



مشابه خارجی؛ امانه در کمیت و کیفیت!

واردات قطعه به‌ازای صادرات آن تسهیل شود

بسیاری از قطعات داخلی‌سازی‌شده به دلیل تیراژ پایین و نواقص کیفی، نیاز به واردات را از بین نمی‌برند و نباید جلوی واردات نمونه خارجی آن‌ها گرفته شود. بنابراین بهتر است...

۳۰۲ صفحات

همه نگاه‌ها به مذاکرات وین

افزایش قیمت خودرو در بازار تا کی ادامه دارد؟

بازار خودرو این روزها در رکود کامل به‌سر می‌برد و حتی این رکود به‌سطوح پایین‌دستی بازار...

۱۰ صفحه

انتشار فیلم کشف لنت‌های تقلبی

تولیدکنندگان مطرح را در شوک فرو برد

زیر پله‌ای‌ها در کمین برندهای معتبر «لنت ترمز»

کارگاه‌های زیر پله‌ای تولید لنت ترمز این بار به سراغ بزرگان این صنعت رفته‌اند تا با تولید...

۱۴ صفحه

عضو کمیته هوانوردی عمومی شرکت فرودگاه‌ها در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تلاش می‌کنیم هزینه تا کسی هوایی برای همه مناسب باشد!

سفر کردن جذابیت‌های خاص خود را دارد، اما گاهی اوقات پیمودن مسافت و رسیدن به مقصد...

۱۵ صفحه



تولید خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین در هفت‌ماه سال جاری افزایش یافت

رشد ۶۴ درصدی تولید تجاری‌ها با تیراژ نه‌چندان قابل‌عرض!

۹ صفحه

۱۲ چارجر SRT سوپر استوک با ۸۰۷ اسب بخار جادویی!

۱۱ «والولولاین» به برنامه شبکه‌سازی «آرایوال» پیوست

۱۰ تفاوت سیاست‌های قیمت‌گذاری در سگمنت‌های یکسان

۹ کاهش بیش از ۳ هزار میلیارد تومانی هزینه‌های ایران خودرو

۸ «یوکوهاما» سیستم هوش مصنوعی تشخیص کاراکتر تایر را معرفی کرد





این سوپرسدان الکتریکی را به خودرویی مطلوب تر تبدیل کند. دراکو در آگون در ژانویه آینده رونمایی می‌شود و مانند GTE به چهار موتور الکتریکی مجهز خواهد بود. با این حال، قدرت و گشتاور این موتورها به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت، یعنی باید انتظار قدرتی بیش از ۱۲۰۰ اسب بخار GTE را داشته باشیم. علاوه بر این، پکیج باتری ۹۰ کیلووات ساعتی این خودرو هم ارتقا پیدا خواهد کرد تا برد بیشتری را ارائه کند و با بهبود خنک‌شوندگی، در پیست عملکرد بهتری داشته باشد.

در آگوست ۲۰۱۹، یک شرکت گمنام آمریکایی به نام دراکو موتورز (Drako Motors) اقدام به معرفی یک سوپرسدان لوکس تمام الکتریکی به نام GTE کرد. این خودرو که بر اساس فیسکر کارما ساخته شد، به چهار موتور الکتریکی مجهز بود و مجموعاً ۱۲۰۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کرد. حال دراکو با انتشار تیزرهای خبر از معرفی نسخه جدید از GTE داده است که در آگون نام دارد و البته وعده افزایش پرفورمنس را نیز داده است. GTE با قیمت ۱.۳ میلیون دلار، هرگز خودرو ارزانی نبود و مشخص نیست تاکنون چند دستگاه از آن فروخته شده است اما دراکو معتقد است می‌تواند



توان محصولات جدید
«دراکو» به ۱۲۰۰ اسب بخار
خواهد رسید

مشابه خارجی؛ امانه در کمیت و کیفیت!

واردات قطعه به ازای صادرات آن تسهیل شود

بسیاری از قطعات داخلی سازی شده به دلیل تیراژ پایین و نواقص کیفی، نیاز به واردات را از بین نمی‌برند و نباید جلوی واردات نمونه خارجی آن‌ها گرفته شود. بنابراین بهتر است امکان واردات به ازای صادرات قطعه را به واردات این گونه قطعات اختصاص دهیم

آیا حرکت ما به سمت خودروساز شدن موفق و قابل اتکا بوده است و در آینده نزدیک به معنای واقعی خودروساز خواهیم شد یا باید راه رفته را بازگردیم و با صرف نظر از برخی مزیت‌ها و ظرفیت‌ها، رویکرد پاسخگویی به نیاز بازار با واردات را دنبال کنیم؟

به نظر من فرصت‌سوزی‌های متفاوتی در صنعت خودرو اتفاق افتاده است. خودروسازان بیش از ۴۰ سال یا ۵۰ سال، از حمایت جدی برخوردار بوده‌اند ولی در این مدت به دلیل نبود برنامه راهبردی مدیران نمی‌دانستند باید چه کاری انجام دهند. ما ابتدا باید قطعه‌ساز بسیار خوبی می‌شدیم. شاید یک تعداد قطعه‌ساز خوب در کشور داشته باشیم، ولی قطعه‌سازی ما در همه ابعاد، توسعه پیدا نکرده است. البته اصلاً شبیه کشورهای عربی نبوده‌ایم، پول آن را هم نداریم و نمی‌توانیم به آن صورت رفتار کنیم. نکته دوم این است که خودروساز شدن، در آغاز این مسیر، اشتباه بوده و تاسیس مرکز تحقیقات خودرو و تولید کردن موتور خودرو، نادرست بوده است. می‌توانستیم به درستی کمک کنیم تا قطعه‌سازان داخلی به سطح حضور در زنجیره تامین جهانی برسند.

باتوجه به نارضایتی متقاضیان داخلی از کیفیت محصولات خودروسازان داخلی، اساساً کیفیت خودروهای داخلی را در مقایسه با محصولات هم‌قیمت صفر کیلومتر خارجی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

من معتقد هستم در این صنعت، متأسفانه مسیر نامناسبی را

خودروسازان ایستاده‌اند. اما مدت‌هاست مجلس در تلاش برای تصویب طرحی پیرامون موضوع ساماندهی صنعت و بازار خودرو است. بنا بر همین طرح، ارائه‌دهندگان کالاها و خدمات خودرویی یعنی خودروسازان، قطعه‌سازان و کاربری سازان در صورتی که توانایی صادرات داشته باشند، اجازه وارد کردن خودرو را باز حاصل از آن را خواهند داشت. این مصوبه تا امروز توسط شورای نگهبان تایید نشده و با ایراداتی که شورای نگهبان از این طرح گرفته، برای اصلاح به صحن مجلس عودت داده شده است. موسی ترابی، فعال صنعت قطعه در خصوص ظرفیت قابل دستیابی با اجرای طرح ساماندهی صنعت و بازار خودرو به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «کشور ما هیچ‌گاه در صنعت خودرو جزو پیشگامان جهان نبوده و در دهه‌های گذشته، خودروهای متنوعی را مونتاژ کرده و در برخی مقاطع زمانی، وارد حوزه خودروسازی شده و تلاش کرده است میزان داخلی‌سازی قطعات را افزایش دهد. ایران برعکس کشورهای عربی حوزه خلیج فارس که با پول نفت، واردات خودروهای با کیفیت دنیا را انجام می‌دهند، همواره تلاش کرده است تا بتواند با تولید خودرو و قطعه ضمن پاسخگویی به نیاز داخلی، نیم‌نگاهی به بازارهای جهانی داشته باشد.» وی در ادامه افزود: «همان‌طور که رئیس مجلس در مصاحبه خود اشاره داشت، بسیاری از کشورها تولیدکننده خودرو نیستند، اما مانند ترکیه بزرگ‌ترین صادرکننده قطعه به دنیا هستند و کشورمان نیز با توجه به امکانات موجود می‌تواند قطعات نیر و محرکه تولید و صادر به جای آن خودرو خارجی وارد کند تا مردم مجبور نشوند با ۱۷۰ میلیون تومان پراید سوار شوند.»



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

انتقاد رئیس مجلس در گفت‌وگوی زنده تلویزیونی از کمیت و کیفیت محصولات خودروسازان داخلی موضوعی است که مورد توجه بسیاری از کارشناسان حوزه صنعت خودرو قرار گرفته است. محمدباقر قالیباف در عین حال، از طرح واردات خودرو در ازای صادرات قطعه که هم‌اکنون در شورای نگهبان در حال بررسی است، حمایت کرد. رئیس مجلس در ادامه گفت: «حاشیه‌امن به وجود آمده برای خودروسازان منجر به آن شده است که آن‌ها هر محصولی را به هر کیفیتی تولید و به بازار عرضه کنند و برنامه‌ای برای رقابت منطقه‌ای و جهانی نداشته باشند و پراید را با مدبریت نادرست دولتی ۱۷۰ میلیون تومان بفروشند.» این در حالی است که تولید خودرو پراید بیش از ۱۵ ماه است که برای همیشه متوقف شده و قیمت ۱۷۰ میلیون تومانی، قیمتی است که بازار برای این خودرو تعیین کرده، نه کارخانه. نزدیک‌ترین خودرو به پراید یعنی تیبا در کارخانه ۱۰۰ میلیون تومان قیمت دارد که البته عموم مصرف‌کنندگان از خرید تیبا با این قیمت محرومند و باید این خودرو را از بازار به قیمت ۱۷۵ میلیون تومان تهیه کنند. بدین ترتیب این مابه‌التفاوت به جیب دلالانی می‌رود که همواره سرصف‌قرعه‌کنی‌های فروش

قطعات مصرفی خودرو نیازمند رتبه‌بندی ملی

اگرچه سال‌هاست خودروهای تولید داخل پس از بررسی‌های کارشناسی توسط شرکت بازرسی کیفیت استاندارد ایران رتبه‌بندی کیفی می‌شوند اما در بحث خدمات پس از فروش هنوز اقدام عملی برای رتبه‌بندی قطعات مصرفی به‌ویژه قطعاتی که با امنیت خودرو و سر نشینان ارتباط دارند، صورت نگرفته است.

در این بین شاید بتوان به قطعاتی همچون تایر، لنت و قطعات سیستم ترمز، باتری و حتی روانکارها و فیلتر به‌عنوان محصولات مصرفی اشاره کرد که در بازار فعلی بدون هیچ‌گونه رتبه‌بندی به خریداران فروخته می‌شوند. قطعاتی که بی‌تردید با برندهای مختلف از کیفیت متفاوتی برخوردارند و در صورت رتبه‌بندی رسمی، مصرف‌کننده می‌تواند با دقت بیشتری محصول با کیفیت‌تر را انتخاب و خریداری کند.

در این بین اگرچه برخی شرکت‌ها به دلیل برندسازی‌هایی که طی سال‌های قبل انجام داده‌اند از اقبال بیشتری در بازار برخوردارند و حتی در بحث قیمت‌گذاری در بازار نیز پیش‌تاز هستند اما در عمل هیچگاه یک مرکز تخصصی به بررسی نقاط ضعف و قوت محصولات آنها نپرداخته است. به همین دلیل بسیاری از صنعتگران تمایلی به ارتقای تکنولوژی و فرایندهای تولید خود ندارند، چرا که شاخصی برای بیان نقاط تمایز کالای با کیفیت با دیگر محصولات موجود در بازار نیست.

در این بین شاید بررسی عملکرد قطعات در سال‌های متمادی بتواند باعث تمایز یک برند بین رقبایش باشد اما با بالا رفتن سطح تکنولوژی در صنعت خودرو، مصرف‌کننده نهایی این حق را برای خود متصور است تا بتواند با دسترسی به شاخص‌های عملکردی، بهترین محصول را از بازار انتخاب و خریداری کند. محصولاتی که کیفیت بالای آنها نقش بسزایی در امنیت خودرو و سرنشین دارد.

از سوی دیگر با ایجاد بازار انحصاری برای بسیاری از قطعات در کشور که به واسطه ممنوعیت واردات با هدف حمایت از تولید ملی و جلوگیری از خروج منابع ارزی صورت گرفته است، وجود رتبه‌بندی کیفی بین محصولات داخلی علاوه بر ایجاد رقابت بیشتر بین تولیدکنندگان، این فرصت را نیز به مصرف‌کننده نهایی می‌دهد تا فارغ از عملکرد تبلیغاتی و برندینگ شرکت‌های تولیدی، محصولی را انتخاب کند که از کیفیت بالاتری برخوردار است.



...because it works!

روغن گیربکس پرو-تک آلمان

021 79406 sales@aryachemi.ir

0902 432 2671 www.aryachemi.com

021-88 65 00 71

021-88 79 38 20

www.asialent.com

PREMIUM LOW-METALLIC BRAKE PADS

ASBESTOS FREE

OE RECOMMENDED

RI&A

Asia Lent



خودروساز چینی که ادعای رسیدن به سطح پنج خودران را دارد



بوده اما بخش با بینی جلوبنجره برای خنک کنندگی اجزای فنی طراحی شده است. در بخش جانبی نیز می‌توانیم حذف درهای خاص مدل مفهومی و جایگزینی درهای سنتی با دستگیره‌های پنهان را تشخیص دهیم. فعلا تصاویر چندانی از کابین M7 منتشر نشده اما با توجه به برخی اطلاعات می‌توان شاهد نمایشگر افقی بزرگ، پشت آمپرهای دیجیتال و داشبوردی نسبتاً مینی مال بود. یکی از جنبه‌های خاص داشبورد، روشن شدن با نوشتار هاست. سرنشینان ردیف دوم نیز از نمایشگرهای نصب‌شده روی پشت‌سری‌ها خوشحال خواهند شد.

شرکت چینی «ویمار موتورز» از پنجمین خودرو خود با نام M7 رونمایی کرد. نه این نسخه پر فورمنس با موتور ۷ نیست بلکه خودرو جدید و منحصربه‌فردی است. ویمار M7 اولین بار به‌عنوان خودرویی مفهومی در نمایشگاه پکن سال پیش معرفی شد. طراحی این خودرو در نسخه تولیدی اندکی تعدیل شده اما قطعه‌ای از برجسته‌ترین محصولات چینی چند سال اخیر است. در بخش جلوی M7 چراغ‌هایی را می‌بینیم که توسط نوار نورانی LED به یکدیگر متصل شده‌اند و به پائل‌ها نیز سرایت کرده‌اند. از آنجا که با محصولی الکتریکی روبه‌رو هستیم، بنابراین M7 فاقد جلوبنجره

شرایط نامناسبی به‌سر می‌برند.

آیا همکاری با شرکت‌های بین‌المللی باعث نمی‌شود استانداردهای محصولات زنجیره تامین قطعات ما ارتقا پیدا کند؟ آیا اصولاً همکاری با شرکت‌های خارجی با هدف ارتقای استانداردها و کیفیت تولید و همچنین بین‌المللی شدن صنعت خودرو ایران بوده است یا اساساً در پی ایجاد یک تحول جدی در صنعت خودرو نبوده‌ایم؟

در کشور ما، تصمیم‌گیری‌های کوچک نیز متأثر از تصمیماتی است که در سطوح بالاتر گرفته می‌شود. فکر می‌کنم تا موقعی که این حالت اصلاح نشود، نمی‌توانیم با شرکت‌های خارجی رابطه داشته باشیم و سرمایه‌گذار نمی‌تواند بیاید و سرمایه‌گذاری کند.

نوربالا

بر خلاف ادعای خودروسازان، مردم مشخصات فنی و امکانات خودروهای ۵ هزار دلاری داخلی را با مشخصات فنی و امکانات خودروهای ۱۵ هزار دلاری خارجی نمی‌سنجند، بلکه انتظار دارند همان محصول لو‌آپشنی که می‌خرند، دستکم در همان کیلومترهای پایین و ماه‌های اول استفاده جز برای سرویس‌های دوره‌ای پای آن‌ها را به نمایندگی‌های خدمات باز نکنند

طی کرده‌ایم، اگر بخواهیم راجع به ارزیابی کیفی محصولات صحبت کنیم، باید از مردم پرسید کیفیت موجود نسبت به کیفیتی که انتظار داشته‌اند، چگونه است و آیا می‌ارزد یا خیر! تعریف کیفیت از نظر کارشناسان و مردم مشخص است. برخلاف ادعای خودروسازان، مردم مشخصات فنی و امکانات خودروهای ۵ هزار دلاری داخلی را با مشخصات فنی و امکانات خودروهای ۱۵ هزار دلاری خارجی نمی‌سنجند، بلکه انتظار دارند همان محصول لو‌آپشنی که می‌خرند، دستکم برای دو، سه سال از کیفیت و دوام و ایمنی لازم برخوردار باشد و در همان کیلومترهای پایین یا ماه‌های اول استفاده جز برای سرویس‌های دوره‌ای پای آن‌ها را به نمایندگی‌های خدمات و تعمیرگاه‌ها باز نکنند.

مردم ایران ذاتاً توقعات بالایی ندارند، یعنی انتظارات و درخواست‌های ویژه‌ای ندارند، ولی باز هم به آن محصول مطلوب نمی‌رسند. بر این اساس، فکر می‌کنم تکلیف کیفیت معلوم است. در ضمن، در حوزه کیفیت، اعتقاد داریم بزرگ‌ترین دشمن کیفیت، ایجاد انحصار است. یعنی کیفیت در صورت حذف رقابت، از بین می‌رود.

به نظر شما برای ارتقای کیفیت محصولات خودروسازان و قطعه‌سازان نیازمند حضور شرکت‌های بزرگ مجموعه‌ساز جهانی در کنار صنعتگران ایرانی هستیم؟

بله؛ این نوع همکاری‌ها با شرکت‌های خارجی، به صنعت خودرو ایران کمک می‌کند و مجبور می‌شویم خود را با استانداردهای جدید جهانی انطباق بدهیم. اما یک سوال مطرح است؛ چرا آن‌قدر وابسته به این موضوع هستیم که کدام شرکت، چه تصمیمی برای ما می‌گیرد. به‌ر حال، با صنعتی روبه‌رو هستیم که هم توانمند است و هم پول زیادی در آن گردش دارد.

اما اغلب شرکت‌های خودروسازی ایران، ترازهای مالی منفی دارند و مردم نیز از کیفیت خودروهای تولید داخلی ناراضی هستند. همچنین تعداد زیادی از شرکت‌های قطعه‌سازی در

به نظر شما در صورت حصول نتیجه دلخواه دولت در مذاکرات وین، آیا صنعت خودرو ایران از فشار تحریم‌ها خارج می‌شود؟

رفع تحریم‌ها به‌تنهایی مشکلات صنعت خودرو کشور را رفع نمی‌کند. متأسفانه، قبل از اجرای برجام، رکورد بهره‌وری منفی را زده بودیم.

بهره‌وری منفی یعنی این که ما پول و منابع مالی اضافه کرده‌ایم، ولی رشد اقتصادی منفی داشته‌ایم؛ کارخانه‌های جدیدی تأسیس و سرمایه‌های فیزیکی و اقتصادی اضافه شدند و نیروی انسانی بیش‌تری به کار گرفته شد، ولی عملاً درآمد ما کمتر از دوره قبل است که این سرمایه‌ها و نیروی انسانی را هم اضافه نکرده بودیم.

من فکر می‌کنم این مشکلات، نتیجه مجموعه‌ای از تصمیم‌گیری‌های اشتباه در صحنه کلان اقتصادی و صنعتی بوده است.

آیا تلاش مجلس برای آزادسازی واردات خودرو به‌ازای صادرات خودرو و قطعه را برای صنایع خودرو و قطعه‌سازی کشور راهگشا و سبب ایجاد انگیزه برای ارتقای کیفیت تولید با اهداف صادراتی می‌دانید؟

واقعیت این است نیاز امروز ما بیشتر واردات مواد اولیه خارجی، قطعات‌های تک و قطعات نیم‌ساخته است. زیرا همه قطعات خودرو برای داخلی‌سازی مقرون به‌صرفه نیستند و برخی از آنها، تولیدکنندگان محدودی در دنیا دارند که با تیراژهای نجومی برای زنجیره تامین جهانی تولید می‌کنند.

از سوی دیگر، بسیاری از قطعاتی که داخلی‌سازی می‌شوند، به‌رغم آن که به توسعه ساختل داخل و تامین بخشی از نیاز خودروسازان و قطعه‌سازان کمک می‌کنند، به دلیل تیراژ پایین و نواقص کیفی نیاز به واردات را از بین نمی‌برند و نمی‌توان به اسم حمایت از تولید داخل یا موجود بودن کالای مشابه داخلی، جلوی واردات نمونه خارجی آن‌ها را گرفت. بنابراین بهتر است امکان واردات به‌ازای صادرات قطعه را به واردات این گونه قطعات اختصاص دهیم.

