کند. بر اساس این شکایت مارتین وینتر کورن مدیر عامل پیشین گروه فولکس‌واگن موظف به پرداخت ۱۳.۱۸ میلیون دلار خواهد شد. این درحالی است که روبرت



استادلر، مدیر عامل آتودی نیز باید ۴.۸۲ میلیون دلار به‌این شرکت غرامت بپردازد. علاوه بر این استلانتس ایرش، عضو سابق هیات‌مدیره آتودی و ولفگانگ هاتر، عضو سابق هیات‌مدیره پورشه نیز هر کدام به‌ترتیب مجبور به‌پرداخت ۱.۱۸ و ۱.۷۷ میلیون دلار غرامت خواهند شد. بر اساس گزارش خبرگزاری «رویترز» ۳۱۷ میلیون دلار باقی‌مانده از بیمه‌اعتباری این شرکت به‌دست خواهد آمد. ماه گذشته مارتین وینتر کورن به‌اعتراف دروغ به‌پارلمان آلمان متهم شد و مشخص شد ادعایش مبنی بر بی‌اطلاع بودن از این که شرکتش نتایج تست‌های آلاینده‌ی خودروهای دیزلی را دستکاری می‌کرده، کذب بوده است. مدیران عالی‌رتبه فولکس‌واگن در ابتدا اتهامات را متوجه مهندسان خود کردند.

اما پس از انجام تحقیقات درون‌سازمانی توسط خود فولکس‌واگن مشخص شد که مدیران عالی این شرکت نیز به‌وظایف خود عمل نکرده و از این تقلب سازمان‌یافته مطلع بوده‌اند. در نتیجه رسوایی دیزلی که به‌خارج گسترده مدیران فولکس‌واگن و از بین رفتن اعتبار این خودروساز بزرگ آلمانی انجامید، این شرکت مجبور به‌پرداخت غرامت‌های بسیار فراوانی به‌مشتریان خود در اروپا و آمریکا شد.

انتشار عکس‌های جدید مرسدس سیتان ۲۰۲۲

که نسبت به‌مدل قبلی ظاهر عضلانی‌تری به‌آن بخشیده‌اند. به‌زحمتمی‌توان جزئیات بیش‌تری را درباره این خودرو حدس زد. اما مرسدس اعلام کرده که سیتان به‌درهای کشویی در دو طرف خود مجهز خواهد بود. این مدل همچنین به‌رغم جمع‌وجور بودن و ابعاد نسبتاً کوچکش به‌خاطر صندوق بسیار بزرگ و جادار قابلیت حمل حجم و وزن بسیار بالایی را دارد.

عکس‌های منتشر شده از شباهت این خودرو به‌کانسپت EQT خبر می‌دهد که در نتیجه‌می‌توان انتظار داشت سیتان ۲۰۲۲ کابین لوکس‌تری نسبت به‌مدل قبلی داشته باشد و رنگ‌آمیزی متالیک و همچنین سیستم اینفوتیمت آن جلوه خاصی به‌این خودرو جدید مرسدس بنز می‌بخشد.

مرسدس بنز ماه‌ها پس از انتشار تیزر رسمی و عکس‌های پاپاراتی‌های عالم خودرو، نخستین تصویر رسمی از مدل جدید سیتان ۲۰۲۲ را منتشر کرده است. این خودرو که قرار است ۲۵ اوت (یک ماه بعد) رونمایی شود، به‌آخرین تجهیزات ایمنی و اتصال‌پذیری مجهز است. هنوز این خودروساز آلمانی جزئیات زیادی را درباره این خودرو منتشر نکرده است.

اما از تصویری که اخیراً منتشر شده می‌توان به‌تکامل چهره این خودرو و مجهز شدن آن به‌یک جلو پنجره جدید و یک لوگو بر جسته پی برد. در قسمت جلو این خودرو می‌توان چراغ‌های جدید و چراغ‌های روز را که جلوه خاصی به‌آن بخشیده‌اند مشاهده کرد. در قسمت عقب سیتان می‌توان خطوط برجسته‌تری را مشاهده کرد



The new Mercedes-Benz Citan



چرا جگوار E-Type یک کلاسیک گران قیمت است؟



جنگ جهانی دوم نقش پررنگ و مهمی در پیشرفت صنعت خودرو داشته‌اند که نمونه آن را می‌توان در جگوار تایپ D مشاهده کرد. باید توجه داشت که جگوار تایپ E در زمان عرضه به‌بازار در دهه ۱۹۶۰، خودرو ارزان قیمتی نبوده است و تمام مشتربان قدرت خرید این اسپرت انگلیسی را نداشته‌اند. بنابراین برخلاف بسیاری از خودروهای کلاسیک دیگر که به‌مرور گران شده‌اند، جگوار E-Type از همان ابتدا خودرویی خاص و لوکس بوده است. همین مساله به‌افزایش ارزش این خودرو در طی زمان کمک کرده است؛ به‌گونه‌ای که خرید نسخه‌های این خودرو هم‌اکنون به‌صدها هزار یوند بودجه نیاز دارد.

خرید خودروهای کلاسیک، یکی از سرمایه‌گذاری‌های رو به‌رشد طی سال‌های اخیر بوده است که با هدف حفظ و گردآوری مجموعه کمپانی از شاهکارهای صنعت خودرو و صورت می‌گیرد. در میان این خودروها، خودروهای گران قیمت بسیاری همچون جگوار E-Type یا فورد موستانگ شلبی حضور دارند که با ارقام نجومی خرید و فروش می‌شوند. بسیاری از دستاوردهای صنعتی جهان طی قرن بیستم و بیست‌ویکم به کشورهای آمریکا، آلمان و ژاپن نسبت داده می‌شود. با این حال انگلیسی‌ها از گذشته تا به امروز به‌دلیل مهندسی فوق‌العاده خود مشهور بوده‌اند. مهندسان انگلیسی به‌ویژه پس از

چینی

Chinese

شاسی بلند جدید سایک مکسوس D90 پرو معرفی شد



شرکت سایک از شاسی بلند آفرودی جدید خود یعنی مکسوس D90 پرو رونمایی کرد. مدل ۲۰۲۱ این خودرو هم‌اکنون با قیمت پایه ۱۷۹ هزار و ۸۰۰ یوان قابل خرید توسط مشتریان چینی است. با توجه

به این که اکثر شاسی‌بلندهای چینی فاقد قابلیت آفرود هستند، عرضه مکسوس D90 پرو با قیمت رقابتی و مشوق‌های خرید برای مصرف‌کنندگان بازار خودرو چین جذاب خواهد بود. سایک محصول جدید خود را با مشوق‌های مختلفی عرضه می‌کند که از جمله آن‌ها می‌توان به امکان خرید اقساطی با ۳۰ درصد پیش‌پرداخت و اقساط ۳۶ یا ۶۰ ماهه با بهره‌اندک اشاره کرد. از نظر ظاهری، سایک مکسوس D90 پرو تفاوت چندانی با نسخه اصلی ندارد و به‌نوعی یک فیس‌لیفت محدود از نسخه اصلی محسوب می‌شود. فضای بار این پیکاپ نیز ۲۴۰۰ لیتر است که برای پاسخگویی به نیازهای کاربران کافی به‌نظر می‌رسد. قدرت‌بخش این خودرو نیز موتور دیزل دولیتری توربوشارژر با ۲۱۴ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور است و گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک ZF و وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌ها را بر عهده خواهد داشت.

ژاپنی

Japanese

عرضه سوپارو Levorg با کیسه هوای خارج از کابین



لوورگ Levorg یکی از مدل‌های کمتر شناخته‌شده سوپارو است که در فرم استیشن‌واگن قرار دارد و به‌صورت انحصاری در بازار ژاپن به‌فروش می‌رسد. نسل نخست این خودرو علاوه بر ژاپن در استرالیا و اروپا نیز

به‌فروش رسید. اما نسل دوم آن تاکنون از ژاپن خارج نشده است. این خودرو ویژگی‌های جذابی دارد که یکی از آن‌ها، کیسه هوای خارجی است. کیسه‌های هوای خارجی در سوپارو لوورگ به‌صورت آپشن اضافه عرضه می‌شوند که در صورت نصب آن‌ها، از سرنشیمان خودرو در برابر تصادف به‌خوبی محافظت می‌شود. این کیسه‌ها در اطراف نیمه پایینی ستون‌های A و پایین شیشه جلو قرار دارند و در صورت برخورد خودرو به‌عابر پیاده، عمل خواهند کرد. سوپارو لوورگ نخستین خودرویی نیست که از این ویژگی بهره‌مندی برد و نخستین بار کیسه‌های هوای خارجی در ولوو V40 مدل ۲۰۱۲ ظاهر شدند. کیسه‌های هوای خارجی در ابتدا برای محافظت از عابران پیاده در برخورد با اتومبیل طراحی شدند؛ اما کمپانی آلمانی ZF هم‌اکنون در تلاش است کیسه‌های هوای جانبی را نیز برای محافظت از خودروها در برخورد با یکدیگر به‌تولید انبوه برساند.

فرانسوی

French

سیتروئن BX: ترکیب سنت و مدرنیته به سبک فرانسوی



دهه ۸۰ میلادی دوران عجیبی برای خودروهای فرانسوی بود؛ چرا که محصولات تاثیرگذار و ماندگاری در این دهه تولید شدند. در حالی که پژو با مدل‌های محبوب خود همچون ۲۰۵ و ۴۰۵ در بازار

اروپا تاخت و تاز می‌کرد، سیتروئن پس از چند دهه طلایی در وضعیت جالبی قرار نداشت. سیتروئن به یک پژو ۲۰۵ احتیاج داشت تا وضعیت خود را بهبود بخشد. به‌همین دلیل آن‌ها تصمیم گرفتند سیتروئن BX را بسازند. تولید سیتروئن BX در سال ۱۹۸۲ آغاز شد و این خودرو در ۱۲ سال بعد روی خط تولید قرار داشت. بنابر تجربه مشتریان اروپایی که آن دوران را تجربه کرده‌اند، سیتروئن BX نسبت به رقبا، خود همچون پژو ۳۰۵ و رنو ۱۸ ظاهر جذاب‌تری داشت و علاوه بر آن تمایز همیشگی سیتروئن در این خودرو قابل مشاهده بود. نسخه معمولی بی ایکس این خودرو به‌پیش‌رانهای با قدرت تقریبی ۹۰ اسب‌بخار مجهز بود و نسخه اسپرت این خودرو با موتور ۱۰۵ اسب‌بخاری در سری XU از راه رسید. بعدها سیتروئن این نسخه را تقویت کرد و قدرت آن را به ۱۲۶ اسب‌بخار افزایش داد.

بامو 528i از دیار باواریایی‌ها رودرویی مرسدس بنز E250 اشتوتگارتی جنگ آلمانی‌های بااصالت در خیابان‌های پایتخت



بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E، دو سدان لوکس و باکیفیت آلمانی هستند که در بازار کشور ما طرفداران زیادی دارند. طی سال‌های اخیر قیمت بالای مدل‌های S کلاس و سری ۷ بامو در کنار مزایای فراوان BMW سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E، سبب شد این دو سدان آلمانی به‌گزینه شماره یک لوکس‌سواران بازار کشور تبدیل شوند. در ادامه قصد داریم دو مدل از پرطرفدارترین خودروهای آلمانی کشور، یعنی بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E را با یکدیگر مقایسه کنیم.

معرفی بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E بامو سری ۵ اتاق F10 در سال ۲۰۱۱ و با کد 523i به‌بازار داخلی عرضه شد و با توجه به این که نسل قبلی این خودرو با موتورهای متنوعی در بازار کشور حضور داشت، مشخصات فنی نسبتاً ضعیف 523i نتوانست خریداران ایرانی را به‌سوی این سدان جذاب بکشاند؛ چون قدرت این خودرو حتی از نیسان ماکسیم نیز کمتر بود! حدود یک سال بعد مدل 528i در اختیار خریداران ایرانی قرار گرفت و با مزایای متعدد خود جان تازه‌ای به‌بازار خریدوفروش بامو سری ۵ بخشید و مشتریان فراوانی را مجذوب این سدان آلمانی کرد.

سری ۵ جدید نه تنها از مشخصات فنی قابل توجهی برخوردار بود، بلکه از نظر امکانات و فناوری نیز سرآمد این کلاس محسوب می‌شد و به‌مدد همین مشخصات توانست تبدیل به موفق‌ترین نسل سری ۵ در بازار کشور شود. در سمت دیگر، مرسدس بنز اتاق W212 فیس‌لیفت با کمی تاخیر و در سال ۲۰۱۴ وارد بازار شد. در ابتدا مرسدس بنز تنها با مدل E200 در بازار حضور یافت که قسوی فنی آن با توجه به محدودده قیمتی این خودرو، چنگی به‌دل نمی‌زد. اما کمی بعد، مدل E250 با موتور قوی‌تری وارد بازار شد تا به‌طور مستقیم با بامو 528i رقابت کند. حضور دیرتر و کم‌رنگ‌تر مرسدس بنز در بازار کشورمان سبب شد بامو جایگاه خود را به‌خوبی تثبیت کند و به‌همین دلیل تبدیل به یک تاز این بخش از بازار داخلی شود. با این وجود، مرسدس بنز کلاس E نیز ویژگی‌های خاص خود را دارد و خودرویی نیست که بتوان آن را نادیده گرفت.

مقایسه طراحی بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E درمقایسه بامو سری ۵ و مرسدس بنز کلاس E از نظر طراحی می‌توان گفت که دو رقیب آلمانی در طراحی ظاهری از دو سبک کاملاً متفاوت برخوردار هستند. بامو

سری ۵ اتاق F10 خودرویی کاملاً اسپرت و جوان‌پسند است که حتی از نسل قبلی (E60) نیز اسپرت‌تر به‌نظر می‌رسد. خطوط کشیده و حجم‌دهنده روی کاپوت در کنار چراغ‌های خشن این خودرو، چهره بی‌نقص و بی‌ظنیری را از یک سدان اسپرت به‌نمایش می‌گذارد که توجه هر بیننده‌ای را به‌خود جلب می‌کند.

در طرف دیگر، مرسدس بنز تغییرات نسبتاً کمی را درمقایسه با نمونه قبل از فیس‌لیفت تجربه کرده و تنها در چراغ‌های جلو می‌توان تفاوت عمده این دو نسخه را مشاهده کرد. این تفاوت شامل استفاده از چراغ یک‌تکه به‌جای چراغ‌های دوپل قبل از فیس‌لیفت است. البته به‌نظر نگارنده، طراحی مدل قبل از فیس‌لیفت خشن‌تر و اسپرت‌تر به‌نظر می‌رسد. در بخش‌های جانبی و عقبی نیز تغییرات اندکی مشاهده می‌شوند که از میان آن‌ها می‌توان به‌طرح جدید چراغ‌های عقب اشاره کرد. در کل، نمای ظاهری مرسدس بنز اندکی ساده‌تر از بامو سری ۵ به‌نظر می‌رسد و به‌اندازه رقیب باواریایی خود نمی‌تواند در جذب خریداران جوان موفق عمل کند.

با وارد شدن به کابین بامو سری ۵ طراحی اسپرت و اصیلی را مشاهده خواهید کرد که همه نشانه‌های طراحی داخلی یک مدل به‌روز بامو در آن به‌چشم می‌خورد. درون کابین، داشبورد بزرگ سری ۵ فضای بیش‌تری را درمقایسه با داشبورد E کلاس به‌خود اختصاص داده است؛ اما این موضوع دلیل نمی‌شود که بخواهیم فضای داخلی اتاق سری ۵ را تنگ و محدود بدانیم. فضای کابین مرسدس بنز E250 نسبت به نمونه پیش از فیس‌لیفت تغییرات اندکی را تجربه کرده است و در واقع داشبورد، صندلی‌ها و پشت‌آمبرهای این خودرو همگی بدون تغییر باقی مانده‌اند. ارگونومی در کابین مرسدس بنز بسیار خوب به‌نظر می‌رسد. اما از این نظر نمی‌تواند با بامو رقابت کند

اشتوتگارتی‌اش دارد.

فروتن

Safe

متوسط قیمت خودرو دست‌دوم؛ ۲۵ هزار دلار

برای نخستین بار متوسط قیمت خودرو دست‌دوم در بازار آمریکا از ۲۵ هزار دلار گذشت. کاکس اتوموتیو (کمپانی صاحب‌وسایت کلی بلو بوک معتبرترین و پرارجعه‌ترین مرجع قیمت خودرو در بازار آمریکا) گزارش داده است که در ماه ژوئن متوسط قیمت خودروهای دست‌دوم به ۲۵ هزار و ۱۰۱ دلار رسیده است. این متوسط قیمت ماه قبل از آن هم ۲۴ هزار و ۴۱۴ دلار بود. در حقیقت متوسط قیمت خودروهای دست‌دوم از ژوئن سال ۲۰۲۰ تا ۲۰ هزار دلار عبور کرده بود. مثل همه نمودارهای دیگر به‌نظر می‌رسد این متوسط از نقطه اوج خود عبور کرده



باشد و به‌تدریج روند نزولی به‌خود بگیرد. براساس آمار منتشرشده، در ماه ژوئن ۲۰۲۱ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، خرید خودروهای دست‌دوم ۱۲ درصد کاهش یافته است. چارلی چسبرو (Charlie Chesbrough) از مدیران ارشد کاکس اتوموتیو می‌گوید: «در حالی که انبار نمایندگی همچنان در حال خالی شدن از خودروهای نو و دست‌دوم است، بازار خودروهای دست‌دوم علامتی از بهبود نشان می‌دهند و کاهش تدریجی تقاضا سبب شده است نمایندگی‌ها به‌تدریج بتوانند انبارهای خود را به‌حالت طبیعی بازگردانند.» در آغاز ماه ژوئیه میزان خودروهای دست‌دوم در پارکینگ نمایندگی‌ها به ۲،۴۵ میلیون دستگاه رسیده که نسبت به ماه ژوئن بارقم ۲،۳۸ میلیون دستگاه بهبود نشان می‌دهد. با این حال درمقایسه با ژوئن سال ۲۰۱۹ و پیش از آغاز همه‌گیری جهانی ویروس کرونا، وضعیت هنوز هم ۱۱ درصد زیر وضعیت عادی است.

برقی

EV

مزیت رقابتی چین در خودروهای برقی

هرچقدر تنش بین چین و آمریکا شدت می‌گیرد، دود آن بیش‌تر به‌چشم خودروسازان غربی می‌رود. یکی از مهم‌ترین عناصر مورد نیاز در خودروهای برقی، آهن‌ربای دائم است. اندازه مورد نیاز این قطعه برای هر خودرو کمی بزرگ‌تر از یک قطعی کبریت و در حد و اندازه یک پاکت سیگار است و موتورهای برقی برای حرکت به‌آن نیاز دارند. این آهن‌ربا از عناصر نئادی در چین تولید می‌شود و اگر چه فراوان بوده، اما تولید آن بسیار دشوار و آلاینده است. حالا که قرار است تمام خودروسازان دوره گذار از بنزینی به‌برقی را پشت‌سر بگذارند، نیاز به این عنصر نیز به‌صورت



نجومی و تصاعدی افزایش خواهد یافت و پیش‌بینی می‌شود یک کمبود بزرگ در راه باشد. برخی خودروسازان سال‌هاست که در حال تحقیق و بررسی هستند تا جایگزینی برای این عنصر نایاب پیدا کنند و تلاش‌های آن‌ها سبب شده است با محدود شدن استفاده از آن، فروش جهانی این عنصر به‌نصف برسد. خودروسازان غربی می‌گویند که نگران تامین این قطعه، افزایش قیمت و صدمه به‌محیط‌زیست هستند. اگر از این آهن‌ربای دائمی استفاده نشود، میزان پیمایش خودروها به‌زای هر بار شارژ به‌شدت کاهش می‌یابد که به‌نوبه خود بسر اضطراب پیمایش می‌افزاید. هیچ راننده‌ای دوست ندارد در راه بماند و خودروهای برقی اگر در راه بمانند، حتماً باید تا ایستگاه شارژ برق یک‌کش شوند و هیچ‌کس چنین وضعی را دوست ندارد. به‌همین دلیل داشتن منابع تامین این آهن‌ربای دائمی برای کشور چین مزیت رقابتی ایجاد کرده است.



ادیشن یک کو به اسپرت عادی نیست. این خودرو در تعداد محدود تولید شده و با قطعات فیبر کربنی سبک وزن عرضه می شود. به طوری که تنها ۶۰۰ دستگاه از آن در آمریکا شمالی فروخته خواهد شد. این خودرو به پیشرفته سبکتری و قطعات فیبر کربنی در پانل های جانبی و پشتی، اسپلیتر جلو و اسپویلر مجهز است. از دیگر ویژگی های CF-A91 می توان به رنگ های ۱۹ بجنی با طرح مشکی مات و کابین مشکی و فرم اشاره کرد.

زمانی که به قیمت ۲۰ هزار دلاری سوپرا کلاسیک در زمان عرضه خود در دهه ۹۰ میلادی و سپس به قیمت ۶۰ هزار دلاری کوروت ۲۰۲۱ نگاه می کنیم، بسیار عجیب خواهد بود که به ما گفته شود تویوتا حالا مدلی از سوپرا ۲۰۲۱ را با قیمتی معادل ۶۸ هزار دلار نیز به فروش می رساند. البته جالب است بدانید برای این مدل خاص از سوپرا که تحت عنوان CF-A91 نیز شناخته می شود، حتی قیمت بسیار بالاتری پیش از عرضه تخمین زده شده بود. زیرا تویوتا سوپرا A91 فیبر کربن



باسوپرا ۶۸ هزار دلاری
آشنا شوید

سه سدان با کیفیت که توسط «ایران خودرو» وارد شد

ژاپنی با کیفیت یا فرانسوی های فانتزی؟

خودروها با توجه به کیفیت ساخت، شرایط تامین قطعات و استهلاک پایین در اولویت خرید مشتریان قرار گرفته اند. با ما همراه باشید تا در ادامه این سدان های با کیفیت و کم استهلاک را به شما معرفی کنیم.

بزرگ ترین خودروساز کشور «گروه صنعتی ایران خودرو» سه محصول وارداتی را به بازار عرضه کرده است که می توان گفت جزو گزینیه های با کیفیت بازار داخلی به شمار می روند.

سدان ها همواره جزو خودروهای محبوب بازار ایران بوده اند و اگر چه بازار جهانی و داخلی در تملک امپراتوری بلند قامتان (اس یووی ها و کراس اوور ها) است، اما سدان ها با توجه به ماهیت طراحی و کاربری شان، همواره توجه خریداران ایرانی را به خود جلب کرده اند. در همین راستا



رضا برنابادی

r.bornabadi@autoworld.ir

موتور ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی موسوم به J24B به یکی از پیشرفته های با کیفیت در سطح خود بدل شود. این نکته را فراموش نکنید که به هر میزان از موتور کم حجم توان بالاتری گرفته شود، به همان میزان استهلاک و خرابی موتور افزایش می یابد. بنابراین مهندسان سوزوکی با طراحی هوشمندانه توانسته اند رانندگان بالایی را برای این پیشرفته ایجاد کنند. پیشرفته ۲.۴ لیتری کیزاشی بر خلاف پیشرفته ۲.۴ لیتری تنفا هیوندای - کیا به کیفیت روغن حساسیت ندارد و با شرایط جوی و سوختی کشور ساز گاری دارد. همین مساله منجر به استهلاک و خرابی پایین قلب پتنده کیزاشی شده است. از سوی دیگر در این خودرو برای انتقال قدرت از گیربکس CVT استفاده شده تا قدرت به دو محور جلو و عقب منتقل شود. با توجه به این که روی این خودرو گیربکس CVT نصب شده، اما میزان استهلاک ناشی از اصطکاک میان قطعات دوار گیربکس بسیار ناچیز است. همچنین این گیربکس نسبت به سایر گیربکس های CVT داخل کشور بسیار با کیفیت تر است. تعویض دنده در زمان عدم کوبش در زمان تعویض دنده و ارائه حالت دستی و هماهنگی با پدال های شیفتر پشت فرم مان از جمله مزایای این گیربکس است. با وجود این که کیزاشی یک خودرو دودیفرا نسیل است، با استفاده از سیستم کنترل الکترونیکی میزان خرابی در این خودرو نسبت به مدل های دودیفرا نسیل دیگر همکلاس آن، در سطح پایین تر قرار دارد. تنها نکته این است که گزینیه های وارداتی حال حاضر در بازار با مشکلاتی در زمینه تامین قطعات دست و پنجه نرم می کنند و سدان خوشنام و با کیفیت سوزوکی نیز از این قاعده مستثنی نیست. قطعات این خودرو گران قیمت هستند و احتمال تهیه آن ها در بازار ۶۰ درصد است. با این حال خرید کیزاشی توصیه می شود که به سالم بودن خودرو از نظر داشتن تصادف، بسیار دقت شود.



سوزوکی کیزاشی

امتیاز کلی برای خرید
۹۰ درصد

قیمت مدل ۲۰۱۳ با کارکرد ۱۲ هزار کیلومتر ۵۵۵ میلیون تومان

کمیاتی سوزوکی سال های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ به کانسپت از سدان خود با نام کیزاشی را به جهان معرفی کرد. در نهایت سال ۲۰۰۹ نسخه تولیدی این خودرو به بازار قدم گذاشت و سال ۱۳۹۱ بود که گروه صنعتی ایران خودرو سدان میان سائز خوش نام و با کیفیت سوزوکی را به دست مشتریان ایرانی رساند.

کیزاشی تا سال ۲۰۱۶ روی خط تولید کمیاتی سوزوکی قرار داشت و این در حالی است که تنها مدل های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ این خودرو در بازار کشورمان حضور دارد. کیزاشی با طراحی جوان پسند و اسپرت رقیب سرسختی برای کره ای های مدعی همچون هیوندای سوناتا و کیا اپتیما بود و با ظاهر تنومند و آراسته و با ویژگی های اسپرت، بسیار سریع در بازار داخلی مورد استقبال و توجه قرار گرفت.

این سدان میان سائز خانوادگی زیر کاپوت خود یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ تنفس طبیعی ۲.۴ لیتری را جا داده که مجهز به سیستم ۱۷۷ است که با بالابردن نسبت تراکم موتور، حداکثر می تواند ۱۸۵ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ دور (دور در دقیقه) و ۲۳۰ نیوتون متر گشتاور را در چهار هزار آربی ام تولید کند.

با توجه به این که کیفیت ساخت در خودرو سازان ژاپنی زبان زد است، این سدان اسپرت سوزوکی نیز از این قضیه مستثنی نیست. کیفیت ساخت در پیشرفته، بهره گیری از علم جدید در طراحی موتورهای پیوستنی و سیستم خنک کاری مناسب سبب شده است این

پژو ۷-۲

امتیاز کلی برای خرید
۶۰ درصد

قیمت مدل ۲۰۰۹ با کارکرد ۱۷۵ هزار کیلومتر ۳۶۷ میلیون تومان



ضعیف ترین محصول وارداتی پژو توسط گروه صنعتی ایران خودرو را باید پژو ۴۰۷ دانست. این مدل از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۰ روی خط تولید این خودروساز فرانسوی قرار داشت و این سدان میان سائز پژو با چهره نه چندان جذاب راهی بازار شد. البته چراغ های کشیده در جلو و سطوح انحنا دار روی بدنه، شخصیتی اسپرت به این سدان خانوادگی میان سائز داده است. سبک طراحی آشنای پژو به خوبی در ظاهر این خودرو دیده می شود. اگر چه ۴۰۷ خودرویی مناسب خانواده است، اما ضعف هایی دارد که نقاط قوت آن را کم رنگ می کند. با توجه به سال ساخت این سدان فرانسوی، پیشرفته آن چندان بر توان نیست. زیرا تمام نسخه های وارد شده به کشور از موتور چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ دولیتری بر خورد دارند. این موتور با توجه به تکنولوژی استفاده شده در آن و سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها می تواند حداکثر ۱۴۳ اسب بخار قدرت را در شش هزار آربی ام (دور در دقیقه) و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را در چهار هزار آربی ام ایجاد کند. اغلب مالکان پژو ۴۰۷ از عدم کشش مناسب این خودرو به دلیل عدم توزیع وزن مناسب و عدم هماهنگی با پیشرفته شکایت دارند و کیفیت ساخت قطعات موتور در سطح نسبتا بالایی قرار می گیرد؛ اما همانند سایر محصولات پژو، پیشرفته این خودرو نیز گرم کاری کند و بنابراین استهلاک بسیار بالایی دارد. در این خودرو همچنان از گیربکس قدیمی AL4 برای انتقال قدرت به چرخ های جلو استفاده شده است. از مهم ترین ضعف های پژو ۴۰۷ می توان به سیستم تعلیق نامناسب، گیربکس قدیمی، موتور نه چندان قوی و عدم هماهنگی موتور با اتاق اشاره کرد. با تمام این تفصیلات کیفیت ساخت آن نسبت به سایر محصولات تولیدی پژو در کشور، از سطح بالاتری برخوردار است و از امتیاز ۱۰۰ در بخش تامین قطعات، این خودرو می تواند ۷۰ امتیاز را از آن خود کند؛ زیرا هزینه نگهداری آن بسیار بالاست.

محصولات کمیاتی پژو و سایر خودروسازان فرانسوی، عدم انتقال اطلاعات در مورد آن ها به تعمیر کاران بومی است. این موضوع، چرخه و روند تعمیرات محصولات فرانسوی را سخت و دشوار می کند.



پژو ۵-۸ GT Line

امتیاز کلی برای خرید
۷۰ درصد

قیمت مدل ۲۰۱۷ با کارکرد ۲ هزار کیلومتر یک میلیارد و ۱۰ میلیون تومان

پژو ۵-۸ را باید پروژه ناموفق دیگر این خودروساز فرانسوی پس از عرضه ۴۰۷ دانست. زیرا نسل اول این خودرو در سال ۲۰۱۰ با ظاهری نه چندان جذاب به بازار عرضه شد. اما پس از پنج سال، طراحان کمیاتی پژو نسخه فیس لیفت این سدان سائز متوسط را به جهان معرفی کردند. در نمایشگاه خودرویی تهران سال ۱۳۹۶ بود که گروه صنعتی ایران خودرو ۵-۸ را در کنار کراس هاچ بک این خودروساز فرانسوی یعنی ۲۰۰۸ رونمایی کرد. اگر چه ۵-۸ فیس لیفت شده در دو نسخه ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ به بازار ایران آمد، اما رقبای سرسختی مانند تویوتا کمری، هیوندای سوناتا و کیا اپتیما داشت. ۵-۸ با زبان جدید طراحی پژو با ظاهر به روز و اسپرت به بازار عرضه شد و استفاده از خطوط تیز و فرم های تخت شخصیت نافذی به این خودرو بخشید.

چهره خودرو با چراغ های مشابه دندان نیش و حجم پوزه تهاجمی به نظر می رسد. همچنین حجم خاص بخش عقب و چراغ هایی با LED سه گانه عمودی، چهره ای زیبا را از این سدان به نمایش می گذارد. نسبت به محصولات دیگر پژو که در داخل کشور تردد می کنند، پژو ۵-۸ از کیفیت نسبتا بالایی برخوردار است و پیشرفته آن یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۶۰۰ سی سی ۱۶ سوپاپ توربوشارژ است.

این موتور بر اساس موتور معروف ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی این خودروساز یعنی TUS شکل گرفته؛ با این تفاوت که در آن از سیستم زمان بندی متغیر سوپاپ ها و پاشش سوخت مستقیم GDI استفاده شده است. این موتور حداکثر می تواند ۱۶۳ اسب بخار قدرت را در شش هزار آربی ام (دور در دقیقه) و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور را در ۲۴۰۰ آربی ام تولید کند. این موتور توربوشارژ همانند سایر پیشرفته های پر خورانی که در بازار ایران حضور دارند، حساسیت بالایی نسبت به سوخت کشور و شرایط جوی دارد. زیرا محصولات فرانسوی با موتور های گرمی که دارند، مناسب شرایط جوی ایران نیستند.

اما با این وجود کیفیت قطعات آن در سطح بالایی قرار دارد و موتور پر توان نسبتا کم استهلاکی به شمار می رود. گیربکس شش سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک با قابلیت تعویض دنده در پشت فرمان، قدرت را به چرخ های جلو منتقل می کند و از پروگرام و ساختار نسبتا به روزی برخوردار است. با توجه به این مساله، این خودرو گیربکس پر استهلاکی دارد. زیرا در زمان افزایش دمای کاری، تعویض دنده هانیز با تغییراتی مواجه می شود که کیفیت رانندگی را کاهش می دهد. یکی از ضعف های پژو ۵-۸ کمبود قطعات و ضعف در تعمیرات است. از امتیاز ۱۰۰، تامین قطعات این خودرو تنها می تواند امتیاز ۳۰ را کسب کند. همچنین یکی از بارز ترین ضعف های



دومین پیکاپ الکتریکی جی ام سی در راه است



جی ام سی به تازگی اعلام کرده است که در آینده نه چندان دور از دومین وانت الکتریکی خود رونمایی خواهد کرد. جزئیات این وانت الکتریکی در حال حاضر در دسترس نیست. فورد پیش از این ۱۵۰-۴۰۰ پیکاپ خود را رونمایی کرده است و تسلا و رینو هم در این بخش رقیب تولید پیکاپ‌های الکتریکی به حساب می‌آید. به دلیل آن که جی ام سی از باتری‌های اختصاصی

خود در پیکاپ‌های الکتریکی استفاده خواهد کرد، به نظر می‌رسد این خودروها ویژگی‌های مشترکی داشته باشند. GMC از ارائه هر گونه جدول زمانی برای مدل جدید خودداری کرده است، اما می‌توانیم انتظار داشته باشیم که زمان رونمایی از این وانت به ۲۰۲۳ برسد. در ماه‌های آینده درباره وانت الکتریکی جی ام سی اطلاعات بیشتری در دسترس خواهد بود.



دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور از افزایش قیمت اروپایی‌های وارداتی خبر داد هزینه کارشناسی کامیون‌های کارکرده وارداتی؛ ۱۰۰ میلیون تومان!

اعلام می‌شود که هر کامیون با ۶۰ هزار یورو وارد شده، اما قیمت نهایی آن بسیار بالاتر از نرخ اولیه است

هزینه گمرکی از ۲۵ به ۱۰۰ درصد رسید

کریمی در خصوص هزینه گمرک نیز اظهار کرد: «پیش از این گفته می‌شد که هزینه گمرک ۲۵ درصد است، اما در حال حاضر این هزینه به‌طور کامل دریافت می‌شود و در صورتی که تمام مراحل تخصیص به‌طور کامل انجام شود، مسازاد این هزینه برگشت داده می‌شود.»
کریمی در پایان خاطر نشان کرد: «توانایی در انجام این طرح که می‌توانست انقلابی در نوسازی ایجاد کند، به‌وضوح دیده می‌شود و باعث شده است این طرح تحت شعاع افراد حقیقی و حقوقی قرار بگیرد.»

افزایش قیمت بازار داخلی تحت تاثیر واردات کامیون‌ها

وی توضیح داد: «بحث ما این است که در حال حاضر متأسفانه دلالت‌ها، بازار خارج کشور را هم خراب کرده‌اند.» وی گفت: «شرایطی ایجاد شده است که با شرط سه سال کار کرد، تعداد ناوگان مشمول در دنیا هم محدودتر شود. کشورهایی مانند عراق، ارمنستان و ترکیه این مزیت سنی را در نظر نگرفته‌اند.» همین موضوع باعث شده است کامیون‌های سه سال کار کرد قیمت بیشتری در مقایسه با چهار سال به بالا داشته باشند.» وی افزود: «به‌عنوان مثال یک کامیون ۲۰۱۸ با قیمت ۶۵ هزار یورو عرضه می‌شود، اما یک مدل ۲۰۱۷ قیمت ۴۵ هزار یورویی دارد. دلیل اصلی آن است که ایران مجبور به واردات مدل‌های ۲۰۱۸ به بعد است، اما سایر کشورها می‌توانند هر مدلی را خریداری کنند.» وی اظهار کرد: «واردات این کامیون‌ها به کشور دو هدف را دنبال می‌کند: نوسازی و شکستن قیمت‌ها در بازار داخلی.» وی ادامه داد: «انتظار می‌رفت با واردات این خودروها کامیون‌های ۵ میلیارد تومانی بازار به ۳ میلیارد تومان برسند، نه این که مدل‌های ۵ میلیارد تومانی حدود ۶ میلیارد تومان قیمت گذاری شوند.»

یک کامیون ۲۰۱۸ در بازارهای همسایه با قیمت ۶۵ هزار یورو عرضه می‌شود، اما یک مدل ۲۰۱۷ قیمت ۴۵ هزار یورویی دارد. دلیل اصلی آن نیز این است که ایران مجبور به واردات مدل‌های ۲۰۱۸ به بعد است، اما سایر کشورها می‌توانند هر مدلی را خریداری کنند



ارائه مجوز واردات به مصرف‌کننده؛ راه حل مشکل کامیون‌داران

قاجاق وارد کشور می‌شود، کیفیت بسیار خوبی دارد. اما لاستیک‌های چینی که به صورت رسمی وارد می‌شوند، فاقد کیفیت لازم هستند.» رئیس هیات مدیره انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال دار تهران افزود: «متأسفانه تعدادی کاسب تحریم در کشور وجود دارند که با پیدا کردن گلوگاهها و مسدود کردن آن‌ها نبض بازار را به دست می‌گیرند و با پررنگ کردن موضوع تحریم‌ها صورت مساله را پاک می‌کنند. در صورتی که اگر مجوز واردات را به خود مصرف‌کننده بدهند، چنین مشکلاتی پیش نخواهد آمد. اما می‌گویند باید منشأ خارجی داشته باشد که تامین ارز برای مصرف‌کننده امکان پذیر نیست.» وی در پایان خاطر نشان کرد: «افراد فعال در بخش تجارت کشور در شرایط تحریمی مجبور به دور زدن تحریم‌ها هستند و هزینه آن را از مردم می‌گیرند. در صورتی که دولت با پشتیبان و اراده خود می‌تواند زمینه تامین قطعات با کیفیت در کشور فراهم کند.»

عبدالله خانعلی، رئیس هیات مدیره انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال دار تهران درباره افزایش قطعات تقلبی در بازار و تاثیر آن بر روند فعالیت کامیون‌داران اظهار کرد: «برخی از کامیون‌داران که همیشه از قطعات اصل استفاده می‌کنند، مشکلی با این موضوع ندارند.»
وی افزود: «رانندگانی که به دلیل افزایش قیمت از قطعات چینی و غیراصل استفاده می‌کنند، مدام در حال تعویض قطعه هستند که مسلماً بر بازدهی آنها تاثیر می‌گذارد. ضمن این که اگر این موضوع در حال حاضر کمرنگ شده به دلیل کود بازار و کاهش فعالیت کامیون‌داران است که نیاز به تعویض قطعات را کاهش داده است.» وی درباره کیفیت قطعات وارداتی بیان کرد: «قطعات وارداتی به دو نحو وارد کشور می‌شوند؛ قطعات چینی و بی کیفیت از طریق مبادی رسمی و قطعات با کیفیت اروپایی به صورت قاچاق از مرز عراق وارد کشور می‌شوند. به‌عنوان مثال لاستیک میشلن که به صورت

واردات کامیون‌های دست دوم اروپایی بر خلاف آن چه انتظار می‌رفت، نتوانست بازار کشور را متحول کند. این کامیون‌ها که حالا بعد از گذشت



فرانک آقاصفی

faghhasafi@autoworld.ir

یک سال از ثبت سفارش، تنها ۵۰ دستگاه از آن‌ها ترخیص شده و به بازار کشور رسیده است، نه تنها اهداف خود را محقق نکرد، بلکه به گفته دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور واردات این خودروها و حضور دلالت در این طرح باعث شد تا قیمت نهایی محصولات بالا رود و روی قیمت محصولات موجود در بازار هم تاثیر افزایشی داشته باشد. به گفته احمد کریمی، هزینه‌های حساب نشده‌ای مانند کارشناسی خودروها و هزینه مربوط به اقامت کارشناس در هتل، قیمت نهایی این خودروها را به شدت افزایش داده است.

معاینه فنی؛ تنها شرط اسقاط کامیون‌های فرسوده

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» از ترخیص ۵۰ دستگاه از کامیون‌هایی که در گمرک بوده‌اند، خبر داد. احمد کریمی در خصوص برداشته شدن شرط اسقاط این خودروها اظهار کرد: «بحث اسقاط به قوت خود باقی بوده و تنها کمی شرایط آن تغییر کرده است.» وی در ادامه عنوان کرد: «پیش از این تنها اسقاط کامیون‌هایی پذیرفته می‌شد که دارای کارکرد با بارنامه هوشمند معتبر هستند، اما در حال حاضر این شرط برداشته شده است.» کریمی همچنین بیان کرد: «اگر خودرویی معاینه فنی داشته باشد، برای اسقاط پذیرفته می‌شود و ظاهراً معاینه فنی گویای آن است که خودرو فعال و در حال کار است.» وی با بیان این که بر اساس این تغییرات، از این پس خودروهای فعال در معادن و درون شهری هم مشمول طرح اسقاط می‌شوند، توضیح داد: «در همین راستا طرح نوسازی را باید در برگیرنده حمل و نقل جاده‌ای و درون شهری دانست.»

قیمت گذاری کامیون‌ها بر اساس مدل‌های موجود

کریمی در ادامه در خصوص قیمت این کامیون‌ها اظهار کرد: «در این مدت پیگیری‌های بسیاری در خصوص قیمت تمام‌شده این کامیون‌ها برای متقاضیان شده‌ایم.» وی توضیح داد: «متأسفانه در این زمینه واردکنندگان نیم‌نگاهی به قیمت محصول مشابه در بازار دارند و بر اساس آن قیمت تمام‌شده را اعلام می‌کنند.» دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور گفت: «به‌عنوان مثال اگر قیمت مدل مشابه در بازار ۵۵ میلیارد تومان باشد، نمونه وارداتی را ۴۵ میلیارد تومان قیمت گذاری می‌کنند.» وی اظهار کرد: «سوال این جاست مگر قرار است بر اساس قیمت بازار، مدل‌های وارداتی را قیمت گذاری کنیم؟»

محاسبه هزینه ۹۶ میلیون تومانی کارشناسی

احمد کریمی همچنین در ادامه عنوان کرد: «متأسفانه به نظر می‌رسد قرار است تمام هزینه‌های کشور از محل واردات همین خودروها پاسخ داده شود؛ زیرا هر کسی به‌نوعی از واردات این محصولات سهم خواهی کرده است.» وی همچنین بیان کرد: «یکی از هزینه‌های جالب در قیمت گذاری این خودروها، مربوط به کارشناسی است.» وی در ادامه بیان کرد: «تنها هزینه کارشناسی یکی از خودروها، ۹۶ میلیون تومان ذکر شده بود.» کریمی گفت: «این در حالی است که به غیر از این رقم، هزینه‌های مربوط به اقامت کارشناس در هتل و غذا هم روی قیمت نهایی خودرو محاسبه می‌شود.» وی با اشاره به آن که در هیچ کشوری چنین اتفاقاتی را شاهد نیستیم، عنوان کرد: «در نهایت اعلام می‌شود که هر کامیون با ۶۰ هزار یورو وارد شده، اما قیمت نهایی آن بسیار بالاتر از نرخ اولیه است و در صورت اعتراض به این قیمت‌ها، با لیست هزینه‌های عجیب مواجه می‌شویم.»



آینده منتظر ارائه آن به شکل انبوه باشیم. هر چند که نام این خودرو در کارنامه دولت فعلی ثبت شد.

در حالی که ششاهین در دولت فعلی عرضه شد (هر چند به تعداد محدود) اما عرضه تارا به طور انبوه به دولت فعلی نرسید و باید در دولت



تحویل تارا به دولت دوازدهم نرسید

تحلیل
analysis

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

استفاده حداکثری چینی‌ها از شرایط غیر قابل پیش‌بینی واردات خودرو

کلاس متوسط با عرضه کم و تقاضای زیاد مواجه باشد و خودرو سازان چینی نیز با درک این واقعیت فرصت را غنیمت شمرده و با سرعت هر چه تمام‌تر در حال سفت کردن جای پای خود در بازار خودروهای وارداتی هستند. در واقع می‌توان گفت مسابقه خودرو سازان چینی بازار با یکدیگر در عرضه مدل‌های جدید در ماه‌های اخیر نیز با توجه به همین اصل است.

در حالی که با وضعیت فعلی مذاکرات، رفع تحریم‌ها به حالت تعلیق درآمده و تا آغاز به کار دولت جدید باید صبر کرد و در عین حال تا وضعیت تحریم‌ها مشخص نشود، وضعیت اقتصادی در آینده نیز در حال‌های از ایهام قرار خواهد داشت، بحث واردات خودرو در آینده نیز تا حدی مبهم خواهد بود و این امر حداقل در سال جاری محقق نخواهد شد. این مفروضات سبب شده است بازار خودروهای بالادستی و

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با کارگزارانی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزد ۳ نسل ۲
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزد ۳ نسل ۲
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ نیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزد ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	.	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نیسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	.	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچ‌بک سه‌در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	.	هندلینگ	لوازم بدنی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای النترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزد ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲۰۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نیسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیاسورتو ۲۰۱۲-۱۳
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	.	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیوکورانندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
میتسوبیشی ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۲۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا رازو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آزرا ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کادنزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیش‌راننده حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورتیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایپرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایپرید
میتسوبیشی اولندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیشی اولندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX 300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	جلو	هاچ‌بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کوئوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
کیا اپتیما ۲۰۱۸ هیبرید	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هایپرید
تویوتا CHR 1200	چهار چرخ جلو	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیر منطقی	۲۰۰۰	DS6
تویوتا CHR 1800	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC+ 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014



چرا کیفیت فیلتر روغن مهم است؟

در فیلترهای بی کیفیت به دلیل استفاده از کاغذ نامناسب یا وجود درز در محل اتصال کاغذ، فیلتراسیون به درستی انجام نمی شود. به همین دلیل ذرات و آلودگی ها از فیلتر عبور می کنند و به تدریج وارد موتور می شوند. این آلودگی ها با خراش دادن سیلندر و پیستون موجب آسیب جدی به موتور خودرو خواهند شد. چکیدن قطرات روغن از محل اتصال فیلتر، زنگ زدگی پوشش محافظه، تحمل نکردن فشار و در نتیجه شکاف برداشتن فیلتر باعث خروج تدریجی یا سریع روغن از مسیر روغن نامرغوب ایجاد شوند.

روغنکاری موتوری می شود. بدیهی است در اثر فشار و اصطکاک زیاد، قطعات خودرو مستهلک و کاملاً ساییده خواهد شد. ایجاد کمپرس (روغن سوزی) مصرف بیش از حد بنزین جوش آوردن، کاهش قدرت موتور و در مواردی شکستن سوپاپ و شاتون (قطعات متحرک موتور) و در نهایت ایست کامل موتور مشکلاتی هستند که می توانند در پی استفاده از فیلتر روغن نامرغوب ایجاد شوند.

انتشار لیست قیمت جدید توسط بزرگ ترین تولید کننده فیلتر خودرو

قیمت فیلترهای «سرکان» تا ۳۰ درصد افزایش یافت



علیرضا کافی
a.kafi@autoworld.ir

شرکت فیلتر سرکان قیمت انواع فیلتر خودروهای سبک و سنگین تولید خود را بین ۵ تا ۳۰ درصد افزایش داد. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» ۲۱ اردیبهشت ماه

سال جاری بزرگ ترین فیلترساز خودرو کشور اقدام به افزایش قیمت کرد و با اعلام لیست جدید در بازار حاضر شد. هنوز از آخرین افزایش قیمت این فیلترساز سه ماه نگذشته است اما دیروز لیست قیمت فروش با نرخ های جدید برای عرضه به تعویض روغنی ها توسط اداره فروش این شرکت منتشر شد. براساس قیمت های جدیدی که توسط رهبر بازار فیلتر ایران اعلام شده است، بهای فروش کالا به تعویض روغنی ها بین ۵ تا ۳۰ درصد افزایش یافته و تعویض روغنی ها نیز باید کارالارا با سود مصوب به دست مصرف کننده نهایی برسانند. بر همین اساس فیلترهای پیکان و پژو آری، سه هزار و ۳۰۰ تومان گران تر شده و فیلترهای پژو ۴۰۵ هم نزدیک به ۶ هزار و ۵۰۰ تومان نسبت به قبل افزایش قیمت یافته است. در خودروهای پر تیراژ به نظر می رسد فیلترهای پر تیراژی قبلی با حدود ۸ هزار تومان افزایش قیمت بیش از سایرین بیشتاری کرده، این در حالی است که فیلترهای پژو پارس و سمند تنها هزار و ۸۵۰ تومان گران تر شده اند و پژو ۲۰۶ هم از این پس باید برای تعویض فیلتر هوا، ۶ هزار تومان بیشتر بپردازد. تندر ۹۰ سوارها فقط هزار تومان بیشتر گذشته برای



عکس: جنبه تبلیغی دارد

تعویض فیلتر هوا خواهند پرداخت. فیلترهای مخصوص رنو کولتوس و نیسان جوک هم از ۳۷ هزار تومان به ۴۴ هزار تومان رسیده و برای خرید هر عدد فیلترهای ام وی ام ایکس ۲۲ باید ۷۸ هزار تومان پرداخت. در بخش خودروهای سنگین یک باره فیلترهای کامیون ها و اتوبوس های ولوو ۷۷ هزار تومان گران تر شده که مبلغ قابل توجهی است. قیمت هر فیلترهای بیرونی این خودروها در لیست جدید ۴۰۲ هزار تومان قیمت گذاری شده است.

فیلتر روغن خودروهای سبک و سنگین از مهم ترین قطعاتی است که در سلامت موتور خودرو نقش بسزایی ایفا می کند. سرکان قیمت فیلتر روغن سمند اف ۷ را فقط هزار و ۱۰۰ تومان افزایش داده تا هزینه مالکان خودرو ملی چندان بالا نرود. قیمت ها در بخش فیلتر روغن کمی متعادل تر افزایش یافته است تا جایی که فیلتر روغن پژو ۲۰۶ بلند چسبی هم فقط هزار تومان بالا رفته و قیمت فیلتر پژو ۴۰۵، سمند و زانتیا نیز ۸ هزار و ۵۰۰ بیشتر شده است. فیلتر مخصوص تیبیا و پراید نیز ۶ هزار تومان گران تر شده و به ۲۸ هزار تومان برای خرید تعویض روغنی ها رسیده است. گویا باز هم تندر ۹۰ کم خرج تر از سایر خودروهاست و فیلتر روغن این خودرو فقط هزار تومان گران تر شده است. اما با توجه به اینکه فیلتر سرکان و قیمت گذاری هایش نقش تعیین کننده ای در صنعت و بازار فیلتر خودروها دارد، باید منتظر ماند تا مشخص شود پس از تعطیلات جاری سایر شرکت های فیلترساز چه واکنشی نسبت به این اتفاق نشان خواهند داد و تا چه میزان قیمت محصولات تولیدی خود برای خودروهای سواری و سنگین را بالا خواهند برد.

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

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

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

TITAN UNIVERSAL CH-4

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور دیزلی
با سطح کیفی CH-4
15W-40, 20W-50

مناسب برای خودروهای توربوشاژ

- حفاظت از قطعات اصلی موتور
- ضد سایش
- کاهش انسداد فیلتر

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



جدید نیگل هیدروژنی است که خروجی آن ها دوبرابر از نسل قبل بهتر شده و بهماش بیش تری را بهار معانی می آورد. این مدل از نوع تک پدال بوده و با توجه به پیشرفته مدرن هیبریدی خود مصرف سوختی معادل ۲.۷۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارد. آکوا به عنوان یک محصول به روز شده از تویوتا با طراحی به روز و امکانات رفاهی و پیشرفته مدرن و اقتصادی خود، برای نسخه پایه دیفرانسیل جلو قیمتی معادل ۱۷ هزار و ۹۹۶ دلار دارد. البته برای نسخه چهار چرخ محرک این خودرو باید ۲۳ هزار و ۶۵۷ دلار پرداخت کرد.

کمپانی تویوتا طی چهار روز گذشته از محصول جدید خود که بر پایه هاچ بک هیبرید شکل گرفته، رونمایی کرد. این خودرو با نام آکوا معرفی شده و این مدل که در آمریکا با نام پریوس شناخته می شود، در قالب یک مدل باز طراحی شده با ظاهری به روز تر از قبل و فضای داخلی جادار تر روانه بازار شده است. سبک طراحی بدنه آکوا ساده اما جسورانه و البته به زبان خاص تویوتا است که می توان آن را تلفیقی از هاچ بک یاریس و معماری پریوس دانست. یکی از مهم ترین نکات در این مدل جایگزین شدن باتری های



آکوا هیبرید محصول جدید تویوتا

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۱۴۶۰

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۴۶۱
به نظر شما سامانه موتور یار تا چه اندازه سبب کاهش
تخلف موتور سواران شده است؟

۱- زیاد
۲- کم



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا استفاده از مکمل های سوختی می تواند در کاهش خرابی موتور ناشی از پایین بودن اکتان سوخت تاثیر گذار باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۲۷ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۷۳ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۳۱ درصد

گزینه ۲ ۷۳ درصد



وقتی در سیستم های انژکتوری (منظور در موتور سیکلت هاست) مدار دور آرام با مشکل مواجه می شود، ابتدا باید مسیر کنار گذر در پیچه گاز را که وظیفه مهمی در دور آرام بر عهده دارد، بررسی کنید. در این صورت ممکن است به دلیل تجمع دود، این در پیچه مسدود شده باشد.

بنابراین در پیچه گاز باید تمیز شود. همچنین احتمال دارد سنسور در پیچه گاز شل شده باشد که باید آن را در جای خود سفت و اتصالات آن را بررسی کرد. همچنین ممکن است کابل گاز آسیب دیده و نیاز به تعویض داشته باشد. در آخر دلیل این موضوع می تواند لقی سوپاپ ها باشد. در این صورت سوپاپ های موتور را بررسی و در صورت نیاز آن ها را تنظیم کنید تا مشکل برطرف شود.

پیشنهاد می شود برای عیب یابی موتور سیکلت های انژکتوری به نمایندگی انحصاری مراجعه کنید. همچنین توجه داشته باشید که سیستم های سوخت سانی انژکتوری هر برند باینر متفاوت بوده و تنها باید به نمایندگی های مربوطه مراجعه کنید تا مشکل موتور سیکلت شما به طور کامل رفع شود.

بیش تر در برخی خودروهای هاچ بک یا خودروهای سدان سگمنت سی قابل مشاهده است. گاهی شیب شیشه ها و ستون هاسیب می شود پشت سری در زمان تغییر وضعیت میدان دید را کاهش دهد. گاهی نیز ابعاد پشت سری طوری طراحی شده که به محض تغییر وضعیت، می تواند دید را مختل کند. کمپانی های خودروسازی برای کاهش این ضعف و بهبود دید راننده نسبت به عقب خودرو، دوربین های دنده عقب و ۳۶۰ درجه را نصب می کنند تا میدان دید راننده بهبود یابد. عموماً این ضعف زمانی نمایان می شود که راننده قصد پارک خودرو یا تغییر مسیر و دیدر آینه وسط را دارد.

معویب بودن سوپاپ

موتور سیکلت انژکتوری مدل ۱۳۹۶ دارم و زمانی که سرعت را کم می کنم، دور آرام موتور نا پایدار می شود و این در صورتی است که در سرعت یکنواخت و ثابت هیچ چگونه مشکلی دیده نمی شود. علت چیست؟

برای - کرج

شده که بعد از طی فرآیند تراکم و احتراق سبب تولید قدرت ایده آل می شود. تفاوت این دو سیستم در موتور سونان تا تنها در خصوص نحوه قرار گیری انژکتور ها بوده و تغییراتی هم در ECU داشته است. لازم به ذکر است قدرت تولیدی در مدل GDI بیش تر از MPI است و با توجه به کیفیت سوخت کشور ماقطعاً موتور هایی که مجهز به سیستم پاشش سوخت MPI هستند، بهتر عمل می کنند. زیرا میزان نسبت تراکم در این موتور ها نسبت به موتور های GDI کمتر بوده و حالت ناک کردن کمتری برای آن ها به وجود می آید.

مسدود شدن دید

چرا در برخی خودروها با بلند کردن پشت سری صندلی، میدان دید راننده نسبت به عقب خودرو و کاهش می یابد؟

لطیفی - تهران

در زمان طراحی و تولید خودرو و محدودیت هایی وجود دارد که گاهی منجر به کاهش میدان دید راننده نسبت به طرفین یا حتی پشت خودرو می شود. این محدودیت

پرستش های فنی

Technical Questions

قدرت بیشتر

میان موتور های MPI و GDI هیوندای آزا چه تفاوت هایی وجود دارد و کدام یک برای شرایط ایران مناسب است؟

کاشورز - اصفهان

یکی از عوامل مهمی که در افزایش قدرت و رانندمان موتور تاثیر بسزایی دارد، پاشش سوخت و چگونگی احتراق است. اغلب خودروها به سیستم پاشش سوخت MPI مجهز هستند و در این نوع آرایش انژکتوری، پاشش سوخت پشت سوپاپ ها انجام شده و هم زمان با باز شدن سوپاپ، مخلوط سوخت و هوا به داخل سیلندر می رود. اما گاهی این مورد سبب به وجود آمدن احتراق ناقص و عدم تولید یک قدرت ایده آل می شود. مهندسان با طراحی سیستم پاشش مستقیم یا GDI این مشکل را حل کردند. در این مدل، پاشش سوخت مستقیماً در داخل سیلندر انجام

تلگرام

Telegram

ارتباط بهتر میان صنعت و دانشگاه

از مسائلی که در هر کشوری منجر به پیشرفت صنعت می شود، بهبود روابط دانشگاه و صنعت است. موضوعی که مدت ها است هیچ جایگاهی در کشورمان ندارد. اما با بررسی های دقیق می توان به این نتیجه رسید که در کشورهای سطح اول جهان، دانشکده های مهندسی خودرو و ارتباط مستقیمی با صنعت و بازار دارند. یکی از عوامل این ارتباط، بهبود و ارتقای سطح آگاهی تکنسین های خدمات دهنده در این راستاست. حال در اینجا این سوال مطرح می شود که آیا با ورود دانشگاهی ها به صنعت خودرو می توان شاهد تغییر و تحولاتی در این بخش بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم.

با ایجاد پل ارتباطی بهتر میان دانشگاه و صنعت می توان از دانشجویان نخبه در صنعت بهره گرفت. کمپانی هایی مانند مرشدس بنز سالانه میلیون ها دلار صرف سرمایه گذاری برای ایده های جدید نخبگان و دانشجویان تحت نظر خود می کنند و با فراهم کردن زمینه برای ورود دانشگاهیان به صنعت می توان شاهد پیشرفت خودرو سازی کشور بود. هر چند که چنین مساله ای نیازمند حمایت و توجه همه جانبه مدیران ارشد و البته استادان دانشگاه است. در نهایت با بهبود روابط استادان با مدیران ارشد این صنعت می توان شاهد پیشرفت و ترقی در زمینه های طراحی و تولید و حتی خدمات در این بخش بود.

پور صانع

استاد دانشگاه می توانند در ارتباط با خودروسازان مطرح، دانشجویان مستعد را به این مراکز معرفی و موانع پیش روی دانشجویان را تا حد زیادی برطرف کنند. البته بسیاری از استاد دانشگاه برای ورود دانشجویان به این صنعت تلاش می کنند؛ اما به دلیل عدم وجود زیرساخت های لازم موفق نمی شوند.

رنجبر

Message



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خرابی سنسور پارک

خودرو وارداتی مدل ۲۰۰۹ دارم که روی سیر عقب آن سنسورهای پارک نصب شده است. حدود دو هفته قبل در زمان دنده عقب گرفتن متوجه شدم این سنسورها مانند قبل باز ندریک شدن به موانع هشدار نمی دهند و با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی پس از بررسی اعلام کرد که این قطعات باید تعویض شوند. اما با تعویض سنسورها، مشکل برطرف نشد. پس از مدتی کارشناس فنی با بررسی بیشتر تشخیص داد که سنسورها چینی هستند و عملکرد مناسبی ندارد. بنابراین سنسورهای اصلی را سفارش دادم که تا یک ماه دیگر وارد کشور می شود.

داداش پور - تهران

مکانیک خود یار

Self Mechanic

مراقب کاهش سطح روغن موتور باشید

ساختار برخی پیشرفته های خودروهای داخلی به گونه ای است که در هر یک هزار کیلومتر روغن کم می کند. دلیل این امر طراحی خاص سیلندر است که سبب می شود مقدار روغنی که برای کاهش میزان اصطکاک بین پیستون و رینگ روی سطح جداره سیلندر باقی مانده در زمان احتراق بسوزد. میزان این کاهش نیز تقریباً ۲۵۰ سی سی است و با این تفصیل اگر راننده به این مورد آگاهی نداشته باشد و کسری روغن را جبران نکند، سه مشکل اساسی



برای خود و ایجاد می شود. نخست آن که مقدار مصرف سوخت و آلاینده ها افزایش خواهد یافت. همچنین مقدار ساییدگی قطعات افزایش یافته، در نتیجه رانندمان موتور کاهش می یابد و در آخر این که زمینه لازم برای شکل گیری رسوبات در مدار روغن کاری پیشرفته و زنگ زدگی قطعات موتور فراهم می شود. همان طور که گفته شد هر یک از این عوامل می تواند زمینه ساز خرابی جدی در موتور باشد. بنابراین توصیه می شود همواره مقدار سطح روغن را بررسی کرده و در صورت کاهش حجم آن، از همان روغنی استفاده کنید که برای پیشرفته در نظر گرفته آید. نمونه بارز کاهش روغن موتور را می توان در پیشرفته تی یو ۵ که روی محصولات پژو ۲۰۷، ۲۰۶، پارس و... نصب است، مشاهده کرد.

برای اطلاع از شرایط اشتراک
روزنامه «دنیای خودرو» لطفاً با
شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱
تماس بگیرید

حفظ سلامتی خودرو با



با انجام به موقع سرویس های دوره ای در نمایندگی های مجاز خودروی خود را همواره در وضعیت مطلوب نگه دارید



www.isaco.ir



کلنگ زنی کارخانه لاستیک زاگرس نمایشی بود!



نماینده مردم کرمانشاه در مجلس یازدهم با نمایش خواندن کلنگ زنی کارخانه لاستیک زاگرس از توقف این پروژه انتقاد کرد. عبدالرضا مصری در گفت‌وگو با ایبنا ضمن تأکید بر اینکه اثری از کارخانه لاستیک زاگرس کرمانشاه نیست، گفت: «تنها کارخانه‌ای که این دولت در کرمانشاه برای آن کلنگ به زمین زد، لاستیک زاگرس بود. اما یکی دو سال بعد از سفر آقای روحانی به استان،

تابلوی این کارخانه را هم جمع کردند و امروز دیگر اثری از آن نیست و به نظر می‌رسد اقدامی نمایشی بوده است.» شایان ذکر است در این دولت کلنگ ۴ کارخانه لاستیک‌سازی جدید در استان‌های لرستان، سیستان و بلوچستان، کردستان و کرمانشاه به زمین زده شد اما اقدامی برای ساخت آنها و توسعه صنعت تایر سازی در کشور صورت نگرفت.

آشنایی با اجزای مختلف تایر

آج یا نقش گل و کاربرد آن در تایرهای مختلف

گزارش

Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

برای افزایش کارایی رویه تایر، علاوه بر استفاده از مواد تشکیل دهنده خاص معمولاً آن را با طرح‌های خاصی شیار دار و منقوش می‌کنند. خطوطی که به آنها گل یا پترن (Pattern) می‌گویند و کارکردهای مختلفی دارند. طرح گل علاوه بر زیبایی ظاهر تایر، در کارکرد بهینه آن از نظر چنگ‌زنی بهتر، ترمزگیری مناسب‌تر، راندن آب سطح جاده به طرفین و همچنین خنک کردن تایر بسیار موثر است.

با توجه به شرایط مختلف جاده‌ای و حرکتی، هر گروه از گل‌های تایر برای کارکردهای خاصی طراحی می‌شوند. به عنوان مثال تایرهایی که برای کار در معادن و جاده‌های خاکی طراحی می‌شوند، گل‌های مناسب خود را دارند. در تایرهای سنگین برخی گل‌ها برای چرخ‌های عقب و گروه دیگر برای چرخ‌های جلو مناسب‌ترند. بنابراین انتخاب گل متناسب با کارکرد مورد نظر می‌تواند کارایی و دوام بیشتر، فرمانگیری بهتر و صدای کمتر را به دنبال داشته باشد. در مجموع می‌توان گل‌های تایر را با توجه به کارکردها و کارکردهای آن به صورت مندرج در صفحات بعدی گروه‌بندی کرد.

طرح نیم‌دنده (گل عقب - LUG)

این طرح گل مخصوص محور عقب خودروهای کامیونی و وانتی، مطابق شکل دارای شیارهای عرضی در سراسر محیط است.

طرح نیم‌دنده راندن و پیش بردن خودرو را به خوبی انجام داده و قدرت چنگ‌زنی و

ترمزگیری بسیار خوبی دارد ولی در سرعت‌های بالا صدای زیادی تولید می‌کنند و در صورت استفاده در محور جلو موجب سفت شدن فرمان، کندگی گل، ترک بین گل‌ها و ساییدگی تایر می‌شود. بنابراین این توصیه می‌شود از این طرح فقط در محورهای میانی و عقب استفاده شود.

طرح چهار خط (گل جلو - RIB)

در این جامنظور از خط‌های شیارهایی هستند که به طور محیطی در سراسر تایر به چشم می‌خورند. تعداد این شیارها عموماً ۲ یا ۴ شیار است ولی در بازار این طرح را چهار خط می‌نامند. با توجه به فرمان‌پذیری مناسب و پایداری حرکتی خوب، عموماً این طرح در محور جلو استفاده می‌شود. به علت تفاوت عملکرد این طرح در انتقال نیروی موتور به جاده نسبت به طرح گل عقب، استفاده از طرح گل جلو در محورهای انتقال نیرو توصیه نمی‌شود.

طرح دو خط (گل جلو - SEMIRIB)

این طرح ترکیبی از نیم‌دنده و چهار خط است و دارای شیار محیطی در مرکز تایر و شیارهای عرضی اطراف تایر است. این طرح به دلیل فرمانگیری خوب و ترمزگیری مناسب در محور جلو خودروهای کامیونی و وانتی استفاده می‌شود.

طرح ترکیبی (بلوک و ریب)

این طرح عموماً در تایرهای رادیال و به خصوص رادیال سواری مورد استفاده قرار می‌گیرد. شرایط حرکتی و ابعاد خودروهای سواری به گونه‌ای است که در محورهای جلو و عقب از طرح گل یکسان استفاده می‌شود. طرح گل تایر خودروهای سواری بسیار متنوع و به گونه‌ای است که علاوه بر تامین خصوصیات نظیر مقاومت غلشی کم (مصرف سوخت کمتر)، چنگ‌زنی و ترمزگیری خوب، قابلیت بیرون راندن آب هنگام تماس با جاده، فرمان‌گیری مناسب و حرکت نرم و راحت، باید از ظاهر آن بیرون‌بینی‌ها را داشته باشد.

طرح جهت‌دار (Direction)

این طرح که در تایر خودروهای سواری کاربرد دارد، علاوه بر پایداری مناسب هنگام حرکت در جاده‌های خیس، در سرعت‌های بالا دارای تحمل و دوام بسیار خوبی است.

طرح جهت‌دار شیارهای جانبی در دو طرف خط مرکزی تایر و در یک جهت دار دینار این هنگام نصب تایر روی رینگ باید دقت کرد که جهت شیارها با جهت حرکت رو به جلوی خودرو همسو و هماهنگ باشد. روی دیواره‌های تایر جهت‌دار، جهت صحیح نصب تایر با شکلی شبیه فلش و عبارت Rotation مشخص شده است.

تولید صدا هنگام حرکت در سرعت‌های بالا در این طرح نسبت به طرح ترکیبی به نسبت قابل ملاحظه‌ای بیشتر است.

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 2071	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندر	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندر XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیو کوراندو	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - باهوا ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا رآو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	





آن را «نقص تولید نادر» می‌نامد. جنرال موتورز می‌گوید جدیدترین فراخوان شامل مازول‌های باتری معیوب بولت خواهد شد و فراخوان قبلی یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری بوده است. دن فلورس، سخنگوی جنرال موتورز در نامه‌ای که از طریق CNBC چاپ شده نوشته است: «ما با هدف افزایش ظرفیت باتری برای جایگزینی مازول در حال همکاری با تأمین‌کننده و تیم‌های تولیدی خود هستیم و آن‌ها شبانه‌روز روی این موضوع کار می‌کنند.»

جنرال‌موتورز به دلیل خطرات ناشی از آتش‌سوزی، اکنون خودروهای الکتریکی شورولت بولت ۲۰۱۷-۲۰۱۹ را فراخوانده است. این اکنون دومین فراخوان برای این وضعیت است و جنرال‌موتورز پیش از این نیز برای این خودروها اصلاحیه صادر کرده بود. هفته گذشته جنرال‌موتورز بیانیه‌ای صادر کرد و از صاحبان بولت الکتریکی خواست از پارک خودرو خود در گاراژ خودداری کنند. جنرال‌موتورز اکنون نقص دوم مربوط به بولت الکتریکی را شناسایی کرده است و این خودرو ساز



فراخوان جنرال‌موتورز برای مدل شورولت بولت

واکنش یکی از فعالان حوزه تولید لنت ترمز به موضوع تولید پشم آهن از میلگرد:

استفاده از پشم آهن در تولید لنت ترمز مختص ایران نیست

افکار عمومی و جلوگیری از هرگونه شک و شبهه مصرف‌کنندگان نسبت به کیفیت انواع لنت ترمز تولید داخلی، لازم به توضیح می‌دانم که کلیه تولیدکنندگان معتبر محصولات تولیدی خود، از مشخصات فنی و انطباق آن‌ها با ویژگی‌های مورد نیاز برای دستیابی به محصول نهایی با کیفیت و منطبق با استانداردهای لازم، مطمئن شده و پس از کنترل و آزمایشات لازم از آن‌ها استفاده می‌کنند و طبیعتاً پشم آهن مصرفی در لنت‌های ترمز نیز از این قاعده مستثنی نبوده و جای هیچ‌گونه نگرانی برای خریداران و مصرف‌کنندگان نیست. به شرط آن که از لنت ترمزی استفاده کنند که توسط تولیدکننده معتبر، رسمی و تحت پوشش سازمان ملی استاندارد و با برند شناخته‌شده تولید شده باشد.»

تولید آن از میلگرد به نحوی که در کیفیت محصولات تولیدی برای خوانندگان و مصرف‌کنندگان تردید و شبهه ایجاد کند، نه تنها موجب اعتراض است، بلکه هیچ‌گونه مبنای علمی و تخصصی ندارد. ضمن آن که باید یادآور شد در صورت تأمین کیفیت فنی و عملکردی محصولات تولیدی بر اساس ویژگی‌های فنی و استانداردهای لازم و به کارگیری مواد اولیه مجاز در تولید آن‌ها، ورود به جزئیات کیفی و خصوصیات مجزای هر یک از مواد اولیه مصرفی در عرصه عمومی جامعه و مطبوعات نه تنها کمکی به آحاد جامعه و مصرف‌کنندگان نمی‌کند، بلکه موجب سردرگمی و تشویش اذهان عمومی خواهد شد.»

در ادامه توضیحات این تولیدکننده لنت ترمز به استفاده از مواد اولیه مرغوب در تولید لنت‌های ایرانی اشاره شده است. در این جوابیه آمده است: «از طرفی جهت تنویر

پیرو درج مطلبی تحت عنوان تولید پشم آهن از میلگرد در شماره ۱۴۵۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۷ روزنامه «دنیای خودرو» یکی از تولیدکنندگان معتبر انواع لنت ترمز طی تماس با خبرنگار این روزنامه توضیح داده که بحث استفاده از پشم آهن به عنوان یکی از الیاف‌های مورد استفاده در انواع لنت ترمز نه تاری داشته و نه صرفاً مختص تولیدکنندگان ایرانی است.

در توضیح این تولیدکننده لنت ترمز همچنین آمده است: «استفاده از پشم آهن با مشخصات فنی مناسب و با مقادیر تعریف شده برحسب نوع فرمولاسیون در تمام کشورها و نزد کلیه شرکت‌های معتبر و مشهور بین‌المللی مرسوم و مورد تأیید است.

بنابراین عنوان شدن به کارگیری پشم آهن توسط تولیدکنندگان لنت ترمز و



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند بدون نواز م	
	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۹۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو 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 بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۵۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۴۵,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۱۰۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۱۷۰,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۲۹,۰۰۰	۱۱۱,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند ملی	
	تولید ندارد	۱۰۹,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۱۴۷,۸۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	دیسک لنت (ایران)
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۸۶,۸۰۰	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند	
	تولید ندارد	۸۶,۹۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۰۷,۰۰۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد 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 دیسک چرخ و عدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ - به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



سوار کردن مسافر در جاده توسط اتوبوس تخلف است



باشگاه خبرنگاران جوان: رئیس پلیس راهور ناجا گفت: «راننده اتوبوسی که چند روز قبل در محور هراز واژگون شد، مسافران را در طول جاده سوار کرده بود که تخلف است.» سردار سیدکمال هادیانفر با اشاره به واژگونی اتوبوس در محور هراز و تعداد مسافران آن اظهار کرد: «بر اساس مصوبه وزارت کشور، ناوگان مسافری اجازه تردد در جاده‌ها را ندارند و ظرفیت آن‌ها هم ۶۰ درصد است، همچنین اتوبوس‌ها را از جهت رعایت دستور العمل‌ها، ظرفیت و بار اضافی با سامانه کنترل‌رصد می‌کنیم.» وی افزود: «راننده اتوبوسی که در محور

هراز واژگون شد، مسافران را در جاده سوار کرده بود. دولت باید از رانندگان اتوبوس حمایت کند، زیرا اتوبوسی که ۴۰ نفر ظرفیت دارد و می‌خواهد با ۶۰ درصد مسافران حرکت کند، متحمل خسارت می‌شود.» رئیس پلیس راهور ناجا یادآور شد: «بیشتر رانندگان، اتوبوس را اجاره می‌کنند و مالک اتوبوس نیستند، امیدواریم وزارت راه و دولت تمهیداتی برای این کسری ۴۰ درصدی مسافران اتوبوس بیندیشند ما هم لحظه به لحظه مسیر اتوبوس‌ها را کنترل خواهیم کرد.»

خبر News



حوادث رانندگی در کرمانشاه سه کشته و پنج زخمی به جا گذاشت

ایرنا: رئیس پلیس راه استان کرمانشاه از وقوع سه سانحه رانندگی و واژگونی خودروها در محورهای کنگاور و کرمانشاه خبر داد و گفت: در این حوادث سه نفر جان خود را از دست داده و پنج نفر هم زخمی شدند. سرهنگ محمد حیدری گفت: «حادثه نخست در کیلومتر ۲۴ محور کنگاور - اسدآباد رخ داد که یک دستگاه پژو ۴۰۵ به علت عدم توجه به جلو واژگون شد.» وی افزود: «در این حادثه پسر بچه‌ای ۱۲ ساله

جان خود را از دست داد و راننده و سرنشین دیگر این خودرو زخمی و به مراکز درمانی منتقل شدند.» سرهنگ حیدری تصریح کرد: «حادثه دوم نیز حوالی ساعت ۱۲ شب گذشته در کیلومتر ۳۰ محور سراب نیلوفر به وقوع پیوست که یک دستگاه خودرو دنا به خاطر تخطی از سرعت مطمئنه واژگون شد.» رئیس پلیس راه استان کرمانشاه خاطر نشان کرد: «در این سانحه نیز زن جوان ۴۰ ساله جان خود را از دست داد و

راننده و دیگر فرد سرنشین هم مجروح شدند.» وی در خصوص سومین سانحه منجر به فوت نیز گفت: «حوالی ساعت یک بامداد و در کیلومتر ۲۵ محور کمربندی شرقی کرمانشاه تصادفی رخ داد و یک دستگاه پژو ۴۰۵ به خاطر عدم توجه به جلو واژگون شد.» سرهنگ حیدری یادآور شد: «این حادثه نیز باعث مرگ راننده ۶۷ ساله و زخمی شدن سرنشین خودرو شد.»



علی زراندوز az.arandooz@autoworld.ir

و عده عرضه خودروهای جدید از سوی دو خودروساز بزرگ.

حاضر جواب: خیلی ممنون... چون از قدیم گفته‌اند: وصف‌العیش، نصف‌العیش!

چراغ سبزی عقب‌نشینی از قیمت‌گذاری دستوری جواب داد: خودروسازی در جاده افت زیان...

حاضر جواب: فقط این وسط می‌ماند زیان مصرف‌کننده در بازار بی‌رقیب!

رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو تهران از افزایش نرخ دستمزد تعمیرکاران خودرو در سال ۱۴۰۰ خبر داد.

حاضر جواب: نخیر... مثل این که کم کم باید خودمان برویم تعمیر کاری خودرو را هم یاد بگیریم!

تویوتا تصمیم گرفت از خریداران تعهد بگیرد که خودروی خریداری شده را تا یک سال به فروش نرسانند در غیر این صورت آن‌ها دیگر اجازه خرید محصولات تویوتا نخواهند داشت.

حاضر جواب: قبول نیست... باز هم این خودروسازان خارجی از روی شرایط فروش خودروسازان وطنی بی‌اجازه کجی کردند!

قیمت‌گذاری دستوری خودرو و نه به نفع تولیدکننده است، نه مصرف‌کننده.

حاضر جواب: یعنی باز خوب است که مصرف‌کننده این طور وقت‌ها کمی مهم می‌شود و حرفش وسط می‌آید!

ایلان ماسک گفت: احتمالاً به‌زودی برای فروش ماشین‌های تسلا پرداخت با بیت‌کوین را می‌پذیرد.

حاضر جواب: این آقای ماسک هم هر روز صبح که از خواب بیدار می‌شود، بر اساس کشمی که دیشب خورده درباره بیت‌کوین یک تصمیم جدید اعلام می‌کند!

قیمت روغن موتور به قیمت واقعی نزدیک شد.

حاضر جواب: احتمالاً قیمت‌های واقعی با جناب جف بزوس رفته‌اند... چون هر چه اجناس گران می‌شوند، فقط به قیمت واقعی شان نزدیک می‌شوند ولی به آن نمی‌رسند!

چالش کامیون‌داران برای تامین قطعات مصرفی...

حاضر جواب: قدیم‌ها مردم از در و همسایه پیاز و سیب زمینی قرض می‌گرفتند، الان باید قطعات مصرفی کامیون قرض بگیرند!

تولید وانت زامیاد که همه آن را با عنوان نیشان آبی می‌شناسند تا پایان سال متوقف می‌شود و سایپا محصول جدیدی را جایگزین آن می‌کند.

حاضر جواب: بیجان و پراید که رفتند... پژو ۲۰۶ و نیشان آبی هم که قرار است بروند، نکنید این کار را... این خودروها ما را در این سال‌ها اهلی خودشان کرده‌اند!

۴۰ ایستگاه شارژ خورشیدی خودرو برقی در کشور راه‌اندازی می‌شود.

حاضر جواب: تعدادشان با توجه به وسعت کشور چیزی نیست... حداقل قرعه‌کشی کنید و به هر کسی که خودرو برقی دارد و اسمش در می‌آید، یکسایه هدیه که هر جامی رود با خودش ببرد!

چالوس همچنان پر ترافیک...

حاضر جواب: و ویروس‌های کرونا همچنان انگشت به دهان و حیران!

رئیس پلیس راهور ناجا و رئیس هیات‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کردند:

کرونا؛ بلایی بر سر کسب‌وکار آموزشگاه‌های رانندگی!



معمومه دهقان m.dehghan@autoworld.ir

نخستین گواهینامه رانندگی را کارل بنز، مخترع خودروهای مدرن، در سال ۱۸۸۸ دریافت و اولین کشوری داشت گواهینامه برای رانندگی را الزامی کرد، آلمان بود که در تاریخ ۲۹ سپتامبر ۱۹۰۳ این قانون را به اجرا گذاشت. اما در ایران نخستین گواهینامه رانندگی در سال ۱۳۰۱ صادر شد. هفت سال بعد نیز اولین آموزشگاه رسمی آموزش رانندگی توسط پنج نفر از پیشکسوتان اتومبیلرانی کشور در تهران، تاسیس شد. بین سال‌های ۱۳۰۵ تا ۱۳۰۸ با افزایش ورود خودرو، صدور گواهینامه رانندگی نیز آغاز شد. این روزها از یک‌سوم مردم می‌توان به راحتی بر بالا بودن هزینه کلاس‌های آموزش رانندگی به گوش می‌رسد و از سوی دیگر مدیران آموزشگاه‌های مربوطه از مشکلات و دردسرهایی که کرونا برای آنها ایجاد کرده است، سخن می‌گویند.

پلیس راهور در نرخ‌گذاری کلاس‌های رانندگی نقش جدی ندارد. در جلساتی که با نمایندگان کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور داشتیم، تاکید کردیم هزینه‌ها را برای مردم کاهش پیدا کند. وی ادامه داد: «پلیس راهور موازی با اقدامی که آموزشگاه‌ها در خصوص کاهش هزینه‌ها انجام می‌دهد، در حال ایجاد شرایطی است که مراجعه هنرجو در سامانه راهور باشد و خدمات را از سامانه دریافت کند. این موضوع باعث کاهش هزینه‌ها برای هنرجو می‌شود.»

برای شغل ما بیمه تعریف نشده است یکی از مریبان آموزشگاه رانندگی استان تهران، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» درباره مشکلات خود گفت: «شغل ما هیچ مزایایی ندارد چراکه بیمه نیستیم زیرا این شغل در بیمه اصلاً تعریف نشده، کار کرد ما ساعتی است. یعنی اگر سرکار بیاییم، حقوق داریم اما اگر کلاس نداشته باشیم، حقوقی هم نداریم. با ساعتی ۲۰ هزار تومان چیه می‌شود کرد؟ آیا خرج زندگی تامین می‌شود؟ شما اگر به یک شهر بازی بروید و ۱۰ دقیقه بازی کنید باید بیشتر از ۲۰ هزار تومان بپردازید اما در آموزشگاه رانندگی به من و کار کرد خودرو ساعتی ۴۰ هزار تومان تعلق می‌گیرد. این مریب در ادامه بیان کرد: «سرمایه ما زیر پای هنرجوست، اگر هنرجو خطا کند و منجر به تصادف

شود، خودمان باید خسارت بدهیم. جالب است بدانید حتی سهمیه بنزین نیز به ما تعلق نمی‌گیرد. استهلاک و خرج خودرو هم به شدت بالاست حتی لاستیک، مزایا و وام نیز به ما تعلق نمی‌گیرد.» وی در پایان افزود: «متأسفانه با شیوع بیماری کرونا تعطیلی آموزشگاه‌ها در آمد مریبان تقریباً به صفر رسیده و مراجعه مردم به آموزشگاه‌های رانندگی بسیار کم شده است. حتی کلاس‌های حضوری آیین‌نامه نیز لغو شده و به صورت مجازی برگزار می‌شود. بنابراین بسیاری از مردم از کلاس‌های آنلاین ناراضی هستند و ترجیح می‌دهند اصلاً در آموزشگاه ثبت‌نام نکنند.»

با افزایش تورم، هزینه در خواست گواهینامه نیز بالا می‌رود.

فهاد حقیقی، رئیس هیات‌مدیره کانون آموزشگاه‌های رانندگی کشور درباره وضعیت این روزهای مریبان آموزشگاه‌های رانندگی، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «آموزشگاه‌های رانندگی اتحادیه فعال و مستقلی دارد که از قدیم وجود داشته است. اما متأسفانه در حق مریبان آموزشگاه رانندگی در کشور اجحاف شده و برخورد مناسبی با آنها نمی‌شود. حتی در این شرایط خدمات و مزایایی به آنها تعلق

نمی‌دهند و در جریان جزئیات قیمت‌ها قرار بگیرند.»

وی درباره مهم‌ترین درخواست خود گفت: «با توجه به اطلاعیه آیین‌نامه اجرایی، خودرو مریب باید هفت‌ساله باشد اما الان زمان هفت‌سال کار کرد خودروها سر آمده و دولت هنوز خودرویی به ما نداده است، به همین دلیل تعدادی از مریبان بیکار شدند. بنابراین پلیس با ما همکاری کند یا حداقل طول عمر خودرو آیین‌نامه افزایش یابد.»



حسین نظریان h.nazarian@autoworld.ir

حل جدول شماره ۱۲۹۹. A crossword puzzle grid with a picture of a car part (brake caliper) in the center.

A crossword puzzle grid with a picture of a motorcycle in the center.

افقی ۱- پدربزرگ خودرو امروز (در تصویر) ۲- به خط هوایی ایران گفته می‌شود ۳- فراموشی - برندی مشهور در صنایع الکترونیک جهان ۴- رطوبت انگلیسی - کوشش و تلاش - صریح ۵- مدلی از بیوک - اضافه است ۶- گردش دست‌جمعی - مدلی از اتسکودا با حرفی اضافه در آخر ۷- محصول جدید سایپا - این هم مدلی از زنون است - به خودروهای کاروتجاری می‌گویند ۸- خودروساز قدیمی انگلیسی - مدل دیگری از سایپا ۹- نام این پرنده با گل همراه بوده است - عدد ۱۰ - محصول مشترک کرمان خودرو و هیوندای - خودروساز آمریکایی - لون به‌هم ریخته ۱۱ - نوعی چاشنی غذا - کار این شاسی‌بلند کره‌ای در بازار ایران نگرفت - قطب مثبت پیل ۱۲ - هنوز هم قدرتمندترین خودروی جهان است - محصولی از ایران خودرو - التجاه خاست ۱۳ - از تیم‌های معروف حاضر در فرمول یک - بازیکن پشتیبان فوتبالی - گیر در هم ۱۴ - اندیشیدن - تاسی با ظرفیت بیشتر ۱۵ - شورولت صدرصد برقی - از صفحات این روزنامه دنیای خودرو است.

عمودی ۱ - برند خودرویی معروف ایتالیا ۲ - مزای در برطرف‌دار - پاسخ مثبت دادن ۳ - معروف‌ترین چاه جهان - فرمان خودرو ۴ - این مدل ایران خودرو دیگر تولید نمی‌شود - خوبان ۵ - جمع تکه - جنس به‌ظاهر قوی‌تر ۶ - زاد در هم - وانت فول‌سایز دوچ - زن عربی ۷ - کجاست - ایمان - مزه دهان جمع کن ۸ - به خودرو روباز می‌گویند - وسیله‌ای برای آسان تر روشن کردن خودروی قدیمی ۹ - محل توقف اتوبوس و قطار - خالی - قدم یک پا ۱۰ - منسوب به قوم لر است - ضمیر سوم شخص مفرد منفعل - تنها - منطقه و شهری در غرب کرچ ۱۱ - از ادوات تشبیه - مدلی از الفارومو - خودرو بالاتر - از صیفی هاست ۱۲ - فعل دعایی - نام اول پژو صندوق‌دار - نشانه جمع عربی است - فنی بی آغاز ۱۳ - از ادوات هشدار - نماینده رسمی هیوندای در ایران ۱۴ - پول واحد اتحادیه اروپا - مدیرعامل موفق پیشین رنو و نیشان ۱۵ - شاسی‌بلند سایز هیوندای - به فرمان‌پذیری خودرو گفته می‌شود.



Autoworld.ir

یکشنبه ۳ مرداد ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۶۱

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۴۰ ۲۷ اصفهان ۴۱ ۱۹ شیراز ۴۰ ۲۲ مشهد ۳۹ ۲۷ تبریز ۳۵ ۲۱ ارومیه ۳۵ ۱۹ رشت ۲۹ ۲۴ گرگان ۳۵ ۲۶ اهواز ۵۱ ۳۲ یزد ۴۲ ۲۶ کرمان ۳۷ ۱۸ بندرعباس ۳۹ ۳۱ زاهدان ۴۰ ۳۳

بیلبورد
Billboard

فضای بیشتر

در این آگهی مرسدس بنز که توسط آژانس «دایکرت اسمیت» طراحی شده به فضای بیش تر در کابین تریلی های سولو استار اشاره شده است.

More space. With the new SoloStar Concept in the Actros. A true driver's drivers cabin.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

نمک روی زخم ترافیک!

حرف آخر
The Last Word

معصومه دهقان

خبرنگار



این روزها در نقاط مختلف کشور ترافیک شهری دامن پیر و جوان را گرفته و بحرانی ترین حالت آن را در تهران شاهدیم که به اصطلاح به هیچ قول و قراری رحم نمی کند. اما افزایش تعداد تاکسی ها و خودروهای مسافر بر شخصی با توجه به نحوه توقف و عبور و مرور برخی از آن ها، به خودی خود به حجم مشکلات موجود در این بخش تا حد چشمگیری دامن می زند و به قول معروف نمکی روی زخم ترافیک شهری است. در همین راستا اگر چه نحوه توقف برخی تاکسی ها و مسافر بر های شخصی برای سوار یا پیاده کردن مسافر گاه سبب ترافیک سنگینی می شود و در عین حال به صحنه ای عادی و تکراری در شهر بدل شده است، اما وقتی پای صحبت مردم در این رابطه می نشینیم، درمی یابیم که آن ها از این شیوه و رفتار نادرست رانندگی به شدت گلایه مند هستند که به برخی در اینجا اشاره می شود: «بعضی رانندگان تاکسی و مسافر بر ها فکر می کنند خیابان ملک شخصی آن هاست و هر جا و هر زمانی که صلاح بدانند توقف می کنند!» یا «چرا برخی رانندگان تاکسی هر جا که بخواهند بوق می زنند و به هیچ قانونی پایبند نیستند؟!» و مواردی از این قبیل. با این تفاسیل چنین مواردی سبب بروز آلودگی صوتی، کندی حرکت خودروها و ایجاد ترافیک، مسدود شدن مسیر، وقوع تصادف و سردرگمی مردم می شود. در این میان عدم برخورد مناسب با این دسته از متخلفان نیز موجب شده است این رویه عادی و به معضلی در دسرساز بدل شود؛ به طوری که گویی توقف و سوار و پیاده کردن مسافر در وسط خیابان، حق قانونی برخی تاکسی ها و مسافر بر های شخصی است!

ترینها



و ماشین از طریق چرخ های عقبی فرمان می گرفت. این خودرو همچنین به جای استفاده از یک موتور متعارف و معمول، از موتوری گول پیکر و شبیه به موتور هواپیما بهره می برد. بدنه این مدل از تخته چنندلا ساخته شده بود و اجازه می داد که هلیکا به حداکثر سرعت ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

هلیکا ۱۹۲۱ ساخته شده توسط خودروساز فرانسوی با نام مارسل لیات تمام ویژگی های یک خودرو کمیاب را به شکل یکجا دارد و تنها ۳۰ نسخه از آن ساخته شده است. هلیکا که در فرانسه تولید شد، توسط نشریات آن روز به عنوان «هواپیمایی بدون بال» توصیف شد. سر نشینان این خودرو مانند هواپیماهای قدیمی پشت سر هم می نشستند

هواپیمای زمین پیم!



پیش پرداخت مناسب
اقساط تا ۶ ماه
تحويل فوری

مدیران خودرو

X55 ARRIZO 6

مدیران خودرو... ایده آل

جهت اطلاع از اطلاعات تماس، نمایندگی ها و وبسایت شرکت مدیران خودرو، مراجعه نموده و یا که مطرح در طرح را اسکن کنید

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۴۵۱

www.mivaco.ir