



نرخ ارز واردات قطعات منفصله ۶ برابر می شود!

تعرفه واردات CKD در ایران ۴ برابر میانگین جهانی است

نرخ پایه ارز در سیستم تجاری کشور از ۴۲۰۰ به نرخ سامانه مبادلات الکترونیکی تغییر کرده که در محدوده قیمتی ۲۷ تا ۲۸ هزار تومان است. در سال های اخیر و به ویژه از سال ...

با هدف شفاف سازی سود شبکه فروش انجام شد
حذف قیمت مصرف کننده
از قوطی های روغن موتور
با تصمیم سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان
و ابلاغ آن به انجمن پالایشگاه داران روغن از امروز ...

سرپرست حوزه اتومبیلرانی کانون جهانگردی
و اتومبیلرانی در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
هدف از برگزاری تورهای
موتورسواری، ترویج
رانندگی ایمن است

بررسی آخرین گزارش شرکت بازرسی کیفیت
و استاندارد ایران نشان می دهد:
کامیونت ها؛ با کیفیت ترین
تجاری های ساخت داخل
سگمنت باری های نیمه سنگین به لطف حضور پنج ستاره های
بهمن دیزل در یک سال اخیر توانسته ...

سریع ترین خودروهای سدان بازار ایران کدامند؟

معرفی ۱۰ خودرو پرسرعت وارداتی بازار

با ۹۰۰ میلیون تومان آلفارومئو جولیتا بخریم یا هیوندای ولستر؟
مصرف مس در لنت ترمز به پنج دهم در صد در سال ۲۰۲۵ کاهش پیدا می کند
آماده باش ناوگان امداد خودرو ایران همزمان با هشدار سازمان هواشناسی
زنجیره تامین با جیب خالی قادر به همراهی با جریان داخلی سازی نیست!
تایید چهار ساله بودن زمان انتظار خریداران لندکروز جدید برای تحویل از سوی تویوتا!

استارت Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

«نشستا» در آزمونی بزرگ

یک سال پس از آنکه گروه صنعتی بارز به عنوان
تامین کننده نیچی از نیاز بازار لاستیک کشور، بدون
مدیر عامل اداره شد، خبرهایی از تغییر رویه ...

تیتراهای امروز Titles

در نخستین روز معاملاتی بورس در هفته جاری
ایران خودرو دیزل و «بهمن دیزل»
جو رکش بزرگان خودرویی شدند

بازار تشنه خودروهای اتومات

تولید داخل است

از سوی اتحادیه ADAC «میشلن»

به عنوان سبزترین تایر معرفی شد

حرکت قدرتمندانه یا ماها!

نگاهی به پنج مورد از بدترین خودروهای تاریخ
مهمترین چهار چرخ ها

حرکت مطمئن، توقف ایمن

۰۹۱۲۳۵۸۸۲۰۱ ۰۲۱۴۴۹۰۵۵۰۵

FARDA MOTORS

FMC T5 ... به زودی

FMC SX5

موتور MITSUBISHI

نمایشگاه و دفتر مرکزی فروش:
شریعتی | بالاتر از پل رومی
۰۲۱-۴۸۶۴۵۰۰۰
www.fardamotors.com

5 سال گارانتی
یا ۱۰۰ هزار کیلومتر

QR code for T5 catalog

QR code for SX5 catalog



بتواند از اندازه جمع و جور خود بهترین استفاده را ببرد. این خودرو با ۲.۹۹۵ میلی‌متر طول، ۱.۴۹۵ میلی‌متر عرض و ۱.۶۴۰ میلی‌متر ارتفاع به همراه ۱.۹۶۰ میلی‌متر فاصله محوری، از همه جهت کمی از رقیب اصلی خود بزرگ‌تر است. به‌طور کلی، تناسب، رنگ‌های کوچک و خطوط بدنه فنگ گوانگ بسیار به وولینگ هونگ گوانگ شباهت دارد اما با این حال، چند ویژگی این دو خودرو را از هم متمایز می‌کند که عبارت‌اند از: ترمز مسکی رنگ‌رزی، سپر جلو، جلوپنجره عریض‌تر، خطوط روی درها، خط متفاوت پنجره‌ها و چراغ‌های عقب که به ترمز مسکی رنگ که روی پروفیل جانبی کشیده شده است، متصل شده‌اند.

پس از موفقیت چشمگیر وولینگ هونگ گوانگ مینی EV و تبدیل آن به پرفروش‌ترین خودرو الکتریکی چین، دیگر خودروسازان چینی هم کپی کردن این خودرو را در دستور کار قرار داده‌اند تا نشان دهند وقتی بای کپی‌کاری وسط باشد، غریبه و آشنا نمی‌شناسند! پس از آنکه چری مدل QQ بستنی را روانه بازار چین کرد، حالا فنگ بامدلی به نام فنگ گوانگ مینی EV به وولینگ پاسخ داده است. این دو خودرو به‌زعم شباهت در طراحی، مشخصات نام‌ها و هیچ ارتباطی باهم ندارند زیرا وولینگ و دانگ فنگ رقیب یکدیگر هستند. در فنگ گوانگ نیز مثل وولینگ از طراحی جعبه‌ای شکل استفاده شده است تا



سومین تلاش چینی‌ها برای کپی برداری از یکدیگر

نرخ ارز واردات قطعات منفصله ۶ برابر می‌شود! تعرفه واردات CKD در ایران ۴ برابر میانگین جهانی است

نرخ پایه ارز در سیستم تجاری کشور از ۴۲۰۰ به نرخ سامانه مبادلات الکترونیکی تغییر کرده که در محدوده قیمتی ۲۷ تا ۲۸ هزار تومان است

بخش نخست

«شستا»

در آزمونی بزرگ



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

یک‌سال پس از آنکه گروه صنعتی بارز به‌عنوان تامین‌کننده نیمی از نیاز بازار لاستیک کشور، بدون مدیرعامل اداره شد، خبرهایی از تغییر رویه شستا به‌عنوان بخش اقتصادی سازمان تامین اجتماعی به گوش می‌رسد. گویا این بار قرار است مدیرعامل بزرگ‌ترین تیرساز منطقه را از دل این صنعت انتخاب کنند. بررسی عملکرد چندسال

گذشته این مجموعه تیرسازی که تعیین‌کننده نبض بازار و صنعت تیر کشور است، نشان می‌دهد در دو دوره مدیریت گذشته این تیرسازی، شستا از مدیران غیرتایری در رأس گروه صنعتی بارز استفاده کرده است. مدیران که با عدم آگاهی از چندچون صنعت پیچیده تیر، بیش از آنکه خدمتی به صنعت کشور و لیدر بازار تیر کنند، باعث توقف مسیر توسعه در بارز و حتی عقب‌نشینی از برخی دستاوردهایش شده‌اند. اگرچه تا چندی پیش نیز شستیده‌ها از انتصاب مدیرانی خارج از صنعت تیر در این شرکت بزرگ حکایت داشتند اما به‌نظر می‌رسد شستا فارغ از مرزبندی‌های این بار قصد دارد، سلطان خاموش صنعت تیر ایران را بار دیگر برای حکمرانی بر بازار داخلی و صادراتی آماده کند. در این بین نام برخی مدیران لایق در این صنعت به‌عنوان گزینیه‌های سرپرستی و حتی مدیرعاملی می‌تواند امیدبخش آینده‌های روشن برای بارز و از آن

مهم‌تر صنعت تیر کشور باشد. اما آنچه مهم است، لزوم نظارت بر عملکرد بارز به‌ویژه در حوزه خرید مواد اولیه، فروش تیر و طرح‌های توسعه‌ای در دست اجراست. بحث خرید مواد اولیه و تهاوت تیر به جای آن از بدنه بازار، فروش‌های بورسی و بی‌ضابطه در شبکه نمایندگان و اجرای طرح‌های توسعه‌ای بدون بررسی‌های زیرساختی لازم آسیب‌های جدی و پیش روی این صنعت بزرگ و لیدر آن در کشور هستند. بنابراین جا دارد اکنون که شستا به‌عنوان متولی حقوق کارگران تامین اجتماعی در بخش بنگاه‌داری اقتصادی چین مسئولیت‌بزرگی را بر گردن خود می‌بیند، بیش از گذشته به فکر انتخاب مدیرانی از دل صنعت تیر و نظارت سیستماتیک بر عملکرد مجموعه گروه صنعتی بارز باشد تا بار دیگر شاهد اوج گرفتن این مجموعه بزرگ صنعتی هم در میزان تولید و هم در بحث کیفی باشیم.

نقدینگی دارد. موضوع مهم دیگر در چنین قراردادهایی، مدت آن (بین ۵ تا ۱۰ سال) و سپس افزایش تیراژ در مدل‌های گوناگون یک برند با توجه به فاکتور عرضه و تقاضا و تورم و میزان نقدینگی بازار و... مواردی از این دست است. همه این‌ها سبب می‌شوند پای قطعه‌سازان هم به میان بیاید و نتیجه‌اش شکل‌گیری یک زنجیره متصل طی ۴ تا ۵ مرحله است که در صنعت به آن tie گفته می‌شود و مراحلی همچون تامین مواد اولیه، تولید قطعه، مونتاژ و تولید را شامل می‌شود و در نهایت فروش در بازار حاصل اصلی این پروسه است.

چه شرایطی برای شکل‌گیری چنین زنجیره‌هایی در کشور با الگوهای موفق لازم است؟

معتقدم ما هم در کشور می‌توانیم از همین نمونه‌های رایج و موفق دنیا استفاده کنیم. اما متأسفانه ارگان‌ها و سازمان‌ها و برخی تصمیم‌گیران سعی دارند همیشه مدل عجیب و به‌نوعی غیر کاربردی خود را به صنعت تحمیل کنند که نتیجه‌اش همین است که امروزه ملاحظه می‌کنید. البته این اتفاق‌ها نیازمند یک پیش‌نیاز کلیدی در کشورمان است و آن داشتن تجارت آزاد و بدون دغدغه با دنیاست.

گفته می‌شود خودروهای سی‌کی‌دی با داخلی‌سازی همراه است. آیا این داخلی‌سازی در قیمت تاثیرگذار خواهد بود یا موضوعی حاشیه‌ای است و با تیراژ پایین برخی از این خودروها عملاً رخ نمی‌دهد؟

مونتاژ خودرو یا بهتر بگویم واردات خودرو به‌صورت سی‌کی‌دی به چه شکل و برای چه کشورهایی مناسب‌تر است؟

یکی از مناسب‌ترین مثال‌های موفق در تولید خودرو به‌صورت CKD کشور هند است که قرار دادهای متعدد بزرگی با سوزوکی به اسم «ماروتی-سوزوکی» یا دایملر در کارخانه «چنای» و خودروسازان شناخته‌دیگر از دیرباز تاکنون دارد و تا پایان ۲۰۲۲ حتی قرار است مدل EQS مرسدس بنز هم در هند تولید شود. تایلند نیز در حال تبدیل شدن به قطب تولید مرسدس بنزهای سری EQ در آسیای جنوب‌شرقی است. در همین همسایگی ما ترکیه شرایط مشابهی با رنو در قالب شرکت «ویاک-رنو»، فورد در قالب «فورد-اوتوسان» و فیات-کرایسلر در قالب «توفاس» دارد که هر کدام از این مجموعه‌ها به تنهایی بین ۳۵۰ تا ۴۵۰ هزار خودرو و سالانه تولید می‌کنند و بیش از ۱۱ تا ۱۲ هزار نفر کارمند و متخصص و کارگر دارند.

هر سه کشور نیز یکی از بالاترین تعرفه‌های واردات خودرو در دنیا را دارند به‌عنوان مثال برای ترکیه چیزی بین ۱۶۰ تا ۲۲۰ درصد منوط به حجم موتور خودرو تعریف شده است. اما در کنار این تعرفه بالا، قوانین این کشورها اجازه را به شرکت‌ها و سرمایه‌گذارها می‌دهد که تقریباً با تعرفه‌ای بسیار پایین‌تر از تعرفه واردات، اقدام به ورود CKD کنند، این عدد بین ۴ تا ۱۹ درصد تعریف شده و می‌توان گفت میانگین جهانی آن حدود ۱۰ درصد است. البته قیمت تمام‌شده محصول در این کشورها رابطه مستقیم با ثبات اقتصادی، ارزش پول ملی و کنترل تورم و



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو در ایران همواره با مونتاژ خودرو درگیر بوده اما نکته با اهمیت در خصوص این صنعت، این است که اصولاً بر نامه مشخصی برای خود ندارد. بسیاری از کشورها در سال‌های اخیر با شرکای مطرح خود، اقدام به مونتاژ خودرو کرده و تبدیل به قطب تولید برخی از مدل‌های خودروسازان مطرح جهانی شده‌اند. در ایران نیز پیش از تحریم‌ها مونتاژ خودرو با شرکای بسیاری انجام می‌شد، اما هرگز ایران تبدیل به قطب تولید محصولات یک خودروساز بزرگ جهانی نشد. بعد از تحریم‌ها نیز تولید خودرو به‌صورت سی‌کی‌دی به محصولات چینی محدود شد. تیراژ پایین این محصولات و همچنین برندهایی که پس از مدتی عرضه، کارشان در بازار ایران تمام می‌شد، از ویژگی‌های اصلی خودروهای چینی در بازار ایران است. اما نکته بسیار مهم بالاتر بودن قیمت محصولات سی‌کی‌دی در ایران نسبت به قیمت آن‌ها در دیگر کشورهاست. اصولاً در برخی خودروها اگر واردات به صورت سی‌بی‌یو انجام می‌شد، برای مشتری صرفه اقتصادی بیشتری هم می‌داشت. در خصوص وضعیت تولید خودرو به‌صورت سی‌کی‌دی با مسیح فرزانه، فعال و تحلیلگر حوزه خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.



مدیران خودرو

X22 PRO



NEW ARRIZOS T



شرایط ویژه فروش طرح جایگزینی خودروهای "کارکرده" با "نو"

تا ۷۰٪ تسهیلات / اقساط ۵ ساله / کلیه محصولات مدیران خودرو / شرکت ایرانیان خودرو مجری طرح جایگزینی محصولات مدیران خودرو

مراجعه به سایت WWW.IRANIANKHODRO.COM و یا نمایندگان منتخب طرح جایگزینی در سراسر کشور | ۰۲۱-۴۹۷۸۱

مدیران خودرو... ایده آل

لمکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی‌ها

WWW.MVMCO.IR
official.mvm

مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۱



اسباب بازی با عملکرد بهتر از فراری ۴۵۸



داشتن کلسیون خودروهای جذاب برای همه ممکن نیست. خوشبختانه راه‌های زیادی برای لذت بردن از صنعت خودرو وجود دارد. به عنوان مثال Xtreme RC براولر V2 را در نظر بگیرید که سطح خودروهای رادیو کنترل را چند پله بالاتر برده و به سوپر کارهای مینیاتوری بدل شده است. این تانک RC حساس برانگیز هم پرفورمنس قابل توجهی دارد و هم قیمت آن بسیار کمتر از مدل‌های واقعی است. در واقع براولر V2 توانا تر از اکثر خودروهایی است که هر روزه در خیابان‌ها می‌بینیم. براولر V2 توسط Xtreme RC که یک شرکت بریتانیایی و متخصص تولید

محصولات RC است توسعه یافته، با پرداخت ۵۰۴ دلار می‌توانید به یکی از این تانک‌های کوچک با تخفیف ۲۵ درصدی دست پیدا کنید. باید گفت این تانک RC جزو محصولات مفرحی خواهد بود که که لحظات مفرحی را برای شما رقم خواهد زد. طبق شنیده‌ها نیروبخش براولر V2 دو بیش از 2200kv و ۱۲ سلول ویژه است و نسبت قدرت به وزن بهتری در مقایسه با فراری ۴۵۸ دارد و توانایی‌های آفرود آن نیز بسیار بهتر است. این بزرگ‌مرد کوچک که از بخش‌های محافظتی یکبارچه و تقویت شده سود می‌برد، به سیر فلزی و میله‌های تقویت شده مجهز است تا از عهده هر مسیری برآید.



قیمت نهایی محصولات مونتاژی یا همان خودروهای حاصل از سی‌کی‌دی کاری، وابستگی مستقیم به میزان داخلی‌سازی و نرخ ارز ترخیصی دارد. تا به حال، ارز ۴۲۰۰ تومانی مبنای ترخیص CKD از گمرک بود که با تعرفه ۴۰ درصد CIF (قیمت خرید در بندر کشور مبدأ به علاوه بیمه و کرایه حمل) محاسبه می‌شد. در واقع حقوق ورودی در دو بخش است: حقوق گمرکی که برای کلیه کالاها به میزان ۴ درصد بوده و در کنار آن سود بازرگانی که از سوی دولت مشخص می‌شود، باید دقت کرد ارزش گذاری کالاهای وارداتی با ارز صورت می‌گیرد و برای دریافت این حقوق، طبیعتاً یک نرخ تسعیر مشخص می‌شود. در دوره‌های قبل، دولت بر پایه نرخ مرجع این حقوق را دریافت می‌کرد، ولی در سال ۱۴۰۱ با توجه به حذف دلار ۴۲۰۰ تومانی این تصمیم اتخاذ شده است که حقوق ورودی مساوی با نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در وبسایت مبادله الکترونیکی ETS در روز اظهار آن و برطبق ماده ۱۴ قانون گمرکی کشور باشد. به همین دلیل نرخ پایه ارز در سیستم تجاری کشور از ۴۲۰۰ به نرخ

سامانه مبادلات الکترونیکی تغییر کرده که در محدوده قیمتی ۲۷ تا ۲۸ هزار تومان است. یعنی این نرخ در صورت عملی شدن ۶ برابر می‌شود! به این موضوع نیز اشاره کنم در سال‌های اخیر و به ویژه از سال گذشته تاکنون با تغییر نرخ ارز، مبلغ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و... قیمت‌های تمام‌شده بین ۴ تا ۵ برابر با افزایش روبه‌رو شده است. زیرا عملاً ارز ۴۲۰۰ تبدیل به ۲۱ هزار تومان شد که برای پایه درآمد گمرک هم دلار را ۲۱ هزار تومان تخمین زدند که مربوط به سال گذشته بود. ولی تا جایی که مشخص شد گویا اجرا نشد و به نظر می‌آید در حال حاضر با دلار قیمت روز یعنی ۲۷ تا ۲۸ هزار تومان محاسبه می‌شود.

چرا قیمت تمام‌شده خودروهای سی‌کی‌دی در ایران بسیار گران‌تر از قیمت فروش آن‌ها در مبدأ است؟

از جمله اهداف عرضه خودرو به صورت CKD، تقلیل قیمت تمام‌شده محصول و سپس اشتغال‌زایی در کشور مقصد است. اما اگر به داده‌های موجود در آمارهای رسمی بانک مرکزی طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۷ نگاه کنید، ببینید، قیمت هر دلار تجاری به صورت میانگین از حدود ۱۰۸۰ به ۴۲۰۰ تومان رسید و طی زمان ۷ سال ۴ برابر شد. پس با این شرایط داخلی‌سازی و با این حجم پایین تیراژ عملاً آن حاصلی که واردات CKD در همه جای دنیا دارد در کشور ما حاصل نمی‌شود.

قیمت گذاری این خودروها در ایران چه تفاوتی با قیمت گذاری در بازارهای منطقه دارد؟

به صورت کلی قیمت گذاری خودرو در کشور ما و سایر کشورهای تفاوت فاحشی با هم دارند. در ایران قیمت گذاری خودرو از سوی برخی نهادها به صورت دستوری و امری است. همین سم کشنده بازار خودرو و عامل مهمی در ایجاد رانت است. در صورتی که در دنیا این خودرو ساز است که با آنالیز فاکتورهایی چون میزان نیاز بازار، مدل‌های رقیب، نرخ تورم، قدرت خرید و میزان نقدینگی و عواملی از این دست، قیمت رقابتی برای محصولاتش مشخص می‌کند و هیچ شورا یا نهاد نظارتی با مصوبه و دستور دست به این کار نمی‌زند. زیرا قیمت گذاری خودرو اساساً نیاز به نیروی قهریه و فرمایشی ندارد.

