

روغن موتور دیزل پرو- تک آلمان
PRO TEC ENGINEERED AND MADE IN GERMANY
...because it works!



021 79406 0902 432 2671 sales@aryachemi.ir www.aryachemi.com

رئیس کمیته ساخت داخل و عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» خبر داد:

نیمی از طرح‌های داخلی سازی نیمه‌کاره مانده‌اند

بسیاری از طرح‌های توسعه ساخت داخل در هر چهار میز برگزار شده، به دلیل عدم تامین مالی نصفه و نیمه مانده است. صادرات مس با هزار دشواری و واردات قطعه با پول آن...

۳۲ صفحات ۳

در جلسه ای با حضور

وزیر صنعت، معدن و تجارت تصمیم‌گیری شد
افزایش ۱۵ تا ۲۵ درصدی
قیمت تایرهای باری

سرانجام وزارت صنعت، معدن و تجارت تصمیم خود را
در خصوص افزایش قیمت تایرهای... ۱۳ صفحه ۴

رئیس اتحادیه لاستیک و روغن پایتخت
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:
مراکز دارای مجوز کسب
از روغن تقلبی و بی کیفیت
استفاده نمی‌کنند

۱۵ صفحه ۴

دستور شبانه دولت، ترمز رشد تولید را کشید
خودروسازان و قطعه‌سازان
معطل مصوبه ستاد تنظیم بازار

برنامه افزایش تیراژ ایران خودرو بار دیگر به دلیل تداوم
زیان‌دهی تولید، فروش زیر قیمت تمام شده و...
۴ صفحه ۴

به موازات ۳,۵ برابر شدن حجم حمل‌ونقل جاده‌ای کشور از سال ۹۶ تاکنون رقم خورد:
افزایش ۱۱ برابری قیمت خودروهای سنگین طی ۴ سال اخیر



۱۲ سری قدرتمند از باموسری ۴ به بازار آمد
۱۲ کاهش ۹۰ درصدی ذرات ریز با سیستم ترمز «تالانو»
۱۱ «اکسون موبیل» ظرفیت تولید روغن پایه سنتتیک را افزایش می‌دهد
۱۲ افزایش تقاضا برای خرید خودروهای هیبرید و کم‌مصرف وارداتی
۲ تویو تا معتقد است برخی قطعات خودرو قابل استفاده در مدل‌های برقی نیستند

استارت Start
علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

کنترل قیمت‌ها را
از زنجیره تامین شروع کنید

مخالفت صریح دولت با افزایش قیمت خودرو و
تایرهای سواری در یک هفته اخیر اگر چه موجی از
امید را در جامعه ایجاد کرد اما برای تولیدکنندگان...

۲ صفحه ۲

تیتراهای امروز
Titles


شاخص کل بورس ۱۷ هزار واحد پایین آمد
بازار سرمایه هفته را
نزولی استارت زد
۵ صفحه ۵

رنو ساندر و کار کرده بخریم
یا پژو ۲۰۶ صفر کیلومتر؟
۷ صفحه ۷

خودروهای پر مصرف
داخلی کدامند؟
۱۰ صفحه ۱۰

مشکلاتی که برقی‌سازان در خارج از کارخانه
باید با آن‌ها درگیر شوند
ایستگاه‌سازی هنوز
در دنده سنگین حرکت می‌کند!
۶ صفحه ۶

روغن موتورهای موتوسل، دارای تأییدیه
از بزرگترین خودروسازان دنیا



Motosel ENGINE CARE
WWW.MOTOSEL.COM
MOTOSELIRAN



رازی تایر
RAZI TIRE

۴۰ ماه گارانتی و تعویض بدون قید و شرط





این خودرو ساز بریتانیایی به منظور گرامیداشت این اتفاق در حال نمایش سه مجموعه مولینر به همراه طرح‌های خاص بازار آمریکا است. اولین مجموعه که «ناتیسس» نام دارد توسط یکی از نمایندگی‌های بنتلی سفارش داده شده و از طرح قاپ‌های لوکس بهره برده است. این مجموعه شامل چهار دستگاه کانتینتال GTV8 کاتور تیبیل با رنگ‌های آبی و سفید و رینگ‌های ۱۲۲ اینچی سفارشی است. هر خودرو در این کلکسیون دارای اسپلیتر جلوی هم‌رنگ بدنه، راکب‌های جانبی، دیفوزر عقب و اسپویلر لبه صندوق است.

نشستن پشت فرمان بنتلی نمادی از ثروتمند بودن است اما اگر خواهان تمایز حداکثری هستید و اهمیتی به پول نمی‌دهید، بخش مولینر این خودرو ساز می‌تواند طراحی‌های سفارشی هماهنگ با سلیقه شما را ارائه کند. این بخش سفارشی‌سازی همه چیز از محصولات خاص مشهور تا پروژه‌های کوچ بیلدی همچون بنتلی بکلار را تولید می‌کند. مولینر از سال ۲۰۱۴ تاکنون بیش از ۱۰۰۰ پروژه سفارشی را برای مشتریان ثروتمند خود طراحی کرده است. بنتلی می‌گوید تقاضای برای چنین محصولاتی در آمریکا بیش از همیشه است.



پذیرش «بنتلی» توسط لوکس‌سواران آمریکایی

رئیس کمیته ساخت داخل و عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» خبر داد: نیمی از طرح‌های داخلی سازی نیمه کاره مانده‌اند

بسیاری از طرح‌های توسعه ساخت داخل در هر چهار میز بر گزار شده، به دلیل عدم تامین مالی نصفه و نیمه مانده‌اند. صادرات مس با هزار دشواری و واردات قطعه با پول آن، افتخاری ندارد!

مردم است را به هر قیمتی در کشور تولید کنیم و با کوچکترین تغییر در نرخ ارز و تعاملات بین‌المللی دچار وقفه و کمبود شوم و ادعای خود کفایی هم داشته باشیم. این است به هر شکل و تعریفی خود کفایی در دنیای امروز واژه‌ای منسوخ شده است. ساخت داخل در هر کشوری باید تولید کالایی باشد که آن کشور در تولیدش مزیت نسبی دارد. کشوری مستقل تر است که در عرصه اقتصاد و سیاست جهانی حرفی برای گفتن داشته باشد. اشکالی ندارد در برخی محصولات وابستگی داشته باشیم و در عوض کشورهایی دیگر هم به ما وابسته باشند. اما هر چه در سطح جهانی کم رنگ تر باشیم، پتانسیل تحریم شدنمان بالا می‌رود. خود کفایی و ساخت داخل ما اکثر ادراک شرایط اضطراری به جهت رفع نیاز واحدهای صنعتی اعلام می‌شود. در صورتی که باید قبل از وقوع بحران به فکر برنامه ریزی و توسعه باشیم. این که ما دائما در رسانه می‌شنویم که ما جزو پنج کشور در زمینه تولید فلان قطعه هستیم یا ما جزو سه کشور تولید کننده بهمان کالا هستیم، بد نیست. اما دقت کنیم اگر تنها چند کشور کالایی را تولید می‌کنند، دلیل بر این نیست که دیگران قادر به تولید آن نیستند؛ بلکه آن‌ها به این نتیجه رسیده‌اند تولید آن قطعه یا محصول برای آن کشور توجیه اقتصادی ندارد. پس دنبال افتخارات کاذب و افتخار ملی بدون توجیه اقتصادی و رفاه برای کشور نباشیم.

علت تاخیر در برگزاری میز پنجم چه بوده است؟

مطابق برنامه قرار بود تا پایان سال ۱۳۹۸ میز ۴ و ۵ ساخت داخل برگزار شود که به دلیل شیوع کرونا برگزاری آن‌ها متوقف شد. اما با پیگیری‌های مسئولان مربوطه در تیر ماه ۱۳۹۹ میز ۴ و در مهر ۱۴۰۰ میز ۵ با وقفه‌ای طولانی برگزار شد. البته به غیر از مساله کرونا دلایل اصلی دیگری هم در به تعویق افتادن میزهای خود کفایی وجود داشته و دارد. از جمله نتایج نه چندان چشمگیر میزهای قبلی. عمل نکردن به وعده‌های داده شده از جانب خودروسازان و دولت به عنوان مشوق‌های ساخت داخل نیز انگیزه‌های لازم را در تسریع و مشارکت این فرآیند از بین برده است.

صنعت خودرو و قطعه

طی سال‌هایی که کشور با تحریم‌های دولت ترامپ مواجه شد، به افزایش داخلی سازی و کاهش ورود قطعات از کشورهای



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

دیگر پرداخت؛ روندی که بسیاری معتقدند اقتصادی نیست و صرفه ندارد. اما به هر حال در این زمینه، برنامه‌های به صورت ناقص اجرا شد که طی آن، نیازمندی‌های صنعت خودرو به قطعه‌سازان اعلام و چهار میز داخلی سازی برای توسعه ساخت داخل این قطعات برگزار شد. اما به گفته بسیاری از فعالان قطعه‌سازی، بسیاری از این طرح‌ها به دلیل عدم تامین مالی نصفه و نیمه مانده‌اند. هر چند بسیاری از قطعات هم توسط قطعه‌سازان داخلی، طراحی و تولید شد. اما این سوال مطرح است آیا برگزاری این میزها واقعا کمکی به صنعت خودرو خواهد کرد و اصولا داخلی سازی تا چه اندازه صرفه اقتصادی دارد. در همین زمینه با علی نادری، رئیس کمیته ساخت داخل و عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

آیا برنامه‌های داخلی سازی در صنایع خودرو و قطعه‌سازی با تعریف صحیحی از خود کفایی و ساخت داخل طرح ریزی و اجرا شده است؟

خود کفایی طبق تعریف بین‌المللی به حالتی اشاره دارد که در آن هیچ‌گونه اجبار و ضرورتی برای بهره‌گیری از کمک خارجی و حتی استفاده از راهنمایی خارجی برای تولید نباشد. یعنی نوعی خودمختاری شخصی یا جمعی. طبق این تعریف، در مواردی که نیاز به سرمایه‌گذاری خارجی، انتقال دانش فنی روز، واردات مواد اولیه و دیگر نهادهای تولید مانند ریز قطعات های تک از خارج کشور وجود دارد، نمی‌توانیم درهای مملکت را ببندیم و آن‌چه مورد نیاز

کنترل قیمت‌ها را از زنجیره تامین شروع کنید

مخالفت صریح دولت با افزایش قیمت خودرو و تایرهای سواری در یک هفته اخیر اگرچه موجی از امید را در جامعه ایجاد کرد اما برای تولیدکنندگان چالش‌سود و زیان ناشی از تورم نهادهای تولید را به همراه داشت. خودروسازان، قطعه‌سازان و تولیدکنندگان تایر در کشور در حالی مجبور به حفظ قیمت‌های خود شده‌اند که گویا دولت تمرکز بر حفظ قیمت مواد اولیه مورد استفاده این مجموعه‌های صنعتی ندارد.

اگرچه حفظ ثبات قیمت در بازار یکی از اقدامات مفید دولت است اما تصمیم‌گیران این عرصه باید تفاوتی بین گران‌فروشی و تورم در نظر داشته باشند. تورم در حالی گریبان زنجیره تامین شرکت‌های تولیدی را گرفته است که وزارت صمت در جلسات مدیریت بازار خود این زنجیره مهم را در حلقه تصمیم‌گیری‌های خود نمی‌بیند. به عنوان مثال پالایشگاه‌های نفتی و پتروشیمی‌ها به عنوان تامین‌کننده مواد اولیه قطعات لاستیکی، پلاستیکی و پلیمری همواره محصول یا همان مواد اولیه قطعه‌سازان و شرکت‌های تایر سازی و تولیدکنندگان روانکار را بر اساس نرخ فوب خلیج فارس و نرخ روز دلار تعیین می‌کنند و همین موضوع تورمی ناخواسته را به صنعت خودرو و صنایع وابسته به آن تحمیل می‌کند. البته قیمت فولاد و دیگر آلیاژهای مرتبط با صنعت فولاد بدون قیمت گذاری تشبیتی توسط تولیدکنندگان بزرگ تعیین می‌شود و صنعت خودرو و ملزم به خرید با قیمت‌هایی است که شاید به صورت هفتگی در حال تغییر هستند. افزایش هزینه‌های حمل و نقل در دریا و جاده نیز از دیگر مواردی است که باعث بالا رفتن قیمت تمام شده خودرو و صنایع مرتبط با آن می‌شود. پس جادار دولت در حمایت از سبد معیشت خانوارها، به عنوان مثال کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را مکلف کند هزینه حمل کانتینری را مبدأ چینی را که طی شش ماه گذشته از ۲ هزار دلار به بیش از ۸ هزار دلار رسیده است، به قیمت‌های قبل بازگرداند. نکته دیگر؛ قیمت تمام شده مواد اولیه وارداتی است که با حذف ارز ترجیحی با ارز آزاد به کشور وارد و هر روز با تغییرات نرخ ارز مشمول تورم می‌شوند. در چنین شرایطی دولت و وزارت صمت به جای قیمت گذاری دولتی می‌توانند راهکاری برای حمایت از صنایع و در نظر گرفتن ارز ارزان برای آنها ارائه دهند. در پایان نباید از یاد برد حفظ ثبات قیمت‌ها راهی جز حمایت از صنایع ندارد و با بخشنامه و ابلاغیه نمی‌توان به مقصود رسید. باید شرایط را در نظر گرفت و پس از آن، صنعت کشور را درگیر فصلی جدید از شیوه‌های مدیریتی کرد که چگونه با افزایش بهای تمام شده، قیمت کالا را ثابت نگه داشت. شاید نیاز به یادآوری نباشد اگر ارتباط قطعه‌سازان با خودروسازان بزرگ دنیا به واسطه تحریم‌ها قطع نمی‌شد، بخشی از تولیدات این صنعت راهی بازارهای جهانی می‌شدند و می‌توانستند برای کشور ارز آوری به همراه داشته باشند. ارزهایی که اگر هیچ کار دیگری نداشتند حداقل می‌توانستند قیمت تمام شده خودرو را کنترل کنند.



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری



پیش پرداخت منعطف
اقساط تا ۵ سال
تحويل فوری

NEW ARRIZOS T



X22

مدیران خودرو... ایده آل

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی‌ها

جهت اطلاع از اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا با مدیران در محل نمایندگی‌ها تماس بگیرید.



official mvm
www.mvmco.ir

۰۲۱-۴۷۶۵۱

عرضه می‌کرد چرا که مدل جدید انتخاب هوشمندانه‌تری بوده و اختلاف قیمت چندانی هم با CX-3 ندارد. البته این خبر را نباید به منزله خداحافظی کامل CX-3 با خط تولید دانست زیرا در برخی بازارهای دیگر هنوز شاهد عرضه این خودرو خواهیم بود. کراس اور کامپکت مزدا اخیراً در ژاپن به‌روز شده و نسخه سفارشی آن با نام عجیب سوپر اچی معرفی شده است. هنوز مشخص نیست که آینده CX-3 چه خواهد بود زیرا درباره CX-5 تصمیم بر این بوده که خودرو و یادشده همزیستی مسالمت آمیزی با مدل CX-50 در بازار آمریکا داشته باشد.

در ماه می مزدا پایان عرضه CX-3 در آمریکا را اعلام کرد و حالا خبر رسیده است کوچک‌ترین کراس اور ژاپنی‌ها با بازار اروپا نیز خداحافظی خواهد کرد. مجله لهستانی اتو کاتالوگ به نقل از مدیر مزدا لهستان اعلام کرد مشتری‌ان اروپایی عجله کنند زیرا این خودرو تا پایان سال جاری میلادی باز نشت خواهد شد. تولید CX-3 برای بازار اروپا در ماه دسامبر به پایان خواهد رسید، البته جای تعجب ندارد زیرا مزدا خودرو جدید CX-30 را عرضه می‌کند. اما نکته عجیب آنکه این برند ژاپنی هر دو خودرو را به مدت ۲ سال در کنار هم



خداحافظی بازار اروپا با «مزدا CX-3»



بلافاصله اقدام به خرید خارجی و ایجاد سورس به بهانه گران بودن قیمت تمام‌شده محصول نکنند. در سنوات گذشته قطعه‌سازان در صورت توانمندی و توجیه اقتصادی بی‌سروصدا با سرمایه‌های شخصی و اعتباری خود بدون برگراری هیچ‌گونه میز ساخت داخل و مصاحبه نسبت به داخلی‌سازی اقدام می‌کردند و می‌کنند.

آیا قطعاتی که در ایران در دوران نهضت ساخت داخل تولید شده‌اند، با رفع تحریم‌ها قابلیت صادرات و رقابت در بازارهای منطقه را دارند؟

یک واقعیت تلخ وجود دارد و آن عقب‌ماندن قطعه‌سازان ایرانی از قطعه‌سازان جهانی به لحاظ دانش فنی، تکنولوژی و توان مالی و... است. ما از اجبار و کم‌ارزی، نهضت ساخت داخلی را تقویت کردیم. منطق اقتصاد حکم می‌کند ساخت داخل در هر کشوری باید تولید کالایی باشد که در آن‌ها مزیت رقابتی و مزیت نسبی دارند و مابقی کالاها را باید از کشورهای دیگر تأمین کرد. در همین زمینه، بد نیست نگاهی به همسایه‌مان ترکیه داشته باشیم که به‌رغم عدم تولید حتی یک خودرو ملی، سالانه بیش از ۱۲ میلیارد یورو صادرات محصولات خودرویی و قطعات آن را دارد، به‌نحوی که ۱۶ درصد صادرات کل ترکیه را تشکیل می‌دهد. بیش از ۸۵ درصد خودروهای تولیدشده در ترکیه صادر می‌شوند. در مقابل ما بدون هیچ برنامه‌ریزی و ایجاد زیرساخت و توانمندسازی قطعه‌سازان خود، ادعای صادرات بیش از یک میلیون خودرو را داریم. اگر به‌جای خام‌فروشی و تمرکز بر محصولات، بر مواد اولیه‌ای که منابع آن در کشور وجود داشت، تمرکز داشتیم با رفع تحریم‌ها نه تنها دچار خسارت نمی‌شدیم بلکه توان رقابت هم داشتیم. ما مس را به‌سختی صادر و با پول آن قطعه وارد می‌کنیم. بعد هم افتخار می‌کنیم تحریم‌ها را دور زدیم. نمی‌شود ورودی شما مواد اولیه، قالب، طراحی، دست‌تور العمل و قوانین غیراستاندارد باشد، ولی خروجی شما استاندارد باشد. اگر واقعا می‌خواهیم قطعه‌سازی را که پیش‌نیاز خودروساز شدن است، ساماندهی کنیم و ارتقا دهیم، باید دیدگاه‌های دولت، مجلس، قوه قضاییه، بانک‌ها، دانشگاه‌ها، انجمن‌ها و قوانین در این حوزه تغییر کند و با مشارکت متولیان این صنعت و بخش خصوصی برای آینده نزدیک این صنعت تصمیم گرفت.