TURBO GDI

توربو شارژر ، پاشش مستقیم سوخت

KERMANMOTOR

مرکز تماس

کرمان موتور

۰۲۱-۴۲۷۲۴



با نشان **RS** محسوب می‌شود. البته این روزها نسخه‌های اسپرت شاسی‌بلندها بسیار متداول شده‌اند اما هوندا به رغم پر خور داری از کراس‌اوورهای متعدد در سبد محصولات خود هنوز به این جمع نپیوسته است. البته **RS** مثل تایپ **R** نیست اما می‌تواند قدرت بیشتر و تنظیمات تعلیق و فرمان راننده‌محوری را در کنار عناصر طراحی اسپرت ارائه کند. کانسپت **SUV RS** در طراحی بیرونی هم جدیدترین ویژگی‌های زبان طراحی هوندا در نسل جدید کراس‌اوور **HR-V** را قرض گرفته است.

هوندا از کانسپتی به نام **SUV RS** را نمایشگاه خودرو اندونزی رونمایی کرده است که پیش‌نمایشی از کراس‌اوور جدید **ZR-V** برای بازار اندونزی و سایر بازارهای آسه‌آن (کشورهای جنوب شرق آسیا) محسوب می‌شود. این کانسپت تقریباً نزدیک به تولید است زیرا به خوبی ویژگی‌های طراحی کراس‌اوور جدید هوندا را نشان می‌دهد.

این کانسپت علاوه بر اینکه به مدل جدید **ZR-V** اشاره دارد، از جهت دیگری هم مهم است زیرا همان‌طور که از نامش مشخص است، اولین کراس‌اوور هوندا



«هوندا»؛ آماده رونمایی از یک کراس‌اوور جدید

اجرای پروژه‌های مدیریت هزینه در سال گذشته جواب داد؛

کاهش بیش از ۳ هزار میلیارد تومانی هزینه‌های ایران خودرو

پروژه‌های عملیاتی تحقق صرفه‌جویی و مدیریت هزینه ۲ هزار و ۵۲۹ میلیارد تومانی نیز از سوی ستاد مدیریت قیمت تمام‌شده محصولات ایران خودرو با مشارکت تمامی مدیران و کارکنان این گروه صنعتی، در سال جاری دنبال می‌شود



مشارکت تمامی مدیران و کارکنان گروه صنعتی، پروژه‌های عملیاتی کاهش هزینه تعریف شده است و تحقق صرفه‌جویی و مدیریت هزینه ۲ هزار و ۵۲۹ میلیارد تومانی نیز در سال جاری دنبال می‌شود.»

وزارت صنعت، معدن و تجارت، تا پایان امسال، کاهش ارزبری سالانه ۱۳۳ میلیون یورویی هدف گذاری و تا انتهای آبان ماه، ۶۹ میلیون یورو از این میزان محقق شده است.»

«ایجاد ستاد مدیریت قیمت تمام‌شده محصولات مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در خصوص اجرای پروژه‌های کاهش هزینه نیز اظهار داشت: «ایران خودرو، برای کاهش بهای تمام‌شده و کاهش هزینه تولید که امری اساسی برای کمک به ادامه حیات در شرایط تحریم‌ها بوده، ستاد مدیریت قیمت تمام‌شده محصولات را در سال گذشته ایجاد کرده است.» وی افزود: «کاهش هزینه بیش از ۲ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان در سال گذشته در سطح گروه صنعتی ایران خودرو محقق شده است. برای تحقق این اهداف، با

نوربلا

طی دو سال اخیر بالغ بر ۱۳۳ پروژه با شرکت‌های دانش‌بنیان، ۲۲ پروژه با صنایع دفاع و ۲۶ پروژه با صنایع هوافضای سپاه تعریف شد که این مشارکت و همکاری با شرکت‌ها و صنایع توانمند در سطح کشور، از سال ۹۸ تاکنون به ۲۹۷ میلیون یورو کاهش ارزبری در قالب پروژه‌های ساخت داخل انجامیده است

علیرضا جابیتی
a.jabeti@autoworld.ir

مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو اعلام کرد: «با اجرای پروژه‌های مدیریت هزینه، در سال گذشته صرفه‌جویی ۳ هزار و ۱۴۷ میلیارد تومانی محقق شده که با به نتیجه رسیدن پروژه‌های تعریف‌شده، این رقم به ۵ هزار و ۶۷۶ میلیارد تومان در پایان امسال افزایش خواهد یافت.» فرهاد مقیمی با بیان این که گروه صنعتی ایران خودرو از دو سال گذشته در شرایط سخت تحریم و کرونا، با برنامه‌های مقام معظم رهبری در خصوص نگاه به ظرفیت‌های داخل، در صدد به کارگیری و استفاده از ظرفیت و توانمندی‌های داخلی برآمد، تأکید کرد: «در همین راستا، ستاد ساخت داخل با همراهی و تعامل همه‌جانبه سازندگان داخلی شکل گرفت تا بتوانیم با تعمیق ساخت داخل، از بحران و سد تحریم‌ها عبور کنیم.»

کاهش ارزبری ۷۴ میلیون یورویی تا پایان امسال به گفته مقیمی، برنامه‌ریزی و پیگیری ویژه تحقق خودکفایی قطعات میزهای ساخت داخل و به کارگیری ظرفیت‌های موجود در کشور برای تعمیق ساخت داخل و کاهش ارزبری در خودروهای تجاری به ویژه در حوزه موتور و گیربکس صورت گرفته است و طبق برنامه‌ریزی‌ها، با تحقق اهداف این بخش، کاهش ارزبری ۷۴ میلیون یورویی تا پایان امسال، محقق خواهد شد. وی از مشارکت و همکاری شرکت‌ها و صنایع توانمند در سطح کشور و تعریف بالغ بر ۱۳۳ پروژه با شرکت‌های دانش‌بنیان، ۲۲ پروژه با صنایع دفاع و ۲۶ پروژه با صنایع هوافضای سپاه در دو سال اخیر خبر داد و گفت: «بر این اساس و با اقدامات صورت گرفته از سال ۹۸ تاکنون، ۲۹۷ میلیون یورو کاهش ارزبری در قالب پروژه‌های ساخت داخل محقق شده است.» وی افزود: «همچنین طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته مطابق با اهداف و رویکردهای

پیگیری يك موضوع

Follow up

رحمت‌اله نوروزی

نایب‌رئیس فراکسیون کارگری مجلس

از دست رفتن ۸۰۰ هزار شغل با زیان‌ده شدن خودروسازان

تولید خودروسازان با زیان همراه است. ادامه این مسیر می‌تواند شرایط نامطلوبی را پیش‌روی صنعت خودرو و کارگرانی که به صورت مستقیم و غیرمستقیم با آن در ارتباط هستند، قرار دهد. در همین زمینه با رحمت‌اله نوروزی، نایب‌رئیس فراکسیون کارگری مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو پرداختیم.

برای آزادسازی قیمت خودرو چه پیش‌شرط‌هایی لازم است؟

شرط نخست، آزادسازی قیمت خودرو و افزایش کیفیت محصولات است. خودروسازان و قطعه‌سازان بابر خور داری از نیروی متخصص و نخبه، توان تولید خودروهای باکیفیت و با نشان ایرانی را ندارند، تنها باید مسیر رشد این صنعت را فراهم کنیم. البته هزینه‌های بالای تولید و قیمت‌گذاری دستوری نیز موجب فروش خودرو با ضرر و زیان شده است.

موضوع واردات خودرو را چگونه می‌بینید؟

اگر خودرو خوب و باکیفیت به دست مشتری برسد، کسی به سمت خرید خودرو خارجی نخواهد رفت. در کنار تعصبی که نسبت به استفاده از محصول داخلی وجود دارد، برای مردم نیز خرید خودرو داخلی به صرفه‌تر از خودرو گران خارجی است. فراکسیون کارگری مجلس شورای اسلامی حامی تولید و اشتغال پایدار است و در صورتی که طبق قول‌های داده‌شده از سوی خودروسازان، کیفیت محصولات ارتقا یابد، می‌توان قیمت خودرو را بر اساس فرمول بهای تمام‌شده محصول به اضافه سود معقول، آزادسازی کرد.

پس با این شرایط مخالف واردات خودرو هستید؟

با توجه به کمبود ارزی که در کشور وجود دارد، چرا باید از موجود برای واردات خودرو هزینه کنیم؟ خودروسازان ما توانایی تولید محصول و پاسخ به تقاضای مردم را دارند، بنابراین می‌توان این منابع را صرف تولید در کشور کرد. صنعت خودرو در تولید ناخالص داخلی بسیار تأثیرگذار است. در حال حاضر اولین دغدغه تمام کشور، اقتصاد و اشتغال است. اگر صنعت خودرو با این زیان‌انباشته به مسیر خود ادامه دهد، بیش از ۸۰۰ هزار نفر شاغل که به صورت مستقیم و غیرمستقیم با این صنعت پیوند خورد دارند، بیکار خواهند شد، یعنی زندگی میلیون‌ها نفر به مخاطره می‌افتد. بیکاری این تعداد نیروی کار، برای کشورنگرانی ایجاد می‌کند. به همین دلیل باید بتوانیم در کنار ایجاد اشتغال مولد، اشتغال پایدار را تثبیت و نیروی کار را حفظ کنیم. اگر دولت اجازه آزادسازی قیمت خودرو را ندهد طبق ماده ۹۰ اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی باید ضرر و زیان خودروسازان را جبران کند.

نگاه

View

کاظم موسوی اردبیلی

عضو هیات‌رئیس کمسیون اقتصادی مجلس

ضرورت اصلاح قیمت‌گذاری مواد اولیه داخلی

رشد تیراژ در خودروسازان برای اقتصاد کشور و سامان دادن بازار خودرو بسیار اهمیت دارد. البته این رشد تیراژ نیازمند پیش‌زمینه‌هایی است.

به منظور رشد تیراژ خودرو ضمن توجه به ارتقای کیفیت قطعه و خودرو، اصلاح نحوه قیمت‌گذاری مواد اولیه داخلی که با قیمت‌های جهانی محاسبه می‌شود نیز ضروری است.

مدیران خودروسازی‌ها باید نسبت به ریشه‌یابی بی‌ثباتی و رشد قیمت خودرو اقدام کنند. در این خصوص باید راهکارهای فوری برای رشد تیراژ خودرو تا پایان سال با توجه به زیان‌های وارده و کاهش نقدینگی در این صنعت در دستور کار قرار بگیرد.

صنعت خودرو در حال حاضر نیازمند اصلاح قیمت است. بدون اصلاح قیمت نمی‌توان بحث افزایش تیراژ را در دستور کار قرار داد. ضمن اینکه باید در کل زنجیره شاهد قیمت‌گذاری مناسبی باشیم.

مساله دیگر در حوزه خودرو، ضرورت ارتقای دانش‌فنی خودروسازان در راستای تولید خودرو ملی و ترغیب مصرف‌کنندگان به استفاده از خودروهای داخلی است.



ارتباط میان صنعت و دانشگاه موجب افزایش استحکام و دوام خودروهای داخلی و تقویت خدمات پس از فروش خواهد شد که در جلب اطمینان مصرف‌کنندگان نیز مؤثر است. قیمت خودرو داخلی باید با کیفیت آن متناسب باشد و افزایش قیمت به سود و مصلحت مصرف‌کنندگان نیست. در حال حاضر شاهد سرازیر شدن سود تولید خودرو به جیب دلالان و قدرت‌های مافیای که اعتراض قطعه‌سازان را نیز دربرداشته است، هستیم.

در چنین شرایطی، واردات خودرو در ازای صادرات قطعه و خودرو بدون خروج ارز از کشور و از طریق اشخاص حقیقی و حقوقی، بر اساس ماده ۴ مصوبه ساماندهی صنعت خودرو که مورد تأیید شورای نگهبان نیز قرار گرفته است، اگر به شکل معقول دنبال شود، مشروط بر حفظ تولید داخل و نیروی کار شاغل در این صنعت، به طور قطع به کاهش قیمت خودرو می‌انجامد.

طرح «ساماندهی صنعت خودرو» ابهام و ایراد شرعی ندارد

ایراد و ابهامی ندارد.»

پیش از این سخنگوی شورای نگهبان گفته بود که هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام «طرح ساماندهی صنعت خودرو» را مغایر با سیاست‌های کلی نظام اعلام کرده که ایرادات سابق این هیات، همچنان به قوت خود باقی است بنابراین مراتب به مجلس اعلام خواهد شد.

وجود داشت که با بررسی‌هایی که در شورای نگهبان به عمل آمد این ابهام‌ها برطرف شد و شورای نگهبان نسبت به این طرح هیچ ابهام و ایرادی ندارد.»

وی افزود: «البته هیات عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام ایراداتی از جهت سیاست‌ها نسبت به این طرح داشت که ما بر اساس مقررات باید آن‌ها را به مجلس منتقل کنیم اما شورای نگهبان نسبت به این طرح هیچ

به گفته سخنگوی شورای نگهبان این شورا نسبت به طرح «ساماندهی صنعت خودرو» هیچ ابهام و ایراد شرعی یا قانونی ندارد.

هادی طحان نظیف در ارتباط با طرح «ساماندهی صنعت خودرو» گفت: «این طرح در جلسه اخیر شورای نگهبان مورد بررسی قرار گرفت. در مرحله قبل اساساً مغایرت شرعی یا قانونی نسبت به این طرح نداشتیم و تنها سه ابهام





استفاده از پشرا نه موسانک برای بازسازی فور د «برانکو کلاسیک»



«فور د برانکو جدید بازگشت فوق العاده ای داشته و از همه لحاظ عالی عمل کرده است. به همین دلیل، این خودرو با تقاضای بیشتری مواجه شده است اما مشکل کمبود چپب هم موجب تأخیر در تحویل برانکو به خریداران می شود. اما برای کسانی که نمی خواهند برای خرید برانکو جدید ماه ها منتظر بمانند یا به هر دلیلی به نسل جدید این خودرو علاقه ای ندارند و برانکوهای کلاسیک را ترجیح می دهند، انتخاب جذابی وجود دارد. این خودرو یک برانکو مدل ۱۹۷۸ است که به طور کامل با قطعات مدرن نوسازی شده و ژاتو به

به حراج گذاشته خواهد شد. در این خودرو منحصر به فرد، برانکو کلاسیک با فور د F250 سو پر دیوتی ترکیب شده تا در خیابان ها سرها را به سمت خود برگردانند. متاسفانه فعلا جزئیات کمی در مورد این خودرو خاص در دست است ولی می دانیم جلوپنجره، سپرها، رینگ ها و چراغ های آن از یک F250 مدرن گرفته شده اند. البته گلگیرها و کاپوت متعلق به خود برانکو هستند و برای تطبیق این قطعات به شکل مناسب و در یک طرح منسجم، اقدامات زیادی به صورت دست ساز در خودرو انجام شده است.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شاخص کل بورس باز هم کاهش یافت

بازار سرمایه هفته را نزولی استارت زد

بازار سرمایه در ابتدای هفته باز هم کار خود را نزولی آغاز کرد، به طوری که روز شنبه شاخص کل بورس با افت ۵،۳۳۷ واحدی در رقم یک میلیون و ۳۳۴ هزار واحد ایستاد. شاخص کل با معیار هم وزن نیز ۴،۶۵۲ واحد کاهش یافت و به رقم ۳۶۲ هزار و ۹۰۸ واحد رسید.

معامله گران این بازار ۳۸۲ هزار معامله به ارزش ۳ میلیارد تومان انجام دادند. همچنین روز گذشته

شاخص فرابورس با ۱۰۰ واحد کاهش در رقم ۱۹ هزار و ۱۳۵ واحد ایستاد. معامله گران این بازار ۱۸۷ هزار داد و ستد به ارزش هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان انجام دادند. به نظر می رسد بورس با یک فاز تأخیر به نسبت رشد دلار، روند صعودی خود را آغاز کند اما باید در نظر داشت ابهام در مذاکرات برجام، در بلندمدت روند بورس را نزولی خواهد کرد.

مقایسه

بیمه ایرانی در مقابل بیمه آلمانی

«بیمه نوین» به عنوان هجدهمین شرکت بیمه در کشور پس از اخذ مجوز فعالیت از بیمه مرکزی در سال ۸۴ فعالیت خود را آغاز کرده است. انجام عملیات بیمه ای در تمامی رشته ها اعم از شخصی ثالث، بدنه اتومبیل، اموال، مسئولیت، سرمایه گذاری از محل سرمایه، اندوخته ها و ذخایر انجام بیمه های انکابی و اگذاری (تحصیل پوشش انکابی) حسب نیاز و تمام عملیات شرکت اعم از بخش بیمه گری و سرمایه گذاری در چار چوب قانون تأسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه گری موضوع فعالیت «بیمه نوین» است. قیمت هر سهم این شرکت در جریان معاملات روز شنبه در بورس تهران، به ۳۵۷ تومان رسید.

در مقام مقایسه شرکت بیمه آلمانی آلیانز (Allianz) در سال ۱۸۹۰ تأسیس شد. آلیانز یک شرکت بیمه ای است که در بیش از ۷۰ کشور دنیا فعالیت می کند البته محدوده محصولات بیمه ای آلیانز بسیار متنوع است. قیمت هر سهم این شرکت آلمانی روز گذشته به ۱۹۸ یورو (معادل ۶ میلیون و ۳۴۵ هزار تومان) رسید.

امار معاملات



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز چهارشنبه ۱۰ آذر بالغ بر ۲۳۸ میلیارد تومان و ۶۵۸ میلیون سهم شد.

کدال نگر

- «کمک فتر ایندամین سایپا» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، مبلغ ۵۱،۹ میلیارد تومان در آمد داشته که تمام آن مربوط به فروش داخلی شرکت است.
- «بیمه تجارت نو» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، مبلغ ۱۳۱،۷ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین مبلغ ۹۹،۶ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختنی داشته است.
- «ماشین سازی اراک» در دوره یک ماهه منتهی به آبان ماه، مبلغ ۴۵،۵ میلیارد تومان درآمد داشته است.
- «لیزینگ پارسین» در دوره یک ماهه منتهی به پایان آبان ماه، مبلغ ۱۴،۶ میلیارد تومان از محل فروش یا ارائه خدمات درآمد داشته است.



نمودار تکنیکالی بیمه آسیا نشان دهنده آن است که نماد «آسیا» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه سال ۱۳۹۹ در قیمت ۴،۶۰۰ تومان یک اصلاح قیمتی و افزایش سرمایه سنگین را تجربه کرد، اما در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت بورس، این نماد معاملات متعادلی دارد.



پیش بینی

طی سه ماه گذشته شاخص کل بورس حدود ۱۴ درصد کاهش یافته و از سطح یک میلیون و ۵۸۸ هزار واحدی تا نقطه یک میلیون و ۳۳۵ هزار واحد با افت روبه رو شده، این در حالی است که نرخ دلار در بازار آزاد حدود ۱۰ درصد افزایش یافته و بین ۲۷ هزار تا ۳۰ هزار تومان در نوسان است. از سوی دیگر اگر به روند شاخص کل بورس و دلار از دیرباز نگاهی بیندازیم، متوجه می شویم بورس در بلندمدت به دنبال نرخ دلار حرکت کرده و تغییرات نرخ ارز تأثیر بسزایی در روند معاملات بازار سرمایه داشته است. اما در کوتاه مدت و در برخی بازه های زمانی به دلایل مختلف همراهی بورس با دلار با کمی اختلاف زمانی رخ داده است، بدین معنی که ابتدا دلار حرکتی صعودی داشت اما روند بورس خشی یا نزولی بوده و پس از گذشت مدت زمان کوتاهی بورس نیز حرکت صعودی خود را شروع کرده است.