نوربالا

در سال‌های اخیر و به ویژه از سال گذشته تاکنون با تغییر نرخ ارز، مبلغ حقوق گمرکی و سود بازرگانی و... قیمت‌های تمام‌شده بین ۴ تا ۵ برابر با افزایش روبه‌رو شده است. زیرا در سال گذشته ارز ۴۲۰۰ تومانی به ۲۱ هزار تومان تبدیل شد و در حال حاضر نیز ظاهراً با دلار قیمت روز یعنی ۲۷ تا ۲۸ هزار تومان محاسبه می‌شود



ایساکو کارت
خدمت‌نوین

www.isaco.ir

دیسک و صفحه کلاچ

jahantentofficial
www.jahantormoz.com
info@jahantormoz.com
۰۲۱-۸۸۷۳۷۹۵۹
۰۲۱-۸۸۵۱۷۲۲۲



هیوندای از سدان‌ها دست نکشیده و به دنبال تولید محصولی جدید طی دو سال آینده است. سدان لوکس گرینور هیوندای محصولی جادار برای افرادی خواهد بود که علاقه‌ای به انتخاب محصولات جنسیتی ندارند. این سدان جدید می‌خواهد روند استقبال فزاینده از شاسی‌بلندها را تغییر داده و بر اساس میراث گرینور یا آزا محصولی همه‌جانبه باشد. امروز می‌خواهیم زنده‌هایی جذاب از این خودرو و کرهای رانمرفی کنیم، رنده‌هایی که بر اساس تصاویر جاسوسی نمونه پیش تولید طراحی شده‌اند. نام گرینور برای ما چندان شناخته شده نیست زیرا هیوندای این خودرو را در کشور ما و آمریکا با نام آزا عرضه کرده است



پیش‌بینی طراحی آینده «آزا»

نارنجی پوشان جاده مخصوص برای تحقق برنامه وزارت صمت هدف گذاری کردند

تکمیل ۹ هزار خودرو ناقص سایپا در یک هفته

مدیرعامل سایپا: نیروی انسانی ما به صورت تمام وقت مشغول تحقق برنامه تولید و تکمیل کاری خودروهای کف کارخانه است



شرکت‌های گروه ملزم به بازمهندسی سیستم‌ها، اصلاح و ارتقای ساختار برای تحقق آن هستند.» وی از همان ابتدا و در آیین معارفه خود نیز اولویت و دستور کار اصلی تیم مدیریتی جدید سایپا را تکمیل و تجاری‌سازی خودروهای ناقص موجود در پارکینگ‌های سایپا اعلام کرده و افزوده بود: «اولین جلسه کاری ما با معاون تولید و معاون برنامه‌ریزی جامع تولید بود و در ادامه نیز به اتفاق مدیران مرتبط با این حوزه، به صورت روزانه تکمیل و تحویل این خودروها را پیگیری و رصد خواهیم کرد.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا به مدیران عامل شرکت سازه‌گستر و مگاموتور تاکید کرده است تا تامین قطعات کسری و مورد نیاز برای تکمیل خودروهای کف باید مدیریت شود.

خودروهای ناقص: مهم‌ترین موضوع صنعت و بازار خودرو تیموری همچنین اظهار کرد: «مهم‌ترین موضوع حال حاضر، بحث خودروهای ناقص دو خودرو ساز بزرگ کشور است که باعث شده بسیاری از اقساشر جامعه در باره آن صحبت و اظهار نظر کنند. بنابراین نخستین و مهم‌ترین کار ما در کوتاه‌مدت، تمرکز بر تکمیل و تجاری‌سازی این محصولات است.» وی با بیان این که کاهش خودروهای



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا از کاهش حدود ۹ هزار دستگاهی خودروهای ناقص کف کارخانه در یک هفته اخیر خبر داد و گفت: «اجرای به موقع عملیات تامین قطعات، تعداد خودروهای ناقص سایپا، به حدود ۷۰ هزار دستگاه کاهش یافته است.» محمدعلی تیموری با اشاره به برنامه تیم مدیریتی جدید گروه خودروسازی سایپا برای تکمیل هر چه سریع‌تر خودروهای کف کارخانه افزود: «کارگران پر تلاش و نیروهای انسانی واحدهای مربوطه در تمام روزهای هفته علاوه بر تولید جاری مشغول اجرای فرایند تکمیل خودروهای ناقص هستند.»

تصویب طرح‌های جدید برای ارتقای بهره‌وری تیموری اظهار داشت: «تصویب طرح‌های جدید مبتنی بر پاداش بهره‌وری در بخش‌های مرتبط با نیروی انسانی شاغل در واحدهای سازمانی فعال در امر تکمیل کاری و ارتقای سیستم‌های پایش و نظارت کیفی از جمله شیوه‌هایی است که در دستور کار سایپا قرار گرفته است.» وی ادامه داد: «تمام تلاش گروه سایپا، تحقق اهداف وزارت صنعت، معدن و تجارت مبتنی بر تکمیل هر چه سریع‌تر خودروهای ناقص، تحقق برنامه تولید و افزایش آن، تحویل به موقع به مشتریان و ارتقای رضایت عمومی از صنعت خودرو است.» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا ابراز امیدواری کرد با تدوین روش‌های جدید و برنامه‌ریزی‌ها، کاهش تعداد خودروهای کف کارخانه در بازه زمانی کوتاه‌مدت تحقق خواهد یافت.

روحیه و انگیزش منابع انسانی؛ پیش‌نیاز تولید اقتصادی تیموری پیش از این نیز با تاکید بر اهمیت بحث منابع انسانی در تحقق تولید اقتصادی، گفته بود: «برای داشتن تولید اقتصادی، علاوه بر توجه و تمرکز به زنجیره تامین، بحث منابع انسانی و روحیه و انگیزش آن عاملی مهم و تاثیرگذار است که مدیرعامل، همه معاونان و مدیران

پیگیری يك موضوع



احمد رضا رعنایی
عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور

زنجیره تامین با جیب خالی قادر به همراهی با جریان داخلی سازی نیست!

معضل تامین مواد اولیه به کل صنعت خودرو و قطعه آسیب وارد کرده اما پروژه‌های ساخت داخل را بیشتر تحت‌شعاع قرار داده زیرا تحقق اهداف میزهای خودکفایی مستلزم تزریق سرمایه در گردش جدید به شبکه تامین است. عواملی نظیر افزایش قیمت مواد اولیه، معوق شدن مطالبات و عدم پرداخت به موقع مطالبات جاری موجب کمبود نقدینگی در صنعت قطعه، عدم تحقق اهداف میزهای تعمیق ساخت داخل و طرح‌های توسعه‌ای شده است که می‌تواند خودکفایی در میز پنجم داخلی سازی را دست‌نیافتنی کند. احمد رضا رعنایی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ادامه به بیان نظرات خود می‌پردازد.

تاثیر افزایش قیمت و تامین مواد اولیه بر روند میزهای خودکفایی چیست؟ چالش تامین مواد اولیه به کل صنعت خودرو و قطعه آسیب وارد کرده اما پروژه‌های ساخت داخل را بیشتر تحت‌شعاع قرار داد زیرا تحقق اهداف میزهای خودکفایی مستلزم تزریق سرمایه در گردش جدید به شبکه تامین است. میزان داخلی سازی بسته به هر خودرو متفاوت بوده اما به طور میانگین ۷۵ تا ۸۰ درصد خودروها داخلی سازی شدند. در تلاش هستیم صدها درصد نیاز داخل را از طریق ساخت داخل تامین کنیم.

امکان تحقق برنامه تولید در سال جاری با توجه به مشکلات موجود در صنعت قطعه امکان پذیر است؟

انجام هر کاری پیش‌نیاز دارد و افزایش تولید خودرو نیز بیش از هر چیز به تامین نقدینگی وابسته است. قطعه‌سازی نقدینگی اضافه نمی‌خواهد، تنها انتظار ما پرداخت ۴۵ هزار میلیارد تومان مطالبات معوقه است که اگر تاکنون پرداخت شده بود امکان افزایش تولید وجود داشت. کمترین در حال حاضر حدود ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به دلیل کسری قطعه کف پارکینگ‌ها پدید آمده‌اند.

کمبود نقدینگی چه چالش‌هایی برای صنعت قطعه به دنبال داشته است؟

عدم پرداخت مطالبات معوق قطعه‌سازان، ناتوانی در پرداخت حقوق و مزایای پرسنل، عدم تامین به موقع مواد اولیه و عدم آمادگی قطعه‌سازان برای شروع سال جدید از جمله این مشکلات هستند.

نگاه View



مهرداد گودرزوندچگینی
عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

بهای خودرو با منطقی کردن تعرفه واردات و آزادسازی قیمت متعادل می‌شود

اقتصاد دستوری هرگز جواب نمی‌دهد و تعرفه‌گذاری باید متناسب با شرایط کشور باشد. واردات خودرو باید آزاد شود تا هم خریداران آزادانه دست‌به‌انتخاب بزنند و هم قیمت‌های خودروسازان اصلاح شود. خودروسازی اعلام کرده صنعتی مستقل است. در صورت صحت این موضوع، حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی تاثیری بر این صنعت نخواهد داشت اما اگر قطعات و مواد اولیه این صنعت عمدتاً وارداتی باشند، به طور قطع حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی بر این صنعت و قیمت تمام‌شده تاثیرگذار خواهد بود.

ایجاد رقابت برای صنعت خودرو موجب ارتقای کیفیت می‌شود اما در واقعیت با توجه به وضعیت موجود، خودروسازان نمی‌توانند انتظارات مصرف‌کنندگان را برآورده کنند و گرانی ایجاد شده برای خودروسازان طبیعی نخواهد بود. غیرواقعی بودن قیمت خودرو مشکل اصلی است که در کشور وجود دارد بنابراین خودروسازان در این زمینه باید اقدامات اساسی را انجام دهند تا بتوانند با گرانی‌ها مقابله کنند.

ضرورت رفع کمبود قطعات در سطح نمایندگی‌ها مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا ادامه داد: «بعد از زنجیره تامین، باید به زنجیره عرضه که حوزه فروش و خدمات پس از فروش را شامل می‌شود، توجه ویژه داشته باشیم. چراکه این بخش از گروه، در ارتباط مستقیم با مردم هستند و نوع عملکرد آن‌ها تاثیر زیاد و تعیین‌کننده بر تصویر ذهنی جامعه و رضایت آن‌ها از سایپا خواهد گذاشت.» وی با اشاره به این موضوع که کمبود قطعات در سطح نمایندگی‌های سایپا یک چالش اساسی است و باید به سرعت برطرف شود، افزود: «برای تقویت شبکه خدمات پس از فروش، زنجیره تامین سایپا نیز نقش کلیدی خواهد داشت و می‌توان با تامین به موقع، به اندازه‌ی با کیفیت قطعات، زمینه‌های افزایش رضایت مشتریان را فراهم کرد.»

تداوم عرضه در کنار تکمیل و تجاری‌سازی اما به موازات تسریع در روند تکمیل و تجاری‌سازی خودروهای ناقص، در راستای آرمش بخشی به بازار خودرو و بر اساس تعهدی که سایپا در مورد پیش‌فروش متناسب و هفتگی محصولات خود داده است، پیش‌فروش یکساله و پیش‌فروش مشارکت در تولید محصولات گروه خودروسازی سایپا، در روزهای پایانی هفته گذشته نیز انجام شد. در طرح پیش‌فروش یکساله گروه خودروسازی سایپا محصول G، کوئیک R، کوئیک با گیربکس معمولی، سانایا S و سایپا SE151 موتور M13 است، عرضه شدند. ۶ محصول بادشده همچنین در طرح پیش‌فروش مشارکت در تولید محصولات گروه خودروسازی سایپا، عرضه شدند. طرح‌های فروش سایپا که هر سه‌شنبه اعلام می‌شود، بر اساس «سه‌شنبه‌های سایپایی» است که این گروه خودروسازی در راستای اصلاح قیمت خودرو به مردم وعده داده بود. بر این اساس، این طرح ملی تا آرمش بازار و حذف دلان خودرو ادامه خواهد داشت.

نورپا

تصویب طرح‌های جدید مبتنی بر پاداش بهره‌وری در بخش‌های مرتبط با نیروی انسانی شاغل در واحدهای سازمانی فعال در امر تکمیل کاری و ارتقای سیستم‌های پایش و نظارت کیفی از جمله شیوه‌هایی است که در دستور کار سایپا قرار گرفته است

زاپاس Spare Tire

آماده‌باش ناوگان امداد خودرو ایران همزمان با هشدار سازمان هواشناسی



دارد، بستن زنجیر چرخ، همراه داشتن تجهیزات ضروری و همچنین رعایت نکات ایمنی سفری ایمن برای هموطنان الزامی خواهد بود. به دنبال توسعه زیرساخت‌های نرم‌افزاری امداد خودرو ایران هموطنان می‌توانند از طریق اپلیکیشن‌های «ایساکو» و «سپر» بدون نیاز به تماس تلفنی، به صورت آنلاین درخواست‌های خود را ارسال کنند.

«۹۴۴۰» در تمام ساعات در پی هشدار سازمان هواشناسی به آمادگی کامل درآمده و برای پوشش امدادی و اعزام تیم‌های آمادگی به مناطقی حادثه‌دیدگی آمادگی داشته‌اند. خدمات امدادی ایران خودرو شامل محصولات غیر از تولید این شرکت نیز می‌شود. همچنین در محورهای مواصلاتی که بارندگی جریان

امداد رسانی ایران خودرو در ساعات بارندگی، ضمن رصد شرایط مسیرهای پر تردد بنا بر پیش‌بینی‌های صورت گرفته همراه با دیگر ناگان‌های امدادی در مناطقی که احتمال وقوع سیل و حوادث پر خطر می‌رفت، مستقر شدند و به امداد رسانی امداد خواهان همت گماردند. مرکز تماس امداد خودرو ایران با شماره سراسری

اواخر دی ماه، با ورود اولین سامانه بارشی سنگین، ایران سفیدپوش شد و ناوگان امدادی ایران خودرو به آمادگی درآمد. با ورود سامانه بارشی جدید به کشور، بارش برف و کاهش شدید دما در برخی استان‌ها، راه‌های ارتباطی بسیاری از روستاهای کشور بسته شد. به گزارش ارتباطات امداد خودرو ایران، ناوگان



احتمال هیدروژنی شدن مسابقات «فرمول E»



بالاترین سطح مسابقات موتور اسپرت یعنی فرمول یک E معمولاً به عنوان بستر آزمایش تکنولوژی های آینده صنعت خودرو عمل می کنند. با گسترش خودروهای الکتریکی، مسابقات فرمول E بیش از پیش مطرح شده است حال به نظر می رسد در صورت صحت اخبار منتشر شده، این سری مسابقات تمام الکتریکی شاید در قوانین نسل ۴ از قوای محرکه هیدروژنی استفاده کند که یک تغییر بسیار مهم و معنادار خواهد بود. مجله موتور اسپرت اخیراً با الگاندرو آگاک، مدیر فرمول E صحبت کرده است

و به نظر می رسد سخنان او در باره جنبه های استفاده از قوای محرکه هیدروژنی برای نسل بعدی خودروهای فرمول E جدی باشد. به این ترتیب شاید فرمول E دگرگونی مهمی را تجربه کند زیرا یکی از مشکلات غلبه به نقطه ضعف خودروهای الکتریکی یعنی شارژ پاتری ها می تواند با سوخت گیری تقریباً آنی قوای محرکه هیدروژنی بر طرف شود. با این وجود باید گفت فرمول E در حال حاضر به دنبال استفاده از قوانین نسل سوم است، بنابراین تا ۵ سال آینده خبری از قوانین نسل چهارم نخواهد بود.

گزارش Report



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در نخستین روز معاملاتی بورس در هفته جاری

«ایران خودرو دیزل» و «بهمن دیزل» جور کش بزرگان خودرویی شدند

در معاملات روز شنبه گروه خودرویی، عملکرد مناسب دو خودروساز کاروتجاری یعنی ایران خودرو دیزل و بهمن دیزل بود. از سوی دیگر دیروز در گروه خودرویی طی ۳۷ هزار نوبت معاملاتی ۸۸۵ میلیون سهم به ارزش ۲۰۶ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت. همچنین ارزش کل بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز شنبه بالغ بر ۱۶۶ هزار میلیارد تومان شد.

گروه خودرویی هفته جاری را نزولی آغاز کردند، به طوری که نمادهای ایران خودرو، سایپا، گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو، سایپادیزل، گروه بهمن، پارس خودرو، سرمایه گذاری رنا، قطعات اتومبیل ایران، فنر سازی زر، لنت ترمز ایران، نیرومحرکه و رینگ سازی مشهد منفی شدند اما در مقابل نمادهای مهندسی نصیر ماشین، ایران خودرو دیزل، بهمن دیزل و کرمان خودرو مثبت خوردند. نکته جالب توجه

اتوشام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	افزایش کاهش
ایران خودرو	۱,۹۱۲	-۱,۱۴	▼
سایپا	۱,۵۵۲	-۱,۷۷	▼
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۲۸۶	-۳,۲۲	▼
گروه بهمن	۱,۸۵۰	-۰,۳۸	▼
ایران خودرو دیزل	۱,۱۱۹	۲,۴۷	▲
پارس خودرو	۹۹۴	-۰,۰۸	▼
سایپا دیزل	۴,۲۶۷	-۲,۶۷	▼
زامیاد	۷,۴۲۰	-۴,۰۱	▼
سرمایه گذاری رنا	۲,۸۰۹	-۱,۷۸	▼
مهندسی نصیر ماشین	۱۵,۸۶۰	۳,۵۹	▲
قطعات اتومبیل ایران	۲,۶۳۰	-۰,۸۳	▼
فنر سازی زر	۸,۳۱۰	-۱,۱۹	▼
رادیا توری ایران	۹,۹۵۰	-۱,۸۷	▼
نیرومحرکه	۲,۹۹۴	-۳,۶۴	▼
لنت ترمز ایران	۶۳,۳۱۰	-۱,۹۸	▼
موتورسازان تراکتور سازی ایران	۳,۷۱۳	-۲,۲۱	▼
مهندسی صنعتی روان فن آور	۲۵,۸۰۰	-۲,۶۴	▼
بهمن دیزل	۵۵,۱۵۰	۴,۶۵	▲
رینگ سازی مشهد	۲۲,۵۳۰	-۲,۴۳	▼
کمک فنر ایدامین	۲۱,۱۵۰	-۴,۰۸	▼
ایرکا پارت صنعت	۲,۶۰۸	-۴,۰۱	▼
سایپا آذین	۲,۳۴۶	-۳,۷۷	▼
مهر کام پارس	۱,۶۱۱	-۴,۱۶	▼
صنایع ریخته گری ایران	۲,۲۹۳	-۱,۴۲	▼
محرورسازان ایران خودرو	۶,۲۶۰	-۱,۱۱	▼
کرمان خودرو	۳,۲۱۱	۰,۰۳	▲
آهنگری تراکتور سازی ایران	۳,۸۶۸	-۱,۳۵	▼
ریخته گری تراکتور سازی ایران	۴,۳۳۶	-۲,۶۵	▼
فنر سازی خاور	۵,۳۸۰	-۴,۶۱	▼
تولید محور خودرو	۲,۵۲۵	-۲,۳۲	▼
چرخشگر	۵,۹۹۰	-۳,۸۵	▼
سازه پویا	۷۰,۵۴۰	-۰,۷۲	▼
الکترونیک خودرو شرق	۹,۸۹۰	-۲,۶۶	▼
بنیان دیزل	۱,۳۸۶	-۰,۰۷	▼
لیزینگ ایران	۱,۵۹۷	-۳,۱۵	▼
لیزینگ رایان سایپا	۱,۲۶۲	-۱,۴۸	▼
لیزینگ ایران	۲,۴۱۴	-۲,۷۸	▼
لیزینگ خودرو غدیر	۷,۶۴۰	-۲,۹۲	▼
واسپاری ملت	۲,۴۰۵	-۰,۰۵	▼
لیزینگ پارسین	۲,۵۸۰	۰,۳۹	▲
لیزینگ ایران و شرق	۱,۹۷۶	-۰,۰۵	▼
لیزینگ رازی	۱۷,۶۳۰	-۰,۹۶	▼
بهمن لیزینگ	۶,۱۲۰	۲,۶۸	▲
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۳۸۰	-۰,۰۶	▼
لیزینگ آریادانا	۱۰,۶۳۰	-۰,۰۹	▼
لیزینگ کار آفرین	۳,۸۶۶	-۱,۴۵	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۴۲۰	-۲,۸۵	▼
حمل و نقل خلیج فارس	۵,۵۹۰	۴,۱۹	▲
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۲,۴۰۰	-۱,۳۵	▼
ریل سیر کوثر	۱۵,۸۷۰	۰,۷۶	▲
ریل پرداز نوافرین	۳,۰۸۷	-۳,۴۴	▼



مقایسه VS

«فنر سازی خاور» در مقابل شرکت آمریکایی «Monroe»

«فنر سازی خاور» که با نماد «خفنر» در بورس تهران حضور دارد، در سال ۱۳۵۶ به منظور ساخت انواع دست فنر تخت و لایه پدکی کامیون های سبک و سنگین با ظرفیت سالانه ۶۰۰۰۰ تن تاسیس شد. محصولات «فنر سازی خاور» تامین کننده بخش عمده نیازهای کارخانجات خودروسازی از قبیل ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل، کرمان خودرو، شهاب خودرو و گروه بهمن است. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به حدود ۵۳۸ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت مونرو «Monroe» قرار دارد که در سال ۱۹۲۰ در شهر میشیگان آمریکا تاسیس شد. این قطعه ساز برای خودروهای سبک و سنگین کمک فنر تولید می کند. بر این اساس کمک فنر های مونرو در خط تولید توسط خودروسازانی مانند پژو، سیتروئن، رنو، ولوو و اسکانیا استفاده می شوند. قیمت هر سهم این شرکت روز گذشته در بورس نزدیک به ۵۴ دلار (حدود ۱,۵ میلیون تومان) رسید.