بحران نقدینگی و بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان چه تأثیری در برگزاری این دور از داخلی‌سازی داشته است؟

تصدی‌گری دولتی و قیمت‌گذاری دستوری دو عامل اصلی نابسامانی وضعیت خودرو در کشور هستند. از آن‌جا که ۸۵ درصد قطعات خودرو توسط قطعه‌سازان بخش خصوصی تأمین می‌شود، فشار اصلی این کمبود نقدینگی و زبان‌هایی روزافزون بر دوش قطعه‌سازانی است که در تأمین قطعات جاری خود وامانده‌اند، چه رسد به توسعه ساخت داخل که نیاز به سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف از جمله طراحی محصول، خرید تجهیزات تولید، جذب و نگهداری نیروی انسانی ماهر، ساخت ابزار و قالب، انتقال تکنولوژی و از همه مهم‌تر طراحی نرم‌افزار و کالیبراسیون آن‌ها دارد. این روند عمل‌هزینه تمام‌شده را بالا می‌برد و زمان انجام پروژه‌ها را افزایش می‌دهد. این وضعیت باعث افزایش ریسک سرمایه‌گذاری می‌شود. ضمن آن‌که معلوم نیست با مرتفع شدن مشکلات تحریمی، خودروسازان و دولت همچنان به خرید از داخل پایبند باشند و جلوی ضرر سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده را بگیرند و

نوربالا

هیچ‌یک از تصمیمات و مصوبات در مورد صنایع خودرو و قطعه‌سازی با مشارکت نمایندگان رسمی قطعه‌سازان نبوده است. اگر خواهیم طبق وعده مسئولان، سالانه ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید کنیم، به شرط ثابت بودن قیمت‌ها و احتساب ارزشی ۱۷۱۵ یورویی هر خودرو، نیاز به بیش از ۵ میلیارد یورو ارز داریم که منابعی برای آن معلوم نشده است

تایم، انواع پلریینگ، ACU ایربگ، مجموع مالی مدیا، دوربین دنده عقب، پدال برقی و ECU است.

برگزاری این میز با میزهای قبلی چه تفاوتی داشته است؟

در شرایط میز ۵ را برگزاری کردیم که با وجود ادامه تحریم‌های بین‌المللی با کمبود شدید قطعات الکترونیکی و قطعات های تک روبرو هستیم و افزایش بی‌سابقه و روزانه قیمت مواد اولیه داخلی و ملزومات تولیدی، زمینه توسعه و افزایش تیراژ را با مشکلات جدی روبرو ساخته است. کمبود شدید نقدینگی نیز فشار مضاعفی بر قطعه‌سازان و پیمانکاران آنان وارد کرده، نکته حائز اهمیت آن است که کاهش ارزشی در پروژه‌های تعریف‌شده با افزایش آپشن‌هایی که به رفاه و ایمنی خودرو منتج می‌شود، دوباره افزایش خواهد یافت؛ نظیر افزایش تعداد ایربگ، سیستم‌های مالی مدیا و سنسورهای ایمنی و گیربکس اتوماتیک.

آیا با توجه به این که میز پنجم در دولت جدید برگزار شده است، آیا شاهد تسهيلات و بزه‌های توسط دولت جدید بوده‌ایم؟

متأسفانه به دلیل این که در کشور برای قطعه‌سازی نقشه‌راه و برنامه‌ریزی بلندمدتی وجود ندارد و تمرکزها بیشتر بر خودرو یا قطعه است، هر دولتی که سر کار می‌آید، به‌طور سلیقه‌ای و موردی تصمیماتی فراخور آن روز کشور می‌گیرد و وعده‌هایی داده می‌شود که اصلاً با توجه به زیرساخت‌های کشور یا قابلیت اجرا ندارد یا تکراری است و نتایج آن از قبل قابل پیش‌بینی است. نکته حائز اهمیت آنکه هیچ‌یک از این تصمیمات و مصوبات در مورد صنعت قطعه با مشارکت نمایندگان رسمی قطعه‌سازان نیست. به‌عنوان مثال اگر خواهیم طبق وعده مسئولان ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید کنیم به شرط ثابت بودن قیمت‌ها و احتساب ارزشی ۱۷۱۵ یورو به‌ازای هر خودرو نیاز به بیش از ۵ میلیارد یورو ارز خواهد بود. حال این سؤال مطرح می‌شود با کدام منابع ارزی این برنامه‌ریزی صورت گرفته است؟ اگر سیاست‌های ما به نحوی اتخاذ شوند که بر رفاه مردم بیفزایند و با تحلیل هزینه-فایده انجام شوند، خوب است، نه این که برای تعقیب سیاست‌ها از رفاه عموم مایه بگذاریم.

علت مستقیم عدم تحقق برنامه میزهای قبلی چه بوده است؟

مهم‌ترین عامل، عدم تأمین منابع مالی و سرمایه لازم جهت اجرای پروژه‌هاست. در کنار آن هم پیچیدگی دانش فنی و مراحل تست و صحت‌گذاری، مشکلات خرید و انتقال ماشین‌آلات و خطوط به دلیل مشکلات تحریم، مشکلات ارزی، پرداخت به‌موقع تسهیلات ارزی و... مزید بر علت شده است.

در میز ۵ عمدتاً ساخت داخل چه قطعاتی هدف‌گذاری شده است و چند شرکت در اجرای آن مشارکت دارند؟

در مجموع ۲۱ پروژه تخصصی در هر دو خودروساز تعریف شده که شامل ۲۸ قطعه با مشارکت ۲۲ قطعه‌ساز است. ضمن این که برآورد کاهش ارزشی یک‌ساله ۳۸ میلیون یورو است. قطعات این میز شامل تولید ورق‌های سرد و گرم، تسسمه کمپرسور کولر، صفحه نمایشگر دیجیتالی MFD، مجموع جعبه الکترونیکی داخل اتاق BCM، تسسمه

نوربالا



علاوه بر کرونا و عدم تأمین مالی، پیچیدگی دانش فنی و مراحل تست و صحت‌گذاری، مشکلات خرید و انتقال ماشین‌آلات تولید به دلیل موانع تحریم، مشکلات ارزی، عدم پرداخت به‌موقع تسهیلات و... در نیمه‌کاره ماندن طرح‌ها موثر بوده است

کرمان موتور

مرکز تماس کرمان موتور ۰۲۱-۴۲۷۲۴



هم گفت وگوهای انجام دهد، هر چند این کار دور از ذهن به نظر می‌رسد. ظاهراً نیرویخش MR2 جدید پیشراانه بلاگین-هیرید و از نوع ۶ سیلندر ۲.۸ یا ۲.۸ لیتر خواهد بود. قدرت کل این سیستم می‌تواند ۳۴۵ تا ۳۹۵ اسب بخار باشد. گفته می‌شود این خودرو از نظر طراحی دارای عناصر کانسپت توپو تاالساندرو لتا خواهد بود. این خودرو در نمایشگاه ژنو ۲۰۰۴ معرفی شده بود و محصولی هیجان‌انگیز به نظر می‌رسد اما اینکه توپو تا بخواهد پس از گذشت حدود دو دهه از معرفی یک کانسپت و ویژگی‌های طراحی آن را در مدلی تولیدی به کار ببرد، بسیار عجیب خواهد بود.

یک رسانه ژاپنی مدعی شد توپو تا در حال آماده شدن برای احیای مدل خاطره‌انگیز MR2 است. البته باور کردن این خبر خوب سخت به نظر می‌رسد زیرا توپو تا بیش از آنکه به خودروهای پر فورنس اهمیت دهد، اولویت خود را بر سرمایه‌گذاری روی نسل بعدی تکنولوژی‌ها گذاشته است. البته امیدواریم این گمانه‌زنی‌ها درست باشد. در خبرها آمده این خودرو ساز به دنبال شریک برای اجرای این پروژه است و می‌خواهد همان کاری را انجام دهد که با سوبارو و بامو برای تولید MR2 و سوپرا انجام داد. رسانه‌ها مدعی شده‌اند این خودرو ساز ژاپنی شاید با پورشه و لوتوس



احتمال بازگشت توپو تا «MR2»

دستور شبانه دولت، ترمز رشد تولید را کشید

خودروسازان و قطعه‌سازان؛ در انتظار ستاد تنظیم بازار

برنامه افزایش تیراژ ایران خودرو بار دیگر به دلیل تداوم زیان‌دهی تولید، فروش زیر قیمت تمام‌شده و بلا تکلیفی معوقات سنگین قطعه‌سازان در هاله‌ای از ابهام قرار گرفت



پیگیری یک موضوع

حسن وطنی
عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور

با اصلاح قیمت کارخانه و افزایش تولید و عرضه، قیمت خودرو در بازار کاهش می‌یابد

موضوع اصلاح قیمت‌ها فقط مختص خودرو نیست و بسیاری از کالاها از مواد غذایی گرفته تا محصولات پتروشیمی مشمول افزایش شده‌اند. البته پهای مواد اولیه و سایر عوامل موثر بر قیمت تمام‌شده نیز صعودی است. این شرایط در خصوص خودرو نیز وجود دارد اما محصولات خودروسازان پس از عرضه با زیان، در بازار آزاد با فاصله قیمتی نسبتاً زیاد، توسط واسطه‌ها فروخته می‌شود. در ادامه حسن وطنی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور با بیان اینکه این اختلاف قیمت، مبالغ زیادی را از جیب مصرف‌کننده خارج می‌کند و در نهایت به واسطه‌ها می‌رسد، به بیان نظرات خود می‌پردازد.

به نظر شما قیمت محصولات خودروسازان باید افزایش یابد؟

صحت از این نیست که پهای خودرو افزایش یابد بلکه باید قیمت خودرو تحویلی توسط کارخانه به بازار نزدیک شود تا هم جلوی زیان بیشتر تولیدکننده گرفته شده و هم با افزایش تولید، مصرف‌کننده واقعی نیز برای خرید خودرو با مشکلات عدیده فعلی روبه‌رو نشود.

کارشناس معتقدند مشکل بازار خودرو کمبود عرضه محصولات است، برای افزایش تیراژ تولید خودروسازان چه باید کرد؟

با اصلاح قیمت، خودروسازان نیز امکان افزایش تولید را پیدا می‌کنند و با بیشتر شدن عرضه، قیمت در بازار روند کاهشی خواهد داشت. امیدواریم مسیر مناسبی برای تحقق این خواسته صنعت خودرو و قطعه‌سازی در نظر گرفته شود. خوشبختانه تصمیم‌گیران متوجه ضرورت اصلاح قیمت‌ها با هدف افزایش تولید و عرضه و همچنین کاهش واسطه‌گری در بازار خودرو شده‌اند اما به دنبال آن هستند این اقدام، به اشتگی بازار و تورم هیجانی در جامعه منجر نشود.

راهکار پیش‌سپنهادی شما برای مسئولان امر در خصوص حمایت از تولید و مصرف‌کنندگان چیست؟

دولت می‌داند به دلیل رشد شاخص‌های موثر بر تولید، پهای تمام‌شده خودرو سازی افزایش نیز یافته به همین دلیل برای از بین رفتن اختلاف پهای بازار و کارخانه باید قیمت‌ها اصلاح شوند.

نگاه View

محمد مهدی شکورزاده
عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی کشور

رئیس‌جمهور با اصلاح قیمت محصولات خودروسازان مخالفت نکرده است

طبق اعلام خودروسازان در صورت اصلاح قیمت‌ها، آنها امکان افزایش تولید و در نتیجه اجرای طرح‌های فروش هفتگی را خواهند داشت. این خبر خوشی برای مصرف‌کننده بود زیرا می‌توانست خودرو مورد نیازش را با قیمت مناسب‌تری تهیه کند.

پس از آنکه تصمیم اصلاح قیمت‌ها و خروج تولید محصولات خودروسازی از زیان گرفته شد، به صورت آنی درخواست‌هایی از سوی خودروسازان به قطعه‌سازان ارائه شد تا بتوانند افزایش تولید داشته باشند.

جشن تولید یکی از مواردی است که می‌تواند بر روند کاهشی قیمت خودرو در بازار آزاد تأثیر مثبت و سریعی داشته باشد؛ زیرا با افزایش عرضه، ثبت‌نام و خرید خودرو مانند سال‌های گذشته به‌روال عادی بازمی‌گردد و فضای دلالی و واسطه‌گری از بین می‌رود. این اتفاق می‌توانست برای مصرف‌کننده و تولیدکننده اتفاق خوبی باشد.

به دلیل سرکوب قیمتی خودرو و واسطه‌ای شدن بازار، خرید خودرو برای مصرف‌کننده واقعی یک رویاست؛ زیرا بسیاری از مصرف‌کنندگان واقعی امکان خرید خودرو را ندارند. از سوی دیگر وقتی مردم مجبور باشند برای خودرو چند ده میلیون تومان بیش از پهای کارخانه بپردازند، طبیعتاً حسن ناخوشایندی خواهند داشت.

در حال حاضر هم مصرف‌کننده، هم تولیدکننده و هم سهامدار از شرایط صنعت خودرو ناراضی و در مقابل فقط دلایل هراسی هستند. به نظر می‌رسد رئیس‌جمهور با اصلاح قیمت‌ها مخالفت نکرده بلکه برای انجام این کار، مصوبه ستاد تنظیم بازار را الزامی دانسته است. امیدواریم این امر به سرعت انجام شود و با اصلاح قیمت‌ها، گامی در جهت پایان واسطه‌گری و مهم‌تر از آن افزایش تولید برداشته شود.

البته احتمال دارد ستاد تنظیم بازار افزایش کتری نسبت به تصمیم قبلی در زمینه قیمت خودرو مصوب کند اما در چندماه اخیر لاستیک ۴۰ درصد، آلومینیوم ۸ درصد و سایر نهاده‌های تولید نیز در همین حدود گران شده‌اند، البته قیمت خودرو به‌رغم افزایش ۱۶ و ۱۷ درصدی هزینه‌های اخیر را جبران و خودروسازان را از زیان خارج نمی‌کند اما در مجموع این اقدام می‌تواند حرکت امیدوارکننده‌ای برای اصلاح مسیر قیمت‌گذاری دستوری باشد.

فروش هفتگی؛ پُر؟!

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو نیز براساس ابلاغیه قبلی اصلاح قیمت‌ها از سوی وزارت صمت (براساس فرمول شورای رقابت و بر مبنای تورم بخشی اعلامی از سوی بانک مرکزی، یکی از اهداف اجرای طرح اصلاح قیمت را عدم زیان‌دهی خودروسازان عنوان کرده و گفته بود: «این که مردم گران نخرند یکی از اهداف دیگر است؛ منفعت شریایی که وجود داشت، نه برای خودروساز و نه برای مردم بود.» وی تا پیش از ملغی شدن این ابلاغیه، در خصوص نحوه تأثیر اصلاح قیمت‌ها در بازار خودرو اعلام کرده بود: «تفاقات مثبتی رقم خواهد خورد و نخستین آن افزایش تیراژ تولید و عرضه به بازار است؛ براساس تعهدی که ایجاد کرده‌ایم با افزایش عرضه، بازار خودرو به سمت تعادل حرکت خواهد کرد.» وی از افزایش تیراژ تولید خودروهای مردمی مانند پارس و ۲۰۶ خبر داده و گفته بود: «محصول پرفرمدار ۲۰۶ به روزانه ۳۵۰ دستگاه و محصول پارس به ۹۵۰ دستگاه خواهد رسید.»

مقیمت افزایش کیفیت را از دیگر نتایج مورد انتظار اصلاح قیمت‌ها دانسته و گفته بود: «موضوع اشتغال نیز از نتایج مهم این اقدام است؛ در سال ۹۸ با رونقی که در تولید ایجاد شد، به گفته انجمن‌های قطعه‌سازی، ۱۰۰ هزار نفر که بیکار شده بودند، به شغل خود بازگشته‌اند.» وی انتفاع مجموعه ذی‌نفعان از جمله مشتریان و سهامداران را از نتایج این اقدام دانسته و با بیان این که اصلاح قیمت‌ها سبب تسریع در اجرای پروژه‌های توسعه‌ای خواهد شد، گفته بود: «۸ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری برای پروژه‌های مختلف توسعه‌ای انجام شده است که بخش زیادی از آن امسال به بهره‌برداری می‌رسد.» مقیمی بر همین اساس از مردم خواست برای خرید شتابزده عمل نکنند، زیرا برنامه‌های فروش فوق‌العاده تازه شروع شده است و به صورت هفتگی ادامه خواهد داشت! وی توسعه داخلی‌سازی و کاهش وابستگی را نیز از دیگر نتایج اصلاح قیمت‌ها و خروج از زیان بر شمرده و تأکید کرده بود: «اگر بتوانیم منابع مالی مورد نیاز قطعه‌سازان را تأمین کنیم، شرایط استفاده از ظرفیت‌های این بخش نیز فراهم خواهد شد تا این خودرو هر هفته عرضه فوری داشته باشد و عرضه خودرو براساس برنامه زمان‌بندی و متناسب با رشد تیراژ تولید افزایش یابد.» حال با عقبگرد دستوری در قیمت‌ها به بهانه نداشتن مصوبه ستاد تنظیم بازار، چشم قطعه‌سازان و خودروسازان به این ستاد است تا مصوبه لازم‌الاعلام کند و خانواده بزرگ صنعت خودرو به‌ویژه کارخانه‌های قطعه‌سازی و خیل عظیم کارگران قطعه‌ساز فعال در بخش خصوصی را از سایه شوم و رشکستگی، تعطیلی و بیکاری برهاند.

زیان و فروش آن باید زیر قیمت تمام‌شده یا با لحاظ کردن سود منطقی باشد، بدین ترتیب دلالتان نیز همچنان جای خود را در اول صف فروش حفظ خواهند کرد. اما معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو بی‌آنکه بداند ترمز این برنامه‌ها با دستوری شبانه کشیده خواهد شد، گفته بود: «با اجرای دقیق برنامه‌های فروش و عرضه منطقی خودرو با قیمت مصوب، به‌زودی شاهد آرامش خاطر مشتریان، کاهش خرید هیجانی از بازار با قیمت‌های غیر واقعی و حذف واسطه‌گران خواهیم بود!»

برنامه افزایش تولید روزانه به ۲۵۰۰ دستگاه در هاله‌ای از ابهام

به گفته حمید مرادی، قائم‌مقام اجرایی مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو قرار بود با هماهنگی انجمن‌های قطعه‌سازی، به‌زودی تیراژ تولید در ایران خودرو با ۲۰ درصد رشد به ۲۵۰۰ دستگاه در روز برسد. اما اجرای این برنامه در گرو رفع موانع کلیدی در افزایش تولید خودرو از سوی این وزارتخانه و با هماهنگی انجمن‌های قطعه‌سازی و مبتنی بر اصلاح قیمت‌های کارخانه بود. مرادی اظهار امیدواری کرده بود با افزایش تیراژ تولید و عرضه خودروهای پرفرمدار، به‌زودی شاهد متعادل شدن بازار خودرو به سود مصرف‌کنندگان واقعی باشیم.

نوربالا

با عقبگرد دستوری در قیمت‌ها به بهانه نداشتن مصوبه ستاد تنظیم بازار، چشم قطعه‌سازان و خودروسازان به این ستاد است تا مصوبه لازم‌الاعلام کند و خانواده بزرگ صنعت خودرو به‌ویژه کارخانه‌های قطعه‌سازی و خیل عظیم کارگران قطعه‌ساز فعال در بخش خصوصی را از سایه شوم و رشکستگی، تعطیلی و بیکاری برهاند.



