

جناب آقای دکتر یونس مظلومی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان نماینده شرکت های بیمه عضو سندیکای بیمه گران در شورای عالی بیمه را تبریک عرض نموده و از خداوند متعال سلامتی شما را آرزو مندیم. رجاء واثق دارد با توجه به تعهد و تخصص شما، کشور هر چه بهتر و بیشتر از جنابعالی بهره مند گردد.
دکتر محمدرضا گنجی گروه صنعتی رازی - آرتاویل تابر - یزد تابر - شیمیایی رازی - جام دارو - نخ رازی - کربن سیمرغ و ...

استارت
Start



علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

چالش افزایش قیمت ها برای دولت جدید

رئیس جمهور جدید که با وعده ساماندهی به بازار و کاهش قیمت ها پا به ساختمان پاستور گذاشته است، این روزها با چالش درخواست های متعدد افزایش ...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

ایجاد ثبات در بازار سرمایه با رویکرد مثبت وزیر پیشنهادی اقتصاد به بورس

**بازار سهام در دولت جدید
به کدام سمت و سو خواهد رفت؟**

۵ صفحه

**رشد تقاضا برای کالپر ترمز
تا سال ۲۰۲۴**

۱۴ صفحه

**افزایش ۵۰ درصدی قیمت
روغن موتور در روسیه**

۱۱ صفحه

گفت و گوی «دیترویت بیورو» با مارک ریوس رئیس هیات مدیره جنرال موتورز

به دنبال خلاقیت و چالاکی

۶ صفحه

در آزادسازی قیمت خودرو

مجلس با دولت همسو نیست

طرحی که قطعه سازان و خودروسازان به کمیسیون صنایع ارائه کرده اند، احتمالاً با تغییراتی در سال ۱۴۰۱ اجرا می شود. یعنی خودروهایی که برای اقشار ضعیف و متوسط جامعه ...

۳۰۲ صفحات

جایگزینی خودروهای فرسوده
ضرورت فراموش شده

بازار سواری های مسافری هر روز داغ تر می شود

با ادامه محدودیت های تردد ناشی از شیوع کرونا، حجم تقاضا برای استفاده از خدمات ...

۱۰ صفحه

مقایسه سانترفه و اسپورت تیج
دو کراس اوور جذاب

تقابل برادر خوانده های محبوب کره ای در خیابان های ایران

۷ صفحه

ایرانی ها برای خرید ارزان ترین خودروهای جهان باید چقدر پس انداز کنند؟

رویای «خودروهای روز» با جیب خالی

بروز شوک های تورمی پیاپی از ابتدای دهه ۱۳۹۰ به این سو، موجب شده است قدرت خرید ...

۱۵ صفحه

طرح ساماندهی بازار با واردات کامیون های کار کرده شکست خورد

قیمت خودروهای تجاری در ایران؛ ۴ برابر نرخ بازارهای جهانی



۱۲ رودسترز زیبای پورشه!

۱ پنج ستاره های ایران خودرو و صیانت کیفی می شوند

۱۳ تنومندترین محصول بنتلی به بزرگترین رینگ فیبر کربنی مجهز شد

۲ تغییر مسیر تسلا با معرفی نخستین ربات هوشمند بر اساس فناوری خودران

۴ مقایسه بامو سری ۱۲ اکتیو تورر با بامو X1 کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

جهان لنت

Jahan Lent

خواهید.

انواع لنت ترمز و قطعات اصطکاکی را از

Flowmax Technology

روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول ...

بالاترین سطح کیفیت | روغن موتور تمام سنتتیک
روغن موتور بنزینی | فلومکس API SP

نفت یارس

www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com



اینستاگرامی منتشرکننده این اخبار تصاویری از کانسبت کوروت چهارنفره را در دسترس عموم قرار داده و ما به طور رسمی با کوروت چهارنفره ای که هرگز تولید نشد، آشنا شده ایم. این کوروت چهارنفره ۱۹۶۲ پیش‌زمینه‌ای برای نسل دوم کوروت بود که در سال ۱۹۶۳ معرفی شد. این خودرو از طراحی C2 شامل شیشه عقب جداگانه الهام گرفته از بوگاتی SC57 آتلانتیک استفاده کرده است. البته تفاوت‌های واضحی در تعداد و طراحی سندلی‌ها دیده می‌شود.

شورولت کوروت جزو شناخته شده ترین خودروهای دنیاست و همه ما به خوبی با تاریخچه آن آشنا هستیم. حدود ۷۰ سال است که کوروت در بازار حضور دارد و در این سال‌ها فراز و نشیب‌های زیادی را تجربه کرده اما به نازکی جزئیات جالبی از سرگذشت این خودرو منتشر شده است. ظاهراً جنرال موتورز در سال ۱۹۶۲ نسخه چهارنفره کوروت را برای رقابت با فورد تاندربرد مشهور طراحی کرده بود و موضوع مهم اینکه اکانت



برنامه غیر عملیاتی شورولت کوروت ۴ نفره

چالش افزایش قیمت‌ها برای دولت جدید



علیرضا کافی
عضو شورای سیدبیری



رئیس‌جمهور جدید که با وعده ساماندهی به بازار و کاهش قیمت‌ها پا به ساختمان پاستور گذاشته است، این روزها با چالش درخواست‌های متعدد افزایش قیمت مواجه است. افزایش قیمت‌هایی که درخواست آن از سوی اصناف مختلف از ماه‌ها پیش روی میز وزارت صنعت، معدن و تجارت باقی مانده و این روزها با حداکثر فشار وارد شده به شرکت‌های تولیدی زمزمه‌های درخواست افزایش قیمت از سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بیشتر به گوش می‌رسد.

شاید این وضعیت را بتوان به فخر فشرده شده‌ای تشبیه کرد که هر لحظه امکان رها شدن آن می‌رود و بار تورمی سنگینی را به اقتصاد کشور تحمیل خواهد کرد. از سوی دیگر شرکت‌های تولیدی و کارخانه‌ها هم چاره دیگری برایشان باقی نمانده و امکان ادامه تولید با قیمت‌های قبلی را ندارند. اگر چه یکی از عوامل بالا رفتن قیمت تمام شده کالا در کشور نرخ ارز است و حذف ارز دولتی از تولید را می‌توان یکی از دلایل این اتفاق دانست اما عدم نظارت بر قیمت‌های عرضه شرکت‌های مادر مانند پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها نیز مزید بر علت است تا قیمت تمام شده کالاهای اساسی مرتبط با حمل و نقل با نرخ دلاری محاسبه و فروخته و کالای تولید شده با نرخ ارز به مصرف‌کنندگانی با درآمد ریالی عرضه شود. در چنین شرایطی به نظر می‌رسد دولت جدید پیش از هر کاری باید فکری به حال قیمت عرضه مواد اولیه مورد نیاز واحدهای تولیدی مانند کارخانه‌های تیرسازی، تولیدکننده‌های روتاکار و قطعه‌سازان کند و با همسان‌سازی قیمت موادی که از منابع زیرزمینی کشور تولید می‌شوند نیز چاره‌ای برای تورم نهفته در این افزایش قیمت‌ها بیندیشد.

در غیر این صورت نمی‌توان انتظار حفظ قیمت‌ها همراه با روی پا ماندن کارخانه‌های تولیدی را داشت. حتی در مواردی که استفاده از قطعات مستهلک با جان و مال مردم ارتباط مستقیم دارد، می‌توان به جای در اختیار قرار دادن ارز دولتی به واحدهای تولیدی، مواد اولیه را بر اساس درخواست این شرکت‌ها توسط شرکت بازرگانی دولتی ایران تامین کرد تا هر گونه شائبه سوءاستفاده از ارز دولتی در واحدهای تولیدی و شرکت‌های واردکننده کالا از بین برود. چرا که هنوز هم با وجود حذف ارز دولتی از نظام اقتصادی کشور باز هم شرکت‌های بزرگ و ریشه‌داری هستند که به رغم اطلاع مسئولان امر همچنان از این رانت پرمنفعت استفاده می‌کنند و عوایدی برای جیب مصرف‌کننده نهایی، به همراه نمی‌آورند.

در آزادسازی قیمت خودرو

بخش نخست

مجلس با دولت‌ها مسو نیست

تا وقتی مشکل قیمت‌گذاری دستوری خودرو حل نشود، عملاً تصمیماتی که برای صنعت قطعه‌سازی اتخاذ می‌شود، بی‌ثمر است

نه تنها وزیر پیشنهادی بلکه وزرای قبلی صمت در خصوص قیمت‌گذاری دستوری قائل به رفع آن و آزادسازی قیمت‌ها بودند. به نظر شما دلیل عدم اجرای آزادسازی چیست؟

رفع مساله قیمت‌گذاری دستوری نیازمند یک مدیر قدرتمند است. قیمت خودروها در حال حاضر تبدیل به یک مساله حیثیتی شده و هر کسی حاضر نیست خود را سپر بلائی این صنعت کند و مساله قیمت را یک بار برای همیشه حل کند. چرا که وقتی قیمت‌ها اصلاح شود، باز خوردی در رسانه‌های عمومی در سطح جامعه خواهد داشت. چهار وزیر پیاپی قرار بوده است، این اقدام را انجام دهند، اما هیچ کدام حاضر نشدند در نهایت آن را عملیاتی کنند و خود را سپر قرار دهند. امیدواریم ایشان این جسارت را داشته باشد و بتوانند قیمت‌گذاری دستوری را کنار بگذارند.

باتوجه به همسو بودن مجلس و دولت، آیا این احتمال وجود دارد که در این دولت قیمت خودروها آزاد شود؟ زیرا وزرای قبلی در جلب موافقت مجلس برای آزادسازی قیمت رسمی خودرو موفق نبودند، اما مجلس هیچ مشکلی با دولت فعلی ندارد.

ممکن است مجلس با دولت فعلی مشکلی نداشته باشد، اما صحبت‌های اعضای کمیسیون صنایع مجلس با توجه به ارتباطی که با آن‌ها داریم، نشان می‌دهد همچنان با کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری مخالف هستند. به‌طور

طی روزهای اخیر نظرات متفاوتی در خصوص وزیر صمت پیشنهادی از طرف دولت سیزدهم مطرح شده. از نظر شما به‌عنوان فعال حوزه خودرو و قطعات، برنامه‌های مطرح شده نشان‌دهنده چه موضوعاتی است؟

در برنامه‌های وزیر پیشنهادی در بخش خودرو و قطعه بیشتر به کلیات پرداخته شده است. یعنی در برنامه‌ها عنوان شده بود که چه اقداماتی قرار است انجام شود اما در مورد جزئیات این اقدامات و این که چگونه قرار است آن‌ها را انجام دهند، چیزی مطرح نشده است. برای ما شفاف نیست این اقدامات چگونه انجام خواهد شد. به‌عنوان مثال در بخشی به تامین منابع مالی و پرداخت مطالبات قطعه‌سازان اشاره شده، این مساله کاملاً مشخص است. اما این که چگونه و از کجا این منابع تامین می‌شود، نامعلوم است. در مورد نحوه قیمت‌گذاری و اصلاح قیمت خودروها که اگر حل شود بسیاری از مشکلات به‌صورت مسلسل وار حل خواهد شد نیز برنامه‌ای از سوی وزیر پیشنهادی ارائه نشده است. اصلاح قیمتی که بیان شده، بسیار کلی بوده و مشخص نیست آیا قرار است در بحث قیمت مواد اولیه تغییراتی داشته باشیم یا خودروها طبقه‌بندی می‌شوند. در مجموع به کلیات اشاره شده است و باید منتظر ماند و طی روزهای آینده متوجه شد جزئیات برنامه‌ها چیست. آرزوی همه ما این است که این اتفاقات رخ دهد، اما رهاکاری باید برای آن ارائه شود.



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو در شرایط فعلی نیازمند حضور مدیرانی قاطع در رأس وزارت صمت است، مدبرانی که بر اساس واقعیت‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه، سیاست‌گذاری و اصول اقتصادی را پیاده‌سازی کنند. در روزهایی که مجلس مشغول بررسی وزرای پیشنهادی دولت سیزدهم است، بحث وزارت صمت بسیار اهمیت پیدا کرده؛ وزارتخانه‌ای که طی سال‌های اخیر انتقادات بسیاری به آن وارد شده و بسیاری معتقدند این وزارتخانه نتوانسته شرایط صنایع مختلف را تنظیم کند و بهبود بخشد. یکی از این صنایع، صنعت خودرو است. اجرایی شدن برنامه‌هایی که برای این صنعت در نظر گرفته شده یا خیلی بعید است یا به پیش‌نیازهایی احتیاج دارد. قیمت‌گذاری دستوری، روشی است که همه وزرای این وزارتخانه بر کنار گذاشتن آن تاکید کرده‌اند، اما هیچ‌یک توان اجرای آن را نداشته‌اند. وزیر پیشنهادی صمت هم در برنامه‌های خود بر کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری تاکید کرده، اما برنامه‌ای برای اجرای آن ارائه نکرده است. در خصوص برنامه‌های وزیر پیشنهادی صمت و واقعیت‌های موجود در صنعت خودرو و اقتصاد کشور با ما باز بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به گفت‌وگو پرداخته ایم.

Asia Lent
آسیالنت

با افتخار بر سینه
صنعت خودرو کشور

www.asialent.com Brake pads / Brake shoes
021-88 65 00 71-2 021-88 79 38 20



قیمت گذاری قدیمی ترین شاسی بلند روسیه



شرکت آوتوواز روسیه پیش فروش لادا نیوا برانته به روز شده را شروع کرد. این خودرو در واقع نسخه‌ای خشن تر از نیوای مشهور است. این خودرو از سال ۱۹۷۷ تاکنون و با برخی تغییرات ملایم تولید می‌شود. نیوا برانته ابتدا به عنوان یک پکیج تیونینگ افتر مارکتی در دسترس بود اما آوتوواز این شرکت را خریداری کرد. هر دو مدل نیوا و نیوا برانته بر پایه یک شاسی قدیمی بنا شده‌اند اما مدل جدیدتر نیوا تر اول نیز وجود دارد که خودرویی کاملاً متفاوت و بر اساس شورولت نیواست.

به روز رسانی‌های نیوا برانته برای سال ۲۰۲۱ شامل کابین ارتقا یافته بوده که در نیوا لجن ۲۰۲۰ دیده بودیم. داشبورد این خودرو نیز شبیه محصولات دهه ۸۰ میلادی بوده اما از بیست امپرها جدید، صندلی‌های راحت تر و گرم‌شونده، سیستم تهویه مطبوع جدید و چراغ‌های کابین مدرن‌تری استفاده شده، این شرکت روسی مدعی است نیوا برانته‌ی به روز از نظر صدا، لرزش و ایرولاسیون بهبود یافته است. لادا قیمت برانته را اعلام نکرده اما نباید قیمت آن فاصله چندانی با لجن داشته باشد. نیوا لجن در روسیه با قیمت معادل ۹۷۲۳ تا ۸۵۸۲ دلار عرضه می‌شود.

اگر تجربه لوازم خانگی را روی خودرو پیاده کنیم، متوجه می‌شویم؛ زمانی که قیمت‌ها اصلاح شد، تقاضا برای لوازم خانگی ۴۰ درصد ریزش داشت.

یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو نهایت نیاز بازار با قیمت‌های فعلی است. اما اگر قیمت‌ها اصلاح شوند احتمالاً تا ۴۰ درصد از تقاضای بازار خودرو کاهش پیدا می‌کند و با رقیبی در حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو نیاز بازار پوشش داده خواهد شد. یعنی این رقم را خودرو ساز می‌تواند به فروش برساند و مازاد بر این را باید با روش‌های مختلف از جمله فروش اقساطی و لیزینگ بفروشد.

پیش بینی شما از روند فعلی صنعت خودرو چیست؟ به نظر شما آیا تا پایان سال تغییر و تحولی به وجود خواهد آمد؟
من تا پایان امسال هیچ امیدیه به رخ دادن اتفاق خاصی ندارم. بعید می‌دانم تا پایان سال جاری هم دولت و مجلس تصمیم قاطعی برای قیمت خودروها بگیرند. تا زمانی که مشکل قیمت خودرو حل نشود، عملاً تصمیماتی که برای صنعت قطعه اتخاذ می‌شود، بی‌ثمر است. چرا که مادر تمام مشکلاتی که در صنعت خودرو وجود دارد، بحث قیمت گذاری است. بنابراین امیدیه به تغییر خاصی در سال ۱۴۰۰ در صنعت خودرو وجود ندارد.

برای سال ۱۴۰۱ چطور؟
طرحی که قطعه سازان و خودروسازان به کمیسیون صنایع ارائه کرده‌اند، احتمالاً با تغییراتی در سال ۱۴۰۱ اجرا می‌شود. یعنی خودروها به دو دسته تقسیم خواهند شد؛ خودروهایی که برای اقشار ضعیف و متوسط جامعه هستند، کماکان با قیمت گذاری دستوری عرضه می‌شوند و خودروهایی که قیمت بالاتر و در بازار هم رقیب خارجی دارند، از قیمت گذاری دستوری خارج می‌شوند. برآورد من این است چنین تغییراتی به وجود خواهد آمد.

آیا در این شرایط خودروسازان دیگر زبانی نخواهند داشت؟
به نظر من این روند باعث می‌شود خودروسازی از این بیشتر زبان نکند. یعنی زبان خودروسازی متوقف می‌شود، اما زبان انباشته باقی خواهد ماند.

برنامه بیشتر شبیه فهرست آرزوها بود و راهکاری در آن ارائه نشده بود.