کدال نگر

● «بیمه البرز» اعلام کرد دلایل تغییر سود دوره مالی ۹ ماهه ۱۴۰۰ نسبت به دوره مشابه قبل ناشی از کاهش سود شناسایی شده حاصل از تسعیر دارایی ها و بدهی های ارزی است.

● «بیمه اتکایی امین» در مجمع عمومی عادی سالانه ۱۲ ماهه منتهی به ۳۱ شهریور، به ازای هر سهم ۸۰۰ ریال سود نقدی بین سهام داران خود توزیع کرد.

● «بیمه کوثر» توضیحات تکمیلی در خصوص اطلاعات و صورت های مالی خود را منتشر کرد. بر اساس اعلام نماد «کوثر» دلایل کاهش سود خالص صورت های مالی منتهی به ۳۰ آذرماه نسبت به دوره مشابه سال قبل به دلیل کاهش درآمد ناشی از فروش سرمایه گذاری هاست.

امار معاملات TRADE



ناگار بیمه INSURANCE

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر
بیمه دانا	۴,۸۵۵	۰
بیمه سامان	۲۳,۳۷۰	۰
بیمه پاسارگاد	۳۴,۹۵۰	۰
بیمه ملت	۱,۱۸۱	-۳,۰۴
بیمه رازی	۱,۲۴۴	-۰,۸۸
بیمه دی	۴,۰۲۰	۱,۵۲
بیمه البرز	۱,۶۰۱	-۱,۶۶
بیمه اتکایی ایرانیان	۱۰,۷۴۰	۳,۱۷
بیمه اتکایی امین	۴,۸۸۳	۰
بیمه آسیا	۱,۵۰۴	-۴,۳۹
بیمه بهمن	۲,۳۱۴	-۰,۲۶
بیمه نوین	۳,۲۹۸	-۰,۷۵
بیمه خاورمیانه	۲,۲۵۵	-۰,۳۵
بیمه کوثر	۳,۶۴۴	-۰,۳۸
بیمه تجارت نو	۵,۳۴۰	-۴,۶۴
بیمه معلم	۱,۷۳۲	-۲,۷۵
بیمه ما	۴,۶۱۸	-۰,۱۷
بیمه سینا	۳,۰۴۷	۰,۱۳
بیمه حافظ	۶,۶۵۰	۰
بیمه پارسین	۷,۹۹۰	-۲,۳۲
بیمه حکمت صبا	۲,۸۳۶	-۲,۷۱
بیمه آرمان	۵,۱۳۰	۰
بیمه کار آفرین	۴,۰۴۸	-۰,۰۵
بیمه تماون	۱,۶۶۶	۰
بیمه باران	۴,۰۲۲	۰

راهکارهای افزایش ضریب نفوذ بیمه

شرکت های بیمه باید محصولات جدیدی را به مردم ارائه دهند تا آنها مشتاق به خرید بیمه نامه شوند. در چنین شرایطی مردم بسته به نیاز خود محصولات را خریداری خواهند کرد که این اقدام به نوعی یک راهکار برای افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور است. از سوی دیگر شرکت های بیمه و نمایندگان آن ها باید محصولات بیمه ای را که کسی به آن توجهی ندارد، شناسایی کنند و با تبلیغات مناسب، موجب فروش آن محصولات شوند. از سوی دیگر در باره نقش استارت آپ های بیمه ای در افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور نیز باید گفت اعتمادی که مردم نسبت به استارت آپ های بیمه ای کسب می کنند، بر اساس تاییدیه های بیمه مرکزی است. از سوی دیگر در دنیا عمده فروش محصولات بیمه ای بر اساس فروش چهره در چهره صورت می گیرد، زیرا خریدار در این نوع از خرید می تواند راحت تر به فروشنده اعتماد کند تا اینکه از طریق استارت آپ های بیمه نامه خریداری کند.

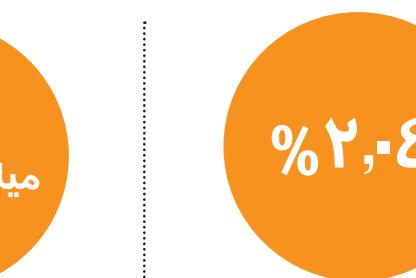
پیش بینی

بورس این روزها در وضعیت نابسامانی قرار دارد و به رغم گزارش های مثبتی که شرکت ها در ۹ ماهه امسال منتشر کردند، اما ابهامات متعددی در مقابل بورس قد علم کرده که مانع از رشد بازار سهام شده اند. در درجه اول، ابهامات مرتبط با توافق هسته ای و احیای برجام یکی از بزرگ ترین ریسک های کنونی بورس است و تا زمانی که تکلیف آن مشخص نشود، بورس همچنان در روند نزولی باقی خواهند ماند. ریسک دوم بورس، عدم حمایت دولت از این بازار است، شاخص کل هفته گذشته به کانال ۱,۲ میلیون واحدی سقوط کرد. حال به نظر می رسد در هفته جاری، بازار سهام از قدرت کافی برای رشد و بازگشت به کانال ۱,۳ میلیون واحدی برخوردار نباشد، بنابراین در چنین وضعیتی سهام داران در معاملات خود باید مراقب باشند تا دچار ضرر و زیان نشوند. این در حالی است که دولت حمایت سابق از بورس را ندارد و به نوعی بازار را به حال خود رها کرده است.



رشد سود خالص

«ایرکا پارت صنعت» در ۹ ماهه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۱۲۹ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۹۵ درصد افزایش رو به رو بوده، همچنین سود خالص نماد «خکار» در این مدت بالغ بر ۲۷۶ میلیارد تومان شده که با رشد ۹۶,۶۱ درصدی همراه است.



افزایش درآمدهای عملیاتی

«قطعات اتومبیل ایران» در ۹ ماهه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۱۹ ریال زیان محقق کرده، این در حالی است که در مدت مشابه سال قبل نماد «ختوقا» به ازای هر سهم مبلغ ۳۴ ریال سود محقق کرده بود. همچنین جمع درآمدهای عملیاتی این شرکت بالغ بر ۹۴۲,۲ میلیون تومان شده که ۲,۰۴۱ درصد رشد داشته است.



افزایش درآمد حاصل از عملیات لیزینگ

«لیزینگ ایرانیان» در ۹ ماهه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۲۴۲ ریال سود محقق کرده است که نسبت به دوره مشابه سال قبل با ۷۳ درصد کاهش رو به رو بوده، از سوی دیگر درآمد حاصل از عملیات لیزینگ نماد «وایران» در این مدت بالغ بر ۷۵,۴ میلیارد تومان شده که ۶۴,۱۱ درصد رشد داشته است.



رشد سوددهی

«توسعه حمل و نقل ریلی پارسین» در ۳ ماهه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۱,۲۷۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۵۶ درصد افزایش داشته، همچنین درآمدهای عملیاتی نماد «چپارسا» بالغ بر ۱۲۰,۳ میلیارد تومان شد که رشد ۷۸ درصدی را به ثبت رساند.



درصد بیشتر از کل تعداد پنت‌های سال ۲۰۱۹ بوده است. ساندر فیلپس راجز، مشاور عمومی مدیر ارشد حقوقی و مدیر ارشد تنوع در توپو تا مورت آمریکای شمالی گفت: «ما خوشحالم که در ارتباط با فناوری جهانی پیشگام هستیم؛ همان‌طور که توپو تا اختراعات بسیاری را ثبت کرده است، تعداد پنت‌های صادر شده نیز گواهی بر تلاش‌های تحقیقاتی و توسعه گسترده توپو تا و اعضای تیمی است که این فناوری‌ها را زنده می‌کنند.»

توپو تا برای هشتمین بار در چند سال اخیر، خودرو سازی است که بیشترین پنت را از اداره ثبت اختراع و علائم تجاری ایالات متحده در سال ۲۰۲۱ دریافت کرده است. در مجموع این خودرو ساز امسال دوهزار و ۷۵۲ پنت دریافت کرده است. یعنی به‌طور میانگین ۱۷.۵ اختراع در روز؛ اما این کمی کمتر از تعداد فعالیت مهندسی و دانشمندان توپو تا در سال ۲۰۲۰ است که دوهزار و ۸۱۹ مورد ثبت کرد. این سال به‌خصوص برای توپو تا سال پر رونقی محسوب می‌شود و چهار



توپو تا باز هم پر پنت‌ترین برند صنعت خودرو شد

نمایش تصویری از نمای پشت سکویا



اگر در مورد تیزر روز دوشنبه توپو تا سکویا ۲۰۲۳ شک و شبهه‌ای وجود داشت، می‌توانید آن‌ها را کنار بگذارید؛ زیرا این شرکت تصویر جدیدی را منتشر کرده که بخش پشتی و نام این شاسی‌بلند را نشان می‌دهد. سکویا جدید قرار است در ۲۵ ژانویه در ساعت ۲۱:۳۰ به‌وقت شرقی به‌نمایش درآید. آن‌ها قول داده‌اند که نسبت به مدل قبلی خود پیشرفت چشمگیری داشته باشند؛ زیرا رد پاهایی از طراحی توندر ۲۰۲۲ در این محصول دیده می‌شود. در نسخه سال ۲۰۲۲ تغییر چندانی در این شاسی‌بلند بزرگ سه‌ردیفه صورت نگرفته بود که این مایه شرمساری توپو تا شد؛ زیرا سکویای سالخورده در فروش به‌راحتی مغلوب شورولت تاهو، فورد

اکسپدیشن و نیسان آرما شد که همه آن‌ها اخیراً به‌روز شده‌اند؛ اما در حالی که نسل جدید پیکاپ فول ساینر توپو تا تا اندرا به‌تازگی معرفی شده، نسل کنونی سکویا از سال ۲۰۰۷ بدون تغییر بزرگی کماکان در حال تولید بود. زیر کاپوت سکویا برای مدل ۲۰۲۲ بدون تغییر باقی مانده و همان موتور ۵.۷ لیتری V8 قبلی همچنان در اینجا کار می‌کند که ۳۸۱ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۵ نیوتون‌متر گشتاور دارد. این موتور به‌صورت استاندارد به یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ‌محرک متصل است و امکان یک‌کشی حداکثر ۳۳۵۰ کیلوگرم را برای سکویا فراهم می‌کند.

استلانتیس به فکر افزایش حضور در بازار



شاید ما به‌نام عجیب استلانتیس به‌عنوان شرکتی که با ادغام فیات-کرایسلر و گروه PSA ایجاد شد، خندیدیم؛ اما افرادی که اکنون می‌خوانند سهامداران آن هستند. چرا که آن‌ها شاهد افزایش بیش از ۶۰ درصدی قیمت سهامشان نسبت به زمان مشابه در سال گذشته هستند؛ این در حالی است که ارزش تسلا در دوره قبل تنها ۲۷ درصد افزایش یافت (حتی اگر ارزش بازار ۵۹ میلیارد یورویی (۶۷ میلیارد دلاری) استلانتیس همچنان تنها شش درصد باشد). با این حال تحلیلگران صنعت هشدار می‌دهند که اگر استلانتیس بخواهد به‌ارزش تسلا برسد، کار سختی پیش رو دارد که در زمینه فناوری خودروهای برقی فعالیت سنگینی انجام داده است. تسلا

آن چنان طرفداران زیادی دارد که می‌تواند در سال ۲۰۲۲ به پر فروش‌ترین برند خودروهای لوکس در ایالات متحده تبدیل شود و تقریباً با قهرمان فعلی BMW در جدول لیگ ۲۰۲۱ برابری کند. در همین حال نخستین خودرو الکتریکی کرایسلر یعنی ایرفلو قرار نیست تا سال ۲۰۲۵ به‌فروش برسد. کارلوس تاوراس، مدیرعامل استلانتیس به‌رغم تردیدهای خود در مورد اقدام اروپا برای ممنوعیت خودروهای مجهز به‌موتور درون‌سوز قبلاً بر نامه گسترده‌ای را برای برقی‌سازی محصول آینده این شرکت فاش کرده بود و قرار است در اول مارس از طرح تجاری خود رونمایی کند.

نگاهی به پنج مورد از بدترین خودروهای تاریخ

مهم‌ترین چهار چرخ‌ها



علی منصور

a.mansouri@gmail.com

فهرست‌های زیادی از بدترین خودروهای تاریخ وجود دارد که در آن‌ها به‌ناتمام‌ترین و بدترین ایده‌های خودرویی جهان اشاره می‌شود. مدل‌هایی که با تصورات سازندگان شان جور در نیامدند و شکست‌های مالی و اعتباری را برای آن‌ها رقم زدند. اما با چه معیاری می‌توان بدترین خودروها را از این‌ها جدا کرد؟ «مهم‌ترین» خودروهای دنیا آن‌هایی هستند که مردم و خریداران احتمالی در نخستین مواجهه با آن‌ها این سوال را از خود می‌پرسند: «سازنده‌اش با خود چه فکری می‌کرده؟!» اینها مدل‌هایی هستند که تا حد زیادی نتیجه عدم‌صلاحیت مدیران، غرور بی‌جا، ناشایستگی حاصل از خودشیفتگی و سگون‌سازی خودروسازان بوده‌اند. در اینجا به پنج مورد از مهم‌ترین خودروهای ساخته شده تاریخ نگاه می‌کنیم.

مورد پینتو

کمتر خودرویی مانند فورد پینتو تصویری از آمریکا را از هیچ‌یک به‌چالش کشیده است. مدلی که با یک موتور چهار سیلندر با



۷۵ اسب‌بخار راهی بازار شد. در دهه ۱۹۷۰ میلادی، کمپانی فورد موتور نیاز به خودرویی داشت که بتواند به کمک آن به‌راحتی

کراس کابریولت سوال کنیم، چندان راضی و راغب به‌نظر نمی‌رسند که درباره‌اش صحبت کنند. انگار بچه ناخلفی پس انداخته باشند که برخلاف خواهر و برادرهای موفقش راهی را برای سرفرازی پدر و مادرش برگزیده است. وقتی فکرش را می‌کنیم می‌بینیم با این همه امکانات و زیبایی‌ها خیلی ناچور است که در سال ۲۰۱۲ یک خودرو ساز قدر دچار چنین اشتباه فاحشی شود. نکته جالب اینجاست که



کارلوس گون، مدیرعامل وقت نیسان که زمانی جزو دو یا سه‌مغز متفکر صنعت خودرو بود، شخصاً نه‌تنها به‌تولید این کراس اوور کانون‌تیبیل افتتاح چراغ سبز نشان داد، بلکه خود شخصاً در وهله نخست سفارش تولید آن را داد. با این حال هیچ‌چیز این ماشین‌ساز، از قیمت ۴۴ هزار و ۵۰۰ دلاری آن گرفته تا طراحی‌اش منطقی به‌نظر نمی‌رسد.

۵. مرسدس بنز کلاس R
وقتی مرسدس در سال ۲۰۰۶ عرضه کلاس R را آغاز کرد، این ماشین را به‌عنوان خودرویی چندمنظوره (MPV) معرفی کرد. مشکل کار اینجاست که از همان ابتدا به‌نظر می‌رسید که کلاس R به‌بافتی خط‌تولید مرسدس تعلق ندارد و انگار مرسدس این خودرو را از یک خودرو ساز دیگر خریده بود و بزور چسباندن آرم خود می‌خواست آن را در نمایشگاه‌های



خود عرضه کنند تا یک جای خالی را در میان محصولات خود پر کنند. لابد می‌پرسید چرا این ماشین باید در فهرست مهم‌ترین‌ها قرار بگیرد؟ در پاسخ باید گفت در آن زمان که این ماشین ساخته می‌شد، دایلمر-بنز تحت کنترل یورگن شرمپ قرار داشت.

داشت؛ اما ظاهر فوق‌العاده زشت آن سبب شد جنرال موتورز به یک دهه قبل برگردد و تولید کراس اوور را از سر بگیرد.

۳. آمفی کار ۱۹۶۱

برای انتخاب سوم بد نیست به‌سراغ یک مدل تجربی برویم که می‌تواند گرایش‌های عجیب و غریب مخترعان و مهندسان را برای تولید یک خودرو چندکاره نشان دهد. آمفی کار را می‌توان پاسخی به فولکس‌واگن شوتین‌واگن دانست که در طول جنگ جهانی دوم توسط نازی‌ها و برای راننده شدن در سطوح مختلف طراحی شده بود. تصورش را بکنید می‌شد با این ماشین از کرانه رود وارد آن شد و بدون نیاز به‌قایق به‌راحتی از آن گذشت و بی‌آن‌که توقفی لازم باشد، از سوی دیگر رود خارج و وارد خشکی شد! این ماشین که در سال ۱۹۶۱ در



نمایشگاه نیویورک رونمایی شد و ساخت آلمان غربی بود، خیلی زود پر از آب می‌شد و نیاز به یک پمپ تخلیه داشت تا بتواند روی آب شناور بماند. در فاصله سال‌های ۱۹۶۱ تا ۱۹۶۸ بیش از چهار هزار دستگاه از این ماشین ساخته شد که هنوز بسیاری از آن‌ها در گاراژها و اسکله‌ها وجود دارد. اما چرا این ماشین در فهرست مهم‌ترین‌ها قرار می‌گیرد؟ ساده است؛ چون در شرایط غیر جنگی، وقتی هم ماشین و هم قایق وجود دارد، چه‌باید سبب می‌شود چنین مدلی طراحی شود؟!