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

کمتر از ۲۴ ساعت پس از آن که مدیران عامل دو خودروساز بزرگ با حضور در گفت‌وگوی ویژه خبری «سیمنا» بر نامه‌های خود را برای افزایش تولید و عرضه با همکاری قطعه‌سازان و به واسطه اصلاح قیمت رسمی خودرو اعلام کردند، وزارت صمت طی دستوری شبانه به خودروسازان امر کرد با توجه دستور رئیس‌جمهور و نبود مصوبه‌ای برای این افزایش قیمت از سسوی ستاد تنظیم بازار، قیمت‌ها را به حالت قبل برگردانند. این در حالی بود که طبق مصوبه ۲۸ مهر ماه شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا (به ریاست شخص رئیس‌جمهور) قرار بود قیمت‌گذاری دستوری از صنعت خودرو حذف شود. حال وزیر صمت از واگذاری تعیین قیمت خودرو به ستاد تنظیم بازار خبر داده و اعلام کرده است: این ستاد درباره این موضوع تصمیم‌گیری خواهد کرد.

تثبیت دستوری قیمت‌ها؛ آب‌سردی بر سر صنعت خودرو اعلام بازگشت دستوری قیمت‌های فروش خودرو در کارخانه (که اصولاً ربطی به قیمت‌های نجومی بازار ندارد و دست اکثریت مردم از خرید خودرو به این قیمت‌ها کوتاه است)، در حالی است که قرار بود با اصلاح قیمت خودرو و حل مشکل نقدینگی در این صنعت، تولید و فروش خودرو چند برابر شده و به نیاز بازار پاسخ داده شود تا قیمت‌ها در بازار کاهش یابد و زمینه دلالی در این بازار از بین برود. معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو در همین زمینه، از اجرای برنامه‌های متنوع فروش محصولات خبر داده و گفته بود: «در راستای کنترل بهتر بازار و عرضه خودرو به مشتریان واقعی، فروش‌های مستقیم ۴۵ و ۹۰ روزه محصولات ایران خودرو با سندا آزاد آغاز شده است.» بابک رحمانی با بیان این که تا پایان سال ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو فراتر از تعهدات به مشتریان را به فروش خواهیم گذاشت، تأکید کرده بود: «با افزایش عرضه، به دنبال ایجاد تعادل در بازار خودرو هستیم.» وی اصلاح قیمت‌ها را عاملی برای افزایش تولید خودروهای پرفرمدار دانسته و گفته بود که به‌زودی شاهد کاهش التهابات بازار و عرضه خودرو با قیمت‌های کاذب توسط واسطه‌گران خواهیم بود. حال اما به نظر می‌رسد تولید خودرو باید همچنان همراه با

زاپاس Spare Tire

افزایش عرضه مواد اولیه راهکاری اساسی در کنترل قیمت خودرو است



عرضه باید تحت حمایت قرار بگیرد.» وی افزود: «اگر فولاد به‌عنوان ماده اولیه در زنجیره تأمین خودرو قیمت بالایی را به خود اختصاص می‌دهد، بهترین راهکار برای کاهش قیمت محصول نهایی خودرو، رفع موانع برای تولیدکنندگان مواد اولیه در راستای افزایش عرضه است تا امکان افزایش تولید مواد اولیه فراهم شود.» وی تأکید کرد: «راهکار درست، کنترل قیمت در تمام زنجیره تولید

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: «قیمت‌گذاری فرآیندی وابسته به میزان عرضه و تقاضاست.» ابوالفضل خلخالی درباره برنامه وزارت صمت مبنی بر اصلاح قیمت زنجیره تأمین، کنترل قیمت نهاده‌های اولیه تولید خودرو و عدم تمایل وزیر صمت به تغییر شیوه نرخ‌گذاری دستوری خودرو اظهار کرد: «به همین دلیل و به منظور کنترل قیمت‌ها بخش

خودرو از مواد اولیه تا محصول نهایی یعنی خودرو است زیرا کاهش قیمت خودرو از مسیر کنترل میزان عرضه می‌گذرد، بدین ترتیب قیمت در یک نقطه تعادلی خواهد ایستاد.» خلخالی تصریح کرد: «تا زمانی که مبادلات بین‌المللی با استفاده از ارز رایج انجام شود، نرخ ارز عامل اصلی اثرگذاری بر قیمت‌هاست، زیرا بخشی از مواد اولیه همچون فولاد صادراتی هستند و طبق قانون مجلس با

رشد نرخ ارز، دچار افزایش قیمت می‌شوند.» این کارشناس صنعت خودرو در پایان راهکار دیگر را محاسبه قیمت نهاده‌های اصلی تولید داخلی بر اساس ریل اعلام و تصریح کرد: «به جای کنترل دستوری قیمت مواد اولیه فولاد، پتروشیمی، مس و آلومینیوم می‌توان چاره‌ای اندیشید تا مواد اولیه‌ای که در داخل استحصال می‌شوند، متاثر از تغییرات نرخ ارز تغییر نکنند.»



مرسدس «AMG بلک سیریز» زیر بار «داینو» نتایج خارق العاده‌ای ثبت می‌کند

ما می‌دانیم که مرسدس-ای‌ام‌جی GT بلک سیریز خودرویی مخوف و پرسرعت است و البته پر فورمنس آن فقط به خط مستقیم خلاصه نمی‌شود. این هیولا چند ماهی رکورددار جهنم سبزی یا همان بیست نوربرگرینگ بود زیرا یک دور این بیست را در ۶ دقیقه و ۴۳ ثانیه طی کرد. در واقع GT بلک سیریز هنوز هم دومین خودرو سریع در جهنم سبزی است و پشت سر پورشه GT2911 RS مانده قرار دارد. به هر حال باید گفت پیش‌ترانه ۸ سیلندر ۴ لیتر توپین توریو ۷۲۰ اسب بخاری این خودرو نقش مهمی در اثبات پر فورمنس فوق العاده‌ای GT بلک سیریز دارد. البته شاید این نیروگاه آهنین قدرتی بیشتر از آنچه فکرش

را می‌کنیم، تولید می‌کند. اخیراً Shmee150 این خودرو را برای تست داینو آماده کرده و نتایج به دست آمده باعث شگفت‌انگیز است. چون به جای تولید قدرت ۷۲۰ اسب بخاری در میل‌لنگ، خودرو Shmee قدرت ۷۷۶ اسب بخاری تولید کرده که ۵۶ اسب بخار بیشتر از آن چیزی است که ژن‌ها می‌گویند. البته پیش از آنکه هیجان زده شوید باید به چند نکته اشاره کنیم. این تست داینو در شرکت اوپوس، تومو نیو آلمان انجام شده است. بنابراین حدس می‌زنیم قدرت اعلامی با واحد متریک بوده در حالی که آمریکایی‌ها از ارقام فنی استفاده می‌کنند.

شاخص کل بورس ۱۷ هزار واحد پایین آمد

بازار سرمایه هفته رانزولی استارت زد

بورس هفته جاری را با روند نزولی آغاز کرد، به طوری که شاخص کل بیش از ۱۷ هزار واحد کاهش یافت. بر این اساس روز شنبه نماگر اصلی بازار سهام تارقم یک میلیون و ۴۳۹ هزار واحد پایین آمد. از سوی دیگر شاخص کل با معیار هم‌وزن نیز ۳۳۴۱ واحد کاهش یافت و به رقم ۳۸۷ هزار و ۹۴۲ واحدی

گزارش

رامین بیات



r.bayat@autoworld.ir

اتوشام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰,۵۷	۰	-
سایپا	۱,۷۵۶	۰	-
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۳۴۹	-۴,۹۸	▼
گروه بهمن	۱,۸۲۸	-۴,۴۴	▼
پارس خودرو	۱,۱۲۴	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۲۲,۷۳۰	-۴,۴۶	▼
زامیاد	۶,۷۳۰	-۴,۹۴	▼
رادیاتور ایران	۱۷,۱۳۰	-۴,۹۹	▼
فنساز زر	۱۲,۴۹۰	-۴,۹۵	▼
سرمایه‌گذاری رنا	۳,۱۹۵	-۲,۵۹	▼
سایپا آذین	۲,۸۱۵	-۴,۰۶	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۱۷۰	-۴,۷۴	▼
مهر کام پارس	۱,۸۹۹	-۱,۹۱	▼
نیرو محرکه	۳,۶۰۲	-۳,۹	▼
کمک‌فناوری اندامین	۲۳,۸۰۰	-۳,۹۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۶,۹۳۰	-۱,۲۸	▼
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۵,۱۶۰	-۴,۹۷	▼
سایپادیزل	۳,۸۱۶	-۳	▼
ایرپارت صنعت	۴,۷۳۴	-۱,۸۵	▼
رینگ‌سازی مشهد	۲۹,۳۱۰	-۴,۴	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۵,۴۰۰	-۳,۵۷	▼
ایران خودرو دیزل	۷,۲۸۶	۰	-
فنساز خاور	۸,۴۹۰	-۴,۹۳	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۷,۱۸۰	-۲,۳۱	▼
لنت ترمز ایران	۸۴,۵۹۰	-۱,۵۹	▼
محورسازان ایران خودرو	۷,۲۳۰	-۳,۷۶	▼
صنایع ریخته‌گری ایران	۳,۷۰۹	-۴,۶	▼
بهمن دیزل	۵۱,۲۲۹	-۵	▼
کرمان خودرو	۲,۶۹۲	-۲,۹۹	▼
چرخشگر	۸,۲۳۰	-۴,۷۵	▼
سازه پوشش	۸۵,۸۵۰	-۱,۵۶	▼
بنیان دیزل	۱۵۹,۶۵۰	-۱,۴۳	▼
تولید محور خودرو	۲,۵۰۷	-۱,۳	▼
لیزینگ ایران	۲,۷۳۸	۰	-
لیزینگ رایان سایپا	۲,۶۴۸	-۴,۶۵	▼
لیزینگ ایرانیان	۴,۱۷۵	-۴,۴۲	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۱۲,۷۹۰	-۴,۹۱	▼
لیزینگ آر دانا	۱۴,۳۴۳	۰,۴۳	▲
لیزینگ ایران و شرق	۴,۷۴۱	۰	-
لیزینگ پارسین	۴,۰۵۶	-۳,۷۷	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۴,۵۷۱	-۱,۳۶	▼
لیزینگ رازی	۲۱,۷۹۱	-۱,۲۴	▼
بهمن لیزینگ	۶,۷۱۹	-۲,۵۲	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۳,۲۲۵	-۰,۵۹	▼
لیزینگ کارآفرین	۴,۱۲۰	-۱,۹۷	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۴,۷۶۰	۲,۸۶	▲
ریل پرداز سیر	۳,۰۹۴	-۳,۰۱	▼
ریل گردش ایرانیان	۴,۲۸۴	۲,۴۹	▲
آسیا سیرارس	۱۳,۲۴۷	۲,۲۱	▲
ریل سیر کوثر	۳۷,۸۲۵	۲,۰۹	▲
توکاریل	۱۰,۷۸۷	-۴,۷۷	▼



مقایسه VS

بیمه ایرانی در مقابل بیمه انگلیسی

بیمه «دانا» که با نماد «دانا» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۵۳ تاسیس و در سال ۱۳۵۸ ملی اعلام شد. این شرکت، یکی از ارائه‌دهندگان بیمه‌های خودرو و همچنین بیمه‌های باربری در ایران است.

روز گذشته قیمت هر سهم شرکت بیمه دانا در بازار بورس سرمایه ایران به ۴۵۳ تومان رسید. در مقام مقایسه، بیمه «آویوا» (Aviva plc)، یک شرکت بیمه چندملیتی است و دفتر مرکزی آن در لندن قرار دارد. این بیمه یکی از ۱۰۰ شرکت برتر حاضر در بورس لندن به انتخاب «فایننشال تایمز» است. (این رده‌بندی به FTSE 100 Index موسوم است.) قیمت هر سهم «آویوا»، روز گذشته به ۴۰۳۶ پوند (حدود ۱۵ میلیون و ۵۸۵ هزار تومان) رسید.

امار معاملات TRADE



کدال نگر

- نمادهای «پارس خودرو» و «سایپا» به منظور بررسی وضعیت شفافیت اطلاعاتی، حداکثر تا تاریخ ۱۴ آذر ماه تعلیق شدند.
- مجمع عمومی «پارس خودرو دیزل» با افزایش سرمایه این شرکت به میزان ۱۶۳۱ درصد از محل مطالبات و آورده نقدی و مازاد تجدید ارزیابی دارای‌ها موافقت کرد.
- حسابرس و بازرس قانونی «بیمه ما» افزایش سرمایه این شرکت از محل سود انباشته را بلا مانع اعلام کرد.
- «مهندسی نصیر کیانگ» زیرمجموعه نماد «خنصر» در دوره ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۲۶۳ ریال سود محقق کرده است.



نمودار تکنیکالی حمل و نقل پتروشیمی نشان‌دهنده آن است که نماد «چپترو» بعد از لمس قله قیمتی خود در بهمن ماه سال ۹۹ در قیمت ۵,۶۳۲ تومان، یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه را تجربه کرده است، اما در حال حاضر با توجه به وضعیت بورس این نماد در صف خرید قرار دارد.



جمع درآمد

جمع درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات «تایداتر خاورمیانه» از ابتدای سال مالی تا ۳۰ مهرماه بالغ بر ۲۷۸,۶ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶,۸ درصد افزایش یافته است.



رشد درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۰ مهرماه جمع درآمدهای مربوط به فروش و ارائه خدمات «ریل پرداز نوآفرین» بالغ بر ۲۴۸,۴ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۹۸,۸۳ درصد افزایش یافته است.



کاهش درآمد

«سایپا آذین» در دوره یک‌ماهه منتهی به ۳۰ مهرماه، مبلغ ۶۱,۹ میلیارد تومان درآمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت بوده، البته درآمد نماد «خادین» در این دوره نسبت به ماه قبل ۲۲,۳ درصد کاهش را تجربه کرده است.



افزایش درآمد

«لیزینگ رایان سایپا» در دوره یک‌ماهه منتهی به پایان مهرماه، مبلغ ۷۴,۷ میلیارد تومان از محل فروش یال‌آته خدمات درآمد داشته است. درآمد نماد «ولسپا» در این دوره نسبت به میانگین ماه‌های قبل ۱۳,۳ درصد افزایش داشته است.

چرا مردم هنگام پرداخت خسارت همیشه از بیمه‌ها شکایت دارند؟

بیمه‌گذار (مشتری) در سندی تحت‌عنوان بیمه‌نامه، مشخصات ریسک، تعهدات و سرمایه پیشنهادی خود را به بیمه‌گر (شرکت بیمه) اعلام می‌کند تا بیمه‌نامه صادر شود، این درحالی است که هنگام پرداخت خسارت، بیمه‌گذار هر ادعایی داشته باشد توسط ارزیاب خسارت برمیانی سوابق بیمه‌نامه، تعهدات و شرایط آن تطبیق داده شده اما این فرآیند موجب نارضایتی بیمه‌گذار می‌شود زیرا به‌طور معمول در زمان ارائه اطلاعات از سوی بیمه‌گذاران یا ریز اطلاعات و مشخصات به بیمه‌گر ارائه نمی‌شود یا در برخی موارد، اطلاعات غیر واقعی به بیمه‌گران ارائه می‌شود. از سوی دیگر برخی نیز بیمه‌گذاران سند مکتوب بیمه‌نامه را نمی‌خوانند و در زمان بروز خسارت تازه از فرانسویز و بسیاری از موارد ذکر شده در بیمه‌نامه مطلع می‌شوند. همچنین بخش عمده نارضایتی که هم بیمه‌گذار و هم بیمه‌گر را تحت‌فشار قرار می‌دهد، شرایط اقتصادی است، زیرا به دلیل عدم ثبات برخی مولفه‌ها و شاخص‌های اقتصادی، زمانی که خسارت ایجاد می‌شود، میزان آن جایگویی پوشش کامل هزینه‌ها نیست.

پیش‌بینی

در شرایط کنونی هر چند کسی از بالا رفتن قیمت‌ها خوشحال نیست ولی قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو به ضرر سهام‌دارانی است که مالکان اصلی شرکت‌ها هستند ولی در مقابل دلالتان بیشترین نفع را از این موضوع می‌برند. این مساله نشانه خوبی برای سرمایه‌گذاران بازار سهام نیست زیرا پرسود بودن دلالتی بر بیان می‌کند، اما خواسته سهام‌داران نه افزایش قیمت بلکه نرخ‌گذاری بر اساس حجم عرضه و تقاضاست، اتفاقی که چندی پیش باعث نارضاحتی واسطه‌های سیمان شد، این بار دلالتان خودرو را جلو رانده است. مسلماً ادامه قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو هم نمادهای بزرگ خودرو ساز را متضرر خواهد کرد و هم جلوی رشد قیمت سهام آن‌ها را می‌گیرد. این درحالی است که نمادهای خودرو ساز به کف قیمتی خود رسیده‌اند و جای کاهش قیمت بیشتر را ندارند. حال باید دید باز گشایی مجدد آن‌ها چگونه خواهد بود.



کیمن GT4RS می گوید که نسخه مسابقه‌ای کوپه مو تور وسط آن را در همان نمایشگاه رونمایی خواهد کرد. ۷۱۸ کیمن GT4RS کلاب اسپرت بدون شک به زودی معرفی خواهد شد. با این وجود پورشه برنامه دیگری را نیز دارد؛ چراکه پورشه همچنین می گوید که قصد دارد از دو نسخه جدید تا یکان تمام الکتریکی رونمایی کند. نخستین مورد یک نوع جدید «فوق العاده پویا» خواهد بود که بین Taycan Turbo و Taycan 4S قرار می گیرد. اولی ۵۲۲ اسب بخار (۵۲۰ اسب بخار - ۳۹۰ کیلووات) تولید می کند؛ در حالی که دومی ۶۷۰ اسب بخار (۵۰۶ کیلووات) تولید می کند. بنابراین مدل جدید باید بسیار زیبا باشد.

در حال حاضر تنها کاری که پورشه باید انجام دهد این است که بگوید کیمن GT4RS 2022 چگونه ر کورد جدید نوربرگ رینگ را به ثبت رسانده است؛ کاری که قصد دارد در نمایشگاه خودرو لس آنجلس ۲۰۲۱ تا ۱۹ تا ۲۸ نوامبر برگزار می شود، انجام دهد. ۷۱۸ کیمن GT4RS که تیزترین کیمن تا به امروز شناخته می شود، ۲۲۶ ثانیه در یک دور سریعتر از کیمن GT4 در پیست نوربرگ رینگ بوده است. بنابراین پیش بینی می کنیم که جدای از هرگونه تغییر در سیستم تعلیق و پرخوران قدرت آن نیز بیشتر از ۴۱۲ اسب بخار (۴۲۰ اسب بخار - ۳۰۹ کیلووات) GT4 باشد. پورشه درباره ۷۱۸

نمایشگاه لس آنجلس میزبان پورشه کیمن جی تی ۵ آر اس و تایکان جدید خواهد بود



توافق فاکس کان برای تولید قطعات خودرو علنی شد



فاکسکان یک قدم به راه اندازی فعالیت های خودروسازی خود نزدیک شده است؛ زیرا به طور رسمی کارخانه مونتاژ خودرو Lordstown Motors را به قیمت ۲۳۰ میلیون دلار خریداری کرده است. فاکسکان همچنین موافقت کرده است که کامیون الکتریکی Lordstown Motors Endurance را تولید کند که می تواند رقیب RIT رویان باشد. کارخانه اوهایو در ابتدا توسط Lordstown Motors از جنرال موتورز در سال ۲۰۱۹ خریداری شد و این برنامه ها برای نخستین بار در سپتامبر اعلام شد و دو شرکت در روز چهارشنبه ۱۰ نوامبر تایید کردند که قرارداد ادامه خواهد یافت. این یک راه نجات بسیار مهم برای استارت آپ

بیمار EV به شمار می رود که در حال حاضر پرورنده آن توسط کمیسیون بورس و اوراق بهادار به دلیل تقلب در حال بررسی است. کارخانه اوهایو نخستین کارخانه خودروسازی فاکسکان خواهد بود؛ اما دومین تلاش برای نفوذ به تولیدات ایالات متحده است. در سال ۲۰۱۷ تامین کننده تایوانی برنامه هایی برای سرمایه گذاری ۱۰ میلیارد دلاری در یک مرکز تولید LCD با مساحت ۲۰ میلیون فوت مربع داشت که ۱۳ هزار شغل را در ایالت ویسکانسین فراهم می کرد.