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۲۰،۵۷	۰	-
سایپا	۱،۷۵۶	۰	-
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲،۴۶۳	-۳،۶۸	▼
پارس خودرو	۱،۱۲۴	۰	-
تولید محور خودرو	۳،۷۰۴	۰	-
گروه بهمن	۱،۹۰۲	-۴،۲۸	▼
زامیاد	۷،۱۴۰	-۳،۹	▼
نیرو محرکه	۳،۵۹۱	-۴،۳۴	▼
مهندسی نصیر ماشین	۲۰،۳۳۰	-۱،۹۸	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲،۶۰۵	-۴،۴۷	▼
رادیا تور ایران	۱۵،۸۱۰	۳،۶	▲
مهر کام پارش	۱،۹۰۴	-۳،۴۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۶،۴۷۰	۰	-
فترسازی زر	۱۰،۶۰۰	-۴،۴۲	▼
ایر کا پارت صنعت	۴۰،۰۶۴	-۴،۲۹	▼
سایپا آذین	۲،۹۳۵	-۳،۹	▼
کمک فتر ایندամین	۲۴،۴۶۰	-۳،۵۱	▼
بنیان دیزل	۲۲۰،۴۹۴	۳	▲
صنایع ریخته گری ایران	۳،۳۰۲	-۱،۶۱	▼
آهن گری تراکتورسازی ایران	۵،۱۶۰	-۰،۱۹	▼
رینگ سازی مشهد	۲۵،۹۲۰	-۳،۵	▼
سرمایه گذاری رنا	۳۰،۴۰	-۴،۷۳	▼
الکترونیک خودرو شرق	۱۲،۵۶۰	-۴،۲۷	▼
محورسازان تراکتورسازی ایران	۶،۶۳۰	-۴،۳۳	▼
فترسازی خاور	۷،۲۱۰	-۳،۲۲	▼
چرخشگر	۸،۳۰۰	-۲،۲۴	▼
سایپا دیزل	۳،۴۴۷	-۲،۸۵	▼
لنت ترمز ایران	۶۶،۴۷۰	-۳،۲۷	▼
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۵،۷۹۰	-۱،۳۶	▼
سازه پوشش	۷۲،۳۵۰	-۰،۷۳	▼
کرمان خودرو	۲،۷۸۱	-۳	▼
بهمن دیزل	۵۲،۷۹۱	-۴،۴۱	▼
لیزینگ رایان سایپا	۲،۴۶۴	۰	-
لیزینگ ایران	۲،۳۱۴	-۱،۶۶	▼
لیزینگ ایرانیان	۳،۲۴۷	-۴،۶۴	▼
واسپاری ملت	۴،۵۰۹	-۲،۱۳	▼
لیزینگ ایران و شرق	۲،۶۲۱	-۱،۶۱	▼
لیزینگ خودرو و غیره	۹،۱۲۰	-۴،۶	▼
لیزینگ پارسین	۳،۲۷۴	-۲،۳	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۳،۷۹۳	-۲،۵۲	▼
لیزینگ آریا دانا	۱۲،۱۶۶	-۵	▼
لیزینگ رازی	۲۱،۱۴۷	-۰،۵۹	▼
بهمن لیزینگ	۶،۹۷۵	-۰،۶۴	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۳۰،۲۶	-۰،۰۳	▼
لیزینگ کار آفرین	۴،۲۳۶	۰،۵۷	▲
حمل و نقل پتروشیمی	۲۴،۱۳۰	-۰،۸۲	▼
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۲،۹۶۰	-۱،۶۷	▼
ریل سیر کوثر	۳۰،۶۱۴	-۵	▼
آسیا سیرارس	۱۴،۳۲۱	-۴،۱	▼
ریل گردش ایرانیان	۴۰،۷۸	۲،۳۳	▲
تاید واتر خاورمیانه	۴۸،۲۸	-۱،۸۷	▼

۶۰۰
میلیارد تومان

تراز مثبت

«بیمه آسیا» در یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، ۱۰۰۹۳ میلیارد تومان از محل فروش حق بیمه درآمد و همچنین ۶۰۸۸ میلیارد تومان به عنوان خسارت پرداختنی داشته، البته نماد «آسیا» در این مدت تراز مثبت ۴۰۰ میلیارد تومان را ثبت کرده است.

۳۷۷،۶٪

رشد درآمد

از ابتدای سال مالی تا پایان ۳۰ آبان ماه جمع درآمدهای (فروش محصولات) «سایپادیزل» بالغ بر ۵۶۸،۳ میلیارد تومان بوده، این در حالی است که جمع درآمدهای نماد «خکاوه» در دوره مشابه سال قبل برابر با ۱۱۹ میلیارد تومان بوده که ۲۷۷،۶ درصد افزایش یافته است.

رادیا تور ایران

افزایش فروش

«رادیا تور ایران» در دوره یک ماهه منتهی به ۳۰ آبان ماه، مبلغ ۹۲،۶ میلیارد تومان درآمد داشته که ۹۲،۷ درصد آن مربوط به فروش داخلی و ۷،۲ درصد دیگر نیز مربوط به کل صادرات شرکت است. از سوی دیگر درآمد نماد «ختور» نسبت به ماه قبل ۲۹،۶۷ درصد افزایش یافته که نسبت به میانگین ماه های گذشته با ۴،۴۱۸ درصد رشد روبه رو بوده است.

افزایش درآمد

از ابتدای سال مالی تا ۳۰ آبان ماه جمع درآمدهای مربوط به فروش یا ارائه خدمات «لیزینگ صنعت و معدن» برابر با ۷۶،۸ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵،۸۹ درصد افزایش یافته، البته نماد «ولسنم» در آبانماه مبلغ ۷ میلیارد تومان درآمد داشته است.

۱۸۴ پوند فوت (۲۵۰ نیوتون متر) گشتاور را در دور موتور ۳۷۰۰ تولید می کند. توپو تا می گوید مدل های مجهز به گیربکس دستی شش سرعته ظرف ۶٫۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت (۶۲ مایل بر ساعت) می رسند؛ در حالی که مدل های اتوماتیک برای رسیدن به همان سرعت به ۶٫۹ ثانیه زمان نیاز دارند. همچنین شتاب گیری نوع دنده دستی تا سرعت ۲۲۶ کیلومتر بر ساعت (۱۴۰ مایل بر ساعت) ادامه پیدا می کند و این در حالی است که نسخه اتوماتیک نمی تواند از ۲۱۶ کیلومتر بر ساعت (۱۳۴ مایل بر ساعت) بیش تر شتاب بگیرد.

«روند فروش توپو تا GR86 ۲۰۲۲ در اروپا آغاز شده است؛ اما تنها به مدت دو سال در این فاره فروخته خواهد شد. در حالی که GR86 جدید برای نخستین بار در ماه آوریل برای آمریکای شمالی رونمایی شد. توپو تا به تازگی اعلام کرده است که این مدل در بهار سال ۲۰۲۲ در اروپا عرضه خواهد شد. این خودرو همان مشخصات کلیدی خود را مانند سایر بازارها حفظ کرده است و در زیر بدنه جدید GR86 یک پیشرانه بوکسر چهار سیلندر ۲٫۴ لیتری تامین شده توسط سوپارو وجود دارد که ۲۳۱ اسببخار قدرت را در ۷۰۰۰ دور در دقیقه و

توپو تا GR86 در اروپا تنها دو سال به فروش می رسد



برگزاری نمایشگاه لامبورگینی ها در میامی



لامبورگینی به طور رسمی نمایشگاه هنر بازل میامی را با عنوان «لامبورگینی کانتاچ: آینده میراث ماست» افتتاح کرد. این نمایشگاه با همکاری خودرو ساز و سر کنسولگری ایتالیا در موزه Wolfsonian-FIU ترتیب داده شده و هدف آن این است که نشان دهد لامبورگینی چگونه گذشته خود را ارج می نهد؛ در حالی که به آینده برقی می پیوندد. با یک کانتاچ LP 5000 QV مشکی و طلایی ۱۹۸۶ به عنوان مرکز توجه از میهمانان دعوت می شود در نمایشگاهی که تاریخچه خودرو ساز مشهور را شرح می دهد، آن ها را دنبال کند؛ در حالی که به سمت حال و آینده حرکت می کند و تجربه دلپذیر این سفر را با تصاویری از کانتاچ LPI 800-4 جدید همراهی می کند. دومین مدل برقی پس از سیان همین کانتاچ Direzi+one Cor Tauri است که تا ۵۰ درصد دی اکسید کربن کمتری را منتشر می کند و خط تولید تمام هیبرید را تا سال ۲۰۲۵ و همچنین تولید نخستین خودرو تمام الکتریکی این برند را در نیمه دوم دهه ۲۰ هدف قرار داده است. نمایشگاه «لامبورگینی کانتاچ: آینده میراث ماست» با همراهی کانتاچ LP 500 QV تا پنجم دسامبر ۲۰۲۱ برپاست.

چشم اژدهای زرد به بازار ینگه دنیا

چینی ها مکزیک را سکوی پرش به آمریکا می دانند

مستقیم در مکزیک داشته باشند. در واقع JAC تنها برند چینی است که محصولات برقی اش را در مکزیک نیز تولید می کند.

فرا تر از مرزها

برندهای دیگری نیز مصمم به حضور در مکزیک هستند که از جمله آن ها می توان به BYD اشاره کرد که اقدام به صادرات شاسی بلندهای برقی می کند. به طور قطع ظرفیت بازار مکزیک برای فروش ۹۳۰ هزار دستگاه یکی از عوامل حضور چینی ها در این بازار بوده؛ اما وقتی بدانیم برنامه چینی ها تولید بیش از ۱/۵ دستگاه در مکزیک است، به نظر می رسد که بهتر است نگاه دقیق تری به بازار ۱۵ میلیون دستگاهی ایالات متحده داشته باشیم که قرار است تا سال ۲۰۲۳ به ظرفیت ۱۷ میلیون دستگاه برسد. لازم است این موضوع را در نظر بگیریم که تلاش اصلی چینی ها تسلط بر بازار خودروهای برقی است که در حال حاضر برندهای آمریکایی «غیر از تسلا» به صورت تک محصولی به آن ها نگاه می کنند و صرفا در برنامه های توسعه ای خود تولید این محصولات را در نظر گرفته اند.

سرمایه گذاری رویه رشد

ایوان ریواس، رئیس دبیرخانه اقتصادی در ایالت شمالی نوو لئون در سال ۲۰۱۵ پس از اعلام پروژه سرمایه گذاری جدید چین اعلام کرد که سرعت سرمایه گذاری چین در مکزیک در حال افزایش است و در سال های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ شاهد پروژه های سرمایه گذاری جدید چینی ها در ایالت نوو لئون بودیم؛ اما برای سال ۲۰۱۸ سرعت این دو پروژه جدید افزایش یافت. بارسین به سال ۲۰۱۹، رونق پروژه های جدید چینی کامکان وجود داشت؛ زیرا هشت پروژه اعلام شده بود. در حال حاضر ۳۸۱ پروژه سرمایه گذاری در ایالت نوو لئون در حال مذاکره است که ۷۵ مورد از آن ها از سوی شرکت های چینی است. این اطلاعات تنها برای ایالت نوو لئون است که طبق بلیه دبیرخانه اقتصادی فدرال، پس از مکزیکوسیته ۲۸٫۲ درصد و ایالت جالیسکو با ۲۲ درصد، رتبه سوم را در زمینه سرمایه گذاری چینی با ۸٫۲ درصد در اختیار دارد. بنابر این سرمایه گذاری بیشتر چینی ها در مکزیک و همچنین برندهای جدید که برخی از آن ها قبلا دارای دفتر مرکزی در آمریکا و همچنین مراکز تحقیق و توسعه در ایالات متحده هستند، به نظر می رسد نشانه روشنی از قصد خودرو سازان برای ورود به بازار ایالات متحده باشد. اتفاقی که می تواند در آینده ای نه چندان دور رخ دهد.



استانداردهای کیفی آمریکا را رعایت کند، بنابراین خبری از حضور چامکو در نمایشگاه های سال ۲۰۰۸ نبود. اما حالا شرایط متفاوت شده و بزرگ ترین خودرو ساز چین یعنی سایک در ایالات متحده دفتر رسمی اش را در شهر بیرمنگام از ایالت میشیگان راه انداخته و به تازگی مرکز نوآوری های خود در سیلیکون ولی را نیز افتتاح کرده است.

آمریکایی هایی که خریدار خودرو چینی شدند حقیقت ماجرا این است که در حال حاضر نیز آمریکایی ها به دنبال خرید خودروهایی هستند که در خاک چین تولید شده اند و به طور شاخص می توان به بیوک انوین اشاره کرد که پیش از این قرار بود در مکزیک تولید شود؛ اما شرایط مساعد و مناسب چین سبب شد مشتریان این خودرو از محصولی بهره ببرند که در خطوط تولید چین تکمیل شده است. در واقع وقتی مکزیکی ها از شورولت کاپتوا، گروه ون تورنو، کوالیر و آوونوی استفاده می کنند که سایک در چین تولید می کند، چرا به سراغ این کشور برای تولید نروند؟! از سوی دیگر استراتژیس نیز با همکاری GAC اقدام به صدور دوج جورنی به مکزیک می کند و پژو پیکاپ لندر تکی را که توسط چانگان تولید می شود، فرستاده است. همین محصولات سبب شدند خودرو سازانی همچون بایک، چانگان و حتی جک حضور

پیشرانه باعث می شود به یاد آوریم که ارزش خرید این محصول تاندا زه خواهد بود که بتوانیم از مزایای اضافی توپو تا لند کروزز صرف نظر کنیم. البته برای نهایی شدن این نظر لازم به یادآوری است که اصالت ام جی به برندی در انگلستان بازمی گردد و با وجود این که در حال حاضر تحت نظر سایک موتور چین فعالیت می کند، اما تا سال ۲۰۰۵ ام جی انگلستان اقدام به فروش محصولاتی می کرد که در انگلستان تولید شده بودند. محصولاتی که اتفاقا خیلی هم موفق ظاهر شدند و چیزی حدود ۱۰ هزار دستگاه در کم تر از ۱۲ ماه در این بازار پذیرفته شد.

فروش در مکزیک به طمع آمریکا بر کسی پوشیده نیست که خودرو سازان چینی هدف گذاری خود را حضور در بازار ایالات متحده در نظر گرفته اند و البته این علاقه مندی را به وضوح با حضور در نمایشگاه های بین المللی آمریکای شمالی طی دهه گذشته نشان داده اند. نخستین تلاش ها نیز به سال ۲۰۰۷ بازمی گردد؛ یعنی زمانی که وانت هایی به نام چامکو و نسخه شاسی بلندهایی که از محصولات گروه خودرو سازای هبی ژونگ شینگ یا ZX اتو چین قرار بود به آمریکا برسد. حتی تولید CKD چامکو در مکزیک نیز شروع شد؛ اما از آنجایی که چین موفق نشد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

اگر چه نام RX8 در نگاه نخست ما را به یاد کوپه خاص مزدا یا پیشرانه وانتکل می اندازد «البته در صوتی که از خط تیره آن فاکتور بگیریم». اما در حقیقت باید به شاسی بلندی اشاره کرد که به عنوان رقیب توپو تا لند کروز یا حداقل شکاری در تیررس این خودرو معرفی شده است. ام جی مراسم اعلام عرضه این محصول در بازار مکزیک را در میان تپه های شنی منطقه خلیج کینو در ایالت سونورا برگزار کرد تا توانایی های این محصول را به مطبوعات محلی گوشزد کند. اما بهترین ویژگی این محصول برای بازار مکزیک قیمت آن است که اعلام شده قرار است با مبلغ پایه ۷۷۷ هزار پیسوس (معادل ۳۸ هزار دلار) راهی بازار شود. بنابر این مشتری مکزیکی برای خرید این محصول باید نیمی از قیمت لند کروز «۸۶ هزار و ۴۹۵ دلار» را بپردازد و این در حالی است که پس از توقف تولید لند کروز تا سال ۲۰۲۲، علاقه مندان به این خودرو مجبور هستند به سراغ لکسوس LX بروند.

تلاش در کلاس وزنی برابر

به طور قطع ام جی RX8 به کمک پیشرانه دو لیتری چهار سیلندر توربوشارژر که توان ۲۲۱ اسببخاری پیدا کرد، نمی تواند با لند کروز ر رقابت کند که مجهز به موتور ۵٫۷ لیتری هشت سیلندر وی شکل است که بدون پر خوران ۳۱۸ اسببخار خالص را زیر کاپوت خود نگهداری می کند. اما به خاطر ۹۷ اسببخار توان کم تر، نمی توان ام جی را شکست خورده در این رقابت دانست؛ چرا که هنوز هم توان کافی برای سبقت گرفتن در جاده را دارد. این دو دیفرانسیل حقیقی به شکلی طراحی شده که کاملاً با کلاس خود هماهنگی دارد و به نظر می رسد در بحث کیفیت ساخت نیز مشکل چندانی نداشته باشد. هدایت های LED و سانروف پانورامیک در نمای خارجی و مجهز بودن به سدر دیف صندلی چرمی و شارژی سیم در کنار سیستم مولتی مدیا اپل کار پلی یا اندروید اتو مجموعه کاملی را ساخته است و این موضوع به همراه گارانتی پنج ساله یا ۱۰۰ هزار کیلومتری سپر تا سپر و همچنین ضمانت هفت ساله یا ۱۵۰ هزار کیلومتری

خبر News

عدم رضایت همیلتون از حضور در عربستان

لوئیس همیلتون اذعان داشته به علت سابقه نقض حقوق بشر در عربستان سعودی از حضور در گرند پری این کشور احساس راحتی نمی کند. برگزاری این مسابقه در عربستان با انتقادات سازمان دیدبان حقوق بشر مواجه شده و این سازمان از مقامات بر گزار کننده فرمول یک خواسته اند تگرانی های خود را درباره انتخاب یک استراتژی مدی برای منحرف کردن اذهان عمومی از سابقه نقض حقوق بشر در عربستان ابراز کنند. در اخبار منتشر شده آمده که برگزاری مسابقه فرمول یک در این کشور ریسک تقویت تلاش های دولت سعودی برای نمایش چهره ای مناسب از خود را پی دارد. این در حالی است که طی سال های گذشته شاهد سرکوب قابل توجه فعالان مدنی و سیاسی در



این کشور بوده ایم. لوئیس همیلتون که سابقه هفت با قهرمانی در فرمول یک را دارد، یکی از فعالان حقوق بشر بوده است. همیلتون که در آستانه برگزاری گرند پری سعودی با رسانه ها سخن می گفت اظهار داشته فرمول یک وظیفه مهمی برای افزایش آگاهی درباره برخی مشکلات حقوق بشری در این گونه کشورها دارد. راننده تیم مرسدس تاکید داشته با استقبال گرمی از سوی سعودی ها مواجه شده اما از این که در این کشور مسابقه خواهد داد حس خرسندی و راحتی ندارد. همیلتون در پاسخ به این سوال که آیا برگزاری فرمول یک در عربستان با پیام «ما به عنوان یک واحد مشترک مسابقه می دهیم» فرمول یک متضاد است یا خیر گفته است: «من نمی توانم وانمود کنم که داناترین فرد به شرایط این کشور هستم و عمیق ترین درک را از شرایط و قوانین این رژیم دارم و البته در پاسخ به این که آیا من در اینجا احساس راحتی می کنم؟ باید بگویم چنین حسی را ندارم و در عین حال اینجا بودن انتخاب من نبوده است. در واقع مقامات فرمول یک اینجا را برای مسابقه انتخاب کرده اند و خواه این انتخاب درست باشد یا اشتباه من فکر می کنم باید از فرصت برگزاری گرند پری سعودی برای افزایش آگاهی افراد درباره حقوق بشر استفاده کنیم.

کند شود تا توربو را تا نقطه جوش برساند. RDX یک شاسی بلند جمع و جور جادار، کاربردی، سس گرم کننده و با تجهیزات جامع است که تا حد زیادی رضایت بخش به نظر می رسد. هر RDX دارای یک موتور دو لیتری توربوشارژ ۲۷۲ اسب بخاری چهار سیلندر است که با یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک و هر دو دیفرانسیل جلو یا چهار چرخ محرک (یا «SH-AWD» در Acura-speak) ارائه می شود. نسخه A-Ad دارای یک پدال گازی است که در سرعت های پایین به خوبی عمل می کند و به لطف داشتن گیربکس ۱۰ سرعته می توان دنده را سریع تعویض کرد.

کسانی که به دنبال یک SUV جمع و جور با امکانات بالا و نوع اسپرت هستند، آکورا RDX2022 را می پسندند؛ خودرویی که بهتر از مرسدس بنز کلاس GLC و پورشه ماکان است. مطمئنا این خودرو به اندازه دیگر خودروهای آلمانی لوکس نیست؛ اما به لطف داشتن توربوشارژ چهار سیلندر، به همان اندازه جذاب بوده و از نظر فنی بسیار قدرتمند است. البته از برخی امکانات این خودرو شکایاتی شده که حول محور کابینی است که نسبت به نسل قبل کمتر مجلل به نظر می رسد و همچنین گیربکس اتوماتیک ۱۰ سرعته آن سبب می شود گاهی سرعت این خودرو به شدت



آکورا RDX2022 با ۲۷۲ اسب بخار قدرت



ژاپنی

Japanese

ورود به مرحله پیش نمایش میتسوبیشی لنسر



میتسوبیشی لنسر قرار است برای نسل جدید با ظاهر متفاوتی به نمایش درآید. در ماه مه امسال میتسوبیشی با اعلام این که در حال احیای برند الپارت است، ما را شگفت زده کرد. این هیجان تنها چندماه به طول انجامید؛ زیرا اخیرا

این خودرو ساز این نام را به عنوان بسته لوازم جانبی برای دو مدل کاربردی خود در تایلند معرفی کرد. ما واقعا به چیزی احساسی تر امیدوار بودیم؛ اما اگر با این پلاک نام احیا شده قضاوت کنیم، این شرکت به ساخت کراس اوورها و کامیون های خسته کننده، هر چند سودآور، پایبند خواهد بود. این بدان معناست که هیچ مدل Evolution در راه نیست. تابستان امسال مشخص شد که میتسوبیشی در نظر دارد دوباره در موتور اسپرت شرکت کند؛ اما هیچ برنامه فوری برای یک Lancer Evolution جدید وجود ندارد. مطمئنا هیچ شانه مثبتی مبنی بر احیای سدان پر فرورنس وجود ندارد؛ اما طراح نیکیتا چویکو تصمیم گرفت چیزی برای تشویق به مال ارائه دهد. این خودرو به شکل یک سدان پر فرورنس جدید با رنگ زرد چشمگیر با نمای تجاری X شکل جلوا این برند عرضه می شود. شکل کلی خودرو مجازی بسیار شبیه به نسل آخر Lancer Evo است؛ اما خطوط واضح تری و وجود دارد که تفاوت را محسوس می کند.