۴. نیسان مورانو کراس کابریولت

گرچه نیسان در سال‌های اخیر مدل‌های فوق‌العاده‌ای مانند GT-R، جوک و ایکس‌تریل را راهی بازار کرده که در موفقیت و فوق‌العاده بودن آن‌ها هیچ شک نیست، اما به‌احتمال زیاد وقتی از مدیران نیسان درباره مورانو

با مدل‌های جمع‌وجور ژاپنی و فولکس‌واگن بیتل بپردازد که روزبه‌روز بر طرفدارتری شدند، پاسخی که فورد برای این مساله پیدا کرد، پینتو بود. یک هاچ‌بک دو-در که ارتفاع یاصندلی‌هایی سطلی، بدتر از همه این که یک دهه کامل فورد به‌خاطر نقص ایمنی این خودرو، متهم به‌تولید یک تله مرگ شد. دلیل بدل شدن این مدل به یک شکست تمام‌عیار آن بود که مدیر ارشد فورد در آن زمان بدون توجه به‌تحلیل‌های انجام‌شده روی ایمنی این خودرو تولید آن را پرسود دانست. بعد از افشا شدن حقایق در خصوص این ماشین، بسیاری از آمریکایی‌ها نظر بدی نسبت به فورد پیدا کردند و این مساله راه را برای ورود خودروهای ژاپنی به‌این کشور هموارتر کرد.

۲. پونتیاک آژ تک

به‌باور ماشین‌سازهای حرفه‌ای، جاده جهنم پر از پونتیاک آژ تک خواهد بود. شاید این ماشین کراس اووری به‌نظر برسد که تمام تلاش خود را برای کسب موفقیت کرده و طراحی کابین خوب و سواری راحتی دارد، اما شکی نیست که آژ تک یک از رشت‌ترین خودروهای ساخته‌شده در سال‌های اخیر



است و طرح نهایی آن بیشتر مانند یک طرح اولیه ناتمام می‌ماند که طراحی آن را در سطل آشغال انداخته است. روکش خاکستری شیار داری که در مدل اولیه سال ۲۰۰۱ وجود داشت، ظاهر آن را حتی از این هم بدتر می‌کرد. یک خریدار می‌توانست با استفاده از یک کمپرسور هوا تشک‌های مسافرتی موجود در این ماشین را پر از باد کند. این ماشین چهار چرخ‌محرک همچنین دارای یک جادر مسافرتی قابل نصب بود و بسیاری دیگر از ویژگی‌هایی که این ماشین را به‌گزینه‌ای خوب برای سفر بدل می‌کردند در آن وجود

تایید ۴ ساله بودن فهرست انتظار لندکروز در ژاپن

تحویلی برای سفارش از این به‌بعد ممکن است حدود چهار سال باشد. ما تمام تلاش خود را برای کوتاه کردن زمان تحویل مشتریان خود انجام خواهیم داد و از درک شما قدر دانی می‌کنیم.» هنوز مشخص نیست که آیا سایر بازارها تحت تأثیر قرار خواهند گرفت یا خیر و آیا خریداران خارج از ژاپن نیز با تاخیرهای طولانی در تحویل مواجه خواهند شد؟ با این حال، تحویل مشتریان از ماه دسامبر در استرالیا آغاز شده است. توپو تا اعلام کرده ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در سراسر جهان در ماه فوریه تولید خواهد کرد که بیشتر از رقم تولید در سال گذشته میلادی است؛ اما ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو کمتر از آن چیزی است که در ابتدا برنامه‌ریزی کرده بود. توپو تا باید در ماه مارس یک میلیون دستگاه خودرو بسازد تا به‌هدف خود برای تولید سالانه ۹ میلیون دستگاه برسد.

توپو تا تایید کرده است که خریداران لندکروز جدید در ژاپن باید تا چهار سال منتظر بمانند تا خودرویشان را تحویل بگیرند. تقاضا برای لندکروز جدید از زمان رونمایی آن بالا بوده و در سپتامبر سال گذشته، گزارش‌هایی مبنی بر وجود فهرست انتظار چهار ساله در ژاپن ایجاد شد. در آن زمان، توپو تا تنها دو هفته پس از رونمایی لندکروز ۲۱ هزار مورد سفارش محلی برای لندکروز دریافت کرد و این در حالی است که پیش از آن انتظار داشت سالانه پنج‌هزار دستگاه در ژاپن بفروشد. توپو تا در وب‌سایت ژاپنی خود بابت این وضعیت عذر خواهی کرد. این خودرو ساز ژاپنی نوشت: «از اینکه لندکروز نه‌تنها در ژاپن بلکه در سراسر جهان با استقبال بسیار خوبی مواجه شده است، صمیمانه عذر خواهی می‌کنیم و انتظاری می‌رود تحویل آن پس از دریافت سفارش زمان زیادی ببرد. زمان



خبر

News

نسخه ۷

از کادیلاک اسکالید

پس از مدت‌ها انتظار سرانجام کادیلاک با اسکالید ۷ قصد ورود به‌بخش شاسی‌بلندهای پر فورمنس را دارد. البته مشخصات کامل این خودرو در بهار آینده اعلام خواهد شد و فعلاً تنها چند تصویر از آن منتشر شده است که ویژگی‌های ظاهری آن را نشان می‌دهند. در نگاه نخست در ظاهر اسکالید ۷ جلونچرخه و تزئینات بیرونی مشکی‌رنگی مشابه تیب‌های اسپرت نسخه معمولی دیده می‌شود؛ اما با کمی دقت می‌توان سبب جلو اسپرت با ورودی‌های بزرگ‌تر را هم مشاهده کرد. زیر چراغ‌های جلو هم ورودی‌های هوای مثلثی شکلی دیده می‌شود که یادآور طراحی CT4-V و CT5-V بلک‌وینگ است. در دیگر قسمت‌های بدنه اسکالید ۷ هم نشان‌های ۷ روی درها به‌همراه سپر



عقب جدید با چهار سرازور و یک دیفیوزر به‌چشم می‌خورند. این شاسی‌بلند اسپرت همچنین روی رینگ‌های سبک‌وزن خاکستری‌رنگی قرار گرفته که از پشت آن‌ها ترمزهای قدرتمند با کالیپرهای قرمز رنگ خودنمایی می‌کنند. ویژگی‌های داخلی اسکالید ۷ ما در حال حاضر مشخص نیستند؛ زیرا کادیلاک تنها یک تصویر از این قسمت منتشر کرده که غریب‌الفرمان چرمی با نشان ۷ را نشان می‌دهد. با این حال می‌توان در اینجا انتظار همان نمایشگر منحنی بزرگ OLED را داشت که از یک صفحه اطلاعات ۷.۲ اینچی، یک صفحه‌آمبر دیجیتالی ۱۴.۲ اینچی و یک نمایشگر ۱۶.۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی تشکیل شده است. البته به‌احتمال زیاد در کابین اسکالید ۷ شاهد برخی ویژگی‌های اسپرت هم خواهیم بود. هرچند هنوز مشخصات فنی اسکالید ۷ منتشر نشده، اما انتظار می‌رود زیر کاپوت این خودرو همان پشیرانه ۶.۲ لیتری ۷۸ سوپرشاژ CT5-V بلک‌وینگ قرار گیرد. این موتور درسدان مذکور ۶۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۸۹۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که اگر در اسکالید ۷ هم همین خروجی را داشته باشد، ۲۴۸ اسب‌بخار و ۲۷۰ نیوتون‌متر از موتور ۶.۲ لیتری ۷۸ تنفس طبیعی اسکالید معمولی بیشتر خواهد بود.



قیمت پژو ۲۰۷ در بازار آزاد

این روزها به نظر می‌رسد پژو ۲۰۷ در حال تصف جابجایی است که طی دو دهه گذشته در اختیار پژو قرار داشته است. این خودرو هم‌اکنون یکی از هاج‌های محبوب و پر فروش بازار است و مشتریان نیز تمایل بسیاری به تملک چنین خودرویی نشان می‌دهند. سری جدید پژو ۲۰۷ از سال ۱۳۹۵ روی خط تولید ایران خودرو قرار گرفته و تاکنون تولید آن ادامه یافته است. این خودرو به همراه رانا پلاس به‌مرور در حال جایگزینی با محصولات خانواده پژو ۲۰۶ و پژو صندوقدار هستند. در طول سال‌های اخیر ایران خودرو نسخه‌های مختلفی از پژو ۲۰۷ را تولید کرده و در کنار

آن قیمت پژو ۲۰۷ به صورت مرتب افزایش یافته است. اکنون علاوه بر پژو ۲۰۷ دنده‌ای، نسخه‌های اتوماتیک، دنده‌ای، پانوراما، اتوماتیک پانوراما و صندوقدار از این خودرو نیز تولید شده است. در حال حاضر پژو ۲۰۷ مدل ۱۹۹ اتومات سفید با کارکرد سه هزار و ۸۰۰ کیلومتر با قیمت ۵۰۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ مدل ۹۸ دنده‌ای خاکستری با کارکرد ۴۰ هزار کیلومتر با قیمت ۳۱۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ مدل ۱۹۷ اتومات سفید با کارکرد ۸۸ هزار کیلومتر با قیمت ۳۷۰ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ مدل ۹۹ دنده‌ای خاکستری با کارکرد شش هزار و ۲۰۰ کیلومتر با قیمت ۳۳۸ میلیون تومان در بازار قیمت‌گذاری می‌شود.

فرانسه

خودرو هرمی عجیب سیتروئن



سیتروئن در گذشته خودروهای جسورانه‌ای از جمله DS، H و M35 ساخته است. اما هیچ‌یک از آن‌ها به اندازه کارین (خودرو مفهومی هرمی که در سال ۱۹۸۰ رونمایی شد) عجیب نبودند. کانسپت کارین که در نمایشگاه

خودرو پاریس رونمایی شد، یک ایده عجولانه بود. در واقع سیتروئن هیچ چیزی برای نمایش دادن در آن مراسم نداشت و از ترور فیوری در خواست کرد تا یک خودرو جذاب برای آن‌ها طراحی کند. کارین در این مراسم مورد انتقاد بسیاری از حاضران قرار گرفت و دلیل اصلی این انتقادها ظاهر هرمی شکل خودرو با پنل‌های شیشه‌ای عجیب بود. لانچیا سیبیلو نیز طرح مشابهی را در سال ۱۹۷۸ به نمایش گذاشت؛ اما ظاهر کارین خیلی افراطی‌تر بود. البته ممکن است سیتروئن در طراحی کارین از دو خودرو مفهومی که در اوایل دهه ۱۹۷۰ طراحی کرده بود، یعنی GS کوبه و GS کامارگو الهام گرفته باشد. کارین ترکیبی از ویژگی‌های ظاهری آشنا و طرح‌هایی آینده‌نگرانه بود. در حالی که بدنه آن خیلی عجیب‌تر از خودروهای مفهومی اوایل دهه ۱۹۷۰ بود، چراغ‌های جلو کارین یادآور سیتروئن SM (یک GT) قدرتمند بود که این شرکت فرانسوی در اواخر دهه ۱۹۶۰ طی همکاری با مازاری توسعه داد.

مکزیک

جک J7 مدل ۲۰۲۲ وارد بازار مکزیک شد



خودروسازان چینی در حال گسترش سهم خود از بازار خودرو کشور های در حال توسعه هستند و منطقه آمریکای لاتین نیز یکی از بهترین نقاط برای انجام این کار محسوب می‌شود. به تازگی شرکت چینی جک، مدل ۲۰۲۲

جک J7 را به بازار خودرو مکزیک عرضه کرده است و با وجود کاهش حجم فروش سدان‌های طی سال‌های اخیر، همچنان سدان‌های کامپکت همچون جک J7 در بازار کشور های در حال توسعه از مقبولیت مناسبی برخوردار هستند. نیکسان سنتر ا هوندا سوئیک دو رقیب شناخته شده جک J7 در بازار جهانی هستند. قیمت جک J7 در بازار مکزیک بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان متغیر است و جک J7 مدل ۲۰۲۲ در سه تیپ کوانتومی، ادونس و لیمیتد به مکزیک‌ها عرضه شده است. هر سه تیپ این خودرو به پیشانه ۱.۵ لیتری توربوشارژر با ۱۴۸ اسب بخار قدرت و ۲۰۸ نیوتون متر گشتاور مجهز هستند. تیپ پایه جک J7 با گیربکس شش سرعته دستی و دو تیپ دیگر با گیربکس اتوماتیک CVT به دست مصرف کنندگان می‌رسند. از جمله امکانات این خودرو می‌توان به این موارد اشاره کرد: سنزوروف برقی، دوربین ۳۶۰ درجه، چهار درگاه USB، سیستم صوتی به همراه نمایشگر هفت اینچی.

روسیه

بازار خودرو روسیه در سال ۲۰۲۱ میلادی



انجمن کسب و کارهای اروپایی (AEB) در گزارشی به بررسی وضعیت بازار خودرو روسیه طی سال ۲۰۲۱ میلادی پرداخته است. طی سال گذشته میلادی در بازار روسیه تعداد یک میلیون و ۶۶۷ هزار دستگاه خودرو به فروش رسید

که این تعداد ۴.۳ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۰ برآورد می‌شود. این آمار در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۱ صعودی بوده است؛ اما در سه ماهه پایانی، بازار خودرو روسیه با افت قابل توجه فروش خودرو مواجه شد. همانند بازار خودرو کشورمان، خرید و فروش خودرو در روسیه نیز دچار دلایل باری شده است و به دلیل کمبود مواد اولیه و بحران ریز ترانزیشن، واسطه‌ها قدرت بالایی در خرید و فروش خودرو به دست آورده‌اند و مشتریان روسی نیز ناچار هستند مبلغ بیشتری را برای خرید یک خودرو پرداخت کنند. بازار خودرو روسیه همچنان در تسلط برند روسی لاداست و دو برند محبوب دیگر در این کشور یعنی هیوندای و رنو در رده‌های بعدی قرار می‌گیرند. در بخش خودروهای لوکس نیز بامو همچنان رتبه اول بازار خودرو روسیه را در اختیار دارد. شرکت‌های خودرو سازی چینی که مشکل چندانی در زمینه تامین قطعات یدکی ندارند، از شرایط به وجود آمده بهترین استفاده را می‌برند.

سریع ترین خودروهای سدان بازار ایران کدامند؟

معرفی ۱۰ خودرو پرسرعت وارداتی بازار



احسان ناصر ابلی | e.naseri@autoworld.ir

خودروهای سدان معمولاً با هدف خدمت‌رسانی به خانواده‌ها طراحی می‌شوند و مواردی مثل سواری نرم، آپشن‌های کافی و استیلاک پایین در تولید آن‌ها مدنظر قرار می‌گیرند؛ اما سدان‌های اسپرت و با عملکرد فنی بالا هم در دنیا کم نیستند. این سدان‌ها علاوه بر انجام وظیفه اصلی خود به عنوان خودروهای خانوادگی و مسافرتی، می‌توانند عملکرد خیره کننده‌ای را از خود به نمایش بگذارند و حتی خواب را از چشم بسیاری از کوبه‌های اسپرت برده‌اند. به همین بهانه روزنامه «دنیای خودرو» در قالب این مطلب سریع ترین سدان‌های بازار ایران را معرفی کرده و قصد دارد فهرست ۱۰ سدان سریع بازار ایران را به ترتیب شتاب صفر تا صد آن‌ها مرور کند. اما قبل از آن، ذکر دو نکته ضروری است. نکته نخست این که ما سدان‌های کوبه را نیز در فهرست لحاظ کرده ایم و نکته بعدی آن است که اگر از یک خودرو و یک نسل، چند نسخه با پیشرفته‌های مختلف در بازار ایران موجود باشد، تنها قوی ترین نسخه را در نظر گرفته ایم.

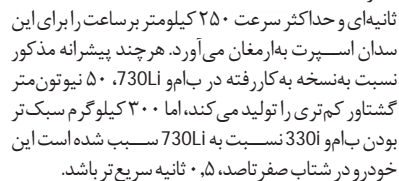
رتبه دوم: BMW 730Li نسل ششم
رتبه دوم فهرست سریع ترین سدان‌های بازار ایران، به پر فروش ترین سدان لوکس بازار کشور در چند سال اخیر می‌رسد. بامو 730Li نسل ششم که با خوش شانس



تمام از قید محدودیت‌های دست و پا گیر واردات خودرو به کشور، جان سالم به‌در برد و تعداد بالایی از آن در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ در ایران عرضه شد. این خودرو نیروی خود را از یک پیشرفته دو لیتری توربو با حداکثر قدرت ۲۵۸ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر می‌گیرد. این پیشرفته با اتصال به یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۶.۳ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای این خودرو به‌ارمغان می‌آورد که عملکردی فوق العاده برای یک سدان ۱۷۹۵ کیلوگرمی چهار سیلندر محسوب می‌شود.

رتبه نهم: BMW 330i نسل ششم
رتبه نهم رده بندی ما بازم به یک بامو می‌رسد تا شروع

توفانی برای خودروساز باورایی رقم بخورد. بامو 330i هم از یک پیشرفته دو لیتری توربو متصل به گیربکس هشت سرعته اتوماتیک بهره می‌برد که این پیشرفته با تولید حداکثر قدرت ۲۵۲ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۳۵۰ نیوتون متر، شتاب صفر تا صد ۵.۸ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای این سدان اسپرت به‌ارمغان می‌آورد. هر چند پیشرفته مذکور نسبت به نسخه به کاررفته در بامو 730Li، ۵۰ نیوتون متر گشتاور کم‌تری را تولید می‌کند، اما ۳۰۰ کیلوگرم سبک‌تر بودن بامو 330i نسبت به 730Li سبب شده است که خودرو در شتاب صفر تا صد، ۰.۵ ثانیه سریع‌تر باشد.



رتبه هشتم: لکسوس LS460 نسل چهارم
لکسوس LS460 جزو نخستین خودروهای هشت سیلندر بود که در دوره جدید واردات خودروسازان کشور را کسب کرد و حتی در دوره نسبتاً کوتاهی، عنوان قوی ترین و پر شتاب ترین خودرو صفر کیلومتر بازار ایران را در اختیار داشت. قوای محرکه این سدان فول سایز زاپنی شامل یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۶ لیتری



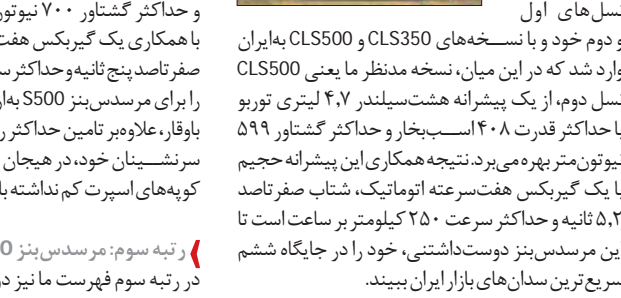
تنفس طبیعی با حداکثر قدرت ۳۷۹ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۴۹۸ نیوتون متر است که با اتصال به یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۵.۷ ثانیه‌ای و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای این خودرو به‌ارمغان می‌آورد. این سطح از عملکرد، لکسوس LS460 را به عنوان تنها آسیایی حاضر در فهرست سریع ترین سدان‌های بازار ایران در جایگاه هشتم این لیست قرار می‌دهد.