معرفی واکسپهال آسترا و دی اس ۴ جدید در انگلستان



DS و واکسپهال هر دو قیمت مشخصات فنی هاجک های سنگمت C خود را در بریتانیا اعلام کردند که احتمالاً جزو محصولات استراتژیک گروه اسلوانتیس به حساب می آید؛ اما از نظر قرارگیری در بازار متفاوت هستند. DS 4 در سطحی پرمیوم تر و با قیمت ۲۵ هزار و ۳۵۰ پوند (۲۴ هزار و ۳۸۳ دلار) شروع می شود؛ در حالی که واکسپهال آسترا رقیب گلف از ۲۳ هزار و ۲۷۵ پوند (۳۱ هزار و ۵۶۸ دلار) شروع می شود؛ هر چند که انواع مشابه قیمت های عجیبی دارند. تفاوت قیمت دو هزار و ۷۵ پوندی (دو هزار و ۸۱۴ دلار) بین انواع ابتدایی هاجک ها چندان گویا نیست؛ زیرا ارزان ترین DS 4 Bastille+ با موتور ۱.۲ لیتری ۱۲۸ اسب بخاری (۱۲۰ اسب بخار) و گیربکس هشت سرعته خودکار عرضه می شود؛ در حالی که این ارزان ترین مدل آن است. واکسپهال آسترا دارای موتور ۱.۲ لیتری با قدرت ۱۰۸ اسب بخار (۸۱ کیلووات - ۱۱۰ اسب بخار) است که به گیربکس شش سرعته دستی متصل می شود و ارتقای آسترا با ترکیب موتور-گیربکس یکسان آن را به ۲۵ هزار و ۳۷۵ پوند (۲۴ هزار و ۴۱۰ دلار) می رساند که در واقع ۲۵ پوند گران تر از DS 4 است. اوضاع برای ۱.۵ BlueHDI ۱۳۰ دیزل و گیربکس اتوماتیک متفاوت است.

مشکلاتی که برقی سازان در خارج از کارخانه باید با آن ها درگیر شوند

ایستگاه سازی هنوز در دنده سنگین حرکت می کند!

با وجود این که موج بزرگی از تولید خودروهای برقی در تمام دنیا به راه افتاده، اما روند توسعه و گسترش زیرساخت های استفاده از انرژی برق برای این خودروها با سرعت بسیار کمی پیش می رود.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در واقع سرعت شارژ، اطمینان، سادگی کار کرد، موقعیت های مناسب و در نظر نگرفتن شرایط مالی مشخص برای پرداخت هزینه این ایستگاه ها مسائلی هستند که هنوز پاسخ در دریافت نکرده اند. به باور متخصصان و رانندگان این خودروها در حال حاضر تعداد ایستگاه های شارژ اهمیت بسیار کمتری نسبت به آنچه گفته شد دارند و به همین دلیل این سوال مطرح می شود که با وجود آماده شدن خودرو سازان اروپایی برای تولید خودروهای برقی، آیا خود اروپا نیز پذیرش این خودروها به طور کامل آماده است؟

به دلیل محدودیت هایی که برای انتشار آلاینده ها در نظر گرفته شده و از سوی دیگر مشوق های مالی شاهد ورود موجی از خودروهای برقی به بازار اروپا هستیم. اما هنوز بسیاری از خریداران اطمینان ندارند که آیا می توان هنگام تغییر انتخاب از پیشراننده درون سوز به برقی به طور کامل به آسایش آن اطمینان داشت یا خیر. اگر چه هزینه پر شدن باتری ها آن هم با سرعت بالا موضوع مهمی است، اما مسائل مهم تری درباره ایستگاه های شارژ وجود دارد.

مارتین کوهرینگ «Martin Koehring» مدیر اصلی بخش پایدار سازی، تغییرات آب و هوا و منابع طبیعی در موسسه تحقیقاتی اکتونومیست ایمپکت که تحقیقات اخیر آن درباره شرایط استفاده از خودروهای برقی در کشورهای اروپای غربی و چین بوده است، گفت: «شارژ شدن یکی از مهم ترین فاکتورها به حساب می آید که سبب ایجاد تمایل نسبت به استفاده از برقی ها می شود؛ البته صرفه اقتصادی نیز در این بین دخیل است.» کوهرینگ بیان داشت که ۳۸ درصد از مصرف کنندگان بریتانیایی بیان داشته اند که ناراضیانی از شبکه شارژ یکی از عوامل واضحی است که سبب می شود تنها یک هشتم از جمعیت انگلستان به شکل واقعی به سمت خرید برقی ها بروند.

یکی از مهم ترین گزارش های تهیه شده توسط اتحادیه اروپا که در ماه می منتشر شد، مشخص کرد که زیرساخت های شارژ عمومی بیش تر از «هزینه های خرید» برای توسعه بازار به سمت سوخت های جایگزین تاثیر گذار است. اتحادیه اروپا که ارتقای شبکه شارژ را به عنوان یکی از ستون های توافق استراتژیک سبز محیط زیست در نظر گرفته هنوز با سیاست گذاری های اعلام شده برای اجرای این موارد فاصله دارد و به همین دلیل نظرات بازتاب داده شده در این گزارش حاکی از این است که: «هنوز به مرحله ای نرسیده ایم که شارژ کردن باتری خودروها به اندازه پر کردن باک آن ها آسان باشد.»

این گزارش مشخص کرد که «اتحادیه اروپا هنوز برای اجرای این بخش از توافق سبز که مدعی احداث یک میلیون نقطه شارژ تا سال ۲۰۲۵ است مسیر طولانی پیش رو دارد و این کمبود روی کل نقشه استراتژیک در نظر گرفته شده برای حمل و نقل برقی تاثیر خواهد گذاشت.» کوهرینگ وسایل کارشناسان باور دارند که حتی رسیدن به این رقم نیز فایده ای نخواهد داشت؛ چرا که همین حالا هم تعداد زیادی از ایستگاه های شارژ بلااستفاده باقی مانده و نمی تواند پاسخگوی نیاز کاربران در زمینه های سرعت

شارژ، اطمینان پذیری، سادگی کار کرد، مکان مناسب و پرداخت ایمن و راحت باشد. آر تور اسمیلکستیمس «Arturs Smilkstins» یکی از مشاورین شرکت بوستون در لندن نظر مشابهی به این صورت دارد: «اگر مالک تسلا نباشید، باید با مشکلاتی همچون در نظر گرفتن مکان مبدا و مقصد، شلوغ بودن ایستگاه شارژ یا اصلا فعال بودن آن ها و حتی سیستم های مختلف پرداخت هزینه درگیر شوید.» مالکان تسلا از این مزیت بهره می برند که شبکه ایستگاه های سوپرشارژ با سرعت شارژ بالا و بدون هزینه در اختیار آن ها قرار گرفته است؛ اما این ایستگاه ها صرفا به خودروهای تسلا خدمات ارائه می کنند. اما این خودرو ساز طرح ابتدایی بررسی امکان ارائه شارژ به سایر برندهای برقی را در هلدن آغاز کرده است.

به عنوان مثال ۵۶ درصد از رانندگان کشور هلند که بیش ترین تعداد ایستگاه های شارژ را در بین کشورهای اروپایی در اختیار دارد، بیان کرده اند که ظرف پنج سال آینده اقدام به خرید خودرو برقی خواهند کرد. پس از هلند می توان به سوئد با ۴۸ درصد و چین با ۴۷ درصد اشاره کرد که نشان دهنده تاثیر توجه به گسترش ایستگاه های برقی برای تمایل به خرید خودروهای برقی است.

اما از سوی دیگر تنها ۱۴ درصد از رانندگان اسپانیایی (به عنوان کشوری که کم ترین ایستگاه شارژ را احداث کرده) تمایل به خرید برقی ها دارند. براساس گزارشی از ژورنال تحقیقات حمل و نقل تنها ۱۰ درصد ایستگاه های شارژ در مکان های عمومی و پر تردد قرار گرفته اند که همین موضوع روی ذهن افرادی که تمایل به خرید برقی ها دارند تاثیر زیادی دارد. به نظر می رسد که سرمایه گذاری شرکت های خصوصی برای راه اندازی و گسترش ایستگاه های شارژ به قدر کافی و متناسب با حجم بالای تولیدات برقی خودرو ساز نیست و باید چاره دیگری برای رفع این کمبود اندیشید.



تویوتا معتقد است برخی قطعات خودرو قابل استفاده در مدل های برقی نیستند

بخشیده و به پشتیبانی از آن ها کمک کنیم. با این حال در بسیاری از مناطق جهان مانند آسیا، آفریقا و خاورمیانه هنوز محیط مناسبی برای ارتقای آلاینده های کامل صفر ایجاد نشده و ما فکر می کنیم که زمان بیشتری برای پیشرفت در این بخش نیاز است. بنابراین تعهد به بیابانه مشترک در این مرحله برای ما دشوار است.» تویوتا به رغم اینکه بزرگترین خودروساز جهان است، در برابر تلاش های برای افزایش پایدار خودروساز کاملا مقاوم بوده و حتی پس از اسکسون موبیل و شورون سومین شرکت بازدارنده در برابر تغییرات اقلیمی است. فولکس واگن نیز موضع مشابهی از تعهد عدم انتشار آلاینده های ۲۰۴۰ اتخاذ کرد و بنابراین ممکن است استراتژی که دو خودروساز بزرگ جهان اتخاذ می کنند، راهبردی باشد.

در هفته گذشته شش خودروساز (فورد، جنرال موتورز، مرسدس بنز، ولوو، بی وای دی و جکوار-لندرور) متعهد شدند که تا سال ۲۰۴۰ به تولید موتورهای احتراق داخلی پایان دهند. با این حال یکی از خودروسازان بزرگی که در این فهرست نبود، تویوتا است و برای این کار دلیلی هم وجود دارد. تویوتا باور دارد که برای مناطق خاصی از جهان، آلاینده های صفر که خودروهای برقی نامیده می شوند، منطقی نیست؛ حداقل هنوز این شرایط فراهم نشده است. آن ها نمی گویند که آینده کامل بدون آلاینده های تا سال ۲۰۴۰ قابل بحث نیست؛ اما ترجیح می دهند بیشتر مراقب باشند تا کور کورانه به آینده ای که ممکن است امکان پذیر نباشد دل نبندند. یکی از سخنگویان تویوتا به «رویتز» گفت: «ما آماده ایم تا به تولید خودروهای بدون آلاینده های مناسب سرعت



خبر News

ولوو: برقی ها ۷۰ درصد آلاینده گی بیش تری دارند

مطالعه ای که توسط ولوو موتورز انجام شد، پس از اعلام امضای بیانیه گلاسکو درباره خودروها و وانت های بدون آلاینده گی در کاپ ۲۶ نشان داد که فرآیند تولید کوپه کراس اوور الکتریکی C40 ریشارژ تا ۷۰ درصد بیشتر از همتای آن یعنی ولوو XC40 با موتور درون سوز آلاینده گی تولید می کند. با این حال زمانی که طول عمر خودرو در نظر گرفته شود، به نقطه سربه سر می رسد و در کل رد پای کربن برقی ها در مقایسه با خودروهای درون سوز کمتر است. یافته های این مطالعه به طور کل رد پای کربن و چرخه حیات هر کدام از پیشراننده های برقی درون سوز را در نظر می گیرد و شامل استخراج مواد خام، فرآیندهای تولید، سوخت رسانی و سپس راندن وسیله نقلیه



برای ۱۲۴ هزار مایل (معادل ۲۰۰ هزار کیلومتر) قبل از دفع نهایی می شود. ولوو می گوید که نقطه سربه سر به نحوه تولید برق بستگی دارد.

این مطالعه سه سناریو مختلف را براساس میانگین عرضه برق جهانی، تراز پیش بینی شده در کنفرانس EU28 از انرژی های تجدیدپذیر و عادی و انرژی های تجدیدپذیر را کامل ذکر می کند. هنگام استفاده از میانگین عرضه جهانی انرژی، یک ولوو C40 ریشارژ باید ۶۸ هزار و ۳۰۰ مایل (۱۰۹ هزار و ۹۱۸ کیلومتر) را ببیماید تا با XC40 درون سوز برابر شود. در این سناریو، این بیش از نیمی از طول عمر خودرو است. با این حال در طول این سال ها خودرو برقی تا ۱۵ درصد کمتر از خودرو درون سوز آلاینده گی کلی دارد. اجرای این آزمایش برای ولوو C40 در سناریو برق رسانی براساس استاندارد EU28 کاهش کلی در انتشار گازهای گلخانه ای را تا ۳۰ درصد (یعنی دو برابر میزان قبلی) می کند و نقطه سربه سر را به ۴۸ هزار مایل (۷۷ هزار و ۲۴۸ کیلومتر) کاهش می دهد و اگر بتوانید خود را تنها با انرژی های تجدیدپذیر شارژ کنید، رد پای کربن برقی ها نصف درون سوز هاست و حتی در بیش از ۳۰ هزار مایل (۴۸ هزار و ۲۸۰ کیلومتر) شکسته می شود.



اطلاعیه سایا در خصوص بازگشت قیمت‌ها



گروه خودروسازی سایا اعلام کرد پیرو تصمیمات متخذه، قیمت محصولات این مجموعه به قبل بازمی‌گردد. بر اساس تصمیمات اتخاذ شده، مبنی بر توقف اجرای طرح اصلاح قیمت‌ها، بهای همه محصولات این گروه به قبل بازگشته است و هیچ‌گونه افزایشی اعمال نخواهد شد. بر همین اساس

تمامی دعوت‌نامه‌های تکمیل‌وجه مربوط به خودروهای موعده تحویل آبان‌ماه با نرخ‌های قبل صادر خواهد شد. مبالغ اضافی نیز که توسط مشتریان پرداخت شده است نیز طی هفته‌های آتی به آنان بازگردانده خواهد شد.

فرانسوی French

سیتروئن برقی، خودرو جدید پلیس یونان



در آمریکا معمولاً شاهد استفاده از خودروهای بزرگی مانند فورد اکسپلورر، دوچ چارچرو شورولت تاهو به‌عنوان گشت پلیس هستیم. اما در جزیره یونانی چالکی استفاده از شاسی‌بلندهای بزرگ و سدان‌های پر قدرت به‌عنوان خودرو پلیس منطقی نیست. به همین دلیل است که مقامات محلی با همکاری سیتروئن ناوگانی متشکل از بامزه‌ترین خودروهای گشت پلیس را در این جزیره دور هم جمع کرده‌اند. چهار سیتروئن امی برقی، دو دستگاه برای گشت‌زنی و دو دستگاه برای گارد ساحلی، به‌عنوان خودروهای پلیس این جزیره انتخاب شده‌اند و دو کراس‌اوور E-C4 و یک ون برقی اسپیس‌تور نیز به‌ناوگان پلیس چالکی اضافه خواهند شد. سیتروئن امی یک خودرو برقی دو در با پک باتری ۵۵ کیلووات-ساعتی، محدوده پیمایش ۷۰ کیلومتر و سرعت نهایی ۴۵ کیلومتر بر ساعت است. اگرچه این مدل مجوز رانندگی در خیابان‌ها را دارد، اما سیتروئن آن را مخصوصاً برای گردش و تفریح در اطراف شهر عرضه کرده است. سیتروئن E-C4 یک کراس‌اوور برقی با پک باتری ۵۰ کیلووات-ساعتی است که توان ۱۶۳ اسب‌بخار تولید می‌کند و سرعت نهایی آن ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت است.

هندوستان India

چه خودروهایی در بازار هندوستان به فروش می‌رسند؟



فروش عمده خودروهای جدید در هندوستان نسبت به اکتبر سال گذشته حدود منفی ۲۲ درصد کاهش یافته و به ۲۶۰ هزار و ۶۷ دستگاه رسیده است. این رقم به یک زیان قابل توجه اشاره می‌کند؛ اما باز هم یک بهبود آشکار نسبت به ماه سپتامبر به حساب می‌آید. در حال حاضر آمار ابتدای سال تاکنون با ۳۸۲ درصد افزایش به دومیلیون و ۵۷۷ هزار و ۱۹۹ دستگاه رسیده است. پیش‌بینی سال ۲۰۲۱ افزایش رقم تا ۲۵ درصد را نشان می‌دهد و دو برند پیشرو در هندوستان با سرعت بیش‌تری نسبت به بازار در حال سقوط هستند. از ابتدای سال تاکنون مارتی سوزوکی با افت فروش منفی ۳۳٫۴ درصد از سهم ۴۳٫۹ درصدی به سهم ۴۱٫۹ درصد رسیده و هیوندای نیز با افت ۳۴٫۶ درصد از سهم ۱۶٫۹ درصدی به سهم ۱۴٫۲ درصد رسیده است. در مقابل تاتا در جایگاه سوم قرار گرفته و با سهم قدرتمند ۱۳ درصد بر این روند نزولی غلبه کرده و تنها ۱٫۲ درصد پایین‌تر از هیوندای است. ماهیندر این نسبت به سال گذشته با فروش بیش‌تری همراه بوده و جایگاه کیا را تصاحب کرده است. تویوتا با رشد ۰٫۵ درصدی و با سهم ۴٫۸ درصد در جایگاه ششم قرار گرفته و فاصله زیادی با رنو و هوندا دارد.

ایرانی Iranian

نقطه‌قوت آریزو ۵ توربو همخوانی موتور و گیربکس



شرکت مدیران خودرو بعد از رونمایی خودرو آریزو ۵ توربو در ۱۳ آبان‌ماه با حضور تقریباً ۱۰۰ نفر از مشتریان بالقوه این خودرو در پیست آزادی تست درایو برگزار کرد و بعد از انجام این تست، مشتریان نظرات خود را در مورد نسل سوم آریزو ۵ بیان کردند که در مجموع به کارگیری گیربکس اتوماتیک ۹ سرعته CVT و همخوانی آن با موتور ۱۵۰۰ سی‌سی توربو آریزو ۵ جدید از نکات قابل توجه برای مشتریان بود. همچنین سایر امکانات رفاهی اضافه‌شده به نسل سوم آریزو ۵ مانند فرمان برقی، اتوهلد، ترمز پارک برقی و تغییرات کلی فضای داخلی خودرو از جمله داشبورد جدید، دیسپلی هشت‌اینچی مجهز به سیستم جهت‌یاب، دریچه‌های افقی سیستم تهویه مطبوع، تنظیمات تاج سیستم تهویه مطبوع و ترکیب چرم مشکی و فیبر کربن برای بسیاری از حصار در تست درایو جذاب و جالب توجه بود و از نظر آن‌ها ظاهر کابین را مدرن و جوان‌پسند کرده است. خودرو آریزو ۵ توربو جدید در آبان‌ماه توسط مدیران خودرو با قیمت ۶۸۰ میلیون تومان عرضه شد و از شرایط فروش آن می‌توان به پیش‌پرداخت حداکثر ۵۰ درصدی و اقساط تا ۶۰ ماه اشاره کرد.