ایرانی

Iranian

گردهمایی مالکان آریزو ۶ و تیگو ۷ به دعوت «مدیران خودرو»



مشتری مداری از مهم ترین ارکان فعالیت هر مجموعه ای است که به رشد جایگاه اجتماعی یک برند کمک شایانی می کند. شرکت مدیران خودرو در طول سال ها فعالیت در صنعت خودرو کشور تلاش کرده است رابطه صمیمانه

خود با مشتریان را حفظ کند. در همین راستا باشگاه مشتریان ام وی ام روز جمعه بیست و هشتم آبان ماه سال ۱۴۰۰، اقدام به برگزاری برنامه ای جدید و متفاوت کرد. در این گردهمایی مالکان خودروهای تیگو ۷ و آریزو ۶ در باغی در نزدیکی تهران گرد هم آمدند و ساعات خوشی را در کنار یکدیگر تجربه کردند. هم زمان با اجرای برنامه های تفریحی، مشتریان مدیران خودرو با دو محصول جدید این شرکت نیز آشنا شدند. خانواده ها پس از صرف صبحانه به چند دسته مختلف گروه بندی شدند و عده زیادی از آقایان برای شرکت در مسابقات والیبال، ابراز تمایل کردند. رقابت تیم های والیبال به شکل حذفی برگزار شد و در نهایت، یک تیم به مقام قهرمانی رسید. گروه دیگری از افراد به سمت زمین بدمینتون رفتند و گروه سوم هم که اغلب را بانوان بودند، در مسابقات آشپزی و ساخت سالاد شرکت کردند. اما در این میان، بسیاری از مشتریان ترجیح دادند که وقت خود را صرف آشنایی بیش تر با دو محصول جدید مدیران خودرو کنند.

ژاپنی

Japanese

رونمایی از نیسان قشقایی هیبرید نسل جدید



نیسان قشقایی هیبرید e-power به یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری مجهز است که هماهنگ با یک موتور الکتریکی کار می کند. مجموع این پیشانه ها نیز قدرتی معادل ۱۸۷ اسب بخار با گشتاور ۳۳۰ نیوتون متر را در

اختیار خودرو قرار می دهند. نخستین نسل از نیسان قشقایی ۱۵ سال قبل عرضه شد. کراس اووری که خودرو ساز مشهور ژاپنی نامش را از ایل قشقایی در ایران گرفت. حالا نیسان قرار است نسل سوم این خودرو را بر اساس یک پلت فرم جدید و پیشرفته هیبرید در میانه سال ۲۰۲۲ عرضه کند. محبوبیت این کراس اوور در ایران از همان سال های نخست به اندازه ای بود که پارس خودرو کار مونتاژ این خودرو را در سال ۱۳۹۱ آغاز کرد. کمپانی نیسان خودرو قشقایی مجهز به پیشرفته بنزینی را از اوایل سال ۲۰۲۱ میلادی رونمایی کرد. اما آخرین تصاویر ارائه شده به سایت های مشهور خودرویی نشان می دهد که نیسان در حال تولید مدل قشقایی هیبرید است. خودرویی که نسبت به نسخه بنزینی تفاوت هایی در طراحی و مشخصات فنی دارد. کمپانی ژاپنی نیسان برنامه دارد که تا سال ۲۰۳۰ میلادی ۲۳ مدل خودرو برقی را وارد بازار کند.

بررسی ۹ نسل متفاوت سلطان خودروهای جهان

تویوتا لند کروزر؛ یکی از محبوب ترین هادر خاور میانه

به سری ۸۰، پیشرفته ۷8 آن بود که ۴.۷ لیتر حجم داشت و به مشخصه بزرگ تویوتا لند کروزر سری ۱۰۰ و سری ۲۰۰ تبدیل شد. استحکام شاسی این نسل نیز ۵۰ درصد افزایش یافته بود. لند کروزر سری ۱۰۰ در تعداد زیاد و با هدف استفاده در ناوگان نیروهای نظامی و انتظامی وارد ایران شد؛ از این رو امروزه نسخه های مختلفی از این خودرو را در بازار ایران می توان یافت.

تویوتا لند کروزر سری ۲۰۰

لند کروزر سری ۲۰۰ یکی از مشهور ترین نسل های این خودرو است که در بازه زمانی طولانی مدت ۱۳ ساله به تولید می رسید. این نسل در حقیقت نسخه بهبود یافته سری ۱۰۰ است که به مرور میزبان تغییرات بیش تری بود و در سال ۲۰۱۶ نیز مورد فیس لیفت قرار گرفت. پیشرفته ۷8 یا ۵.۷ لیتر حجم و ۳۸۱ اسب بخار، قلب تپنده این خودرو است که به همراه گیربکس شش سرعته اتوماتیک قابلیت عبور از هر مسیری را دارد. در بازار کشور ما این خودرو نخستین بار در سال ۲۰۰۷ حضور یافت و پس از آن بین سال های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۳ نیز پای نمونه فیس لیفت آن به خیابان های کشورمان باز شد؛ خودرویی که از نظر نمای ظاهری و آپشن ها مقادری ارتقا یافته بود.

تویوتا لند کروزر سری ۳۰۰

هنگامی که تویوتا تصمیم گرفت پس از دو دهه ساختار مورد استفاده در سری ۱۰۰ و سری ۲۰۰ را کنار بگذارد، نسل جدید آفرودر ژاپنی یعنی لند کروزر سری ۳۰۰ معرفی شد. این خودرو با یک تفاوت بزرگ نسبت به دو نسل قبل همراه است؛ چرا که پیشرفته ۷6 توربوشارژر جایگزین موتور هشت سیلندر خور جینی سنتی در این خودرو شد. جعبه دنده ۱۰ سرعته اتوماتیک مورد استفاده در این نسل نیز به روند انتقال قدرت حالت بهتری می دهد و در کاهش مصرف سوخت پیشانه موثر است.

جمع بندی، جنگ سالاران ژاپنی در برابر تفنگ داران برقی

تغییرات اخیر در سیاست گذاری های کلان صنعت خودرو سبب شده است شاسی بلند های آفرودی ژاپنی به پایان راه خود نزدیک شوند. از بین سه محصول شناخته شده این سگمنت یعنی تویوتا لند کروزر، میتسوبیشی پاجرو و نیسان پاترول تنها نسل جدید لند کروزر به بازار عرضه شده است. نیسان برای معرفی نسل جدید پاترول هنوز تصمیمی نگرفته و تولید پاجرو نیز مدتی پیش برای همیشه متوقف شد. انتظار می رود تویوتا در آینده نزدیک لند کروزر را به پیشرفته هیبرید مجهز کند تا بتواند طول عمر نسل ۳۰۰ را افزایش دهد؛ با این حال احتمال دارد دوران نسخه درون سوز این جنگجوی ژاپنی طی سال های آینده به پایان برسد و این آفرودر ژاپنی مشهور با یک خودرو برقی جایگزین شود.



تویوتا لند کروزر سری ۵۰

سری ۵۰ تویوتا لند کروزر در سال ۱۹۶۷ معرفی شد و این خودرو مشخصات فنی یکسانی با سری ۴۰ داشت؛ اما برای سواری راحت تر در جاده ها و خیابان ها بهینه سازی شده بود. تویوتا لند کروزر سری ۵۰ در حقیقت یک خودرو جاده ای محسوب می شد که با فاصله بین محور بیش تر و موتور آرام تر، برای سواری های طولانی مدت در اتوبان های آمریکا طراحی شده بود. تولید این نسل تا سال ۱۹۷۹ ادامه داشت.

تویوتا لند کروزر سری ۶۰

سری ۶۰ لند کروز یکی از خودرو های خاطره انگیز برای ایرانیان است؛ چرا که این خودرو نقش پررنگی در خدمت رسانی به نیروهای ایرانی در جنگ هشت ساله ایفا کرد. این نسل در سال ۱۹۸۰ معرفی شد و با بهره مندی از فرم بدنه جعبه ای شکل و سیستم تعلیق بهبود یافته، سواری بهتری را نسبت به نسل های قبل برای سرنشینان به ارمغان می آورد.

تویوتا لند کروزر سری ۷۰

این نسل افسانه ای به عنوان میراث دار سری ۴۰ شناخته می شود و از سال ۱۹۸۴ تا کنون در حال تولید است. لند کروزر سری ۷۰ ترکیبی از عملکرد آفرودی فوق العاده سری ۴۰ و سواری راحت سری ۶۰ را ارائه می دهد و در عین حال از نظر دوام و ماندگاری زبان زد خاص و عام است. این نسل علاوه بر

تویوتا لند کروزر سری ۲۰-۳۰

در اگوست سال ۱۹۵۵ تویوتا نسل دوم لند کروزر را با کد اتاق ۲۰ معرفی کرد و تویوتا لند کروز اکنون از قالب خودرو نظامی خارج شده بود و همه افراد قادر به خریداری آن بودند. قدرت تویوتا لند کروزر سری ۲۰ توسط پیشرفته شش سیلندر خطی سری F تویوتا تامین می شد که ۳.۹ لیتر حجم داشت. این پیشرفته یکی از دیر پاترین موتور های استفاده شده توسط تویوتا است؛ به گونه ای که تا سال ۱۹۹۲ (حدود چهار دهه بعد) در خودرو های تویوتا نصب می شد. دوام بالای این پیشرفته یکی از دلایلی ایجاد شهرت برای تویوتا لند کروزر بود. این نسل با اندکی تغییرات و تحت عنوان تویوتا لند کروزر سری ۳۰ تا سال ۱۹۶۰ روی خط تولید قرار داشت.

تویوتا لند کروزر سری ۴۰

سری ۴۰ یکی از نسل های نمادین تویوتا لند کروزر است که در فاصله سال های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ روی خط تولید قرار داشت. این نسل میراث دار سری ۲۰ بود و با تغییرات متعددی در راستای جلب رضایت مشتریان به بازار عرضه شد. سری ۴۰ معمولاً با نام FJ40 (FJ برای نوع موتور و J برای جیب) شناخته می شود و نسل های بعدی از این قرارداد نام گذاری پیروی می کنند. تویوتا بعدها این نسل را با موتور های قوی تر 2F و 4F به بازار عرضه کرد و آخرین تیپ این خودرو نیز با نام تویوتا لند کروزر FJ43 در سال ۱۹۸۱ تولید شد.



تویوتا لند کروزر در بازار ایران با القابی مثل سلطان یا اسطوره شناخته می شود که از اعتبار بالای این خودرو نزد مشتریان ایرانی حکایت دارد. تویوتا لند کروزر تنها در ایران محبوب نیست؛ بلکه تمام مشتریان در بازار خودرو خاور میانه به این خودرو علاقه مند هستند. لند کروز یکی از پر فروش ترین خودرو ها در کشورهای حاشیه خلیج فارس به شمار می رود و برای چند سال متوالی عنوان پر فروش ترین خودرو چند کشور عربی را از آن خود کرده است.

بسیاری از مشتریان در ایران و سایر کشورهای عرب منطقه تویوتا لند کروزر را با سری ۷۰ یا سری ۴۰ می شناسند؛ با این حال تاریخچه لند کروزر از آن چه فکر می کنید غنی تر است. با توجه به این که نسل جدید این خودرو یعنی لند کروزر LC300 به تازگی در کشورهای حاشیه خلیج فارس عرضه شده است، روزنامه «دنیای خودرو» قصد دارد به بررسی نسل های مختلف تویوتا لند کروز از ابتدا تا به امروز بپردازد.

تویوتا لند کروز از کجا آمد؟

امروزه لند کروزر خودرویی محبوب برای مشتریان در بازار خاور میانه است؛ اما تولد این خودرو به سال ها قبل بازمی گردد و هم زمان با آغاز جنگ کره و ورود ایالات متحده آمریکا به این نبرد و دوران جنگ سرد، آمریکا از خودرو سازان ژاپنی درخواست کرد برای ارتش این کشور مدل های تدارکاتی تولید کنند. ژاپن در آن دوران همچنان تحت سلطه آمریکا بود و آمریکایی ها ژاپن را پایگاهی برای تامین مایحتاج جنگ با کره شمالی می دانستند.

نسل های مختلف تویوتا لند کروز

نخستین نسخه از تویوتا لند کروز در سال ۱۹۵۱ و به درخواست ارتش آمریکا تولید شد. این خودرو در حقیقت یک جیب تولید ژاپن بود و حتی با پیشوند جیب نام گذاری شده بود. نخستین نسل از لند کروزر تویوتا جیب BJ نام داشت که از ترکیب قطعات جیب ویلیز و موتور های شش سیلندر ۳.۴ لیتری خطی بسری B تویوتا ساخته شده بود. این خودرو در ابتدا برای استفاده نظامیان آمریکایی طراحی شده بود، اما دوام و قابلیت اطمینان بالای آن سبب شد پلیس ژاپن نیز از این جیب ژاپنی در ناوگان خود بهره ببرد. استفاده از علامت تجاری جیب در نام این خودرو سبب شد خودرو ساز آمریکایی از تویوتا بخواهد نامی جدید برای محصول خود انتخاب کند. تویوتا نیز در سال ۱۹۵۴ نام لند کروزر را برای این خودرو برگزید. تولید نسل اول تویوتا لند کروز تا سال ۱۹۵۸ ادامه داشت.



بچه گلگیرها هستند که به همراه راکب‌های هم رنگ بدنه به چشم می‌آیند. مهم‌تر اینکه رینگ‌های ۱۲ اینچی افترمارکتی و لاستیک‌های پر فورمنس نیز سبب بهبود طراحی ظاهری GLS 63 شده‌اند. البته لارنه دیزاین رینگ‌هایی با ابعاد ۲۴ اینچ را نیز عرضه می‌کند. این شاسی بلند بزرگ در بخش عقب نیز پذیرای دیفیوزر جدید و اسپویلر متفاوت شده است. لارنه دیزاین اشاره‌ای به قیمت کیت بدنه خود نکرده؛ اما با توجه به استفاده گسترده از فیبر کربن نمی‌توان انتظار قیمت نازلی را داشت.

این تیونر که دفاتر ی در روسیه، آمریکا و آلمان دارد قبلا کیت ظاهری خود برای مرسدس بنز GLS عادی را ارائه کرده بود؛ اما حالا یک پله فراتر رفته و دست روی نسخه AMG گذاشته است. در بخش جلو شاهد اسپلیتر جدید هستیم که زاویه حمله GLS را محدود می‌کند؛ اما برگیرایی خودرو می‌افزاید. به این مورد باید عناصر فیبر کربنی روی ورودی‌های هوای بزرگ را نیز اضافه کنیم. کاپوت سفارشی خودرو نیز از فیبر کربن ساخته شده و خطوط متفاوتی نسبت به نمونه استاندارد دارد. در بخش جانبی هم این



مرسدس بنز GLS با چاشنی فیبر کربن فراوان

دو چرخ‌های مناسب برای آفرود!

ادونچر با یک‌هایی که مسیر ناهموار را هموار می‌کنند

این مقوله را برای شما ساده و آسان کرده‌اند. بنابراین برای تجربه هیجان انگیز از آفرود و طبیعت گردی ما به شما ادونچر با یک‌های سال را معرفی می‌کنیم که هر یک با ویژگی‌های منحصر به فردشان می‌توانند شما را به وجد آورند. در ادامه بهترین ادونچر با یک‌هایی که از سوی نشریات معتبر انتخاب شده‌اند را با هم بررسی می‌کنیم.

آفرود و طبیعت گردی یکی از رشته‌های ورزشی است که این روزها علاقه‌مندان بسیاری دارد. اگر جزو طرفداران آفرود هستید، پس برای آفرود و طبیعت گردی نیاز به خودرویی خواهید داشت که تجهیزات خاص برای این منظور را با خود داشته باشد. اما در این میان باید گفت که برای آفرود و طبیعت گردی نیازی به خودرو نیست؛ زیرا ادونچر با یک‌ها



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

دوکاتی مولتی استرادا S1260



شاید در نگاه نخست، دوکاتی مولتی استرادا S1260 با توجه به فلاپ‌های بدنه و نوع طراحی آن به اصطلاح فانتزی به نظر برسد. اما آن سوی چهره زیبا و فانتزیش، قلب تپنده قدرتمند و سیستم تعلیقی قرار گرفته که با مازول‌های کنترلی بهترین پرفورمنس را از این ادونچر ایتالیایی به نمایش می‌گذارد. پیش‌ران L توبین به حجم دقیق ۱۲۶۲ سی‌سی با هشت سوپاپ در سرسیلندر و مجهز به سیستم زمان‌بندی متغیر می‌تواند ۱۵۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۹.۵ نیوتون‌متر گشتاور را برای مولتی استرادا S1260 فراهم کند. این ادونچر ایتالیایی در زمان حرکت به دلیل وجود کنترل‌گرهای الکترونیکی در بخش سیستم تعلیق، تمام پارامترها را در اختیار دارد تا پایداری را افزایش دهد و با کیفیت‌ترین سواری را در اختیار راکب بگذارد. برخلاف دیگر رقبای سرسخت خود، مولتی استرادا از رینگ‌های ۱۷ اینچی در جلو و عقب بهره می‌گیرد تا با وجود دامپرهای قابل تنظیم و سیستم کنترل الکترونیکی دامپینگ در مسیرهای ناهموار به لطف طراحی تعلقات آلومینیومی سیستم تعلیق، ارتعاش وارده را به کمترین میزان خود برساند. در شرایط خاص، همانند عبور از مسیرهای ناهموار دوکاتی مولتی استرادا S1260، سیستم تعلیق خود را منطبق بر شرایط کرده تا با تنظیم ارتعاش دامپر و میزان سختی فنریت، سواری با کیفیت و راحتی را به وجود آورد. تایرهای سفارشی پیرلی ۱۲۰/۷۰ از ۱۲۰/۵۵ در عقب نقش مهمی در سواری و همچنین هندلینگ داشته تا با سیستم ترمز منحصر به فرد بر موبو پورگرامینگ ABS کمپانی بوش و کالیپر چهار پیستونه در جلو و دو پیستونه در عقب و تجهیزات جانبی سیستم کنترل کشش، کنترل چرخ‌ها و کنترل ثبات خودرو و پرفورمنس خارق‌العاده‌ای از یک ادونچر را نمایش دهد تا یکی از گزینه‌های مناسب برای آفرود باشد.

هوندا افریکا توین ادونچر اسپرت



ضرب‌اطمینان بالاتر قطعات مکانیکی و سودجستن کمتر از سیستم‌های الکترونیکی در هوندا افریکای توین ادونچر اسپرت سبب شده است این موتور سیکلت در سخت‌ترین شرایط ممکن حرکتی به بی‌نظیرترین ادونچرهای جهان تبدیل شود. آنچه از استایل این موتور سیکلت برمی‌آید، عملکرد بالادرنار قابلیت‌های خاصی است که افریکا توین را در جایگاه خاصی قرار می‌دهد. نسل جدید این مدل از هوندا تغییرات محسوسی را در بخش قوای محرکه تجربه کرده است؛ چرا که حجم پیش‌ران موازی توین از ۹۹۸ سی‌سی به ۱۰۸۴ سی‌سی ارتقا یافته تا با هشت سوپاپ با تک‌میل بادامک و ضرب‌تراکم ۱۰.۱ به یک و تغییرات در واحد پاشش سوخت شاهد راندمان بیش‌تری نسبت به قبل باشیم. از نکات مثبت در هوندا افریکا توین ادونچر اسپرت می‌توان به دو گیربکس شش سرعته دستی و به صورت آپشنال شش سرعته دوکلاجه اشاره کرد که کم‌ترین اتلاف انرژی را در زمان انتقال قدرت دارد. شاید سائز تایرها با دیگر رقبای متفاوت باشد، اما سیستم تعلیق آن تکنولوژی بالای هوندا را با خود یک می‌کشد که با وجود سائز ۹۰/۹۰ بارینگ ۲۱ اینچی در جلو و سائز ۱۵۰/۷۰ بارینگ ۱۸ اینچی در عقب سواری هیجان‌انگیزی از یک ادونچر عملکردی را به نمایش می‌گذارد. رینگ ۲۱ اینچی در جلو با وجود دامپرهای قابل تراکم تلسکوپی کمترین ضربه را به محور وارد کرده تا میزان فرمان‌پذیری نیز بهبود یابد. همچنین در محور عقب تک‌دامپر با سیستم پرو لینک با کیفیت‌ترین سواری ممکن را به راکب هدیه می‌کند تا با کالیپر چهار پیستونه و دو دیسک ۳۱۰ میلی‌متری در جلو و کالیپر تک پیستونه با دیسک ۲۵۶ میلی‌متری و مجهز بودن به ABS پایداری بی‌نظیری را به رانندگان آورد.