رتبه هفتم: BMW 750Li نسل پنجم
نسل پنجم بامو سری ۷ حداقل سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ و در نسخه‌های 730Li، 740Li و 750Li در بازار کشور ما عرضه شد که در این



میان، نسخه 750Li به عنوان گل سرسبد بامو سری ۷ موجود در ایران، از یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۴ لیتری توربو با حداکثر قدرت ۴۰۸ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۶۰۰ نیوتون متر بهره‌مند است. این پیشرفته با اتصال به یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۵.۳ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای این آلمانی لوکس به‌ارمغان می‌آورد. این عملکرد، به خوبی ذات اصلی یک بامو سری ۷ را در جایگاه خودرو دومنظوره لوکس-اسپرت به رخ می‌کشد.

رتبه ششم: مرسدس بنز S500 نسل دوم
مرسدس بنز کلاس S500 به عنوان بنیان گذار سگمنت سدان‌های کوبه‌محوبیت بسیار بالایی نزد خودروسازان دنیا دارد. این نسل‌های اول و دوم خود و با نسخه‌های S500 و CLS500 به‌ارمغان وارد شد که در این میان، نسخه مدنظر ما یعنی CLS500 نسل دوم، از یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۷ لیتری توربو با حداکثر قدرت ۴۰۸ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۵۹۹ نیوتون متر بهره می‌برد. نتیجه همکاری این پیشرفته حجم با یک گیربکس هفت سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۵.۲ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است تا این مرسدس بنز دوست‌داشتنی، خود را در جایگاه ششم سریع ترین سدان‌های بازار ایران ببیند.



رتبه پنجم: مازراتی کوآترو پورته GTS نسل پنجم
نسل پنجم مازراتی کوآترو پورته که به عنوان یکی از گران ترین سدان‌های موجود در بازار کشور ما شناخته می‌شود، در سده نسخه معمولی، S و GTS به‌ارمغان وارد شد که نسخه GTS به عنوان قوی ترین نسخه، نیروی خود را از یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۷ لیتری تنفس طبیعی با حداکثر قدرت ۴۴۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۴۹۰ نیوتون متر می‌گیرد. این پیشرفته که توسط شرکت فراری ساخته شده است، با اتصال به یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۵.۱ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۸۵ کیلومتر بر ساعت را برای این نینه‌دار لوکس به‌ارمغان می‌آورد تا تنها نماینده ایتالیا در فهرست ما



به جایگاه پنجم رضایت دهد.

رتبه چهارم: مرسدس بنز S500 نسل پنجم
فیس لیفت نوبت به محبوب ترین سدان لوکس بازار کشور مادر ۱۵ سال اخیر می‌رسد. درباره نسل پنجم مرسدس بنز S کلاس W221 (2006-2013) در دو نسخه S500 و S500 به بازار کشور ما وارد شد و نسبت به قیمت نجومی خود، آمار فروش استثنایی را ثبت کرد. جابجایی نسخه این خودرو در بازار کشور



ما، S500 فیس لیفت (2010 -) است که نیروی خود را از یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۷ لیتری با حداکثر قدرت ۴۳۵ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۷۰۰ نیوتون متر می‌گیرد. این پیشرفته با همکاری یک گیربکس هفت سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد پنج ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای مرسدس بنز S500 به‌ارمغان می‌آورد تا این آلمانی باوقار، علاوه بر تامین حداکثر راحتی و امکانات رفاهی برای سرنشینان خود، در هیجان و لذت رانندگی نیز چیزی از کوبه‌های اسپرت کم نداشته باشد.

رتبه سوم: مرسدس بنز S500 نسل ششم
در رتبه سوم فهرست ما نیز دوباره نام مرسدس بنز S500 به چشم می‌خورد. البته این بار نسل ششم این خودرو مدنظر بازار کشور ما موجود است. مرسدس بنز S500 نسل ششم از همان پیشرفته هشت سیلندر ۴.۷ لیتری توریو نسل قبلی با حداکثر گشتاور ۷۰۰ نیوتون متر بهره



می‌برد که البته حداکثر قدرت آن با ۲۰ واحد افزایش به ۴۵۵ اسب بخار رسیده است. این پیشرفته با همکاری یک گیربکس هفت سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۴.۸ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای این سدان لوکس به‌ارمغان می‌آورد تا مرسدس بنز S500 W222 با شایستگی، مدال برنز رقابت سریع ترین سدان‌های بازار ایران را به گردن آورد.

رتبه دوم: BMW 650i گرن کوبه
در رتبه دوم بازم نام یک بامو می‌درخشد تا این خودروساز نامدار آلمانی با چهار نماینده در فهرست سریع ترین سدان‌های بازار ایران رکورددار باشد. بامو سری ۶ گرن کوبه در نسخه‌های 640i و 650i به بازار ایران راه پیدا کرده است که نسخه قوی‌تر یعنی 650i مجهز به یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۴ لیتری توربو با حداکثر قدرت ۴۴۹ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۶۵۰ نیوتون متر و یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک است. این مجموعه فنی، شتاب صفر تا صد ۴.۶ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای بامو 650i گرن کوبه به‌ارمغان می‌آورد تا این سدان کوبه آلمانی، مدال نقره رقابت ما را کسب کند.

رتبه اول: پورشه پانامرا توربو
مگر امکان دارد که جایی صحبت از سریع ترین باشد و نامی از محصولات شرکت پورشه به میان نیاید؟ این اسپرت‌ساز نامدار آلمانی، میدان را در ده‌های قبلی برای رقبا خالی کرده بود تا در نهایت، غول مرحله آخر خود را در رده اول رو کندانس نسل اول پورشه پانامرا در نسخه‌های معمولی (شش سیلندر)، 4S و توربو در بازار ایران عرضه شد و آمار



فروش مناسبی را ثبت کرد. قطعاً منظور ما از غول مرحله آخر، نسخه توربو این خودرو است که با بهره‌گیری از یک پیشرفته هشت سیلندر ۴.۸ لیتری توربو با حداکثر قدرت ۵۰۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۷۰۰ نیوتون متر، در کنار یک گیربکس هفت سرعته اتوماتیک دو کلاچه، شتاب صفر تا صد ۴.۲ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۰۳ کیلومتر بر ساعت را ثبت می‌کند. پورشه پانامرا توربو با این عملکرد فوق العاده، بدون هیچ چون و چرایی مدال طلای رقابت سریع ترین سدان‌های بازار ایران را به گردن می‌آورد و ثابت می‌کند که در یک پورشه حتی از نوع خانوادگی، عملکرد فنی و لذت رانندگی در اولویت نخست است.



نیز حفظ شده است. با نگاه به بخش جانبی می توان رکاب های جانبی جدید را دید که باعث شده اند خودرو کمی پهن تر و با ابهت تر از قبل به نظر برسد. البته که بخش عقب بیشترین تغییرات را نشان می دهد و زا کو در اینجا از بال فیبر کربنی که معمولاً در خودروهای بیست محوره M همچون M4 GTS دیده می شود، استفاده کرده است. شاید برخی افراد بگویند این شلوغ کاری برای یک سدان لوکس خیلی مناسب نیست و چنین بال بزرگی بیشتر در خودروهای کوپه به کار می رود؛ اما خوب هر دری نظر خاص خود را دارد و قضاوت در این باره را به شما واگذار می کنیم.

حدود یک هفته پیش بود که اخباری درباره BMW M3/M4 تیون شده توسط زا کو به گوش رسید و حالا این تیونر آسیایی دست روی محصول دیگری از M گذاشته است. M8 گرن کوپه پذیرای یک کیت بدنه سفارشی و فیبر کربنی شده و ظاهر برجسته تری پیدا کرده است. کار روی این خودرو با بخش جلوشروع شده؛ یعنی جایی که سپر پذیرای اسپویلر لبه ای بزرگ تر شده تا ظاهر M8 گرن کوپه با ابهت تر از هر زمان دیگری باشد. همچنین فیبر کربن بیشتری را می توان در تریم ورودی هوای L شکل دید. البته ورودی های هوای بزرگ و استاندارد M8 گرن کوپه



کیت «زا کو» برای اسپرت ترین سدان باامو

با ۹۰۰ میلیون تومان آلفارومئو جولیتا بخریم یا هیوندای ولستر؟

تقابل بچه فراری با کره ای مدعی!



محصولات هیوندای به آپشنال بودن معروف هستند. به عبارت دیگر این کمپانی نسبت به رقبا خود آپشن های بیشتری روی محصولاتش نصب می کند که نسبت به جولیتا در سطح بالاتری قرار می گیرد. از آپشن های ولستر می توان به سیستم ABS، HAC، VSM، EBD، ESC و سیستم فرمان EPS، ی برقی، سیستم کروزر کنترل، پنل کیلومتر شمار سوپر ویزن، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، آینه های برقی، آینه الکترو کرومیک و گرمکن صندلی های جلو به همراه سقف پانوراما اشاره کرد. آلفارومئو جولیتا نیز دارای تمام این آپشن هاست و از سیستم های دیگری همچون HHC، ESP، MSR، HBA، AFS، این خودرو دارای سیستم استارت به همراه تشخیص DNA است و از دیگر امکانات این خودرو می توان به پدال های شیفت رپشت فرمان، روکش چرمی صندلی ها، کروزر کنترل و... اشاره کرد.



بیش فرمان، در کسری از ثانیه تعویض می کند تا شتاب را تسریع بخشد. اما این گیربکس نقطه ضعف بزرگی به نام کار کردن در ترافیک های شهری دارد و دمای کاری گیربکس را تا حدی افزایش می دهد که این گیربکس در کارکردهای کمتر از ۸۰ هزار کیلومتر نیاز به تعویض صفحات داخلی پیدا می کند. اگر نگهداری از آلفارومئو جولیتا صحیح نباشد، گیربکس را در کمتر از ۵۰ هزار کیلومتر معیوب خواهد کرد و از طرفی، جولیتا از نظر کیفیت قطعات گیربکس در سطح بالاتری قرار دارد و با توجه به آکومولاتورهای دو گانه در گیربکس، نیاز است که از آن به شکل صحیح نگهداری شود. در حالت کلی از نظر استهلاک پیشروانه و گیربکس، هیوندای ولستر در سطح بالاتری از آلفارومئو جولیتا قرار می گیرد.

غریبک فرمان جمع و جور و چیدمان قطعات روی داشبورد و هواکش های سیستم تهویه مطبوع و پنل نمایشگر سرعت، این خودرو را در هر دو جنبه ای همچون خودروهای کوپه دارد. اما برخلاف جولیتا، هیوندای ولستر از نمای ساده تر و خلوت تری بهره مند است و زمانی که پشت فرمان جولیتا قرار می گیرید، با وجود فرمان نسبتاً کوچک و قرارگیری قطعات روی داشبورد و دسته دنده اسپرت و پنل نمایشگر سرعت، حس سوار شدن به یک خودرو و سدان اقتصادی و یک خودرو ایتالیایی خاص به راننده و سرنشین القای می شود و اگر بخواهیم به این دو خودرو امتیاز قابل قبولی بر اساس طراحی مناسب و ارگونومیک تر بدیهیم، باید ولستر را در جایگاه بالاتری از جولیتا بدانیم.

هاج یک ها از بهترین گزین های شهری محسوب می شوند که با توجه به ابعاد و اندازه آن ها و البته پیشروانه های کم حجم، بسیار مورد توجه قرار می گیرند و آنجا که هاج یک های وارداتی در کشور تنها به چند نده محدود می شود، در این مطلب به دو هاج یک اسپرت وارداتی محبوب جوانان خواهیم پرداخت که هر یک از جایگاه ویژه ای در بازار برخوردارند و هر یک چیزهایی در چنته دارند تا نظر شما را به خود جلب کنند. این دو هاج یک آلفارومئو جولیتا و هیوندای ولستر هستند که در بازه قیمتی ۹۰۰ میلیون تومان قرار دارند.



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

موتور آلفارومئو جولیتا

جولیتا از موتور توربوشارژ بهره مند است و توربویی که برای آن طراحی شده، ابعاد کوچکی دارد. اما همین توربویی می تواند برای موتور بیشترین رانندگان را داشته باشد. موتور جولیتا معروف به مالتی ایر یا همان «MultiAir» با وجود تایمینگ و باز بسته شدن دقیق سوپاپ ها قادر است ۱۶۸ اسب بخار قدرت تولید کند. اما قطعات مهم پیشروانه این خودرو به دلیل عدم ارائه خدمات پس از فروش مناسب از جانب نمایندگی انحصاری آلفارومئو در کشورمان، به سختی یافت می شود.

هندلینگ و سواری

هیوندای ولستر در محور جلو با سیستم مک فرسون مواجه است و در محور عقب مولتی لینک با فنرهای پیچشی دارد که با تایرهای ۲۱۵/۴۵ یا رینگ ۱۷ اینچی سواری قابل قبولی دارد؛ اما در محور عقب در زمان حرکت ضربات شدیدی را به اتاق وارد می کند که سواری را برای سرنشینان عقب کمی غیر قابل تحمل می کند. از طرفی این خودرو با مرکز ثقل پایین تر و سیستم فرمان برقی، هندلینگ بهتری نسبت به آلفارومئو جولیتا دارد. در مقابل آلفارومئو جولیتا با ساختار مک فرسون استرات طراحی شده که دارای طایق های دوپل است. این خودرو در محور عقب با ساختار مولتی لینک با فنر پیچشی با زاویه خاصی که دارد، سواری به مراتب نرم و با کیفیت تری نسبت به هیوندای ولستر دارد. اما این نکته را فراموش نکنید که هر دو خودرو اسپرت محسوب می شوند و هر دو دارای سواری نسبتاً خشکی هستند. آلفارومئو جولیتا دارای تایرهای ۲۲۵/۴۵ یا رینگ های ۱۷ اینچی آلومینیومی است که همین مساله در بهبود سواری این خودرو کمک به سزایی کرده است. به لحاظ کیفیت قطعات سیستم تعلیق، آلفارومئو در سطح بالاتری ارزیابی می شود و در کوتاه مدت با نظر گرفتن نگهداری صحیح و رانندگی با سبک های مطمئن خرابی کمتری نسبت به هیوندای ولستر دارد. جولیتا از نظر هندلینگ کمی بیش فرمان تر از ولستر است که این مساله برای هاج یک چابک شهری چندان مناسب نیست.

نتیجه گیری

اگر به طراحی اسپرت تر و جوان پسندتر و باوقارتر، آپشن های بیشتر، طراحی داخلی زیباتر، هزینه پایین تعمیرات و خدمات پس از فروش بهتر اهمیت می دهید، هیوندای ولستر مدل ۲۰۱۵ با کارکرد ۴۵ هزار کیلومتر در بازه قیمتی ۹۰۰ میلیون تومان گزینه مناسبی برای شما خواهد بود.

قلب تپنده کدام یک قدرتمندتر است؟

قلب تپنده هیوندای ولستر را یک موتور چهار سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۱.۶ لیتری موسوم به گاما تشکیل می دهد و این پیشروانه با سیستم پاشش سوخت مستقیم و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ ها می تواند ۱۳۸ اسب بخار قدرت را در ۳۳۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و ۱۶۷ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۵۰ آرپی ام تولید کند. اگر چه حجم موتور ولستر بیشتر از جولیتا است، اما در مقابل قدرت و گشتاور کمتری تولید می کند. این نکته را فراموش نکنید که به هر میزان قدرت و گشتاور افزایش یابد، به همان میزان خرابی خودرو نیز بیشتر می شود. از نظر کیفیت ساخت قطعات، ولستر در سطح پایین تری از آلفارومئو جولیتا قرار می گیرد؛ اما ولستر به مراتب نسبت به رقیب ایتالیایی خود سازگاری بهتری با شرایط جوی و سوختی ایران دارد. همچنین این نکته را فراموش نکنید که با در نظر گرفتن کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، تعویض به موقع روغن موتور (هیوندای ولستر حساسیت بالایی نسبت به روغن موتور دارد) و نگهداری صحیح، این خودرو حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر خودرو با کیفیتی خواهد بود. همچنین گیربکس شش سرعته اتوماتیک تیپ تر ونیک قدرت تولید شده از موتور را به چرخ های جلو ولستر می رساند. گیربکس شش سرعته ولستر نیز همانند پیشروانه آن کیفیت قابل قبولی دارد؛ اما اگر به تعویض به موقع روغن گیربکس و نگهداری صحیح از آن توجه نشود، پس از ۵۰ هزار کیلومتر، تعویض دنده ها با تاخیر و اغلب با کوشش همراه خواهد بود که هزینه گزافی را به مالک خود تحمیل می کند. اما این گیربکس در صورت نگهداری صحیح، تعویض دنده ها را به موقع و بدون تاخیر انجام می دهد. این خودرو گیربکس گوش به فرمانی دارد و گیربکس هیوندای ولستر با نگهداری صحیح حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک است. اما پس از ۱۰۰ هزار کیلومتر نیاز خواهد داشت که جعبه سساعت و آکومولاتورهای داخلی آن تعویض شوند. در مقابل رقیب سرسخت هیوندای ولستر یعنی آلفارومئو جولیتا، پیشروانه چهار سیلندر خطی ۱.۴ لیتری ۱۶ سوپاپ توربوشارژ بهره می گیرد. این پیشروانه می تواند با توجه به پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و سیستم پر خوران توربوشارژ حداکثر ۱۶۸ اسب بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۲۵۰۰ آرپی ام به وجود آورد. با توجه به این که پیشروانه مولتی ایر جولیتا توربوشارژ است، این پیشروانه در سطح خود از کیفیت بالایی برخوردار است. اما با توجه به فقر اکتان در سوخت بنزین کشور، این موتور نسبت به کیفیت سوخت تا حد زیادی حساس است و همچنین به تعویض روغن به موقع و زود هنگام نیاز شدیدی دارد. در صورت نگهداری صحیح از این پیشروانه و توجه به نکات استاندارد پیشنهاد شده از سوی کمپانی سازنده، پیشروانه ۱.۴ لیتری توربوشارژ جولیتا حداکثر تا ۱۲۰ هزار کیلومتر با کیفیت و نسبتاً کم استهلاک است. اما این نکته را در نظر داشته باشید که در صورت عدم نگهداری صحیح از این پیشروانه، با تاقان توربوشارژ در این موتور مستهلاک شده و سبب خرابی این قطعه مهم می شود. از طرفی گیربکس شش سرعته دو کلاچه اتوماتیک و طیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو جولیتا بر عهده دارد و گیربکس شش سرعته دو کلاچه جولیتا دنده را با کمک دو پدال شیفت بزرگ در

طراحی خارجی

کمپانی هیوندای سال ۲۰۱۱ میلادی هاج یک کوپه سه در خود را با نام ولستر به جهان معرفی کرد و اگر چه ولستر نسل دوم آن نیز در بازار جهانی حضور دارد، اما تنها نسل اول آن با پلاک ملی در کشور تردد می کند. ولستر به عنوان نخستین هاج یک سه در بازار ایران در همان ابتدای ورودش به کشور توانست موفق ظاهر شود و به یکی از هاج یک های اسپرت محبوب جوانان بازار کشورمان بدل شود. در واقع هیوندای ولستر به نقل از منتقدان و کارشناسان ظاهری مشابه برادر بزرگ تر خود یعنی جنسیس کوپه دارد و چراغ های کشیده که در امتداد آن جلو پنجره شش ضلعی طراحی شده با حجم خاص بخش میانه کاپوت و ورودی های هوای نمایشی، چهره جذاب و البته اسپرتی به خودرو می بخشد. در عین حال خطوط تیز روی گلگیر های جلو و عقب و خط تیز افقی روی بدنه و شب خاص مستقیم، کاراکتر نافذ و اسپرتی را به ولستر می دهد و در نمای عقب نیز چراغ های بیضی شکل با خط تیزی که در امتداد آن طراحی شده و ارتفاع کمتر ناحیه عقب، ظاهری زیبا برای این هاج یک کوپه به مانعان آورده است. اما قرارگیری آگزوزهای دوپل میانی، هیجان را در این نمایشگر می کند. در مقابل رقیب سرسخت هیوندای ولستر یعنی آلفارومئو جولیتا قرار دارد. کمپانی ایتالیایی آلفارومئو در سال ۲۰۱۰ هاج یک اسپرت خود را با نام جولیتا به بازار عرضه کرد. جولیتا بیش از هشت سال است که در بازار کشورمان حضور دارد و در حال حاضر یکی از اسپرت ترین هاج یک های بازار کشورمان است. اگر بخواهیم به طراحی خارجی آلفارومئو جولیتا بپردازیم، باید گفت که جولیتا از ظاهر ساده تری به نسبت ولستر برخوردار است؛ اما جالب است بدانید که طراح جولیتا همان طراح محصولات مازراتی بوده که با توجه به سبک خاص طراحی به گونه ای جولیتا را طراحی کرده که با خطوط تیز، استایلی اسپرت به این خودرو بخشیده است. در حقیقت پروفیل خودرو با خطوط تیز منقطع روی بدنه پرستیژی خاصی به جولیتا بخشیده است. چهره جولیتا به کمک چراغ های بیضی شکل با خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره مثلث شکل، چهره ای تهاجمی دارد و در نمای عقب چراغ های کشیده و خط تیز روی در صندوق عقب که حجم خاصی را پدید آورده، زیبا و چشم نواز است تا با نصب دیفیوزر و آگزوز کروئی شکل در یک طرف سپر جاشنی اسپرت بودن این خودرو را بیشتر کند.

کابین کدام هاج یک؟

فضای داخلی هیوندای ولستر مانند طراحی خارجی آن مشابه جنسیس کوپه است و هدف از طراحی ولستر این بوده که با طراحی مشابه جنسیس حس اسپرت تری به راننده القا شود. با طراحی

قطعات هیوندای ولستر در حال حاضر در کشور وضعیت به مراتب بهتر نسبت به آلفارومئو جولیتا دارد. اما اگر به ایمنی خودرو، شتاب، سرعت، قدرت و گشتاور بهتر اهمیت می دهید، انتخاب آلفارومئو جولیتا به عنوان یک خودرو هاج یک با کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر مدل ۲۰۱۳ در بازه قیمتی ۹۰۰ میلیون تومان گزینه اسپرت معقولانه تری به نظر می رسد.



رنگ‌های نسخه محدود «رنجر اسپلش» معرفی شد



فورد در سپتامبر ۲۰۲۱، خط تولید رنجر اسپلش و اسپلش نسخه محدود را راه‌اندازی و تریم دهه ۹۰ را احیا کرد. در حال حاضر، اسپلش استاندارد با رنگ نارنجی روشن و یکپارچه‌سازی با سیستم عامل عرضه می‌شود اما فورد گفته بود رنگ‌هایی را با نسخه‌های محدود رونمایی خواهد کرد. اولین نسخه منتشر شده، نسخه برقی است. فورد در دسترس بودن این خودروها را تا بهار ۲۰۲۲ هدف قرار داده و دارای رنگی به نام بهمن است. نسخه بعدی نسخه جنگل با هدف در دسترس بودن در تابستان ۲۰۲۲ است. نسخه جنگل دارای رنگ سبز روی

بدنه با تزئینات خاکستری روی جلو پنجره است. به جای صندلی‌های چرمی، این مدل صندلی‌ها را با تزئینات پارچه‌ای خاکستری جایگزین می‌کند. تولید این مدل به ۵۰۰ دستگاه محدود شده است. مدل نهایی نسخه‌شن است و فورد آن را تا پایان ۲۰۲۲ عرضه خواهد کرد. رنگ‌های داخلی و تزئینات مشابه نسخه جنگل است. در مورد رنگ بیرونی، فورد آن را نسخه صحرایی نامد که مختص این مدل است. نسخه‌شن به ۵۰۰ دستگاه محدود شده است. تولید در مقیاس کامل تا سه ماهه دوم سال ۲۰۲۲ آغاز خواهد شد.

بررسی آخرین گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نشان می‌دهد:

کامیونت‌ها؛ با کیفیت‌ترین تجاری‌های ساخت داخل

سگمنت باری‌های نیمه‌سنگین به لطف حضور پنج‌ستاره‌های بهمن دیزل در یک سال اخیر توانسته است با کیفیت‌ترین بخش از ارزیابی کیفی باشد



رقابت کنند و از نظر کیفی در جایگاهی مشابه آن‌ها قرار گیرند.

رقابت تنگاتنگ تازه‌ها در تجاری‌سازان قدیمی

در بخش باری‌های سنگین کامیون ایسوزو NPR75M بهمین دیزل تنها محصول پنج‌ستاره‌ای است که در ماه‌های اخیر در این سگمنت درخشیده است. در ادامه نیز کامیون FAW TIGER V8 سیباموتور در رقابت با کامیونت بنز IWH ایران خودرو دیزل چهار ستاره کیفی به دست آورده و به ترتیب در جایگاه دوم و سوم در سگمنت کامیون‌ها قرار گرفته‌اند. در بخش کشنده‌ها نیز پنج محصول مشارکت داشته‌اند که تمام این مدل‌ها با چهار ستاره کیفی در این آذر ماه تولید شده‌اند. کشنده دیما HT490 دیمادیزل، کشنده C&C آریادیزل، کشنده FAW J6 نیوفوتون آتومان ایران خودرو دیزل و سیتراک C7 شرکت پیلسان، محصولات داخلی هستند که در آذر ماه تولید داشته‌اند و توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران خودرو ارزیابی قرار گرفته‌اند. نکته جالب توجه آنکه دو محصول جدید دیمادیزل سیتراک توانسته‌اند با محصولات خودروسازان قدیمی تر

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) گزارش تجاری کیفی خودروهای مربوط به آذر ماه را منتشر کرده است. در این گزارش ۲۶ مدل از



خودروهای تجاری مورد ارزیابی قرار گرفتند که تنها یک درصد از خودروهای حاضر در این گزارش را شامل می‌شوند. این گزارش نشان می‌دهد که خودروهای تجاری نسبت به ماه گذشته تغییری از نظر کیفی نداشته و با همان وضعیت سابق عرضه شده‌اند. این در حالی است که انتظار می‌رود بعد از انتشار هر گزارش کیفی، خودروسازان داخلی نسبت به رفع نواقص و مشکلات فنی این خودروها اقدام کرده و در ماه بعد خودرو نسبتاً با کیفیت‌تری را تولید و به بازار عرضه کنند.

کسب چهار ستاره برای اتوبوس داخلی

در بخش خودروهای مسافری اما چهار محصول در تمام سگمنت‌ها ارزیابی شده‌اند. بر این اساس ون مسافری هیوندای H350 سروس دیزل مینا ون مسافری و انام محصول ایران خودرو دیزل چهار ستاره کیفی به دست آورده‌اند و جزو با کیفیت‌ترین محصولات در این سگمنت بوده‌اند. بعد از این دو محصول، مینی‌بوس پگاسوس بهمین دیزل با سه ستاره کیفی در ارزیابی مشارکت کرده و توانسته سه ستاره کیفی راه‌دست‌بیاور در میان خودروهای مسافری سنگین نیز تنها اتوبوس شهری اتروس به ارزیابی راه‌پیدا کرده است. این محصول ایران خودرو دیزل که بدون رقیب به کار خود ادامه داده موفق به کسب چهار ستاره کیفی در آذر ماه شده است.

نبود رقابت؛ عامل عدم ارتقای وانت‌های داخلی

بر اساس آنچه از خودروهای تولید داخل در آذر ماه سال جاری منتشر شده است، باری‌های سبک (وانت‌ها) در دو بخش قیمتی مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند. سه مدل عرضه شده در کلاس قیمتی یک، شامل وانت نیوپیکاپ فوتون دیزل محصولات ایران خودرو دیزل، وانت KMC T8 محصول کرمان موتور، وانت پیکاپ UAZ محصول سروس دیزل مینا می‌شود. نیوپیکاپ و کی‌ام‌سی در این دوره از ارزیابی کیفی خودروها موفق شده‌اند چهار ستاره کیفی به دست بیاورند و جایگاه اول و دوم سگمنت خود قرار بگیرند. این در حالی است که محصول تازه‌وارد سروس دیزل در رقابت با این دو خودرو، تنها سه ستاره کیفی به دست آورده است. در کلاس قیمتی ۲ اما مدل‌های بیشتری عرضه می‌شوند که چهار محصول سایپا ۱۵۱ (محصول سایپا این‌رو)، وانت کارا ۲۰۰۰ تک‌کابین و دو کابین (محصول بهمین موتور) و وانت پادراپلاس (محصول زامیاد) در رقابت بسیاری نزدیک به یکدیگر هر یک سه ستاره کیفی به خود اختصاص داده‌اند. این خودروها که به دلیل قیمت مناسب‌تر، سهم بالایی از بازار را در اختیار دارند اما نتوانسته‌اند به چهار یا پنج ستاره کیفی دست پیدا کنند و کیفیت بالاتری را برای مشتریان به ارمغان بیآورند. باید به این موضوع هم اشاره کرد که دو محصول نپسان تک‌سوز و دو گانه‌سوز زامیاد در این گروه قیمتی، تنها یک ستاره راه‌پیدا کرده‌اند. شاید نبود رقابت با مدل‌های خارجی و فروش همین خودروها باعث شده است خودروسازان روی همین حجم از کیفیت بسنده کنند و برنامه چندانی برای ارتقای کیفی این محصولات نداشته باشند.

در آذر ماه نیز دو کامیونت ایسوزو NPR75K و NMR85 از محصولات بهمین دیزل مانند ماه‌های گذشته با پنج ستاره کیفی در این ارزیابی حضور داشته‌اند. این در حالی است که کامیونت شیلر به عنوان یکی دیگر از باری‌های نیمه‌سنگین بهمین دیزل به همراه کامیونت الوند و کامیونت FAW TIGER V6 چهار ستاره کیفی راه‌دست آورده‌اند.

کامیونت‌ها؛ با کیفیت‌ترین تجاری‌های داخلی

در بخش باری‌های نیمه‌سنگین نیز پنج محصول از دو گروه خودروسازی مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند. این سگمنت خودرویی به لطف حضور پنج ستاره‌های بهمین دیزل در یک سال اخیر توانسته است با کیفیت‌ترین بخش از ارزیابی کیفی باشد. در آذر ماه نیز دو کامیونت ایسوزو NPR75K و NMR85 از محصولات بهمین دیزل مانند ماه‌های گذشته با پنج ستاره کیفی در این ارزیابی حضور داشته‌اند. این در حالی است که کامیونت شیلر به عنوان یکی دیگر از باری‌های نیمه‌سنگین بهمین دیزل به همراه کامیونت الوند و کامیونت FAW TIGER V6 چهار ستاره کیفی راه‌دست آورده‌اند.

پیکاپ «ریچ ۶» به بازار روسیه می‌رود



دانگ‌فنگ ریچ که در کشور ما با نام پیکاپ ریچ شناخته می‌شود، یکی از محصولات شناخته شده شرکت دانگ‌فنگ است که بر اساس همکاری این شرکت و خودروساز ژاپنی نپسان توسعه یافته، نسل نخست این خودرو که ویژگی‌هایی مشابه نپسان پیکاپ یا نپسان ناوارا داشت، برای مدتی توسط پارس خودرو تولید می‌شد. اما با وجود رونمایی از نسخه جدید پیکاپ ریچ در چند نمایشگاه خودرو داخلی، هنوز نسخه جدید این پیکاپ به بازار ایران عرضه نشده است. در همین حال نسخه تازه این پیکاپ موسوم به ریچ ۶ به زودی به مشتریان روسی عرضه خواهد شد. پیکاپ دانگ‌فنگ ریچ ۶ از سال ۲۰۱۸ در بازار چین به فروش می‌رسد و اکنون شرکت دانگ‌فنگ تصمیم گرفته است با عرضه این پیکاپ به مشتریان روسی، جایگاه خود را در بازار این کشور تحکیم بخشد. باتوجه به اینکه نپسان ناوارا یا همان نپسان پیکاپ هیچگاه در بازار روسیه فروخته نشده است،

عرضه ریچ ۶ می‌تواند فرصتی مناسب برای دانگ‌فنگ باشد تا به فروش مناسبی دست یابد. در حال حاضر نسخه دو کابین دانگ‌فنگ ریچ ۶ موفق به دریافت گواهینامه‌های لازم از دولت روسیه شده است و اجازه فروش در این کشور را دارد. این پیکاپ ۵۳۱۰ میلی‌متر طول دارد و وزن کل مجاز این وانت ۲۴۵۹ کیلوگرم است اما تنها محموله‌ای به وزن ۴۸۴ کیلوگرم را می‌توانید در قسمت بار این پیکاپ قرار دهید. علاوه بر آن ریچ ۶ قادر به یک کشی تریلر هان نیست. دانگ‌فنگ ریچ ۶ در بازار روسیه با موتور ۲.۵ لیتری توربودیزل عرضه می‌شود که حداکثر ۱۳۶ اسب بخار قدرت و ۲۰۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این پیش‌رانه به همراه گیربکس دستی و سیستم چهار چرخ محرک عرضه خواهد شد و آپشن دیگری برای مشتریان روسی در نظر گرفته نشده است. به گزارش خودروبانک، رینگ‌های ۱۶ اینچی و ترمزهای کاسه‌ای عقب از دیگر ویژگی‌های ریچ ۶ هستند.



قرعه کشی پیش فروش محصولات ایران خودرو انجام شد

مراسم قرعه کشی پیش فروش یک ساله محصولات ایران خودرو با حضور نهادهای نظارتی انجام شد و نتایج نهایی با تأیید فرآیند قرعه کشی از سوی نهادهای نظارتی در سایت فروش ایران خودرو به نشانی esale.ikco.ir قرار گرفت. نتایج برای منتخبان به صورت پیامک نیز ارسال شد، اما مبنای اطلاعات قرعه کشی سایت فروش ایران خودرو است. منتخبان سه روز مهلت دارند براساس

بخش نامه پیش فروش، نسبت به پرداخت وجه خودرو مورد نظر اقدام کنند و در صورت عدم واریز نقرات ذخیره جایگزین خواهند شد. گفتنی است: در این مرحله از پیش فروش محصولات ایران خودرو هفت محصول دنایاس توربوشارژ اتوماتیک، تارا دستی، سسورن پلاس، رانا پلاس، دنایاس توربوشارژ دستی، پژو ۲۰۷ دستی سقف شیشه‌ای و رانا پلاس سقف شیشه‌ای بازمان تحویل یک ساله عرضه شد.



بازار تشنه خودروهای اتومات تولید داخل است

اتومات، کوپیک اتومات و اخیراً تارا اتومات به فهرست خودروهای اتوماتیک ساخت داخل اضافه شده است، اما هنوز تنوع و حجم تولید خودروهای اتومات در مقابل نیاز بازار اندک است و این موضوع ضرورت سرمایه‌گذاری برای افزایش تنوع و تیراژ خودروهای ساخت داخل را می‌طلبد. فرصتی بی‌نظیر که افزایش قیمت‌ها در اختیار خودروسازان داخلی قرار داده است؛ اما به‌نحو احسن از آن استفاده نشده است.

افزایش قیمت خودروهای وارداتی و چینی سبب شده است متقاضیان خودروهای اتومات ارزان قیمت به خرید خودروهای تولید داخل روی آورند و این موضوع یک فرصت بی‌نظیر برای خودروسازان داخلی محسوب می‌شود تا با تأمین نیاز بازار در این بخش به سود خوب و چشمگیری دست یابند. اما در عمل شاهد چنین رویدادی نیستیم و هرچند در دو سال اخیر حداقل سه محصول اتومات جدید یعنی دنایاس توربو