دو فرانسوی برای کسب عنوان ارزشمندترین گزینه خرید، مبارزه می‌کنند

رنو ساندر و کارکرده بخریم یا پژو ۲۰۶ صفر کیلومتر؟

نیست. در حقیقت با خرید پژو ۲۰۶ تیپ ۵ صفر کیلومتر، شما مالک پژو ایرانی شده‌اید هستید که هر کدام از قطعات آن با دیگر محصولات ایران خودرو مشترک است و دیگر اثری از آن پژو خاطر انگیز مشاهده نمی‌شود. علاوه بر آن با خرید خودروهای صفر کیلومتر داخلی در شرایط فعلی، انبوهی از مشکلات و ایرادهای مونتاژی به‌شما هجوم می‌آورد که رفع هر کدام از آن‌ها نیازمند هزینه قابل توجهی خواهد بود.

کیفیت بالای قطعات در کنار کمبود آن‌ها، سبب شده است آینده رنو ساندر و در بازار مبهم باشد.

در سوی دیگر این رقابت، رنو ساندر و کار کرده قرار دارد که در بازه کوتاهی با تکیه بر کیفیت ساخت بالا و استهلاک اندک موفق به جلب توجه مشتریان ایرانی شد. با این حال خرید رنو ساندر و کار کرده نیز همانند گذشته کم‌خطر نیست و مشکلات مختلفی خریدار این خودرو را تهدید می‌کند. بیش از دو سال است تولید این خودرو متوقف شده و به‌نظر نمی‌رسد شرایط فعلی رنو بر نامه‌ای برای بازگشت این مدل به بازار ایران داشته باشد. این مساله به معنی کمبود قطعات و لوازم‌یدکی رنو ساندر و در آینده‌ای نزدیک خواهد بود.

از سوی دیگر به‌مرور تقاضا برای خرید خودروهایی که تولید و عرضه آن‌ها متوقف می‌شود، کاهش می‌یابد و رنو ساندر و نیز از این قاعده مستثنی نیست و در آینده ارزش این خودرو دچار افت قابل توجهی خواهد شد. در نهایت چرا باید مشتری چند صد میلیون تومان را برای خرید خودرویی هزینه کند که

حتی از ساده‌ترین امکانات رفاهی محروم است؟

با مقایسه‌ای ساده و بررسی معایب هر دو مدل خودرو، می‌توان دریافت که با توجه به قیمت ۲۰۶ و رنو ساندر و در نسخه کار کرده که تقریباً در یک بازه قرار دارند، شاید هر یک از آن‌ها، چندان لذت‌بخش و دلنشین نیست. شاید دلیل اصلی آن طراحی قدیمی و تکراری پژو ۲۰۶ و نبود کمبود قطعات رنو ساندر و باشد. با این حال در شرایط فعلی و با توجه به قیمت‌هایی که هر روز در حال صعود هستند، خرید یک خودرو صفر کیلومتر با امکانات رفاهی بیش‌تر و ظاهر بهتر می‌تواند ارزش افزوده بیش‌تری را روانه جیب شما کند. بنابراین برنده رقابت پژو ۲۰۶ صفر کیلومتر و رنو ساندر و کار کرده در شرایط فعلی قطعاً می‌تواند پژو ۲۰۶ تیپ ۵ صفر کیلومتر باشد. همچنین از طرفی در روز سه‌شنبه هفته گذشته دوشتر کت ایران خودرو و سایپا قیمت جدید محصولات خود را اعلام کردند. اما بعد از ظهر روز پنجشنبه سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور ایران هر گونه افزایش قیمت خودروهای داخلی را لغو کرده و به‌وزارت صمت دستور داده است قیمت محصولات داخلی را به شرایط قبلی بازگرداند. این اتفاق در حالی رخ داده که به گفته برخی مسئولان، افزایش قیمت اخیر خودرو بر اساس مصوبه سران سه‌فوه اعمال شده است.



خودروهای هاچ‌بک از گذشته‌های دور تاکنون مورد توجه مشتریان در بازار خودرو ایران بوده‌اند و تقریباً تمام شرکت‌های خودروسازی ایران یک یا چند هاچ‌بک را در سبد محصولات خود ارائه می‌دهند. رنو ساندر و پژو ۲۰۶ نیز دو مورد از برترین هاچ‌بک‌های بازار ایران طی دهه گذشته بوده‌اند. یکی از آن‌ها توسط پارس خودرو و دیگری توسط ایران خودرو مونتاژ می‌شود و با وجود توقف تولید رنو ساندر و، این دو خودرو همچنان رقبای مطرحی برای یکدیگر محسوب می‌شوند.

پژو ۲۰۶ محصولی اسطوره‌ای در صنعت خودرو کشورمان محسوب می‌شود که از سال ۱۳۸۰ تاکنون توسط ایران خودرو تولید می‌شود. هم‌اکنون دو نسخه تیپ ۲ و تیپ ۵ از این محصول در حال عرضه هستند که هر دو نسخه طرقداران بسیاری دارند. پژو ۲۰۶ تیپ ۵ از ابتدای تولید در ایران تاکنون با خودروهای بسیاری از جمله رنو ساندر و، اوپل ام ۳۱۵ و برلیانس H320 به رقابت پرداخته است.

در سوی دیگر رقابت نسل اول رنو ساندر و قرار دارد که در فاصله‌های سال ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ توسط پارس خودرو مونتاژ و به بازار عرضه شد. رنو ساندر و در حقیقت نسخه هاچ‌بک رنو لوگان یا تندر ۹۰ محسوب می‌شود که با اندکی تاخیر به ایران رسید و پس از مدت کوتاهی به دلیل قطع همکاری رنو با شرکای ایرانی از خط تولید پارس خودرو حذف شد. امروزه نسخه‌های کار کرده این خودرو رقیب قابل قبولی برای پژو ۲۰۶ تیپ ۵ صفر کیلومتر هستند و از همین رو «دنیای خودرو» قصد دارد با بررسی این دو مدل خودرو ارزشمندترین گزینه خرید در بین آن‌ها معرفی کند.

معرفی رنو ساندر و پژو ۲۰۶

کمتر کسی است که امروزه با چهره پژو ۲۰۶ آشنا نباشد؛ چرا که تولید طولانی مدت این خودرو موجب شده است ظاهر جذاب آن برای بینندگان و عابرن به‌منظرهای عادی تبدیل شود. پژو ۲۰۶ بر اساس اصول طراحی دهه ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰ پژو طراحی شده که مشخصه آن چراغ‌های قطره‌ای شکل، جلونچرخه کوچک و گلگیرهای پف‌کرده هستند. این ظاهر زیبا و متناسب یکی از نکات مثبت پژو ۲۰۶ از ابتدای تولید تاکنون بوده است و کابین پژو ۲۰۶ نیز ظاهری متعلق به ۲۰ سال پیش دارد؛ هر چند در مقایسه با بسیاری از محصولات از آن قیمت بازار فعلی زیباتر به‌نظر می‌رسد.

قدرت ۱۰۵ اسب‌بخار و گشتاور ۱۴۰ نیوتون‌متر قرار گرفته و انتقال قدرت نیز از طریق گیربکس پنج‌سرعته دستی صورت می‌گیرد. دوام بالا و استهلاک پایین قوای فنی رنو ساندر و با هیچ‌یک از خودروهای داخلی قابل مقایسه نیست و همین مساله زمینه‌ساز فروش گسترده رنو ساندر و شده است.

با توجه به ظاهر ساده رنو ساندر و نباید انتظار داشت که امکانات رفاهی گسترده‌ای در این خودرو وجود داشته باشد. رنو ساندر و در زمینه امکانات رفاهی نیز کاملاً ضعیف ظاهر شده است و حتی از پژو ۲۰۶ ایران نیز تجهیزات کمتری دارد. شیشه‌ها و آینه‌های برقی، سیستم تهویه دستی، کامپیوتر سفری، سیستم صوتی با چهار بلندگو و دو کیسه هوا اندک امکانات رفاهی رنو ساندر و را تشکیل می‌دهند.

نتیجه‌گیری مقایسه رنو ساندر و پژو ۲۰۶

رنو ساندر و کار کرده بخیریم یا پژو ۲۰۶ صفر کیلومتر؟ انتخاب بین رنو ساندر و کار کرده یا پژو ۲۰۶ صفر کیلومتر در شرایط فعلی بازار کار ساده‌ای نیست و ممکن است تصمیم هر شخص در این زمینه متفاوت دیگری باشد. با توجه به افت کیفیت خودروهای مونتاژی طی چند سال اخیر و حذف بسیاری از امکانات آن‌ها، خرید پژو ۲۰۶ تیپ ۵ همانند دهه ۸۰ خورشیدی لذت‌بخش فنی جبران می‌شود؛ جایی که پیشترانه ۱۶ لیتری 4M با

عقب، ترمزهای دیسکی عقب و سی‌دی پلیر از پژو ۲۰۶ حذف شده‌اند. در حال حاضر این خودرو به امکانات ساده‌ای همچون چراغ‌های مه‌شکن جلو و عقب، سیستم صوتی با چهار بلندگو، دو کیسه هوا، سیستم تهویه اتوماتیک و آینه‌های برقی به‌همراه گرمکن مجهز است.

نسل اول رنو ساندر و در سال ۲۰۰۹ وارد بازار جهانی شد؛ اما ظاهر آن بسیار ساده‌تر از خودروهایی است که در زمان مشابه معرفی شدند. سبک کلی طراحی رنو ساندر و ساده است و جزئیات کمی در قسمت‌های مختلف بدنه خودرو مشاهده می‌شود. چراغ‌های ساده و بزرگ، خط منحنی نمای جانبی و سپرهای حجیم جلو و عقب از ویژگی‌های بارز طراحی ساندر و محسوب می‌شوند که با وجود سادگی از مزیت هماهنگی و هارمونی برخوردار است.

کابین رنو ساندر و کاملاً مشابه نسخه پلاس تندر ۹۰ است و همچنان با همان داشبورد بی‌نهایت ساده و کسل‌کننده مواجهیم. سادگی بیش از حد فضای داخلی رنو ساندر و سبب شده است این خودرو در مقابل دیگر محصولات داخلی حرفی برای گفتن نداشته باشد.

طراحی ساده و از مد افتاده رنو ساندر و با کیفیت ساخت و دوام فنی جبران می‌شود؛ جایی که پیشترانه ۱۶ لیتری 4M با

این کابین از پلاستیک مشکی‌رنگ تشکیل شده و مشخصه بارز آن پیشروی داشبورد تا میانه ردیف جلو است. طراحی داخلی پژو ۲۰۶ از گونومیک است و راننده بر تمام قسمت‌های آن تسلط دارد؛ هر چند فضای اندک ردیف عقب همچنان مشکل سرنشینان عقب پژو ۲۰۶ محسوب می‌شود؛ اما باید گفت که این مشکل در تمام خودروهای هاچ‌بک موجود در بازار دنیا وجود دارد.

پیشترانه نصب‌شده روی پژو ۲۰۶ تیپ ۵، موتور مشهور TU5 است که یکی از موتورهای پرکاربرد ایران خودرو طی سال‌های اخیر محسوب می‌شود. این پیشترانه ۱۶ لیتر حجم داشته و قادر است حداکثر ۱۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند و عمل انتقال قدرت نیز از طریق گیربکس پنج‌سرعته دستی صورت می‌گیرد. مصرف سوخت اقتصادی پژو ۲۰۶ که حدود ۶٫۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود، یکی از بزرگ‌ترین نقاط قوت این خودرو از ابتدای تولید تاکنون بوده است.

پژو ۲۰۶ تیپ ۵ طی دو دهه گذشته با دستکاری‌های مختلفی از سوی ایران خودرو مواجه شده است و در بازه‌های کوتاه ایران خودرو سنسور دنده عقب و چراغ‌هایی با گرافیک جدید را به این محصول افزود؛ اما طی دو سال اخیر سنسور پارک



ابتدایی لامبورگینی شش در صد بیشتر از مدت مشابه سال ۲۰۱۹ بوده است. با وجود سفارش‌های جدید، لامبورگینی مطمئن است بهر کور فروش دیگری در پایان سال جاری دست خواهد یافت. منطقه اروپا، خاورمیانه و آفریقا همچنان مهم‌ترین بازار لامبورگینی بوده و تعداد دوهزار و ۶۲۲ دستگاه از محصولات این برند را می‌نویسند. مورد بحث شده است که این نیز رشد ۱۷ درصدی را نشان می‌دهد. بازار آمریکا نیز تعداد دوهزار و ۴۰۷ دستگاه از محصولات لامبورگینی را پذیرا شده که حاکی از رشد ۲۵ درصدی بوده و منطقه آسیا-اقیانوسیه هم با فروش یک هزار و ۸۷۲ دستگاهی و رشد ۲۸ درصدی در جایگاه سوم مهم‌ترین بازارهای لامبورگینی قرار دارد.

صنعت خودرو در دو سال اخیر مشکلات جدی را تجربه کرده و کمبود میکروچیپ‌ها در دسرها و زیادی را برای آن ایجاد کرده است. تا جایی که بسیاری از خودروسازان مجبور به توقف فعالیت خطوط تولید خود شده‌اند و این حتی شامل اشکودانیز می‌شود. در عین حال یکی دیگر از برندهای گروه فولکس‌واگن رکورد فروش جدیدی را در ۹ ماهه ابتدایی سال جاری بر جای گذاشته است. در واقع لامبورگینی با افتخار اعلام کرده از ماه ژانویه تا سپتامبر امسال تعداد شش هزار و ۹۰۲ دستگاه خودرو را فروخته و رکورد جدیدی را ثبت کرده است. به این ترتیب ایتالیایی‌ها شاهد رشد فروش ۲۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال پیش هستند و حتی با سال نیز فروش ۹ ماهه



کمبود چیپست برای رکورد فروش لامبورگینی مشکلی ایجاد نکرده است

گشت و گذاری در بازار خودروهای وارداتی صفر کیلومتر تهران

بخش پایانی

آخرین صفر کیلومترهای خارجی موجود در بازار!

۱۸ مدل خودرو صفر کیلومتر از برندهای مختلف برای خرید موجود بوده که شامل هفت مدل سدان و ۱۱ مدل کراس اوور است.

هیوندای با پنج مدل خودرو صفر موجود در بازار بیش‌ترین تنوع و موجودی را به خود اختصاص داده و پیش‌بینی می‌شود آخرین برندی خواهد بود که این بخش از بازار ایران را ترک می‌کند. امروز با بخش دوم و پایانی گزارش خودروهای صفر کیلومتر وارداتی با شما هستیم. خودروها در این نوشتار به ترتیب از بیش‌ترین به کمترین موجودی معرفی شده است. بخش پایانی این گزارش که در ادامه می‌خوانید، مربوط به خودروهایی است که کمترین موجودی را دارند.

رسیده است. به‌طور تقریبی می‌توان گفت تعداد خودروهای صفر کیلومتر موجود در بازار نسبت به موجودی کل بازار خودروهای وارداتی به‌زیر ۹ درصد رسیده است.

اکنون پس از گذشت حدود چهار سال، کارشناس روزنامه «دنیای خودرو» سری به بازار خودروهای غیر لوکس وارداتی زده تا وضعیت موجودی خودروهای صفر این بخش از بازار را بررسی کند (خودروهای پر میوم و لوکس در یک گزارش جداگانه ماه گذشته مورد بررسی قرار گرفت). این روزها با توجه به کمیاب شدن خودروهای صفر کیلومتر وارداتی در بازار، اختلاف قیمت این گونه خودروها نسبت به ارزش واقعی شان بیش‌تر و بیش‌تر شده و اکنون به‌اوج خود رسیده است. اکنون

در حال حاضر نزدیک به چهار سال از ممنوعیت واردات خودرو به کشور می‌گذرد و آخرین خودروهایی که موفق به حضور در بازار ایران شدند، مربوط به سال

۲۰۱۸ (در سال ۲۰۱۹ تنها هیوندای آژا وارد شده است) هستند. از آن زمان تاکنون تعداد خودروهای صفر کیلومتر در بازار روز به‌روز در حال کاهش بوده و اکنون به حداقل میزان خود در چند سال گذشته



امیر شیرعلیوند

a.shiraliyand@autoworld.ir

نیسان ایکس تریل



یکی دیگر از کراس اوورهای متوسط ژاپنی موجود در بازار ایران که هنوز نسخه صفر کیلومتر آن یافت می‌شود نیسان ایکس تریل است. آخرین ایکس تریل عرضه شده در ایران که نسخه فیس لیفت شده آن به حساب می‌آید تنها در سال ۲۰۱۸ در بازار کشورمان حضور داشت و تنها نسخه از این کراس اوور متوسط مجهز به پیش‌ران چهار سیلندر ۲،۵ لیتری است که ۱۷۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۳ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. اکنون مدل ۲۰۱۸ آخرین بازمانده نیسان در ایران، در محدوده دومیلیارد و ۵۵۰ تادومیلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. دو نسخه قبل و بعد فیس لیفت ایکس تریل در ایران به فروش رسیده و این قیمت مختص مدل‌های فیس لیفت شده ایکس تریل بوده که در آخرین سال واردات عرضه شده‌اند.

فولکس واگن تیگوان



تنها خودروی آلمانی صفر کیلومتر غیر لوکسی که این روزها می‌توان در بازار ایران خریداری کرد فولکس واگن تیگوان است. این کراس اوور کامپکت که تنها در سال ۲۰۱۸ موفق به حضور در بازار کشورمان شد، تنها در یک نسخه عرضه شد که به یک پیش‌ران چهار سیلندر دو لیتری توربوشارژر مجهز است. این موتور ۱۸۰ اسب بخار قدرت و ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. برند فولکس واگن از بدشانس‌ترین برندها به حساب می‌آید که آغاز فعالیت آن در ایران با بسته شدن واردات خودرو مصادف شد. مدل ۲۰۱۸ تیگوان اکنون دارای قیمت دو میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومانی است و لازم به ذکر است که علاوه بر تیگوان، مدل گلف GTI از برند فولکس واگن نیز در بازار خودروهای صفر موجود بوده؛ اما به این خودرو در فهرست خودروهای پر میوم و لوکس پرداخته‌ایم.

تویوتا رافور



در بخش دوم این گزارش کم‌باید از واژه کمیاب برای توصیف خودروهای صفر کیلومتر باقی‌مانده استفاده کرد. تویوتا با سه محصول بعد از هیوندای دومین برندی است که بیش‌ترین تنوع مدل را در بخش صفر کیلومترهای بازار دارد و مدل رافور یکی از این سه محصول بوده که در بازه زمانی ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ تنها در یک نسخه به بازار ایران عرضه شد. مدلی که با پیش‌ران چهار سیلندر ۲،۵ لیتری همراه بود و توان تولید ۱۷۷ اسب بخار قدرت و ۲۳۳ نیوتون متر گشتاور را داشت. در حال حاضر مدل ۲۰۱۸ این خودرو با وجود سه سال سن، در بازه قیمتی دو میلیارد و ۶۵۰ تا سه میلیارد و ۶۰ میلیون تومان به فروش گذاشته می‌شود. شاید بهای رافور سه میلیارد تومانی را باید یکی از غیر منطقی‌ترین گزینه‌ها در بازار خودرو دانست.

کیا سراتوسدان



با وجود این که سراتو بر اساس پلت‌فرم هیوندای الانتر ساخته شده و از نظر فنی و چه اشتراک فراوانی باهم دارند، اما در بازار ایران نتوانسته همچون الانتر محبوب و پر فروش باشد. به‌خصوص در آخرین مدل‌های عرضه شده کم‌فروغ‌تر از هم‌زاد خود بوده و اکنون آخرین روزهای حضور خود در بازار کشور را تجربه می‌کند. آخرین مدل عرضه شده از سراتو به سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ بازمی‌گردد که تنها یک نسخه از آن با پیش‌ران چهار سیلندر دو لیتری با ۱۵۹ اسب بخار قدرت و ۱۹۴ نیوتون متر گشتاور وارد کشور شده است. این سدان کامپکت آخرین نماینده کیا در این فهرست به حساب می‌آید. قیمت مدل ۲۰۱۸ این کیا از یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون آغاز شده و تا یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ادامه دارد.

سانگ یانگ تیوولی



سانگ یانگ تیوولی به‌عنوان یک کراس اوور کوچک در نقطه مقابل سانگ یانگ رکستون قرار دارد و اکنون مدل‌های ۲۰۱۸ آن در بازه قیمتی ۹۳۵ میلیون تا یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. با این حساب تیوولی تنها خودرو صفر کیلومتر زیر یک میلیارد تومانی بازار ایران است. البته باز هم باید خوش‌شانس باشید تا آن را با قیمت زیر یک میلیارد تومان خریداری کنید. چرا که نمونه‌هایی با قیمت بالای یک میلیارد تومان نیز دارد. آخرین مدل از تیوولی در ایران مربوط به مدل ۲۰۱۸ بوده که تنها در یک نسخه با نام آمور عرضه شده است. این کراس اوور کوچک کرهای مجهز به یک پیش‌ران چهار سیلندر ۱،۶ لیتری بوده که توان تولید ۱۲۸ اسب بخار قدرت و ۱۶۰ نیوتون متر گشتاور را دارد.

تویوتا پریوس



پریوس تنها خودرو سواری موجود تویوتا در بازار خودروهای صفر کیلومتر ایران است و یک لیفت‌بک هیبرید کامپکت بوده و آن گونه که باید نتوانست در بازار ایران مورد استقبال قرار گیرد. بی‌شک هیبرید و لیفت‌بک بودن دو دلیلی است که عدم استقبال گرم آن در ایران را توجیه می‌کند. نمونه‌های صفر کیلومتر این هیبرید ژاپنی اکنون در مدل ۲۰۱۷ موجود بوده که از یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون تا یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان قیمت خورده است. آخرین مدل از تویوتا پریوس در ایران مربوط به سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۷ است که تنها در یک نسخه با نام تیپ C عرضه شد. پیش‌ران چهار سیلندر ۱،۸ لیتری در کنار قوای محرکه الکتریکی با قدرت ۱۲۱ اسب بخاری و گشتاور ۱۴۲ نیوتون متری نیروی محرکه این لیفت‌بک هیبرید کامپکت محسوب می‌شود.

سانگ یانگ رکستون



سانگ یانگ کلا دو محصول صفر کیلومتر کمیاب در بازار ایران دارد و با همین دو محصول کف و سقف قیمت را تعیین کرده است. همان‌طور که پیش‌تر گفتیم رکستون در نقطه مقابل تیوولی قرار دارد و گران‌ترین خودرو غیر لوکس بازار صفر کیلومتر هاست. نسل جدید این شاسی بلند متوسط در مدل ۲۰۱۸ تنها در یک نسخه با نام G4 وارد بازار شد که عرضه آن در همان سال ابتدایی متوقف شد. اکنون نمونه‌های صفر این خودرو بر چسب قیمت دو میلیارد و ۵۵۰ میلیون تا چهار میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومانی به خود می‌بینند. رکستون به‌عنوان بزرگ‌ترین شاسی بلند صفر کیلومتر موجود در بازار از یک پیش‌ران چهار سیلندر دو لیتری بهره می‌برد که به لطف توربوشارژر توان تولید ۲۲۲ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور را دارد.

رنو تلیسمان



رنو در سال‌های اخیر حضور خود در ایران با مدل‌های جدیدش توانست گوی سبقت را از حریفان کرهای بریابد. یکی از محبوب‌ترین خودروهای این برند فرانسوی که نتوانست به‌خوبی توجه مشتریان ایرانی را به خود جلب کند، تلیسمان بود. این سدان متوسط فرانسوی اکنون در مدل ۲۰۱۸ دارای بر چسب قیمت یک میلیارد و ۷۹۰ میلیون تا یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان است و آخرین مدل از تلیسمان در سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸ در دو تیپ E2 و E3 به بازار عرضه شده که دارای پیش‌ران چهار سیلندر ۱،۶ لیتری توربو بوده که ۱۹۰ اسب بخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. در حال حاضر آخرین دستگاه‌های موجود از تلیسمان نیز در بازار رو به اتمام بوده و به‌زودی پرورنده این سدان متوسط محبوب بسته خواهد شد.



بررسی پیشنهاد ورود اتوبوس‌های دست دوم به پایتخت



«معاون حمل و نقل شهرداری تهران از بررسی پیشنهاد خرید اتوبوس‌های دست دوم برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی خبر داد. مجتبی شفیعی در خصوص جزئیات ورود اتوبوس‌های دست دوم به تهران در راستای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی گفت: «این یک پیشنهاد است و باید وضعیت موجود ناوگان را ببینیم، به هر حال اتوبوس‌هایی با کارکرد ۱۳ ساله داریم و بسیار فرسوده هستند بنابراین هر پیشنهادی که بتواند عمر ناوگان را کاهش دهد، قابل بررسی است.» وی افزود: «اگر بتوانیم مانند وزارت راه از محل منابع نفت که سندهایی با عمر ۲ تا ۴ سال با کارکرد پایین را جایگزین کامیون‌های ۴۰ تا ۵۰

ساله با ایمی پایین و آلاینده‌ی بالا کرد، در تهران پیاده کنیم، موفق می‌شویم.» معاون حمل و نقل شهرداری تهران ادامه داد: «برای نوسازی همه روش‌ها را دنبال می‌کنیم. خرید اتوبوس‌های دست دوم با کارکرد پایین یک روش است اما اصراری بر انجام آن نیست ولی چون پیشنهاد شده، در حال بررسی آن هستیم و همزمان روش‌های دیگر را هم دنبال می‌کنیم.» شفیعی گفت: «آلاینده‌ی این اتوبوس‌ها مورد توجه ماست و باید استانداردهای آلاینده‌ی آنها بالا باشد ولی باید دقت داشته باشیم این موضوع یک پیشنهاد قابل بررسی است.»

به موازات ۵،۳ برابر شدن حجم حمل و نقل جاده‌ای کشور از سال ۹۶ تاکنون رقم خورد:

افزایش ۱۱ برابری قیمت خودروهای سنگین طی ۴ سال اخیر

میزان نوسازی ناوگان تجاری کشور در سال‌های گذشته بسیار اندک بوده است



فرانک آقاصفی

f.ghasafi@autoworld.ir

تولید خودروهای سنگین در کشور گرچه در آمارهای وزارت صنعت، معدن و تجارت نسبت به یکی، دو سال اخیر تغییراتی را شاهد بوده است،

اما هنوز هم مقایسه تولید در این بخش نسبت به دهه گذشته و در مقایسه با نیاز و تقاضای بازار، تفاوت معناداری را نشان می‌دهد. این در حالی است که براساس عقیده کارشناسان، حمل و نقل صنعتی است که باید هر چه بیشتر از گذشته مورد توجه قرار گیرد تا بتواند در کنار ایجاد مشاغل بسیار، بخش بزرگی از نیازهای داخلی را تامین کند. در همین زمینه، یک فعال و کارشناس حوزه خودروهای تجاری کشور طی گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» اظهار کرد: «بهرغم اهمیت نوسازی و توسعه این صنعت اما قیمت ناوگان طی ۴ سال اخیر تا ۱۱ برابر رشد داشته است؛ موضوعی که می‌تواند عدم توسعه یافتگی را برای این صنعت به همراه داشته باشد.»

توسعه صنعت حمل و نقل و ایجاد ۲ هزار شغل

میلاد خاموشیان در خصوص وضعیت صنعت حمل و نقل و اهمیت توجه به آن در کشور گفت: «حمل و نقل یک صنعت مهم در کشور است و باید هر چه بیشتر مورد توجه قرار گیرد.» این کارشناس صنعت بازار خودرو کشور عنوان کرد: «اهمیت توسعه این صنعت آن‌جا مشخص می‌شود که براساس آمارهای این صنعت ظرفیت ایجاد ۲ هزار شغل را دارد.» وی در ادامه بیان کرد: «همچنین آمارها نشان از آن دارد که میزان حمل و نقل جاده‌ای کشور از سال ۹۶ تاکنون ۳،۵ برابر شده است. با این حال در این ۴ سال ناوگان حمل و نقل کشور چه در بخش باری و چه در بخش سواری چندان مورد توجه قرار نگرفته و نوسازی در خور توجهی در این ناوگان انجام نشده است.» وی ادامه داد: «اهمیت صنعت حمل و نقل در این است که کامیون‌های بسیاری در این ناوگان مشغول به کار باشند، ولی با این وضعیت حتی بار ترانزیت هم به کامیون‌داران نمی‌رسد.» وی گفت: «استاندارد خودروهای فعلی در ناوگان حمل و نقل پایین است و همین موضوع باعث شده امکان تردد در جاده‌های بسیاری از کشورها را نداشته باشند.»

نبود قطعه و عدم امکان واردات قطعات از کشورهای دیگر باعث شده است تولید به شدت کاهش یابد. این در حالی است که تیراژ پایین تولید این خودروها نیز موجب شده است تولید قطعه برای قطعه‌سازان داخلی صرفه اقتصادی نداشته باشد. بنابراین امکان ساخت داخل این خودروها هم وجود ندارد

افزایش ۱۱ برابری قیمت کامیون طی ۴ سال

خاموشیان در ادامه با اشاره شرایط قیمتی که در سال‌های اخیر برای خودروهای مورد نیاز این ناوگان پیش آمده است، گفت: «با توجه به آن که حجم حمل و نقل در سال‌های اخیر افزایش یافته است، انتظار می‌رفت توسعه ناوگان نیز روند رو به رشدی داشته باشد. با این حال، تنها شاهد آن بودیم که قیمت خودروهای تجاری در این سال‌ها صعودی بوده و از سال ۹۶ تا امروز ۱۱ برابر شده است.» وی بیان کرد: «با توجه به رشد قیمتی که در این سال‌ها اتفاق افتاده، برخی رانندگان برای خرید یک کامیون دست دوم باید ۲ تا ۳ میلیارد تومان بپردازند.» این کارشناس صنعت خودرو عنوان کرد: «رانندگان با توجه به شرایط موجود حاضرند اجناس دست دوم وارداتی را به جای جنس نو داخلی خریداری کنند.»

ناتوانی در توسعه ساخت داخل خودروهای تجاری

وی با نگاهی به وضعیت تولید خودروهای تجاری در داخل کشور گفت: «در این سال‌ها خودروهای تجاری با مشکلات بیشتری در مقایسه با مدل‌های سواری مواجه بوده‌اند.» خاموشیان افزود: «برخی خودروسازان داخلی در روبرویی با این مشکلات مجبور به تعطیلی خط تولید یا کاهش چشمگیر تولید شدند.» وی افزود: «نبود قطعه و عدم امکان واردات قطعات از کشورهای دیگر باعث شده است تولید به شدت کاهش یابد.» خاموشیان عنوان کرد: «این در حالی است که تیراژ پایین تولید این خودروها نیز موجب شده تولید قطعه برای قطعه‌سازان داخلی صرفه اقتصادی نداشته باشد. بنابراین امکان ساخت داخل این خودروها هم وجود ندارد.»

نجات حمل و نقل با حمایت از تولید داخل با انتخاب واردات

به نظر می‌رسد در این بخش وزارت صنعت، معدن و تجارت به عنوان متولی اصلی صنعت خودرو باید برنامه‌ریزی مناسب‌تری داشته باشد. چراکه در حال حاضر تقاضا در کشور بیش از عرضه

است و خودروسازان نیز به دلایل مختلف نمی‌توانند پاسخگوی نیاز کشور باشند. بنابراین باید سیاست‌گذاری صحیحی در این بخش اعمال شود تا شرایط برای افزایش تولید نیز فراهم شود.

یکی از مواردی که می‌تواند در شرایط حساس این روزها به کمک بازار خودروهای تجاری کشور بیاید، بحث واردات خودروهای دست دوم خارجی است. خودروهایی که می‌تواند بازار پر از رکود خودروهای کار و تجاری را تکمیل کند و مشتریان را به خودروهای مدرن برساند.

طی سال‌های گذشته و به واسطه تحریم‌ها بسیاری از برندهای برتر دنیا از کشور خارج شده‌اند و تنها برخی محصولات چینی در بازار ایران عرضه شده است.

این در حالی است که به لحاظ کیفی محصولات چینی قابل مقایسه با محصولات خارجی حتی مدل‌های قدیمی‌تر نیست.

بنابراین با واردات و شرایطی که برای تولید کامیون‌های با کیفیت فراهم کند یا تا زمان عادی شدن روابط با شرکت‌های بزرگ دنیا، شرایط را برای واردات صحیح و منظم کامیون‌های کار کرده خارجی فراهم کند. در غیر این صورت، بازار خودروهای تجاری طی سال‌های آینده با مشکلات بسیاری مواجه خواهد شد.

مخالفت مدیر عامل «ایران خودرو دیزل» با واردات کامیون‌های کار کرده



«مدیر عامل ایران خودرو دیزل با تأکید بر ظرفیت و توانمندی بالای تولیدکنندگان خودروهای تجاری در کشور از دولت و مجلس خواست مانع واردات کامیون‌های دست دوم به کشور شوند. جواد توسلی‌مهر با بیان این مطلب گفت: قرار بود در این طرح فقط یک هزار و ۲۰۰ دستگاه کامیون دست دوم وارد شود اما امروز ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه از این کامیون‌ها پشت مرزهاست که نصف بیشتر این کامیون‌ها تاکنون ثبت سفارش نشده‌اند.»

وی تصریح کرد: «فشار عجیب و حمایت مسئولان برای واردات کامیون‌های دست دوم در حالی است که این کامیون‌ها ضمن آسیب جدی به مصرف‌کنندگان و مشکلات خدمات پس از فروش آنها در کشور، به تولید و بازار خودرو نیز آسیب خواهد زد.» توسلی‌مهر همچنین به قیمت بالای کامیون‌های دست دوم در مقایسه با تولیدات داخلی اشاره کرد و گفت: «متأسفانه واردات کامیون‌های دست دوم به هیچ وجه توجیه اقتصادی ندارد اما این چه سیاستی است که از این فرایند حمایت می‌کند؟ این مسأله برای ما نیز قابل توجه نیست.»

مدیر عامل ایران خودرو دیزل ضمن مخالفت جدی نسبت به واردات کامیون‌های سه سال کارکرد به کشور، این اقدام را خیانت به تولید دانست و تصریح کرد: «اگرچه در خصوص واردات این کامیون‌ها ضوابطی را مطرح می‌کنند اما مشخص نیست کدام بخش از این ضوابط به واردکننده این امکان را می‌دهد کامیونی را وارد کند که خدمات پس از فروش ندارد.» توسلی‌مهر در همین ارتباط به استناد متولیان این امر به یک بند قانونی در واردات کامیون‌های دست دوم پرداخت

و بیان کرد: «در کجای قانون ذکر شده است خودرویی که خدمات پس از فروش ندارد، می‌تواند وارد کشور شود؟ این بخش از قانونی که عنوان می‌شود، سفسطه است برای اینکه واردات صورت گیرد و ما به طور جدی مخالف این جریان هستیم.»

وی با تأکید بر اینکه دولت و مجلس باید مانع از چنین حرکتی شوند، اذعان داشت: «تولیدکنندگان داخلی بدون شک توانمندی خوبی برای تولید و تامین نیاز بازار داخلی را دارند.» وی در ادامه افزود: «سال‌هاست خودروسازان تجاری در کشور آسیب دیدند

و مسلماً این روند واردات دست دوم نیز همچنان به این صنعت آسیب خواهد زد.» وی تصریح کرد: «تصمیم مسئولان برای واردات کامیون کارکرده نه تنها کمکی به خودروسازان تجاری نمی‌کند بلکه به اشتغال و ارزش افزوده در این صنعت و صادرات ضربه خواهد زد و تمام این مشکلات از معایب و مضرات جدی واردات کامیون‌های دست دوم است. امیدواریم کمیسیون صنایع مجلس و دولت و مجلس قاطعانه جلوی این حرکت را بگیرند.»





تیبسا و کوپیک هم به دلیل تکنولوژی قدیمی موتور، مصرف سوخت مناسبی در مقایسه با مدل های روز دنیا در سگمنت آن ندارند.

پراید، پژو ۴۰۵، پارس و سمند با موتور ۱۸۰۰ سی سی از جمله خودروهای پر مصرف داخلی به شمار می روند و البته خودروهایی همچون



خودروهای پر مصرف داخلی کدامند؟

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش تقاضا برای خرید خودروهای هیبرید و کم مصرف وارداتی

روند قیمتی این خودروها نیز در یک ماه گذشته ملاحظه کرد. البته به نظر نمی رسد بازار خودروهای تولید داخل تا قطعی شدن موضوعات مرتبط به قیمت سوخت عکس العملی در این باره نشان دهد و به نظر می رسد تحت هیچ شرایطی دولت در سال جاری قیمت سوخت را افزایش نمی دهد. حال باید دید این تصمیم برای سال آینده نیز پابرجا خواهد بود یا خیر.