بامو R1250GS ادونچر



اگرچه بهره‌گیری از سیستم‌های الکترونیکی هوشمند برای کنترل و هدایت بهتر از شیطنت‌های رانندگی می‌کاهد، اما باید در نظر داشت این موضوع خاص‌ترین گزینه برای ماجراجویی را باید بامو R1250GS ادونچر دانست. ظاهر فوق‌کارآمد و چندان پیچیده و البته استفاده از قطعات با کیفیت و رعایت بهترین تناسبات، استایلی موقر به این ادونچر باورایی بخشیده است. یکی از نکاتی که در ساختار R1250GS بسیار حائز اهمیت بوده و آن را متمایز می‌کند، پیش‌ران تخت توین است که حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. حجم دقیق ۱۲۵۴ سی‌سی با دو میل سوپاپ رو و بالانسر شفت و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ و میل بادامک منحصر به فرد بامو از مشخصات این پیش‌ران است. نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک حداکثر توان این پیش‌ران را به ۱۳۶ اسب‌بخار و گشتاور آن را به ۱۴۳ نیوتون‌متر رسانده است. بنابراین گیربکس شش سرعته دنده ثابت با صفحه کلاچ‌های غوطه‌ور در روغن به کمک نیروی هیدرولیکی قدرت را با گاردان به چرخ عقب منتقل می‌کنند. گاردان جایگزین زنجیر شده تا اتلاف انرژی و خرابی را کاهش دهد و انتقال قدرت را بهبود بخشد. از سوی دیگر دامپرهای هیدرولیکی با ساختار فنر مرکزی در جلو و دامپرهای قابل تنظیم و متراکم با فنری که به طور مرتب متغیر بوده و اهرم‌های آلومینیومی ریخته‌گری شده با اهرم موازی (که به نوعی ساختار جدید بامو است) سواری جذابی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. مهندسان بامو رینگ ۱۹ اینچی با لاستیک ۱۲۰/۷۰ از ۱۲۰/۷۰ در جلو و رینگ ۱۷ اینچی با لاستیک ۱۷۰/۶۰ را در عقب در نظر گرفته‌اند تا با توجه به اختلاف دو اینچی رینگ جلو، نوسانات وار تعامشات کمتری به فرمان وارد شود. سیستم‌های ترمز ABS و کنترل اتوماتیک پایداری، دو حالت رانندگی، کنترل آغاز حرکت و قابلیت تنظیم صندلی سرنشین و دامپرهای فرمان‌پذیر از موارد مهم بامو R1250GS به‌شمار می‌رود.

یاماها سوپر تنر (Tenere)

وقتی نام یاماها می‌آید باید منتظر موتور سیکلت‌هایی باشیم که از نظر پیش‌ران یک سر و گردن بالاتر از دیگر دوچرخ‌های جذاب است. مدل سوپر تنر (Tenere) از تجهیزات بسیار کاربردی بهره می‌گیرد تا با توجه به ظاهر ساده و نه چندان جذاب، بتواند رقبایش را به چالش بکشد.



موتور دوسیلندر خطی ۱۱۹۹ سی‌سی مجهز به دو میل بادامک و هشت سوپاپ و ضرب‌تراکم ۱۱ به یک پیش‌ران یاماها سوپر تنر (Tenere) را تشکیل می‌دهد. این قدرت با گیربکس شش سرعته چند صفحه‌ای با کمک گاردان به چرخ عقب منتقل می‌شود و با توجه به پیش‌ران نسبتاً پرتوان رقیب مناسبی برای بامو R1250GS است؛ چرا که در سیستم تعلیق آن شاهد ساختار الکترومکانیکی هستیم که دامپرهایی با کنترل الکترونیکی در جلو با قابلیت تنظیم نصب شده است. با توجه به سیستم مونوشوک با دامپر قابل تنظیم با کنترل‌گر الکترونیکی، این سوپر تنر، سواری نرمی را حتی در شرایط حرکتی ناهموار در اختیار راکب می‌گذارد. تنظیمات الکترونیکی دامپر ها و همچنین سائز تایرها ۱۱۰/۸۰ با رینگ ۱۹ اینچی در جلو و ۱۵۰/۷۰ بارینگ ۱۷ اینچی میزان راحتی راکب را حتی در زمان حرکت در سطوح ناهموار در سطح بالایی نگه می‌دارد تا با سیستم ترمز ضد قفل ABS پایداری بالایی را نیز تضمین کند. تنها نقطه ضعف این ادونچر ژاپنی را می‌توان به همان کنترل‌گرهای الکترونیکی خلاصه کرد که در شرایط نامساعد راکب را با در سرباهی بسیاری مواجه می‌کند که این امر سبب شده است کمپانی یاماها در نسخه ۲۰۲۰ تدابیر جدیدی را ببیند تا میزان خطای موجود در مازول‌های الکترونیکی را به حداقل برساند.

کی تی ام ۱۲۹۰ سوپر ادونچر R

از آنجاکه رقابت تنگاتنگی میان کمپانی اتریشی کی تی ام و رقبای اروپایی و حتی ژاپنی این موتور ساز وجود دارد، کی تی ام همواره با طراحی‌های خاص و تکنولوژی بالایی که از آن استفاده می‌کند سعی در تصاحب جایگاه بهتری دارد. مدل ۱۲۹۰ سوپر ادونچر R از نظر



از چهره آن خسته شوید. اما طراحی و ساخت پیش‌ران قوی و تکنولوژی بالای ساخت شاسی و کاهش وزن چشمگیر و در نهایت چموش بودن آن ۱۲۹۰ سوپر ادونچر R را به یکی از ادونچرهای پرفورمنسی تبدیل کرده است. موتور دوسیلندروی شکل با زاویه ۷۵ درجه‌ای به حجم دقیق ۱۳۰۱ سی‌سی حداکثر ۱۵۸ اسب‌بخار قدرت را با گیربکس شش سرعته به محور عقب می‌رساند. موضوعی که سبب شده است این مدل از کی تی ام در فهرست منتخب ادونچر سال قرار گیرد، سیستم تعلیق فعال آن بوده که با وجود ساختار مونوشوک در عقب و دامپرهای اجستیل سواری مطلوبی را در اختیار راکب قرار می‌دهد که با توجه به وزن نسبتاً پایین آن و پیش‌ران ۱.۳ لیتری شتاب هیجان‌انگیزی مانند یک سوپر با یک رانندگمی کند.



فرسودگی ناوگان آمبولانس‌های اورژانس تهران

«سرپرست مرکز اورژانس تهران با بیان این‌که تقریباً نیمی از آمبولانس‌های این مرکز بیش از ۱۰ سال عمر دارند، گفت: «خودرویی که به مأموریت می‌رود و مداوم در رفت و آمد است زود فرسوده می‌شود.»

یحیی صالح‌طبری درباره کمبود لجستیک فرسودگی خودروها در اورژانس تهران بیان کرد: «بعضی خودروهای اورژانس عمری بیش از ۱۰ سال دارند و ما به صورت مداوم در حال احیای آن‌ها هستیم تا از خدمت به مردم غافل نشویم. اما ناوگان اورژانس

فرسوده است و نیاز به نوسازی دارد. این امر محقق نمی‌شود مگر اینکه به اورژانس تهران آمبولانس تزریق کنیم.» وی با بیان اینکه یک آمبولانس با عمر بالای ۱۰ سال هر چقدر هم تعمیر شود، نمی‌تواند مانند آمبولانس جدید خدمات ارائه کند، ادامه داد: «تقریباً نیمی از آمبولانس‌های اورژانس تهران بیش از ۱۰ سال عمر دارند. البته در چند سال اخیر به میزان خوبی به ناوگان اورژانس، آمبولانس وارد شده اما گاه در طول روز یک آمبولانس اورژانس تا ۷۰۰ کیلومتر مسیر را طی می‌کند.»

تولید خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین در هفت‌ماه سال جاری افزایش یافت

رشد ۶۴ درصدی تولید تجاری‌ها باتیراژ نه‌چندان قابل‌عرض!

به‌رغم افزایش تولید انواع کامیون، کامیونت و کشنده، طی همین مدت در تولید وانت‌ها ۱,۸ درصد کاهش رقم خورده است

«براساس گزارش‌های مستمری که از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص وضعیت تولید انواع خودروهای سواری و تجاری تولید می‌شود، در سال جاری



تولید خودروهای تجاری به‌ویژه مدل‌های باری سنگین و نیمه‌سنگین همواره صعودی بوده است. با این حال اما همچنان بازار این خودروها با مشکلات بسیاری دست به‌گر بیان است و هنوز بسیاری از مدل‌های تجاری با افت فروش مواجه هستند. شاید دلیل این تناقض در کاهش تقاضا و افزایش تولید را بتوان در قیمت سرسام‌آور خودروهای داخلی و خارجی دانست؛ موضوعی که در کنار نبود بازار کار مناسب برای مالکان این خودروها، مانع اصلی رشد تقاضا برای این خودروها به‌نظر می‌رسد. در تازه‌ترین گزارش‌ها تولید خودروهای تجاری در تمام سگمنت‌ها به جز وانت با افزایش همراه بوده، همچنین تولید تراکتور هم با کاهش اندکی نسبت به مدت مشابه سال گذشته مواجه است.

رشد ۶۴ درصدی تولید انواع کامیون در کشور

براساس تازه‌ترین آمار منتشرشده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) تولید انواع خودروها در هفت‌ماه سال جاری با افزایش همراه بوده است. بنابر این گزارش خودروهای باری سنگین و نیمه‌سنگین، صدرنشین افزایش تولید در کشور بوده‌اند. تولید انواع کامیون، کامیونت و کشنده تا پایان مهرماه سال جاری با افزایش ۶۴,۴ درصدی همراه بوده است. تولید خودروهای باری سنگین از ۳۰۱۶ دستگاه تولیدی در مجموع هفت‌ماه نخست سال گذشته به ۴۹۵۷ دستگاه در مدت مشابه سال جاری رسیده، این در حالی است که بیشترین نیاز در بازار نیز به این خودروها احساس می‌شود؛ در حال حاضر بیش از ۲۰۰ هزار کامیون فرسوده در کشور تردد دارند و تولید ۵ هزار دستگاهی طی هفت‌ماه مشکل چندانی را از این ناوگان حل نمی‌کند.

کاهش تولید تراکتور در پی افزایش قیمت مستمر

تولید خودروهای زراعی نیز در این مدت با تغییراتی همراه بوده است. براساس این گزارش تولید تراکتور از ۱۱ هزار و ۲۷۳ دستگاه تولیدی در هفت‌ماه ابتدایی سال گذشته به ۱۱ هزار و ۲۵۷ دستگاه در مدت مذکور سال جاری رسیده و افت ۰,۱ درصدی را تجربه کرده، این در حالی است که به‌تازگی اخبار مبنی بر افزایش ۳۵ درصدی قیمت تراکتورها در کشور منتشر شده است. همچنین کمباین‌ها نیز به عنوان یکی دیگر از خودروهای زراعی و پر مصرف کشور در هفت‌ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۳,۵ درصد افزایش تولید داشته است. در همین راستا تولید کمباین از ابتدای سال جاری تا پایان مهرماه به ۳۹۴ دستگاه رسیده که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۳۴۷ دستگاه بوده است.

تولید خودروهای باری سنگین از ۳۰۱۶ دستگاه تولیدی در مجموع هفت‌ماه نخست سال گذشته به ۴۹۵۷ دستگاه در مدت مشابه سال جاری رسیده است. این در حالی است که هم‌اکنون بیش از ۲۰۰ هزار کامیون فرسوده در کشور تردد دارند و تولید ۵ هزار دستگاهی طی هفت‌ماه مشکل چندانی را از این ناوگان حل نمی‌کند

رشد ۱۲,۵ درصدی خودروهای مسافری

براساس این آمار خودروهای مسافری که در سال‌های اخیر باقبال کمتری مواجه بوده‌اند نیز طی هفت‌ماه سال جاری روند صعودی به خود گرفته‌اند. موضوعی که می‌تواند در صورت استمرار به نقطه عطفی در این صنعت تبدیل شود. براساس آمار وزارت صمت، تولید انواع اتوبوس، مینی‌بوس و ون‌هایی این مدت با افزایش ۱۲,۵ درصدی همراه بوده است. این در حالی است که معاون عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های سراسر کشور پیش از این به نیاز کشور به اتوبوس اشاره و اعلام کرده بود در حال حاضر ۲۰ هزار دستگاه اتوبوس در کشور تردد دارند که نیاز واقعی کشور به اتوبوس حدود ۳۵ هزار دستگاه است. این در حالی است که بخشی از ۲۰ هزار اتوبوس نیز به سن فرسودگی رسیده و نیاز به بازسازی دارند که همین موضوع لزوم افزایش تولید در میان تولیدکنندگان داخلی خودروهای مسافری را نشان می‌دهد. آمارها حاکی از آن است که طی این مدت ۱۱۳۶ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و ون تولید شده است که نسبت به رقم ۱۰۱۰ دستگاهی سال گذشته تنها ۱۲۶ دستگاه بیشتر تولید شده است. با ادامه این روند تا سال آینده هم امکان بازسازی ناوگان و تامین اتوبوس‌های مورد نیاز توسط خودروسازان وجود نخواهد داشت.

تولید رو به کاهش باری‌های سبک

باری‌های سبک (وانت‌ها) جزو خودروهای تجاری هستند که با اعمال تحریم‌ها، تغییر چندانی در تقاضای آن‌ها به وجود نیامد. این خودروها که برخلاف بسیاری از مدل‌های تجاری، از حجم بالای داخلی‌سازی بهره می‌برند، توانسته‌اند نیاز بازار را تامین کنند. با این حال اما طی ۷ ماه سال جاری این خودروها تا ۱,۸ درصد شاهد کاهش تولید بوده‌اند. براساس آمارهایی که از سوی وزارت صمت به تازگی منتشر شده است از ابتدای سال جاری تا پایان مهرماه ۴۱ هزار و ۲۵۴ دستگاه وانت تولید شده، این در حالی است که در همین بازه زمانی سال ۱۳۹۹، تعداد وانت‌های تولیدی ۴۶ هزار و ۷۹۷ دستگاه بوده است.

۴ برابر شدن قیمت تراکتور به‌رغم ۴ برابر بودن عرضه نسبت به تقاضا!

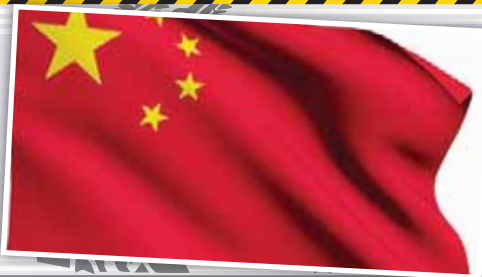
«رئیس هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان ماشین‌های کشاورزی گفت: «موضوع سهمیه‌بندی زمانی در خصوص کالایی معنا دارد که عرضه از تقاضا کمتر باشد، اما در شرایط کنونی که ۴ برابر متوسط نیاز کشور تولید داریم، سهمیه‌بندی معنا ندارد؛ چرا که این موضوع تنها منجر به برهم زدن تعادل بازار، ایجاد رانت و امضاهای طلایی می‌شود.» حمیدرضا نامی افزود: «امسال ۴ هزار میلیارد تومان تسهیلات به مکانیزاسیون کشاورزی اختصاص یافت که از لحاظ عددی بالاتر از سال‌های قبل است، اما به‌صورت نسبی رشد منفی در حوزه مکانیزاسیون داریم.» وی ادامه داد: «بنابر آمار در سال ۹۷ قیمت تراکتور حدود ۷۰ میلیون تومان بود که هم‌اکنون رشد ۴,۴ برابری



داشته است، در حالی که اعتبارات از ۱۵۰۰ میلیارد تومان سال ۹۷، حداکثر ۱,۷ برابر رشد داشته است.» رئیس هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان ماشین‌آلات کشاورزی همچنین گفت: «به‌رغم سرکوب قیمت

ماشین‌های کشاورزی و با حداقل افزایش تولید و عرضه، اما اعتبارات بخش بیش از ۱,۷ برابر افزایش نداشته است که این امر نشان‌دهنده رشد منفی و کوچک شدن سبد مکانیزاسیون است.» وی با بیان این‌که توزیع صرفاً به صورت دولتی انجام می‌شود، اضافه کرد: «بر این اساس برخی دستگاه‌ها به اجبار به کشاورزان فروخته می‌شوند که با این وجود کشاورزان شانس برای دریافت تسهیلات به‌منظور خرید ادوات کشاورزی مورد نیاز و واحدهای تولیدکننده شانس برای فروش محصول از حوزه اعتبار مکانیزاسیون ندارند.» نامی درباره این‌که مکانیزاسیون صرفاً تراکتور نیست، گفت: «رصد از بازار نشان می‌دهد که این همه تراکتور بر مبنای آمار اعلامی در مزارع نیست و صرفاً در بنگاه‌ها خرید و فروش تراکتور جابه‌جایی می‌شود.» نامی ادامه داد: «امسال قیمت ماشین‌آلات کشاورزی به‌طور کلی نوسان چشمگیری نداشته است و صنعتگران به دلیل رکود بازار و وضعیت اقتصادی کشاورزان، امکان افزایش قیمت را ندارند.» رئیس هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان ماشین‌آلات کشاورزی گفت: «باتوجه به روش توزیع ماشین‌آلات و دخالت مستقیم دولت در این امر امکان ندارد تا زمانی که دولت متولی این امر است و کشاورز و صنعتگر را با ابزارهای ناکارآمد هدایت می‌کند، رشدی در این بخش داشته باشیم.»





را از آن خود کنند و برخی دیگر نیز بهای حداکثری را برگزیده‌اند و ترجیح می‌دهند با اتخاذ استراتژی فروش اقساطی به‌سهم بیش‌تری از بازار دست یابند. در نهایت این تفاوت استراتژی در فروش سبب شده است خودروهای در سگمنت یکسان و دارای مشخصات مشابه با هم تفاوت بهای رسمی فاحشی داشته باشند.

این روزها شاهد رقابت داغ خودروهای چینی در بازار در محدوده قیمت افزون بر ۵۰۰ میلیون تا بیش از یک میلیارد تومان هستیم. اما آنچه در این رقابت جالب به‌نظر می‌رسد، تفاوت سیاست قیمت‌گذاری شرکت‌های رقیب است و برخی از این شرکت‌ها بهای حداقلی را برای محصولات خود در نظر گرفته‌اند و سعی می‌کنند با استراتژی قیمت رقابتی سهم بیش‌تری از بازار



تفاوت سیاست‌های قیمت‌گذاری در سگمنت‌های یکسان

تحلیل

analysis

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار



k.talebifard@autoworld.ir

همه نگاه‌ها به مذاکرات وین

افزایش قیمت خودرو در بازار تا کی ادامه دارد؟

شکسته شدن سطح کنونی قیمت‌ها باشیم، البته قطعا این موضوع حداقل به‌بازه زمانی یک‌ساله و بیش‌تر نیاز دارد تا مقدمات افزایش تولید و واردات خودرو آماده شود. این سناریو تنها در حالتی رخ خواهد داد که مذاکرات رفع تحریم‌ها حداقل تا پایان سال جاری میلادی به‌نتیجه مثبت برسد؛ در غیر این صورت کاهش قیمت در بازار خودرو در آینده میان مدت نیز دور از انتظار خواهد بود.

موانع تحریمی نیز نباید انتظاری برای کاهش قیمت خودرو داشت؛ زیرا طبق برآورد سازمان برنامه در صورت رفع تحریم‌ها در بهترین حالت قیمت ارز در محدوده فعلی باقی خواهد ماند؛ در نتیجه نمی‌توان انتظار کاهش قیمت خودرو را در فاصله زمانی کوتاه‌مدت داشت؛ مگر آن که در میان مدت با رفع تحریم صنعت خودرو تیراژ تولید افزایش یابد و در کنار آن با آزادسازی واردات خودرو شاهد افزایش عرضه و در نتیجه

بازار خودرو این روزها در رکود کامل به‌سرمی‌برد و حتی این رکود به‌سطوح پایین‌دستی بازار و مدل‌های دست‌دوم نیز سرایت کرده است. اما دلیل آن چیست؟ اصلی‌ترین دلیل، تمرکز فعالان بازار بر نتایج مذاکرات و رفع یا عدم رفع تحریم‌هاست. در واقع همان‌طور که می‌دانیم نتیجه مذاکرات اثر مستقیم برون‌وضعیت بازار خودرو دارد. البته ذکر این نکته ضروری است که در صورت مثبت بودن روند مذاکرات و رفع

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتون)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کار کرد
تا ۴۵۰ میلیون تومان													
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۰	۰	۰	فرمان برقی	موتور ضعیف	۳۶۰	هیوندای آواته
۲۰۷ اتوماتیک	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷.۹	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵-۳۹۵	میتسوبی‌شی‌میراژ
۲۰۷ اتوماتیک صندوق عقب	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۸	۸.۱	۰	آپشن‌های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۵۵	تندر ۹۰ اتوماتیک
دنایپلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۵ دستی	۱۰	۸	۱۲۶۰	موتور قدرتمند	استهلاک موتور	۳۷۵	مزدا ۳
تندر پلاس اتوماتیک	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۶.۹	۱۱۰۰	کیفیت ساخت	ظاهر قدیمی	۴۲۰	جک ۱۸J5 اتوماتیک
رنو ساندرو	جلو	هاچ‌بک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۰	۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۴۱۵	کی‌پیک‌نتو
برلیانس H320/330	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۳	۱۲۸۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۳۶۸	کی‌پیک‌نتو
رنو ساندرو استپ‌وی	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۷	۰	۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت‌تلی لیل	۴۴۰	هیوندای آی ۲۰
جک J5 ۱.۸	جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۴۱	۱۶۵	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	خرابی متعدد	موجود نیست	هیوندای آواته
ام‌وی ام ۵۵۰	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۳	۸.۵	۱۲۹۰	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	موجود نیست	هیوندای آواته
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۳۱	۱۶۸	۵ دستی	۱۲	۸.۳	۱۳۳۰	ظاهر جذاب	کیفیت ساخت پایین	موجود نیست	X33 اتوماتیک
ام‌وی ام X33 اس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۱۴.۵	۸.۵	۱۴۱۲	موتور قدرتمند	ظاهر	۴۵۸-۴۸۵	جک S5
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۳۵	۶ دستی	۱۰.۵	۷.۷	۱۵۰۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	موجود نیست	رنو داستر
سراتو ۱۶۰۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۴	۱۵۷	۵ دستی	۱۱.۵	۶.۶	۱۲۳۰	کیفیت ساخت	آپشن‌های کم	موجود نیست	مزدا ۳ نسل ۱
کیا پیکانتو ۲۰۱۶	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۵.۳	۸۵۵	کیفیت ساخت	قیمت بالا	موجود نیست	هیوندای آی ۲۰
هیوندای آی ۱۰	جلو	هاچ‌بک	۱۲۵۰	۸۴	۱۲۰	۴ اتوماتیک	۱۳.۲	۵	۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	کی‌پیک‌نتو
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۴.۵	۷.۶	۱۲۹۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۴۳۰	جک S5
بستر بی ۲۰	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۰	۷	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	۴۰۰	مزدا ۳ نسل ۱
چری آر‌یزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۲۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۴۰۰	کیا سراتو ۲۰۱۲
تا ۷۰۰ میلیون تومان													
میتسوبی‌شی‌میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچ‌بک	۱۲۰۰	۷۹	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۴.۹	۹۲۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۵۸۰	هیوندای آی ۲۰
گريت وال هاوال H2	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۴۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	کیفیت ساخت	کمبود لوازم یدکی	۵۵۵	اسپورتیج ۲۰۱۰
رنو داستر exclusive/کیا ریو	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۲	۸	۱۱۶۰	کیفیت ساخت	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۰
رنو کپچر	جلو	سدان/هاچ‌بک	۱۴۰۰	۱۰۷	۱۳۷	۴ اتوماتیک	۱۳.۴	۶.۳	۱۱۹۸	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	هیوندای الانترا
کیا سراتو کوپ	جلو	CUV	۱۲۰۰ توربو	۱۲۰	۱۹۰	۶ اتوماتیک	۱۰.۹	۵.۴	۱۱۸۰	ظاهر جذاب	کمبود لوازم یدکی	موجود نیست	کیا سراتو ۲۰۱۴
هیوندای اکسنت	جلو	کوپه	۲۰۰۰	۱۷۳	۲۰۹	۶ اتوماتیک	۱۰.۳	۷.۸	۱۳۵۵	ظاهر جذاب	موتور ضعیف	موجود نیست	جنسیس کوپه ۲۰۱۱
تویوتا کروا XLI	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۸	۱۵۶	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۷.۵	۱۱۴۰	کیفیت ساخت	سواری ضعیف	۶۷۵	هیوندای الانترا
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۲۰۰۰	۱۴۳	۱۸۶	۴ اتوماتیک	۱۰.۴	۸	۱۲۲۰	کیفیت ساخت	اپشن‌های ایمنی کم	موجود نیست	کمری ۲۰۱۱
تویوتا یاریس	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۵
رنو داستر 4WD 2018	جلو	هاچ‌بک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۱	۴ اتوماتیک	۱۱	۷.۲	۱۵۰۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	موجود نیست	سراتو ۲۰۱۴
چری تیگو ۵	چهار چرخ	CUV	۲۰۰۰	۱۳۵	۱۹۵	۴ اتوماتیک	۱۰.۷	۷.۸	۱۲۹۴	توانایی آفرود	بدون ایراد	موجود نیست	توسان ۲۰۱۲
چری تیگو ۵	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۲	CVT	۰	۰	۱۵۴۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۰	توسان ۲۰۱۰
جک S5	جلو	CUV	۲۰۰۰ توربو	۱۷۵	۲۶۵	۶ اتوماتیک	۰	۸	۱۵۴۵	موتور قدرتمند	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما S7 توربو	جلو	CUV	۱۸۰۰ توربو	۱۷۰	۰	۶ اتوماتیک	۰	۰	۰	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۶۷۰	رنو داستر
هایما اس ۵ اس	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۶۱	۲۲۳	CVT	۰	۸	۱۴۳۵	آپشن‌های زیاد	قیمت بالا	۵۵۰	سوزوکی ویتارا
جک اس ۳	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۰	۰	۱۲۵۰	فضای جادار	موتور ضعیف	۴۸۰	جک اس ۵

خبر

News

بازار چه قطعات یدکی سایپا یدک؛ یک اقدام نوآورانه در خدمات پس از فروش



رئیس اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی استان تهران در بازدید از بازار چه قطعات یدکی سایپا گفت: «نوآوری سایپا یدک در راهاندازی بازار چه قطعات یدکی اقدامی قابل تحسین است و قطعا به‌رونتق تولید کمک خواهد کرد.» مسعود خوانساری ادامه داد: «آن چه در این مجموعه بازار چه قطعات یدکی به‌چشم می‌خورد، از خلاقیتی حکایت دارد که برای حمایت از تولید ایجاد شده و امیدوارم این اقدام که براساس اصول روز بازاریابی و فروش انجام شده مورد الگوبرداری سایرین قرار گیرد.» وی همچنین به‌ارزش تاریخی ساختمان اخوان که بازار چه قطعات سایپا در آن ایجاد شده است، اشاره کرد و گفت: «این ساختمان که به‌ثبت ملی رسیده، میراث گرانبهایی است و احیای میراث فرهنگی و توجه سایپا یدک به‌آن، برای همه ما

ارزشمند است.» محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن قطعه‌سازان نیز در جریان این بازدید با تمجید از اقدامات سایپا یدک در حمایت از قطعه‌سازان گفت: «راهاندازی بازار چه قطعات سایپا موجب رضایت قطعه‌سازان از این فرآیند شده و جریان تولید داخلی را تقویت کرده است.» وی ادامه داد: «در سالی که به‌نام تولید، پشتیبانی و مانع‌زدایی‌ها نام‌گذاری شده، حمایت‌های این چنینی از تولیدکنندگان موجب دلگرمی آن‌ها برای ادامه فعالیت است.» مدیرعامل سایپا یدک نیز در جریان این بازدید طی سخنانی سهولت دسترسی، حمایت از تولید، جلب رضایت مشتری، پشتیبانی از شرکت‌های دانش‌بنیان، حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط و توسعه صادرات را از جمله مهم‌ترین اهداف کلان بازار چه قطعات یدکی دانست.

موسوی با اشاره به گسترده‌گی فعالیت سایپا یدک در بخش خدمات پس از فروش خودرو اظهار کرد: «بازار چه قطعات یدکی در آینده نزدیک در سراسر کشور نیز گسترش خواهد یافت و با توجه به ظرفیت‌ها و قابلیت‌های سایپا یدک، این امکان وجود دارد که کیفیت خدمات و تامین قطعات بیش از پیش گسترش یابد.» موسوی گفت: «یکی از وظایف ما به‌عنوان متولی ارائه خدمات پس از فروش به خودروهای سواری گروه سایپا و متولی تامین قطعات یدکی، حمایت از تولید داخلی است که با فراهم شدن زمینه راهاندازی چنین بازار چه‌هایی در سراسر کشور، این امر محقق خواهد شد؛ به‌طوری که تولیدکنندگان قطعات یدکی می‌توانند تولیدات خود را توسط سایپا یدک به‌فروش برسانند و سود خود را در کوتاه‌ترین زمان ممکن و بدون تاخیر دریافت کنند.» مدیرعامل سایپا یدک با اشاره به حمایت‌های مدیرعامل گروه سایپا از این اقدام مبتکرانه گفت: «با حمایت‌ها و راهنمایی‌های مهندس سلیمانی توانستیم شیوه‌ای نوین در خدمات پس از فروش طرح‌ریزی کنیم که به‌گسترش کسب‌وکارهای جدید در شبکه نمایندگی‌ها منتج خواهد شد.»

روزنامه

دنیای خودرو

یکشنبه ۱۴ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۵۰

FUEL & OIL

سوخت و روانکارها

SYNOLEX

سینولکس

SYNOLEX

SYNOLEX

SYNOLEX

SYNOLEX

SYNOLEX

SYNOLEX

SYNOLEX

واحد فروش: ۰۲۱۲۲۲۲۷۰۸۰/داخلی ۱ و ۰۹۱۲۲۱۱۵۷۲۲۶

www.synolexoil.com

telegram.me/synolexoil

تامین شبکه برقی ساز لندنی توسط روانکار ساز آمریکایی

«والولاین» به برنامه شبکه سازی «آرایوال» پیوست

عین حال بهترین خدمات در کلاس والولاین را به مشتریان ارائه دهد. به عنوان یک شریک ناوگانی شرکت روانکار ساز برای آرایوال این مجموعه به بررسی گزینه های خدماتی که قرار است ارائه دهد، می پردازد تا از تکنسین های مجرب و ماهر خود برای عرضه خدمات سریع و بدون نیاز به ثبت زمان تعمیرات استفاده کند. البته برنامه های آموزشی والولاین برنده جوایز متعددی شده اما همراهی با پلتفرم خدمات آرایوال یک تمایز کلیدی در ارائه خدمات استثنایی به مشتریان خواهد بود. با استفاده از این زیر ساخت، آرایوال به منظور ارائه بهینه خدمات خود به اسناد تعمیر و نگهداری، آموزش حضوری و آنلاین، تشخیص مشکلات به روش پیش بینی و خود کار و همچنین توزیع قطعات در شبکه خدمات دسترسی خواهد داشت. این پلتفرم خدماتی از داده های وسایل نقلیه و الگوریتم های اختصاصی آرایوال استفاده می کند تا ارائه دهندگان خدمات را قادر به نگهداری و تعمیر و ها و اتوبوس های برقی به بهترین شکل و با برنامه ریزی از پیش تعیین شده باشند. سرژ سولگین، مدیر عامل شرکت راهکار های آرایوال گفت: «قصه داریم روش نگهداری، سرویس و تعمیر با استفاده از نرم افزار داخلی را تغییر دهیم تا تجربه تازه ای در اختیار نسل جدید مشتریان خود بگذاریم. زیر ساخت جدید خدمات ما از لحظه ورود، بازاری را برای اتصال کاربران خودرو های برقی با ارائه دهندگان ماهر خدمات و تأیید شده فراهم می کند و به آنها راه حل جامعی ارائه می دهد تا بتوانند از جدید ترین و پیشرفته ترین محصولات در ناوگان خود استفاده کنند البته به مانیز این امکان را می دهد تا شبکه خدمات خود را به سرعت و با شتاب بیشتری گسترش دهیم. از سوی دیگر این شرایط به شرکای ما این فرصت را داده است تا از نیروی کار خود برای آینده حمل و نقل برقی نیز استفاده کنند.»

والولاین به عنوان یکی از بزرگترین روانکار سازان ایالت متحده شراکت خود با استارت آپ تولید ون های برقی «آرایوال» اعلام کرد. آرایوال که یک شرکت جهانی است دفتر مرکزی آن در لندن قرار دارد، اعلام کرد مأموریت اصلی آنها جایگزینی تمام وسایل نقلیه با راه حل های برقی مقرون به صرفه است که توسط کارخانه های کوچک محلی تولید می شوند. در این میان قرار است والولاین یکی از چهار شریک ارائه خدمات اولیه در برنامه شبکه سازی خدمات آرایوال در ایالات متحده باشد.

هدی ماتیس، مدیر ارشد بازاریابی و تحول والولاین گفت: «رویکرد سریع، آسان و قابل اعتماد ما برای تعمیر و نگهداری خودرو مکمل مأموریت های برقی آرایوال برای به حقیقت پیوستن حمل و نقل شهری پاک است. نزدیک به ۱۵۰۰ مرکز خدمات مادر سراسر ایالات متحده خدمات استثنایی به این مجموعه ارائه خواهند داد. البته باید به این نکته نیز اشاره کرد که سریع و کارآمد نیاز های مشتریان آرایوال برآورده می شوند. از اینکه مشارکت والولاین-آرایوال به نتیجه رسیده است، هیجان زده هستیم.» این اقدام، مشارکت استراتژیک والولاین را در مدل پیشگیرانه خدمات تعمیر و نگهداری خودرو در کلاس جهانی، خودرو های الکتریکی (EV) و هیبریدها را در گسترش می دهد. شبکه خدمات گسترده والولاین در سراسر ایالات متحده به آرایوال اجازه می دهد به سرعت از برنامه شبکه خدمات خود دفاع کند و در

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

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

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

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

TITAN FORMULA SN

FUCHS

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir

فورد موستانگ مک-ای بهترین خودرو سال!



«کمپانی فورد برای جاودان نگه داشتن میراث با ارزش خود یعنی موستانگ، اکتبر سال ۲۰۲۰ بود که نسخه کراس کوپه از این خودرو و محبوب را به جهان معرفی کرد. در حقیقت نسخه کراس کوپه تمام الکتریکی موستانگ با نام مک-ای شناخته می شود. این خودرو توانسته امتیاز زیباترین خودرو سال را در اواخر سال ۲۰۲۰ از آن خود کند. اما تمام افتخارات موستانگ مک-ای به این مساله ختم نمی شود؛ بلکه اوایل سال جاری میلادی بود که هیات کارشناسان و نویسندگان «تو اکسپرس» بریتانیا فورد موستانگ مک-ای را در فهرست نامزدهای بهترین

خودرو الکتریکی سال قرار داد؛ از دلایل انتخاب موستانگ مک-ای به عنوان یکی از بهترین خودروهای الکتریکی طراحی زیبای آن، بخش فنی قدرتمند، تکنولوژی بالای آن و استفاده راحت کاربر از سیستم اطلاعات-سرگرمی عنوان شده است. در حقیقت برای نخستین بار مهندسان کمپانی فورد بالاترین سطح تکنولوژی خود را در موستانگ مک-ای استفاده کرده اند. این مهم سبب شده است این کراس کوپه تمام الکتریکی فورد در چند نشریه معتبر به عنوان بهترین خودرو الکتریکی سال شناخته شود.

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۵۴۹

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۱۵۵۰

علت اصلی افزایش تصادف خودروها با موتور سواران در فصل های سرد سال چیست؟

۱- بی توجهی رانندگان خودروها به موتور سواران
۲- عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی راکبان

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم مواردی که در مراکز معاینه فنی به عنوان اشکال در خودروهای داخلی محسوب می شود تا چه اندازه می تواند مربوط به خودرو سازان باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۴۹ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۵۱ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

پیامک

SMS

تقه در گیربکس اتوماتیک

خودرو لکسوس IS300 مدل ۲۰۱۲ دارم که دارای پدال شیFTER در پشت فرمان است و به تازگی موقع رانندگی اسپرت و استفاده از حالت منوال و پدال های شیFTER، تعویض دنده با تقه و کوبش مواجه می شود. همچنین تعویض دنده ها در کل مانند قبل نیست و با تاخیر صورت می گیر د. علت چیست؟

۰۹۱۳***۵۴۷۹

«چنین مشکلی در گیربکس اتوماتیک سه علت عمده دارد. البته باید گفت پیش از انجام هر عملی این سه مورد باید توسط شخص مکانیک بررسی شود. نخست این که ابتدا باید در نظر داشته باشید که گیربکس های اتوماتیک به سیال مخصوص خود یا همان روغن گیربکس حساس هستند.

بنابر این در انتخاب و استفاده از نوع روغن باید دقت داشت. همچنین در تعویض به موقع روغن گیربکس باید دقت داشته باشید؛ چرا که عدم توجه به این موضوع منجر به ایجاد اشکال در سیستم و خرابی گیربکس می شود. بنابر این ممکن است سطح روغن خودرو شما به دلیل نشتی در گیربکس کاهش یافته باشد یا این که دمای روغن هنگام کار کردن افزایش یابد.

در عین حال ممکن است روغن از کیفیت مطلوبی برخوردار نباشد و از این رو باید روغن گیربکس را بررسی کنید. همچنین ایجاد ضربه و کوبش در گیربکس اتوماتیک تنها به خرابی یا وجود اشکال در شیرهای برقی و هیدرولیکی مربوط می شود که در این راستا برای رفع مشکل باید گیربکس باز و قطعات مربوطه در صورت نیاز تعویض شوند.

باید در نظر داشت که تعویض دنده همراه با تاخیر نیز به سوپاپ هیدرولیکی مدار مربوط شده و باید آن را نیز بررسی کرد. در آخرین که اگر در سیستم الکتریکی گیربکس و هماهنگ شدن پدال های شیFTER با واحد پردازشگر الکترونیکی گیربکس مشکلی وجود داشته باشد، سبب به وجود آمدن چنین اشکالی در سیستم می شود. در این صورت توصیه می شود برای رفع مشکل تمام سیستم های الکتریکی گیربکس بررسی شود.

یکی از ضعف های مهم در لکسوس IS300 استفاده از پدال شیFTER پشت فرمان است که به دلیل عدم هماهنگی مناسب میان مازول الکترونیکی پشت آن و واحد پردازشگر الکترونیکی گیربکس TCU و همچنین افت فشار هیدرولیکی در این زمان سبب ایجاد ضربه و گاهی کوبش نیز می شود که با توجه به پارامترهای گفته شده و بررسی ها تا حد ممکن این اشکال مرتفع خواهد شد.

قفل نشدن فرمان

خودرو مونتاز داخل دارم که گاهی در زمان تنظیم کردن فرمان خودرو و آزادسازی اهرم، فرمان در حالت دلخواه قفل نمی شود و مجبور به برگرداندن آن به حالت اول هستم. مشکل چیست؟

۰۹۱۹***۱۰۶۷

«ابتدا باید گفت عیب یابی خودرو از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیش تر و دقیق تر دارد. اما معمولاً این مشکل به دو دلیل عمده در خودرو رخ می دهد. نخست این که در صورت خرابی مکانیزم اهرم آزادسازی یا معیوب شدن ستون فرمان، تنظیم زاویه آن برای راننده با مشکل مواجه می شود.

همچنین در صورت عدم قرارگیری مناسب فرمان در زاویه دلخواه و عدم هماهنگی دندانه های قفل با یکدیگر این مشکل به وجود خواهد آمد. با توجه به این که شما بیان کردید مجبور به برگرداندن فرمان به حالت اول هستید، ممکن است مورد دوم برای فرمان خودرو شما رخ داده باشد.

ماسل کار کوپه محبوب

دوج با ابهت و پر فور منس

چارجر SRT

سوپر استوک

با ۱۸۰۷ اسب بخار

جادویی!



«کمپانی دوج دسامبر سال ۱۹۶۹ بود که از کوپه عضلانی خود با نام چارجر رونمایی کرد. نسل اول این خودرو تا سال ۱۹۷۴ به بازار عرضه شد و پس از آن از سال ۱۹۷۷ تا سال ۱۹۸۳ میلادی نسل دوم این خودرو با استایلی به روز تر تولید شد. این خودرو از اواخر سال ۱۹۸۳ میلادی تا سال ۲۰۰۸ میلادی در خط تولید کمپانی دوج قرار نداشت. اما سال ۲۰۰۶ بود که طراحان دوج، کانسپتی از چارجر را با استایلی کاملاً به روز و متفاوت به نمایش گذاشتند. آوریل سال ۲۰۰۸ بود که نسخه تولیدی چارجر با همان استایل و نوع طراحی کانسپت خود تولید شد.

در حقیقت چارجر از سال ۲۰۰۸ موسوم به نسل سوم تا به امروز با همان ظاهر و استایل کلاسیک خود روی خط تولید دوج قرار دارد. با این تفاوت که سال ۲۰۱۵ میلادی دستخوش تغییرات طراحان این خودرو ساز آمریکایی قرار گرفت. پس از آن در اواخر سال ۲۰۱۹ نیز مجدد با اندکی تغییرات مواجه شد و از آنجا که چارجر در نسخه های متعددی به بازار عرضه شده است، در این مطلب نسخه SRT سوپر استوک این کوپه ماسل مورد بررسی مقرر می گردد. این مدل از چارجر که نسخه پرفورمنسی و با عملکرد بالای این خودرو محسوب می شود، با استایلی فوق عضلانی و مشخصات فنی خاص به بازار عرضه شده است. در نگاه نخست چارجر SRT سوپر استوک بسیار عضلانی و تنومند به نظر می رسد و پروفیل های تخت در کنار سوپر استوک با خطوط تیز روی بدنه و سطوح و فرم های تخت در کنار برآمدگی خاص گلگیرها با رنگ های ۱۸ اینچی فورج شده استایلی تنومند را برای این کوپه ماسل به نمایش می گذارد. مهم ترین بخش در طراحی چارجر، استفاده از آلمان هایی است که یادآور نسل اول چارجر است. به عبارت دیگر عرض بیش تر خودرو برای پهن پیکر بودن بدنه و پیشران قدرتمند، دو مولفه ای است که چارجر را مشابه نسل اول آن کرده است.

چهره خودرو با چراغ های کروی دوپل در طرفین، ورودی هواروی کاپوت و لب سپر بزرگ مشکی رنگ و ورودی هوا در زیر سپر، کاملاً تهجمی و اسپرت به نظر می رسد و نمای عقب خودرو به چراغ های مستطیل شکل بزرگ مزین شده است که LEDهای آن جلوه زیبایی به این کوپه بخشیده است. اما استفاده از لب سپر جلو، اسپویلر روی در صندوق عقب و دو آگروز مستطیل شکل در طرفین با دیفوزر چاشنی اسپرت بودن چارجر SRT سوپر استوک را دوچندان می کند.



کابین چارجر SRT سوپر استوک بسیار اسپرت و هیجان انگیز است. زیرا آلمان های کلاسیک در کنار مدرن بودن، فضای اسپرتی را فراهم آورده است. استفاده از چرم آلکانترا و جیر نیز به لوکس بودن این خودرو می افزاید. اگر چه صفحه نمایشگر ۸.۹ اینچی کنسول میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتسو و اپل کارپلی به منظور مدرن کردن فضای داخلی استفاده شده است، اما طراحی داشبورد و به ویژه کلاستر (پشت آمپر) که دارای صفحه پنج اینچی است، دو نشانگر سرعت خودرو و دور موتور گرد طراحی شده تا حس کلاسیک را به خوبی به بیننده القا کند.

در عین حال غریبک فرمان اسپرت مزین شده به کروم با دو پدال شیFTER آلومینیومی در پشت آن رسته دنده اسپرت با نمای شگر روی آن رانندگی با این کوپه ماسل را جذاب می کند. قلب تند چارجر SRT سوپر استوک را یک موتور حجیم قدرتمند هشت سیلندر با آرایش وی شکل ۶.۲ لیتری سوپر شارژ تشکیل می دهد و این پیشران موسوم به همی با نصب سوپر شارژهای نسل جدید و اندکی تغییرات در اتاق احتراق و پروگرامینگ جدید ECU حداکثر توان خروجی ۸۰۷ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۹۵۸ نیوتون متری دارد. در نهایت گیربکس هشت سرعته اتوماتیک قدرت را به چهار چرخ منتقل می کند تا این خودرو ظرف ۳.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت این خودرو نیز به ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

تلگرام

Telegram

سخت گیری بیشتر برای کاهش همه گیری کرونا!

حدود دو سال است میهمان ناخوانده این روزها یعنی ویروس کرونا وارد کشورمان شده و تمام صنایع را به چالش کشیده است. در عین حال حدود یک سالی نیز می شود که طرح واکسیناسیون عمومی در برابر کرونا در کشورمان آغاز شده و تا اینجای کار نیمی از جمعیت کشور تاکنون در برابر این ویروس تاحدی ایمن شده اند و سخت گیری ها در زمینه تردد با سیستم حمل و نقل عمومی همچون گذشته نیست که موج ویروس به تازگی وارد کشورمان شده بود. این در حالی است که اگر چه واکسیناسیون توانسته آمار همه گیری کرونا را تا حدودی کاهش دهد و کنترل کند اما سخت گیری ها در این زمینه می تواند بازخوردهای بهتری داشته باشد. حال در اینجا این سوال مطرح می شود که با سخت گیری بیش تر برای ورود و خروج از شهری به شهر دیگر و همچنین سخت گیری در زمینه استفاده از وسایل نقلیه عمومی تا چه میزان می توان در کاهش همه گیری کرونا موثر بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

اگر می خواهیم تلاش و زحمات کادر درمان در کشور زیر سوال نرود، باید در زمینه مدیریت پروتکل های بهداشتی مانند سال قبل بسیار سخت گیرانه برخورد کنیم. در حال حاضر بزرگترین معضل در کلان شهرها استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس های شهری و مترو است که طی یک روز افراد بسیاری از این وسایل استفاده می کنند و نکته مهم این که بدون هیچ گونه سخت گیری و وضع قوانین مناسب، افراد به راحتی از وسایل نقلیه استفاده می کنند. در این باره باید قوانینی وضع شود تا سلامت فردی به خطر مزها نزدیک نشود.

استفاده از اتوبوس های برون شهری و قطارها و حتی هواپیماها به ارائه برگه سلامت نیازی نداشته و همین مساله می تواند منجر به افزایش همه گیری کرونا و در نهایت افزایش مرگ و میر در این زمینه شود. بهترین راه حل برای این مساله، سخت گیری بیش تر برای ورود و خروج از شهرها و استفاده از وسایل نقلیه عمومی است.

علی خانی

Message

صدای مشتری
۸۸۲۰۶۷۶۱

عدم تحویل گارانتی

«به تازگی از یک شرکت لیزینگ، خودرو تولید داخل صفر کیلومتر خریدم و کارشناس فروش این شرکت در زمان خرید ادا کرد با پرداخت ۸۰ درصد قیمت خودرو گارانتی طلایی آن همراه با گواهی بیمه ارائه خواهد شد. این در حالی است که به رغم گذشت حدود سه ماه از تاریخ خرید خودرویم همچنان کارت گارانتی طلایی آن را دریافت نکرده ام. در عین حال کارشناس فروش می گوید که کارت در پایگانی است و برخلاف قرار قبلی باید باقی مبلغ خودرو نیز پرداخت شود تا بتوانم از کارت گارانتی آن بهره مند شوم!

۰۹۳۷***۶۷۵۲

روزنامه

دنیای خودرو

یکشنبه ۱۴ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۵۰

TIRE & RING

رینگ و لاستیک

س

«مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان مرکزی گفت: «یک هزار و ۳۸ حلقه لاستیک حواله‌ای امسال از طریق سامانه توزیع لاستیک در اختیار رانندگان وسایل نقلیه سنگین استان قرار گرفته است.» مهر داد جهانی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: «طرح توزیع لاستیک سهمیه‌ای از مردادماه سال ۹۷ آغاز شد و تاکنون ۱۴۵ هزار حلقه لاستیک در اختیار رانندگان وسایل نقلیه سنگین قرار گرفته و استان در زمینه توزیع لاستیک رتبه نخست را در سطح کشور به خود اختصاص داده است.»

یک هزار حلقه لاستیک امسال در استان مرکزی توزیع شد





شخصیت‌شناسی لاستیک‌ها با استفاده از علوم کامپیوتری

گزارش Report

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«یوکوهاما» سیستم هوش مصنوعی تشخیص کاراکتر تایر را معرفی کرد

توسعه‌طیف‌گسترده‌ای از تایرهای جدید توسط یوکوهاما است. طراحی شده، حالا هایکولب مفهومی جدید با هدف تقویت نوآوری‌های دیجیتال از طریق تسهیل تلاش‌های مشترک است که خلاقیت انسان را با قابلیت پردازش داده‌های عظیم هوش مصنوعی ادغام می‌کند. در این میان یوکوهاما با جمع‌آوری داده‌ها بر اساس شرایط فرضی تعیین شده توسط انسان‌ها و سپس استفاده از هوش مصنوعی برای پیش‌بینی، تجزیه و تحلیل و سپس جست‌وجوی بهینه‌ترین نتایج، به دنبال دانش‌های جدیدی در این حوزه است. یوکوهاما بر استفاده از هوش مصنوعی در فرآیندهای طراحی و توسعه مواد و لاستیک، پیشرفت‌های تکنولوژیکی را پیش برده است. به عنوان مثال در سال ۲۰۱۷ این شرکت از یک فناوری جدید توسعه مواد لاستیکی که از انفورماتیک مواد استفاده می‌کند، رونمایی کرد. بر اساس مفاهیم هایکولب تایر ساز ژاپنی از هوش مصنوعی برای توسعه محصولات و خدمات نوآورانه و همچنین فرآیندها استفاده می‌کند.

ارزیابی می‌شوند. سیستم جدید رونداقت دقت پیش‌بینی را که در طراحی تایر رخ می‌دهد، کاهش می‌دهد. از آنجا که تعداد و انواع پارامترهای طراحی بسته به ساختار داخلی لاستیک ممکن است متفاوت باشد، باید پایگاه‌های داده جداگانه‌ای برای یادگیری هوش مصنوعی با توجه به ویژگی‌های ساختاری لاستیک ایجاد شود. با این حال دقت پیش‌بینی سیستم‌ها با انتقال توانایی پیش‌بینی هوش مصنوعی در سایر حوزه‌های مرتبط (همچون روش انتقال یادگیری) بهبود می‌یابد. عبارت هایکولب مخفف جمله «همراهی هوش انسانی و مصنوعی برای نوآوری دیجیتال» است. همچنین می‌توان آن را به آزمایشگاهی برای تحقیقات مشترک توسط انسان و هوش مصنوعی نیز ترجمه کرد. شرکت تایر سازی یوکوهاما اکنون از سیستمی استفاده می‌کند که در دسامبر ۲۰۲۰ توسعه یافته و از هوش مصنوعی برای پیش‌بینی خواص فیزیکی ترکیبات لاستیکی استفاده می‌کند. البته این سیستم توسعه یافته نمونه قبلی همراه با سیستم تازه توسعه یافته برای پیش‌بینی مقادیر مشخصه‌های خاص تایر،

«شرکت ژاپنی یوکوهاما رابر اعلام کرد یک سیستم اختصاصی را ارائه کرده است که از هوش مصنوعی برای پیش‌بینی مقادیر عملکردی و ویژگی‌های کلیدی تایر استفاده می‌کند. این شرکت استفاده از این سیستم را در ماه جاری میلادی آغاز کرد. این کمپانی ژاپنی انتظار دارد توانایی سیستم برای انجام آزمایش‌های مجازی، آنها را قادر کند تا توسعه تایرهای جدید را سرعت ببخشند، هزینه‌های توسعه را کاهش و تایرهایی با عملکرد بهتر را توسعه دهند. این سیستم همچنین گسترش طرح‌های جدید تایر برای مهندسان کم‌تجربه را آسان‌تر می‌کند. این سیستم تحت مفاهیم جدید استفاده از هوش مصنوعی آزمایشگاه فناوری‌های یوکوهاما به نام هایکولب «HAICoLab» که در اکتبر ۲۰۲۰ راه‌اندازی شد، توسعه یافته است. این سیستم از هوش مصنوعی برای پیش‌بینی مقادیر ویژگی‌های کلیدی عملکرد تایر بر اساس داده‌های وارد شده توسط طراحان تایر استفاده می‌کند. پارامترهای طراحی به عنوان ساختار و شکل، خواص فیزیکی ترکیبات کامپاند و سایر داده‌های مربوط به مواد و شرایط

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	۵۳۰	۲۱۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ کراس - H30 کراس
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	PREMIUM GRIP	P6244G	۲۰۵	۶۰	۱۵	۵۳۰	۲۱۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	PREMIUM GRIP	P6244G	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 60 - 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 ۱۳۱ - 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 نیو کوراندو
	KB700		۲۲۵	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۲۷,۰۰۰,۰۰۰	رنو کولیس (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 ر‌او ۴ - سورنتو SX

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

سازمان انتقال خون ایران

عرضه محصولات جدید شرکت رزین تان در نمایشگاه رنگ و رزین تهران

«شرکت رزین تان بیستمین دوره حضور خود در نمایشگاه رنگ و رزین، پوشش های سطحی، مواد کامپوزیت و صنعت آبکاری را پشت سر گذاشت. شرکت رزین تان، یکی از بزرگ ترین تولیدکننده های انواع رزین های صنعتی و همچنین نخستین و بزرگ ترین تولیدکننده رزین های فنولیک و ریخته گری در ایران در بیست و یکمین نمایشگاه رنگ و رزین ۱۴۰۰ (IPCC 2021) در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران سالن های ۹ و ۸ حضور به هم رسانند و هدف از برگزاری این نمایشگاه و حضور این

شرکت ارائه دستاوردهای جدید، برگزاری جلسات منسجم با مشتریان قدیمی و همچنین توسعه بازار بوده است. عرضه محصولات جدید و توسعه بازار از اهداف اصلی یکی از شرکتهای قدیمی حوزه رزین در این نمایشگاه بود و رزینان یکی از شرکتهای تامین کننده رزین مورد نیاز تولید لنت ترمز در کشور به شمار می رود. این شرکت در حال حاضر عمده نیاز رزین بازار لنت ترمز ایران را تامین کرده و تلاش دارد بتواند محصولات به روز را در صنعت لنت ترمز راهی بازار کند.

انتشار فیلم کشف لنت های تقلبی، تولیدکنندگان مطرح رادر شوک فروبرد

زیرپله ای هادر کمین برندهای معتبر «لنت ترمز»

به گونه ای باشد که دیگر شاهد تولید چنین لنت هایی نباشیم. محصولاتی که با آهن دست دوم تولید می شوند و جان و مال مردم را به خطر می اندازند. به هر حال تولید لنت با کفشک تعمیری و لقمه درجه سه برای مردم بسیار خطرناک خواهد بود. این تولیدکننده در ادامه تاکید می کند: «بارها به این فرد تذکر داده ایم که با این اقدام علاوه بر این که برند ما را خراب می کند، ایمنی مردم را نیز به خطر می اندازد. حتی به وی پیشنهاد دادیم در صورتی که بخواهد خط تولید استاندارد را اندازی کند و محصولی با کیفیت تولید کند، حاضریم به او کمک کنیم. اما ظاهراً تولید محصولات تقلبی و بی کیفیت سود بالایی برای این دسته از افراد دارد.»

بر اساس اعلام انجمن تولید کنندگان لنت ترمز ایران پیگیری های لازم برای ردیابی کارگاه های متخلف و سوءاستفاده کنندگان از برندهای نامدار ادامه دار دو با متخلفان از طریق مراجع ذی صلاح بر خورد خواهد شد.

در عین حال با پیگیری شرکت لنت پارس و با همکاری پلیس آگاهی دو انبار بزرگ لنت های تقلبی در خاوران و جاده کرج و شهرقدس کشف و موجودی آنها ثبت وضبط شد. نکته جالب در این باره وجود انواع لنت ترمزهای تقلبی با برندهای مختلف در این انبارهاست و یکی از تولید کنندگان لنت ترمز که افراد سودجواز نام و بسته بندی محصولاتش استفاده کرده اند به روزنامه «دنیای خودرو» می گوید: «در انبارهای کشف شده محصولات تقلبی مربوط به برند مازین به چشم می خورد و مدت هاست که فرد یا افرادی با سوءاستفاده از نام و شکل بسته بندی محصولات شرکت ما لنت های ترمز تقلبی تولید می کنند.» این تولید کننده می گوید: «فرد خاطی با سوءاستفاده از طرح برند ما با آهن مستعمل و تعمیری لنت ترمز تولید کرده و به بازار عرضه می کند و با پیگیری های صورت گرفته این فرد شناسایی و مشخص شد در رابط کریم لنت تقلبی تولید می کند.» وی می افزاید: «امیدواریم بر خورد ها با این گونه افراد متقلب

کارگاه های زیرپله ای تولید لنت ترمز این بار به سراغ بزرگان این صنعت رفته اند تا با تولید محصولات تقلبی برندهای معروف، سهمی از این بازار را به خود اختصاص دهند. اواخر هفته گذشته بود که انتشار دو فیلم کوتاه تولید کنندگان لنت ترمز رادر ایران به شوک فرو برد. تصاویری که حکایت از تولیدات زیرپله ای از برندهای اسم و رسم دار لنت ترمز داشتند. کارگاه های زیرپله ای حتی پارافراتر هم گذاشته اند و در کنار برندهای معتبر لنت ترمز داخلی اقدام به تولید محصولات وارداتی کرده اند که مدت هاست به دلیل ممنوعیت واردات، پایشان به بازار باز نشده است. طی هفته های اخیر نیروی انتظامی از کشف محموله های لنت ترمز تقلبی خبر داد و در همین راستا چند بیـــــانبار در مناطق مختلف تهران کشف شد که در آن لنت های تقلبی با برندهای مختلف داخلی و خارجی بسته بندی شده و آماده عرضه به بازار بودند.

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۹۲,۰۰۰ (آبی)	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶	۵۸۶			۹۲,۰۰۰ (آبی)	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶	۵۸۶			۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶	۵۸۶			۱۴۵,۰۰۰ (آبی)	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پارس	۵۸۶	۵۸۶			۱۴۵,۰۰۰ (آبی)	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶	۵۸۶			۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶	۵۸۶			۱۶۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶	۵۸۶			۱۹۵,۰۰۰ (آبی)	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶	۵۸۶			۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۲۸۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو سایننا	۵۸۶	۵۸۶			۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶	۵۸۶			۲۴۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶	۵۸۶			۲۰۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶	۵۸۶			۲۰۵,۰۰۰ (آبی)	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	
	لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶	۵۸۶			۱۸۳,۰۰۰ (آبی)	۱۳۰,۰۰۰ (آبی)	

جهان ترمز کاشان (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۷۸,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶	۵۸۶			۷۸,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶	۵۸۶			۱۳۵,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶	۵۸۶			۱۲۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶	۵۸۶			۱۲۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶	۵۸۶			۱۴۵,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶	۵۸۶			۱۳۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶	۵۸۶			۱۴۵,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶	۵۸۶			۱۵۵,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰	

ایران لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		-	-	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو پارس	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶	۵۸۶			-	-	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶	۵۸۶			-	-	

گیرا لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو – تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب – تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۵۸۶	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریچتایس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً بادیسک ترمز درگیر شده باشد ۵- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۶- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد		۶۵,۲۰۰	۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶	۵۸۶			۶۵,۲۰۰	۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶	۵۸۶			۱۱۳,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶	۵۸۶			۹۲,۳۰۰	۲۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶	۵۸۶			۹۲,۳۰۰	۲۰۰,۰۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶	۵۸۶			۱۱۷,۰۰۰	۱۹۰,۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶	۵۸۶			۱۱۱,۰۰۰	۱۶۶,۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶	۵۸۶			۹۲,۳۰۰	۲۱۲,۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶	۵۸۶			۱۰۰,۰۰۰	۱۸۸,۰۰۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



آغاز ثبت نام «بیمه درمان تکمیلی» رانندگان تاکسی در پایتخت



سرپرست اداره و راه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران ضمن اشاره به وقفه ایجادشده از زمان اتمام بیمه تکمیلی سال گذشته تا امروز، بیان کرد: «تلاش شده است با حضور مدیرعامل جدید سازمان، این وقفه پوشش داده شود و نخستین اقدام ویژه‌ای که در دستور کار قرار گرفت، طی شدن فرآیند تشریفات قانونی برای تحقق بیمه درمان تاکسیرانان است.» به گفته سرپرست اداره راه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران: رانندگان با مراجعه به سایت و ثبت شماره پلاک خودرو، تمایل‌شان را برای استفاده از بیمه درمان تکمیلی رایگان اعلام می‌کنند.

«ایسنا- سرپرست اداره و راه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از انتخاب شرکت بیمه گر برای عقد قرارداد بیمه درمان تکمیلی رانندگان تاکسی تا پایان هفته جاری خبر داد و گفت: «از ۱۳ آذر ثبت نام اولیه بیمه درمان تکمیلی رانندگان از طریق درگاه‌های ارتباطی آغاز شده است.» مریم قلی‌زاده با بیان اینکه این سازمان در راستای حمایت از تاکسیرانان شهر، طرحی تحت عنوان «بیمه درمان تکمیلی» را در دستور کار قرار داده است، افزود: «بیمه درمان تکمیلی سال ۱۴۰۰ تاکسیرانان به‌عنوان یکی از دستورات ویژه در سازوکار اجرایی قرار گرفته است.»

خبر

News



تمهیدات شهرداری برای تردد راحت تر جانبازان و معلولان در شهر زیرزمینی

«فارس: مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه ضمن گرامیداشت ۱۲ آذر روز جهانی معلولان گفت: «حسب وظیفه قانونی و انسانی از اوایل هفته گذشته کار گروه عملیاتی برای بررسی میدانی وضعیت ۱۴۱ ایستگاه بهره برداری شده مترو تهران و حومه به منظور رفاه حال بیشتر جانبازان و معلولان با هدف رفع نواقص به ویژه آسانسورها و رمپ‌ها جهت

استفاده راحت جانبازان و معلولان از مترو تشکیل شده است.» مهدی شایسته اصل افزود: «مناسب سازی ایستگاه‌های شهر زیرزمینی در دوره‌های قبلی، متأسفانه به‌خاطر برخی کوتاهی‌ها از جمله نداشتن استاندارد و عدم صدور بیمه نامه توسط شرکت‌های بیمه گذار، کار ما را دشوار کرده است.» وی با بیان اینکه با هماهنگی و مساعدت ویژه دفتر شهردار تهران، تمامی

رمپ‌های ورودی ایستگاه‌ها بررسی شده‌اند، ادامه داد: «قرار است با همکاری شهرداری نواحی و مناطق، نواقص به‌طور کامل برطرف شود.» وی در پایان گفت: «همدوام با کار و تلاش جهادی و خستگی ناپذیر بتوانیم از شعارزدگی پرهیز کنیم و شاهد روزی باشیم که جانبازان و معلولان در هر کجای کشور بتوانند به راحتی از حمل و نقل عمومی به ویژه مترو پایتخت استفاده کنند.»

عضو کمیته هوانوردی عمومی شرکت فرودگاه‌ها در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

تلاش می‌کنیم هزینه تاکسی هوایی برای همه مناسب باشد!

شده یا در حال اجراست و در این خصوص درخواست‌هایی نیز توسط متقاضیان برای راه اندازی کسب و کار ایر تاکسی دریافت شده است.

تاکسی‌های هوایی و رقابت با حمل و نقل جاده‌ای عضو کمیته هوانوردی عمومی شرکت فرودگاه‌ها در خصوص انواع خدمات هوایی افزود: «با ارائه این نوع خدمات هواپیمایی سه تا چهار نوع بازار ایجاد می‌شود. خدمات ایر تاکسی به در بحث توزیع ثروت و تمرکززدایی منابع و منافع از مراکز کشور دخیل است. نوع دیگر خدمات پرواز به صورت برنامه‌ای با هواپیماهای کوچک کمتر از ۱۹ صندلی و مشابه ایرلاین‌هاست. به‌عنوان مثال در این نوع خدمات، یک هواپیمای کوچک مسیریهای کوتاه یا خیلی کوتاه مانند تهران به اراک یا شیراز به فسا را طی می‌کند و مسافر برای خرید صندلی می‌تواند بلیت تهیه کند.» وی ادامه داد: «در بخش هواپیمای باری نیز توزیع مرسولات پستی و بسته‌های کوچک تحت عنوان Air Courier Service با ارائه خدمات اضطراری سریع همچون انتقال خون، اعضای پیوندی بدن و سایر ماموریت‌های مشابه ارائه می‌شود.» آرمان بیات در رابطه با تعرفه خدمات هوایی گفت: «در حال حاضر تعرفه‌ای برای ارائه خدمات هواپیمایی در نظر گرفته نشده است اما باتوجه به شواهد و تجارب بین‌المللی می‌توان گفت خدمات درستی اساسا تعرفه ندارند و هزینه این نوع خدمات بستگی به تقاضای بازار دارد. برای چنین خدمات هواپیمایی نیز به صورت مشخص تعرفه کمی در نظر گرفته شده است چون این نوع سفرها در مسیرهای دربار راه اندازی تاکسی‌های هوایی گفت: «تاکسی هوایی نوعی فعالیت تجاری حوزه حمل و نقل هوایی کوچک و ارائه خدمات پروازهای درستی غیر برنامه‌ای است و راه اندازی آن در قالب کسب و کارهای کوچک هواپیمایی، نیازمند فراهم شدن زیرساخت‌هایی است تا بتوانند کسب و کارهای مرتبط را توسط متقاضیان ایجاد کند. بخش زیادی از این اقدامات زیربنایی در زمینه زیرساخت حقوقی، مقررات اخذ مجوز کسب و کار، عملیات پروازی، هوانوردی و فرودگاهی انجام



شده؛ چندی قبل منوچهر منتظی، دبیر ستاد توسعه فناوری فضایی و حمل و نقل پیشرفته در این باره گفت: «نخستین تاکسی هوایی در بهمن ماه سال گذشته به‌صورت آزمایشی از فرودگاه مهرآباد به پرواز درآمد.» وی ادامه داد: «توسعه تاکسی‌های هوایی و سفر آسان با آنها نیازمند بهره‌مندی از کل ظرفیت‌های کشور است؛ در حال حاضر تمام استان‌ها و فرودگاه‌های آنها ظرفیت استفاده از هواپیماهای کوچک را دارند، همچنین فرودگاه‌هایی که بلااستفاده مانده‌اند در این طرح موثر خواهند بود.» در این راستا آرمان بیات، عضو کمیته هوانوردی عمومی شرکت فرودگاه‌ها و سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه «دنیای خودرو» درباره راه اندازی تاکسی‌های هوایی گفت: «تاکسی هوایی نوعی فعالیت تجاری حوزه حمل و نقل هوایی کوچک و ارائه خدمات پروازهای درستی غیر برنامه‌ای است و راه اندازی آن در قالب کسب و کارهای کوچک هواپیمایی، نیازمند فراهم شدن زیرساخت‌هایی است تا بتوانند کسب و کارهای مرتبط را توسط متقاضیان ایجاد کند. بخش زیادی از این اقدامات زیربنایی در زمینه زیرساخت حقوقی، مقررات اخذ مجوز کسب و کار، عملیات پروازی، هوانوردی و فرودگاهی انجام

مربوط به اخذ مجوزها و دیگری مربوط به نحوه استفاده از فرودگاه‌ها بود اما خوشبختانه پس از بررسی‌های متعدد سرانجام نحوه استفاده از فرودگاه‌ها برای این نوع تاکسی‌ها تدوین شد. موضوع تاکسی‌های هوایی ریشه در پروژه‌ای تحت عنوان «برنامه توسعه هوانوردی عمومی و ایجاد سیستم حمل و نقل هوایی هواپیماهای کوچک کشور» دارد. سال گذشته این برنامه توسط شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران آغاز شد و یکی از راهبردهای توسعه این برنامه، توسعه شبکه پروازی با هدف افزایش درآمد فرودگاه‌ها بود. اشتغال‌زایی، تاثیرگذاری در صنایع مختلف، حفظ جان افراد در تصادفات جاده‌ای، صادرات محصولات کشاورزی در مدت زمان کم بدون تاثیر بر کیفیت و ارزش آنها و... از مزیت‌های استفاده از تاکسی‌های هوایی و پروازهای غیربرنامه‌ای درستی هستند.

تاکسی هوایی در چه فرودگاه‌هایی به پرواز درآمده است؟

شاید یکی دیگر از مهم‌ترین موضوعات درباره تاکسی‌های هوایی، زمان پرواز آنهاست که البته برای آن نیز برنامه‌ریزی



سفر کردن جذابیت‌های خاص خود را دارد، اما گاهی اوقات پیمودن مسافت و رسیدن به مقصد بسیار کسل‌کننده است. تصور کنید قرار است یک مسافت ۳۰۰ کیلومتری را در یک جاده کویری طی کنید تا به مقصد برسید. اگر شما هم جزو آن دسته افرادی هستید که دوست دارند مسافت‌های سه یا چهار ساعته را با هواپیما طی کنند، تاکسی‌های هوایی یا «ایر تاکسی» راهگشای مشکل شما خواهد بود. در ادامه به جزئیات تاکسی هوایی اشاره خواهیم کرد.

توسعه شبکه پروازی با هدف افزایش درآمد فرودگاه‌ها تاکسی هوایی با آنچه در ذهن‌ها تجلی پیدا کرده، کمی متفاوت بوده؛ منظور از تاکسی هوایی استفاده از هواپیماهای کوچک تا ۱۹ نفره است؛ هواپیماهایی که می‌توانند مسافران محدود را در مسافت کوتاه جابه‌جا کنند. این هواپیماهای فوق سبک که برخی از آنها وارداتی هستند و بعضی دیگر نیز در شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی تولید می‌شوند، می‌توانند تعداد مسافران محدود را در مسافت‌های کوتاه جابه‌جا کنند. فناوری ساخت هواپیماهای چندنفره فوق سبک چندان پیچیده نیست و در بسیاری از شرکت‌های داخلی این مدل‌ها تولید می‌شوند؛ در حال حاضر ۱۸ شرکت دانش‌بنیان درگیر پروژه تاکسی‌های هوایی هستند و احتمالا تا ۳۶ شرکت دانش‌بنیان بعد از اولین پرواز با یکدیگر در این حوزه مشارکت خواهند کرد. اما موضوع مهمی که باید به آن توجه داشته باشیم، این است که برای توسعه تاکسی هوایی اخذ مجوزها و استانداردهای قانونی اهمیت بسزایی دارد. اما پرواز تاکسی‌های هوایی از دیرباز با دو مشکل روبه‌رو بوده؛ یکی

جدول شماره ۱۳۸۹

Cross Word

افقی

۱- مدال معروفی از برند شورولت (در تصویر) ۲- بزرگ‌ترین قاره خشکی جهان - محصولی از گروه بهمن ۳- نشانه فعل مضارع است - به تمرین نظامی گفته می‌شود ۴- کج - قطار روی آن می‌رود ۵- فرمان خودرو - خودرو ساز سوئدی ۶- چاشنی غذا - خودروی بزرگ بارکش - شریف است اما بی‌آغاز ۷- به کسانی که بار و کالا را جابه‌جا می‌کنند می‌گویند - ضمیر سوم شخص منفصل - جوی خون ۸- فرو ریختن ساختمان - واژه عربی است و به معنای روزهای ما ۹- نمونه محصول در آن چاپ می‌شود - بی‌هماتست ۱۰- قطع‌کننده برق فشار قوی خودروهای هیبرید - تکرار حرف نخست ۱۱- در انگلیسی به معنی هنوز است - حرف نداری - همین طوری هم غذای خوشمزه‌ای است - ملس بی‌آغاز ۱۲- مدلی از شورولت با تکرار حرف آخر - از حروف ناصبه عربی - یاور ملت بود که حرف آخرش نیامد ۱۳- خودروی جابه‌جاکننده کالاها در انبار - همین طوری هم معروف‌ترین برند جنرال موتورز است ۱۴- قوی‌ترین و سریع‌ترین خودروی فعلی جهان - قطار سریع‌السیر ۱۵- یکی از محط‌ترین سدان‌های دنیا - کردستان بی‌آغاز.

عمودی

۱- از قهرمانان افسانه‌ای مسابقات اتومبیلرانی پاریس داکار ۲- به معنی باج و خراج است - دوتایی ۳- همان موشک است - پیشنهادهای انگلیسی ۴- نوعی هلی کوپتر - از ادوات پاسبان‌ها ۵- واحدی در سطح مدلی از مژدا که در ایران هم بسیار معروف است - از انواع برادر و خواهر ۶- شرکت ایرانی سازنده کفی کشنده‌ها - حیوان باربر ۷- واحد پول زاین است - بازی از روی هوس - پدر آذری ۸- کوپه معروف برند شورولت - کابل دیالگ‌های قدیمی - کلوخ در هم ۹- گرفتار - کامپیوتر جهت یاب ۱۰- عدد هندسی - مساوی و برابر - منطقه‌ای در غرب تهران - ایالتی در اسپانیا ۱۱- سدان لوکسی که شرکت امریکن موتورز تولید می‌کرد ۱۲- منسوب به یون است - در انگلیسی محدود معنای دهد ۱۳- سایبان خودرو را گویند - آچار ناتمام - رل‌ست در هم ۱۴- مدلی از کادیلک که در ایران تولید می‌شد - این هم مدل معروفی از پلیموت است ۱۵- مدیرعامل موفق شرکت رونیسبان که بیش از ۱۰ سال مدیرعامل این شرکت بود - چمدان مسافری.



سخنگوی شورای نگهبان: شورای نگهبان هیچ ایراد و ابهامی به طرح ساماندهی صنعت خودرو ندارد.

حاضر جواب: خب... الان است که باید گفت: «بیاورید آن ناپلونی را!»

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار: خودروهای لاکچری وارد بورس می‌شوند.

حاضر جواب: خودروهای لاکچری هر جا بروند قدمشان سر چشم است... از جمله همین بورس!

افزایش ۱۰۴ درصدی تولید خودرو سواری در ۷ ماه امسال...

حاضر جواب: بیخشد... الان با این افزایش تولید یکی یکدانه، قرار است به‌زودی چه چیزی صادر و با ارز آن خودرو وارد شود!

یک مقام مسئول در گمرک ایران به گمرکات اجرایی دستور داد کامیون‌های وارداتی را با نرخ‌های خریداری‌شده و مندرج در فاکتور ارزش‌گذاری و تریخیص کنند.

حاضر جواب: این دستور هم مانند همان مثل معروف درست کردن دوغ با آب دریاست... خلاصه که اگر بشود، چه شدا!

عایدی سفته‌بازان از بازار خودرو در ۶ ماه گذشته محاسبه شد: رانت ۵۵ هزار میلیاردی در بازار خودرو.

حاضر جواب: بی خیال آقا... اجازه بدهید سر ما به همان محاسبه درآمد دکترها گرم باشد!

عضو کمیسیون عمران مجلس: قیمت دستوری خودرو منجر به شکست است.

حاضر جواب: و البته منجر به ورشکستگی خریداران!

تصمیمات خوب یا بد دولت در مورد خودرو؟

حاضر جواب: شرمند آقا... این طور تصمیمات در هم است و سنسوا کردنی نیست!

ماسک یک میلیارد دلار دیگر از سهام تسلا را برای پرداخت مالیات فروخت.

حاضر جواب: به این می‌گویند آتش زدن به مال ماسک!

افزایش تیراژ خودرو با اصلاح نحوه قیمت‌گذاری مواد اولیه داخلی ممکن می‌شود.

حاضر جواب: نخیر... مثل اینکه اصلاح قیمت موارد مرتبط با خودرو کم‌کم دارد به نباتات و گیاهان و نور خورشید و سلول‌های فتوسنتز کننده و لایه‌های زمین‌شناسی هم می‌رسد!

جش بزرگ در صنعت خودرو در صورت احیای برجام.

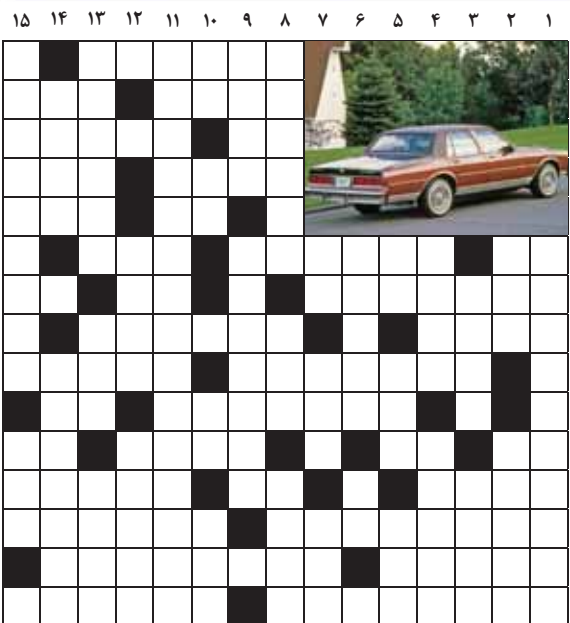
حاضر جواب: ما که تا حال هر چه دیدیم جش قیمت خودرو بوده... به امید آنکه چشم‌مان به جش‌های دیگر صنعت خودرو هم روشن شود!

افزایش سرسام آور قیمت خودرو: ساینا ۱۹۶ میلیون تومان!

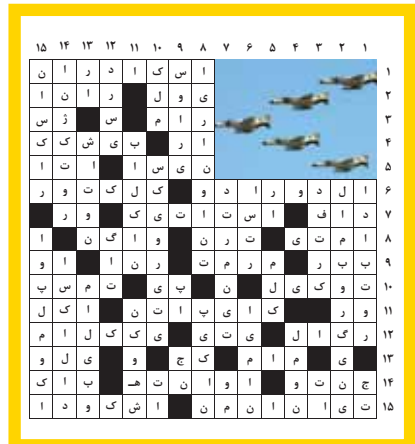
حاضر جواب: پس دیگر «ساینا» نگو... «صعودنا» بگو!

اولویت تخصیص منابع ارزی با خودروسازان باشد.

حاضر جواب: ای آقا... لطفا سفارش صنایعی را کنید که نیاز به سفارش داشته باشند!



حل جدول شماره ۱۳۸۸





Autoworld.ir

یکشنبه ۱۴ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۵۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۱۳-۶ اصفهان ۱۴-۳ شیراز ۲۱-۱ مشهد ۱۴-۳ تبریز ۱۰-۲ ارومیه ۱۰-۱ رشت ۱۷-۸ گرگان ۱۹-۸ ساری ۱۷-۷ شهرکرد ۱۴-۴ اهواز ۲۳-۱۱ یزد ۲۱-۶ کرمان ۱۷-۲ بندرعباس ۲۸-۱۵ زاهدان ۱۸-۳

بیلیتور

Billboard



✓ Seen 9:53 PM

میدان دید بالای سانتافه

«این آگهی هیوندای که توسط آژانس تبلیغاتی اینوشن در آمریکا طراحی شده به چراغ‌های زنون سانتافه اشاره کرده و مدعی شده که حتی کوچک‌ترین چیزها مانند یک مورچه هم در برابر این چراغ قابل دیدن هستند.

The Hyundai Santa Fe with Xenon headlights. Nothing goes unseen.

به جرمه‌های اشتباه درست اعتراض کنید!

«چندی پیش بود که شایعاتی مبنی بر شکایت از جرمه‌های اشتباه رانندگی به گوش رسید با این مضمون که رانندگان می‌توانند ضمن تماس با مرکز فوریت‌های پلیس ۱۱۰ و طرح شکایت در مورد این دسته از جرمه‌ها، آن‌ها را از سیستم پلیس راهور پاک کنند. اما معاون اجتماعی پلیس راهور ناجا به این شایعه واکنش نشان داد و آن را تکذیب کرد. در این مورد باید گفت که اگر فردی به هر دلیلی به جرمه رانندگی صادر شده

برای پلاک خودرویش اعتراض داشته باشد، می‌تواند برابر ماده ۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به همراه مستندات و مدارک مربوطه برای رسیدگی به موضوع در فرصت مناسبی به اجرائیات پلیس راهور در استان یا شهرستان‌های محل سکونت خود مراجعه کند و پس از تشکیل پرونده این موضوع مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت. از این رو باید گفت که هیچ قانون، آیین‌نامه و بخشنامه‌ای مبنی بر اینکه در صورت دریافت جرمه اشتباه باید با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ تماس حاصل شود، وجود ندارد و این اقدام تنها بار تماس‌های غیرضروری با سامانه ۱۱۰ را افزایش می‌دهد. در این صورت با اشغال شدن خطوط ارتباطی با پلیس ۱۱۰ آن دسته از شهروندان که برای طرح شکایت‌های قضایی و پلیسی با این سامانه تماس می‌گیرند، ای بسا مجبور می‌شوند دقایق زیادی را پشت خط بمانند که این علاوه بر ایجاد تنش‌های احتمالی به خودی خود سبب تاخیر در اعزام نیرو به صحنه جرم و در نهایت ضایع شدن حقوق شهروندان می‌شود.

حرف آخر

Last Word

احسان ناصر بابلی

خبرنگار



تقویم تاریخ



پیل سوختی مشغول بودند. محققان این دانشگاه با در اختیار داشتن ناوگان جدید خودروهای پیل سوختی تویوتا فرصت کافی را برای تست نظریه‌های خود پیدا می‌کردند. مدل‌های پیل سوختی تویوتا برخلاف پریوس که موتور هیبرید بنزینی-الکتریکی دارد، از یک سیستم پیل سوختی هیدروژنی بهره می‌برند که از ترکیب هیدروژن با اکسیژن برق تولید می‌کند.

«۱۹ سال پیش در چنین روزی تویوتا دو مدل اولیه از خودروهای پیل سوختی هیدروژنی خود را که آماده ساخت بود به محققان دانشگاه کالیفرنیا تحویل داد. تویوتا از سال ۱۹۹۷ منابع مالی لازم را در اختیار آن دسته از دانشمندان و مهندسان دانشگاه کالیفرنیا قرار می‌داد که به بررسی مشکلات مربوط به «سیستم‌های حمل و نقل پیشرفته» مانند خودروهای

فصل جدید همکاری تویوتا با دانشمندان



لنت ترمز دیسکی و کفشکی خودروهای سبک

لنت ترمز دیسکی و کفشکی خودروهای سنگین

انواع دیسک و صفحه خودروهای سواری

لنت ترمز دیسکی و کفشکی انواع موتور سیکلت

لنت ترمز دیسکی و کفشکی وسایل نقلیه ریلی

لنت های دیسکی و کفشکی ماشین آلات راهسازی و کشاورزی

لنت کلاچ خودروهای سبک و سنگین

انواع لنت های صنعتی و سفارشی

انواع لنت های صنایع نفت و گاز

لنت های توربین های باد

لنت های کلاف

www.jahantormoz.com ۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹

info@jahantormoz.com ۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲