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران	محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیوتن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
از ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان													
پژو پارس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۸.۲	۱۱۸۵	لوازم بدنی ارزان	گیربکس ضعیف	۴۵۰	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۵	۱۵۷	دستی ۵	۱۳.۵	۸	۱۲۵۸	آپشن‌های زیاد	موتور ضعیف	۴۱۷	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دنا پلاس توربو	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	دستی ۵	۱۰	۷.۳	۱۲۶۲	آپشن‌های زیاد	ناهماهنگی فنی	۴۹۸	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
رنو تندر E2	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی ضعیف کابین	۴۴۰	جک ۱.۵J5
تارا دنده	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۳	۱۴۴	دستی ۵	۹.۵	۷.۱	۱۱۷۰	طراحی جذاب	امکانات کم	۴۱۲	
وانت زامیاد دیزل	عقب	وانت	۲۴۰۰	۹۰	۱۸۰	دستی ۴	۱۷	۹	۳۸۰۰	موتور قدرتی	ترمز ضعیف	۴۲۰	
سایپا آریو	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۲۰	۱۵۱	۴ اتوماتیک	۱۲	۶.۷	۱۳۲۵	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۵۰	هیوندای آوانته
رنو پارس تندر	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	دستی ۵	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۴۴۷	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
برلیانس H330	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	دستی ۵	۱۲	۶.۳	۱۲۴۰	موتور کم مصرف	امکانات کم	۴۴۷	
اموی ام ۳۱۵ پلاس	جلو	هاچبک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱	۶.۳	۱۲۱۰	خدمات پس از فروش	دیسک و صفحه ضعیف	۴۳۰	
لیفان X60	جلو	CUV	۱۸۰۰	۱۲۶	۱۶۸	CVT	۱۲	۸.۲	۱۳۳۰	گیربکس اتوماتیک	بازار دست دوم	۴۳۵	
اموی ام X22 اسپریت اکسلنت	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۵	دستی ۵	۱۲.۵	۶.۱	۱۲۲۰	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۶۰	
جک جی ۴	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۴۶	CVT	۱۳.۵	۶.۲	۱۱۱۰	فرمان برقی	حجم موتور کم	۴۷۰	هیوندای آوانته
وینگل ۵-دو کابین دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۴۰۰	۱۳۵	۱۸۰	دستی ۵	۱۷	۱۰.۷	۱۶۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت کم	۴۷۸	
چری آریزو ۵ لاکچری	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۱۶	۱۴۱	دستی ۵	۱۰.۵	۶.۵	۱۳۸۷	خدمات پس از فروش	حجم موتور کم	۴۷۸	
از ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان													
پژو ۱۲۰۷ اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۵۵	ساندرو
پژو ۲۰۷ پانورا اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۶۳	ساندرو
پژو ۲۰۷ صندوقدار اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۶	۷.۱	۱۰۹۶	گیربکس اتوماتیک	لوازم بدنه گران	۵۲۰	ساندرو
دنا پلاس توربو اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۵۰	۲۱۵	۴ اتوماتیک	۹.۵	۸.۱	۱۲۷۵	گیربکس اتوماتیک	ناهماهنگی فنی	۵۳۲	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
رنو تندر پلاس اتومات	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۵	استهلاک کم	طراحی کابین ضعیف	۵۸۰	جک ۱.۸J5 اتوماتیک
دانگ فنگ H30 کراس	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	۴ اتوماتیک	۱۲.۵	۷	۱۲۳۰	شتاب مناسب	طراحی ظاهری	۵۲۵	
برلیانس H320 اتومات	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴.۲	۷.۸	۱۲۲۵	قدرت موتور	لوازم بدنی گران	۵۵۳	
برلیانس H330 اتومات	جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۳.۵	۶.۵	۱۲۵۰	شتاب مناسب	لوازم بدنی گران	۵۵۷	
بسترن B30	جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	۶ اتوماتیک	۱۲.۶	۶.۷	۱۲۷۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۵	
ام جی ۳۶۰ اتومات توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۳۰	۲۱۰	۶ اتوماتیک	۹.۷	۶.۹	۱۳۳۰	گیربکس با کیفیت	بازار دست دوم	۵۵۰	
اموی ام X33 اتومات اسپرت	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۶.۹	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۵۷۵	
فردا ۵۱۱ اتومات	جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۶	۱۳۵	۵ دو کلاچه	۱۲	۶.۴	۱۱۱۵	گیربکس دو کلاچه	خدمات پس از فروش	۵۹۰	
از ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان													
رنو ساندرو اتومات	جلو	هاچبک	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۴۶	کیفیت ساخت	بدون ایراد	۶۰۰	کیا پیکانتو
رنو ساندرو استپ وی اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۰	۴ اتوماتیک	۱۱.۵	۸.۳	۱۱۵۰	کیفیت ساخت	اختلاف قیمت بی دلیل	۶۶۸	هیوندای آی ۲۰
اموی ام X22 PRO اکسلنت	جلو	CUV	۱۰۰۰ توربو	۱۰۲	۱۵۰	CVT	۱۴.۲	۶.۵	۱۲۲۰	طراحی جذاب	قدرت موتور کم	۶۲۰	
برلیانس کراس	جلو	هاچبک	۱۷۰۰	۱۱۴	۱۵۴	۴ اتوماتیک	۱۴	۷.۶	۱۲۴۰	شتاب مناسب	بازار دست دوم	۶۰۰	
چانگان CS35	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۱۲	۱۶۰	۴ اتوماتیک	۱۵	۷.۲	۱۲۷۰	ظاهر جذاب	کولر ضعیف	۶۲۸	جک S5
جک S3 اتومات	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۰۷	۱۵۵	CVT	۱۰.۷	۷.۶	۱۲۵۰	آپشن‌های زیاد	بدون ایراد	۶۴۵	
اموی ام X33S نیوفیس	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۳۹	۱۸۰	CVT	۱۲.۵	۷	۱۴۵۵	خدمات پس از فروش	قدرت واسب بخار کم	۶۷۵	
کاپرا دو دیفرانسیل	دو دیفرانسیل	وانت	۲۴۰۰	۱۳۰	۲۰۵	دستی ۵	۱۶	۱۲	۱۷۲۰	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۶۴۵	
لیفان X70	جلو	CUV	۲۰۰۰	۱۴۰	۱۷۸	CVT	۱۳	۸.۷	۱۴۱۵	ظاهر جذاب	قدرت واسب بخار کم	۶۸۵	
از ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان													
پیکاپ دو کابین ریج	دو دیفرانسیل	پیکاپ	۲۵۰۰	۱۳۲	۲۰۸	دستی ۵	۱۷	۱۰.۸	۱۶۶۵	دو دیفرانسیل	قدرت واسب بخار کم	۷۰۰	
بی‌وای دی S6	جلو	SUV	۲۴۰۰	۱۶۰	۲۲۹	۶ دبل کلاچ	۱۵	۹.۸	۱۶۹۵	موتور قدرتمند	طراحی ضعیف	۷۳۰	
میتسوبیشی میراژ ۲۰۱۸	جلو	هاچبک	۱۲۰۰	۷۷	۱۰۰	CVT	۱۳.۸	۵.۹	۸۹۰	کیفیت ساخت	موتور ضعیف	۷۳۵	هیوندای آی ۲۰
فردا SX6	جلو	CUV	۱۵۰۰	۱۴۷	۲۰۰	CVT	۱۳	۷.۵	۱۴۲۵	موتور قدرتمند	خدمات پس از فروش	۷۵۰	
هن تنگ X5	جلو	CUV	۱۵۰۰ توربو	۱۵۴	۲۱۵	CVT	۱۱	۷.۵	۱۴۹۸	موتور قدرتمند	بازار دست دوم	۷۷۰	
بیسو T3	جلو	CUV	۱۳۰۰ توربو	۱۳۳	۱۸۵	CVT	۱۲	۷.۴	۱۴۴۵	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۷۰	
فردا SX5	جلو	CUV	۱۶۰۰	۱۲۳	۱۵۴	CVT	۱۳	۷.۳	۱۲۵۰	ظاهر جذاب	بازار دست دوم	۷۸۵	
چری آریزو ۵ توربو	جلو	سدان	۱۵۰۰ توربو	۱۴۷	۲۱۰	CVT	۱۰	۷	۱۳۸۷	ظاهر جذاب	بدون ایراد	۷۳۰	کیا سراتو ۲۰۱۲



روغن موتور با کیفیت کمیاب می‌شود



با اعمال سیاست جدید در آینده نزدیک روغن موتور با کیفیت کمیاب خواهد شد. به گزارش موسسه مطالعاتی تحریر به کار گروه تنظیم بازار که به یکی از پایه‌های ثابت ایجاد مشکل در اقتصاد کشور تبدیل شده است، در یک صد و هشتاد و هشتمین جلسه خود تمام محصولات و تولیدات روغن موتور (بنزینی و دیزلی) را مشمول قیمت گذاری کرد. بر این اساس تمامی از گان‌های ذی‌ربط نظارتی موظف شدند نظارت بر بازار را برای رسیدن محصول به قیمت مصوب به دست مشتری انجام دهند. تاکنون مشکلی

به نام مشکل روغن موتور در کشور وجود نداشت و غیر از مقطع دلار ۴۲۰۰ تومانی که بازار کشور را با چالش روبه‌رو کرد، سازو کار عرضه و تقاضا قادر به پاسخ‌دهی به نیاز بازار بود و حتی صادرات مناسبی نیز جریان داشت. تنها مشکلات ایجاد شده به قیمت گذاری‌های پراکنده بازمی‌گشت. حال با تصمیم ستاد تنظیم بازار شاهد ایجاد مشکلات دائمی در بازار این کالای مهم خواهیم بود و مشکلات غیر همیشگی به مشکلات همیشگی تبدیل می‌شوند.

با هدف شفاف‌سازی سود شبکه فروش انجام شد

حذف قیمت مصرف‌کننده از قوطی‌های روغن موتور

انجمن آمده است که باید همچنان چهار شرکت تولید روغن تصفیه اول یعنی بهران، ایرانول، پارس و سپاهان نسبت به رعایت جدول قیمت سه‌ستونی محصولات اهتمام داشته باشند. نرخ‌های سه‌ستونی یعنی قیمت در پالایشگاه، قیمت عمده‌فروشی و قیمت خرده‌فروشی که باید توسط پالایشگاه‌ها و شبکه فروش رعایت شوند. در همین رابطه مه‌ران حیدری، بازرگانی پالایشگاه‌های روغن سازی ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این نامه دیرباز به انجمن پالایشگاه‌داران رسید. ما نیز تنها اقدام به تمکین قانون کردیم، بنابراین همان دیرباز به تمامی مدیران عامل چهار شرکت پالایشگاهی نامه‌ای نوشته شد تا از امروز نسبت به اصلاح نحوه درج قیمت روی محصولات اقدام کنند. به همین دلیل از امروز، سوم بهمن ماه نرخ مصرف‌کننده از روی مظر ف‌های روغن موتور حذف خواهد شد و تنها قیمت تولیدکننده به همراه مالیات بر ارزش افزوده جای آن را خواهد گرفت» وی بیان کرد: «متأسفانه سازمان حمایت این مورد خاص را تنها برای چهار شرکت پالایشگاهی لازم‌الاجرا دانسته و شرکت‌های روغن سازی بخش خصوصی که تعدادشان نیز زیاد است، مشمول این قانون نمی‌شوند» وی یادآور شد: «با وجود اینکه انجمن پالایشگاه‌های روغن سازی بارها بر امکان برهم خوردن نظم بازار با حذف قیمت مصرف‌کننده تأکید کرده بود اما بر اساس مکاتبات صورت گرفته کار کنترل بازار بر عهده بازرگانی‌های دولتی است، مسئولان این اطمینان خاطر را داده‌اند که خللی در وضعیت بازار به وجود نیاید.»



با تصمیم سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و ابلاغ آن به انجمن پالایشگاه‌داران روغن از امروز شرکت‌های بهران، ایرانول، نفت پارس و نفت سپاهان به جای نرخ مصرف‌کننده باید قیمت تولید با احتساب ارزش افزوده را روی محصولات خود درج کنند. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» دکتر عباس تابش، مدیر عامل سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان دیرباز در نامه‌ای خطاب به عزیزی، رئیس انجمن پالایشگاه‌های روغن سازی ایران از آنها خواست با تمکین به قانون نسبت به حذف قیمت مصرف‌کننده از روی قوطی محصولات خود اقدام و به جای آن قیمت تولیدکننده به همراه مالیات بر ارزش افزوده را روی محصولات درج کنند. در این نامه که به دستورالعمل قبلی سازمان حمایت در مورخه ۱۳ دی ماه و تصمیم ستاد تنظیم بازار اشاره شده است، با درخواست انجمن پالایشگاه‌های روغن سازی برای عدم حذف قیمت مصرف‌کننده مخالفت شده است. البته در متن نامه تابش به

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

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

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

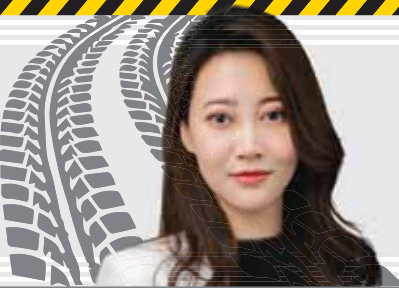
TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

گرید: SAE 10W-40

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



همچنین مسئولیت راهاندازی استودیو طراحی جگوار-لندروور شانگهای (که نخستین استودیو مدرن و ماهواره‌های این کمپانی بریتانیایی است) را بر عهده داشته است. رابین پیچ، مدیر طراحی ولوو در باره حضور سوفی لی به مجله خودرو گفت: «از سوفی لی برای رهبری تیم طراحی ولوو آسیا-اقیانوسیه بسیار سپاسگزارم و او تجربه و دانش ارزشمندی را از بازارهای آن منطقه به ارمان خواهد آورد. همچنین می‌خواهم صمیمانه از جانانان به خاطر رهبری و مشارکتش در پروژه‌ها در طول مدت حضورش در ولوو تشکر کنم.»

سوفی لی به‌عنوان سرپرست تیم طراحی ولوو آسیا-اقیانوسیه منصوب شد. این طراح چینی جانانان دینلی می‌شود که تصمیم گرفته با چالش‌های جدید طراحی خارج از صنعت خودرو همراه شود. سوفی لی در آوریل سال ۲۰۲۱ از کمپانی جگوار-لندروور به‌ولوو پیوست و در آنجا در زمینه طراحی خودرو و بیش از ۱۰ سال تجربه کسب کرد. لی در طول مدت حضورش در کمپانی جگوار-لندروور روی بسیاری از محصولات شاخص و محبوب این کمپانی یعنی دیفندر و طراحی داخلی رنجروور جدید کار کرده است و این طراح چینی



سوفی لی؛ مدیر طراحی ولوو آسیا-اقیانوسیه

تلگرام

Telegram

هزینه خودرویتان را کم کنید!

در فصل سرد سال بر خلاف فصل گرم، شاهد خرابی بیشتر در بخش پیش‌ران و سیستم انتقال قدرت خودروها هستیم و از آنجا که هزینه نگهداری خودرو برای مالک آن از اهمیت زیادی برخوردار است، بنابراین باید به پارامترهایی که خودرو ساز به‌عبارت آن‌ها توصیه کرده، توجه ویژه‌ای داشت. در همین راستا باید گفت خودرو دارای قطعات مکانیکی بسیاری است که برای کاهش هزینه‌های نگهداری از آن باید به‌موقع تعویض شوند و این در حالی است که در کاهش خرابی خودرو در نتیجه کاهش و کنترل هزینه نگهداری از آن پارامترهایی بسیاری دخیل است و در اینجا این سوال مطرح می‌شود که برای کاهش خرابی قطعات خودرو در فصل سرد سال و به‌ویژه کاهش هزینه نگهداری از آن، باید چه نکاتی را مد نظر قرار داد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از مهم‌ترین نکات در نگهداری از خودرو باتوجه به ماهیت مکانیکی قطعات، استفاده از سیالات باکیفیت و مورد تایید کمپانی خودرو ساز است. به‌بیان دیگر زمانی که کمپانی خودرو ساز به‌استفاده از روغن موتور با ویسکوزیته 0W20 تاکید دارد، اگر مالک خودرو استفاده از آن را به‌واسطه توصیه تکنسین‌های مراکز تعمیرات خودرو نادرست بداند و روغن موتوری با ویسکوزیته پایین‌تر یا بالاتر استفاده کند، این مساله در فصل سرد سال قطعات دوار اصلی موتور را با خرابی‌های بیشتری مواجه می‌کند. همواره توصیه می‌شود به‌کتابچه نگهداری از خودرو توجه ویژه شود.

عابدین‌زاده

تنها سه عامل سبب کاهش خرابی و کاهش هزینه نگهداری خودرو در فصل سرد سال می‌شود. نخستین آن که به‌کارکرد خودرو در مدت‌زمان کوتاه توجه شود و بعد از آن خودرو را به‌حرکت در آورید. همچنین قطعات مصرفی مانند بلبرینگ، واشرها یا فیلترها... را به‌موقع تعویض کنید. در آخر این که از قطعات باکیفیت در خودرو استفاده کنید و از مراکز معتبر، قطعات فابریک و اورجینال را تهیه کنید.

علی‌خانی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی سنسور نوا

خودرو پژو ۲۰۷ دارم که موتور آن بالرزش بسیاری کار می‌کند و با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که باید سنسور ناک خودرو تعویض شود. برای تهیه این قطعه به‌بازار لوازم‌پدکی مراجعه کردم و از میان سه مدل از این سنسور، گران‌قیمت‌ترین آن‌ها را خریدم. اما پس از تعویض، موتور همچنان لرزش داشت و کارشناس فنی تشخیص داد که واحد الکترونیکی سنسور ناک خریداری‌شده مشکل دارد و این ایراد را به‌وجود آورده است.

کاکاوند-کرمانشاه

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۱۵۸۴

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۱۵۸۵

دلیل اصلی استقبال از رنگ سفید خودرو در کشور کدام است؟

۱- صافکاری راحت‌تر
۲- فروش سریع‌تر
۳- شست‌وشوی آسان‌تر

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم ممنوع شدن فعالیت آن دسته از رانندگان تاکسی که حاضر نشده‌اند واکسن کرونا را تزریق کنند، تا چه اندازه می‌تواند در کاهش انتقال ویروس کرونا موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



پیامک

SMS

عدم روانکاری صحیح

خودرو تیبیا ۲ دارم و با مراجعه به آپاراتی تکنسین مربوطه اعلام کرد که از روغن موتور 10W40 برای آن استفاده کنم؛ زیرا کارکرد موتور را بهبود می‌بخشد. اما تنها پس از گذشت سه روز و طی کردن مسافتی حدود ۶۲۰ کیلومتر، صدای بسیار عجیبی از بخش بالای موتور خودروم پس از روشن شدن آن به‌گوش می‌رسد. از طرفی باتوجه به این که فن خودروم سالم است، اما آمپر آب به حدی بالا می‌آید که مجبور می‌شوم آن را خاموش کنم. از سوی دیگر تکنسین مربوطه گفت برای قدرت بیشتر موتور، از آنزکتورهای موتور سیستم ترمز ریو استفاده کنم. آیا تعویض این قطعات صحیح است و در کل دلیل موارد مذکور چیست؟

بهیانی فرد- کرج

در پاسخ به سوال نخست شما باید گفت خودرو شما دارای موتور چهار سیلندر خطی به‌حجم دقیق ۱۵۰۳ سی‌سی است که از تکنولوژی قدیمی بهره می‌گیرد و با توجه به این که پیش‌ران خودرو شما دارای موتور هشت سوپاپ است و با در نظر گرفتن آنچه شرکت سازنده توصیه می‌کند، باید از روغن موتور 20W50 در آن استفاده کرد.

این در حالی است که به‌رغم آن که نشریات و سایت‌های خودرویی پیشنهاد می‌کنند از روغن موتور 10W40 در خودرو استفاده شود، اما باید به این مساله توجه داشت که این روغن فاصله یا گپ میان قطعات را به خوبی پر نمی‌کند و این مساله منجر به ایجاد صدا در بخش فوقانی موتور و در نهایت وارد آمدن آسیب جدی به یاتاقان‌های موتور می‌شود.

بر این اساس همواره توصیه می‌شود با توجه به نزدیک شدن به فصل گرم سال و انرژی بیشتر مولکول‌های هوا و دبی سیال، باید از روغن موتور 20W50 با شاخص SL استفاده کرد تا روغن مورد نظر سوپاپ‌های موتور و بادامک‌ها و میل‌بادامک تامین شود.

اما افزایش دمای موتور و عدم کنترل آن توسط سیستم خنک‌کننده موتور، تنها به‌دلیل عدم کارکرد صحیح متعلقات سیستم خنک‌کننده موتور و همچنین خرابی آن‌هاست و اگر ترموستات موتور معیوب باشد، در دمای مشخص این قطعه مکانیکی به‌اصطلاح باز نمی‌شود و منجر به افزایش دمای کاری موتور می‌شود.

بنابراین یکی از دلایل بارز خرابی ترموستات، بالا رفتن دمای موتور است. بر این اساس باید این قطعه مکانیکی تعویض شود.

اما در نظر داشته باشید که افزایش دمای کاری موتور، تنها به‌خرابی ترموستات مربوط نیست؛ بلکه اگر یونیت فن و همچنین سنسور دمای آب معیوب باشد نیز این مشکل را ایجاد می‌کند. بنابراین نیاز است که سیستم خنک‌کننده موتور بررسی و در صورت نیاز قطعات مربوط به آن تعویض شود.

اما در نظر داشته باشید که این افزایش دمای کاری موتور به‌استفاده نامناسب روغن موتور نیز مربوط می‌شود؛ زیرا روغن موتور مهم‌ترین سیال در روند روانکاری و خنک کردن موتور است. اما در پاسخ به بخش آخر سوال شما باید گفت با وجود آن که کیا ریو مونتاژ از حجم موتور یکسان با تیبیا بهره می‌برد و به‌نوعی موتور تیبیا الگوبرداری شده از کیا ریو است، اما قطعات الکترونیکی این دو پیش‌ران به یکدیگر متفاوت هستند.

همچنین نوع پالس یا موج فرستاده‌شده از سوی ECU تیبیا را با متفاوت بوده و عملکرد موتور را در جهت منفی تغییر می‌دهد. همچنین ابعاد دیسک ترمز و لنت ترمز متناسب با وزن خودرو طراحی شده و هر گونه تغییرات غیر اصولی منجر به کاهش خودرو و در نهایت وارد آمدن آسیب به‌سرنشینان آن می‌شود.



YZF-R7 نهایت هیجان را روی دو چرخ خلاصه می‌کند

حرکت قدرتمندانه یاماها!



یاماها در زمینه طراحی و تولید موتور سیکل‌های اسپرت با عملکرد بالا جایگاه خاصی دارد و این کمپانی زاینی نه تنها در زمینه طراحی و تولید موتور سیکل شهرت دارد، بلکه در زمینه طراحی و تولید موتورهای احتراق داخلی پیستونی نیز سرآمد است. یکی از سوپرایک‌های محبوب این کمپانی YZF-R7 است و این موتور سیکل در نسخه ۲۰۲۱ ظاهر به‌روزتر و متفاوت‌تری به‌خود گرفته است. فلاپ‌های یکبارچه بدنه با ورودی‌های هوا که روی آن طراحی شده ویژگی اسپرت بودن این موتور سیکل را در چندان می‌کند و پاک‌حجم و استایل عضلانی که به‌واسطه فرم‌های ماهیچه‌ای ایجاد شده کاراکتر خاص و نافذی برای این سوپرایک به‌وجود آورده است. برای YZF-R7 در جلو پوزه مثلثی، چراغ و LED های کناری، چهارهای تهاجمی ایجاد کرده است.

فاصله خاص گلگیر عقب با تاپر و فلاپ‌های حجیم عقب نیز نشان از آپرویت‌نایمیک بودن این سوپرایک دارد. اگر چه YZF-R7 یک موتور سیکل اسپرت است، اما به‌لحاظ ارگونومی در سطح بالایی قرار دارد. زیرا زاویه قرارگیری راکب نسبت به فرمان ۲۳ درجه است که نسبت به هم‌کلاس خود در سطح بالاتری است. بر اساس آنچه کمپانی یاماها اعلام می‌کند، مواد جدیدی در سازه بدنه این موتور سیکل به‌کار رفته است و با استفاده از آلومینیوم و فریم تیتانیومی و بهره گرفتن از پلاستیک، مجموع وزن این موتور سیکل به ۱۸۷ کیلوگرم می‌رسد. جذاب‌ترین و مهیج‌ترین بخش این سوپرایک پر فرور منسی، قلب تپنده کوچک اما پر قدرت آن است و موتور دو سیلندر خطی به‌حجم ۶۸۹ سی‌سی پیش‌ران YZF-R7 را تشکیل می‌دهد.

این موتور با طراحی چهار سوپاپ در هر سیلندر و دو میل سوپاپ در هر سیلندر و پاشش سوخت آنزکتوری توان و گشتاور بالایی تولید می‌کند. به‌طوری که با کاهش فضای اتاق احتراق و بهینه‌سازی آن و رساندن نسبت راکم به ۱۱،۵ به یک و سیستم مدیریت هوشمند جرقه‌زنی، توان خروجی این موتور دو سیلندر به ۷۲،۴ اسب بخار در ۸۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و گشتاور آن به ۶۷ نیوتون متر در ۶۵۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. همچنین یکی از پارامترهای مهم مانند نسبت کورس پیستون به قطر پیستون در این موتور به ۸۰ میلی‌متر در ۶۸،۶ میلی‌متر رسیده است. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس شش سرعته دنده‌ثابت با فواصل کوتاه و با کمک زنجیر نسل جدید به‌چرخ عقب منتقل می‌شود و کلاچ‌های چندصفا‌های با سیستم هیدرومکانیکی می‌تواند

با عملکرد بالای یاماها هشت هزار و ۹۹۹ دلار است.



کاهش تقاضا بازار لاستیک در شهرکرد را پنجر کرد



افزایش قیمت لاستیک نه تنها مشکلاتی را برای واردکنندگان و تولیدکنندگان ایجاد کرده، بلکه با افزایش قیمت و کاهش تقاضا، تعدادی از فروشندگان لاستیک نیز مغازه‌های خود را جمع کرده‌اند و به دنبال تغییر صنف هستند. به گزارش خبرگزاری تسنیم از شهرکرد، لاستیک نقش مهمی در ایمنی خودرو دارد. بنا بر این اگر از رسیدگی به تایرهای خودرو زمان طولانی می‌گذرد و تایرها کیفیت خود را از دست داده‌اند، جان سرنشینان خودرو در خطر است. بسیاری از افرادی که سوار بر خودرو و ایشان می‌شوند اهمیت چندانی به سلامت و محو شدن

آج لاستیک‌ها نمی‌دهند. اما باید گفت سلامت و طرح آج‌ها در خروج آب از زیر لاستیک تأثیر جدی دارد و موجب افزایش کنترل و عملکرد هر چه بهتر فرمان خودرو می‌شود.

حسین حیدری، رئیس اتحادیه لاستیک فروشان شهرکرد در گفت‌وگو با خبرنگار تسنیم در شهرکرد گفت: «در بازار، لاستیک خودرو فراوان است و کمبود لاستیک ایرانی وجود ندارد، البته لاستیک کامیون در رینگ ۵/۲۲ کم است اما کمبود آن مشهود و جدی نیست و می‌توان گفت، بازار از نظر لاستیک تأمین است.»

بررسی میزان سازگاری تایرها با محیط زیست توسط انجمن اتومبیلرانی آلمان

اتحادیه ADAC؛ «میشلن» را سبزترین تایر معرفی کرد

میشلن در یک مطالعه مستقل تائیری که توسط بزرگ‌ترین انجمن اتومبیلرانی اروپا یعنی ADAC آلمان بین محبوب‌ترین برندها و مدل‌های تایر موجود در اروپا برگزار شد، در زمینه احترام به محیط زیست توانست با اختلاف بالاترین رتبه را کسب کند. این مطالعه از داده‌های آزمایش پیچیده ADAC استفاده کرد. این انجمن در این تست تایرها را در معرض ۱۵ هزار کیلومتر رانندگی واقعی در سیکل ترکیبی از جاده‌های شهری، روستایی و بزرگراه قرار داد تا عمر لاستیک (مسافت پیموده‌شده تا حد سایش) را محاسبه کند. در نهایت اطلاعات دریافتی را با نرخ سایدگی، عمق آج هنگام نبودن و همچنین میزان مواد ریخته‌شده لاستیک‌ها را برای ارزیابی دقیق اعتبار واقعی زیست‌محیطی آنها مقایسه کرد.

همچنین ویژگی‌های عملکرد هر تایر مورد ارزیابی قرار گرفت تا مصرف‌کنندگان از هر گونه سوء برداشتی که ممکن است برای انتخاب تایر سازگار با محیط زیست وجود

داشته باشد، خلاص شوند. تجزیه و تحلیل تقریباً ۱۰۰ لاستیک تابستانی و زمستانی در اندازه‌های رایج تایر و با الگوهای مختلف آج نشان داد تقریباً در هر اندازه الگوی تایر، برند میشلن نه تنها با تولید سطوح بسیار پایین ذرات لاستیک، بلکه به دلیل عملکرد قوی در ایمنی نیز برجسته است.

در میان ۱۵ سازنده لاستیک تست‌شده، میشلن با میانگین سایدگی لاستیک فقط ۹۰ گرم در هر ۱۰۰۰ کیلومتر، نشان داد «خیلی جلوتر از رقیب» است. همچنین محصول میشلن کراس کلایمت پلاس (R15 185/65) کمترین میزان سایدگی را بین سایر محصولات ارائه می‌دهد. این تایر هنگام تست فقط ۵۸ گرم در ۱۰۰۰ کیلومتر را هدر داده است. در عین حال، تایرهای میشلن از نظر عملکرد در جاده‌های خیس و خشک (در صورت لزوم در شرایط برقی) به‌طور کلی خوب عمل کرده‌اند. این موضوع منجر به انتخاب میشلن به عنوان پرچمدار در لیست تایرهای سبز دنیا شده است.

گزارش Report



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

میشلن تایرهای خود را برای ارائه عملکرد بهینه در زمینه طول عمر تایرها تا عمق آج قانونی توسعه می‌دهد. البته تخمین زده می‌شود اگر تمام خودروهای اروپا از لاستیک‌های با کیفیت مانند میشلن استفاده کنند، می‌توان سالانه از انتشار ۶۶ میلیون تن دی‌اکسید کربن جلوگیری کرد.

معیاری برای سایش تایر و انتشار ذرات

سایدگی تایر هنگام انتقال نیرو در لحظه تماس بین تایر، جاده و نوع خاکی که روی سطح جاده قرار دارد (به عنوان مثال بقایای برگ، خاک خارج شده از زمین‌های کشاورزی، ماسه، آب و غیره) رخ می‌دهد. بنا بر این ذرات سایش رانمی‌توان جزو فرسودگی خالص تایر حساب کرد زیرا ترکیبی از مواد مختلف هستند. از این رو اصطلاح فنی «TRWP» (ذرات فرسودگی تایر و جاده‌ها) به آن داده شده است که بر اساس این معیار بررسی و مقایسه می‌شود.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	عرض تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	بازر (ایران)
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P670	IMPALA	
پراید صبا - سایپا ۱۱۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۰۰	۱۳	۶۵	۱۶۵	P660	BRILLIANT	
انواع پراید	۹,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
انواع پراید	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۶۰	۱۷۵	P601	ALERIA	
تیبا - ریو - پیکان	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	۱۷۵	P660	BRILLIANT	
انواع پژو	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۰	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۵	۱۸۵	P640	ELPIDA	
سمند - دنا - تندر ۹۰ - ساندرو - ساندرو استپ وی	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۶۰	۱۵	۶۰	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
انواع پژو	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۵	۱۸۵	P648	PREMIUM DRIVE	
دانگ فنگ کراس - H30 کراس	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت انواع پژو	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۵	۶۰	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
مگان - سراتو - مزدا ۳ - جک جی ۵ - ام وی ام X22	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	۲۰۵	P624 4G	PREMIUM GRIP	
ام وی ام X33 - لیفان ایکس 60 - اسپورتیج - توسان (۲۰۱۰)	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۵۰	۱۶	۶۵	۲۱۵	S630	SPORTECH	
کاپرا	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۶	۷۰	۲۲۵	S630	SPORTECH	
تیگو ۵ - سوزوکی - بی‌وی‌دی اس ۶	۱۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	۲۲۵	S677	OPTI RIDERUNNER	
هایما اس ۷ - ماهیندرا XCUV500	۱۶,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	۲۳۵	S6373	RIDERUNNER	
AZERA 2001-2006	۱۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۹۰	۱۶	۵۵	۲۲۵	P624	PREMIUM GRIP	
MAXIMA-SONATA-GEELY EMGRAND	۱۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۷۵	۱۷	۵۵	۲۳۵	P624	PREMIUM GRIP	
SANTAFE 2013-2020 - RAV4 - SORENTO SX	به زودی	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	۲۳۵	S673	RIDE RUNNER	



خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۸,۷۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۰,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۱۰,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۱۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپرت انواع پژو	۱۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپرت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۱۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توریو	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان - سراتو - جک - S3 چری - X22 تویوتا یاریس	۱۸,۳۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60 - ام وی ام X33	۲۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ و ۶ - آریا	۱۹,۶۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمبری - سوناتا	۱۹,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۲۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان - سراتو	۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵ - سوزوکی وینارا - BYDS6	۲۷,۴۶۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۲۷,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو - پیکاپ فوتون - آسانا (آمیکو)	۳۹,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک - S5 توسان - کوراندو	۲۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج - دیگنیتی	۲۹,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (2017-2020) - رنو کولیوس - SWM	۳۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه - اسپورتیج - هیوندای IX55 - لکسوس	۳۰,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX	۳۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی - رکستون	۳۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	





شرکت تولیدکننده لنت ترمز Momentum در آمریکا تولید و توزیع شده است و به شرکت Momentum اجازه می دهد بدون توجه به شرایط جهانی یک منبع تولید و عرضه ثابت در این منطقه باشد. هر لنت به طور ماهرانه ای طراحی، فرموله و مهندسی شده است تا بهترین مکانیسم ترمز را برای تمام مدل ها ارائه دهد. این لنت ها با استفاده از فرمولاسیون صدف بدون مس طراحی شده اند که مطابق مقررات ۲۰۲۵ بوده و البته از این مقررات فراتر می رود.

شرکت تولیدکننده لنت ترمز Momentum در آمریکا تولید و توزیع شده است و به شرکت Momentum اجازه می دهد بدون توجه به شرایط جهانی یک منبع تولید و عرضه ثابت در این منطقه باشد. هر لنت به طور ماهرانه ای طراحی، فرموله و مهندسی شده است تا بهترین مکانیسم ترمز را برای تمام مدل ها ارائه دهد. این لنت ها با استفاده از فرمولاسیون صدف بدون مس طراحی شده اند که مطابق مقررات ۲۰۲۵ بوده و البته از این مقررات فراتر می رود.



خط تولید لنت های AmeriBRAKES با فرمولاسیونی بدون مس

برنامه لنت سازان جهانی برای کاهش و حذف مس در تولید لنت ترمز

مصرف مس در لنت ترمز به پنج دهم درصد در سال ۲۰۲۵ کاهش پیدامی کند

علاوه بر داشتن ضریب اصطکاک مناسب با کاسه چرخ و نرخ سایش کم، باید از تراکم پذیری کمی نیز برخوردار باشد و با عمل ترمزگیری در اثر فشار ایجاد شده بین لنت و کاسه چرخ بخش زیادی از این فشار سهم متراکم کردن لنت می شود که این امر سبب از بین رفتن زمان تخلیه و عدم ترمزگیری به موقع می شود. مس یکی از اصلی ترین اجزای لنت ترمز است و دلیل اصلی استفاده از این فلز در لنت ها را می توان در هدایت حرارتی عالی آن دانست. پیش از این ۱۰ درصد از مواد لنت متشکل از مس بود، اما حالا به دلیل معضلات خاصی که این فلز به همراه دارد، تولیدکنندگان جهانی به سمت حذف مس از لنت ترمز رفته اند. انتشار آلاینده های زیست محیطی در کنار قیمت بالای مس به عنوان ماده اولیه، حذف این ماده از لنت ترمز را رقم زده است و بعد از آن اما پیشم های فلزی و مواد مناسب دیگر با رعایت حفظ رفتار لنت ترمز و ماندگاری ضرایب اصطکاک و آزمون تراکم پذیری به صنعت تولید لنت آمدند و جایگزین مس شدند.



آزبستی و چند ماده مضر دیگر در ترمز وسایل نقلیه موتور می شود. این ابتکار ورود این نوع مواد را از جاده ها به رودخانه ها و از رودخانه ها به دریاچه ها کاهش می دهد و مس منتشر شده از لنت ترمز ها می تواند مایه های، د و ز بیست ن، بی مهرگان و گیاهان را تحت تاثیر قرار دهد. یک لنت ترمز مرغوب

تولید محصولاتی که بیشترین هماهنگی را با محیط زیست داشته و کمترین آسیب را به آن وارد کنند، دغدغه اصلی بسیاری از فعالان این حوزه است و یکی از قطعاتی که باعث آلودگی محیط زیست می شود، لنت ترمز است و طی سال ها و دهه های گذشته فرمولاسیون تولید لنت ترمز بسیار تغییر کرده و دیگر خیری از موادی مانند آزبست در ساختار لنت ترمز نیست. از دیگر موادی که آسیب فراوانی به محیط زیست وارد می کند، مس است و این مساله سبب شده است بسیاری از لنت سازان این ماده را نیز از فرمول خود حذف کنند. در ۲۱ ژانویه ۲۰۱۵ توافق نامه ای میان خودروسازان و لنت سازان برای کاهش استفاده از مس و سایر مواد در لنت ترمز و وسایل نقلیه موتور می امضا شد و این توافق خواستار کاهش استفاده مس در لنت ترمز به کمتر از ۵ درصد وزنی در سال ۲۰۲۱ و ۵، ۰ درصد تا سال ۲۰۲۵ است. علاوه بر مس، این ابتکار داوطلبانه سبب کاهش مصرف جیوه، سرب، کادمیوم، الیاف



گزارش فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

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		<p>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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو ساینا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی					
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی					

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		<p>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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>		در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	

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		<p>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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>		-	-	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				-	-	
	لنت جلو تندر ۹۰	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		<p>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- تریچتیس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ 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</p>		۹۰،۰۰۰	۷۰،۵۰۰	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				۹۰،۰۰۰	۷۰،۵۰۰	
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				۱۷۲،۰۰۰ (هرم دار)	۱۲۲،۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				۲۵،۰۰۰	۹۹،۷۰۰	
	لنت جلو پارس	۵۸۶				۲۵،۰۰۰	۹۹،۷۰۰	
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				۲۱۲،۰۰۰	۱۲۶،۰۰۰	
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				۱۶۶،۰۰۰	۱۲۰،۰۰۰	
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				۲۱۲،۰۰۰	۱۲۶،۰۰۰	
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				۱۸۸،۰۰۰	۱۰۸،۰۰۰	

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

عدم پذیرش قطعات برگشتی



Autoworld.ir

یکشنبه ۳ بهمن ۱۴۰۰ سال هفتم. شماره ۱۵۸۵

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۱-۸ اصفهان ۱۰-۸ شیراز ۱۴-۲ مشهد ۸-۳ تبریز ۱۱-۳ ارومیه ۱۲-۳ رشت ۱۴-۴ گرگان ۱۳-۳ ساری ۱۳-۱ شهرکرد ۹-۸ اهواز ۱۷-۳ یزد ۱۵-۴ کرمان ۱۳-۴ بندرعباس ۲۰-۹ زاهدان ۱۳-۳

بیلبورد

Billboard

دلایل بی کیفیت بودن خودروهای ایرانی چیست؟

در ایران سالانه نزدیک به ۲۰ هزار نفر در اثر تصادفات جان خود را از دست می‌دهند که بخشی از این آمار در نتیجه خطای انسانی، مشکلات راه‌ها و... است. اما بخش عمده‌ای از آن مربوط به کیفیت خودروهاست که اگر استانداردهای لازم را نداشته باشند و از نظر ایمنی نیز آزمایش‌های لازم را پشت سر گذاشته باشند، به‌طور قطع میزان فوت ناشی از حوادث در کشور تا حد زیادی کاهش می‌یابد. در این راستا چندی قبل در حادثه ناگوار تصادف زنجیره‌ای در جاده بهبهان - اهواز پنج نفر فوت کردند و ۳۱ نفر نیز به دلیل شدت جراحات وارده ناشی از تصادف به‌مرکز درمانی منتقل شدند. این تصادف به دلیل باز نشدن ایربگ خودروها، موجی از انتقادات را متوجه شرکت‌های خودروساز ایرانی کرد و در این زمینه سردار سید کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا خودروهای ایرانی را به‌ارابه مرگ تشبیه کرد.

در این خصوص برخی کارشناسان معتقدند خلأ قانون حمایت از مصرف‌کننده سبب شده است تولیدکننده در حوادث برای تولید محصولات بی کیفیت پاسخگو نباشد؛ به همین دلیل ارتقای کیفیت تولید به‌عنوان یک دغدغه جدی برای خودروسازان مطرح نیست. برای عبور از این مشکلات دولت نخست باید در سطح کلان خلأهای قانونی را برطرف کند تا تولیدکننده به دنبال ایجاد ساختاری کیفی و یکپارچه در تولیداتش باشد و برخی دیگر از کارشناسان نیز معتقدند عواملی همچون انحصاری بودن بازار و بدون رقابت بودن تولید خودرو در ایران از دلایل عمده بی کیفیت بودن خودروهای داخلی هستند.

حرف آخر

The Last Word



معصومه دهقان

خبرنگار



استاد خیمه‌شب‌باز

در این آگهی به سیستم تعلیق مستقل فورد رنجر اشاره شده که به راننده اجازه می‌دهد همچون خیمه‌شب‌بازی ماهر، کنترل کامل این پیکاپ دوست‌داشتنی را در اختیار داشته باشد.



نکته آموزشی

شدن آب به رادیاتور یا منبع انبساطی، حتماً عمل هواگیری انجام شود؛ زیرا اگر مدار هوا داشته باشد، قطعاً خودرو جوش می‌آورد و این اتفاق به‌واسطه رسوب‌سیندر آسیب می‌رساند. به همین دلیل بهتر است اگر از هواگیری رادیاتور سرد در نمی‌آوریم، کار اضافه کردن آب به رادیاتور یا منبع انبساطی را به یک متخصص بسپاریم.

در خودروهای انژکتوری، مدار رادیاتور تحت فشار زیادی قرار دارد. زیرا هر چه میزان فشار داخل رادیاتور بیشتر شود، سیال یا همان آب رادیاتور دیرتر جوش می‌آید. سیستم خنک‌کاری این خودروها تا حد زیادی به هوا یا بخار آب در داخل سیال مایع حساس هستند و به همین دلیل کارشناسان همواره توصیه می‌کنند پس از اضافه

اهمیت هواگیری رادیاتور



کرمان موتور

K E R M A N M O T O R



K M C ■■■

T8

مرکز تماس

۰۲۱-۴۲۷۲۴