حرف و حدیث ها در مورد قیمت سوخت و صحبت از افزایش بهای آن سبب تغییر و تحولاتی در بازار شده است؛ صرف نظر از صحت و سقم این شایعات بازار خودروهای داخلی هنوز به این اخبار بی تفاوت است؛ اما در مقابل در بازار خودروهای وارداتی تقاضا برای خودروهای هیبرید و همچنین مدل های بنزینی چهار سیلندر توربوشارژ که مصرف سوخت پایینی دارند افزایش یافته؛ اما در مقابل تقاضا برای خودروهای دست دوم شش و هشت سیلندر وارداتی کاهش محسوسی داشته است. این موضوع را می توان در

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محرور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
تا ۱ میلیارد تومان													
سراتو ۲۰۰۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۵۶	۱۹۴	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۸	۱۲۴۲	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۷۳۰	مزد ۳ مدل
هیوندای آی ۲۰ جدید	جلو	هاچ بک	۱۴۰۰	۱۰۴	۱۳۵	۴ اتوماتیک	۱۳	.	.	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۷۶۰	مزد ۳ مدل
ریگان کوپا	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۶	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸.۵	۱۵۹۰	ظاهر جذاب	خدمات پس از فروش	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۵
کیا سراتو ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۵	۷.۷	۱۲۶۸	ظاهر جذاب	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	اپتیما ۲۰۱۳
لنسر ۲۰۱۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۰	۱۷۶	CVT	۱۱.۵	۷	۱۲۵۰	هندلینگ عالی	موتور ضعیف	۸۸۰	اپتیما ۲۰۱۴
سنگ یانگ نیولی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۶	۱۶۰	۶ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۲	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۶۰	سراتو ۲۰۱۴
مزد ۳ تیپ ۴	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۸۷	۵ اتوماتیک	۹.۵	۸.۲	.	موتور قدرتمند	کیفیت رنگ	۹۰۰	سراتو ۲۰۱۴
نیسان جوک	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۷	۱۵۸	CVT	۱۰.۵	۶.۵	.	ظاهر جذاب	موتور بسیار ضعیف	۷۷۰	ASX 2012
DS 3	جلو	هاچ بک سه در	۱۲۰۰ توربو	۱۱۰	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۹.۵	۵.۶	.	هندلینگ	لوازم بدکی نایاب و گران	موجود نیست	آلفارمئو جولیتا ۲۰۱۵
هیوندای النترا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۶۳	۱۹۸	۶ اتوماتیک	۹.۵	۷.۴	۱۳۲۰	موتور قدرتمند	هندلینگ ضعیف	۹۸۰	سوناتا ۲۰۱۴
چری تیگو ۷	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۱۰	۷	۱۳۰۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۸۱۰	اسپورتیج ۲۰۱۳
پژو ۲۰۰۸	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۸.۲	۶.۷	۱۲۸۰	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۸۴۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
پژو ۳۰۱	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۵	۱۵۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۵	۱۰۹۰	ظاهر جذاب	عرضه بسیار محدود	موجود نیست	مزد ۳ مدل ۹۱
سوزوکی گرند ویتارا ۲.۴	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۶۹	۲۲۷	۴ اتوماتیک	۱۲	۹.۷	۱۵۶۷	آفرود	تکنولوژی قدیمی	۹۸۰	اسپورتیج ۲۰۱۲
نیسان جوک اسپرت	چهار چرخ	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۸۸	۲۴۰	CVT	۸.۵	۶.۵	۱۳۷۲	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۱۰۰۰	کیاسورتو ۲۰۱۲-۱۳
فوتون ساوانا	4WD	SUV	۲۰۰۰ توربو	۲۱۴	۳۲۰	۶ اتوماتیک	.	۹.۸	۲۰۰۰	آفرود	عرضه بسیار محدود	۸۰۰	پرادو ۲۰۰۷
تا ۲ میلیارد تومان													
سانگ یانگ نیو کوراندو	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۵۰	۱۹۷	۶ اتوماتیک	.	۸.۵	۱۶۸۰	توانایی آفرود	بازار دست دوم	۱۲۰۰	توسان ۲۰۱۲
تویوتا پریوس	جلو	سدان	ELCTRIC+ 1800	۱۲۱	۱۶۳	CVT	۱۰.۶	۳.۳	۱۳۹۸	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۲۰۰	سوناتا هایبرید ۲۱۰۶
میتسوبیشی ASX 2018	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۴۷	۱۹۷	CVT	۹.۵	۸.۴	۱۲۸۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۱۴۰۰	تویوتا راولو ۲۰۱۳
سوناتا ۲۰۱۸	جلو	سدان	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۲	۸	۱۵۱۰	آپشن های 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	پیشرانده حساس	۱۶۵۰	لکسس ES250
هیوندای توسان TL	4WD	CUV	۲۰۰۰	۱۶۵	۱۹۷	۶ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۸	۱۵۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۱۷۵۰	هیوندای سانتافه
کیا اسپورتیج ۲۰۱۸	چهار چرخ	CUV	۲۴۰۰	۱۸۱	۲۳۷	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۹.۳	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۰۰۰	سانتافه ۲۰۱۶
سوناتا هایبرید ۲۰۱۸	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین بسیار کم	بدون ایراد	۱۷۰۰	تویوتا کمری هایبرید
میتسوبیشی اولندر ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۷۰	۲۳۲	CVT	۱۰.۵	۹	۱۴۹۵	هندلینگ عالی	داخل کابین نازیبیا	۱۸۰۰	لکسس RX2010
میتسوبیشی اولندر هیبرید	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 2000	۲۷۶	۳۹۰	ECVT	۸.۵	۳.۲	۱۸۹۵	بهترین در کلاس خود	بدون ایراد	۱۹۰۰	لکسس NX300H
هیوندای سانتافه	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۴۰۰	۱۸۵	۲۴۵	۶ اتوماتیک	۱۱.۹	۱۱.۲	۱۶۴۰	بازار دست دوم	موتور ضعیف	۱۹۸۰	BMW X3 2013
DS 5 2017	جلو	هاچ بک بزرگ	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۴	۵.۹	۱۶۱۵	ظاهر بسیار جذاب	دید ضعیف	موجود نیست	BMW 320 2014
DS 6 2017	جلو	CUV	۱۶۰۰ توربو	۱۶۵	۲۴۰	۶ اتوماتیک	۹.۵	۶.۷	۱۵۲۵	ظاهر بسیار جذاب	تک دیفرانسیل	۲۰۰۰	BMW X3 2013
نیسان ایکس تریل ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۷	CVT	۱۱	۹	۱۴۰۰	ظاهر جذاب	شتاب کم	۲۰۸۰	BMW X3 2013
رنو کولتوس ۲۰۱۸	چهار چرخ	CROSS OVER	۲۵۰۰	۱۷۰	۲۳۳	CVT	۹.۸	۸.۳	۱۶۰۷	ظاهر بسیار جذاب	بدون ایراد	۲۱۰۰	bmw X3 2011
کیا اپتیما ۲۰۱۸ هیبرید	جلو	سدان	Electric+ 2000	۱۹۳	۲۰۵	۶ اتوماتیک	۸.۳	۵.۶	۱۵۹۰	مصرف بنزین کم	عرضه محدود	۱۸۰۰	تویوتا کمری هایبرید
تویوتا CHR 1200	چهار چرخ جلو	CROSS OVER	۱۲۰۰ توربو	۱۱۵	۱۸۵	CVT	۱۱.۵	.	.	ظاهر جذاب	قیمت غیر منطقی	۲۰۰۰	DS6
تویوتا CHR 1800	چهار چرخ	CROSS OVER	ELC + 1800	۱۲۲	۱۶۳	ECVT	۱۱	.	.	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۱۹۰۰	DS6
فولکس واگن پاسات	جلو	سدان	۱۸۰۰ توربو	۱۸۰	۲۵۰	۷ اتوماتیک	۸	۵.۹	.	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۲۲۵۰	BENZ E 200 2014

خبر News

فک رهن اسناد خودرو ادامه دارد



از جمله روزهای جمعه در محل کار خود حاضر خواهند بود. وی تصریح کرد: براساس فرآیند اعلام شده، مشتریان پس از دریافت پیامک، با ورود به سایت فروش ایران خودرو درخواست خود را ثبت کنند تا با پرداخت مبلغ ترهین، چاپ و ارسال اسناد به نمایندگی ها با سرعت بیشتری صورت گیرد.

وی افزود: در حال حاضر ۱۱۰ هزار پیامک برای مشتریان ارسال شده و ۱۷ هزار نفر از مشتریان درخواست خود را ثبت و نسبت به پرداخت مبلغ ترهین اقدام کرده اند. رحمانی ادامه داد: برای تسریع در این فرآیند کارکنان معاونت بازاریابی و فروش ایران خودرو در ساعات پیش تر

معاون بازاریابی و فروش گروه صنعتی ایران خودرو از ادامه فرآیند فک رهن اسناد خودروها خبر داد. بابک رحمانی در این باره گفت: طبق تصمیمات اتخاذ شده، فک رهن اسناد خودروها ادامه داشته و در سه روز اخیر بیش از ۱۶ هزار سند خودرو آزاد و چاپ شده است.





واحد فروش: ۰۲۱۲۲۲۲۷۰۸۰ / داخلی ۱
 و ۰۹۱۲۲۱۱۵۲۲۶
 www.synolexoil.com
 telegram.me/synolexoil

اشباع بازار روانکارها از محصولات «PAO»

«اکسون موبیل» ظرفیت تولید روغن پایه سنتتیک را افزایش می دهد

برآورده کردن نیازهای بلندمدت مشتریان برای رشد کسب و کار خود و همچنین حمایت از نیاز روزافزون جامعه به انرژی‌های تجدیدپذیر قرار می دهد. «لاینگان ادامه داد: «روغن پایه سنتتیک ما به فرمول سازها کمک می کند روانکارهایی بسازند که انرژی کارآمدتر دارند، در شرایط عملیاتی شدیدتر کار می کنند، فواصل تخلیه طولانی و عملکرد روان کننده پیشرفته‌ای را ارائه می دهند.»

به گفته اکسون موبیل، پذیرش زیرساخت‌های روغن پایه سنتتیک متالوسن در بازارهای صنعتی، خودروبی و توربین‌های بادی افزایش یافته است. پیش‌بینی می شود بازار روان کننده‌های مصنوعی بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵ بیش از ۲۵ درصد رشد کند و در فضای روان کننده‌های صنعتی پیشرفت بیشتری داشته باشد.

ظرفیت روغن پایه «گروه ۴ و ۵» اکسون موبیل

واحد تجاری اکسون موبیل سنتتیک که دارای چهار تاسیسات تولید پایه سهام گروه IV و V است و بیش از ۲۷۵ کیلو تن (KT) را در همه گریدها عرضه می کند، به این شرح تقسیم می شود: پائوهای با ویسکوزیته پایین که ظرفیت سالانه ۲۰۹ هزار تن دارند، پائوهای با ویسکوزیته بالا که ظرفیت سالانه ۱۰۲ هزار تن دارند و استری‌ها که ظرفیت سالانه ۶۷ هزار تن را فراهم کرده‌اند.



«اکسون موبیل افزایش قابل توجه ظرفیت تولید به منظور ذخیره سازی پایه مصنوعی متالوسن پلی آلفین با ویسکوزیته بالا (mPAO) را در



کارخانه تولید Baytown، تگزاس در ایالات متحده تأیید کرد. این اعلامیه به دنبال یک آزمایش موفق گیاهی صادر شده است. این شرکت گفت: «آزمایش کارخانه به نرخ اجرای ثابت تقریباً ۲۰ درصد نسبت به مبنای طراحی منجر شد و ظرفیت پایه ۶۰ کیلو تن تولید mPAO با ویسکوزیته بالا در سال برای کارخانه افزایش داد.» کری-آن لاینگان، معاون روانکارهای سنتتیک اکسون موبیل گفت: «مشتریان ما تقاضای عرضه سهام پایه مصنوعی قابل اعتماد و با کیفیت بالا را دارند تا بتوانند با اطمینان نوآوری کنند. سرمایه گذاری در تاسیسات تولید و پاسخ به محرک‌های بازار به ما امکان می دهد در خط مقدم صنعت سهام پایه باقی بمانیم.» لاینگان بیان کرد: «اکسون موبیل بیش از نیم میلیارد دلار در بهبود ظرفیت کارخانه در دهه گذشته سرمایه گذاری کرده است.»

بازار روغن پایه سنتتیک به طور مداوم در حال تحول است به گفته «بازار به طور مداوم در حال تحول است و سرمایه گذاری‌های انجام شده ما را در مسیر

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

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	تنرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانی	محصول	تنرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W40SN/5W30SN	گلف	

TITAN FORMULA SN

شرکت روغن فوکس ایرانیان
 شعبه فوکس آلمان در ایران

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

گریدهای: SAE 5W-30, 5W-40

LUBRICANTS.
 TECHNOLOGY.
 PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۲۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

پیشرانهای که باید ارتقا یابد!



یکی از پیشرانهای کاربردی و محبوب در صنعت خودرو ایران TU5 است و این پیشران که جزو خانواده قوای محرکه TU گروه پژو-سیتروئن است، از سال ۱۹۹۹ تغییراتی را به خود دیده است. این پیشران از اوایل دهه ۸۰ شمسی به صنعت خودرو کشور وارد شد و TU5 در حال حاضر قلب تپنده پژو پارس LX، پژو ۲۰۶، پژو ۲۰۷، پژو SLX450 و دانگ فنگ H30 کراس است. این پیشران در حال حاضر با نام EC5 یا ساختار جدید در محصولات پژو و سیتروئن نصب می شود. اما نکته قابل توجه این است که با تغییراتی

که مهندسان گروه صنعتی ایران خودرو روی این موتور اعمال کرده اند، توانسته اند حداکثر قدرت خروجی این موتور را به ۱۱۳ اسب بخار و حداکثر گشتاور آن را به ۱۵۰ نیوتون متر برسانند. اما نکته قابل توجه این است که این موتور که موسوم به TU5 پلاس است، به تکنولوژی های روز مجهز نشده است. در واقع این پیشران باید به سیستم جرقه زنی مستقیم مجزا برای هر سیلندر، سیستم تایمینگ متغیر VVT و به تغییراتی در زاویه پاشش سوخت مخروطی آن نیز تجهیز شود.

تلگرام

Telegram

نمایشگاه قطعات تهران

شانزدهمین نمایشگاه قطعات تهران از ۱۶ تا ۱۹ آبان ماه سال جاری برگزار شد. این نمایشگاه عنوان نخستین نمایشگاه پسا کرونا بی را به خود گرفت و هر چند این نمایشگاه پس از دو سال نخستین نمایشگاه مهم در صنعت خودرو به شمار می رفت، اما آن طور که باید و شاید مورد توجه قرار نگرفت. یکی از نقدهایی که به شانزدهمین نمایشگاه قطعات تهران وارد است این که مسئولان برگزار این رویداد کمترین میزان ارائه خدمات و نظارت را داشتند و با این تفصیل در اینجا این سوال مطرح می شود که برای برگزاری چنین نمایشگاه های مهمی چه مواردی را باید مورد توجه قرار داد تا مانند نمایشگاه های خارج کشور از چنین رویدادهایی استقبال چشمگیر شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

شانزدهمین نمایشگاه قطعات تهران برای معرفی شرکت ها و محصولاتشان موثر بود. اما برخلاف سال های قبل خدمات و نظارت بر کیفیت برگزاری این نمایشگاه در سطح بسیار پایینی بود. در واقع مسئولان برگزاری وظیفه دارند خدمات را در سطحی ارائه دهند که نقدی به آن وارد نباشد. همچنین این فضا در انحصار قطعه سازانی بود که فضاهای اصلی را از شرکت های دانش بنیان گرفته بودند. اما در نمایشگاه های مشابه در کشورهای دیگر، از تمام استراتژی ها و شرکت های نوپا حمایت می شود.

مهدی پور

یکی از بزرگترین مواردی که باید در نمایشگاه ها به آن توجه شود، به ا دادن به شرکت های نوپا و فعال در زمینه صنعت خودرو است. به عبارت دیگر شرکت های دانش بنیان بسیاری هستند که به دلایل متعددی از جمله مخارج و هزینه ها نتوانستند در این نمایشگاه حضور یابند. بنابراین در هر نمایشگاهی باید از شرکت های نوپا و استارت آپ ها حمایت های لازم به عمل آید.

سلیمی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

تفاوت قیمت در بازار



خودرو هیوندای آرزو دارم و مدتی است برای خرید قطعات گیربکس اتوماتیک خودرو به بازار مراجعه می کنم. در واقع این قطعات در فروشگاه ها تفاوت قیمت زیادی با هم دارند و گاهی به دلیل گران بودن قطعات مجبور به خرید قطعه استوک هستم. به گفته فروشندگان، قطعاتی که تا سه ماه پیش قیمت کمی داشتند، اکنون سه برابر شده اند.

۰۹۳۷***۹۵۶۰

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۵۳۴

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۱۵۳۵

آیا با لغو افزایش بها می توان شاهد تثبیت قیمت ها در بازار خودرو بود؟

۱- بله

۲- خیر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برگزاری نمایشگاه قطعات خودرو تا چه اندازه توانست در ایجاد ارتباط صنعتگران با افراد مستعد در این زمینه موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۷۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۳۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



پیامک

SMS

صدای موتور

خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۹۴ دارم و چند روزی است موقع ترمز گیری از زیر خودرو صدای عجیبی به گوش می رسد و مانند این است که کف آن به مانعی گیر کرده باشد. مشکل چیست؟

۰۹۳۷***۹۵۶۰

در نظر داشته باشید که عیب یابی صحیح تنها به کمک متخصص و مکانیک امکان پذیر است و بنابراین این مشکل نیاز به بررسی بسیاری دارد. اما ممکن است این اتفاق به سه دلیل کلی در خودرو رخ دهد.

نخستین که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمز گیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک صدا یا لرزش ایجاد خواهد شد. بنابراین نیاز است که در زمان تعویض لنت ترمز تکنسین به بررسی فنی دیسک نیز بپردازد. بنابراین شما در گام نخست باید این موضوع را بررسی کنید.

همچنین در صورت استفاده از لنت ترمزی کیفیت، در زمان ترمز گیری ارتعاش یا صدای عجیبی از خودرو به گوش خواهد رسید که برای حل این مشکل باید قطعه مورد نظر را تعویض کنید.

در آخر این که در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمز گیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز، صدا و ارتعاش زیادی به گوش خواهد رسید. بنابراین برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع تر به بررسی لنت های ترمز بپردازد. در نهایت باید برای انجام هر گونه تعویض و تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

بهترین سیستم تعلیق

در خودرو های جدید چه سیستمی وجود دارد که تنظیم ارتفاع را عهده دار است و این سیستم چگونه عمل می کند؟

۰۹۳۷***۴۲۵۸

سیستم تعلیق یکی از مهم ترین سیستم های خودرو در تأمین آسایش و آرامش سرنشینان است و این سیستم از بدنه تولید خودرو تا کانون تغییرات مهمی داشته که بهترین نوع آن سیستم تعلیق هیدرو پنوماتیک است.

در گذشته از سیال روغن در کمک فنرها استفاده می شد؛ اما امروزه در سیستم تعلیق هیدرو پنوماتیک از سیال هوا یا گاز استفاده می شود. سیستم تعلیق هیدرو پنوماتیک تشکیل شده از تعدادی سیلندر گاز، سنسور کنترل ارتفاع، سوئیچ تنظیم ارتفاع، ECU کنترل تعلیق، سوپاپ کنترل ارتفاع و کمپرسور است.

در این سیستم راننده می تواند با توجه به جاده ای که در آن در حال حرکت است، سیستم تعلیق را تنظیم کند.

ECU کنترل تعلیق را با دریافت اطلاعاتی از قبیل وزن سرنشینان، ارتعاشات وارده، شیب جاده، ارتفاع خودرو و... در بهترین حالت ممکن تنظیم می کند و در زمان افزایش بار، ECU برای جبران ارتفاع کاسته شده سوپاپ های کنترل ارتفاع را باز کرده و ارتفاع را دوباره تنظیم می کند.

در مواقعی که راننده قصد افزایش یا کاهش ارتفاع را دارد، با فشردن کلید کنترل ارتفاع دستوری را برای ECU ارسال می کند و دستور ارسال به ECU برای افزایش ارتفاع باشد، ECU کمپرسور و سوپاپ های کنترل ارتفاع را فعال کرده و میزان ارتفاع را بر اساس دستور راننده تنظیم می کند.

اگر دستور برای کاهش ارتفاع باشد ECU سوپاپ های کنترل ارتفاع را فعال کرده و گاز موجود در سیلندر کمک فنر را تخلیه و ارتفاع را کاهش می دهد. این سیستم در سال های اخیر نقش بسزایی را در فراهم کردن ایمنی و آسایش سرنشینان خودرو بر عهده داشته است.

M440i؛ لذت سواری کوپه در یک خودرو چهار در!

سری قدرتمند از بامو سری ۴ به بازار آمد



این موتور مجهز به ۲۴ سوپاپ و دو توربوشارژر موسوم به توربو پاور توربو است و با نصب توربوشارژر های دو قلو و پاشش سوخت مستقیم این پیشرانه حداکثر ۳۸۲ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در پنج هزار آری ام تولید می کند



پیشرانه قدرتمند

از آنجا که M440i مورد بررسی ما در این مطلب است، پیشرانه شش سیلندر خطی سه لیتری معروف کمپانی بامو یعنی B58 قلب تپنده این گرن کوپه را تشکیل می دهد. این موتور مجهز به ۲۴ سوپاپ و دو توربوشارژر موسوم به توربو پاور توربو است و با نصب توربوشارژر های دو قلو و پاشش سوخت مستقیم این پیشرانه حداکثر ۳۸۲ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در پنج هزار آری ام تولید می کند. تغییراتی در بخش فوقانی موتور و تایمینگ متغیر سوپاپ ها ایجاد شده است و با این تغییرات و مکانیزم جدید پاشش سوخت و مدیریت جرقه زنی موتور، راندمان این پیشرانه طبق گفته های کمپانی بامو هفت درصد افزایش یافته است. گیربکس هشت سرعته استپ ترانیک با هماهنگی سیستم چهار چرخ محرک xDrive قدرت را به چهار چرخ منتقل می کند. این خودرو شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴٫۵ ثانیه ای دارد و حداکثر سرعت این گرن کوپه به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.



سری ۴ در حقیقت نسخه کوپه از سری ۳ است که از جولای سال ۲۰۱۳ به بازار عرضه شد. نسل دوم این سری که موسوم به G22، G23 و G26 است، اوایل سال ۲۰۲۰ به جهان معرفی شد. در واقع نسخه گرن کوپه از سری ۴ اوایل سال جاری میلادی رونمایی شد و سری ۴ گرن کوپه ویژگی های مشترکی با نسخه کوپه آن دارد. اما اندکی تغییرات و تفاوت ها در جزئیات طراحی، این خودرو را به یک سدان کوپه بدل کرده است.

طراحی خارجی

در این مطلب نسخه M440i؛ سری ۴ گرن کوپه مورد بررسی ماست و در نگاه نخست این خودرو مشابه نسخه کوپه است. پوزه کشیده و چراغ های با گرافیک خاص و جلو پنجره بزرگ عمودی و برآمدگی خاص روی دماغه مشابه نسخه کوپه است و این خودرو موسوم به گرن کوپه است؛ بنابراین باید فرمت کوپه به خوبی در آن حفظ شود. بر این اساس سستون C با زاویه بیش تر و فرم خمیده سقف و پشت کتاه به خوبی این حس را تداعی می کند. استفاده از رنگ های ۱۹، ۱۸، ۱۷ و ۲۰ اینچی و قرار این خودرو را دوچندان می کند و در نمای عقب نیز چراغ های کشیده با LED به شکل او حجم پردازش بخش عقب، ظاهری زیبا از یک گرن کوپه را به نمایش می گذارد. این طراحی آشنا که پیش تر در سری ۶ توسط نادر فقیه زاده طراحی شده بود، به نوعی امضای بامو است. از آنجا که این نسخه M440i است، به قطعات بدنه M مجهز شده است تا به چاشنی اسپرت بودن این خودرو افزوده شود. رنگ های M، سپر اسپرت M، دیفیوزر و آگزوز های دوپل دوزنقه ای در طرفین و اسپویلر روی در صندوق عقب تنها تغییراتی است که در نسخه M440i دیده می شود. استفاده از دستگیره های پنهنان و دیفیوزر و فرمت بدنه خاص، ضرب در گ این خودرو را به ۰٫۲۶ رسانده که این به معنای آبرودینامیک بالای این خودرو است.

کابین و تجهیزات آن

در زمان ورود به کابین M440i دقیقاً طراحی مشابه M340i به چشم می آید. زیر صفحه نمایش ۱۲٫۳ اینچی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و ۱۰٫۲۵ اینچی کنسول میانی فضای کاملاً مدرنی را ایجاد کرده است. تمام قطعات داشبورد از روی M340i کپی آورده شده و با برگرداندن این سدان است که فضای داخلی این خودرو را دلنشین کرده است. همچنین استفاده از LED های نواری، کروم و چوب دکوراتیو و سقف بزرگ سانروف کابین M440i را جذاب جلوه می دهد و غریبک فرمان M که از روی سدان پر فورمنسی بامو یعنی M5 برگرفته شده و دسته دنده اسپرت و دو پدال شیفر پشت فرمان، رانندگی با این خودرو را اسپرت می کند. نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی کنسول میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کار پلی می تواند قابلیت های روزی را در اختیار راننده و سرنشینان بگذارد. از مهم ترین سیستم های الکترونیکی جدید M440i می توان به سامانه فوق پیشرفته ایمنی پیشگیری از برخورد، سیستم های انحراف از مسیر، هشدار نقاط کور، پایش عابر پیاده، موتور سوار و دو چرخه سوار، کروز کنترل پیشرفته، ترمز اضطراری خودکار، کنترل پایداری دینامیکی، فرمان الکترونیکی حساس به سرعت، تهویه مطبوع دو گانه با خروجی مجزا برای سرنشینان عقب، شارژر وایرلس، صندلی راننده با ۱۲ جهت تنظیم برقی، چرم الکانتر، تهویه هوشمند صندلی ها و سیستم باز و بسته هوشمند در عقب و... اشاره کرد.



بازار لاستیک مشهد ظرفیت افزایش قیمت را ندارد



رئیس اتحادیه صنف تعمیر کاران و فروشندگان لاستیک مشهد گفت: «بازار این شهر ظرفیت افزایش قیمت لاستیک را ندارد و تولیدات موجود نیز روی دست فروشندگان مانده است.» محمد کاظم چنتی روز شنبه در گفت و گو با خبرنگار این رسانه افزود: «کارخانه‌های تولید لاستیک در کشور در خواست افزایش قیمت مصوب لاستیک را داشته و دلیل خود را افزایش قیمت تمام شده دانسته‌اند.» وی ادامه داد: «هنوز سازمان حمایت حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به درخواست کارخانه‌های لاستیک مبنی بر افزایش قیمت مصوب آن پاسخ مثبت نداده است و موافقت این سازمان با این درخواست به ضرر

تولیدکننده خواهد بود.» رئیس اتحادیه صنف تعمیر کاران و فروشندگان لاستیک مشهد گفت: «توان اقتصادی مردم برای خرید لاستیک کاهش یافته و فروشندگان لاستیک در مشهد آن را به کمتر از قیمت اصلی می‌فروشند زیرا خریدار ندارند و کود پر بازار حاکم است. حال اگر افزایش قیمت در حوزه لاستیک اعمال شود، این ریزش تشدید شده و فروش به صفر می‌رسد.» وی خواستار عدم موافقت سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با افزایش قیمت لاستیک شد. چنتی تعداد نمایندگی‌های فروش لاستیک تولید داخل کشور در مشهد را ۳۱۱ نامی‌گذاری اعلام کرد.

در جلسه‌ای با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت تصمیم‌گیری شد

افزایش ۱۵ تا ۲۵ درصدی قیمت تایرهای باری



گزارش Report

علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

سرانجام وزارت صنعت، معدن و تجارت تصمیم خود را در خصوص افزایش قیمت تایرهای تولید داخل گرفت و تنه‌آری به افزایش قیمت تایرهای باری داد. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» در نامه‌ای عباس تابش، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به دکترا مفتاح، قائم مقام وزیر صمت در امور بازرگانی نوشت: «مقرر شده است قیمت تایرهای باری بایاس ۲۵ درصد و قیمت تایرهای باری رادیال تنها ۱۵ درصد افزایش یابد. تصمیم‌گیری در خصوص افزایش قیمت انواع تایر در جلسه مدیریت بازار با حضور وزیر انجام شده است و حاضران در جلسه بر ضرورت حفظ و رعایت تعادل در بازار لاستیک تاکید کرده‌اند.» در جلسه مدیریت بازار که هجدهم آبان ماه برگزار شد، اعضا به اتفاق آرا تنها با افزایش قیمت تایرهای باری موافقت کرده‌اند و لاستیک‌های سواری را شامل افزایش قیمت ندانسته‌اند. با این حال هنوز ابلاغی به انجمن صنفی صنعت تایر و شرکت‌های تایر ساز ارسال نشده است و تولیدکنندگان به طور کامل در جریان جزئیات افزایش قیمت قرار نگرفته‌اند. در این نامه هنوز ابهاماتی وجود دارد که به نظر می‌رسد در ابلاغیه رسمی به



تایر سازان باید رفع شود؛ ابهاماتی مانند اینکه آیا تایرهای وانتی که در زیر گروه محصولات باری قرار می‌گیرند نیز شامل حال افزایش قیمت خواهند شد یا خیر؟ کلیات گفته شده در این مصوبه که تنها تا یکدیگر تغییر قیمت تایرهای باری دارد، ابهام دیگری نیز ایجاد کرده است که آیا لاستیک‌های اتوبوسی رادیال نیز شامل حال این افزایش قیمت خواهند شد یا خیر. بر همین اساس در صورت ابلاغ نهایی مصوبه جلسه مدیریت بازار، محصولات باری تولید شده در شرکت‌های آر تاویل تایر، دنا، گروه صنعتی بارز، ایران تایر، لاستیک پارس و لاستیک البرز افزایش قیمت خواهند یافت. گروه صنعتی بارز به عنوان تنها تولیدکننده لاستیک‌های باری رادیال نیز تنها می‌تواند ۱۵ درصد قیمت محصولات رادیال باری خود را افزایش دهد. از سوی دیگر عدم موافقت وزارت صمت با بالا رفتن قیمت تایرهای سواری نکته مهم دیگری است که بازار تایر را در آستانه دونرخی شدن قرار می‌دهد تا جایی که بر اساس مشاهدات میدانی در بازار تایر در همین مدت اخیر، تفاوت قیمتی آشکاری بین نرخ مصوب و بازار برای تایرهای سواری در رینگ‌های ۱۳ و ۱۴ به وجود آمده است.

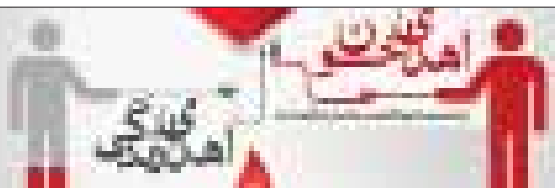
بازار (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	IMPALA	P670	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲
	BRILLIANT	P660	۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۰۰	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	پراید صبا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



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	عرض تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12.16.26		۱۶۵	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۸,۷۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۲۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		۱۷۵	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۴۱ - سایپا صبا
	KB14.36		۱۷۵	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۱۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		۱۸۵	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB22.27		۱۸۵	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ صندوقدار - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB23.27		۱۸۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	سمند - زانتیا - سورن
	KB31		۱۹۵	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۸,۳۰۰,۰۰۰	برلیانس
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	پژو 207i
	KB77		۲۰۵	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	تندر ۹۰ - دنا - ساندرو
	KB44		۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۱۰	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	H30 کراس
	KB55		۲۰۵	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - تویوتا یاریس - جک جی ۵
	KB66		۲۱۵	۶۰	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33 - لیفان X60
	KB200		۲۱۵	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	چانگان
	KB700		۲۳۵	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500
	KB700		۲۲۵	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی - BYD S6
	KB700		۲۳۵	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه - توسان - لکسوس - هیوندای - IX55 پرادو
	KB500		۲۲۵	۵۵	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	جک اس ۵ - سانگ یانگ نیوکوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیوس (2016-2020) - بامو ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰) - تیگو ۷
	KB700		۲۳۵	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	لکسوس آر ایکس - سانتافه (۲۰۲۰-۲۰۱۳) - تویوتا راو۴ - سورنتو SX



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





تخمین زده می‌شود ۹۳ درصد ذرات معلق در ترافیک منابعی مانند لاستیک خودروها، کلاچ و سایش ترمز و گرد و غبار جاده دارند و مبتلایان نیز اکثراً ساکنان شهرهای بزرگ هستند که بیماری آن‌ها ناشی از استنشاق گردوغبار ترمز است. ذرات فلز ریزه‌ها را می‌پوشانند و از باکتری‌های مضر توسط سلول‌های سیستم ایمنی جلوگیری می‌کنند. یکی از محققان این گروه اعلام کرده است: «چیزی به نام خودرو بدون آلاینده وجود خارجی ندارد.»

لنت ترمز خودروها می‌تواند به یک تهدید در جاده تبدیل شود و دانشمندان کشف کرده‌اند که گردوغبار سمی و ذرات فلزی برخاسته از لنت‌های ترمز فرسوده می‌تواند اثرات مضر مانند انتشار گاز و نئیل بر بدن ما داشته باشند. کینگز کالج لندن دریافت است که گردوغبار ریز هنگام ترمز خودرو می‌تواند سبب ایجاد مشکلات تنفسی شود و این موارد شامل التهاب ریه‌ها، کاهش ایمنی، افزایش خطر مشکلات تنفسی و عفونت‌های جدی مانند برونشیت یا ذات‌الریه است.



خودرو بدون آلاینده وجود ندارد!

تامیک، فناوری جدید شرکت تالانو تکنولوژی چگونه عمل می‌کند؟

کاهش ۹۰ درصدی ذرات ریز با سیستم ترمز تالانو

مینی توربین تعریف شد. سیستم Tamic طوری طراحی شده که سازگار با وسایل نقلیه مختلف، از یک خودرو شهری کوچک گرفته تا یک سدان یا حتی یک کامیون و اتوبوس است. همچنین این سیستم به گونه‌ای طراحی شده است که در تمام شرایط آب‌وهوایی مقاومت می‌کند و می‌تواند سرما و دمای بالا را نیز تاب آورد.

سیستم Tamic بر عملکرد خودرو تأثیری ندارد و مانند جاروبرقی سبک و مستقل است و عملکرد خودرو را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

Tamico انتشار ذرات آلوده کننده در فرآیند ترمزگیری را بیش از ۹۰ درصد کاهش می‌دهد و بیشترین ذرات توسط این سیستم حفظ می‌شوند و به همین دلیل فیلترهای آن باید هر دو سال یکبار (یا هر ۳۰ هزار کیلومتر) تعویض شوند.

سیستم این فیلترها باز یافت شده و این در حالی است که همه وسایل حمل و نقل از جمله وسایل نقلیه الکتریکی هنگام ترمزگیری ذرات ریزی را در هوا منتشر می‌کنند و همان طور که گفته شد راه‌حل جذب این ذرات بهره‌گیری از سیستم Tallano Technologie مقیاس‌پذیر و قابل انطباق است.



و پد گیر افتاده و امکان تطبیق سرعت بین قسمت‌های ثابت (پد) و متحرک (دیسک) را فراهم می‌کنند و بدون این ذرات، ترمزگیری مؤثر نخواهد بود و پس از چند دور، ذرات خارج شده و در هوا معلق می‌شوند. مدیران این شرکت معتقدند راه‌حل این است که ذرات در یک منبع خاص در فرآیند مکش جذب شود و به این ترتیب مفهوم Tamic با مکش توسط یک

سیستم ترمز خودرو به خودی خود سبب ایجاد آلودگی می‌شود و حتی آلودگی آن می‌تواند از آگروز نیز بیشتر باشد. بر اساس اطلاعاتی که یکی از شرکت‌های مطرح در حوزه لنت ترمز منتشر کرده است، سیستم ترمز یک خودرو شش برابر بیش تر از سیستم آگروز ذرات معلق را در هوا منتشر می‌کند. یعنی در حالی انتشار ذرات مخرب سیستم آگروز در هر کیلومتر پنج میلی‌گرم تخمین زده می‌شود که آلودگی سیستم ترمز در هر کیلومتر ۳۰ میلی‌گرم است. اما سیستم جدید Tallano Technologie انتشار ذرات ریز و بسیار ریز را تا ۹۰ درصد کاهش می‌دهد.

Tallano Technologie پیشگام در زمینه سیستم‌های کاهش انتشار ذرات برای ترمز خودرو است و پیشرفت‌های تکنولوژیکی به دست آمده در سال‌های اخیر عمدتاً نتیجه کار دفتر طراحی داخلی Tallano Technologie متشکل از مهندسان و متخصصان محیط‌زیست و آب‌وهوا بوده است. نتیجه سرمایه‌گذاری این شرکت نیز Tamic به عنوان نخستین سنسور ذرات ترمز است.

فناوری تالانو در این زمینه پیشگام است و ذرات منتشر شده هنگام ترمزگیری بین دیسک



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت 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 آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چپ‌سای از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	پارس لنت
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (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	
	۲۸۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو ساینا	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶		لنت جلو دانگ فنگ H30	
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)	۵۸۶	لنت جلو ۲۰۷				
	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۵۸۶	لنت جلو دنا پلاس				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	-	-	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی 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 آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چپ‌سای از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۴	لنت جلو پراید صبا	ایران لنت
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو سمند ملی	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	-	-			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	-	-			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	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت 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 آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چپ‌سای از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۷	لنت جلو پراید صبا	جهان لنت Jahan Lent
	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	امکو - اتحاد لنت (ایران)
	۱۳۳,۸۸۹	۱۴۴,۴۷۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته‌بندی 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 آب‌بندی شده باشد ۵- ترمز چپ‌سای از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۸۹	لنت جلو پراید صبا	ELPS
	۱۳۳,۸۸۹	۱۴۴,۴۷۰			۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱	
	۲۴۴,۰۷۰	۲۳۷,۷۹۰			۵۸۶		لنت جلو تیبیا	
	۲۴۴,۵۳۲	۲۵۵,۳۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵	
	۲۴۴,۵۳۲	۲۵۵,۳۰۰			۵۸۶		لنت جلو پارس	
	۲۷۹,۵۵۶	۲۹۸,۳۳۰			۵۸۶		لنت جلو سمند	
	۲۱۱,۶۸۰	۲۷۶,۵۰۰			۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶	
	۲۷۹,۹۵۶	۲۹۸,۳۳۰			۵۸۶		لنت جلو سمند سورن	
	۲۳۷,۷۹۲	۲۹۰,۷۹۵			۵۸۶		لنت جلو تندر ۹۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی

