

دلایل افزایش قیمت تمام‌شده خودرو در ایران:

یک ششم درآمد خودرو سازان به جیب بانک‌های رود

تنها یک‌درصد از فروش خودرو در دنیا به جیب بانک‌های تسهیلات‌دهنده می‌رود. وقتی افزایش سرمایه واقعی وجود ندارد، توسعه محصول، افزایش تولید و بهبود کیفیت ناممکن است...
۳۲ صفحات ۳۲

فروش سامانه‌های تایر؛ برگ برنده قاچاقچی‌ها! حذف تدریجی واردکنندگان لاستیک از بازار

قیمت تایرهای قاچاق که از گذشته تا امروز به دلیل عدم پرداخت عوارض قانونی، ارزان‌تر از...
۱۳ صفحات ۱۳

لرزش و لرزان شدن خودرو؛ دلایل آن چیست؟ لرزش و لرزان شدن خودرو؛ دلایل آن چیست؟ لرزش و لرزان شدن خودرو؛ دلایل آن چیست؟

بخش عمده افزودنی‌های شیمیایی روغن موتور
مجوز استاندارد نمی‌گیرند

ادتیوهای بی کیفیت زیر ذره بین سازمان استاندارد

سختگیری سازمان ملی استاندارد این بار درباره ادتیوهای
مورد استفاده در روغن‌های...
۱۱ صفحات ۱۱

الکتروباس‌های داخلی؛ ۴۰ درصد ارزان‌تر از خارجی‌ها



دولت پول نداد؛ واردات اتوبوس برقی به تعویق افتاد

- ۱۵ طولانی‌ترین تونل خاور میانه افتتاح شد
- ۱۲ قوی‌ترین روبات تاریخ مک‌لارن را بشناسید!
- ۹ جدی شدن بحث عرضه خودرو در بورس با یک نامه
- ۷ چگونه تیگو ۸ به موفق‌ترین محصول چری تبدیل شد؟
- ۱۵ کاهش تردهای جاده‌ای بازار تابستانی را هم به کساد کشاند



علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری
خودروهایی مانده در گمرک
ارتیه رئیس جمهور جدید
با اینکه عمر دولت‌های یازدهم و دوازدهم به اتمام
رسید اما پرونده خودروهای مانده در گمرک مختومه
نشد. یک پرونده باز با ۲ هزار و ۲۵۰ خودرو خارجی که...
۲ صفحات ۲

تیرهای امروز

۱.۳ میلیون خودرو طی ۵ سال «متصل» می‌شوند
تدوین نقشه راه هوشمندسازی
محصولات در ایران خودرو
۴ صفحات ۴

بورس سبز پوشی شد

تخت پادشاهی آلپینا بر فراز آسمان هفتم
بامو آلپینا؛ سدان فول سایزی
که در ایران خاص‌تر شد
۸ صفحات ۸

در س‌هایی که می‌توان از بحران کمبود
میکروچیپ‌ها گرفت
سوءمدیریت؛ مقصر اصلی
۶ صفحات ۶

asia.lent | A S I A L E N T | Enter | www.asialent.com

KMC T8

کرماند مه‌تەر

مرکز تماس
کرمان موتور
۰۲۱-۴۲۷۲۴



بدون قربانی کردن سایر بخش‌ها بوده است. استلاتیس گفته توناله اولین محصول بلاگین-هیبرید در سبد محصولات این برند ایتالیایی خواهد بود. از نظر طراحی تصاویر جاسوسی این خودرو، برخی ویژگی‌های آن از کانسپت توناله سال ۲۰۱۹ گرفته شده است. البته فکر نمی‌کنیم طراحی کابین این خودرو به اندازه نسخه مفهومی دو سال پیش آینده‌نگرانه باشد. انتظار می‌رود محصول جدید آلفارومئو در سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ رونمایی و تا ژوئن همان سال روانه بازارهای اروپایی شود.

کمپانی آلفارومئو تاکنون نه خودرو الکتریکی و نه حتی هیبرید تولید کرده است. اما مدیر عامل این شرکت، ژان فیلیپ ایمپاراتو، به صورت رسمی تایید کرد مدل توناله در سال ۲۰۲۲ با پلاگین-هیبرید تولید خواهد شد. این خودرو زیبا قرار است در کلاس پایین تری از دیگر مدل سال ۲۰۲۲ که استلویو نام دارد، قرار دارد و در آمریکا نیز عرضه خواهد شد. این خبر در جلسه ایمپاراتو و مدیر ارشد کارخانه G.B. Vico در ایتالیا تایید شده، جایی که توناله آنجا تولید خواهد شد. محور اصلی این جلسه کیفیت بالا



نخستین
آلفارومئو هیبرید

دلایل افزایش قیمت تمام‌شده خودرو در ایران: یک ششم درآمد خودروسازان به جیب بانک‌ها می‌رود

تنها یک‌درصد از فروش خودرو در دنیا به جیب بانک‌های تسهیلات‌دهنده می‌رود

در وضع موجود مدیران خودروسازی برای بقای فعالیت‌های خود و جبران کمبود نقدینگی به تسهیلات بانکی روی می‌آورند و در واقع بخش زیادی از هزینه‌های تولید به پرداخت سودهای این وام‌های بانکی اختصاص پیدا می‌کند. متأسفانه همان‌طور که شاهد هستیم، مجلس در طرح تحول صنعت خودرو، منافع خودروسازان را ندید و حتی برای سود کشف‌نشده از مسیر فروش خودرو در بورس نیز برنامه‌ای غیر از حمایت خودروسازان دارد. در سال ۹۴ حدود ۱۳ درصد درآمد فروش خودرو به جیب بانک‌ها رفت. این درصد در حال حاضر رشد قابل توجهی داشته است و باز هم بیشتر خواهد شد، چرا که تولید کاهش یافته و هزینه‌های آن بالا رفته، این است که از همین درآمد همراه با زیان هم بانک‌ها سهمی در حدود ۱۸ درصد دارند.

آیا بانک‌ها در تامین نقدینگی خودروسازان، ریسک زیان سرمایه‌گذاری خود در این صنعت را می‌پذیرند؟
بانک‌های کشور در هر صورت سرمایه خود را در سمت برنده معامله قرار می‌دهند. تنها یک‌درصد از فروش خودرو در دنیا به جیب بانک‌های تسهیلات‌دهنده می‌رود. خودروساز این ضرر را به قیمت تمام‌شده اضافه می‌کند که در نتیجه قیمت تمام‌شده بالا می‌رود. دولت نیز در اینجا با اعمال فشار برای فروش تکلیفی، نرخ تعیین می‌کند.

طرح اجرایی دولت برای کاهش هزینه‌های تولید خودروسازان چیست؟

زنچیره تامین و تولید قطعات و خودروسازان در مقایسه با خودروسازان جهانی از قیمت تمام‌شده بسیار بالاتری رنج می‌برند. به نظر شما دلیل عدم تطابق هزینه‌کرد و درآمد خودروسازان چیست؟

همان‌طور که در مصاحبه‌های پیش‌تر منتشر شده اشاره کردم؛ بزرگ‌ترین مرکز هزینه خودروسازان پرداخت سودهای بانکی است و متأسفانه مشکل نقدینگی نیز دیگر معضلات را به سمت این صنعت سوق می‌دهد. زنچیره تامین قطعات و خودروسازان در جذب سرمایه از طریق بورس موفق نبوده‌اند. البته با توجه به نوسانات بازار سرمایه کمتر کسی حاضر به سرمایه‌گذاری در آن و گروه خودرویی بورس می‌شود. زیرا تضمینی برای سودآوری در صنعت خودرو وجود ندارد. زیرا وقتی افزایش سرمایه واقعی وجود ندارد و افزایش سرمایه تنها روی کاغذ و از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها و برای کاهش زیان انباشته روی کاغذ است، توسعه محصول، افزایش تولید و بهبود کیفیت نیز ممکن نیست. علاوه بر همه معضلات صنعت خودرو، کمبود نقدینگی کاهش تولید را به دنبال دارد، چرا که سفارش‌گذاری‌ها برای محصولات قطعه‌سازان داخلی، فروشندگان مواد اولیه و تامین‌کنندگان خارجی به صورت محدودتر انجام می‌شود.

برای جبران عدم دسترسی صنعتگران به نقدینگی‌های کم‌هزینه چه راهکاری وجود دارد؟



همان‌طور که اکثر کارشناسان مطرح می‌کنند صنعت خودرو از معضلات بسیاری رنج می‌برد که بزرگ‌ترین آن‌ها عدم تناسب قیمت بالای تمام‌شده محصولات با نرخ مصوب فروش است، به طوری که برندگان قرعه کشی محصولات خودروسازان بعد از پیروزی انتظار سود چند صد درصدی را دارند! این موضوع البته جای بررسی‌های بیشتر و ریشه‌یابی دلایل آن را دارد. سعید مدنی، مشاور ارشد صنعت خودرو و مدیر عامل گروه خودروسازی سپاس در این خصوص معتقد است: «حضور مردم برای خرید محصولات خودروسازان تنها به دلیل عدم اعتماد آنان به حفظ ارزش ریال در مقابل تنش‌های بازار بوده و موضوع تنها احتکار کالاها و سوداگری نیست. زیرا مردم از خرید دیگر کالاها هم به صورت کشف قیمت در حاشیه بازار به فروش می‌رسند، استقبال نمی‌کنند. به‌طور مثال هیچ‌کس به دنبال خرید چند یخچال و فریزر یا دیگر لوازم خانگی نیست. چرا که این کالاها سود چند صد درصدی عاید خریداران خود نمی‌کنند.» بخش دوم و پایانی گفت‌وگوی روزنامه «دنیای خودرو» با وی در ادامه از نظر تان می‌گذرد.

خودروهای مانده در گمرک؛ ارثیه رئیس‌جمهور جدید

با اینکه عمر دولت‌های یازدهم و دوازدهم به اتمام رسیده اما پرونده خودروهای مانده در گمرک مختومه نشده. یک پرونده باز با ۲ هزار و ۲۵۰ خودرو خارجی که سال‌هاست در بدترین شرایط آب‌وهوایی گمرک‌های کشور نگهداری می‌شوند و همچنان پس از نام‌نگذاری‌های متعدد بین واردکنندگان و دولت، اجازه خروج از گمرک و رسیدن به خاستگاه اصلی‌شان یعنی جاده‌های کشور را پیدا نکردند. این خودروها یا مشکل ثبت‌سفارش دارند یا به دلیل پرونده‌های قضایی در گمرک‌ها خاک می‌خورند.

البته چندی پیش وزیر کشور در نامه‌ای به رئیس‌جمهور خواستار حل مشکلات شده بود و درخواست کرد آن دسته از خودروهایی که به لحاظ موانع ناشی از ضوابط و مقررات در گمرک بلا تکلیف مانده‌اند و ترخیص نمی‌شوند با مساعدت وزارتخانه‌های صمت و اقتصاد و به‌ویژه گمرک و سازمان املاک تملیکی تعیین تکلیف شوند. خودروهایی هم که با پرونده قضایی در حصر گمرک مانده‌اند، توسط قوه قضاییه تکلیفشان روشن شود. اما متأسفانه حداقل در سه سال گذشته یعنی پس از سال ۹۷ که واردات خودروهای خارجی به کشور ممنوع شد، دولت عزم چندانی برای رها شدن سرمایه‌های مردم انجام نداد و حالا این پرونده قدیمی و خاک‌خورده در قالب میراثی نه‌چندان مطلوب به رئیس‌جمهور منتخب و دولتش خواهد رسید. اگر چه تعداد این خودروها بسیار فراتر از این عدد بود، ولی از دی‌ماه سال ۹۷ تا شهریور سال گذشته بخش عمده‌ای از این ۱۲ هزار و ۲۶۱ خودرو در چند مرحله از گمرک‌ها خارج شدند. در چنین شرایطی که دولت دوازدهم در دوره فعالیت خود خاطره خوبی از عملکردش برای دست‌انداران خودروهای خارجی و واردکنندگانی که سرمایه‌هایشان در گمرک مانده است، به‌جا گذاشت اما انتظار می‌رود دولت جدید در بخشی از موانع زدایی‌هایی که قرار است برای کسب‌وکارهای مردم انجام دهد، باید موضوع خودروهای مانده در گمرک را نیز با جدیت در دستور کار قرار دهد. چرا که خاک خوردن سرمایه‌های مردم در انبار گمرک نه تنها کمکی به رونق تولید در کشور نمی‌کند بلکه احساس ناخوشایندی نسبت به کارخانه‌های داخلی و توهم وجود دست‌هایی برای جلوگیری از ورود محصولات با کیفیت خارجی ایجاد می‌کند. اگر چه از دولت جدید انتظار می‌رود که جلوی فساد و خطا را در همان ابتدای کار بگیرد تا سبب نشود سرمایه‌های ملی و از آن مهم‌تر اعتماد جامعه به سادگی در انبارهای گمرک محکوم به نابودی شوند.



www.khuzestantire.com

برترین تولیدکننده تیوب در ایران

شرکت تولیدی
تیمتیک
پخش خوزستان



بوش سیستم انتقال قدرت CVT می‌سازد

نه چرخ‌دنده. حال به‌تازگی شرکت آلمانی بوش اقدام به طراحی و تولید یک سیستم انتقال قدرت سراسری برای خودروهای الکتریکی از نوع CVT کرده. این تصمیمی جسورانه است زیرا تاکنون تمامی خودروهای الکتریکی از سیستم انتقال قدرت مستقیم و بدون واسطه استفاده می‌کردند. تنها خودرو الکتریکی که قصد استفاده از سیستم انتقال قدرت CVT را داشت، سدان کودا بود که آن هم موفق نشد و به فاز تولید نیز نرسید.

پیش از هر چیز باید اصطلاح نادرست «گیربکس CVT» را باید اصلاح کرد زیرا از نظر فنی و تخصصی اصلاً وجود ندارد. گیربکس یکی از انواع سیستم‌های انتقال قدرت است و CVT از انواع سیستم‌های انتقال قدرت محسوب می‌شود. چنانچه سیستم انتقال قدرتی توسط چرخ‌دنده‌های مختلف، تعادل میان شتاب و سرعت را برقرار کند، به آن چرخ‌دنده یا گیربکس گفته می‌شود. اما CVT این وظیفه را توسط تسمه انجام می‌دهد.

داخلی چندبرابر رشد کرد. در این وضعیت، به خودروساز گفته شد قیمت را در حد مشخصی ثابت نگه دارد. قیمت‌گذاری دستوری خودرو یک روش عوام‌فریبانه است تا به مردم بگویند که قیمت این کالا پایین نگه داشته شده است. اما با این کار در واقع قیمت خودرو را افزایش دادند.

آیا عملکرد شورای رقابت در تعیین نرخ محصولات خودروسازان موفق بوده است؟

وظیفه شورای رقابت جلوگیری از تشکیل انحصار توسط افرادی است که چند شرکت را می‌خرند و آن‌ها را با یکدیگر جوینت و انحصار ایجاد می‌کنند تا حاشیه سود خود را بالا ببرند. باید پرسید انحصار صنعت خودرو که شورای رقابت در ایران از آن نام می‌برد، چطور انحصاری است که نه سرمایه‌گذار از آن سود می‌برد و نه تولیدکننده و توسعه‌ای نیز در آن اتفاق نمی‌افتد.

عملکرد شورای رقابت در جذب سرمایه‌های مولد به صنعت خودرو تا چه میزان تاثیرگذار بوده است؟

شورای رقابت با تعیین قیمت خودرو جلوی جذب سرمایه خارجی و داخلی را به سمت تولید می‌گیرد. چراکه هیچ سرمایه‌گذاری حاضر نیست طرح خود را بر اساس بازار بنویسد اما قیمت فروش را دولت تعیین کند.

باید بپذیریم در شرایط تحریم قرار داریم. در سری اول تحریم‌ها که همچنان رنور ایران مانده بود و بسا ما همکاری می‌کرد، در خصوص خودرو مکان مجبور شدیم با ما قطع همکاری کند. زیرا کیت کنترل فرمان این محصول در کشور آمریکا ساخته و به جهان عرضه می‌شد.

به همین دلیل توان حفظ رابطه با خودروساز فرانسوی را نداشتیم. تمام این مشکلات برای خودروسازان هزینه‌تراشی‌هایی داشت که امروز به صورت زبان انباشته گریبان خودروساز را گرفته است. شورای رقابت وظیفه‌ای دارد و به تنهایی مقصر کل مشکلات صنعت خودرو نیست، اما با نخبه‌های از تصمیمات اشتباه برای صنعت خودرو بحران به وجود آورده است.

تنها راهکار دولت در مواجهه با چنین شرایطی این است که به شیوه‌های مدیریتی هیات‌مدیره خودروسازان حمله وارد می‌کند و در نهایت این صنعت را از لحاظ نیروی انسانی مازاد و نرخ بهره‌وری پایین مورد نقد قرار می‌دهد. این در حالی است که خودروساز به دلیل تبعات اجتماعی، نمی‌تواند نیروی انسانی را تعدیل کند یا تنها می‌تواند بهره‌وری را با کاهش ضایعات تا حدی افزایش بدهد و نتایج چنین اقداماتی، با هزینه‌های بالایی که تورم به خودروساز تحمیل کرده است، فاصله دارد.

بسیاری از کارشناسان معتقدند نرخ خودرو در ۱۰ سال گذشته همای قیمت مواد اولیه تولید افزایش نداشته است. نظر شما در این خصوص چیست؟

من هم معتقدم خودرو به نسبت رشد هزینه‌های تولید، گران نشد. در سال ۹۱ ناگهان نرخ ارز ۳ برابر شد و قیمت نهاده‌های

نوربالا

تضمینی برای سودآوری در صنعت خودرو وجود ندارد. زیرا وقتی افزایش سرمایه واقعی وجود ندارد و افزایش سرمایه تنها روی کاغذ و از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها و برای کاهش زبان انباشته روی کاغذ است، توسعه محصول، افزایش تولید و بهبود کیفیت نیز ممکن نیست.



پیش پرداخت مناسب اقساط تا ۶ ماه تحويل فوری



مدیران خودرو



X55



ARRIZO 6

مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مدیران خودرو... ایده آل

جهت اطلاع از اطلاعات تماس سایر نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا با یک متخصص در طرح را اسکن کنید.



مردسین پنز با خودروهای در ابعاد کوچک خود شناخته می‌شود. اما حالا با انتشار ویدئو تبلیغاتی جدیدی توسط گوردن واگنر، مدیر طراحی مردسین پنز می‌توانیم یک خودرو در کلاس کراس‌اور را ببینیم. خودرویی که الکترونیک است و با توجه به همکاری شرکت جیلی و دایملر که در سال ۲۰۱۹ آغاز شد، از معماری SEA جیلی استفاده خواهد کرد و با قابلیت پشتیبانی از سه پیش‌رانه الکترونیک ۸۰۰ ولت را ارائه می‌دهد. پلت‌فرم یادشده حداکثر شعاع حرکتی ۶۹۲

کیلومتری بر پایه تست‌های قدیمی NEDC ارائه می‌دهد هر چند شاید محصول جدید مینی این ویژگی‌ها را نداشته باشد. اوایل سال جاری میلادی این محصول بی‌نام را خواهیم دید. اسمارت به دنبال معرفی این خودرو در نمایشگاه مونیخ است و می‌خواهد با آن جهت‌گیری جدید خود را نشان دهد. گفته می‌شود نسخه تولیدی این محصول مفهومی در سال ۲۰۲۲ روانه بازارهای اروپا و چین خواهد شد. به نظر می‌رسد برآورد اسمارت از گذشته جمع‌وجور خود دست خواهد کشید.



حجیم‌ترین خودرو «اسمارت» رونمایی شد

۳،۱ میلیون خودرو طی ۵ سال «متصل» می‌شوند

تدوین نقشه راه هوشمندسازی محصولات در ایران خودرو

ارتقای خودروها به سطح نیمه‌خودران با به‌کارگیری سیستم‌های دستیار راننده (ADAS) نیز در دستور کار است



امکان رصد در لحظه اطلاعات خودرو است که همین موضوع با ارائه گزارشی از وضعیت، هزینه‌های احتمالی آینده را کاهش می‌دهد. زیرا با این داده‌ها می‌توان نقص‌های فنی را ملاحظه کرد و آلام‌های لازم را به راننده داد. علاوه بر این، اجرای شدن این پروژه کمک بزرگی به حوزه راهداری کشور خواهد کرد. تا نقاط حادثه‌خیز با مانیتور کردن اطلاعات حاصل از این خودروها کشف شود. البته به‌موازات اتصال پذیر کردن خودروها، اجرای پروژه‌های مربوط به هوشمندسازی جاده‌ها نیز باید با سرعت بیشتری دنبال شود.

و امکان ردیابی خودرو از دیگر مزایای این فناوری است. البته ایران خودرو با حضور شرکت‌های زیرمجموعه از جمله آن شرکت ساسپاکو، تام و ایساگو، طراحی کامل در سطح پلت‌فرم خودرویی و زیرساخت را به‌صورت کاملاً بومی به انجام خواهد رساند که در این راستا با همکاری سازمان جهاد دانشگاهی شریف، توسعه فناوری خودروهای متصل تولیدی خود را شتاب خواهد بخشید.

هوشمندسازی صنعت حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری با هدف کاهش هزینه‌ها، اتصال دائمی خودرو با مراکز امدادی و پشتیبانی، ارائه محصولات متنوع و افزایش کارایی، غلبه بر مشکلات زیست‌محیطی ناشی از مصرف انرژی و در نهایت ایجاد بازارهای جدید در عرصه خودروهای متصل هوشمند انجام خواهد شد. براساس این فناوری می‌توان صاحب خودرو را در مراحل اولیه بروز مشکل در جریان نقص‌های احتمالی قرار داد و از ورود خسارت‌های بیشتر و زیان‌های جانی و مالی جلوگیری کرد. خودروهای متصل ذیل فناوری اینترنت اشیا و اتصال‌نمایی دستگاه‌ها تعریف می‌شوند که به‌سرعت در حال توسعه است. یکی از قابلیت‌های کلیدی این خودروها،

نیروبال

ایران خودرو در برنامه‌های پنج‌ساله برای اتصال یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه از خودروهای تولیدی خود به‌منظور توسعه هوشمندسازی آن‌ها اقدام خواهد کرد. برای این منظور، با تدوین نقشه راه هوشمندسازی خودروها، در گام اول اتصال پذیری محصولات دنبال می‌شود.

پیگیری یک موضوع

Follow up



آرمان خالقی
عضو هیات مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران

به دنبال حل مساله خودروسازی باشیم نه خودروساز!

صنعت خودرو نیازمند اهداف و برنامه‌هایی برای عبور از شرایط فعلی است. ضمن اینکه قیمت‌گذاری باید طی سال جاری برای همیشه تغییر و این صنعت خود را آماده عرضه محصولات جدید به بازار کند. در همین زمینه با آرمان خالقی، عضو هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران به گفت‌وگو پرداختیم.

وضعیت صنعت خودرو را به لحاظ قیمت‌گذاری و زبانی که وجود دارد، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

قیمت‌گذاری دستوری کوتاه‌ترین و ساده‌ترین راهکار بدون توجه به دلایل رشد هزینه‌ها یا زیان‌ده بودن تولیدات خودروسازان است. اما باید به دنبال راهکارهای اساسی بود. بازار کنونی انحصاری و کاملاً بسته است و تفاوت بسیاری بین قیمت بازار و کارخانه وجود دارد. خودروساز اگر بتواند قیمت محصولات را با نرخ بازار آزاد به فروش برساند، بسیار متنوع شده و زیان‌های وارده جبران می‌شود. آزادسازی قیمت پاک کردن صورت‌مساله و در راستای حل مشکل خودروساز است. باید به دنبال حل مساله خودروسازی باشیم نه خودروساز.

عوامل زیان‌دهی تولید خودرو در کشور را چه می‌دانید؟

حمایت‌های تعرفه‌ای، جلوگیری از واردات خودروهای خارجی، وضعیت کنونی فروش خودرو در بازار، حمایت‌های دولتی و تأمین منابع مالی از سوی دولت از جمله موضوعاتی هستند که پیرامون صنعت خودرو مطرح می‌شوند. بنابراین نیازمند اجرای پروژه‌های عارضه‌یابی دقیق و جدی، بررسی راهکارها و امکان‌سنجی تمامی خودروسازان فعال در کشور هستیم تا مشکلات این صنعت به‌طور کامل بررسی و در رفع معضلات گام‌های اساسی برداشته شود.

راهکار حل مشکلات خودروسازان چیست؟

وزارت صمت با استفاده از نیروهای کارشناسی شاغل در اداره کل نیرومحرکه و همچنین ایدرو به‌عنوان سهامدار خودروسازان که یک سازمان توسعه‌ای در حوزه نوسازی صنایع کشور محسوب می‌شود، می‌تواند به‌طور مشترک یک پروژه جامع را تعریف و پیاده‌سازی کند.

نگاه View



آرش محبی‌نژاد
دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان

توقف تولید خودرو در شرایط فعلی؛ راهکار اقتصادی و منطقی

با شرایط حاکم بر خودروسازان داخلی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری و تصدی‌گری دولتی نمی‌توان مانع از روند کنونی تولید زیان در صنعت خودروی کشور شد.

قوی‌ترین عامل موثر بر وقوع زیان‌های انباشته خودروسازان، قیمت‌گذاری دستوری و تصدی‌گری دولت است. زیان‌های انباشته خودروسازان ناشی از عوامل مختلفی است، اما در شرایطی که قیمت‌گذاری دستوری و تصدی‌گری دولتی بر صنعت خودرو کشور حاکم بوده حتی با وجود بهترین مدیران خودروسازی دنیا نمی‌توان از روند کنونی تولید زیان در صنعت خودرو جلوگیری کرد.

با توجه به اختیارات و قدرت مانور اندک مدیران خودروسازی کشور از یک‌سو و ایجاد محدودیت در قیمت‌گذاری محصولات و تعیین آن به شکل دستوری از سوی دیگر، همچنین رشد بی‌رویه نرخ ارز راهکار اقتصادی و منطقی حاکم بر شرایط کنونی، توقف تولید است زیرا تولید محصول زیر نقطه سر‌به‌سر برابر است با فرو رفتن در ورطه زیان بیشتر.

البته در صنعت خودرو کشور، امکان توقف تولید وجود ندارد زیرا با توجه به تصدی‌گری دولت، اهمیت حیاتی افزایش تیراژ برای پاسخگویی به تقاضای جامعه و شرایط تحریمی کشور، نمی‌توان از اصول و قواعد حاکم بر نگاه‌داری خصوصی یا انتقالی پیروی کرد.

خودروسازی یک صنعت سیاسی است و خودرو پس از خوراک، پوشاک و مسکن جزو نیازهای اساسی مردم به‌شمار می‌رود. در صنعت خودرو داخلی، سیاست‌گذاری و انتخاب مدیران حتی در رده‌های میانی توسط دولت انجام می‌شود و به شکل عجیبی امکان مدیریت بر بنگاه اقتصادی خودروسازی وجود ندارد. به این معنا که تعدیل نیرو و نیروی مازاد میسر نیست.

کمترین نقش در شرایط فعلی در خصوص زیان‌های انباشته خودروسازی بر عهده مدیران است. البته شاید تنها مسئولیت مدیران خودروسازی این بوده که نباید زیر بار پذیرش این مسئولیت می‌رفتند. اتفاقاً شفافیت و ایجاد اتاق شیشه‌ای از جمله اقدامات شایسته گروه صنعتی ایران خودرو است که در حوزه اختیارات مدیریتی حاصل شده است. افزایش تیراژ به رغم هجوم زیان‌های انباشته نیز از جمله دستاوردهای مدیریتی این خودروساز محسوب می‌شود.

زاپاس

Spare Tire

جدی شدن بحث عرضه خودرو در بورس با یک نامه

رای دادند طرح ساماندهی صنعت خودرو بار دیگر به کمیسیون صنایع ارجاع شود. برخی تحلیلگران معتقدند با توجه به اینکه رئیس‌جمهور منتخب سیزدهمین دوره ریاست‌جمهوری، از لزوم رعایت عدالت در کل زنجیره قیمت‌گذاری خودرو سخن گفته است، احتمالاً دولت سیزدهم برنامه دیگری برای تعیین قیمت خودرو خواهد داشت.

هیبرید با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی مغایرت دارد. همچنین باید برای تقویت تولید داخل منابعی تعریف شود؛ لذا کمیسیون صنایع این ایراد را اینگونه رفع کرد که مابه‌التفاوت فروش خودروهای پرتیراژ در بازار و بورس کالا به این حوزه اختصاص یابد. در نهایت علی‌نیکزاد، رئیس جلسه نیز با وارد دانستن تذکر خاندوزی آن را به رای مجلس شورای اسلامی گذاشت و نمایندگان



تذکری با استناد به ماده ۱۹۹ آیین‌نامه گفت: «شورای نگهبان ایزادی مبنی بر واردات خودرو در باره این طرح را مطرح کرده بود اما کمیسیون صنایع به جای رفع این ایراد، طرح مفصلی به آن اضافه کرد.» حجت‌اله فیروزی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس در این باره اظهار کرد: «شورای نگهبان ایراداتی را به این طرح وارد کرد مبنی بر این که واردات خودرو

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار در نامه‌ای از رئیس شورای رقابت خواست فهرست افراد در جریان امور قیمت‌گذاری خودرو را معرفی کند. سوال اینجاست آیا این درخواست می‌تواند احتمال عرضه خودرو در بورس را تقویت بخشد؟ نمایندگان ایرادات شورای نگهبان را رفع کردند و سپس یکی از نمایندگان مجلس (سید احسان خاندوزی) در



ظاهر کنونی بامو متعلق به ۲۵ سال پیش است!



تصویری که مشاهده می کنید مربوط به بامو مدل ZBF7er است که اواسط دهه ۹۰ میلادی طراحی و حتی یک نمونه از آن نیز به صورت دست ساز تولید شد. اما کمیاتی بامو تا پیش از این صحتی از آن نگذرد بود اما سرانجام پس از ۲۵ سال در کانال یوتیوب رسمی بخش کلاسیک گروه بامو با طراحی آن جوجی ناگاشیما مصاحبه شد. این طراحی به تازگی و در سال ۲۰۲۰ مورد استفاده قرار گرفت. در کابین این

خودرو نیز از کنترلر چرخشی iDrive بهره گرفته شده که برای اولین بار در سال ۲۰۰۱ میلادی و در مدل سری ۷ E65 عملیاتی شد. نکته قابل توجه، تفاوت سسری ۷ E65 با این خودرو از نظر طراحی ظاهری است. زیرا جلونچرخه سری ۷ E65 هیچ ربطی به ZBF7er نداشته و کاملا متفاوت است. بنابراین اگر ZBF7er نمونه کانسپت برای سری ۷ E65 نبوده، پس برای چه مدلی در نظر گرفته شده است؟

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بورس سبز پوش شد

رشد بیش از ۳۴ هزار واحدی شاخص کل بورس در نخستین روز هفته

بازار سرمایه که هفته قبل را پر نوسان به پایان برده بود، هفته جدید را با چراغ سبز آغاز کرد و شاخص کل بورس بیش از ۳۴ هزار واحد افزایش یافت. بر این اساس روز شنبه شاخص کل بورس با رشد ۳۴ هزار و ۹۶۲ واحدی تارقم یک میلیون و ۳۵۱ هزار واحد بالا رفت. از سوی دیگر شاخص کل با معیار هم وزن هم ۴,۱۷۸ واحد افزایش یافت و به رقم ۴۰۰ هزار و ۹۲۵ واحد رسید. معامله گران این بازار ۷۶۳ هزار معامله به ارزش ۵۷ هزار و ۸۵۶ میلیارد ریال انجام

دادند. همچنین توسعه معادن و صنایع معدنی خاورمیانه، ملی صنایع مس ایران، صنایع پتروشیمی خلیج فارس، فولاد مبارکه اصفهان، معدنی و صنعتی گلگهر و معدنی و صنعتی چادرملو نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر مثبت را بر بورس گذاشتند. در آن سوی بازار سرمایه شاخص فرابورس با ۳۹۸ واحد افزایش رقم ۱۹ هزار و ۷۹۴ واحد را ثبت کرد. در این بازار ۲۵۸ هزار معامله به ارزش ۲۴ هزار و ۲۹۱ میلیارد ریال انجام شد.

اتوشام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
سایپا	۱,۷۲۰	۲,۲۶	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۵۸۱	۳,۱۲	▲
ایران خودرو	۲,۰۲۴	-۰,۸۳	▼
فارس زار	۱۷,۹۹۰	-۴,۵۱	▼
زامیاد	۶,۶۰۰	۱,۳۸	▲
پارس خودرو	۱,۱۵۱	۲,۶۸	▲
رادیا تور ایران	۲,۰۱۰	-۰,۰۳	▼
سایپا دیزل	۴,۲۷۴	-۲,۶	▼
گروه بهمن	۱,۴۰۵	۰,۲۱	▲
نیرو محرکه	۳,۸۷۴	۱,۴۷	▲
سازه پوشش	۵۵,۱۷۰	-۴,۸	▼
رینگ سازی مشهد	۳۱,۴۴۰	-۴,۶۱	▼
مهرکام پارس	۲,۲۱۹	۴,۸۲	▲
سایپا آذین	۳,۳۳۴	۴,۹۱	▲
محورسازان ایران خودرو	۷۰,۳۰	۴,۱۵	▲
فارس سازی خاور	۷,۲۵۰	۴,۳۲	▲
سرمایه گذاری زنا	۴,۵۱۶	۲,۲۴	▲
آهنگری تراکتورسازی ایران	۷,۵۸۰	-۳,۸۱	▼
ایرکا پارت صنعت	۱۵,۴۰۰	-۴,۵۳	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۲۰۷	۱,۳۳	▲
ایران خودرو دیزل	۷,۶۴۹	-۲,۷۸	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۲,۹۱۰	-۲,۷۱	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۲,۰۳۰	۰,۵	▲
کمک فترا بندامین	۱۶,۳۱۰	۰,۱۸	▲
چرخشگر	۱۱,۱۳۰	۴,۰۲	▲
لنت ترمز ایران	۵۱,۲۶۰	۳,۰۱	▲
صنایع ریختهگری ایران	۲,۹۶۲	-۱,۵	▼
ریختهگری تراکتورسازی ایران	۱۱,۴۰۰	-۴,۰۴	▼
صنایع تولیدی استادان ایران	۷,۷۶۴	۱,۲۳	▲
بهمن دیزل	۵۰,۶۲۱	۰,۶۷	▲
مهندسی صنعتی روان فناور	۴۷,۴۱۹	۰	-
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۹,۴۹۰	۱,۶۱	▲
کرمان خودرو	۳,۷۵۹	۰	-
تولید محور خودرو	۳,۰۱۰	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۲,۶۶۷	۰,۹۸	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۷,۵۹۰	۴,۵۵	▲
لیزینگ ایرانیان	۷,۲۴۰	-۴,۶۱	▼
لیزینگ خودرو و غیره	۱۸,۴۹۰	-۴,۸۴	▼
بهمن لیزینگ	۷,۱۴۱	۱,۶۸	▲
لیزینگ ایران	۵,۹۰۰	-۴,۸۴	▼
واسپاری ملت	۵۰,۶۰	۰,۸	▲
لیزینگ کارآفرین	۴,۱۹۲	۴,۷	▲
لیزینگ پارسیان	۳,۹۹۷	-۲,۳	▼
حمل و نقل توکا	۱۹,۶۶۰	۴,۴۱	▲
آسیا سیرارس	۲۴,۴۳۳	-۵	▼
تایدوارت خاورمیانه	۲۶,۱۶۰	۳,۶	▲
حمل و نقل خلیج فارس	۳,۵۳۰	۳,۷	▲
ریل سیر پرداز	۳,۷۵۲	۴,۲۲	▲
توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان	۳۳,۴۷۳	۱,۹۷	▲
توکا ریل	۱۳,۷۷۹	۰,۶۸	▲
ریل سیر کوثر	۲۳,۰۱۴	۳,۰۹	▲



مقایسه VS

«واسپاری ملت» در مقابل «Sixt car hire» آلمان

قیمت هر سهم «واسپاری ملت» در مقابل «Sixt car hire» آلمان، ۵۰۶ هزار تومان در برابر ۳ میلیون و ۴۷۰ هزار تومان است. شرکت واسپاری ملت از سال ۱۳۸۳ تحت نظارت بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران آغاز به فعالیت کرد و از سال ۱۳۹۵ به بازار سرمایه پیوست. این شرکت در حال حاضر یکی از اعضای فعال «کانون شرکت های لیزینگ ایران» است و با سرمایه ۸۰ میلیارد تومانی، یکی از شرکتهای بزرگ در حوزه لیزینگ هم به حساب می آید. «گروه مالی ملت» مالکیت ۶۷,۹۳ درصد سهام شرکت «واسپاری ملت» را به خود اختصاص داده است. قیمت هر سهم این شرکت در پایان معاملات روز گذشته در بازار سرمایه، به ۵۰۶ هزار تومان رسید. در مقابل، شرکت «Sixt car hire» است که دفتر اصلی آن در آلمان واقع شده و در زمینه اجاره و لیزینگ خودرو و فعالیت می کند. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۱۱۵,۷ یورو (حدود ۳ میلیون و ۴۷۰ هزار تومان) رسید.

کدال نگر

- «بیمه معلم» در مدت ۴ ماهه منتهی به تیر حدود ۱,۷۷۴ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره شناسایی کرد.
- «واسپاری ملت» در مدت ۴ ماهه منتهی به تیر حدود ۲۰ میلیارد تومان درآمد به دست آورد.
- «کشتیرانی آریا» در دوره ۶ ماهه منتهی به تاریخ ۱۰ تیر ماه به ازای هر سهم ۳۵ ریال زیان محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل شرکت به ازای هر سهم مبلغ ۱۸۲ ریال سود محقق کرده بود.
- «زیل سیر کوثر» در مجمع عادی سالانه خود، ۲۲ ریال سود نقدی بین سهام داران خود توزیع کرد.

امار معاملات TRADE



پیش بینی

در چند هفته گذشته شاهد افزایش نرخ فروش در صنایع مختلف بودیم و این رشد قیمت ها قطعا وضعیت فروش شرکت ها را بهبود می بخشد و منجر به افزایش درآمدشان خواهد شد. با این تفاسیل، شرکت هایی که تولید و فروش داخلی دارند، به خصوص شرکت های کوچک تر، برای سرمایه گذاری جذاب خواهند بود. از سوی دیگر این پیش بینی ها با فرض تثبیت شرایط است و هر اتفاق حائز اهمیت در عرضه سیاسی و روابط بین المللی کشور می تواند آنها را تغییر دهد. در صورت ثبات شرایط سیاسی و عدم توافق و احیای برجام، گروه قطعات خودرو از جمله گروه هایی است که پتانسیل رشد خواهد داشت. در گروه خودرویی نیز قطعه سازان شرایط بهتری داشته اند و در روزهای اخیر هم برخی نمادهای گروه قطعه سازی با فشار تقاضا و صف خرید مواجه هستند. البته سودهای ۳ ماهه اول سال را می توان به ۳ ماهه دوم هم تعمیم داد. ولی این نکته را نیز باید در تحلیل ها مدنظر قرار داد که فروش شرکت ها، از موجودی قبلی بوده یا حاصل تولید امسال شرکت هاست.



۱۲۹,۳
میلیارد تومان

رشد فروش

«الکترونیک خودرو و شرق» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۱ تیرماه، مبلغ ۱۲۹,۳ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده و نسبت به مدت مشابه سال گذشته بارش ۱۰۷ درصدی روبه رو بوده است. از سوی دیگر درآمد نماد «خشرق» در این دوره نسبت به میانگین ماه های گذشته ۲۴,۶ درصد افزایش داشته است. میانگین ماه های گذشته ۲۸ درصد رشد داشته است.

۵۶%

افزایش درآمد

«توسعه خدمات دریایی و بندری سینا» در دوره یک ماهه منتهی به تیرماه، مبلغ ۹۶,۹ میلیارد تومان درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات داشته است. درآمد نماد «حسینتا» در این دوره نسبت به ماه قبل ۵۶ درصد افزایش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۲۸ درصد رشد داشته است.

کاهش درآمد

از ابتدای سال مالی ۳۱ تیرماه، جمع درآمدهای مربوط به فروش یا ارائه خدمات «لیزینگ ایران» برابر با ۱,۳ میلیارد تومان است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۷ درصد کاهش یافته، البته درآمد نماد «ولیز» در تیرماه ۵۴۵,۹ میلیون تومان بوده است.

درآمد تیر

«لیزینگ ایران و شرق» در دوره یک ماهه منتهی به پایان تیرماه، مبلغ ۴,۳ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته است. درآمد نماد «ولشرق» در این دوره نسبت به ماه قبل ۴۰ درصد کاهش و نسبت به میانگین ماه های گذشته ۱۶ درصد افت داشته است.



تغییرات در اینجا به پایان نمی‌رسد و این خودرو آزمایشی گلگیرهای برجسته‌تری را زیر پوشش استتاری خود پنهان کرده است. متأسفانه از این ویژگی‌ها نمی‌توان به‌جزئیاتی درباره خودرو پی برد و اخیراً فوراً از روز نشست سرمایه‌گذاران خود برای رونمایی از سازه انعطاف‌پذیر RWD/AWD استفاده کرده و قرار است این پلت‌فرم در تمام خودروهای سواری، شاسی‌بلندهای بزرگ و کراس‌اوورهای دو و سه‌دره، یقه، خودروهای تجاری کوچک و وانت پیکاپاها مورد استفاده قرار گیرد.

لینکلن در تلاش است تا سال ۲۰۲۰ کل خط تولید خود را الکتریکی کند و به‌نظر می‌رسد پاپاراتزی‌های عالم خودروسازی موفق شده باشند تصویر یکی از محصولات آتی این شرکت را شکار کنند. این خودرو عجیب و ناشناس در حالی دیده شده که بدنه‌ای شبیه به یک فورد موس‌ت‌انگ ای-مچ دارد، اما تا حد زیادی تغییر کرده و اصلاح شده است. مهم‌ترین این تغییرات نیز افزایش ارتفاع سواری آن است که نشان می‌دهد این خودرو چیزی فراتر از یک مدل الکتریکی جمع‌وجور و کوچک است. البته



شکار خودرو ناشناس لینکلن

پرداخت غرامت تسلا به مالکان مدل S



تسلا موافقت کرده در مجموع خسارتی معادل ۱،۵ میلیون دلار را به یک‌هزار و ۷۴۳ تن از صاحبان مدل S بپردازد.

دلیل پرداخت این غرامت، کاهش ولتاژ حداکثری این خودروها به‌خاطر یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری بوده است. بر اساس گزارشی که نشریه «توموتیو نیوز» منتشر کرده، طرفین در روزهای اخیر برای دریافت غرامت به توافق رسیده‌اند.

هر یک از مالکان تسلا مدل S مبلغ ۶۲۵ دلار را از تسلا دریافت خواهند کرد و اسناد منتشر شده در دادگاه سانفرانسیسکو حاکی از آن است که این میزان معادل مالی حداکثر ولتاژ کاهش یافته

است. از مجموع ۱،۵ میلیون دلار پرداختی توسط تسلا، مالکان خودروهایی که با این مشکل مواجه شده‌اند، مجموع یک میلیون و ۸۹ هزار و ۳۷۵ دلار را دریافت خواهند کرد.

بر اساس مستندات منتشر شده در دادگاه سانفرانسیسکو یک به‌روزرسانی که در اوت ۲۰۱۹ ارائه شده، به کاهش ۱۰ درصدی محدوده حداکثری شارژ این خودروها انجامید. این مشکل در مارس ۲۰۲۰ با یک به‌روزرسانی جدید برطرف شد.

هیولای جدید کامارو برای ۲۰۲۲



اگر شما هم از جمله طرفداران موتورهای بنزین سوز هستید و معتقدید جایگزین‌های الکتریکی هرگز نمی‌توانند جای موتورهای احتراق داخلی را بگیرند، باید بدانید که تنها نیستید و شورولت هم در این خصوص با شما موافق است. زیرا نسخه جدید کوپو کامارو ۲۲ قرار است با یک موتور بزرگ V8 موسوم به بیگ‌بلاک عرضه شود.

این موتور ۹،۴ لیتری V8 ۴۳۰ اسب‌بخار نیرو را در اختیار راننده قرار می‌دهد و از جمله موتورهایی است که تا به‌اندازه انتجم هات‌راد آمریکا را دارد. کوپو کامارو ۵۷۲ از زان‌ترین مدل از این دست بوده و قرار است با قیمت ۱۰۵ هزار و ۵۰۰ دلار راهی بازار شود. در عین حال خریداران می‌توانند با پرداخت ۲۶ هزار دلار بیش‌تر پکیج بیگ‌بلاک را هم برای این خودرو تهیه کنند که علاوه بر موتور شامل گرافیک و رنگ آمیزی ویژه و رینگ‌ها و تایرهای اسپرت‌تر می‌شود.

علاوه بر بیگ‌بلاک کوپو کامارو ۲۰۲۲ می‌تواند با موتور هفت لیتری V8 عرضه شود که ۴۷۰ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند. این مدل خاص با قیمت ۱۱۷ هزار و ۵۰۰ دلار راهی بازار می‌شود.

درس‌هایی که می‌توان از بحران کمبود میکروچیپ‌ها گرفت

سوءمدیریت؛ مقصر اصلی



شفیقه داودی

sh.davodi@gmail.com

کمبود جهانی میکروچیپ‌ها همچنان ادامه دارد و هر روز در صنعت خودرو قربانی جدیدی می‌گیرد. آن‌طور که گفته می‌شود در ماه ژوئیه تنها در ایالات متحده این کمبود منجر به کاهش تولید یک میلیون دستگاه خودرو شد و آن‌طور که برخی برآورد می‌کنند این بحران تا سال ۲۰۲۳ نیز ادامه پیدا خواهد کرد.

بر اساس تحلیل‌های صورت گرفته توسط موسسه گلوبال دیتا هزینه فرصت این بحران تاکنون ۴۷ میلیارد دلار بوده و این رقم همچنان در حال بیش‌تر شدن است. این پرسش اساسی که چرا اساساً چنین عدم توازن میان عرضه و تقاضا به وجود می‌آید، پاسخ‌های زیادی دارد که غیر از عوامل ریشه‌ای (مانند آثار منفی پاندمی و آتش‌سوزی گسترده در کارخانه‌های ژاپنی) همگی به‌سوءمدیریت زنجیره تامین برمی‌گردد. تیم باتلر، استاد مدیریت زنجیره تامین در دانشگاه ایالتی وین دو عامل یعنی مدیریت مبادله‌ها و تفکر کوتاه‌مدت را به‌عنوان دو عامل اصلی بحران کنونی معرفی می‌کند.

مدیریت مبادله‌ها

وقتی در آغاز پاندمی فروش خودروها با کاهش ناگهانی مواجه شد، کمپانی‌های خودروسازی سفارش‌های خود را به‌تأمین‌کنندگان متوقف کردند. در این‌جا خودروسازان دو هدف را دنبال می‌کردند: حفظ نقدینگی و جلوگیری از کهنه شدن مواد اولیه و قطعات مورد نیاز. باتلر برای مثال به‌مسرد تویوتا اشاره می‌کند که برای جلوگیری از چنین مشکلاتی سفارش‌های خود را برای دریافت چیپ‌های مورد استفاده در محصولاتش به‌حالت تعلیق درآورده است. بر اساس گزارش «تول‌پلاگ» بعد

پیش از بروز بحران جهانی میکروچیپ‌ها با یکی از این تأمین‌کنندگان همکاری داشته، به‌احتمال زیاد محصول شما در اولویت بعدی تولید قرار خواهد گرفت.

به‌عنوان مثال شرکتی که برای تویوتا میکروچیپ تولید می‌کند، تعهد دارد میکروچیپ‌های مورد نیاز این برند خودروسازی را برای چهار ماه یا بیش‌تر تأمین کند.

پیشینه‌ها باتلر این است که برای جلوگیری از بروز پیچیدگی‌ها شرکت‌ها از سیستم مدیریت ریسک بهره ببرند و به‌عنوان مثال اگر می‌خواهند یک تأمین‌کننده را به‌عنوان شریک تجاری خود انتخاب کنند، در شرط‌های خود تولید در قاره‌های مختلف را بگنجانند.

تفکر کوتاه‌مدت یا بلندمدت مشکل بعدی داشتن تفکر کوتاه‌مدت است. به‌باور باتلر «بسیاری از تولیدکنندگان با تأمین‌کنندگان میکروچیپ‌های خود به‌عنوان شریک تجاری برخورد نمی‌کنند و در نتیجه از آثار بلندمدت هماهنگ‌سازی آن‌ها با کسب و کار خود ضرر می‌بینند.

در آغاز پاندمی شرکت‌های خودروسازی می‌دانستند که بالاخره تولید خود را از سر خواهند گرفت. اما متوجه نبودند که در این مدت صنایع الکترونیکی با افزایش شدید تقاضا مواجه خواهند شد. خودروسازان صرفاً به توقف کوتاه‌مدت در فروش خود نگاه کردند و نیاز شرکای خود را در نظر نگرفتند.

این درحالی است که آن‌ها می‌توانستند با داشتن دیدی بلندمدت سفارش‌های خود به‌تأمین‌کنندگان قطعات نیمه‌رسانا را حفظ کرده و میکروچیپ‌ها را انبار کنند. هر بحرانی که رخ می‌دهد، آثار منفی زیادی دارد که تا مدت‌ها زندگی ما را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

نکته قابل توجه این که باید از هر بحران درسی گرفت. تا در آینده از رخ دادن دوباره آن‌ها جلوگیری کرد. با توجه به نقش مهم تولیدکنندگان قطعات الکترونیکی در صنعت خودرو، به‌نظر می‌رسد خودروسازان برای همکاری با این شرکای مهم و تأثیرگذار باید وقت و انرژی بیش‌تری صرف کنند.



نویزها

در آغاز پاندمی، فروش خودرو با کاهش ناگهانی روبه‌رو شد و کمپانی‌های خودروسازی به‌شکل هدفمند سفارش‌های خود را به‌تأمین‌کنندگان متوقف کردند که این شامل حفظ نقدینگی و جلوگیری از کهنه شدن مواد اولیه و قطعات مورد نیاز بود

قربانیان جدید کمبود میکروچیپ‌ها

رانگلر در کارخانه تولید و همچنان ادامه پیدا خواهد کرد و تولید مدل‌های متعددی از محصولات استلانتیس به‌خاطر کمبود میکروچیپ‌ها به‌حالت تعلیق در خواهد آمد. به‌عنوان مثال تولید دوچ چلنجر، چارجر و کرایسلر ۳۰۰ در کارخانه مونتاژ اونتاریو نیز در روزهای اخیر متوقف خواهد شد. به‌علاوه تولید مدل‌های کرایسلر در کارخانه مونتاژ ویندزور نیز در هفته‌های آینده به‌حالت تعلیق در خواهد آمد. هفته گذشته کارلوس تاوارس، مدیرعامل گروه خودروسازی استلانتیس پیش‌بینی کرد که مشکل کمبود قطعات نیمه‌رسانا تا سال میلادی آینده ادامه پیدا کند. تاوارس در این باره گفت: «از آن‌جا که هیچ نشانه‌ای مبنی بر افزایش تولید میکروچیپ‌ها توسط تولیدکنندگان آسیایی وجود ندارد، بعید نیست که این بحران همچنان ادامه داشته باشد.»

جیب گلا‌دیا‌تور جدیدترین قربانی بحران طولانی کمبود میکروچیپ‌ها معرفی شده که به‌خاطر فقدان قطعات نیمه‌رسانای مورد نیاز، تولید آن متوقف می‌شود. گروه خودروسازی استلانتیس تأیید کرده که در روزهای آتی تولید جیب گلا‌دیا‌تور را در کارخانه مونتاژ تولید و واقع در ایالت اوها‌یو به‌حالت تعلیق در خواهد آورد. این نشان‌دهنده تأثیر بحران کمبود میکروچیپ‌ها بر روند ساخت خودروسازان بزرگی جهانی و برندهای مطرح است. جودی تینسون، سخنگوی استلانتیس در گفت‌وگو با نشریه «پترویت نیوز» در این باره گفت: «استلانتیس همکاری نزدیک خود را با تأمین‌کنندگان خود ادامه می‌دهد تا تأثیرات منفی اختلال ایجاد شده در فعالیت زنجیره تأمین صنعت خودرو را به‌حداقل برساند.» نکته جالب توجه این‌جاست که تولید جیب



خبر

News

شاسی‌بلند ته‌اجمی جیلی

خودرویی که در این تصویر می‌بینید، یک جیلی بین‌یونی پرو است و گرچه ممکن است تا به‌حال چیزی زیادی درباره آن نشنیده باشید، اما همان‌طور که از ظاهرش پیداست، این خودرو شاسی‌بلندی بسیار زیبا و جذاب است.

این شاسی‌بلند نخستین بار در سال ۲۰۱۸ در چین به‌بازار معرفی شد و حالا که برای عرضه در سال ۲۰۲۱ آماده شده، از ظاهری کاملاً جدید برخوردار شده که شامل هواکش‌های جانبی بزرگ‌تر، جلوپنجره اصلاح‌شده و چراغ‌های کشیده‌تر می‌شود که به‌این شاسی‌بلند ظاهری ته‌اجمی تر بخشیده‌اند.

زمانی که قفل درهای ماشین باز می‌شود، چراغ‌های جلو خودرو با



حرکتی به‌سرنشینان خوشامد می‌گویند. نوعی ویژگی که قبلاً در برخی مدل‌های DS آن را شاهد بودیم. طراحی فضای داخلی این شاسی‌بلند نیز درست به‌اندازه بدنه آن چشمگیر است و برای مدل ۲۰۲۱ این خودرو یک فرمان تخت و یک نمایشگر اینفو‌منت ۱۲،۳ اینچی تعبیه شده است.

بین‌یونی پرو همچنین شامل یک کنترل تمام‌دیجیتالی است و کنسول مرکزی خودرو زوایای تیب‌سی را شامل می‌شود که به‌خوبی با طراحی این شاسی‌بلند پر از خط‌های تیز هماهنگی دارد.

از دیگر ویژگی‌های کابین این خودرو می‌توان به‌سقف پانورمیک آن و سیستم نورپردازی محیطی با ۷۲ رنگ مختلف اشاره کرد. هنوز مشخص نیست که چه پیش‌رانندهایی برای بین‌یونی پرو ۲۰۲۱ قابل ارائه خواهند بود؛ اما نسخه تغییرچهره یافته آن که پیش‌تر عرضه شد، از یک موتور ۱،۴ توربوشارژ شده چهار سیلندر بهره می‌برد که ۱۳۹ اسب‌بخار نیرو و ۲۳۵ نیوتون‌متر گشتاور را تولید می‌کند.

به‌علاوه نسخه‌ای از آن نیز با موتور ۱،۵ لیتری سه‌سیلندر با ۱۷۷ اسب‌بخار نیرو و ۲۵۵ نیوتون‌متر گشتاور عرضه شده است.



تأثیر کرونا بر صنعت خودرو ایران

با گسترش مجدد اپیدمی جهانی کرونا، این احتمال وجود دارد که صنعت خودرو ایران با کمبود عرضه مواجه شود. زیرا گسترش کرونا منجر به کاهش قابل توجه تولید تراشه و تامین ناکافی قطعات خودرو شده است. شایان ذکر است تولیدکنندگان مهم خودرو در جهان از جمله تویوتا و فورد تولیدشان را کاهش داده‌اند و طبق گزارش رسانه‌های ژاپنی، تویوتا به دلیل گسترش کرونا مانع از عرضه سایر قطعات شد و تصمیم گرفت تولید برخی تجهیزات در کارخانه‌های داخلی ژاپن را متوقف کند. سه کارخانه مونتاژ در جنوب شرقی آسیا نیز به دلیل

ناکافی بودن قطعات، تولید را متوقف کردند. همچنین تدارکات حمل و نقل جهانی به دلیل همه‌گیری اپیدمی کرونا بسیار کند شده است. کمبود فضای حمل و نقل و افزایش شدید هزینه‌های تدارکات از نتایج این موضوع است. بنابراین صادرات خودرو چین، ژاپن، کره جنوبی و سایر کشورها نیز تحت تأثیر قرار گرفته است. بنابراین در بازار ایران، برندهای اصلی خودرو از جمله ام‌وی‌ام نیز ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند. اما گزارش شده است که دو محصول محبوب MVM X22 و At 6 به صورت نقدی فروخته شده‌اند.

چینی

Chinese

رونمایی از نسل دوم ترامپچی GS8



در ۲۴ ژوئیه ۲۰۲۱ از ظاهر نسل دوم ترامپچی GS8 به شکل جهانی رونمایی شد و تاکنون اطلاعاتی درباره کابین و بخش‌های دیگر آن منتشر نشده است. نسل دوم ترامپچی GS8 دو طراحی بدنه مختلف به نام نسخه عادی و نسخه

عالی دارد که هر دو یک جلونچره شبکه‌ای باروکش کرومی دارند و نمای جلوهنوز بسیار تهاجمی و قدرتمند به نظر می‌رسد. شکل چراغ‌های جلو در مقایسه با نسل اول به طور قابل توجهی تغییر کرده و حالا ۷ شکل شده است. نمای عقب، سبک طراحی مدل نسل اول را با خطوط ساده، یک دیفیوزر کوچک و لوله‌های آگزوز دو طرفه حفظ می‌کند که حس لوکس و اسپرتی به خودرو می‌دهد. نسل اول GS8 در سال ۲۰۱۶ به عنوان شاسی‌بلند پرچمدار ترامپچی عرضه شد و این نخستین مدل شاسی‌بلند این شرکت بود که از سقف قیمت ۲۰۰ هزار یوان عبور کرد و محبوبیت زیادی به دست آورد و ۲۲۰ هزار نسخه از آن به فروش رسید. در مقابل، شاسی‌بلندهای هفت‌صندلی همچون چانگان CS95 و هاوال H7L با قیمت مشابه به چنین محبوبیتی دست نیافتند. اگر قیمت مناسبی برای این مدل در نظر گرفته شود، GS8 قطعی می‌تواند موفقیت نسل قبلی را تکرار کند.

کروای

Korean

هلدینگ آمریکایی HAAH سانگ یانگ را نجات می‌دهد؟



هلدینگ آمریکایی HAAH که در زمینه خرده‌فروشی خودرو فعالیت می‌کند، اخیراً از تمایل خود برای تزریق سرمایه به شرکت کره‌ای سانگ یانگ خبر داده است. هلدینگ HAAH مدتی پیش تصمیم داشت همکاری مشترکی

را با برند چینی چری آغاز کند؛ اما به نظر می‌رسد اکنون تمایل مدیران این شرکت به سمت همکاری با سانگ یانگ تغییر جهت داده است. دوک هیل، مدیرعامل HAAH شرکتی جدید به نام کار دینال وان موتورز تأسیس کرده است و قصد دارد تا بخشی از سهام سانگ یانگ را توسط این شرکت جدید تألیس خریداری کند. این خبر اتفاق خوبی برای سانگ یانگ خواهد بود؛ چرا که این برند در حال انحطاط کره‌ای هم‌اکنون شرایط نامطلوبی را از نظر مالی سپری می‌کند. هیل از قصد جدی خود برای تبدیل شدن به یکی از سهام‌داران اصلی سانگ یانگ خبر داده و ادعا کرده که او بهترین خریدار سهام شرکت و شگفته سانگ یانگ خواهد بود. تخمین زده می‌شود میزان سرمایه در نظر گرفته شده برای تزریق به سانگ یانگ از سوی هیل، رقمی بین ۲۵۰ تا ۳۵۰ میلیون دلار خواهد بود. طبق طرح فروش، سانگ یانگ تا روز جمعه پیشنهادهای خریداران بالقوه را دریافت می‌کند و ماه آینده بررسی‌های اولیه را انجام می‌دهد.

رومانیایی

Romanian

رنو داستر توربو ۲۰۲۱ شاسی‌بلند خوش قیمت بازار



شرکت رومانیایی داجیا پس از سال‌ها عرضه رنو داستر با موتور تنفس طبیعی تصمیم گرفته این محصول را با پیشرفته توربوشارژر به بازار عرضه کند. بنابر گزارش منتقدان خودرویی اروپا، رنو داستر توربو ۲۰۲۱ خودرویی قابل قبول

و خوش قیمت است؛ اما نمی‌توان آن را بهترین شاسی‌بلند بازار لقب داد. همانند بسیاری از خودروهای اقتصادی که به پیشرفته توربوشارژر مجهز شده‌اند، تفاوت ظاهری چندانی میان نسخه‌های ساده و توربو رنو داستر مشاهده نمی‌شود و شرکت رومانیایی تنها به افزودن رنگ‌های بزرگ‌تر ۱۷ اینچی و آرم TCE بسنده کرده است. تغییر اصلی زیر کاپوت رنو داستر رخ داده؛ جایی که پیشرفته ۱.۳ لیتری چهار سیلندر از خانواده TCE رنو قرار گرفته است و حداکثر ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. برای گیربکس داستر توربو نیز از جعبه‌دنده اتوماتیک CVT استفاده شده است که می‌تواند به صورت مصنوعی هشت دنده را در اختیار راننده قرار دهد. با این حال گیربکس CVT به صورت کامل با پیشرفته هماهنگ نیست و نمی‌تواند همیشه بهترین عملکرد خود را ارائه دهد. مصرف سوخت داستر توربو حدود ۱۱.۲ لیتر به‌ازای ۱۰۰ کیلومتر در سیکل ترکیبی برآورد شده است.

تیگو ۸؛ لوکس‌ترین و گران‌ترین محصول چری

چگونه تیگو ۸ به موفق‌ترین محصول چری تبدیل شد؟



احسان ناصر بابلی
e.nasiri@autoworld.ir

شرکت خودروسازی چری به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین برندهای مستقل سازنده خودرو در چین و بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو از این کشور شناخته می‌شود و نسل خودروهای تیگو (خودروهای شاسی‌بلند این برند) نیز به‌عنوان پر فروش‌ترین و یکی از پربازارترین محصولات آن شناخته می‌شود.

اما از سال ۲۰۱۸ این برند خودروسازی چینی تصمیم گرفت لوکس‌ترین محصول س سری تیگو را با نام تیگو ۸ (که یک شاسی‌بلند متوسط جادار خانوادگی است) راهی بازار کند و اتفاقاً نکته جالب این بود که لوکس‌ترین و گران‌ترین خودرو چری بدل به پر فروش‌ترین محصول این برند در بازار چین و بازارهای صادراتی شده است. این موضوع نشان داد که برند سازنده، به‌خوبی تمام تجربیات و امکانات خود را در ساخت لوکس‌ترین محصولش به‌کار برده و نتیجه هم فروش بسیار بالای آن است. جالب است بدانید که در سال ۲۰۲۰ بیش از ۱۳۶ هزار دستگاه چری تیگو ۸ در بازار چین فروخته شده است. عددی قابل توجه که بیش از ۲۰ درصد از فروش ۴۵۰ هزار دستگاهی برند چری را به‌خود اختصاص می‌دهد. چری موفق شده در سال ۲۰۱۸ بیش از ۵۰ هزار دستگاه و در سال ۲۰۱۹ بیش از ۱۱۶ هزار دستگاه تیگو ۸ در بازار چین بفروشد. همچنین آمار فروش سه‌ماه نخست سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد چری نزدیک به ۳۶ هزار دستگاه تیگو ۸ در چین فروخته که این رقم حدود دو برابر مدت مشابه سال ۲۰۲۰ است. از سوی دیگر چین بزرگ‌ترین و آزادترین بازار خودرو دنیاست و

تمام برندهای آمریکایی، اروپایی، ژاپنی و کره‌ای آزادانه هم خودرو تولید می‌کنند و هم واردات کاملاً آزاد است و سگمنت شاسی‌بلندهای متوسطی که تیگو ۸ نیز در آن قرار دارد، یکی از پر فروش‌ترین و پرفروش‌ترین سگمنت‌ها در بازار چین است که برندهایی همچون جنرال موتورز، فورد، فولکس‌واگن، تویوتا، هیوندای، کیا و سایر برندهای مطرح و پرفروش در آن حضور دارند.

در میان سگمنت‌های خودروهای شاسی‌بلند (که بیش از ۳۵۰ مدل دارد) تیگو ۸ توانسته است رتبه ۱۹ فروش را به‌دست آورد که این به معنای یک موفقیت بزرگ و نشان‌دهنده اعتماد مصرف‌کنندگان و نقاط قوت بالای این محصول است. تیگو ۸ طراحی ساختار شکن در تمام نقاط، فضای داخلی بسیار مدرن و شیک، کیفیت مواد سازنده بسیار بالا، موتور مدرن و قدرتمند با بازدهی بالا، سیستم انتقال قدرت کارآمد و گارانتی بلندمدت (تا ۲۰۰ هزار کیلومتر) نشان داد که برای رقابت با بزرگان این سگمنت با دست پر آمده و آماده رقابت است. این خودرو تا اینجای کار هم موفق‌ترین خودرو این برند محسوب می‌شود. در مجموع از سال ۲۰۱۸ تاکنون نزدیک به ۳۴۰ هزار دستگاه انواع تیگو ۸ تنها در بازار چین به فروش رفته و عرضه مدل فیس لیفت با نام تیگو ۸ پرو با جذابیت و امکانات بسیار بالا سرعت فروش تیگو ۸ را در بازار چین و سایر بازارها سرعت خواهد بخشید.

شاسی‌بلند پرچم‌دار چری در بازارهای مختلف با پیشرفته ۱.۵ لیتری توربوشارژر فروخته می‌شود و این مدل ۱۴۷ اسب‌بخار قدرت در ۵۵۰۰ دور بر دقیقه تولید می‌کند و ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور از ۱۷۵۰ تا ۴۰۰۰ دور بر دقیقه دارد. امکان خرید تیگو ۸ با سیستم دو دیفرانسیل وجود ندارد و این خودرو با دونوع جعبه‌دنده شش‌سرعه دستی یا شش‌سرعه خودکار دوکلاچ (DCT) تولید می‌شود که نهایت سرعت آن ۱۹۰

کیلومتر بر ساعت است. در سایت شرکت سازنده، تولید چری تیگو ۸ با پیشرفته دولیتری توربوشارژر و ۱۶۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور نیز برنامهریزی شده است. اطلاعات دقیقی از عملکرد این خودرو در سرعت‌گیری و مصرف سوخت وجود ندارد؛ اما می‌توان پیش‌بینی کرد نمونه ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۴۷ اسب‌بخار و وزن خالص ۱۵۰۰ کیلوگرم، حدود ۱۱ تا ۱۲ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و میانگین مصرف سوخت آن ۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر باشد.

نمای بیرونی تیگو ۸ با ظاهری خلاقانه، وفادار به زبان طراحی چری است و خط باریکی از فلز براق کروم زیر چراغ‌ها دیده می‌شود و سر تا سر جلونچره را پوشش می‌دهد. مه‌شکن‌های LED و طرح اسپرت چراغ‌های اصلی نیز حس شاسی‌بلندی مدرن را برای تیگو ۸ فراهم می‌کند. این خودرو با رنگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی و ظاهری زیبا در عکس‌های تبلیغاتی دیده می‌شود که با لاستیک‌هایی به پهنای ۲۳۵ میلی‌متر همراه است. در نمای جانبی و پشت، استفاده حساب‌شده از خطوط حجیم‌دهنده، پیکر تیگو ۸ را بزرگ و قدرتمند جلوه می‌دهد. در ضمن سان‌روف پانورامیک، ریل باربند، ادوات کروم پایین درهای ورودی و قاب پنجره‌ها، مشابه شاسی‌بلندهای لوکس بازار جهانی هستند.

نمای پشت تیگو ۸ شباهت بسیار زیادی به کیا اسپورتیج ۲۰۱۸ دارد و در عین زیبایی، چندان خلاقانه به‌نظر نمی‌رسد. شاید مهم‌ترین نکته مثبت در این قسمت جای‌گذاری بسیار مناسب آگزوزها و استفاده از ادوات نقره‌ای رنگ در سیر باشد. در مجموع می‌توان به طراحی بدنه تیگو ۸ نمره بسیار خوبی داد و از پلاستیک بسیار رنگ ارزان قیمت موجود در سپرها، گلگیرها، درها و حاشیه بدنه چشم‌پوشی کرد.

تکرار موفقیت چری در صادرات به‌عنوان برترین صادرکننده خودرو



به‌تازگی چری داده‌های فروش خود را برای نیمه اول سال منتشر کرده است و در ماه ژوئن، چری ۷۳ هزار و ۹۸ دستگاه خودرو فروخت که رشد سالانه ۵۸.۳ درصد نشان می‌دهد و همچنان روند رشد سریع امسال را حفظ می‌کند. از ژانویه تا ژوئن، چری ۴۲۴ هزار و ۴۵۷ دستگاه خودرو فروخته است که رشد سالانه ۸۰.۴ درصدی را نشان می‌دهد.

در بازارهای خارج از کشور، فروش محصولات چری امسال تقریباً هر ماه دو برابر یا حتی چهار برابر شده است. از ماه ژانویه تا ژوئن، چری در مجموع ۱۱۸ هزار و ۲۴۳ دستگاه وسیله نقلیه صادر کرده که در مقایسه با سال گذشته ۱۶۸.۴ درصد افزایش داشته و از صادرات ۱۱۴ هزار دستگاه وسیله نقلیه در سال گذشته فراتر رفته و رکورد جدیدی را ثبت کرده است. از ماه فوریه، حجم صادرات خارج از کشور به یک نرخ رشد «تهاجمی» نسبت به سال گذشته رسیده و در صد رشد این صادرات در ماه‌های فوریه، مارچ، آوریل، می و جون به ترتیب عبارت است از: ۱۱۷.۳، ۱۰۱/۹، ۵۰۱/۱، ۳۱۲.۵، ۲۵۶.۵ و ۲۴۳.۲ درصد.

چری همچنین جزو ۱۰ برند اول بازار برزیل قرار دارد و حجم فروش چری با افزایش ۲۰۷ درصدی نسبت به سال گذشته به رکورد جدید ۱.۸۸ درصد از سهم بازار بزرگ برزیل رسیده است. همچنین در بازار روسیه چری همواره رشد سریع داشته و حجم فروش آن در ماه ژوئن ۳۴۸ درصد افزایش داشته است و همچنین در کشور شیلی شاسی‌بلندهای چری در شش ماه متوالی با سهم بازار ۱۱.۷ درصد در رتبه اول قرار دارند. رونق فروش محصولات برند چری در سرتاسر جهان در برگیرنده بسیاری از عوامل است و تولید مدل‌های جدید، سبک و طراحی هوشمند و شیک و پلت‌فرم به‌روز مجهز به فناوری‌های پیشرفته، توجه بسیاری از مصرف‌کنندگان را در این بخش به‌خود جلب می‌کند که حاصل آن مدل‌های موفق تیگو ۷ و تیگو ۸ پرو است. عامل دیگر، سیستم خدمات پس از فروش ویژه چری است که با شعار ۲۴ ساعته و در هفت روز هفته به‌مشتریان خدمت‌رسانی می‌کند و توانسته بیش از ۱۵۰۰ فروشنده خدمات در سرتاسر جهان ایجاد کند. کراس‌اس سنچس جی‌دی پاورز (معتبرترین موسسه سنجش کیفیت در بازار چین) این برند موفق به کسب رتبه دوم شده است. در نیمه دوم سال، مدل‌های جدید سری PRO چری در بازارهای اصلی مانند آمریکای جنوبی، خاورمیانه و آفریقا به‌بازار عرضه می‌شوند و طبق استراتژی «Double ۵۰» چری، تا سال ۲۰۲۵ هدف استراتژیک صادرات ۵۰۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه به‌ارزش صادراتی پنج میلیارد دلار آمریکا محقق خواهد شد.

درباره برند چری

چری یک برند مستقل خودروسازی چینی است که علاوه بر پایه‌های تحقیق و توسعه در جهان، دارای یکی از قوی‌ترین مراکز تحقیق و توسعه تولید موتور، شاسی و سیستم انتقال قدرت است که بیش از ۵۵۰۰ عضو دارد. همچنین چری نخستین شرکت خودروسازی چین است که قطعات CKD، موتور و فن‌آوری‌های خودرویی را صادر کرده است. تاکنون چری بیش از ۹/۵ میلیون دستگاه خودرو را به‌فروش رسانده و به‌بیش از ۸۰ کشور صادر کرده است. ۱۸ سال متوالی است که چری برترین صادرکننده خودرو از کشور چین است و رتبه اول را در اختیار دارد.



ساخت یک آبر خودرو جدید بر پایه یکی از خودروهای مسابقات استقامت این شرکت است. این چیزی است که یکی از کارکنان پورشه در آمریکا به مجله استرالیایی دریا گفته است. طبق اظهارات او پورشه مراحل طراحی آبر خودرویی با نام GT1 را آغاز کرده است. اگر این شایعات حقیقت داشته باشند، بسیار علاقه داریم خودرو مورد انتظار، ترکیب شده از طراحی یک پورشه ۹۵۹ مدرن با ۹۱۸ باشد و البته شبیه به نسخه جاده‌ای خودروهای مسابقات استقامت که نتیجه آن خودرویی با طول بلند و البته ارتفاع کوتاه خواهد شد.

تک بودن یکی از استراتژی‌های مهم پورشه برای تاریخی ساختن یک خودرو است. این استراتژی بیش از دیگر کلاس‌ها، برای آبر خودروها در پورشه به کار گرفته شده است. زیرا برخلاف فراری و لامبورگینی که هر چند وقت یکبار حتما یک آبر خودرو معرفی می‌کنند، پورشه اما علاقه دارد همگان همواره منتظر یک آبر خودرو از آن باشند. همانند پورشه ۹۵۹ یا پورشه گرا جی تی که به نوعی سمبلیک شدند. اما اکنون اخباری از داخل پورشه به بیرون درز پیدا کرده که مبنی بر آغاز روند طراحی و

منتظر یک آبر خودرو از پورشه باشید

سدان فول سایز لاکچری باواریایی که در ایران خاص تر شد!

تخت پادشاهی آلینا بر فراز آسمان هفتم

این روزها مساله تیونینگ برای مالکان اسپرت دوست بسیار جذاب است. محصولات کمپانی بامو نیز همواره یکی از مناسب ترین خودروها برای تیونینگ هستند. بنابراین ما در این مطلب به سراغ یک دستگاه بامو مدل 730Li 2018 G12 نسخه individual رفتیم. مالک



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

خودرو برای به روز رسانی خودرویش در صدد تیونینگ و فیس لیفت آن به نسخه ۲۰۲۰ با کیت آلینا برآمده است. در ادامه به بررسی تیون این سدان فول سایز باواریایی می‌پردازیم.

فیس لیفت و چهره موقر

کمپانی بامو جولای سال ۲۰۱۵ نسل ششم سری ۷ خود را با کدهای G11 و G12 به جهان معرفی کرد. این نسل به حدی مورد استقبال خاص پسنندان و لوکس پسنندان قرار گرفت که از نو به سال ۲۰۱۹ دستخوش تغییرات طراحی این خودرو ساز باواریایی شد و زبان جدید طراحی بامو در این فیس لیفت به خوبی نمایان است که در عین حال بسیار جنجالی شد.

مطابق با آنچه این خودرو ساز باواریایی عنوان می‌کند، نشانه‌های زبان جدید طراحی، این خودرو فول سایز را لوکس تر و زیباتر می‌کند. بنابراین مالک 730Li مورد بررسی ما با مراجعه به مرکز پریش موتورز با نصب قطعات نسخه ۲۰۲۰ و کیت آلینا این سدان را به خودرویی متفاوت و خاص بدل کرد. این تغییر چهره با قطعات خارجی، به روز رسانی موتور و تغییرات داخلی همراه است.

قلبی که قوی می‌تپد!

نیروی لازم برای حرکت 730Li مدل ۲۰۱۸ از یک موتور چهار سیلندر خطی دولتری مجهز به سیستم توربو توربو شارژ تامین می‌شود و این موتور چهار سیلندر به تکنولوژی پاور توپین توربو موسوم به B48 مزین شده است. این خودرو با توجه به نصب توربوشارژهای دولو و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرهای ۲۵۸ اسب بخار قدرت را در پنج هزار آریبی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر را در ۱۵۵۰ آریبی ام تولید کند. وحید پریش، تیونر این خودرو می‌گوید: «طیف گسترده‌ای از آلینا برای ارتقای موتور وجود دارد. اما با توجه به سلیقه مالک خودرو و موتور و گیربکس با هیچ گونه تغییر اساسی مواجه نشد. اما این امکان وجود دارد که خودرو را ارتقا دهیم و توان موتور را به صورت اصولی و استاندارد و به دور از تغییرات گسترده افزایش دهیم. تنها تغییرات انجام شده عبارت است از به روز رسانی‌هایی در بخش موتور و گیربکس. منظور از به روز رسانی این است که دیگر مشکلاتی در پاشش سوخت یا تاخیرهایی که شاید اغلب در تعویض دنده وجود دارد، به وجود نمی‌آید. با به روز کردن در بخش یونیت‌های الکترونیکی، دیگر باگ‌هایی که شاید وجود داشته باشد، در این نسخه فیس لیفت وجود ندارد.» روی 730Li کیت آلینا نصب شده؛ اما اگر به صورت فابریک است و بنا به درخواست مالک خودرو، تغییراتی روی آن صورت نگرفته است.

تیون 730Li آلینا



آلینا مجموعه تیونینگ تخصصی محصولات بامو است که از مجموعه این خودرو ساز محسوب می‌شود. این مجموعه در بخش ظاهری و فنی طیف گسترده‌ای از محصولات را برای مدل‌های مختلف بامو عرضه می‌کند. با توجه به سلیقه مالک خودرو تنها کیت بدنه آلینا که شامل لیپ سپر جلو، دیفیوزر و سرازورهای عقب می‌شود، پس از فیس لیفت 730Li 2018 G12 individual نسخه individual رفتیم. مالک خودرو می‌گوید: «من به دنبال تغییراتی در ظاهر خودرو بودم که آن را لوکس تر و زیباتر کند. بنابراین ما با مراجعه به مرکز پریش موتورز و نصب قطعات نسخه ۲۰۲۰ و کیت آلینا این سدان را به خودرویی متفاوت و خاص بدل کرد. این تغییر چهره با قطعات خارجی، به روز رسانی موتور و تغییرات داخلی همراه است.»

روی بامو و 730Li G12 individual 2018 با توجه به سلیقه و پیشنهاد مالک برای خاص تر و به روز شدن کیت آلینا نصب شد تا وقار بیش تری به خودرو بدهد. تغییرات در ظاهر خودرو شامل هر دو بخش جلو و عقب خودرو می‌شود. به عبارت دیگر قطعاتی مانند گلگیرها و چراغ‌های جلو، جلو پنجره، سپر و سینی و متعلقات آن در نمای جلو به صورت کامل مشابه نمونه LCI 2020 شده تا چهره خودرو را اسپرت تر و خاص تر جلوه دهد. در نمای عقب خودرو نیز چراغ‌ها، سپر و در صندوق به نسخه ۲۰۲۰ تغییر پیدا کرد.

اما با توجه به این که کیت آلینا روی خودرو قرار گرفته، بنابراین قطعات این کیت شامل لیپ سپر جلو و دیفیوزر عقب و سرازورهای می‌شود تا نمای زیبایی از خودرو را به نمایش بگذارد. وحید پریش در این باره می‌گوید: «آلینا تنوع بسیار زیادی برای محصولات بامو دارد. همچنین در بخش فنی نیز طیف گسترده‌ای از محصولات ارائه می‌دهد. اما این خودرو با توجه به سلیقه مالک، تغییرات موتوری آلینا را تجربه نکرده و تغییرات تنها مختص ظاهر خودرو است.»

همچنین 730Li G12 individual مدنظر ما به صورت استاندارد و پیش از فیس لیفت، از چراغ‌های LED Adaptive بر خوردار بوده و پس از فیس لیفت و بدال شدن به نسخه ۲۰۲۰



چراغ‌های Laser Light روی این خودرو نصب شده است. اما در بخش جلو سدان فول سایز لوکس باواریایی تنها چراغ مهم نیست، بلکه دوربین‌های نصب شده نیز از اهمیت بالایی برخوردارند. به گفته تیونر، تمام قطعات الکترونیکی خودرو به صورت فابریک و تک به تک با پروگرام اصولی نصب و برای یونیت مرکزی خودرو و تعریف شده است.



به عبارت دیگر کالیبراسیون تمام تجهیزات الکترونیکی در این خودرو با پروگرام فابریک و اصولی صورت گرفته که حتی نور بالای خودرو (که حالت منحصر به فردی از برتو نور را ایجاد می‌کند) نیز برای 730Li G12 تعریف شده است.

نکته مهم تر این که پس از نصب و پروگرام ادوات به نسخه به روز و جدید، همه تجهیزات الکترونیکی بدون خطا و ایراد فعال هستند. به عنوان مثال حالت اکو پرو یا حتی سیستم تهویه مطبوع که در نسخه ۲۰۲۰ به روز رسانی شده، در بامو 730Li G12 مدنظر ما نیز به روز رسانی شده و فعال است.

از سوی دیگر در نسخه پیش از فیس لیفت، چراغ‌های هشکن در سپر طراحی شده که در نسخه فیس لیفت دیگر خبری از هشکن و چراغ‌های پروژکتور نیست. بنابراین این وضعیت در نسخه فیس لیفت وجود ندارد و تمام موارد مهم به ECU تعریف شده و چراغ پروژکتور که وضعیت آن به چراغ اصلی خودرو منتقل شده، در پروگرام جدید تعریف شده است.

همچنین تمام عملکردهای آن بدون خطا و ایراد انجام شده و فعال است. برای تعریف و پروگرام جدید نیاز است که کامپیوتر یا یونیت مرکزی خودرو (که در محصولات بامو موسوم به BDC است) هماهنگ شوند. به عبارت دیگر تمام ماژول‌های الکترونیکی خودرو تحت نظارت این واحد مرکزی فعالیت می‌کنند و این قطعه به عنوان مهم ترین قطعه و پردازنده مرکزی شناخته می‌شود.

طبق گفته‌های وحید پریش، تیونر خودرو نیاز است که BDC مطابق با تغییرات انجام شده هماهنگ شود و بنابراین BDC این خودرو به صورت کامل به روز رسانی شده است. مدل 730Li G12 مدنظر ما به نسخه ۲۰۲۰ و به روز تغییر کرده است و بنابراین باید BDC نیز به روز شود.

تغییرات کابین



تغییرات در داخل خودرو نیز تنها به برخی از بخش‌ها محدود می‌شود و به عبارت دیگر تریم بخش‌هایی از خودرو به صورت فابریک، به جیر بدل شد و مواد داخلی نیز تغییر کرده و برخی قطعات به صورت کامل تعویض شدند. دیسپلی با نمایشگرهای خودرو و ادوات الکترونیکی نیز به روز شده‌اند. پروگرام سه‌بخش کلاستر (پشت آمپر)، نمایشگر میانی و هداپ دیسپلی به صورت کامل به آلینا تبدیل شده‌اند. همچنین غربلک فرمان خودرو و سیستم‌های مربوط به آن به مدل آلینا ارتقا پیدا کرده است. در واقع 730Li G12 مورد بررسی ما به روز رسانی کاملی داشته است. بر اساس گفته‌های وحید پریش (تیونر) سیستم‌های الکترونیکی به سری آلینا تغییر یافته و تغییراتی هم در سیستم صوتی خودرو و نمایشگرهای آن صورت گرفته است. نمایشگر میانی خودرو به اپل کار پلی فول اسکرین بدل شده و نمایشگر روی آینه میانی نیز فعال شده است. همچنین تمام تغییرات اعمال شده به صورت استاندارد بوده و حافظه‌های ادوات الکترونیکی خودرو نیز که باید فعال می‌شدند، فعال شده‌اند.

ویژگی‌ها

در سیستم تعلیق خودرو نیز همانند بخش فنی تغییراتی ایجاد نشده است. به عبارت دیگر سایز لاستیک‌ها هیچ تغییری نکرده و همان سایز استاندارد خود را حفظ کرده است. وحید پریش در این باره می‌گوید: «جاده‌های ایران غیر استاندارد است و رینگ‌های ۲۱ اینچی (که بزرگ ترین سایز به صورت استاندارد در 730Li است) آسیب زیادی به خودرو وارد می‌کند. بنابراین این هم رینگ و هم لاستیک در کوتاه ترین زمان معیوب می‌شوند. بنابراین اغلب مالکان سری ۷ تصمیم می‌گیرند رینگ‌هایی با سایز کوچک تر استفاده کنند تا لاستیک و رینگ خودرو کمتر آسیب ببینند.» در حال حاضر 730Li G12 مدنظر ما رینگ‌های ۲۰ اینچی با لاستیک‌های ران‌فلت دارد و لاستیک به نمونه استاندارد و معمولی با رینگ ۲۰ اینچی اما سفارشی آلینا تغییر خواهد کرد. همچنین یک کیت زاپاس به مالک خودرو ارائه می‌شود. سایز لاستیک‌ها در جلو ۲۴۵/۴۰ با رینگ ۲۰ اینچی و لاستیک‌های عقب ۲۷۵/۳۵ با رینگ ۲۰ اینچی است. رینگ‌های نسخه آلینا در کیفیت سواری تاثیر گذار هستند و تا حدودی سواری را نرم تر می‌کنند.

زمان تیون خودرو

با توجه به گفته‌های تیونر، قیمت قطعات بستگی به درخواست مشتری دارد. همچنین قیمت‌ها به این که خودرو به قطعه نو یا استوک نیاز داشته باشد، وابسته است. پریش می‌گوید: «این که مشتری چقدر خواستی و با چه میزان آپشن داشته باشند، قیمت‌ها را متغیر می‌کند و نمی‌توان عدد دقیقی را بیان کرد. اما برای فیس لیفت سری ۷ به ۲۰۲۰ و نسخه آلینا، طرف ۱۵ روز پروژه به اتمام می‌رسد. البته این زمان به این مساله هم بستگی دارد که پیش تر قطعات مورد نیاز از خارج از کشور تامین شده باشند.» همچنین با توجه به گفته‌های تیونر این امکان برای مشتریان وجود دارد که قطعه را رنگ فابریک خودرو سفارش دهند یا قطعه خام وارد و در کشور رنگ شود. اما درباره 730Li G12 مدنظر ما هیچ بخشی از آن رنگ‌شدگی ندارد و تمام قطعات بدنه با همان رنگ خودرو سفارش داده شده و روی خودرو نصب شده است.



رونمایی از جدیدترین کامیون برقی از سری Z.E نو

رونمایی از جدیدترین نسخه کامیون الکتریکی خود در سری Z.E رونمایی کرد. این کامیون که مخصوص حمل زباله طراحی و تولید شده است، از سقف کوتاهی برخوردار است. کامیون سقف کوتاه رنو Z.E با همکاری شرکت Estepe ساخته شده و از آرایش ۶×۲ با محور عقب هدایت شونده استفاده می‌کند. سایر مشخصات فنی این مدل تفاوتی با نسخه اصلی ندارد. به گفته شرکت فرانسوی، LEZ (LEC) Wide Z.E به معنای Low Entry Cab) برای تسهیل حمل و نقل زباله در مسیرهای درون شهری و افزایش امنیت دیگر افراد حاضر در سطح شهر طراحی شده است. ارتفاع کوتاه پله از سطح زمین، سوار شدن بر این کامیون را راحت می‌کند. علاوه بر آن در رنو Z.E تا ۹۰ درصد باز می‌شود.

که ورود و خروج به کابین را تسهیل می‌بخشد. بنابر تخمین‌ها، خدمه یک کامیون زباله حدود صد بار در روز از خودرو خارج شده یا به کابین آن وارد می‌شوند و این مساله ایمنی و راحتی ورود و خروج به کامیون رنو را به شدت افزایش می‌دهد. فاصله محوری کامیون رنو Z.E حدود ۳،۹ متر است و در نسخه‌های ۱۶ تن و ۲۶ تن عرضه می‌شود. دو موتور الکتریکی با قدرت‌های ۲۶۰ کیلووات (۳۴۸ اسب بخار) و ۸۵۰ نیوتن متر گشتاور وظیفه پیش راندن این کامیون برقی را بر عهده دارند. یکجک باتری‌های رنو Z.E نیز ۲۰۰ کیلووات ساعت ظرفیت دارد و برای انتقال قدرت از گیربکس دوسر عتبه استفاده می‌شود.

دولت پول نداد؛ واردات اتوبوس برقی به تعویق افتاد

الکتروباس‌های داخلی؛ ۴۰ درصد ارزان‌تر از خارجی‌ها

هنوز ۴۰۰ میلیارد تومان از اوراق مشارکت سال ۹۸ وصول نشده که باعث آسیب‌های بسیاری شده است



شهرداری قصد دارد اقدام به واردات اتوبوس‌های برقی ۹ میلیارد تومانی کند، در حالی که برخی شرکت‌های داخلی می‌توانند هر اتوبوس برقی را با قیمت ۵،۵ میلیارد تومان برای سیستم حمل و نقل عمومی عرضه کنند. بر این اساس، می‌توان با هزینه مشابه برای واردات الکتروباس‌ها تقریباً دو برابر اتوبوس الکتریکی در کشور تولید کرد

الکتروباس‌های داخلی؛ ۴۰ درصد ارزان‌تر از خارجی‌ها

فاصله کم تکنولوژی اتوبوس‌های برقی ساخت داخل با مدل‌های تولید شده خارجی در حالی مطرح می‌شود که قیمت تمام شده محصولات داخلی را می‌توان به عنوان یک مزیت رقابتی برای آن‌ها در نظر گرفت. پیش از این اعلام شده بود تولید این اتوبوس‌ها در داخل کشور تقریباً با کاهش هزینه ۴۰ درصدی در مقایسه با مدل‌های چینی و اروپایی همراه خواهد بود. این در حالی است که قائم مقام ایران خودرو دیزل پیش از این اظهار کرده بود «شهرداری قصد دارد اقدام به واردات اتوبوس‌های برقی ۹ میلیارد تومانی کند، در حالی که این شرکت می‌تواند هر اتوبوس برقی را با حدود ۵،۵ میلیارد تومان برای سیستم حمل و نقل عمومی عرضه کند». بر این اساس، دولت و شهرداری و طرفداران واردات، می‌توانند با هزینه مشابه برای واردات اتوبوس‌های الکتریکی، تقریباً دو برابر اتوبوس الکتریکی در کشور تولید کنند.

سرمایه‌گذاری در تولید داخل به جای واردات

باید این موضوع را مد نظر قرار داد که هدایت هزینه‌های واردات به سمت سرمایه‌گذاری در ساخت داخل، رونق در تولید قطعه‌سازان و اتوبوس‌سازان را به همراه خواهد داشت. به طور قطع، آغاز تولید انبوه اتوبوس‌های برقی در کشور، بسیاری از سرمایه‌های سرگردان را به این صنعت کشانده و در کنار آن رونق را در صنعت اتوبوس‌سازی ایجاد خواهد کرد. از سوی دیگر، همکاری قطعه‌سازان با اتوبوس‌سازان فعال در این بخش می‌تواند باعث تحول در صنعت قطعه کشور شود و مسیر را برای تولید قطعات جدید هموار کند. بنابراین، به جای خروج ارز از کشور و واردات اتوبوس‌هایی که در داخل نیز امکان تولید مدل‌های مشابه آن‌ها وجود دارد، این هزینه‌ها به صنعت اتوبوس‌سازی کشور وارد شده و امکان تولید مدل‌های الکتریکی و نوسازی ناوگان با اتوبوس‌های پاک فراهم می‌شود.

تحول در آینده صنعت خودروهای برقی با تولید اتوبوس‌ها

به نظر می‌رسد در صورتی که ادعای تولید اتوبوس‌های برقی با هزینه‌های ۴۰ تا ۵۰ درصد قیمت اتوبوس‌های وارداتی برقی صحیح باشد، صنعت خودرو و ایران می‌تواند قابلیت صادراتی نیز پیدا کند. آن‌طور که گفته می‌شود، غیر از باتری و چند قطعه از جمله قطعات الکترونیکی، مابقی قطعات در داخل تولید می‌شود و همین مساله باعث ارزان تمام شدن قیمت اتوبوس‌های برقی داخلی نسبت به نمونه‌های خارجی خواهد شد. هر چند به گفته کارشناسان به لحاظ کیفی نمونه‌های داخلی همچنان فاصله بسیاری با برخی از نمونه‌های خارجی دارند، اما همین که توانایی ساخت این اتوبوس‌ها با قیمت ارزان‌تر وجود دارد، بحث صادرات آن جذاب خواهد بود. بنابراین در صورتی که دستگاه دیپلماسی دولت جدید بتواند راهی برای صادرات اتوبوس‌های برقی به کشورهای دیگر باز کند، این صنعت می‌تواند دچار تحول بزرگی شود، تحولی که ممکن است آینده صنعت خودرو و تولید خودروهای برقی را تضمین کند.

ورود اتوبوس‌های برقی

به کشور یک الزام محسوب می‌شود؛ نیاز به خودروهایی با سوخت پاک به منظور کاهش آلودگی و کاهش مصرف سوخت، موضوعی است که



فرانک آفاصی

faghafashi@autoworld.ir

عرضه این خودروها در بازار و ناوگان کشور را روز به روز بر اهمیت تر جلوه می‌دهد. با این حال اما در سال‌های اخیر گرچه صحبت‌هایی در زمینه تولید یا واردات این خودروها مطرح بوده، اما تا امروز به جز محدود مواردی، چندان اقدام در خور توجهی در این خصوص انجام نشده است. به طور معمول نیز در بخش خودروهای سواری تمام مشکلات به عدم تخصیص بودجه و بی‌پولی شهرداری‌ها ختم می‌شود. همان‌طور که رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل ترافیک شورای اسلامی شهر تهران به تازگی اعلام کرد؛ واردات اتوبوس‌های برقی به کشور به دلیل عدم پرداخت پول توسط دولت به تعویق افتاده است.

ورود اتوبوس برقی در گرو تخصیص ارز

محمد علیخانی در خصوص واردات اتوبوس الکتریکی به کشور اعلام کرد به دلیل آن که «دولت پول نداد» این پروژه متوقف شده است. وی در این زمینه گفت: «برای ورود اتوبوس‌های برقی هم باید دولت سهم خود را می‌داد».

شهرداری هم باید سهم خود را پرداخت کند، ولی هنوز ۴۰۰ میلیارد تومان از اوراق مشارکت سال ۹۸ وصول نشده که باعث آسیب‌های بسیاری شده است.» وی همچنین بیان کرد: «اتوبوس‌های برقی هم کارشان تمام شده بود. شهرداری هم منابع داشت، اما دولت پول نداد و کار به تعویق افتاد.» این عضو شورای شهر تهران بیان کرد: «البته سرانجام اتوبوس‌ها وارد می‌شوند، اما عدم تعهدها باعث می‌شود کار به تأخیر بيفتد.»

تولید اتوبوس‌های داخلی با استانداردهای روز دنیا

گلابه از عدم همکاری دولت برای واردات اتوبوس‌های الکتریکی به کشور در حالی مطرح می‌شود که به تازگی دو خودرو ساز دولتی و خصوصی برای تولید اتوبوس‌های الکتریکی اعلام آمادگی کرده‌اند.

به نظر می‌رسد این خودروسازان توانایی کافی برای انتقال دانش فنی تولید این اتوبوس‌ها را در اختیار دارند و قرار است محصولات نزدیک به استانداردهای روز دنیا طراحی و تولید کنند. همان‌طور که مدیرعامل گروه مینا هم اعلام کرده است، تولید کنندگان خودروهای برقی برخلاف مدل‌های قدیمی و سوخت‌های فسیلی، فاصله چندانی با تکنولوژی روز دنیا ندارند و این توان را دارند که مدل‌هایی بر خوردار از استانداردهای جدید و روز دنیا را به بازار داخلی کنند.



نوسازی ناوگان تجاری ۱۷ سال زمان می‌برد

عضو هیات مدیره کانون شرکت‌های حمل و نقل کالای کشوری عنوان کرد: با توجه به فرسودگی ۵۰ درصد ناوگان جاده‌های کشور، نوسازی ناوگان بدون همت جهادی امکان‌پذیر نخواهد بود.

اسحاق نبی‌نیا گفت: بر اساس آمارها از ۳۵۰ هزار دستگاه کامیون موجود در کشور حدود ۱۷۵ هزار دستگاه فرسوده هستند. به عبارت دیگر ۵۰ درصد ناوگان جاده‌های کشور فرسوده است و اگر سالانه ۱۰ هزار دستگاه نوسازی شوند، ۱۷ سال زمان لازم است تا کل ناوگان نوسازی شود.

لذا نوسازی ناوگان تجاری کشور نیازمند همت جهادی است. وی افزود: در شرایط فعلی که امکان نوسازی ناوگان جاده‌ای در کشور وجود ندارد از رده خارج کردن کامیون‌های فرسوده برای رانندگان به صرفه نیست.

از سوی دیگر واردات کامیون‌های اروپایی نیز بارانت همراه شده و شرکت‌های حمل و نقل دخل و تصرفی در آن ندارند و این موضوع موجب شده تنها هزار دستگاه کامیون و باقیمت‌های نجومی وارد کشور شود.

وی ادعا داشت: اگر دولت قصد نوسازی ناوگان جاده‌ای را دارد باید مجوز واردات کامیون‌های تا ۵ سال کارکرد اروپایی را بدون عوارض گمرکی صادر کند. به این ترتیب با افزایش واردات کامیون به کشور ناخودآگاه خودروهای فرسوده از رده خارج خواهند شد.



تبدیل شود و این در صورتی است که رقیب آن یعنی شاهین هنوز با دنده اتوماتیک تولید نشده و حال باید دید پای تارای اتوماتیک چه زمانی به خیابان‌ها باز می‌شود.

در دوروز گذشته ایران خودرو از نمونه دنده اتومات تارا رونمایی کرد و این در حالی است که این خودرو می‌تواند به یکی از گزینه‌های اصلی در بازار خودروهای اتوماتیک ارزان قیمت



تلاش برای کسب بازار اتوماتیک‌های ارزان

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

کاهش تردهای جاده‌ای بازار تابستانی را هم به کساد کشاند

کاهش یابد و سفرهای داخلی که اکثراً با خودرو هستند جایگزین آن شود. اما متأسفانه کرونا و وضع محدودیت‌های مربوط به آن، سفرهای بین شهری را نیز تحت‌تاثیر قرار داد و بدین ترتیب فرصتی که می‌توانست سبب رونق بازار را کد خودرو بخصوص پس از افزایش چشمگیر قیمت محصول در این بخش شود، این گونه از بین رفت.

اصولاً هر سال بازار خودرو در تابستان بخصوص از نیمه آن به بعد رونق نسبی می‌گیرد و دلیل آن نیز افزایش حجم سفرهای تابستانی است. در عین حال افزایش نرخ ارز در سه سال گذشته سبب شده است سهم سفرهای خارجی به‌طور محسوسی در سبد تفریحات خانوادگی

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایپرید ۲۱۰۶
میتسوبیshi ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راکد ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آرزو ۲۰۱۳
کیا پتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کاندزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیشروانه 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 اسپور تیج 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 کامری هایپرید
میتسوبیshi اولندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیshi اولندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS5 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
DS6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک‌دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نيسان 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
تا ۳ میلیارد تومان													
فولکس واگن تیگوان	دو دیفرانسیل	Cross over	۲۰۰۰ توربو	۲۲۰	۲۸۰	۷ اتوماتیک	۷.۷	۷.۸	۱۵۹۰	شتاب	بدون ایراد	۲۸۰۰	BMW X3 2014
بی ام دبلیو X1 2.5	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۲۳۱	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۵	۶.۶	۱۶۱۵	هندلینگ	ظاهر نازیبیا	۲۹۰۰	BMW X3 2016
بی ام دبلیو 320	عقب	سدان	توربو ۲۰۰۰	۱۸۴	۲۹۰	۸ اتوماتیک	۷.۶	۵.۳	۱۴۲۰	هندلینگ	آپشن‌های کم	۲۸۰۰	BMW 528 2014
تا ۷۵۰۰ میلیارد تومان													
لکسس NX300h	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2500	۱۹۷	۲۱۰	E CVT	۹	۷.۴	۱۸۹۶	مصرف بنزین	هندلینگ ضعیف	۳۶۵۰	BMW X4 2015
لکسس NX200	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۳۰	۳۵۰	۶ اتوماتیک	۷.۴	۹.۸	۱۸۱۴	آپشن‌های زیاد	هندلینگ ضعیف	۳۷۵۰	BMW X4 2015
بی ام دبلیو X3	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۷	۷.۵	۱۸۴۵	شتاب و هندلینگ	ظاهر قدیمی	۴۰۰۰	BMW X6 2011
بی ام دبلیو X4	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۴	۷.۴	.	شتاب و هندلینگ	فضای بار کم	۴۷۵۰	BMW X6 2012-3
بنز E250 AMG	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۱۱	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۷.۴	۶	۱۶۸۰	کیفیت ساخت و دوام	بدون ایراد	۵۲۰۰	S 350 2012
بی ام دبلیو M330	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۵.۹	۶.۳	۱۴۳۰	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۳۹۰۰	BMW 528 2016
پورشه ماکان	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۰۰۰ توربو	۲۲۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۷.۲	۱۷۷۰	هندلینگ و لذت سواری	فضای کم ریدیف عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۴۲۸ کابریولت	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۶.۹	.	هندلینگ و لذت سواری	استهلاک بالا	موجود نیست	SL 500 2012
بی ام دبلیو I8	چهار چرخ	کوپه	موتور برقی ۱۵۰۰+	۳۶۲	۵۷۰	۶ اتوماتیک	۴.۴	۲.۱	۱۴۹۰	ظاهری نظیر	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰	مازراتی گرند کابریو
ولوو XC90	چهار چرخ	SUV	۲۰۰۰ توربو سوپر	۳۱۶	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۹	۷.۷	۲۰۲۵	بهترین در کلاس خود	خدمات پس از فروش	۶۵۰۰-۵۵۰۰	کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۷۳۰	عقب	سدان مجلل	۲۰۰۰ توربو	۲۵۸	۴۰۰	۸ اتوماتیک	۶.۳	۶.۱	۱۸۰۰	ظاهر بسیار جذاب	استهلاک بالا	۷۵۰۰-۴۴۰۰	S500 2011-12
بی ام دبلیو ۵۳۰	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۲۵۲	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۲	۶.۱	۱۶۱۵	شتاب و هندلینگ	بدون ایراد	۵۸۰۰-۴۴۰۰	BENZ E250 2016
بنز E200 اتاق جدید	عقب	سدان	۲۰۰۰ توربو	۱۸۴	۳۰۰	۹ اتوماتیک	۷.۷	۶.۱	۱۶۰۵	بهترین در کلاس خود	قیمت غیر منطقی	۶۵۰۰-۵۵۰۰	S 350 2013
پورشه باکستر	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۳۰۰	۳۸۰	۷ اتوماتیک	۴.۹	۶.۱	۱۳۸۵	ظاهر بسیار جذاب	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2011 911
پورشه باکستر اس	عقب	کروک	۲۵۰۰ پاکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۶.۱	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911



«API» در روغن موتورهای دیزلی



روغن موتور خودروهایی بنزینی در استاندارد API با علامت S که حرف اول کلمه Service است، آغاز می‌شود. اگر استاندارد API با حرف C، مخفف Commercial (وسیله نقلیه تجاری، کشاورزی) شروع شود، یعنی روغن موتور برای خودروهایی دیزلی تولید شده است. در سال ۲۰۱۷ استاندارد API از حرف F که مخفف Fuel-Efficient (مصرف بهینه سوخت) است، برای طبقه‌بندی نسل جدید روغن موتورهای دیزلی استفاده کرد. در استاندارد API سطح کیفی روغن موتورهای دیزلی؛ دومین حرف که نشانگر کیفیت روغن موتور دیزلی است، با

حرف A آغاز می‌شود و در سال ۲۰۱۷ به حرف K ختم شد. در روغن موتورهای مخصوص موتورهای دیزلی دوزمانه در پایان استاندارد API عدد ۲ درج شده است البته برای روغن موتورهای دیزلی چهار زمانه نیز عدد ۴ درج می‌شود. یعنی روغن موتور دیزلی APICA پایین‌ترین سطح کیفی روغن موتور دیزلی و روغن موتور 4-APICK بالاترین سطح کیفی روغن موتورهای دیزلی چهار زمانه است. در سال ۲۰۱۷ برای موتورهای دیزلی چهار زمانه با دور موتور بالا، سطح کیفی API-FA براساس استاندارد انتشار گازهای گلخانه‌ای معرفی شد.

بخش عمده افزودنی‌های شیمیایی روغن موتور مجوز استاندارد نمی‌گیرند

ادتیوهای بی کیفیت زیر ذره بین سازمان استاندارد

تولیدکنندگان روانکار را از طریق واردات این مواد تامین می‌کنند. اما پس از تحریم‌ها این شرکت‌ها مجبور شدند برای دور زدن تحریم‌ها دست به نوبسته‌بندی یا همان «ری‌پک» بزنند و در نهایت مشخص نیست ادتیوی که به اسم آمریکایی یا اروپایی به خریدار می‌فروشند در کارخانه‌های سطح پایین چین و هند تولید شده‌اند یا واقعا اصالت اروپایی و آمریکایی دارند. اقدام اخیر سازمان ملی استاندارد اگر چه دارای محاسن بسیاری برای بالا بردن کیفیت روغن موتورهای تولید داخل و جلوگیری از آسیب رسیدن به موتور خودرو است اما یک مشکل بزرگ نیز دارد و آن در سرفه‌هایی است که برای واحدهای تولیدکننده روغن‌های موتور و صنعتی ایجاد شده است. در واقع سازمان ملی استاندارد باید کار نمونه‌گیری را در همان مبدأ ورودی کالا انجام دهد و پیش از ترخیص از گمرک، اجازه ورود ادتیوهای بی کیفیت به کشور را ندهد. در چنین مرحله‌ای برخی واردکنندگان این محصول دیگر به فکر کم کاری و تقلب نخواهند افتاد و کالای بی کیفیت و غیراستاندارد در همان مبادی ورودی به کشور توقیف و به مبدأ مرجوع خواهد شد. اما متأسفانه در شیوه فعلی، شرکت‌های تولیدکننده روغن موتور بدون اطلاع از اصالت کیفی کالا تنها بر اساس سابقه شرکت‌های واردکننده و برندی که آنها قولش را می‌دهند دست به خرید می‌زنند اما در آستانه استفاده از ادتیو در خط تولید، ناگهان توسط سازمان استاندارد از بی کیفیت بودن کالا مطلع می‌شوند. این اتفاق باعث می‌شود هم هزینه‌های سنگینی به روانکار سازها تحمیل شده و هم روند تولید در کارخانه‌ها کند شود.



سختگیری سازمان ملی استاندارد این بار درباره ادتیوهای مورد استفاده در روغن‌های موتوری و صنعتی شدت گرفته است. این اقدام بجا باعث شده است بخش عمده‌ای از این کالاهای وارداتی که برای دور زدن تحریم‌ها و ورود به کشور به صورت «نوبسته‌بندی» به تولیدکنندگان روانکار فروخته می‌شوند، نتوانند از سد سازمان ملی استاندارد عبور کنند.



چندی پیش روزنامه «دنیای خودرو» نسبت به افزایش ادتیوهای تاریخ گذشته و حتی رقیق شده در بازار هشدار داد. پدیده‌ای که کیفیت برخی روغن‌ها را به شدت کاهش داده بود. پس از این گزارش و دو سال پس از مسکوت ماندن الزام به آزمایش ادتیوهای مورد استفاده در صنعت روانکار سازی، بار دیگر سازمان ملی استاندارد در سال جدید اقدام به آزمایش ادتیوها کرد. تا جایی که بسیاری از تولیدکنندگان به ویژه بلندپایگان خصوصی معتقدند امکان عبور از سد سازمان استاندارد بسیار مشکل شده است زیرا تعداد بسیار محدودی ادتیو مجوز استفاده می‌گیرند. به گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در حال حاضر شرکت‌های بازار گانی بسیاری در زمینه واردات ادتیو یا همان افزودنی‌های شیمیایی روغن موتور فعال هستند و نیاز

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

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

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

TITAN FORMULA SN

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی تمام سنتزی با عملکرد بالا-استارت نرم در دمای سرد موتور-کاهش بهینه مصرف روغن

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir
fuchs.ir
۰۲۱-۲۱۱۶۲
www.aparat.com/fuchs.ir

آیا خودران ها
ایمن هستند؟!

خبرنگار اختصاصی حوزه حمل و نقل مجله خودرو، چندی پیش با انتشار خبری اعلام کرده است که تحقیقات اخیر موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) با همکاری مرکز ارتباط فناوری پیشرفته دانشگاه ماساچوست به این نتیجه رسیدند که بیش از ۷۸ درصد رانندگانی که تمایل بیش تری به استفاده از سیستم اتوایلویت (سیستم رانندگی خودکار) دارند، یا تمایل به خوابیدن در مسیر حرکت دارند یا قصد دارند با تلفن همراه خود سرگرم شوند. در این تحقیق جامع آمده است که این رانندگان غریبکفرمان خودرو را رها کرده و

به مسیر حرکت خود توجهی ندارند که این مساله می تواند خطر آفرین باشد. در بخشی از تحقیقات جدید IIHS نیز آمده است که در این شرایط، تنها سه بخش از خودرو یعنی کروزکنترل هوشمند، سیستم ترمز اضطراری خودکار و سیستم پیشگیری از برخورد (که منطبق بر سنسورهای نسل جدید هستند) می توانند بالاترین ضریب محاسبات را به ECU بدهند تا از برخورد و تصادفات جلوگیری شود. همچنین IIHS در این خصوص گزارش داده است که سیستم هشدار انحراف از مسیر در این موارد بسیار تاثیرگذار بوده و خودروهای فاقد این سیستم با خطرات جدی روبرو هستند.

تلگرام

Telegram

تیونینگ کنیم یا نه؟!

ایمن روزها تیونینگ از موضوعات جالب و پرطرفدار در صنعت خودرو به شمار می رود و با توجه به استقبال از این فعالیت در داخل کشور و جایگاه تیونینگ در میان جوانان، بسیاری از خودرو فعال بودند، به مرکز تیونینگ تبدیل شده اند. در این میان روی خودروهای وارداتی با در نظر داشتن کیفیت ساخت آن ها تیونینگ بیش تری صورت می گیرد. با توجه به این که در تیونینگ خودرو قطعات اصلی خودرو در حالت استاندارد خارج شده و قطعات دیگر جایگزین می شود، این سوال مطرح می شود که آیا برای تیونینگ اصولی چار چوب مشخصی وجود دارد و برای ارتقای اصولی خودرو باید به چه نکاتی بیشتر توجه کرد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

تیونینگ های غیراصولی این روزها در میان خودروهای آلمانی، ایتالیایی و ژاپنی بسیار مشهود است و این روزها ریمپ ECU، نصب واتر متانول روی خودروها بسیار مرسوم است. آماری می پایی که اغلب از سوی تکنسین های غیر حرفه ای و فاقد علم آکادمیک انجام می شود، منجر به خرابی های بیش تر برای موتور پر خوران و حتی سیستم انتقال قدرت می شود. بنابراین همواره برای خودروهای آلمانی و ایتالیایی که دارای سیستم پر خوران هستند، توصیه می شود بر اساس آنچه کمپانی سازنده پیشنهاد می کند، بخش فنی خودرو ارتقا یابد و از نصب قطعات و سیستم های جانبی که کمپانی سازنده آن را تحت هیچ شرایطی توصیه نمی کند، خودداری شده و از قطعات افتر مارکت تیونینگ کمپانی مادر استفاده شود.

ابراهیمی

برای تیونینگ تنها به قطعات استاندارد و افتر مارکت مورد تایید کمپانی خودروساز توجه شود.

ملای

Message



صدای مانتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

وقتی کیفیت قطعه
پایین است!

خودرو ارزان داخلی دارم و حدود سه هفته قبل بمپ بنزین آن به علت نامشخصی سوخت. برای برطرف کردن این مشکل به نمایندگی مراجعه و قطعه را تعویض کردم و حدود سه هفته پس از تعویض این قطعه، دوباره همین قطعه دچار اشکال شد. گاهی گفته می شود کیفیت قطعات در نمایندگی ها بیشتر است؛ اما این مورد حکایت از وجود مشکلاتی در این بخش دارد. البته برخی مکانیک ها توصیه می کنند بمپ تعمیر شود. آیا با وجود چنین مشکلاتی باید باز هم به نمایندگی ها مراجعه کرد؟

۰۹۳۷*۴۰۲۳

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۶۵

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۱۴۶۶
کدام عامل سبب فرسایش زود هنگام قطعات سیستم تعلیق می شود؟

۱- استفاده از رینگ های اسپرت
۲- عدم توجه به تعویض قطعات مصرفی

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام گزینه عامل اصلی در افزایش تصادف عابران پیاده است؟

در پاسخ به این پرسش ۵۸ درصد به گزینه یک یعنی عدم توجه به افزایش تعداد پل های عابر پیاده و ۴۲ درصد به گزینه دوم یعنی عدم توجه به حق تقدم عابران پیاده توسط رانندگان رای داده بودند.



پیامک

SMS

موتورسیکلت

موتورسیکلت آپاچی RTR180 مدل ۱۳۹۳ دارم و حدود سه هفته است صبح ها موقع استارت زدن باید دهمه استارت را نگه دارم تا موتور روشن شود. البته موقع هندل زدن مشکل خاصی وجود ندارد. در عین حال بعد از راه اندازی موتور، صدای نسبتا زیادی در مدت زمان کوتاهی به گوش می رسد و بعد از مدتی کمتر می شود. همچنین اگر سر نشین دیگری نیز روی موتور سوار شود، تنها در دنده یک قدرت و گشتاور موتور مناسب است، اما در زمان تعویض دنده های دیگر افت شدیدی احساس می شود؛ علت چیست؟

اسماعیلی - کرج

تاخیر در راه اندازی موتور به کمک استارت تنها دو علت اصلی دارد که باید بررسی شود. ابتدا این که اگر باتری موتورسیکلت شما از توان و آمپر کافی برخوردار نباشد، استارت قدرت لازم را برای روشن شدن موتور نخواهد داشت.

بنابراین باید باتری بررسی و در صورت نیاز تعویض شود. همچنین اگر موتور استارت معیوب شده باشد یا به عبارتی قطعات دوار آن با اشکال مواجه شده باشد، این قطعه توان لازم را برای گردش فلاویل و نهایتا روشن شدن پشیرانه ندارد.

در این حالت پس از بررسی باتری باید استارت را نیز بررسی کرد تا در صورت اشکال، این قطعه تعمیر یا تعویض شود.

باتوجه به سوال شما مبنی بر این که چرا پس از روشن شدن موتور صدای زیادی در مدت زمان کوتاهی به گوش می رسد باید گفت که به وجود آمدن هر گونه صدای اضافی از موتور در اوایل روشن شدن، به عدم تنظیم قطعات دوار موتور مربوط می شود و اگر در ابتدای روشن شدن موتور، صدای غیر عادی تولید شود، این مشکل به تنظیم نبودن سوپاپ های موتور مربوط می شود.

چرا که اگر سوپاپ های موتور فیلر نشده باشند و لقی میان میل بادامک و سوپاپ ها و همچنین اسبک ها زیاد شده باشد، در اوایل استارت به دلیل منقبض بودن قطعات و دمای پایین روغن موتور، اصطکاک میان این قطعات بیش تر شده و نهایتا صدای زیاد و غیر عادی به گوش می رسد.

در چنین حالتی باید سوپاپ ها فیلر شده و لقی میان اسبک و حتی میل بادامک با سوپاپ کنترل شود تا صدای تولیدی در زمان روشن شدن کمتر شود.

اما باتوجه به این که شما دقیقا اشاره نکردید که صدای تولیدی در کدام ناحیه از موتور است، باید گفت که این صدای غیر عادی می تواند به دلیل عدم آب بندی صحیح پیستون با سیلندر نیز باشد.

زیرا ممکن است رینگ پیستون در زمان سرد بودن موتور و با در نظر داشتن انقباض قطعات، چنین صدایی را تولید کند که در ادامه و با افزایش دما و منبسط شدن، این صدا به حداقل می رسد.

بنابراین قطعات اصلی داخلی موتور نیز باید بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند. البته همان طور که گفته شد، این مورد با توجه به سوال شما مطرح شده و برای عیب یابی دقیق، نیاز به بررسی های پیش تر است. اما مهم ترین علتی که سبب افت قدرت و سرعت در زمان حرکت می شود، به سیستم انتقال قدرت مربوط می شود و به بیان ساده تر با توجه به ماهیت طراحی موتورسیکلت ها و قوای محرکه ای که دارند، کلاچ آن ها از نوع چند صفحه ای بوده و اگر ساییدگی بیش از حد برای این صفحات به وجود آمده باشد، موقع تعویض دنده و حرکت در سرعت های بالا، این امر سبب افت قدرت و سرعت می شود.

در نهایت باید صفحات داخلی کلاچ مورد بررسی قرار گیرد تا در صورت نیاز برای رفع مشکل تعویض شود.



سرعت و هیجان لحظه ای با 765LT اسپایدر

قوی ترین روبرو با تاریخ مک لارن را بشناسید!



سوم ماه مارس سال ۲۰۲۰ سوپراسپرت ساز بریتانیایی از محصول پر فرور منسی خود بر پایه کوپه با نام 765LT رونمایی کرد. در واقع 765LT بر پایه پلت فرم جدید مونو کوچ ۲ اس شکل گرفته است. 765LT مدل ارتقا و توسعه یافته 720S است. اما طی چهار روز گذشته کمپانی مک لارن نسخه اسپایدر 765LT را به جهان معرفی کرد.

این خودرو از نظر ظاهر بدنه با فرم های تخت و حجم های ارگانیک و تناسب عالی بدنه شخصیتی خاص و نافذ دارد. پروفیل خودرو نیز با خط شانه نسبتا تیز و فرم های تخت ظاهری جذاب دارد و چهره خودرو با زاویه خاصی که دماغه از نزدیک سطح زمین قرار می دهد و فرم مثلث شکل چراغ ها و LED های افقی که درون آن طراحی شده، با ورودی های دورن سپر و لب بزرگ سپر جلو، تهاجمی و خشن به نظر می رسد.

در نمای عقب، فرم کشیده بدنه با چراغ های کمپانی شکل LED جذاب است و با طراحی چهار اگزوز در میان چراغ ها، اسپویلر فعال بزرگ عقب و دیفیوزر بزرگ، چاشنی اسپرت بودن در این سوپراسپرت بریتانیایی دوچندان می شود. در عین حال نصب رینگ های ۱۹ اینچی کربن در جلو و ۲۰ اینچی در عقب هیجان رانندگی با این سوپراسپرت را بیش تر می کند.

رینگ های ساخته شده برای 765LT فورج شده است که حدود ۲۲ کیلوگرم از نسخه 720S سبک وزن تر است. از سوی دیگر در زمان ورود به کابین 765LT اسپایدر، با طراحی خاصی مواجه می شویم و کابین با مواد جیر و فیبر کربن طراحی شده که فضای کاملا اسپرتی را در اختیار سرنشینان قرار می دهد.

کلاستر (مجموعه پشت آمپر) کاملا دیجیتال با دو نوع حالت افقی قابل نمایش به راننده، هیجان انگیز است و قرار گیری نمایشگر هشت اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مک لارن نیز فضای کابین را مدرن کرده است. طراحی در پیچ های کروی شکل برای سیستم تهویه مطبوع، هماهنگی خوبی با دکمه های فیزیکی گرد دارد و طراحی خاص دکمه های فیزیکی که برای وضعیت دنده در نظر گرفته شده است، در کنار نوع خاص طراحی فیبر کربن صندلی اسپرت آن، قرار گرفتن پشت فرمان این سوپراسپرت بریتانیایی را مهیج می کند. هر چند که طراحی غریبکفرمان فیبر کربنی با دو پدال شیفتر بزرگ در پشت آن این هیجان را به اوج خود می رساند. سازه بدنه 765LT از جنس آلومینیوم با فیبر کربن است که از تیتانیوم برای سیستم اگزوز استفاده شده است.

همین مساله سبب شده است مجموع وزن این سوپراسپرت اسپایدر به ۱۳۸۸ کیلوگرم برسد. این عدد به معنای ۸۰ کیلوگرم کمتر نسبت به مدل 720S است. آنچه این سوپراسپرت بریتانیایی را جذاب

می کند، پشیرانه قدرتمند آن است و یک موتور هشت سیلندر با آرایش وی شکل به حجم چهار لیتری مزین به توربوشارژهای دو قلو است که می تواند حداکثر ۷۶۵ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کند. برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، تنها کافی است که پدال گاز را تا انتها فشار دهید و در این حالت تنها ۲٫۸ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این زمان به معنای ۱۵ درصد سرعت بیش تر نسبت به مدل 720S است.

حداکثر سرعت این سوپراسپرت به ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و نکته مهم تر این که تنها ۷٫۲ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. مهندسان کمپانی مک لارن برای این مدل، اگزوزهایی از جنس تیتانیوم ساخته اند و سیستم اگزوز تیتانیومی حدود ۴۰ درصد سبک وزن تر از اگزوز فولادی است و رانندگان بالایی را نیز برای پشیرانه بهارمغان می آورد.

از سوی دیگر اسپویلر بزرگ فعال در بخش عقب و دیفیوزر بزرگ، در ایرودینامیک خودرو بسیار مؤثرند. به طوری که طبق ادعای کمپانی مک لارن این خودرو ۲۰ درصد نیروی دان فورس بیش تری نسبت به مدل 720S ایجاد می کند. از ویژگی های دیگر 765LT برای کاهش وزن می توان به رینگ های فورج شده ۱۰ پرده لاستیک های سفارشی پیرلی پی-زیروا اشاره کرد. این لاستیک ها به صورت اختصاصی برای این مدل توسعه یافته تا عملکرد خودرو را بهبود بخشد. کمپانی مک لارن از این نسخه تنها ۷۶۵ دستگاه تولید می کند و قیمت هر دستگاه ۳۸۲ هزار و ۵۰۰ دلار است.



«کنداتایر» توزیع محصولات خود در آلمان و اتریش را برون سپاری کرد



شرکت کنداتایر اروپا از این پس مجموعه کامل لاستیک سواری خود در سراسر آلمان و اتریش را از طریق سایت reifen.com توزیع می‌کند. این توافق‌نامه که از یکم ژوئیه ۲۰۲۱ اجرایی شد، به این معنی است که مشتری می‌تواند مجموعه کامل لاستیک اتومبیل کندارا از ۳۷ مرکز خرید reifen.com می‌تواند مجموعه کامل لاستیک سواری خود در

در سراسر منطقه و همچنین از فروشگاه آنلاین آن خریداری کنند. به گفته مدیران این شرکت تیرساز، این اقدام ابتدای کار است زیرا کنداتایر اروپا قصد دارد فروش در سراسر قاره سبز را در آینده‌ای نزدیک به این صورت انجام دهد.

فروش سامانه‌ای تایر؛ برگ برنده قاچاقچی‌ها!

حذف تدریجی واردکنندگان لاستیک از بازار

قیمت تایرهای قاچاق که از گذشته تا امروز به دلیل عدم پرداخت عوارض قانونی، ارزان تر از واردات رسمی تمام می‌شود، این روزها هم پای تایرهای وارداتی شده است. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» تعریف تایر قاچاق در بازار تغییر کرده و دیگر صرف ارزان تر برای آن به کار نمی‌برند چون تایرهای قاچاق ارزان تر از کالاهایی که به صورت رسمی وارد کشور می‌شوند، نیستند بلکه فقط بی در دسر ترند! در دسری کمتر از احتمال کشف و ضبط توسط سازمان تعزیرات و نهادهای نظارتی، آن هم به این دلیل که لازم نیست خریدار مشخصات خرید و فروش این تایرها را در سامانه کالا و سامانه جامع تجارت ثبت کند و ماه‌ها برای فروش و رسیدن به اصل سرمایه خود انتظار بکشد. گزارش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» از بازار تایر حکایت از عدم اقبال تجار قدیمی و با سابقه برای فعالیت رسمی دارد. چون کالاهای قاچاق چنین مشکلاتی را از سر برار داشته‌اند و قیمت تایر برای قاچاقچی هم ۵۰ تا ۶۰ درصد ارزان تر تمام می‌شود و همه جای آن سود خوبی روی فروش به دست می‌آورد. الزام ثبت در سامانه جامع تجارت، سامانه کالا، پرداخت عوارض گمرکی، مالیات بر ارزش افزوده و مالیات تنها بخشی از دست‌اندا‌های واردات رسمی بر سر راه تایر است. البته اگر اجبار به ارائه گارانتی معتبر و خدمات پس از فروش را فاکتور بگیریم که هزینه هنگفتی برای تجار به همراه دارد.

البته ماه‌هاست تجار، تایر فروشان و حتی تیرسازان کشور نسبت به مشکلاتی که این سامانه برای تولید و بازار تایر ایجاد کرده است، تذکر داده‌اند اما بی توجهی کارشناسان مستقر در وزارت صمت باعث شده است بازار رویه خود را در پیش بگیرد و به جای درخواست‌های به حق به سمت پدیده قاچاق برود. یکی از فعالان این صنف با سابقه‌ای طولانی می‌گوید: «بیشترین حجم قاچاق از بازارهای عراق و امارات صورت می‌گیرد، وضعیت به شکلی است که قاچاقچی‌ها بازار تایر کشور را در دست گرفته‌اند. حتی آنقدر شرایط برای تجار قانونی دشوار شده است که دیگر کسی تمایل به واردات رسمی تایر ندارد و آنچه بیشتر در تایر فروشی‌ها فروخته می‌شود، کالای قاچاق است که از مرزهای جنوبی و غربی کشور وارد می‌شوند.» وی علت اصلی گرایش بازار به سمت کالای قاچاق را مشکلات ناشی از ثبت سامانه می‌داند و می‌گوید: «در بازار وقتی به خریدار گفته می‌شود تایر باید در سامانه ثبت شود، چند گام به عقب می‌رود و ترجیح می‌دهد نیاز خود را از طریق تایرهای قاچاقی تامین کند تا نیازمند ثبت سامانه‌ای نباشند. همین موضوع باعث شده است این روزها برخلاف گذشته تایر قاچاق که بسیار ارزان تر از نمونه‌های وارد شده به صورت رسمی بود، با همان قیمت عرضه شود و خریداران به دلیل عدم الزام به ثبت در سامانه برای آن سرودست بشکنند.

گزارش Report

علیرضا کافی



a.kafi@autoworld.ir

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازار (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۹,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبیا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبیا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۰	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس ۶۰ - اسپورت تیج - توسان (۲۰۱۰) کاپرا	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	
AZERA 2001-2006	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۹۰	۱۶	۵۵	۲۲۵	P624	PREMIUM GRIP	
MAXIMA-SONATA-GEELEY 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 - تیبیا	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 - ساندرو	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای IX55 - پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندو	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - بام‌وا ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



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





صفحه کلاچ فراتر رسیده است. همچنین در سربالایی نیمه شدید، اگر نیاز به تعویض دنده به شماره‌های سنگین تا حد زیادی مشهود بود. نشانه‌های دیگر برای تعویض صفحه کلاچ خودرو است. در عین حال زمانی که پشت فرمان هستید و مشاهده می‌کنید خودرو زیاد گاز می‌خورد، اما سرعت و شتاب به آن نسبت افزایش نمی‌یابد، باید وضعیت دیسک و صفحه را بررسی کنید. برخی مواقع نیز شاهد آن هستیم که دنده‌های خودرو، خصوصاً دنده یک و دنده عقب خوب جا نرفته و به سختی تعویض می‌شود که در این صورت باید دیسک و صفحه خودرو مورد بررسی قرار گیرد.

یکی از علائم فرارسیدن موعد تعویض دیسک و صفحه زمانی است که ما خودرو را در دنده یک گذاشته و کلاچ را رها می‌کنیم و در این میان موتور و اتاق خودرو به لرزه می‌افتد و البته این لرزش با موارد مشابه تفاوت زیادی دارد. این یک نشانه واضح و کامل برای تعویض دیسک خودرو است. از دیگر آزمون‌ها در این رابطه زمانی است که خودرو در جا گاز می‌کند و دنده را در وضعیت دو قرار داده و کلاچ را رها می‌کنید که در این صورت اگر خودرو حرکت کرد و خاموش نشد، دیسک و صفحه تمام شده است. اما در صورتی که خودرو به سرعت خاموش شد، هنوز زمان تعویض



خودرو چه زمانی نیاز به تعویض دیسک و صفحه دارد؟

لزوم حمایت از لنت سازان داخلی برای ورود به بازارهای جهانی

لنت‌های داخلی با قیمت مناسب، کیفیت بالایی ارائه می‌دهند

تنها با ممانعت از ورود کالاهای خارجی ممکن خواهد بود. در حالی که با توجه به قیمت مناسب و کیفیت بالای این دسته از لنت‌های ایرانی عملاً از مصرف‌کننده نیز حمایت می‌شود. همچنین بررسی وضعیت لنت‌های با کیفیت خارجی نشان از بالا بودن قیمت این دسته از قطعات دارد. یعنی اصولاً لنت ترمز خارجی با کیفیت با قیمت پایین یا وجود ندارد، یا لنت‌های تقلبی و درجه چندم وارداتی به‌مشتری عرضه می‌شود. لنت ترمز قطعاً ای است که با حمایت بیش‌تر از تولیدکنندگان آن در داخل، می‌توان به‌اشتبالزایی بیش‌تر در این شاخه کمک کرد و همچنین با توجه به قیمت مناسب لنت ترمز ایرانی باید برای صادرات آن نیز حمایت‌های لازم از تولیدکنندگان به‌عمل آید.

به‌رند آن اکتفا می‌کنند. در حالی که لنت ترمز یک کالای به‌شدت مصرفی در خودرو محسوب می‌شود و با لحاظ پارامترهای کمی و کیفی، این قطعه با طول عمر مناسب، گیرایی خوب، عملکرد نرم و بی‌صدا و بدون خوردندگی دیسک و با رعایت الزامات و استانداردهای می‌تواند رضایت‌راندنده را در پی داشته باشد. در همین راستا هم‌اکنون برندهای ایرانی در این بخش از بازار حضور دارند و برای انواع خودروهای وارداتی با کیفیت بالا و در سطح استانداردهای جهانی محصول تولید کرده و حتی صادر می‌کنند. حال آن‌که قیمت آن‌ها نیز به‌مراتب پایین‌تر از نمونه‌های مشابه خارجی است. حمایت از فعالیت این تولیدکنندگان نیز که با صرف هزینه‌های زیاد اقدام به‌ساخت قالب‌های متنوع و تولید لنت ترمز مدل‌های خارجی و لوکس کرده‌اند

بازار قطعات یدکی این روزها با مشکلات بسیاری دست‌وپنجه‌نرم می‌کند و با وجود این که در این بازار از رکود سخن گفته می‌شود، اما شاهد افزایش قیمت بسیاری از قطعات هستیم. کاهش واردات به‌دلیل افزایش شدید بهای ارز سبب شده است قیمت‌ها در بازار نیز به‌صورت سلیقه‌ای تعیین شود. این روند در خصوص برخی قطعات شکل عجیبی به‌خود گرفته است.

به‌عنوان مثال در بازار قطعات یدکی خودروهای وارداتی با برخی برندهای خارجی لنت ترمز با قیمت‌های گزاف مواجهیم که گاه تا چند میلیون تومان فروخته می‌شود! در واقع واردکنندگان این قطعات افرادی را هدف قرار می‌دهند که ذهنیت به‌شدت مثبت و نامتعارفی نسبت به کالاهای خارجی دارند و برای انتخاب محصول تنها



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد	۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید صبا	
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تیبا	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پارس	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند بدون لوازم	
	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۹۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند سورن	
	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو ساینا	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو ۲۰۷	
	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو دنا پلاس	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد	۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید صبا	
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۵۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تیبا	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند ال ایکس	
	۱۴۵,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	
	۱۰۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند سورن	
	۱۷۰,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد	۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید صبا	
	۸۵,۸۰۰	۶۵,۵۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۱۲۹,۰۰۰	۱۱۱,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تیبا	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۱۸۱,۷۰۰	۹۵,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند ملی	
	تولید ندارد	۱۰۹,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۶۴,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۱۴۷,۸۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰	

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	دیسک لنت (ایران)
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت بر گشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۵- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۶- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۷- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۸- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۹- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۰- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۱- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۲- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۳- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد ۱۴- قطعه برگشتی باید آب‌بندی شده باشد	۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید صبا	
	تولید ندارد	۶۳,۹۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پراید ۱۱۱	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تیبا	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۴۰۵	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پارس	
	تولید ندارد	۸۳,۹۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند	
	تولید ندارد	۸۶,۹۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو پژو ۲۰۶	
	تولید ندارد	۱۰۷,۰۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو سمند سورن	
	تولید ندارد	۸۵,۲۰۰			۵۸۶	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰	

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح باله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لوله دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لوله 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 کالیبر و آب‌بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۰ مرداد ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۴۶۶

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۳۵ ۲۴ اصفهان ۳۷ ۱۹ شیراز ۳۷ ۲۲ مشهد ۳۴ ۱۹ تبریز ۲۸ ۱۹ ارومیه ۳۰ ۱۷ رشت ۲۷ ۲۲ گرگان ۳۳ ۲۳ ساری ۲۲ ۲۳ شهرکرد ۳۳ ۱۴ اهواز ۴۸ ۲۹ یزد ۳۹ ۲۶ کرمان ۳۶ ۱۹ بندرعباس ۴۱ ۳۱ زاهدان ۳۷ ۱۹

بیلبورد
Billboard

جایی که اینترنت نیست

آژانس تبلیغاتی «لس کیلتروس» این آگهی را با شعار «به جایی برسید که اینترنت نرسیده است» برای هیوندای توسان جدید طراحی کرده و بدین ترتیب خریداران این ماشین را به ماجراجویی دعوت کرده است.

REACH WHERE INTERNET DOESN'T

ALL NEW TUCSON 4WD HYUNDAI

مراقب تلفن همراهمان باشید؛ حتی در خودرو!

این روزها تلفن همراه به یکی از کالاهای مورد علاقه سارقان تبدیل شده و بیش تر عابران پیاده با توجه به این موضوع سعی می کنند هنگام استفاده از آن، نهایت دقت را داشته باشند. اما مدتی است سارقان موتور سوار، به سرعت گوشه های تلفن همراه را نندگان و سر نشینان خودروها نیز روی آورده اند؛ موضوعی که شاید از نظر سر نشینان محال به نظر برسد. اما به گواه فیلم دوربین های مدار بسته در سطح خیابان ها، چنین امری برای سارقان از آنچه فکر می کنیم، آسان تر است. به گفته عوامل پلیس آگاهی تهران حتی در برخی موارد، بعضی از سارقان برای سرقت تلفن همراه سر نشین یک خودرو، متوسل به تصادف ساختگی می شوند و پس از آن با توسل به زور، تلفن همراه سر نشین یا راننده را از چنگ او خارج می کنند. در همین رابطه یکی از سارقان که توسط پلیس دستگیر شده است، در گفت و گویی با خبرنگاران مدعی شد که می تواند ظرف سه تا چهار ثانیه تلفن همراه فردی را که سوار بر خودرو است، بر بیاورد. او در ادامه توضیح می دهد که سرقت تلفن همراه از داخل خودرو وقتی راحت تر است که سر نشین خودرو آن را در دستی گرفته باشد که سمت پنجره خودرو است. همچنین به گفته این سارق، سرقت گوشی تلفن همراهی که روی داشبورد خودرو قرار دارد، برای آن ها از موارد دیگر آسان تر است. در این باره رئیس اداره اجتماعی پلیس آگاهی ناجا با بیان این که استفاده از وسایل کمکی مثل «هندز فری» در زمان برقراری ارتباط تلفنی، عملاً تمرکز افراد را برای مواجهه با حوادث احتمالی بیش تر می کند، می گوید: «بهتر است شهروندان هنگام تردد در معابر و مکان های شلوغ از محیط اطراف خود غافل نباشند و ترتیبی اتخاذ کنند تا امکان رویت گوشی و نوع آن توسط سارقان به حداقل برسد.» در پایان بر این امر تأکید می کنیم که استفاده از گوشی تلفن همراه در خیابان و داخل خودرو می تواند به اشکال مختلف حادثه آفرین باشد و به همین دلیل می طلبد که در این باره نکات ایمنی به شکل حداکثری رعایت شود.

حرف آخر

The Last Word



معصومه

دهقان

خبرنگار



HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI

HYUNDAI



خشونت گروه های تبهکار موتور سوار پرداخته می شود. فیلم نامه این فیلم بر اساس داستان کوتاهی از فرنک رونی با نام «حمله موتور سواران» نوشته شد. در این فیلم یک گروه تبهکار موتور سوار پس از دستگیری یکی از اعضای آن ها توسط کلانتر شهری کوچک، آرامش و امنیت را از ساکنان آن می گیرند.

«وحشی» نام یک فیلم آمریکایی است که در سال ۱۹۵۳ به کارگردانی لاسلو بندک و تهیه کنندگی استنلی کریم ساخته شد. در این فیلم مارلون براندو نقش کاراکتر اصلی یعنی جانی استربلر را ایفا می کند که در دهه ۱۹۵۰ به الگویی برای نسل جوان در غرب بدل شد. وحشی نخستین فیلمی است که در آن تصویر موتور سواران باغی ارائه می شود و به موضوع

اتوسینما

وحشی



جهان لنت
Jahan Lent

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



☎ ۰۲۱۸۸۷۳۷۹۵۹

📠 ۰۲۱۸۸۵۱۷۳۲۲

🌐 www.jahantormoz.com

✉ info@jahantormoz.com