نیاز و اندازه بازار ایران چند دستگاه خودرو است؟ بسیاری معتقدند یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو پیش از نیاز بازار ایران است و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو و کفایت می‌کند. با توجه به وضعیت مالی خودروسازان و بحث نقدینگی، ظرفیت واقعی در شرایط فعلی چند دستگاه خودرو است؟

برآوردی که هم وزارت صمت و هم واحدهای برنامه ریزی و استراتژی دو خودروساز از نیاز بازار داشتند، عددی بین یک میلیون و ۱۰۰ تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو با قیمت‌های فعلی است که نشان می‌دهد قرعه کشی خودرو و شرکت کردن ۸ میلیون نفر برای به دست آوردن خودروها تقاضای کاذب در کشور است. اما

لورپال

طرحی که قطعه سازان و خودروسازان به کمیسیون صنایع ارائه کرده‌اند، احتمالاً با تغییراتی در سال ۱۴۰۱ اجرا می‌شود. یعنی خودروهایی که برای اقشار ضعیف و متوسط جامعه هستند، کماکان با قیمت گذاری دستوری عرضه می‌شوند و خودروهایی که قیمت بالاتری دارند، از قیمت گذاری دستوری خارج می‌شوند.

کلی، مجلس با بحث نرخ گذاری و آزادسازی قیمت خودروها مشکل دارد و مهم نیست چه دولتی سر کار باشد. طرحی هم که مدیران خودروسازی‌ها و قطعه سازان به کمیسیون صنایع ارائه کردند، مورد موافقت آن‌ها قرار نگرفت و به نتیجه نرسید. مجلس خیلی قاطعانه معتقد است قیمت خودرو در خودروسازی‌ها نباید افزایش پیدا کند. با این افکار در مجموع هر چقدر هم که رابطه دولت و مجلس خوب باشد، بعید به نظر می‌رسد در آینده هم قیمت‌ها آزاد شود.

در بحث تولید خودرو هم برنامه‌های جالبی از سوی وزیر پیشنهاد شد. به عنوان مثال تولید ۸ خودرو جدید طی ۴ سال. به نظر شما صنعت خودرو و قطعه کشور توانایی تولید سالانه ۲ خودرو به معنای واقعی و نه به صورت فیس لیفت را دارند؟

این هم جزو مسائلی بوده که مطرح شده، اما متوجه نمی‌شویم از چه راهی قرار است این ۸ خودرو تولید شوند. خودروسازی که در حال حاضر در خرج یومیه خود مانده و نمی‌تواند تولید روزانه خود را مدیریت کند، چگونه قرار است سرماه گذاری کند و پلتفرم‌های جدید بیاورد یا خودروهای جدیدی تولید کند.

برنامه‌ها به صورت کلی بیان شده، اما جزئیاتی برای آن بیان نشده است. یعنی آرزوهایی دیده شده، اما ابزار و اهدافی برای رسیدن به آن دیده نمی‌شود.

تولید سالانه ۳ میلیون دستگاه نیز مدنظر قرار گرفته است. چرا تولید این رقم عجیب است؟

این هم جزو آرزوهای عجیب است. به هر حال تولید این اندازه خودرو نقدینگی بسیار بالایی می‌طلبد، اما مشخص نشده است، اصولاً این حجم از نقدینگی باید از کجا تامین شود؟ در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ هم تولید ۳ میلیون دستگاه نوشته شده بود، اما در بازنگری این سند همه می‌دانستند نه تولید این رقم خودرو شدنی است و نه ما امکان صادرات یک میلیون دستگاه خودرو را داریم.





فروشگاه اینترنتی قطعات یدکی محصولات کرمان موتور افتتاح شد.

shop.bamkhodro.ir

KMC JAC


















شده است جنرال موتورز مجبور به شکایت از فورد شود. البته ما یک لوین که جزو مدیران ارشد فورد است بیانیه‌ای درباره این موضوع منتشر ساخته و گفته ادعای جنرال موتورز نادرست و سهل انگارانه است زیرا نام کروز کنترل چند ده سال است که استفاده می‌شود و خود واژه کروز به صورت مختصر به کار رفته است. لوین همچنین به دیگر کمپانی‌هایی که از واژه کروز برای تکنولوژی‌های دستیار راننده خود استفاده می‌کنند، اشاره داشته است. از جمله این شرکت‌ها می‌توان به هیوندای و سیستم کنترل کروز هوشمند و کروز کنترل فعال بام اشاره کرد.

جنرال موتورز و کروز که کمپانی متمرکز بر تکنولوژی خودران است، از فورد به خاطر استفاده از نام بلو کروز برای تکنولوژی خودران خود شکایت کرده‌اند. این شکایت در دادگاه فدرال کالیفرنیا ثبت شده است. به گزارش رویترز، جنرال موتورز گفته است نام بلو کروز انتخابی توسط فورد نقض قوانین حقوقی ثبت نام‌های سوپر کروز و خود کمپانی کروز است. این خودرو ساز آمریکایی همچنین گفته امیدوار است این مشکل مورد بحث را به صورت دوستانه با فورد حل کند. این دو خودرو ساز قبلاً از دستیابی به توافق بازمانده‌اند و همین امر باعث



شکایت جنرال موتورز از فورد به دادگاه رسید

پیگیری یک موضوع

سیامک مقتدری
عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور

ظرفیت صنعت قطعه داخلی نیازمند بازنگری است

«به عقیده برخی کارشناسان صنعت خودرو و مزیت‌های موجود در قطعه‌سازی داخلی نیازمند ارتقا و بازنگری است. قیمت قطعات اکنون به‌طور نسبی مناسب بوده و تک سوری بودن منبع تامین و تولید در تیراژ بالا زمینه‌ساز کاهش قیمت است. مشارکت خودرو سازان خارجی با صنعت خودرو داخلی موجب ارتقای تکنولوژی، دانش فنی، کیفیت و همچنین ارتقای سیستم‌های مدیریتی می‌شود. در ادامه سیامک مقتدری، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور به بیان نظرات خود می‌پردازد.

مشارکت خودرو سازان خارجی با صنعت خودرو داخلی چه الزاماتی دارد؟

این همکاری دوجانبه باید به شکل مشارکت در سرمایه گذاری باشد و نه فروش قطعات و مونتاژ در داخل، زیرا بروز هر چالش سیاسی در آینده، به قطع همکاری با شرکت‌های خارجی می‌انجامد. اما مشارکت در سرمایه گذاری به‌عنوان مانعی در خروج از بازار ایران عمل می‌کند. رویکرد خودرو سازان در تامین قطعات، خریداران تر و با کیفیت بالاتر است که اقتضای رقابت و مکانیزم بازار محسوب می‌شود. اما صرف نظر از مسائل اقتصادی، در راستای حمایت از تولید و صنایع داخلی، خودرو سازی کشور باید مبتنی بر یک برنامه مدون باشد که در این صورت آثار مثبت آن عاید کشور خواهد شد.

آیا خودرو سازان داخلی توانایی تولید خودرو های صادراتی و تصاحب بازار های منطقه را دارند؟

قطعه سازی از ظرفیت‌های بالایی برخوردار است، خودرو سازی رنو با ورود به ایران هدف تبدیل بازار ایران به قطب منطقه‌ای برای تولیدات خود را دنبال می‌کرد که ناشی از پتانسیل قطعه سازی داخلی بود. البته مزیت‌هایی که صنعت قطعه کشور از آن برخوردار است، مداوم نخواهد بود و نیازمند ارتقا و بازنگری است.

مزیت‌های استفاده از قطعات داخلی و وارداتی در صنعت خودرو کشور چیست؟

قیمت قطعات اکنون به‌طور نسبی مناسب است و تولید در تیراژ بالا نیز به کاهش بهای تمام شده می‌انجامد. ضمن اینکه به منظور حمایت از قطعه سازان، اگر قطعه مورد نظر صرفاً از طریق یک سازنده تامین شود، تیراژ افزایش یافته، سرمایه گذاری موثری انجام نمی‌شود و در نهایت ارتقای کیفیت و تولید تخصصی تر قطعه اتفاق خواهد افتاد.

با اجرای یک طرح جامع

پنج ستاره‌های ایران خودرو و صیانت کیفی می‌شوند

فاکتورهای تاثیر گذار در ۹ شاخص عمده احصا شده و به صورت مستمر در حال رصد هستند



علیرضا جابتی
ajabeti@autoworld.ir

«گروه صنعتی ایران خودرو در راستای مشتری مداری و در کمقضا ضیمان از روند بهبود کیفی محصولات، اجرای طرح جامع حفظ و صیانت از خودروهای پنج ستاره کیفی را دستور کار قرار داده است. ایران خودرو علاوه بر رعایت الزامات اخذ پنج ستاره کیفی برای محصولات خود، بر اساس دو شاخص اصلی ارزشیابی محصولات و نظرسنجی از مشتریان توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد، طرح جامع صیانت از خودروهای پنج ستاره کیفی را در دستور کار خود قرار داده است. بنابراین گزارش و در قالب طرح جامع صیانت محصولات پنج ستاره کیفی ایران خودرو، فاکتورهای تاثیر گذار در ۹ شاخص عمده احصا شده و به صورت مستمر در حال رصد هستند.

کاهش چشمگیر تعهدات موق

در همین راستا، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو این اقدامات و تلاش‌های را در جهت شکوفایی اقتصاد کشور و آرامش مردم دانست و گفت: «خوشبختانه توانمندی کارکنان گروه صنعتی ایران خودرو، تلاش دشمنانی را که زی چند سال گذشته در پی از میان بردن این صنعت بودند، نه تنها خنثی کرد، بلکه موجب شد اقدام‌های خوبی نیز برداریم.

گرچه اعتقاد داریم باید گام‌های بلندتری برداریم و امید است این راه بلند را با حمایت‌های مسئولان به سرانجام خوبی برسانیم.» فرشاد مقیمی با اشاره به کوشش‌های گروه صنعتی ایران خودرو در جهت حفظ رضایت‌مندی مشتریان، بیان کرد: «در سال ۹۸ حدود ۲۰۰ هزار تعهد موق داشتیم که امروز این عدد به ۱۵ هزار تعهد کاهش یافته است.» وی با اشاره به عرضه خودرو تارا، از رونمایی نمونه اولیه محصول جدید و کراس اوور ایران خودرو در شهر پور ماه امسال خبر داد و تأکید کرد: «تمرکز اصلی ایران خودرو در تعامل با خودرو سازان خارجی، محصول محور نبوده، بلکه دانش مدار و تکنولوژی محور است.»

نبردا

ارتقای شاخص IQS که مربوط به میزان عیوب مشاهده شده در سه ماهه اول پس از تحویل خودرو است، نتیجه کاهش و رفع مشکلاتی است که موجب خرابی کامل و نقص عملکرد فنی می‌شوند یا مصرف کننده در زمینه ایمنی و طراحی خودرو با آن مواجه بوده است.

ساخت و توسعه موتورهای سه استوانه

مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به طرح تولید موتور سه استوانه ایران خودرو تصریح کرد: «در حال حاضر مراحل توسعه موتور یک لیتری و ۱.۳ لیتری این خانواده در حال اجراست، همچنین آزمون‌های احتراقی نسخه پرخوران (توربوشارژ) این خانواده موتور، ظرف چند روز آینده آغاز خواهد شد.»

وی افزود: «در این خانواده یک موتور نیز با فناوری تزریق مستقیم سوخت (GDI) وجود دارد که توان و گشتاور آن از موتور پرخوران EF7 نیز بالاتر و مصرف سوخت آن حدود پنج لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. این موتور در مرحله صنعتی سازی حدود ۱۸ ماه زمان لازم دارد.»

به گفته مقیمی، در سال ۱۴۰۲ موتورهای فعلی قادر به عبور از استانداردهای مصرف سوخت نخواهند بود. به همین دلیل، توسعه تمام موتورهای فعلی و این خانواده موتور سه استوانه در دستور کار گروه صنعتی ایران خودرو قرار گرفته است.»

تولید ۵ محصول با امکانات رفاهی و ایمنی جدید گروه صنعتی ایران خودرو همچنین به تازگی اعلام کرده است؛ تولید سورن، پارس، پژو ۲۰۷، پژو ۲۰۶ و رانا را با بهره‌رسانی برخی امکانات رفاهی و ایمنی جدید و مورد نظر و خواست مشتریان انجام می‌دهد.

این محصولات بر اساس راهبردهای فعلی این خودرو ساز و تقاضا و نیازمندی‌های بازار و مشتریان، با اعمال بهبود و ارتقای برخی امکانات رفاهی و ایمنی به تولید می‌رسد؛ راهبردی که در سنوات گذشته نیز معمول بوده و پس از اعمال تغییر و بهبود در محصولات، کدهای جدیدی به آن‌ها اختصاص یافته است؛ تولید رانا پلاس، سورن پلاس و خانواده ۲۰۶ و ۲۰۷ از مصادیق اخیر در بهبود محصول و تعریف کد جدید است.

علاوه بر ادامه تولید ۲۰۶ تیپ ۲، قرار است دو محصول ۲۰۶ و ۲۰۷ با سقف‌های دو رنگ و شیشه‌ای با بازار عرضه شود. در خودرو رانا نیز علاوه بر رانا پلاس، رانا پلاس با سقف شیشه‌ای و مجهز به گیربکس شش سرعته روانه بازار خواهد شد. در آینده نیز روند بهبود و ارتقای سطح محصولات متناسب با نیاز بازار در تمامی تولیدات گروه صنعتی ایران خودرو ادامه خواهد داشت.

نگاه View



بهزاد رحیمی
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

پرداخت بدهی قطعه سازان در اولویت است

«دولت باید با استمهال مهلت از نظام بانکی بابت بدهی خودرو سازان، پرداخت بدهی قطعه سازان را در اولویت قرار دهد. در کلیه صنایع به ویژه در حوزه قطعات خودرو با فرض لغو تحریم‌ها از آنجا که قطعه سازان در حوزه داخلی سازی، اقدام به سرمایه گذاری‌های هنگفت کرده‌اند، انتظار ما این است واردات انجام نشود. در صورت لغو تحریم‌ها باید نسبت به واردات تکنولوژی اقدام کرد نه واردات قطعات تا موجبات ارتقای تکنولوژی در کارخانه‌های تولید قطعات خودرو فراهم شود.

تحریم فرصتی بود که قطعه سازی و بسیاری از صنایع دیگر از آن استفاده کردند و به توانمندی رسیدند، به همین دلیل به هیچ وجه از واردات حمایت نمی‌کنیم.

با توجه به بدهی خودرو سازان به نظام بانکی دولت با استمهال مهلت باید اولویت را بر پرداخت بدهی به قطعه سازان قرار دهد تا این صنعت توان بازسازی بیابد.

ادامه بررسی طرح عرضه خودرو در بورس، پس از تشکیل کابینه دولت جدید خواهد بود.

در این طرح شرایط و ساز و کارهایی برای متقاضیان دریافت خودرو و به منظور جلوگیری از واسطه‌گری و سوءاستفاده‌های احتمالی در نظر گرفته شده که عدم خرید خودرو تا سه سال و عدم مالکیت آن از جمله این شروط است.

این طرح نواقصی دارد از جمله عدم لحاظ تورم بر میزان مالیات دریافتی اما دولت دوازدهم در موعد مقرر خردادماه نسبت به تصویب آیین نامه این طرح اقدام نکرد.

اگر این نواقص رفع نشوند، موجب افزایش بیشتر قیمت خودرو خواهند شد. دارندگان خودروهای لوکس نگرانی بابت پرداخت مالیات ندارند و ارزش افزوده‌ای که عایدشان می‌شود، بسیار بالاتر از میزان مالیات در نظر گرفته شده است.

به نظر می‌رسد تبعات منفی ناشی از اجرای این طرح بیش از آثار مثبت حاصله از کنترل قیمت و توزیع مجدد درآمد خواهد بود، بر همین اساس دولت نسبت به تصویب آیین نامه مربوطه در مهلت مقرر اقدام نکرده است.

کسانی که از خودروهای لوکس و گران برخوردار هستند، اقبال را در آمد متوسط و مصرف کننده عادی نیستند. این طرح کمکی به باز توزیع درآمد و دسترسی افراد فاقد خودرو به این کالا نمی‌کند و سرانجام خوبی برای آن قابل تصور نیست.

زاپاس Spare Tire

لزوم به روز رسانی فناوری و تزریق نوآوری در صنعت خودرو



شتاب دهنده‌های صنعت خودرو و غیره، موضوع تامین مالی و وابستگی قطعه سازان به خودروسازان داخلی کم شده و حتی می‌توانند محصولات خود را به شرکت‌های بزرگ دنیا نیز بفروشند. «هامونی به تفاهم نامه فرابورس و بورس دمشق اشاره کرد و افزود: «شرکت‌های ایرانی که در سوریه اقدام به تولید می‌کنند، می‌توانند سهام خود را در بورس دمشق معامله کرده و فرابورس نیز کار

راهبردی بوده که امروزه در دنیا برای بهبود و پیشرفت در این صنعت از سرمایه‌های جسورانه شرکتی بهره می‌برند، در ایران نیز باید به این سمت حرکت کنیم.» وی اظهار کرد: «با تزریق نوآوری، افزایش کیفیت و به روز رسانی فناوری و استفاده از ابزارهای مختلف تامین مالی در بازار سرمایه نظیر صندوق‌های سرمایه گذاری جسورانه، صندوق‌های سرمایه گذاری خصوصی،

مدیر عامل فرابورس ایران گفت: «صنعت خودرو کشور نیازمند به روز رسانی، تزریق ابزارهای جدید تامین مالی و نوآوری است و این موارد ضرورت امروز این صنعت را تشکیل می‌دهند.» امیر هامونی در میز صنعت خودرو و قطعه سازان که با حضور رئیس سازمان بورس در محل این سازمان و به صورت آنلاین برگزار شد، افزود: «تحقیق و توسعه در صنعت خودرو پیش تر موضوعی



فراخوان دوباره شورت بولت برای جلوگیری از آتش سوزی



جنرال موتورز هفته پیش به مالکان خودروهای شورولت بولت مدل ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ هشدار داد خودروهای خود را در گاراژ پارک نکنند زیرا در حال بررسی دو گزارش آتش سوزی از این خودرو بوده است. این خودرو ساز امروز حدود ۶۹ هزار دستگاه از بولت ها در سراسر جهان را فراخوان کرده است. در نوامبر سال ۲۰۲۰ نیز این خودرو به خاطر ریسک آتش سوزی فراخوان شده بود. راه حل این مشکل به روز رسانی نرم افزاری بود اما پس از آتش گرفتن یک خودرو که بسته به روز رسانی را دریافت کرده بود جنرال موتورز مجبور به اعلام دومین فراخوان شد.

این شرکت هنوز به مالکان بولت توصیه می کند نخستین فراخوان را انجام دهند زیرا تا مین کننده باتری این خودرو یعنی LG Chem فیهیمده دو عیب تولید نادر در سلول باتری بولت وجود دارد که باعث آتش سوزی در برخی نمونه های این خودرو می شود. جنرال موتورز با این فراخوان اقدام به تعویض ماژول های باتری معیوب خواهد کرد. این ماژول ها در کارخانه اوجانگ LG Chem در کره جنوبی تولید شده اند. جنرال موتورز همچنین از مالکان خواسته است تا برای کاهش ریسک آتش سوزی خود سه موضوع را مدنظر داشته باشند.

بازار سهام در دولت جدید به کدام سمت و سو خواهد رفت؟ ایجاد ثبات در بازار سرمایه با رویکرد مثبت وزیر پیشنهادی اقتصادی بورس



r.bayat@autoworld.ir

این روزها کارشناسان بازار سرمایه به رویکرد مثبت وزیر پیشنهادی اقتصاد و دارایی نسبت به بازار سرمایه اشاره دارند و صحبت های مطرح شده از سوی احسان خاندوزی درباره معاملات بورس را نشان دهنده برنامه ریزی های دقیق وی جهت نظم بخشیدن به معاملات این بازار قلمداد می کنند. از سوی دیگر تاکید وزیر پیشنهادی اقتصاد و دارایی بر لزوم افزایش نقش بازار سرمایه در تامین مالی

شرکت ها نشان از برنامه هایی برای تسهیل در فرآیند پذیرش شرکت ها در بورس دارد. البته اجرایی شدن چنین تصمیمی منتج به افزایش فعالیت بازار اولیه خواهد شد اما در کنار آن لازم است بازار ثانویه نیز از رونق مناسبی برخوردار باشد. حال باید دید وزیر معرفی شده به مجلس چه تعداد رأی اعتماد خواهد داشت.

اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش/کاهش
ایران خودرو	۲,۱۹۳	۲,۵۲	▲
سایپا	۲,۰۳۴	۲,۷۳	▲
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۸۳۳	۰,۹۶	▲
گروه بهمن	۱,۵۵۰	۴,۹۴	▲
پارس خودرو	۱,۱۶۹	-۰,۱۷	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۱,۷۲۰	-۴,۱۷	▲
ایرکا پارت صنعت	۱۶,۶۷۰	۴,۵۱	▲
نیرو محرکه	۴,۳۰۸	۴,۰۸	▲
سرمایه گذاری رنا	۵,۱۸۰	۴,۳۷	▲
رادیا تور ایران	۱۹,۲۶۰	-۰,۸۷	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۵۰۲	۰,۶۸	▲
لنت ترمز ایران	۶۵,۵۷۰	۳,۹۳	▲
سایپا آدین	۳,۸۴۱	-۱,۴۹	▼
کمک فخر ایندماين	۱۹,۲۱۰	۲,۳۴	▲
مهرکام پارس	۲,۲۶۵	۰,۲۲	▲
فنر سازی خاور	۸,۲۲۰	-۴,۸۶	▼
آهنگری تراکتور سازی ایران	۸,۰۱۰	-۱,۱۱	▼
فنر سازی زر	۲۰,۱۱۰	۸,۳۵	▲
صنایع ریخته گری ایران	۳,۲۹۱	۱,۷۶	▲
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۱۲,۰۴۰	۱,۹۵	▲
ایران خودرو دیزل	۷,۲۷۶	-۰,۳۸	▼
زامیاد	۷,۱۰۰	۲,۱۶	▲
بهمن دیزل	۵۵,۴۹۷	۰,۲۹	▲
صنایع تولیدی اشناد ایران	۷,۶۷۷	-۲,۹۶	▼
رینگ سازی مشهد	۳۵,۰۳۰	-۴,۵	▼
مهندسی صنعتی روان فن آور	۴۶,۵۴۳	-۰,۲۴	▼
مالیبل سایپا	۲۳۸	۰	-
گروه اقتصادی کرمان خودرو	۳,۷۳۳	۲,۹۸	▲
الکترونیک خودرو شرق	۱۶,۸۷۰	۳,۵	▲
محور سازان ایران خودرو	۸,۲۳۰	۲,۶۲	▲
سایپا دیزل	۴,۱۹۳	-۲,۰۱	▼
چرخشگر	۱۰,۷۶۰	۲,۱۸	▲
مونورسازان تراکتور سازی ایران	۱۰,۳۱۰	۳,۷۲	▲
سازه پوشش	۴۹,۴۳۰	-۱,۴۷	▼
تولید محور خودرو	۳۰,۱۰۰	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۳۰,۰۰۰	۰,۵۷	▲
لیزینگ خودرو غدیر	۱۴,۸۴۰	-۲,۴۳	▼
شرکت بهمن لیزینگ	۷,۶۱۷	۴,۹۹	▲
لیزینگ ایران	۵,۹۸۰	۰	-
لیزینگ کار آفرین	۴,۶۴۱	۰,۰۲	▲
لیزینگ ایرانیان	۶,۷۹۰	-۲,۴۴	▼
واسپاری ملت	۵,۴۸۰	۳,۷۹	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۷,۵۵۰	۰,۲۷	▲
لیزینگ پارسین	۴,۱۶۸	۰,۳۴	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۱۷,۶۶۰	۱,۱۵	▲
ریل پرداز سیر	۴,۱۳۷	۱,۲۷	▲
آسیا سیرارس	۲۳,۱۵۹	۰,۲۵	▲
ریل سیر کوثر	۲۸,۳۶۸	۲,۶۲	▲
حمل و نقل توکا	۱۸,۵۳۰	۱,۰۹	▲
توکاریل	۱۳,۷۳۱	۲,۴۷	▲
رهشاد سپاهان	۷۷,۱۳۴	۳,۹	▲

۴۵۰

تومان

قیمت هر سهم

۱۳۵

هزار تومان

قیمت هر سهم

مقایسه VS

«ذوب آهن اصفهان» در مقابل فولادساز برزیلی

سهامی ذوب آهن اصفهان که بانام «ذوب» در بورس تهران حضور دارد، نخستین و بزرگ ترین تولید کننده فولاد ساختمانی ورل در ایران است. همچنین این مجموعه، بزرگ ترین شرکت فولاد در ایران از لحاظ تنوع محصولات است که با ظرفیت ۳.۶ میلیون تن محصول پایانی، انواع مقاطع فولادی ساختمانی و صنعتی را تولید می کند. در سال ۱۳۴۴ بنا بر موافقت نامه ای که میان ایران و شوروی بسته شد، روس ها متعهد شدند در ازای صادرات گاز ایران به شوروی، ماشین سازی اراک و ذوب آهن اصفهان را احداث کنند. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته به ۴۵۰ تومان رسید. در مقابل، شرکت «گسداو» (Gerdau) قرار دارد که بزرگ ترین تولید کننده فولاد در قاره آمریکا محسوب می شود و دفتر مرکزی آن در برزیل قرار دارد. این شرکت اکنون در کشورهای برزیل، آرژانتین، کانادا، شیلی، کلمبیا، جمهوری دومینیکن، گواتمالا، هند، مکزیک، پرو، اسپانیا، ایالات متحده آمریکا، اروگوئه و ونزوئلا فعالیت می کند. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته به ۴.۳ یورو (حدود ۱۳۵ هزار تومان) رسید.

امار معاملات TRADE

میزان ارزش سهام

گروه خودرویی

۲۰۷ میلیارد تومان

میزان معامله سهام

گروه خودرویی

۲۰۷ میلیارد تومان

ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز شنبه ۲۳ مرداد بالغ ۱۰۲۴ میلیارد تومان و ۴.۲ میلیارد سهم شد.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه ملت	۱,۳۷۸	۱,۹۲
بیمه البرز	۲,۵۹۸	-۰,۳۷
بیمه دی	۸,۹۲۷	-۲,۱۶
بیمه کوثر	۱۳,۴۴۸	-۲,۴۹
بیمه میهن	۳,۵۵۰	۱,۷۲
بیمه اتکایی ایرانیان	۹,۷۴۳	۰,۳۲
بیمه پارسین	۱۰,۱۰۰	۴,۶۶
بیمه سینا	۳,۷۵۵	-۱,۱۱
بیمه معلم	۳,۸۲۰	۱,۳
بیمه رازی	۱,۴۰۱	۰,۲۱
بیمه حکمت صبا	۴,۰۹۵	-۲,۷۸
بیمه آسیا	۲,۰۰۰	-۰,۵
بیمه پاسارگاد	۶۲,۸۴۶	۰,۰۱
بیمه دانا	۵,۴۸۰	۳,۰۱
بیمه حافظ	۱۲,۲۵۳	۰
بیمه آرمان	۶,۲۶۳	-۰,۸۱
بیمه کار آفرین	۲,۲۶۵	۲,۹۹
بیمه سامان	۲۴,۷۱۷	-۴,۳۸
بیمه ما	۷,۹۰۰	-۰,۶۳
بیمه تعاون	۴,۹۳۵	۰
بیمه تجارت نو	۱۵,۲۰۹	-۱,۰۶
بیمه نوین	۵,۵۵۳	-۰,۵۷
بیمه زندگی خاورمیانه	۵,۵۶۱	-۰,۱۶
بیمه سرمد	۴,۷۸۱	-۰,۵۸
بیمه زندگی باران	۴,۲۳۴	۰

تاییدیه سهامداران «بیمه تعاون» برای افزایش سرمایه شرکت

سهامداران «بیمه تعاون» با حضور در مجمع عمومی فوق العاده، با افزایش سرمایه این شرکت موافقت کردند. در این جلسه پس از استماع گزارش هیات مدیره در خصوص افزایش سرمایه و استماع گزارش بازرس قانونی درباره گزارش توجیهی هیات مدیره در خصوص افزایش سرمایه شرکت بیمه تعاون، تصمیمی اتخاذ شد و سرمایه ثبتی شرکت از ۱۵۰ میلیارد تومان به ۵۰۰ میلیارد تومان به میزان ۲۳۳ درصد افزایش پیدا کرد. محل این افزایش سرمایه مطالبات و آورده نقدی به مبلغ ۳۵۰ میلیارد تومان است. همچنین با توجه به ابلاغیه مصوبه ستاد ملی مبارزه با ویروس کرونا، مجمع شرکت بیمه تعاون با حضور حداقلی شخص حقیقی یا حقوقی برگزار شد و سهامداران به منظور رعایت دقیق مصوبه مذکور نسبت به مشاهده برخط (آنلاین) جلسه از طریق پلت فرم آپارات این شرکت اقدام کردند.

پیش بینی

تغییر عملیات بازارگردانی شرکت ها و انجام آن با هدف افزایش نقدشوندگی، تحدید نوسانات و کاهش اختلاف قیمت سفارش های خرید و فروش انجام شده که به طور حتم می تواند در وضعیت فعلی بازار سهام مفید باشد. این در حالی است که پس از نوسانات بازار سرمایه در سال ۹۹، وجود بازارگردان برای تمام نمادهای معاملاتی الزامی شد اما فعالیت بازارگردان ها به دلیل ایجاد برخی محدودیت ها با مشکلاتی همراه بود. البته اصلاحات ایجاد شده در دستورالعمل جدید باعث جبران برخی کمبودها می شود. در دستورالعمل جدید، صدور مجوز فعالیت بازارگردانی در اختیار بورس ها قرار گرفته است که این اتفاق به طور حتم منجر به تسهیل فرآیند اخذ مجوز فعالیت بازارگردانی برای متقاضیان می شود. تعیین طبقات نقدشوندگی برای نمادهای معاملاتی توسط هر بورس از دیگر مواردی است که در دستورالعمل جدید لحاظ شده و می تواند در تعیین پارامترهای بازارگردانی متناسب با شرایط معاملاتی خاص هر سهم نقش بسزایی داشته باشد.



۳۴۸,۲

میلیارد تومان

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ تیرماه، جمع درآمدهای (فروش محصولات) «لنت ترمز ایران» از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ تیرماه، ۳۶,۴ میلیارد تومان است. جمع درآمدهای نماد «خلنت» در دوره مشابه سال قبل نیز برابر با ۲۱,۶ میلیارد تومان بوده که با افزایش ۶۸ درصدی روبه رو شده است.

۶۸%

رشد فروش

لیزینگ آریادانسا» در دوره ۶ ماهه منتهی به ۳۱ خردادماه به ازای هر سهم ۲۰۴ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۵ درصد کاهش داشته است. همچنین درآمد حاصل از عملیات لیزینگ نماد «ولانا» در این مدت بالغ بر ۳,۵ میلیارد تومان بوده که ۱۴,۷۹ درصد رشد داشته است.

کاهش درآمد

جمع درآمدهای (فروش محصولات) «حمل و نقل بین المللی خلیج فارس» از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۱ تیرماه، بالغ بر ۲۰۱ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۳,۵۳ درصد کاهش یافته است.



تیراژ تویوتا در آمریکا نیز کاهش یافت

شرکت تویوتا موتور پیش‌بینی کرد که در ماه اوت شاهد کاهش تولید ۶۰ تا ۹۰ هزار دستگاه خودرو در آمریکای شمالی خواهد بود. این شرکت دلیل کاهش تولید خود را افزایش موارد ابتلا به کرونا و بیماری کووید-۱۹، مشکلات غیرمنتظره‌ای که برای زنجیره تامین صنعت خودرو رخ داده و ادامه کمبود جهانی تراشه عنوان کرده است. این خودرو ساز زاپنی همچنین اعلام کرد

که انتظار می‌رود تولیدات این شرکت در ماه سپتامبر باز هم کاهش یابد. براساس این گزارش، تویوتا اعلام کرده است که تا ماه ژوئیه تولید ۶۵ هزار دستگاه خودرو خود را در آمریکای شمالی از دست داده است. این خودرو ساز در هفت ماه اول سال جاری میلادی ۱.۱۲ میلیون دستگاه خودرو در آمریکای شمالی مونتاژ کرد.



مشکلات تازه فولکس واگن برای تامین چیپ



پردازشگرها احتمالاً سبب خواهند شد خودرو ساز آلمانی در تحقق آینده تمام برقی با سرعت کمتری پیش برود. براساس گزارشی که گروه فولکس واگن پس از انتشار گزارش تویوتا منتشر کرده، وولفسبورگ‌ها در ماه سپتامبر مجبور هستند ۴۰ درصد محصول کمتری مونتاژ کنند. با وجود این که تقاضا نسبت به سال گذشته اندکی بهبود یافته، اما تاثیر گذاری کرونا در منطقه آسیا سبب شده است کم‌کم تامین چیپ و دسترسی به سایر قطعات از طریق بنادر با مشکل مواجه باشد. سخنگوی دومین خودرو ساز دنیا پس از تویوتا در پاسخ به «روتترز» گفت: «صنعت خودرو برای پاسخگویی به تقاضای بهبود یافته با مشکل مواجه است و ما بدون اعمال تغییر در خطوط مونتاژ نمی‌توانیم ادامه دهیم.» البته آن‌ها نسبت به بهبود شرایط تا پایان سال جاری میلادی خوشبین هستند و براساس هدفگذاری هایشان در نیمه دوم سال کمبود قطعات کمتر احساس خواهد شد. همان‌طور که گزارش رسانه ژاپنی «نیککی» سبب افت ۴.۴ درصدی ارزش سهام تویوتا شد، انتظار داریم که اتفاق مشابهی در بورس برلین رخ دهد؛ اما تا همین جایز سهام خودرو سازان مهم اروپا از جمله بامو، دایملر، رنو و گروه استلانتیس به‌طور میانگین تا دو درصد کاهش یافته است.

تغییرات عمیق در طراحی هوندا CR-V



پس از اعمال زبان جدید طراحی در محصولاتی همچون جاز، سیویک و HR-V حالا نوبت به بزرگ‌ترین محصول خودرو ساز ژاپنی رسیده تا با استانداردهای جدید این کمپانی هماهنگ شده و فاصله خود را با طراحی‌های های بروز در دنیا کاهش دهد.

البته به نظر می‌رسد پس از این فیس لیفت، هوندا قصد دارد نسل کاملاً برقی از این خودرو را تا پایان سال آتی میلادی معرفی کند و در واقع این آخرین رونمایی از نسل فعلی آچ آر-وی خواهد بود. بنابراین پیش‌بینی می‌کنیم ششمین نسل از این خودرو از متریال و ساختار کاملاً متفاوتی بهره ببرد.

CR-V فعلی از پیش‌رانه ترکیبی (هیبرید) شامل موتور دو لیتر بنزینی و یک موتور برقی استفاده می‌کند. اما جای هیچ شکی نیست که همچون سایر برادران در نسل بعدی این خودرو نیز از پیش‌رانه کوچک تر یک‌تولیم لیتری در کنار تعداد بیش‌تری از موتورهای برقی استفاده شود. هوندا هنوز اطلاعات رسمی درباره این محصول منتشر نکرده، اما به نظر می‌رسد تا نیمه‌های سال ۲۰۲۲ حداقل ظاهر آن را برای عرضه در سال ۲۰۲۳ معرفی کند.

گفت‌وگوی «دیترویت بیورو» با مارک ریوس، رئیس هیات مدیره جنرال موتورز

به دنبال خلاقیت و چالاکی



علی منصور
amansouri@gmail.com

رابطه مارک ریوس با صنعت خودرو و به نسل‌های قبل از خودش بازمی‌گردد. پدر او یکی از کارمندان قدیمی جنرال موتورز بود که در اواخر دهه ۱۹۸۰ ریاست هیات مدیره این شرکت پیش رفت؛ یعنی همان پستی که همین حالا ریوس دارد. هر چند جنرال موتورز این روزها با جنرال موتورز که پدرش سه دهه پیش از آن بازگشته شد، بسیار متفاوت است. جنرال موتورز دیگر بزرگ‌ترین خودرو ساز جهان نیست و بازارهای مهمی را در اروپا، روسیه، استرالیا و هند به‌مان خد رها کرده است. در عین حال با این که جنرال موتورز همچنان بیش‌ترین سود خود را از فروش وانت‌های پیکاپ بزرگی مانند شورولت سیلورادو و جی‌ام‌سی یوکان تامین می‌کند، به یکی از خودرو سازانی بدل شده که با رویکردی بسیار تهاجمی به سوی الکترونیک‌سازی محصولاتش پیش می‌رود. در این مصاحبه که نشریه «دیترویت بیورو» آن را منتشر کرده، ریوس در مورد برنامه‌های آتی جنرال موتورز صحبت کرده است. در اینجا بخش نخست این گفت‌وگو را می‌خوانید و بخش پایانی آن در روزهای آینده منتشر خواهد شد.

مجبور بودیم برای محافظت از کارکنان و خانواده‌هایشان کارخانه‌هایمان را تعطیل کنیم. خوشبختانه به لطف پروتکل‌های ایمنی سخت‌گیرانه و نیروی کار متعهدمان نسبتاً هم‌زود توانستیم کارمان را از سر بگیریم.

در صورت امکان از اقدامات جنرال موتورز برای عبور از این رکود بگوید و به نظر می‌رسد که این بار خودرو سازان بیش‌تر با هم همکاری داشته‌اند و در این باره از تجربه‌ای همچون جنگ جهانی بر خوردارند.

مقایسه اقدامات این دوران با جنگ جهانی دوم درست و مناسب به نظر می‌رسد. تیم جنرال موتورز هر روز باعث افتخار من است، اما گمان نکنم هیچ‌وقت بیش‌تر از زمانی که دیدم در شروع پاندمی قادر به کارهایی هستیم، به خودم بالیده باشم. زمانی که مشغول همکاری با وونک (شرکت سازنده دستگاه ونتیلاتور) شدیم، متعهد شدیم که کارخانه‌مان در کوکوموی ایندیانا را به تولید ونتیلاتور اختصاص دهیم و خیلی سریع قطعات مورد نیاز برای تولید را تهیه کردیم. چیزی نگذشت که در هر هفت دقیقه ما یک ونتیلاتور تولید کردیم و طی قراردادی که با دولت بستیم ظرف ۱۵۴ روز ۳۰۰ هزار دستگاه ونتیلاتور ساختیم. این کار بسیار بزرگی بود و حالا هر زمان که می‌خواهیم در باره کاری حرف بزنیم که باید خیلی سریع اتفاق بیفتد می‌گوییم با «سرعت ونتیلاتور». در تمام این مدت هم تعهدمان به تولید خودروهای برقی و

بازنگری در باره محصولات جدیدمان را کنار گذاشتیم. در واقع تلاش‌هایمان در این زمینه‌ها را هم دو برابر کردیم.

کمبود میکروچیپ‌های نیمه‌رسانا موردی است که پیامدهایی غیرمنتظره را به دنبال داشته است. شما از این مساله چه درسی گرفته‌اید و چطور از آن در آینده استفاده خواهید کرد؟

کمبود چیپ واقعا سبب تقویت نوآوری و چابکی تیم‌های ما برای مدیریت هر گونه بحرانی شد و ما برای هر گونه سناریویی که ممکن است با آن مواجه شویم، برنامه‌ریزی می‌کنیم و فکر می‌کنم هر کس که به‌تازنامه مالی مانگهی بیندازد، این ادعا را تصدیق می‌کند. یک سخن کلیشه‌ای این است که «همیشه منتظر غیرمنتظره‌ها باش». اما دیگر چه درسی می‌توانیم از اتفاقات یکی دو سال گذشته بگیریم و کسی چه می‌داند که در آینده چه اتفاقاتی خواهد افتاد. نمی‌شود بنشینید و تنها منتظر بلا یا باشید. بلکه باید هم‌زمان برنامه‌ریزی کنید و برای واکنش سریع و قاطعانه نسبت به هر چیزی آمادگی داشته باشید. به عبارت دیگر چالاکی بنیادی و ویژگی اصلی جنرال موتورز است و فکر می‌کنم ما بیش از هر زمان دیگری از این ویژگی بر خورداریم.

آیا جنرال موتورز (و به‌طور کلی صنعت خودرو) به اندازه سایر کسب‌وکارهای آمریکایی در استفاده نیروی کار دچار مشکل شده است و در کل شما چطور این مساله را حل کرده‌اید؟

ما در حال استخدام نیرو هستیم و در این خصوص که چطور به نیروی مورد نظرمون دست پیدا کنیم، از خلاقیت زیادی برخوردار شده‌ایم. در واقع ما در حال برگزاری دوره‌های معرفی مشاغل در سایت‌های تولیدمان هستیم و از کارکنانمان می‌خواهیم تا دوستان و اقوامشان را به آنجا بیاورند. همچنین ویدئوهایی را برای نشان دادن افراد در حال کار کردن و نمایش تسهیلات تولید و فناوری‌های پیشرفته‌مان تنظیم کرده‌ایم. در عین حال از نهادهای اجتماعی مانند کلیساها، باشگاه‌ها و مدارس کمک می‌گیریم. ما در تلاشیم بتوانیم به‌ر شیوه و از هر طریقی به‌افراد دسترسی داشته باشیم. ماموریت ما برای آلودگی، تصادف و ترافیک صفر چیزی است که بسیاری از کارکنان بالقوه آن را درک می‌کنند و به استقبالش می‌روند.

خبر News

مقابله تویوتا با مشکل کمبود چیپ

کمبود جهانی تراشه برای بسیاری از شرکت‌های ماشکلاتی را به همراه داشته و به نظر می‌رسد تویوتا نیز ماه آینده میلادی مجبور است حجم تولید خود را به دلیل کمبود تراشه ۴۰ درصد کاهش دهد. طبق گزارش ارائه‌شده، بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو جهان قصد داشت ماه آینده چیزی حدود ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید کند. اما اکنون آن‌ها در باره آن تجدیدنظر کرده‌اند و به نظر می‌رسد این میزان تا ۵۰۰ هزار دستگاه کاهش یابد. به گفته نشریه «Nikkei» ژاپن گسترش گونه‌های ویروس کرونا در جنوب شرقی آسیا بر روند تامین قطعات تویوتا نیز تاثیر گذاشته است. شرکت تولیدکننده خودرو هنوز در این باره هیچ اظهار نظر رسمی نکرده است. ریز تراشه‌ها یکی از بخش‌های ضروری سیستم‌های الکترونیکی خودروهای



مدرن محسوب می‌شوند و از اواخر سال گذشته با کمبود مواجه شده‌اند. به همین دلیل تویوتا و رقبای غول‌زایی مجبور شده‌اند تولید خود را کاهش دهند یا موقتاً متوقف کنند. با شیوع ویروس همه‌گیر کرونا، خودرو سازان سفارشات خود را کاهش دادند و تولیدکنندگان تراشه زنجیره تولید خود را روی وسایل الکترونیکی مصرفی متمرکز کردند؛ زیرا روند فرآیند خانگی تقاضای مصرف کنندگان را برای دستگاه‌های کار در منزل افزایش داد و از طرفی تقاضای برای خودرو نیز سبب صعودی دارد و همین امر خودرو سازان را در شرایط سختی قرار داده است. تویوتا از اوایل ماه آینده فعالیت خود را در چندین کارخانه ژاپنی متوقف خواهد کرد و تولید خود را در آمریکای شمالی، چین و اروپا کاهش می‌دهد.

از طرف دیگر کمبود تراشه و سایر مسائل مربوط به زنجیره تامین مرتبط با ویروس کرونا سبب تعلیق کوتاه‌مدت کارخانه‌های ژاپنی تویوتا شده است. به دنبال گزارش «Nikkei» سهام تویوتا تا ۴.۴۲ درصد کاهش به ۸۴.۸۲ دلار رسیده است. با این وجود تولید جهانی تویوتا برای ماه سپتامبر بسیار کمتر از مدت مشابه در سال گذشته خواهد بود. در آن زمان میزان تقاضای این شرکت پس از مراحل اولیه همه‌گیری ویروس کرونا در حال بهبود بود و تویوتا موفق به تولید ۸۴۰ هزار دستگاه خودرو شده بود.

تغییر مسیر تسلا با معرفی نخستین ربات هوشمند براساس فناوری خودران

سختنانش در توصیف ربات انسان‌نمای شرکتش گفته است که آن را به گونه‌ای طراحی کرده‌اند که گویی در یک سطح مکانیکی و فیزیکی قرار دارد که می‌توان از آن گریخت و احتمالاً آن را شکست.

این ربات که به گفته ماسک از نرم‌افزار اتوپیلوت تسلا بهره می‌گیرد، به هشت دوربین مجهز است که محتوا را به شبکه عصبی طراحی شده توسط تسلا انتقال می‌دهند. این شبکه عصبی کارکرد مغز انسان را شبیه‌سازی می‌کند. البته این شبیه‌سازی تا حدی پیش می‌رود که به دستگاه اجازه دهد با کمک دوربین‌ها محیط اطراف خود را تحلیل کند و تشخیص دهد در صورت روبرو شدن با موانع باید چه کاری انجام دهد و بتواند راه‌ها و تصاویر مختلف را بر چسب گذاری کند.

ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا در جریان رویداد هوش مصنوعی این کمپانی اعلام کرد که تسلا مشغول توسعه یک ربات انسان‌نماست. طبق آنچه اعلام شده، ربات تسلا با نام «تسلا بات» (Tesla Bot) قابلیت‌های زیادی دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به قابلیت‌های امدادی اشاره کرد. این ربات تقریباً ابعادی مشابه یک انسان لاغر اندام دارد و وزن آن معادل ۱۲۵ پوند (۵۶.۶ کیلوگرم) است.

طبق اعلام ماسک، تسلا بات به‌نمایشگری مجهز خواهد شد که به‌جای صورت آن قرار می‌گیرد و از این طریق می‌تواند اطلاعات را نمایش دهد. همچنین او ادعا کرده این ربات توانایی بلند کردن بار تا وزن ۱۵۰ پوند و جابه‌جا کردن بار تا وزن ۴۵ پوند را دارد. البته، سرعت جابه‌جایی تسلا بات تنها پنج مایل در ساعت است. ماسک در ادامه





فولکس واگن آر تون ۲۰۲۲ باتوان ۳۰۰ اسب بخار معرفی شد

تولید می کند؛ اما نسبت به آر تون ۲۰۲۱ با توان ۲۶۸ اسب بخار و گشتاور ۳۵۰ نیوتون متر از آنجا که تفاوت در موتور است. در این خودرو یک جعبه دنده هفت سرعته دو کلاچه جایگزین مبدل گشتاور هشت سرعته خودکار شده است و در عین حال آر تون شوتینگ بریک در ایالات متحده عرضه نخواهد شد. آر تون ۲۰۲۲ در سه نسخه عرضه خواهد شد و قیمت نسخه پایین رده و دیگر آنسبل جلو SER-Line از ۳۹ هزار و ۹۹۵ دلار آغاز می شود. در حالی که قیمت نسخه میان رده SEL-R-Line با سیستم تمام چرخ محرک 4Motion از ۴۴ هزار و ۶۱۵ دلار آغاز می شود. هنوز قیمت نسخه بالا رده SEL پریمیوم R-Line اعلام نشده است.

سال ۲۰۲۲ در حال تبدیل شدن به سال مهمی برای فولکس واگن است و این برند آلمانی در حال توقف عرضه باسات در ایالات متحده با یک مدل لیمیتد ادیشن است و فروش کلف GTI و R در آمریکا بالاخره آغاز شده است. در همین حال، آر تون ۲۰۲۲ با یک موتور قدرتمند تر عرضه خواهد شد. اگرچه هنوز در آمریکا دارای پسوند R نیست. بدون شک بزرگترین نکته درباره آر تون ۲۰۲۲ استفاده از موتور دو لیتری TSI توربو است که توان ۳۰۰ اسب بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر تولید می کند. این اعداد خیلی ششپه به آر تون R در اروپا نیست که توان ۳۱۵ اسب بخار

آلمانی German

معرفی فیس لیفت بامو iX3 مدل ۲۰۲۲



عرضه کراس اور تمام برقی iX3 تقریباً از دو سال پیش آغاز شده است. اما حالا بامو تصمیم گرفته است تغییراتی در آن ایجاد کند. به نظر می رسد باورایی ها قصد دارند عضو دوستدار محیط زیست خانواده X3 را نیز مثل نسخه های بنزینی و دیزلی فیس لیفت کنند. بارزترین تغییر در جلو خودرو مشاهده می شود؛ جایی که طراحی بامو تصمیم گرفته اند جلوی جلو پنجره کلیوی را کمی بزرگتر کنند. اما خوشبختانه مثل سایر محصولات این شرکت در بزرگ کردن جلوی پنجره زیاده روی نکرده اند. چراغ های جلو نیز تقریباً ۱۰ میلی متر باریک تر شده اند و با LED های ماتریس تطبیقی استاندارد یا فناوری لیزری آپشنال عرضه می شوند. بامو iX3 مدل ۲۰۲۲ که به صورت استاندارد با پکیج M اسپرت عرضه می شود، دارای چراغ های الیازهای ۱۹ اینچی با چراغ های آپروینامیک ۲۰ اینچی است. در مقایسه با X330i مرکز ثقل این خودرو ۷۴ میلی متر پایین تر است. در حالی که وزن آن به نسبت ۴۳:۵۷ در جلو و عقب توزیع می شود. هیچ گونه تغییراتی در این مدل صورت نگرفته است. بنابراین این کراس اور برقی همچنان دارای یک موتور برقی روی محور عقب است که توان ۲۸۲ اسب بخاری و گشتاور ۴۰۰ نیوتون متری تولید می کند.

کره ای Korean

انتشار مشخصات فنی جنسیس G80 اسپرت ۲۰۲۲



حدوداً یک ماه پیش، جنسیس مدل G80 اسپرت جدید را با انتشار چند عکس و مشخصات فنی محدود رونمایی کرد. شاخه لوکس هیوندای اکنون جزئیات و تصاویر بیشتری را منتشر کرده است که خبر از عرضه این مدل در کره جنوبی می دهد. این مدل اسپرت تنها ظاهر تهاجمی تری ندارد، بلکه از نظر فنی نیز از آنجا که تفاوت دارد. به عنوان مثال، سیستم هدایت چرخ های عقب که در گذشته به طور خلاصه به آن اشاره شد، هندلینگ و شعاع چرخش G80 اسپرت را بهبود می بخشد. در سرعت های تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت، سیستم هدایت چرخ های عقب، آن ها را در جهت مخالف چرخ های جلو می چرخاند. در حالی که در سرعت های بالاتر در مسیر موافق با چرخ های جلو می چرخند. G80 اسپرت سیستم تعلیق اسپرت تری با فنرها و کمک فنر های تغییر یافته بر اساس حالت رانندگی انتخاب شده دارد. جنسیس همچنین یک حالت اسپرت پلاس به این مدل اضافه کرده که قابلیت شتاب گیری کامل و تعویض دنده سریع را فعال می کند. جنسیس مدل G80 اسپرت را در بازار داخلی خود با موتور های ۲.۵ و ۳.۵ لیتری بنزینی توربوشارژ و ۲.۲ لیتری دیزلی به فروش می رساند.

ایتالیایی Italian

معرفی لامبورگینی کونتاش ۲۰۲۲ با موتور ۱۲ سیلندری



گاو خشمگین ایتالیایی از نسل جدید لامبورگینی کونتاش با کد 4-LPI 800 رونمایی کرد. کونتاش یکی از معدود آبر خودرو های شناخته شده جهان محسوب می شود که پس از ۳۰ سال غیبت، مجدداً احیا شده است. بنا بر اعلام رسمی لامبورگینی، این خودرو قابلیت دستیابی به سرعت ۳۵۵ کیلومتر بر ساعت را خواهد داشت. پیشتر نسخه جدید لامبورگینی کونتاش همان موتوری است که زیر کاپوت لامبورگینی سیان FKP37 قرار دارد. اما با قدرت کمتری در کونتاش جدید حضور یافته است. این پیشتره از ترکیب موتور تنفس طبیعی V12 با قدرت ۷۶۹ اسب بخار و موتور برقی با قدرت ۳۴ اسب بخار تشکیل شده است که ترکیب آن ها در مجموع ۸۰۳ اسب بخار قدرت را ارائه می دهد. شتاب صفر تا ۶۰ مایل لامبورگینی کونتاش جدید ۲.۸ ثانیه است و در صورتی که روی بدال گاز همچنان فشار وارد کنید، این خودرو ظرف ۸.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۲۴ مایل بر ساعت دست خواهد یافت. طراحان لامبورگینی فرایند قلمزنی کونتاش جدید را از دو سال پیش آغاز کرده اند و تمام تلاش خود را به کار گرفته اند تا سبک طراحی خودرو به کونتاش اصلی وفادار بماند.

آلمانی German

خودروهای اهدایی سر از اوراقی ها در می آورند

اگر قرار است خودروهای اهدایی به خیریه ها سر از اوراقی در بیارند، شاید بهتر باشد خودروهای دست دوم به روش صحیحی در بازار فروخته شوند و کمک به خیریه به روش متعارف صورت پذیرد. آخرین ایستگاه هر خودرویی، اوراقی است که به هیچ عنوان پایداری حساسی و زیبا نیست. خیلی از خودروهایی که سر از اوراقی در می آورند، حتی ۱۵ سال هم عمر ندارند و حتی برخی از آن ها ظاهری نسبتاً خوب دارند. زمانی که پستی یک خودرو به اوراقی باز می شود، صاحب اوراقی زمان کوتاهی به واسطه فرصت می دهد که قطعات به درد بخور آن را باز کنند و در بازار قطعات دست دوم بفروشند. به هر حال



هنوز خودروهایی در گردونه حمل و نقل در حال تردد هستند که به دلایل مختلف نیاز به قطعه ای پیدا می کنند که دیگر در بازار لوازم یدکی یافت نمی شود و چاره کار قطعه دست دوم سالمی است که از همین اوراقی ها بیرون می آید. زمانی که دیگر قطعه مناسبی روی این خودروهای اوراقی باقی نماند، با دستگاه های مجله کننده، وارد مر حله بعدی می شوند که به نوعی بازیافت فولاد و فلز است. وب سایت «توتو ریدر» به بررسی و تحقیق در مورد این خودروها پرداخته و متوجه روندی شده است که تاگی دارد. در بین خودروهای ورودی به اوراقی مدل هایی وجود دارد که هنوز هم برای کار کردن مناسب هستند. برای مثال در این بررسی میدانی، فولکس واگن پاسات مدل ۲۰۰۰ مشاهده شده است که از تعویض روغن آن تنها چند هفته گذشته؛ با مزدا ۶ هجک دنده دستی که تنها ۱۱۵ هزار کیلومتر پیموده، با جیبی گرد چروکی اویس یا صندلی های چرمی که هنوز از چشم نیفتاده است.

تقابل برادر خوانده های محبوب کره ای در خیابان های ایران

مقایسه سانتافه و اسپورتیج؛ دو کراس اور جذاب



فنی دو خودرو را یکسان بدانند و تفاوتی میان این دو قائل نشوند. اما باید این نکته را به یاد داشته باشند که نسل چهارم اسپورتیج تصمیم گرفته است یک کراس اور جمع و جور نسبتاً تندتویز باشد و شتاب صفر تا صد ۹.۸ ثانیه ارائه دهد. این در حالی است که سانتافه به عنوان یک کراس اور سبک و متوسط و با حدود ۵.۲ کیلوگرم وزن بیش تر، می تواند فرایند شتاب گیری صفر تا ۱۰۰ را ظرف ۱۱.۶ ثانیه انجام دهد؛ بنابراین کیا زاده ما چست و جایک تر است و هیجان رانندگی با آن نسبت به سانتافه با سطح آدرنالین خون جوان ترها بیش تر جور در می آید.

مقایسه هیوندای سانتافه و کیا اسپورتیج از لحاظ امکانات رفاهی

مقایسه اسپورتیج و سانتافه ۲۰۱۷ فول آپشن آسان موتور از نظر امکانات رفاهی به ما چند نکته خاص را یاد آور می شود. نخست این که بین این دو خودرو امکانات زیر به صورت مشترک وجود دارد.

روز کنترل هوشمند، سه حالت رانندگی، فرمان برقی چهار حالت به روکش چرم، پدال شیفتر و گرمکن فرمان، سنسور باران، سامانه مالتی مدیا با نمایشگر های لمسی (البته به قطر متفاوت)، دوربین عقب، نمایشگر ۴.۳ اینچی صفحه کیلومتر، دیالیت، اتولایت، مه شکن های جلو و عقب، چراغ شور، ورود و استارت بدون کلید، تهویه اتوماتیک دو گانه، صندلی های برقی جلو هشت و شش حالت برای سانتافه و ۱۰ و هشت حالت برای اسپورتیج، گرمکن صندلی های جلو و عقب، سردکن صندلی های جلو، صندلی چرمی، صندلی برقی هوشمند، پورت ۱۲ ولت، آینه وسط الکترو کرومیک، آینه های جانبی نشاندن برقی با گرمکن و سنسور باران.

همچنین سانتافه نیوفیس در مدل های فول آپشن خود به سیستم اتوپارک، نمایشگر لمسی هشت اینچی، سیستم پخش صوتی ۱۰ اسپیکر اینفینیتی، دوربین جانبی و دوربین ۳۶۰ درجه، نور بالا و تنظیم ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ چرخشی، کول باکس و بالاخره صندلی ردیف سوم مجهز شده که در اسپورتیج QL وجود ندارد. در عین حال نمایشگر پنج اینچی، شارژر وایرلس و سیستم صوتی JBL با هشت اسپیکر به همراه تشخیص صدا تفاوت آهنگ های رفاهی اسپورتیج در مقایسه با سانتافه به شمار می رود؛ اما در مجموع باید گفت سانتافه محیط جذاب تری را برای شما تدارک دیده است.



احسان ناصر باغلی
e.nasari@autoworld.ir

مقایسه سانتافه و اسپورتیج همواره برای ما ایرانی ها نبرد جذاب بوده است؛ بنابراین در ادامه ببینیم که مدل های ۲۰۱۷ این دو کراس اور شش سرگی در برابر هم چه نمره ای می گیرند. هر دو خودرو از دایر کره آمده اند و به همین دلیل زورشان به هم می رسد و هواداران دو آتشه برای خود دست و پا کرده اند. یکی از آن ها آن قدر محبوب شده که حتی محبوبیت پر اید را پشت سر گذاشته و دیگری همچنان به جایگاه خاص خود در بازار دلخوش است. ما چرا سر دعوی و برادر خوانده کره ای مقیم ایران است؛ در این میان خیلی ها سانتافه را بر می گزینند و بسیاری هم با اتم اسپورتیج قند در دلتان آب می شود و با قلبی پر از تیش خاطر خواهانه، به سمت این کراس اور کامپکت می روند.

معرفی هیوندای سانتافه نیوفیس و کیا اسپورتیج QL این دو برادر خوانده اهل کره جنوبی آن قدر در ایران شناخته شده هستند که نیاز به معرفی نداشته باشند. سانتافه نیوفیس آخرین عضو خانواده سانتافه های نسل سوم یا DM به حساب می آید که دستی به سر و روی چراغ ها و سپر های آن کشیده شده و در سال ۲۰۱۶ با واسطه گری دو شرکت داخلی پاسپورت ایرانی گرفت؛ تفاوت ظاهری و فنی خاصی بین سانتافه های آسان موتور و کرمان موتور وجود ندارد؛ اما آپشن های نمونه های فول آسان موتور، به خصوص از لحاظ رادار های هشدار دهنده، بیش تر از سانتافه های کرمان موتور است. بنابراین با خرید هیوندای سانتافه آسان موتور آپشن های بیش تری را در اختیار خواهید داشت.

کیا اسپورتیج نسل چهارم نیز بالاخره بعد از کلی تأخیر به صورت محدود از سال ۲۰۱۷ به مشتریان ایرانی سلامی کرد و ارتباطی به ظاهر صمیمانه با آن ها برقرار کرد. این کراس اور کره ای توسط اطلس خودرو به ایران آمد و هم اکنون با مدل های ۲۰۱۸-۲۰۱۷ در بازار ما حضور دارد.

مقایسه فنی و تجربه رانندگی اگر تاحدی فنی باشید و بتوانید طی یک حرکت ضربتی موتور این دو خودرو را از بدنه آن ها جدا کرده و پخش زمین کنید، در کمال تعجب و شاید هم خونسردی مشاهده خواهید کرد که هر دو پیشران در اصل یکی هستند و به خانواده موتور های سری ۲.۴ لیتری GDI هیوندای تعلق دارند. همچنین از آنجا که گیربکس شش دنده اتوماتیک به همراه دو دیفرانسیل برای این دو کراس اور کره ای در نظر گرفته شده، شاید برخی افراد عجول در همین ابتدای کار عملکرد

بین الملل International

۳۰ هزار شاسی بلند ناقص در انبار های GM

جنرال موتورز به دلیل کمبود تراشه مجبور به انجام راهبرد تکمیل کاری شده است و تا قطعه نرسد، خودروهای ناقص در انبار یا پارکینگ می ماند. اوایل امسال کمپانی فورد با این پدیده مواجه شد که خودروهای تولید شده اش لنگ تراشه بودند و امکان تحویل به مشتری را نداشتند و به تدریج پارکینگ کارخانه هاش مملو از خودروهای اف-۱۵۰ ناقص شد. اما حالا نشریه «بیترویت فری پرس» (Detroit Free Press) از معضل مشابهی برای جنرال موتورز خبر داده است و از اصطلاح «ساخت ناقص» (build-shy) استفاده کرده است. به بیان دیگر، راهبرد این خودرو سازان این است که برای جلوگیری



از توقف خط تولید، کارگران به کار خود ادامه می دهند و خودرویی را که یک یا چند قطعه ناقص دارد، راهی پارکینگ می کنند تا قطعه مورد نظر به دست خودرو ساز برسد و آماده تحویل به مشتری شود. در این روش، تمام مجموعه مونتاژ قطعات معطل یک قطعه باقی نمی ماند و این پدیده در جنرال موتورز از ماه شروع شده و بر اساس گزارش دیترویت فری پرس اکنون تنها ۱۰ هزار دستگاه در کارخانه آرلینگتون تگزاس معطل تراشه هستند و در کل کارخانه های جنرال موتورز این تعداد خودرو ناقص به حدود ۳۰ هزار دستگاه می رسد. کارخانه آرلینگتون روزانه ۱۲۰۰ دستگاه شاسی بلند تمام قد را در سه شیفت تولید می کند که شامل مدل های تاهو، سابرن، جی ام سی یوکان و کادیلاک اسکالید هستند. زمانی که تراشه از راه می رسد، بنابه اولویت ها و حفظ رضایت مشتری، ابتدا خودروهایی تکمیل می شوند که مشتریان برای دریافت آن بیش تر معطل شده اند.



شد. هنوز تاریخ دقیق معرفی B4 گرن کوپه مشخص نیست؛ اما گفته شده این خودرو براساس بامو M440i ساخته خواهد شد. این مدل در نسخه استاندارد به یک پیشران سه لیتری شش سیلندر خطی توربو با ۲۸۲ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور مجهز است که به یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک متصل شده تا نیروی خود را به هر چهار چرخ منتقل کند. بنابراین برای فهمیدن مشخصات احتمالی B4 گرن کوپه باید سراغ آلپینا B3 برویم. زیرا این مدل نیز براساس بامو M340i ساخته شده که از همین پیشران ۲۸۲ اسب بخاری استفاده می کند.

در نسل قبلی بامو سری ۴، آلپینا مدل B4 را ارائه می کرد؛ اما هنوز از نسل جدید این خودرو خبری نیست. با این حال به نظر می رسد آلپینا در حال کار روی B4 جدید است و هر چند هنوز هیچ چیز رسمی نیست، اما شایعاتی در مورد آن منتشر شده است.

در این شایعات گفته شده که آلپینا اویل سال آینده B4 جدیدی را معرفی خواهد کرد. البته برخلاف نسل قبلی B4 که در نسخه های کوپه و کابریولت ساخته می شد، گفته شده است نسل جدید بر اساس سری ۴ گرن کوپه ساخته خواهد



برنامه آلپینا برای سری ۴
هنوز مشخص نیست!

مقایسه بامو سری ۱۲ اکتیو تورر با بامو X1 کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

رقابت خانوادگی!



بامو X1 در نسخه 28i از نظر فنی به طور قاطع و با اختلاف زیاد از 1218i اکتیو تورر برتر است. موتور بزرگ تر، گیربکس بهتر، پلت فرم چهار چرخ محرک در مقایسه با پلت فرم دیفرانسیل جلو اکتیو تورر، قدرت بیش تر، شتاب بالاتر و ... از جمله مواردی است که X1 را بالاتر از سری ۱۲ اکتیو تورر قرار می دهد

مموری، سقف پانوراما، سانروف و ... است. همچنین بامو سری ۱۲ اکتیو تورر از امکاناتی مانند کروک کنترل هوشمند، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، رانندگی سه حالته اکو، کامفورت و اسپرت، سنسورهای عقب و باران، سنسور فشار باد تایر، رادار تصادف جلو، سیستم ترمز مجهز به توزیع نیرو، ضد قفل، کمکی، باز یابی انرژی و کنترل در پیچ، دی لایت، اتولایت، نور بالای اتوماتیک، ارتفاع نور اتوماتیک، چراغ مه شکن جلو، چراغ چرخشی، نور پردازی داخلی، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، تنظیم موقعیت چهار حالته، روکش چرم، دکمه های کنترلی و حساس به سرعت، سیستم صوتی هشت اسپیکر HiFi، هندزفری، مانیتور ۱۶.۵ اینچی با کنترلر، نویگیشن، دوربین عقب با نمایش خطوط کمکی پارک با حرکت فرمان، مجموع ایربگ ها شش عدد، کمر بند ایمنی پیش کشنده، ورود بدون کلید، استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه، صندلی های جلو شش حالته برقی با تنظیم برقی گودی کمر، مموری صندلی راننده، تنظیم ارتفاع صندلی عقب، گرمکن صندلی جلو، روکش صندلی های چرم، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، صندوق برقی با جک صندوق پران هوشمند، اینه عقب الکترو کرومیک، اینه جانبی تاشو برقی با تنظیم برقی و گرمکن، سقف پانوراما، سانروف و ... بهره می برد. در کل می توان گفت هر دو مدل از سطح امکانات مشابهی سود می برند.

رگه هایی از جذابیت بامو

خودروهای چند منظوره همواره با هدف کاربردی بودن تولید می شوند و بنابراین ابعاد بدنه آن ها چندان فضایی برای مانور دادن در اختیار طراحان قرار نمی دهد. از این رو معمولاً خودرو وسازان، زیبایی و جذابیت را فدای کاربردی بودن خودروهای چند منظوره می کنند. با این وجود، بامو زمان زیادی را صرف کرده تا اکتیو تورر را به عنوان یک خودرو چند منظوره با طراحی جذاب و زیبا تولید کند. در تمام قسمت های بدنه به خوبی می توان روح اسپرت بامو را مشاهده کرد.

وقتی به کابین 1218i اکتیو تورر وارد شوید، با فضایی کاملاً آشنا و مشابه با دیگر خودروهای بامو مواجه خواهید شد. بنابراین طراحی کابین کاملاً اسپرت و مهیج است. اهرم تعویض دنده منحصراً به فرم بامو در کنار مانیتور بزرگ که به صورت ایستاده در قسمت بالای داشبورد نصب شده و غریب لکرمان اسپرت آن، همگی از کابین جذاب بامو خبر می دهند. به دلیل ارتفاع نسبتاً بلند اکتیو تورر، فضای قسمت سر برای تمام سرنشینان ایده آل بوده و حتی افراد قد بلند نیز بدون مشکل و به راحتی می توانند روی صندلی های ردیف جلو و حتی صندلی های عقب این خودرو بنشینند. بامو که همیشه جزو پیشگامان صنعت خودرو در زمینه طراحی بوده، مدل X1 را نیز همچون دیگر محصولات خود با طراحی زیبا و جذاب ساخته است.

نوعی طراحی که در غیاب X2، هم جوانان را هدف قرار داده و هم خانواده های کم جمعیت را. با وجود این که نمی توان گفت طراحی X1 شگفت انگیز است، اما به عنوان یک باورایی اصل، زبان طراحی بامو را به خوبی با خود پدک می کشد. کابین X1 همچون دیگر مدل های بامو جذاب بوده و پر میوم بودن آن به خوبی مشخص است. به خصوص زمانی که قرار باشد با اهرم تعویض دنده معروف به اهرم خلبانی آن رانندگی کنید. در کل شاید این دو مدل از بامو به جذابیت مدل های معروف این برند همچون سری ۳، سری X6، ۷ و ... نباشند، اما طراحان آن ها تمام سعی خود را کرده اند تا این خودروها نیز جذاب به نظر برسند. X1 و اکتیو تورر به عنوان خودروهای پنج نفره شناخته می شوند؛ اما به دلیل ابعاد کوچک پیشنهاد می شود از هر دو خودرو به صورت چهار نفره استفاده شود.

امکانات کدام بیشتر است؟

بامو X1 دارای امکاناتی همچون کروک کنترل، کنترل ایستایی در سربالایی، کنترل کشش و پایداری، رانندگی سه حالته اکو، کامفورت و اسپرت، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، سیستم ترمز مجهز به توزیع نیرو، ضد قفل، کمکی، باز یابی انرژی و کنترل در پیچ، دی لایت، اتولایت، نور بالای اتوماتیک، چراغ مه شکن جلو و عقب، چراغ چرخشی، چراغ خوش آمد گویی، نور پردازی داخلی، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، تنظیم موقعیت چهار حالته، روکش چرم، دکمه های کنترلی و حساس به سرعت، سیستم صوتی هشت اسپیکر HiFi، هندزفری، مانیتور ۱۶.۵ اینچی با کنترلر، نویگیشن، دوربین عقب با نمایش خطوط کمکی پارک با حرکت فرمان، شش عدد ایربگ، کمر بند ایمنی پیش کشنده و محدود کننده، ورود بدون کلید، استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه، صندلی راننده هشت حالته برقی دارای مموری، صندلی سرنشین جلو چهار حالته برقی، صندلی عقب تاشو، گرمکن صندلی جلو، روکش صندلی های چرم، ایزوفیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، دسترسی به صندوق از کابین، اینه عقب الکترو کرومیک، اینه جانبی تاشو برقی با تنظیم برقی، گرمکن و

اگر یک خانواده کم جمعیت

هستید و با یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بودجه دوست دارید بامو سوار شوید، تنها گزینه های پیش روی شما از میان مدل هایی که در آخرین

سال های واردات خودرو به کشور به بازار عرضه شدند، بامو 120i پنج در و 218i اکتیو تورر است. مدل 120i به عنوان یک هاچ بک اسپرت تر بیش تر مناسب جوانان بوده و به دلیل محدودیت های موجود در فضای کابین و ... برای خانواده چندان مناسب نیست. بنابراین تنها حق انتخابی که برایتان باقی می ماند 218i است. یک خودرو چند منظوره کوچک در رده خودروهای پر میوم که به آن مینی ون یا MPV نیز می گویند. این خودرو برای شما ایده آل است؛ اما بد نیست پیش از خرید نگاهی به مدل های قدیمی تر از همین برند آلمانی در بازار کشورمان بیندازید.

یکی از بامو های هم قیمت ۲۱۸ در بازار که کمی قدیمی تر از آن است، مدل X1 Drive28i نام دارد و این مدل متعلق به نسل پیشین X1 بوده و در کلاس شاسی بلند های کوچک پر میوم قرار می گیرد. در ادامه قصد داریم این دو مدل از بامو را در محدوده قیمتی یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان با هم مقایسه کنیم تا ببینیم کدام گزینه انتخاب بهتری است.



امیر شیر علیوند

a.shiraliwand@autoword.ir

X1 یا اکتیو تورر؟

در سال ۲۰۰۹ تولید X1 در خط تولید بامو به عنوان چهارمین شاسی بلند این خودروساز آلمانی آغاز شد و نسل اول از X1 پس از یک حضور موفق شش ساله، در سال ۲۰۱۵ جای خود را به نسل دوم داد که در حال حاضر نیز تولید آن ادامه دارد و به زودی باید منتظر جایگزینی نسل سوم آن در بازار جهانی باشیم. هر دو نسل از این خودرو در بازار کشورمان عرضه شده و مدل مورد بحث متعلق به نسل اول است.

نسل اول X1 در سه نسخه 18i، 20i و 28i به بازار کشورمان عرضه شد که طیف گسترده ای از مدل ها را در بازه قیمتی بزرگ تر در اختیار مشتریان قرار می داد. در سال ۲۰۱۴ کمپانی بامو سری جدیدی از محصولات خود را با نام سری ۲ به عنوان ادامه دهنده راه سری ۲ افسانه ای راه اندازی کرد. سری ۲ به عنوان یک خودرو ماندگار در صنعت خودرو در بازه زمانی دهه ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰ میلادی توسط بامو در سه کلاس خودرویی کوپه، کانور تیبل و تورینگ به بازار عرضه شد و در نهایت بهر کورد پر فروش ترین خودرو عصر کلاسیک بامو دست یافت.

در نخستین سال عرضه، سری ۲ در چهار مدل کوپه، کانور تیبل، اکتیو تورر و گرن تورر تولید شد که دو مدل اول به عنوان خودروهای اسپرت و دو مدل دیگر آن به عنوان خودروهای خانوادگی شناخته می شود. در سال ۲۰۱۹ سری ۲ گرن کوپه نیز به جمع مدل های این سری افزوده شد. در سال جاری میلادی بامو اقدام به رونمایی از نسل دوم سری ۲ کرد.

البته در حال حاضر تنها سری ۲ کوپه جدید معرفی شده؛ اما به هر حال این اتفاق خبر از پایان عمر سری ۲ نسل اول دارد. سری ۱۲ اکتیو تورر در کنار دیگر مدل های سری ۲ همچون کوپه و کانور تیبل پیش از سال ۲۰۱۸ در کشورمان عرضه شد و قرار بود این خودرو چند منظوره کوچک در دو نسخه 218i و 225i به فروش برسد که در نهایت عرضه آن به مدل 218i محدود شد. نسخه 225i نیز به عنوان یک مدل نایب در بازار ایران باقی ماند که تعداد انگشت شماری از آن موفق به دریافت پلاک ملی شد.

X1 بهتر از سری ۱۲ اکتیو تورر

بامو X1 در نسخه 28i از نظر فنی به طور قاطع و با اختلاف زیاد از 1218i اکتیو تورر برتر است. موتور بزرگ تر، گیربکس بهتر، پلت فرم چهار چرخ محرک در مقایسه با پلت فرم دیفرانسیل جلو اکتیو تورر، قدرت بیش تر، شتاب بالاتر و ... از جمله مواردی است که X1 را بالاتر از سری ۱۲ اکتیو تورر قرار می دهد. از دیگر مزیت های X1 می توان به شاسی بلند بودن آن که امکان رانندگی در مسیر های بیش تر را برای راننده فراهم می کند و همچنین فضای کابین بیش تر این خودرو اشاره کرد. اما در مقابل 1218i اکتیو تورر مصرف سوخت و آلایندگی کمتری دارد. اما مهم تر از همه باید گفت سری ۲ خودرو جدیدتری است که این موضوع در هزینه های نگهداری و همچنین طول عمر و کارایی خودرو موثر است.

نام و مدل	BMW 218i Active Tourer 2018	BMW X1 xDrive28i 2014
نوع پیشران	۳ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژر	۴ سیلندر ۲.۰ لیتری توربوشارژر
حداکثر قدرت	۱۳۶ اسب بخار	۲۴۲ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۲۲۰ نیوتون متر	۲۵۰ نیوتون متر
نوع گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۸ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۹.۳ ثانیه	۶.۵ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۰۵ کیلومتر بر ساعت	۲۳۵ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۵.۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر	۶.۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۱.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰ تا ۱.۵۵۰.۰۰۰.۰۰۰ تومان	۱.۵۸۵.۰۰۰.۰۰۰ تا ۱.۶۸۰.۰۰۰.۰۰۰ تومان

در کل شاید این دو مدل از بامو به جذابیت مدل های معروف این برند همچون سری ۳، سری X6، ۷ و ... نباشند. اما طراحان آن ها تمام سعی خود را کرده اند تا این خودروها نیز جذاب به نظر برسند. X1 و اکتیو تورر به عنوان خودروهای پنج نفره شناخته می شوند؛ اما به دلیل ابعاد کوچک پیشنهاد می شود از هر دو خودرو به صورت چهار نفره استفاده شود



مشارکت «کامیون کاماز» در مسابقات نظامی بین‌المللی



«علاقه روس‌ها به خودروهای نظامی زیانزد است، تا حدی که آن‌ها بازی‌های نظامی بین‌المللی را برای رقابت توانایی خودروهای نظامی مختلف طراحی کرده‌اند. در این بازی‌ها طیف گسترده‌ای از وسایل نقلیه مورد استفاده در نیرو زمینی با یکدیگر به رقابت می‌پردازند. نماینده روسیه در بخش کامیون‌های نظامی مسابقات امسال، کامیون نظامی کاماز خواهد بود. کامیون نظامی کاماز در بخش خاصی از این مسابقات به رقابت می‌پردازد که وسایل نقلیه زرهی برجسته نام گرفته‌اند. در این بخش انواع خودروهای شش چرخ و چهار چرخ در یک مسیر سخت با یکدیگر رقابت می‌کنند. این مسابقات امسال از ۲۳ تا ۲۶ آگوست

در شهر استروگژسک در منطقه ورونز برگزار می‌شود. تیم‌های شرکت‌کننده در مسابقات نظامی روسیه باید دوره آموزشی پنج‌روزه آمادگی را بگذرانند و پس از آن تیم برگزارکننده خودروهای متقاضی شرکت در مسابقه را از نظر میزان آمادگی و ایمنی بررسی خواهد کرد. چالش‌های سختی مانند شیب‌ها، خندق‌ها، نهرها و موانع آبی در مسیری به طول ۷٫۵ کیلومتر پذیرای شرکت‌کنندگان این مسابقه خواهد بود. خودروهای نظامی از پاکستان، روسیه، مصر، چین و بلاروس در این مسابقه به مصاف یکدیگر می‌روند. کامیون‌های نظامی کاماز در این مسابقه با دیگر خودروهای هموطن خود از شرکت‌های یواز و اورال به رقابت خواهند پرداخت.

طرح ساماندهی بازار با واردات کامیون‌های کار کرده شکست خورد

قیمت خودروهای تجاری در ایران؛ ۴ برابر نرخ بازارهای جهانی

کشنده FH500 در حالی حدود ۷ میلیارد تومان در بازار داخلی قیمت خورده که مدل ۲۰۲۰ آن در بازارهای جهانی معادل ۱٫۶ میلیارد تومان قیمت دارد

بازار خودروهای تجاری کشور

در سال‌های اخیر دستخوش تغییرات بسیاری شده که بیشترین تاثیر را روی قیمت نهایی این خودروها در بازار



فرانک آقاصفی

faghhasafi@autoworld.ir

داشته است. کاهش حجم تولید در میان خودروسازان داخلی، ممنوعیت واردات خودروهای تجاری سنگین به صورت CBU، عدم ورود مدل‌های جدید به بازار، قطع ارتباط خودروسازان خارجی با تولیدکنندگان داخلی و جهش مستمر نرخ ارز در سال‌های اخیر، مهم‌ترین فاکتورهایی هستند که دست به دست داده‌اند تا قیمت خودروهای سنگین تجاری در کشور روز به روز افزایش یابد، تا آنجا که برخی از این مدل‌ها در کمتر از دو سال اخیر افزایش بیش از ۱۰۰ درصدی قیمت در بازار داخلی مواجه شده‌اند.

نبود نظارت و حضور دلان؛ دلایل تفاوت فاحش قیمت‌ها

کشنده FH500 در حالی با قیمت‌های نجومی در بازار داخلی عرضه می‌شود که این کشنده چهار سال قبل و پیش از افزایش نرخ ارز، حدود ۵۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شده بود. سال ۹۶ که نرخ ارز در کشور تنها ۳۵۰۰ تومان بود، این کشنده و البته سایر محصولات این سگمنت با رقمی بین ۴۶۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان در کشور عرضه می‌شد. همان زمان هم بین قیمت داخلی این خودروها و قیمت خارجی این محصولات تفاوت فاحشی وجود داشت. یعنی همان زمان هم این خودرو در اروپا با قیمت‌های بسیار پایین‌تر از قیمت ایران معامله می‌شد که می‌توان عمده دلایل آن را در نبود نظارت کافی و قوانین درست برای قیمت گذاری و البته وجود دلان در مسیر تولید و واردات تا عرضه این خودروها جست‌وجو کرد.

شکست واردات کار کرده‌ها؛ زیر سایه مافیا

دلایلی و مافیای موجود در این بخش باعث شده است خودروهای کاروتجاری در ایران با قیمتی چندبرابر قیمت اصلی آن در خارج از ایران معامله شود. این وضعیت در حال حاضر برای خودروهای دست دوم و کار کرده نیز وجود دارد. قیمت برخی از این خودروها که طی ماه‌های اخیر ترخیص و شماره گذاری شده‌اند، چندبرابر ارزش واقعی آن رشد کرده است. قرار بود این خودروها با قیمت‌هایی در حدود ۱٫۵ میلیارد تومان به بازار عرضه شود تا ضمن شکستن قیمت خودروهای بازار، به روند نوسازی خودروهای تجاری قدیمی کشور نیز کمک کند. اما در عمل نه تنها این اتفاق رخ نداد، بلکه قیمت این خودروها از قیمت خودروهای صفر کیلومتر آن هم پیشی گرفت.

عرضه FH500؛ چهار برابر گران‌تر از بازارهای جهانی

گرچه با توجه به فاکتورهای مورد اشاره، افزایش قیمت خودروهای تجاری موجود در بازار داخلی را می‌توان تا اندازه‌ای توجیه کرد، اما نکته این جااست قیمت برخی از این خودروها فاصله بسیاری با مدل‌های موجود در بازارهای اروپایی و سایر کشورهای خارجی پیدا کرده‌اند. به عنوان مثال، براساس گفته کارشناسان بازار خودروهای تجاری؛ در حال حاضر کشنده FH500 به عنوان یکی از پرفرودارترین مدل‌های سگمنت کشنده‌ها، با قیمتی حدود ۷ میلیارد تومان عرضه می‌شود.

این در حالی است کشنده FH500 در مدل ۲۰۲۰ خود در بازارهای جهانی با قیمت ۵۵۵ هزار یورو معامله می‌شود و با احتساب نرخ ۳۰ هزار تومانی یورو، قیمت این خودرو در آن سوی مرزها یک میلیارد و ۶۵۰ هزار تومان است. بنابراین قیمت این کشنده در بازار ایران تقریباً ۴ برابر بازارهای خارجی است.

درآمد پایین رانندگان در مقابل قیمت بالای خودروها

رانندگان و مصرف‌کنندگان واقعی خودروهای کاروتجاری در ایران برای یک محصول دست دوم و کار کرده باید چندبرابر قیمت صفر کیلومتر آن در خارج پرداخت کنند. این در حالی است که وضعیت نامناسب اقتصادی در ایران باعث شده است عملاً بار کافی نیز برای جابه‌جایی در کشور وجود نداشته باشد. یعنی راننده‌ها هم قیمت بالاتری برای این خودروها پرداخت کنند و هم درآمد کمتری نسبت به رانندگان خارجی داشته باشد. در این شرایط مشخص نیست مدیران وزارت صمت و سایر تصمیم‌گیران چرا نسبت به آزادسازی واردات این خودروها و عرضه آن با قیمت جهانی اقدام نمی‌کنند. اگر خودروها به صورت صفر کیلومتر و با نرخ جهانی هم وارد شود، از قیمت موجود در بازار ایران پایین‌تر خواهد بود و عملاً هم لازم نیست دولت یارانه‌ای به رانندگان پرداخت کند.

افزایش قدرت خرید متقاضیان با واردات خودروهای کار کرده

محصولات برندهایی مانند نورتراکس و اسکانیا که در کنار ولوو تراکس همواره بخش بزرگی از بازار داخلی ایران را به خود اختصاص داده‌اند، محصولات متنوعی را به بازارهای جهانی عرضه می‌کنند. نگاهی به قیمت‌های این محصولات نشان از آن دارد که در میان محصولات این برندها می‌توان کشنده‌های روز را با قیمت‌هایی حدود ۵۰ تا ۷۰ هزار یورو خریداری کرد. برنابا یوکو در حال حاضر بهترین کشنده‌های خود را که از سیستم‌ها و تکنولوژی‌های روز برخوردارند، با قیمت‌هایی تا ۸۰ هزار یورو عرضه می‌کنند. بنابراین مشتریان این گروه با توجه به سلاقی خود می‌توانند خودروهای روز اروپایی را با قیمت‌هایی بین یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تا ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان خریداری کنند. این در حالی است که مدل‌های کار کرده آن‌ها نیز با اختلاف ۲۰ تا ۳۰ هزار یورویی قابل خریداری هستند که با توجه به قدرت خرید متقاضیان ایرانی، شرایط بهتری را برای آن‌ها فراهم می‌کند.

«حمایت مالی و پلت فرم مشترک»؛ راه‌نجات صنعت خودروهای تجاری

فرسودگی ناوگان جاده‌ای زمینه‌ساز مشکلات بسیاری در این حوزه شده است. رضایی در خصوص گله‌مندی کامیونداران از کیفیت نامطلوب خودروهای تجاری مونتاژ داخل تشریح کرد: با توجه به اینکه ساخت داخل خودروهای تجاری در برنام دولت نبوده اقدامی در جهت کیفی سازی آنها نیز انجام نشده است. ضمن اینکه کیفیت این کامیون‌ها را باید در سطح خود و متناسب با قیمت آن سنجید و گاه برخی اظهار نظر علمی نیست. وی با تاکید بر طراحی و ساخت پلت فرم مشترک خودروهای تجاری در کشور عنوان کرد: از آنجا که تولید خودروهای تجاری نیازمند سرمایه‌گذاری فراوان است و به راحتی ممکن نیست، خودروسازان بزرگ دنیا با ساخت پلت فرم مشترک به دستاوردهای بزرگی در تولید خودروهای تجاری دست یافتند و تنها خودروسازان در آشن‌ها و ظاهر خودرو و سلیقه خود را اعمال می‌کنند. بنابراین یکی از ملزومات داخلی سازی خودروهای تجاری طراحی و ساخت پلت فرم مشترک است. به گزارش خبر خودرو، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پایان خاطر نشان کرد: بدون حمایت و تامین منابع مالی از سوی دولت خودروسازان و بخش خصوصی به تنهایی قادر به سرمایه‌گذاری در حوزه خودروهای تجاری نخواهد بود.



«عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور ساخت پلت فرم مشترک و حمایت‌های مالی دولت را در داخلی سازی خودروهای تجاری ضروری دانست.

رضای رضایی با بیان اینکه یکی از کان توسعه یافتگی هر کشوری رشد صنعت خودروهای تجاری است، اظهار داشت: متأسفانه صنعت خودروهای تجاری در ایران از ۲۰ سال گذشته تاکنون مورد غفلت قرار گرفته و در سال‌های اخیر تحریم‌ها نیز مزید بر علت شده و صنعت خودروهای تجاری ایران را بار کودمواجه کرده است.

وی گفت: ساخت داخل خودروهای تجاری نیازمند سرمایه‌گذاری فراوانی در حوزه ماشین‌آلات و... است که به دلیل کمبود نقدینگی خودروسازان و قطعه‌سازان امکان آن در شرایط فعلی وجود ندارد. ضمن اینکه ساخت قطعات خودروهای تجاری به دلیل تیراژ پایین برای قطعه‌سازان صرفه اقتصادی ندارد. عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به معضل فرسودگی ناوگان خودروهای تجاری یادآور شد: در دو سال اخیر فرسودگی ناوگان تجاری و وضعیت جاده‌های کشور موجب گله‌مندی کامیونداران به ویژه کامیون‌های حامل محصولات کشاورزی شده است زیرا محصولاتی صیفی باید در زمان مشخص به مقصد برسند که



به معنی تقاضا برای خرید خودروهای مناسب برای کار در تاکسی‌های اینترنتی است که از آن جمله می‌توان به مدل‌های نو و دست‌دوم برابری، سمند، تیبا، پژو در انواع پارس، ۲۰۶، ۴۰۵ و... اشاره کرد.

با ادامه محدودیت‌های تردد ناشی از شیوع کرونا، حجم تقاضا برای استفاده از خدمات تاکسی‌های اینترنتی در کشور حالت روزافزون به خود گرفته و به دنبال آن تعداد افراد شاسل در این ناوگان نیز رو به فزونی است. در عین حال آنچه گفته شد



بازار سواری‌های مسافری هر روز داغ‌تر می‌شود

تحلیل analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

جایگزینی خودروهای فرسوده؛ ضرورت فراموش شده

مدل‌های فرسوده بیش‌تر از هر زمانی تاکید دارد و در نهایت می‌طلبد دولت در این خصوص اهتمام بیش‌تری نسبت به گذشته داشته باشد. در عین حال ای بسا با اتخاذ چنین رویکردی تا حدی از حجم رکودی که ماه‌هاست گریبانگیر بازار خودرو شده است نیز کاسته شود.

به دلیل افزایش قیمت خودرو در سه سال گذشته، عمل‌آ طرح جایگزینی مدل‌های فرسوده متوقف شده و این موضوع به‌طور کلی شامل تاکسی‌ها و خودروهای فرسوده شخصی می‌شود. در این میان استفاده بیش از حد از خودرو در سال‌های اخیر بر ضرورت جایگزینی

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کور اندو	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	مصرف‌بازین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هابیرید ۲۱۰۶
میتسوبیسی ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۳۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راولو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۱۷۰۰	هیوندای آزرا ۲۰۱۳
کیا اپتیما JF	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۱	۶ اتوماتیک	۹.۵	۸	.	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۱۷۵۰	کیا کادنزا ۲۰۱۴
رنو تلیسمان	جلو	سدان	۱۶۰۰ توربو	۱۹۰	۲۶۰	۷ اتوماتیک	۷.۸	۶.۲	۱۴۴۵	ظاهر بسیار جذاب	پیش‌رانه حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورتیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هابیرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف‌بازین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هابیرید
میتسوبیسی اوئلندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیسی اوئلندر هبیرید	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	مصرف‌بازین	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	۲۳۷	۳۵۰	۷ اتوماتیک	۶.۹	۷.۲	۱۷۷۰	هندلینگ ولند سواری	فضای کم، دیف عقب	۶۵۰۰-۵۵۰۰	پورشه کاین ۲۰۱۱
بی ام دبلیو ۴۲۸ کابریولت	عقب	کروک	۲۰۰۰ توربو	۲۴۰	۳۵۰	۸ اتوماتیک	۶.۱	۶.۹	.	هندلینگ ولند 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	ظاهر بی 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	۷۵۰۰-۵۴۰۰	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 پکسر	۳۵۰	۴۲۰	۷ اتوماتیک	۴.۴	۶.۱	۱۴۲۵	شتاب و هندلینگ	ارتفاع بسیار پایین	موجود نیست	2012 911

LIQUI MOLY
بیشتر برانید
محافظت کامل از قطعات موتور خودرو
SUPER TOURING HIGH TECH
10W-40
API SM
www.liqui-moly.ir

موتور کاهش یابند به مراتب نیروهای اتلافی کمتر شده، شتاب و راندمان موتور افزایش می‌یابد. روغن موتور با تشکیل لایه‌ای ماندگار از مولکول‌های روغن روی قطعات داخلی موتور موجب انتقال دمای مناسب و کاهش اصطکاک می‌شود و به شتاب گرفتن و سرعت اولیه خودرو کمک می‌کند.

روغن موتور مناسب از مهم‌ترین عوامل شتاب گرفتن خودرو است. با توجه به اینکه موتور، از حساس‌ترین قطعات خودرو به شمار می‌رود، افزایش کارایی و طول عمر آنها امری ضروری به نظر می‌رسد. بنابراین باید از ساییده شدن این اجزا پیشگیری شود. از سوی دیگر هر چه نیروهای اصطکاکی و بازدارنده بین قطعات



روغن موتور؛ سرعت، شتاب



رشد ۵۰ درصدی ارزش مهم‌ترین روانکار خودرویی طی هفت ماه

افزایش قیمت روغن موتور در روسیه

کرد افزایش قیمت برای محصولاتی اعمال شده است که در خودروهای سواری مصرف می‌شوند اما قیمت روغن موتور خودروهای تجاری با شیب ملایم‌تری افزایش یافته است. براساس آمار همین سایت قیمت روغن موتور وسایل سنگین تجاری از ژانویه ۲۰۲۱ تا جولای در نهایت ۳۰ درصد افزایش یافته، این در حالی است که در همین دوره شاهد افزایش ۵۰ درصدی قیمت روغن موتور خودروهای سواری بوده‌ایم.

سولویف بیان کرد: «تلاش بسیاری از شرکت‌های بزرگ نفتی در راستای حفظ مشتریان خود بوده و برخی از این تولیدکنندگان سیاست حفظ قیمت متوسط را برای محصولات مخصوص خودروهای تجاری در نظر گرفته‌اند.»

در پایان این گزارش سایت مشاوره اتوداک مستقر در مسکو اعلام کرد در سال ۲۰۲۰ انواع خودروها ۷۵۸ هزار تن روانکار مصرف کرده‌اند که از این میان ۳۳۲ هزار تن به روغن موتور خودروهای سواری، ۱۳۹ هزار تن به روغن موتور خودروهای سنگین تجاری، ۲۹۱ هزار تن به روغن‌ها و سایر خودروهای تجاری سبک و ۲۳ هزار تن نیز به روغن موتور اتوبوس‌ها اختصاص دارد. علاوه بر روسیه قیمت روغن موتور به عنوان مهم‌ترین محصول نهایی پالایشگاه‌ها (فینیش پروداکت) در سراسر دنیا با افزایش قیمت مواجه شده که دلیل عمده آن رشد هزینه‌های عملیات لجستیک و افزایش قیمت لوب کات به عنوان مواد اولیه تولید روغن پایه است. البته عامل این افزایش قیمت کمبود جهانی تولید این ماده ذکر می‌شود.



براساس گزارش اتوداک قیمت روغن موتور روسیه به عنوان یکی از بزرگ‌ترین فروشندگان آنلاین قطعات و روانکارها تا ۴۰ درصد افزایش یافته است. در پایان ماه جولای میانگین قیمت فروش نهایی این محصول حدود ۵۰۰ روبل (معادل ۷ دلار) بوده؛ رقمی که ابتدای سال جاری میلادی در نهایت به ۳۰۰ روبل می‌رسید.



ولادیسلاو سولویف، مدیر اتوداک گفت: «افزایش پلکانی قیمت روغن موتور را می‌توان به دلیل کاهش تامین این محصول و سایر روانکارهای مورد استفاده در خودروها دانست.» تعطیلاتی که به خاطر پاندمی کرونا رخ داده باعث ضرر به خطوط تولید و لجستیک روانکارها سازها در سراسر دنیا شده و روند تولید روغن موتور از این جریان بیشترین صدمه را دیده است. حالا روسیه و کشورهای همسایه آن با افزایش تقاضا برای این محصول مواجه شده‌اند که به گفته سولویف مشکل اصلی بازار به حساب می‌آید. او ادامه داد: «بزرگ‌ترین شرکت‌های پتروشیمی که در روسیه فعالیت دارند، امکان تامین این حجم از تقاضا را ندارند. همچنین مشکلات گسترده‌ای را در زمینه تدارکات، بسته‌بندی و سایر هزینه‌های عملیاتی تجربه کرده‌ایم. پیش‌بینی آنکه این روند چه زمانی متوقف خواهد شد، دشوار است. اما باور داریم این روند تا پایان سال جاری ادامه خواهد داشت.» او اضافه

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

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

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

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



با گیربکس هشت سرعته ام استپ ترونیک اتوماتیک قدرت را به چهار چرخ منتقل می‌کنند. مدل M3 کامپیتیشن با وزن ۱۷۳۰ کیلوگرم، ظرف ۳.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت این خودرو نیز به ۲۹۳ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. از سوی دیگر نسخه کوپه این خودرو یعنی M4 کامپیتیشن با وزن ۱۶۹۹ کیلوگرم شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۶ ثانیه‌ای دارد و حداکثر سرعت آن به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. هر دو خودرو از سریع‌ترین خودروهای سال محسوب می‌شوند.

هر ساله فهرست سریع‌ترین خودروهای اسپرت سال از سوی نشریات معتبر معرفی می‌شود. امسال نیز همانند سال‌های قبل سریع‌ترین سدان‌های سال نیز معرفی شدند. در این فهرست دو محصول از بامو قرار داشتند. این دو خودرو M3 کامپیتیشن و M4 کامپیتیشن هستند. هر دو مدل جسور باورایی به پیش‌رانه شش سیلندر معروف بامو S58B30 مجهز شده‌اند و این موتور شش سیلندر سه لیتری مزین به تکنولوژی پاور توین توربو است که در نسخه کامپیتیشن، حداکثر می‌تواند ۵۱۰ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. هر دو خودرو

بامو M3 و M4 در باشگاه سریع‌ترین‌ها!



نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۴۷۷

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

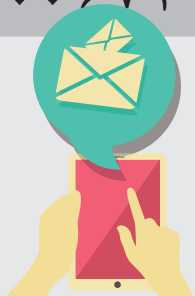
گزینه ۱ ۴۰ درصد

گزینه ۲ ۶۰ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با ساخت گیری بیش تر در زمینه ممنوعیت تردد بین استانی تا چه میزان می‌توان شاهد کاهش مبتلایان به کرونا بود؟

در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۶۰ درصد به گزینه دوم یعنی کم رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۱۴۷۸
آیا سختگیری‌های اعمال شده برای منع سفرهای غیر ضروری در تعطیلات کرونایی به اندازه کافی بازدارنده است؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک

SMS

راهنمای خرید

قصد دارم با ۷۵ میلیون تومان دوو سیلو مدل ۱۳۸۰ را بخرم. آیا خرید این خودرو در حال حاضر کار درستی است؟

*۹۱۳**۵۵۴۰

کارشناسان و مهندسان مکانیک همواره توصیه می‌کنند که عمر مفید برای خرید یک خودرو هشت سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر کارکرد است. اما این به آن معنا نیست که چنین خودرویی دیگر کارایی مورد نظر را ندارد. بلکه به این معناست که عمر مفید قطعات آن به پایان رسیده است. در این حالت اگر خودرو اورهال شود و قطعات اصلی پیش‌رانه، گیربکس، سیستم تعلیق و سازه بدنه تعویض شوند، می‌توان چرخه استفاده از خودرو را تا مدتی احیا کرد.

دوو سیلو یکی از سدان‌های محبوب بازار داخلی است که دهه ۷۰ تا اوایل دهه ۸۰ شمسی توسط کرمان موتور به بازار عرضه شد و در آن زمان مورد توجه بسیاری از خریداران و علاقه‌مندان به خودروهای خانوادگی سدان قرار گرفت. در حال حاضر این خودرو در بازار دست‌دوم‌ها نیز جایگاه ویژه‌ای نزد جوانان دارد.

دوو سیلو از طراحی مناسب و جوان پسندی بر خور دار است و این سدان خانوادگی جمع‌وجور با فضای مناسبی که در اختیار سرنشینان می‌گذارد، یکی از گزینه‌های معقول برای خرید یک خودرو خانوادگی محسوب می‌شود. پیش‌رانه سیلو را یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۴۹۸ سی‌سی تنفس طبیعی تشکیل می‌دهد. این موتور از ساختار هشت سوپاپ در سر سیلندر و پاشش سوخت انژکتوری بهره می‌گیرد و این موتور توسط تیم مهندسی کمپانی جنرال موتورز طراحی و ساخته شده است. سیستم سوپاپ‌بندی این خودرو از تایپت دستی بر خور دار است و با این وجود در دهه ۷۰ شمسی به عنوان خودرویی با سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری MPI شناخته می‌شد. همچنین این خودرو ساختار دو میل سوپاپ‌رو DOHC دارد و با این وجود حداکثر قدرت موتور در دوو سیلو به ۱۷۵ اسب بخار در ۵۴۰۰ رپیم (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۱۲۷ نیوتون متر در ۳۲۰۰ رپیم می‌رسد. این موتور ۱.۵ لیتری از مصرف سوخت پایینی بر خور دار است. اما یکی از ایرادهای موتور سیلو این است که اگر به‌دماای کاری موتور توجه نشود، زودتر از آنچه تصور می‌شود، واشر سر سیلندر آن معیوب می‌شود. اما در صورت نگهداری صحیح از این خودرو، این پیش‌رانه یکی از کم‌مصرف‌ترین‌ها و کم‌استهلاک‌ترین پیش‌رانه‌های حاضر در بازار کشورمان است.

یکی از نکات مهم و ویژه دوو سیلو گیربکس پنج‌سرعته فوق‌العاده آن است. زیرا گیربکس این سدان با ساختار ضرایب و فواصل کوتاه ساخته شده است. همین مقوله سبب شده است سیلو با موتور ۱.۵ لیتری هشت سوپاپه از شتاب خوبی بر خور دار باشد.

گیربکس این خودرو بسیار با کیفیت است؛ اما اگر پس از کارکرد ۲۰۰ هزار کیلومتری قصد خرید آن را دارید، باید گیربکس اورهال شود. سیستم تعلیق این خودرو نیز نسبت به رقبای تولید داخل حاضر در بازار بسیار با کیفیت‌تر ارزیابی می‌شود؛ تاحدی که سیلو با این سیستم تعلیق با کیفیت معروف شده است.

امسا باتوجه به این که خودرو مورد نظر شما ۲۲۵ هزار کیلومتر کار کرده و سنال ساخت آن ۱۳۸۰ است، بهتر است وضعیت آن به‌طور کامل بررسی شود؛ بخصوص از لحاظ بدنه و شاسی. زیرا در خرید خودروهای دست‌دوم باید به‌شاسی و بدنه آن توجه ویژه شود.

اما اگر موتور و گیربکس آن نیاز به تعمیر داشته باشد، این مسئله چندان مهم به نظر نمی‌رسد. زیرا می‌توان تمام قطعات پیش‌رانه را اورهال کرد. در عین حال در نظر داشته باشید که دوو سیلو یکی از مدل‌های پر ایراد به لحاظ قطعات برقی به‌شمار می‌رود.

۹۱۱ تارگا جی تی اس؛ سوپراسپرتی خاص از اشتوتگارت

رودستر زیبای پورشه!



اسطوره پورشه بیش از ۵۷ سال است روی خط تولید این کمپانی قرار دارد و این مدل بانام ۹۱۱ شناخته می‌شود. نسل جدید آن (با کد ۹۹۲ معرفی می‌شود) نیز از سال ۲۰۱۸ تا به‌بازار جهانی گذاشته و این سوپراسپرت پورشه که در چند نسخه طراحی و تولید شده است، یکی از جذاب‌ترین مدل‌های این کوپه پر فرورمنسی تارگا است. تارگا در واقع کوپه رودستر جذابی از ۹۱۱ است و از نسل قبلی ۹۹۱ به‌جهان معرفی شد و سبک خاصی از یک خودرو رودستر گردن‌تور را به‌نمایش می‌گذارد. تارگا به‌دلیل نوع طراحی منحصر به‌فردی که دارد، بسیار مورد توجه اسپریت‌دوستان قرار گرفته است.

طراحی ظاهری

طراحان پورشه در نسل جدید ۹۱۱ یعنی ۹۹۲ همچنان مانند قبل محافظه‌کارانه عمل کرده‌اند. به‌طوری که در نسل جدید همان نشانه‌های قبلی پورشه به‌خوبی دیده می‌شود. با این تفاوت که خودرو به‌روزتری را شاهد هستیم. پروفیل ۹۱۱ تارگا جی تی اس با پوزه نسبتاً بلند و پشت کوتاه و اورهنگ‌های نسبتاً بلند حس خاصی را به‌این خودرو می‌بخشد و گلگیرهای متورم عقب بسا خطوط نرم و سیال و فرم‌های منحنی شخصیت نافذی به‌این سوپراسپرت می‌دهد. نکته مهم در طراحی تارگا شیشه منحنی عقب است که برخلاف نسخه رودستر آن، شیشه منحنی خمیده در عقب خودرو طراحی شده تا فرم خاصی به ۹۱۱ تارگا جی تی اس بدهد. چهره این سوپراسپرت با چراغ‌های دایره‌ای و LED های چهار گانه و خطوط تیز روی کاپوت تهاجمی به‌نظر می‌رسد. در نمای عقب با طراحی آشنای پورشه که پیش‌تر در سدان محبوب این خودرو سازه یعنی پانامرا شاهد بودیم، مواجه می‌شویم. حجم‌پرداز صریح و چراغ‌های کشیده با حالت پیوسته، نمای شیک و زیبایی از این سوپراسپرت را به‌نمایش می‌گذارد. طراحی اسپویلر فعال و رینگ‌های ۲۰ اینچی برای چرخ‌های جلو و رینگ‌های ۲۱ اینچی برای چرخ‌های عقب و دیفیوزر و آگزوزهای گرونی شکل بزرگ در طرفین نیز چاشنی اسپریت بودن این خودرو را دوچندان می‌کند.

کابین جدید و اسپریت

در زمان قرارگیری در پشت فرمان ۹۱۱ تارگا جی تی اس، همان حس و حال سایر نسخه‌های این خودرو به‌رآنند و سرنشین‌القامی‌شود. طراحی جدید و نوین پورشه کابین دلنشینی را فراهم کرده است. کلاستر ۱۲.۳ اینچی دیجیتال و نمایشگر ۱۰.۹ اینچی، فضای مدرنی را در کابین فراهم کرده و استفاده از چرم و تفلون آن با چرم الکترا، دکوراتیو کروم مشکی، فیبر کربن و نورپردازی LED های نواری، کابین جذابی را برای سرنشینان این سوپراسپرت به‌ارمغان آورده است. از سوی دیگر دسته‌دنده منحصربه‌فرد و غریب‌الفرمان اسپریت باروکش جبر و پدال‌های شیفت‌بشت آن و همچنین طراحی صندلی‌های اسپریت حس و هیجان خاصی را در زمان رانندگی با این سوپراسپرت به‌وجود می‌آورد. از مهم‌ترین آپشن‌های این سوپراسپرت می‌توان به پارک هوشمند،

تلگرام

Telegram

نصب کاتالیست برای سلامت موتور

هر قطعه‌ای در خودرو از عمر مفیدی بر خور دار است و پس از کارکرد مشخص خودرو و فرسوده شدن قطعات آن، با تعویض قطعه می‌توان کارایی خودرو را برای یک دوره مشخص دیگر تضمین کرد. اما کاتالیست از قطعاتی است که بسیاری از مالکان در تعویض آن مقاومت می‌کنند و به‌نظرشان از اهمیت چندانی بر خور دار نیست. در واقع اگر چه این قطعه در روند کاهش آلاینده‌های مضر ناشی از احتراق پیش‌رانه خودروها نقش مهم و موثری دارد، اما بسیاری از مالکان به‌دلیل قیمت بالای آن به تعویض این قطعه چندان راغب نیستند. حال در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که تعویض کاتالیست تا چه میزان می‌تواند در سلامت موتور و کاهش هزینه‌های نگهداری از خودرو موثر باشد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کاتالیست در واقع قطعه‌ای است که در مسیر گازهای خروجی از آگزوز قرار دارد و این مدل وظیفه کاهش میزان آلاینده‌های گازهای خروجی را بر عهده دارد. کاتالیست تمام گازهای خروجی خطرناک را به گازهای کم‌خطر و البته تا حد زیادی به‌بخار آب تبدیل می‌کند و کاتال‌هاورون‌های کوچکی که درون این قطعه تعبیه شده‌اند از کارکرد مشخصی به‌اصطلاح مسدود می‌شوند در این حالت امکان خروج حجم زیاد دود تولید شده وجود ندارد. بنابراین موتور کم‌توان خواهد شد. بر این اساس مالکان خودروها با توجه به کیفیت پایین سوخت کشور باید هر سه یا چهار سال ۸۰ تا ۱۰۰ هزار کیلومتر) یکبار این قطعه را تعویض کنند.

عابدین‌زاده

بسیاری از مالکان برای این باورند که کاتالیست توان موتور را کاهش می‌دهد و نقش مهمی در کارکرد موتور ندارد. اگر چه این قطعه در کاهش آلاینده‌های تولید شده توسط خودرو موثر است، اما در نظر داشته باشید که با پر شدن این قطعه استهلاک موتور افزایش می‌یابد. بنابراین برای کاهش هزینه‌های نگهداری خودرو بهتر است کاتالیست تعویض شود.

گنجی

Message



صدای مانتی

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرید قطعه برای خودرو دست‌دوم

خودرو هیوندای آواتنه اتوماتیک دارم و چند روزی بود موتور خودروم لرزش داشت و بد کار می‌کرد. با مراجعه به یکی از تعمیرگاه‌های تخصصی، مکانیک تشخیص داد که سنسور اکسیژن خودروم معیوب شده است و برای خرید این قطعه به بازار لوازم‌پدکی مراجعه کردم و این قطعه را در سه‌نوع چینی، کره‌ای و تایوانی یافتم که نسخه کره‌ای آن گران‌تر از بقیه بود. من نسخه تایوانی آن را خریداری کردم. اما تنها پس از گذشت دو روز، دوباره همان ایراد برای خودروم به‌وجود آمد. پس از مراجعه مجدد به تعمیرگاه، مکانیک تشخیص داد که این سنسور ساخت کشور چین و از نوع نامرغوب آن بوده که در کمترین زمان ممکن معیوب شده است.

صمد پور - کرج



توقیف یک هزار و ۲۸۹ حلقه لاستیک فاقد مجوزهای قانونی در سراوان

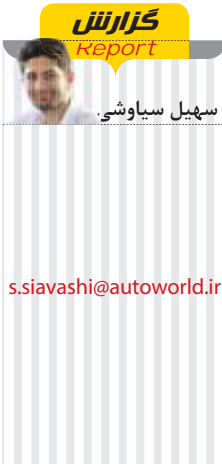


مدیر کل تعزیرات حکومتی استان سیستان و بلوچستان از کشف یک هزار و ۲۸۹ حلقه لاستیک خودرو و موتورسیکلت فاقد مجوزهای قانونی در یک انبار غیر مجاز در شهرستان سراوان خبر داد. مدیر کل تعزیرات حکومتی استان سیستان و بلوچستان در گفت و گو با خبرنگار گروه استان‌های باشگاه خبرنگاران جوان زاهدان، از کشف انبار غیر مجاز لاستیک‌های قاچاق در شهرستان سراوان خبر داد و گفت: «ماموران یگان امداد شهرستان سراوان حین گشت‌زنی در حوزه استحفاظی خود با توجه به ترندهای اطلاعاتی به یک باب انبار مشکوک می‌شوند. پس از هماهنگی‌های قضایی با ورود به انبار در بازرسی‌های به عمل آمده تعداد هزار و ۲۸۹ حلقه لاستیک خودرو

و موتورسیکلت فاقد مجوزهای قانونی کشف شد. وی ادامه داد: «لاستیک‌های کشف شده به دلیل ظن قاچاق توقیف و مالک انبار به همراه پرونده متشکله برای سیر مراحل قانونی به تعزیرات حکومتی شهرستان سراوان معرفی شد. مدیر کل تعزیرات حکومتی استان بیان کرد: «با راجع پرونده به شعب تعزیرات حکومتی شهرستان سراوان رئیس شعبه رسیدگی کننده به پرونده با توجه به عدم ارائه مدارک قانونی توسط مالک انبار و عدم ثبت انبار در سامانه جامع انبارها اتهام منتسبه را مسلم دانست و از همین حیث متخلف را علاوه بر ضبط لاستیک‌های کشف شده به نفع دولت به میزان یک میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.»

وقتی طراحی و دینامیک در اولویت ساخت قرار می‌گیرد

تنومندترین محصول بنتلی به بزرگ‌ترین رینگ‌های فیبر کربنی مجهز شد



گزارش Report

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

رینگ‌های سفارشی فیبر کربنی، با طراحی جذاب و وزن بسیار پایین خود پیش از این در هاپر کارهایی چون کونینگ‌زک دیده شده بودند. با این حال اکنون بنتلی با همکاری Bucco Composites، مجموعه‌ای از رینگ‌های ۲۲ اینچی فیبر کربنی را برای بنتلیگا آماده کرده است. این رینگ‌ها که از طریق بخش سفارشی سازی داخلی بنتلی یعنی مولینر ارائه می‌شوند، بزرگ‌ترین رینگ‌های کامپوزیتی جهان هستند که در یک خودرو تولید انبوه قرار می‌گیرند. استفاده از این رینگ‌ها باعث می‌شود در هر رینگ، ۶ کیلوگرم و در مجموع ۲۴ کیلوگرم در وزن صرفه جویی شود. رینگ‌های فیبر کربنی در ابر خودروها باعث بهبود عملکرد هندلینگ و ترمز خواهند شد؛ البته این امر تنها با کاهش وزن به دست نمی‌آید زیرا میزان انعطاف این رینگ‌ها نسبت به انواع آلیاژ آلومینیوم پایین تر بوده

و کمتر در معرض از دست دادن کامبر هستند. این سختی به سایش اندک تایرها کمک می‌کند، همچنین با سختی بالا به حمایت بیشتر از لاستیک‌ها پرداخته و پایداری خودرو را بیشتر خواهد کرد. البته بنتلی می‌گوید این رینگ‌ها باعث افزایش ایمنی می‌شوند. بدین منظور آزمایش‌های کنترل کیفی دقیقی روی آنها صورت می‌گیرد. این نخستین رینگ فیبر کربنی است که آزمایش‌های TUV از جمله تست تنش دو محوره، آزمایش ضربه شعاعی و جانبی برای شبیه‌سازی چاله‌ها و سنگ‌فرش‌ها، تایرها بیش از حد باد شده و آزمایش گشتاور بیش از حد را گذرانده است. حتی در این آزمایش‌ها، عملکرد رینگ‌های فیبر کربنی در تست ضربه نسبت به رینگ‌های آلومینیومی هم بهتر بوده است. در ضربات بسیار خشن که باعث ترک رینگ‌های آلومینیومی می‌شود، باز هم

عملکرد فیبر کربن بهتر است زیرا بافت رینگ به تدریج جدامی‌شود و فرصت تصحیح فرمان بیشتری به راننده می‌دهد. هنوز قیمت این رینگ‌های زیبا و سبک وزن اعلام نشده اما طبق اعلام بنتلی، از اواخر سال جاری و از طریق مولینر می‌توان این رینگ‌ها را سفارش داد. سایر قطعات فیبر کربنی بنتلیگا هم شامل دیفیوزر، باله‌ها و اسپلیتر و اسکرتهای جانبی خواهند بود که می‌توانند توسط مشتری سفارش داده شوند. بنتلی برنامه‌های برای توسعه و افزایش سایز این رینگ‌ها به ابعاد بیش از ۲۲ اینچ ندارد و حقیقتاً شاسی بلند دیگری نیز نیازی به استفاده از چنین سایزی با متر یال فیبر کربن نمی‌بیند، بنابراین به نظر می‌رسد رکورد استفاده از بزرگ‌ترین رینگ‌های فیبر کربنی طی چند سال اخیر در اختیار بنتلی باقی بماند.

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



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	۱۶۵		KB12.16.26	
سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵		KB14.36	
تیبا ۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	۱۸۵		KB88	
پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	۱۸۵		KB22.27	
سمند - زانتیا - سورن	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۸۵		KB23.27	
برلیانس	۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	۱۹۵		KB31	
پژو 207i	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵		KB77	
تندر ۹۰ - دنا - ساندرو	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	۲۰۵		KB77	
H30 کراس	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵		KB44	
مگان - سراتو - تیو تا پاریس - جک جی ۵	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵		KB55	
ام وی ام X33 - لیفان X60	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۰	۲۱۵		KB66	
چانگان	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	۲۱۵		KB200	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵		KB700	
تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵		KB700	
سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	۲۳۵		KB700	
جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندا	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	۲۲۵		KB500	
رنو کولیس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	۲۲۵		KB700	
لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تیو تا راو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵		KB700	



اهدای خون

محل سکونت خود در سایت www.ibto.ir کلیک نمایید

سازمان انتقال خون ایران



همان طور که بسیاری عادت به ننگه داشتن پای خودروی پدال کلاچ را دارند، برخی دیگر نیز به شکل طولانی مدت در سرباینی ها ترمز می گیرند و این در حالی است که به گفته تعمیر کاران خودرو، ننگه داشتن ترمز برای کاهش سرعت در شیب ها، سبب وارد شدن فشار غیر ضروری به لنت ها و دیسک ترمز می شود و به جای این کار باید از دنده های سنگین استفاده شود و یا ترمز گیری های کوتاه و

سبک، سرعت خودرو را کنترل کرد. برخی از رانندگان عادت دارند در یک دنده حرکت کنند. یعنی به عنوان مثال اگر خودرو در دنده ۴ قرار دارد، با پایین آمدن دور موتور دنده را کاهش نمی دهند. در عین حال از نظر کارشناسان اگر دور موتور از یک حدی پایین تر یا بالاتر باشد و اقدام به شتاب گیری کنید، در واقع در حال وارد آوردن فشار زیادی به موتور خودرو هستید.



دو عادت بد رانندگی که کلاچ و ترمز را از بین می برد

سفارش گذاری برای مهم ترین قطعه سیستم ترمز افزایش می یابد

رشد تقاضا برای «کالیپر» تا سال ۲۰۲۴

گزارش

Report



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تولید کالیپر توسط شرکت بوگاتی با فناوری جدید با معرفی کالیپر ترمز سبک از جنس آلومینیوم و بهبود عملکرد آن، پیش بینی می شود طی این سال تقاضا برای این قطعه به شدت افزایش یابد. شرکت های بزرگی مانند بوگاتی در حال حاضر از فناوری جدیدی در تولید کالیپر ترمز استفاده کرده اند و با استفاده از چاپگرهای سه بعدی، شرکت بوگاتی توانسته کیفیت بالاتری از این قطعه ارائه کند.

کارایی کالیپر چگونه کاهش می یابد؟

به تدریج و با طی کردن چند کیلومتر مسافت توسط خودرو گرمای ایجاد شده در سیستم ترمز ضخامت کالیپر را کاهش خواهد داد و این موضوع کارایی کالیپر ترمز را با مشکل مواجه خواهد کرد. در صورت استفاده طولانی مدت از خودرو و نیز این قطعه دچار زنگ زدگی و خوردگی خواهد شد.



مجبور به رعایت قوانینی سخت گیرانه شده اند. به همین دلیل است که رقابت در صنعت کالیپر ترمز با ایجاد بازار ترمز های دیسکی آغاز شده و تقاضا برای این قطعه از ترمز افزایش یافته است. انتظار می رود بازار جهانی خودرو برای کالیپر ترمز به طور مداوم با رشد مرکب سالانه سه درصدی تا پایان سال ۲۰۲۴ مواجه شود.

یکی از بخش های تشکیل دهنده سیستم ترمز را کالیپر ترمز تشکیل می دهد و این قطعه به ایستادن و توقف خودرو کمک قابل توجهی می کند. دانستن این موضوع نیز از اهمیت چشمگیری برخوردار است که در اکثر خودروهای امروزی برای چرخ های جلو از ترمز دیسکی استفاده می شود. در خودروهایی با ترمز دیسکی چرخ های خودرو به یک دیسک فلزی یا روتور می چسبند و همراه با چرخ ها به گردش درمی آیند. کالیپر ترمز با ایجاد اصطکاک با روتور سرعت چرخ ها را تا حد قابل توجهی کاهش می دهد و همچون گیره در بخش بالای روتور واقع شده است. این نکته را نیز همواره باید در خاطر داشت که سیستم ترمز بدون کالیپر ترمز عملاً کارایی نخواهد داشت. بنابراین کالیپر ضروری ترین بخش سیستم ترمز دیسکی خودرو است.

رشد تقاضا برای قطعه کالیپر تا سال ۲۰۲۴

تولید کنندگان برای نصب سیستم های ترمز پیشرفته مانند ترمز های دیسکی

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتاپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند بدون لوازم	
	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۹۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۵۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو ۲۰۷	
	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دنا پلاس	

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

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

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

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لایه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لایه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ و عدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ - به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و یا آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



Autoworld.ir

یکشنبه ۳۱ مرداد ۱۴۰۰. سال ششم. شماره ۱۴۷۸

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۴ آصفهان ۳۷ شیراز ۳۷ مشهد ۳۴ تبریز ۳۳ ارومیه ۳۲ رشت ۳۳ گرگان ۳۶ ساری ۳۵ شهرکرد ۳۲ اهواز ۴۶ یزد ۳۹ کرمان ۳۵ بندرعباس ۳۶ زاهدان ۳۶

بیلبورد

Billboard



پارک فوری

«اژانس تبلیغاتی BBDO در بلژیک این آگهی را برای برند خودرو سازی اسمارت طراحی کرده تا علاوه بر سرعت این خودرو کوچک شهری به امکان پارک سریع آن در هر نقطه اشاره کند.»



روش های نوین دورزدن ممنوعیت تردد!

حرف آخر
Tast Word



معصومه

دهقان

خبرنگار



این روزها با تشدید شیوع ویروس کرونا و عدم رعایت پروتکل های بهداشتی، روزانه بیش از ۵۰۰ هموطن ایرانی بر اثر این بیماری فوت می کنند و براساس مصوبات ستاد ملی کرونا به رغم پشت سر گذاشتن تعطیلات اخیر، تردد در جاده ها همچنان ممنوع است. این در حالی است که برخی به قوانین و مقررات منع تردد توجهی ندارند و سعی می کنند به هر قیمتی که شده، قانون را دور بزنند تا مبادا از مسافرت و تفریحشان بازمانند! در همین راستا در فضای مجازی چه بسیار فیلم ها منتشر شده که در آن ها روش های نوین دور زدن محدودیت های تردد در جاده ها به نمایش گذاشته می شود. از نشان دادن مسافر در بخش بار نیسان سرپوشیده گرفته تا ایجاد راه های میان بر در دل کوه و صحرا! همچنین در همین راستا مشاهده شده است که برخی مالکان خودروهای گران قیمت و لوکس خودروهای خود را با تریلی روانه استان های شمالی کشور کرده اند و خود نیز از راه های دیگر وارد این استان ها شده اند! این در حالی است که در پی این بی توجهی ها، کرونا همچنان با سرعت هر چه تمام تر می تازد و ضمن به شماره انداختن نفس کادر پزشکی و سیستم درمانی کشور، به شمار فوتی ها بی وقفه می افزاید. در نهایت می طلبید حال و روز مبتلایان و خستگی کادر درمان از طریق رسانه های جمعی به گونه ای انعکاس یابد تا کسی به خود این اجازه را ندهد تا براساس ویدئویی که به تازگی در فضای مجازی منتشر شده هدف خود را از قانون شکنی و سفر به شمال کشور خوردن بسستی عنوان کند و در عین حال عده ای نیز با تماشای این گونه صحنه ها تنها به آن بخندند و به نوعی تفریح کنند. سخن آخر آن که اگر کسی فکر می کند می تواند با کرونا شوخی کند، باید بداند که کرونا بی رحم است و با کسی شوخی ندارد.

اتوسینما



او مخترعی بود که بسیاری از نوآوری هایش همچنان در خودروهای امروزی قابل مشاهده هستند. اگر چه کاپولا و لوکاس ترجیح داده اند که تنها بخش اول زندگی او یعنی رسیدنش به قله موفقیت را تصویر کنند، اما آنچه در باره این کارآفرین نخبه می دانیم این که او در نهایت قربانی دسیسه های رقبای قدرتمند و بی رحمی مانند جنرال موتورز و فورد شد.

در سال ۱۹۸۸ فرانسیس فورد کاپولای فیلمساز، جرج لوکاس تهیه کننده و جف بریجز بازیگر برای ساختن فیلمی از زندگی پرستون تاکر، مخترع و کارآفرین آمریکایی دور هم جمع شدند. پرستون تاکر صنعتگری بود که پس از جنگ جهانی دوم کمپانی خودرو سازی تاکر را در آمریکا راه اندازی کرد و تلاش کرد به صورت مستقل در بازار آمریکا دوام بیاورد.

تاکر: یک مرد و رویایش



لنت پیارس
PARS LENT



پارس

لنت ترمز را فقط با نام ✓ میشناسیم



www.PARSLENT.com