

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM



رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی
خواستار شد:
کامیون‌های فرسوده در اماکن
دورافتاده مشغول به کار شوند

۱۵ صفحه



درباره سدان خانوادگی
۵۰ هزار دلاری هیوندای



استارت
Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

حلقه گم شده‌ای به نام
خدمات پس از فروش

کمی قبل، درست در روزهایی که هنوز بازار خودرو به محلی برای انحصارطلبی عده‌ای تبدیل نشده بود، خدمات پس از فروش در اولویت شرکت‌های...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

ناتوانی رئیس جمهور ایالات متحده نسبت به کنترل بازار انرژی از نگاه CNN: «بایدن» نمی‌تواند کاری برای پایین آمدن قیمت بنزین انجام دهد

۱۱ صفحه

شفاف‌سازی در مورد عبارت «نا اطلاع ثانوی» چرا عرضه تارا و ۲۰۷ در بورس کالا به تعویق افتاد؟

۱۰ صفحه

یورو ۶ با بنزین فعلی معنی ندارد

۲ صفحه

گزارش خبرگزاری دولتی «شین‌هوا» از شیرین‌ترین بازار محصولات چینی! تحلیل رسانه رسمی چین از شرایط خودروسازی ایران چیست؟

۶ صفحه

در صورت عدم احیای برجام شاهد خواهیم بود:

افزایش روند مهندسی معکوس در صنعت خودرو

در صورت تداوم تحریم‌ها مهندسی معکوس به‌ویژه در بخش قطعه‌سازی افزایش می‌یابد تا بتوان محصولات محسوب می‌شوند را به‌روزرسانی کرد و گرفتار چرخه...

۳۲ صفحات

۸۰ هزار برگه اسقاطی که سازندگان خودروهای تجاری می‌گویند در دسترس نیست

گواهی اسقاط فراوانی یا کمبود؟

آخرین قیمت اعلام شده توسط خودروسازان برای گواهی اسقاط حدود ۲۷ میلیون تومان بوده است...

۹ صفحه

تاثیر افزایش قیمت رسمی برخی از محصولات وطنی بر بازار پژو پارس با پیش‌رانه TU5 گران شد، مدل دوگانه‌سوز آن ارزان!

۷ صفحه

پایان توقف چندساله اعطای تسهیلات فروش

طلسم فروش اسقاطی سایپا با شاهین شکست

حذف قرعه‌کشی، تسهیل فروش و تحویل به‌موقع خودرو از سوی سایپا به افزایش رضایت و اعتماد مشتریان...

۴ صفحه

مدیرعامل شرکت «پیشرو قدرت آر یا» با نام تجاری «امکو» مطرح کرد

گارانتی بی‌قید و شرط در عرضه لنت ترمز

۱۴ صفحه

- ۵ سقوط ۱۹ هزار واحدی شاخص کل بورس
- ۲ احتمال جدایی رنوا از نیسان و همراهی با جیلی
- ۱۳ برنامه جامع ایران خودرو برای همکاری با نخبگان کشور
- ۱۲ فناوری تشخیص زمان تعویض تابر از سوی «کانتیننتال» ارائه می‌شود
- ۸ مقایسه DS3 بارنولا گوناکو به کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان

PRO TEC Engine Oil
...because it works!
دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان
www.bluestetmgroup.com | www.aryachemi.ir
ENGINEERED AND MADE IN GERMANY
proteciranoofficial
021 79406

اسم‌شو و انتخاب کن

مسابقه نامگذاری اولین محصول اختصاصی کرمان موتور

شرایط شرکت در مسابقه:

- ۱ - وارد سایت kermanmotor.com شوید و به صفحه <https://kermanmotor.com/guess-name> مراجعه نمایید.
- ۲ - با ثبت نام در بخش مسابقه نام‌گذاری سایت امکان ثبت سه نام که دارای مفهوم و ترجیحا ریشه در تاریخ، فرهنگ و آکو سیستم ایران علی‌الخصوص جنوب شرق کشور و استان کرمان را دارد، برایتان مقدور میگردد.
- ۳ - پس از درج اسمی و دلیل انتخاب، شماره رهگیری به شما تعلق میگیرد.

اولین دستگاه خودروی تولیدی به عنوان جایزه مسابقه به فرد برنده اختصاص داده می‌شود.

مشخصات فنی:
خودروی سواری سدان در کلاس اقتصادی با دو سوای محرکه الکتریکی و بنزینی به بازار عرضه خواهد شد.



شد همان بلت فرمی که در سری ۷ و ۱۷ جدید و همین طور نسل کنونی سری ۸ به کار رفته است البته احتمال استفاده از بلت فرم الکترونیکی جدید بام به نام Neue Klasse که قرار است در سال ۲۰۲۵ معرفی شود نیز در سری ۸ بعدی وجود خواهد داشت اما به اعتقاد بام بولگ، بلت فرم CLAR انعطاف پذیری بیشتری برای پیش‌رانه‌های مختلف به باور یابیه‌ها می‌دهد و در صورت تغییر لحظه آخری تقاضای بازار، امکان ارائه موتورهای بنزینی را فراهم خواهد کرد. البته همه این‌ها فعلاً در حد شایعه هستند اما اگر به واقعیت بدل شوند، نسل بعدی سری ۸ به رقیبی برای پورشه تایکان و آودی E-Tron GT تبدیل خواهد شد.

این روزها کوبه‌ها و کانور تیبیل‌ها دیگر مثل گذشته فروش ندارند، بنابراین انتشار شایعاتی در مورد خدا حافظی با بامو سری ۸ نباید عجیب باشد. البته طبق یک گزارش جدید، بامو برنامه تولید نسل بعدی سری ۸ را با کد G77 دارد اما این خودرویی تمام‌الکترونیکی خواهد بود. همچنین به گزارش بام بولگ به نقل از منابع ناشناس اما معتبر، برخلاف سری ۸ کنونی که در سه نسخه کوبه، کانور تیبیل و گرن کوبه ارائه می‌شود، نسل بعدی این خودرو صرفاً به صورت گرن کوبه یعنی کوبه چهار در تولید خواهد شد. نسل آینده سری ۸ در سال ۲۰۲۶ روی خط تولید خواهد رفت و روی همان بلت فرم CLAR ساخته خواهد شد.

احتمال جایگزینی کوبه چهار در برقی با «سری هشت»



در صورت عدم احیای برجام شاهد خواهیم بود:

افزایش روند مهندسی معکوس در صنعت خودرو

در صورت تداوم تحریم‌ها مهندسی معکوس به‌ویژه در بخش قطعه‌سازی افزایش می‌یابد تا بتوان محصولات را که فعلاً جدید محسوب می‌شوند را به‌روزرسانی کرد و گرفتار چرخه باطل تولید سی‌ساله یک محصول تکراری نشد

راحتی از کشور خارج شوند. این بهترین سناریو برای صنعت خودرو ایران است. چرا که باید بپذیریم به لحاظ تکنولوژی و فناوری عقب بوده‌ و نیازمند همکاری با شرکت‌های مختلف جهانی هستیم. تولید خودرو و یک فعالیت بین‌المللی فراگیر است و این گونه نیست که یک کشور بگوید به تنهایی صفر تا صد خودرو را تولید می‌کنیم. در صنعت خودرو رقابت شدیدی وجود دارد و باید مزیت‌های نسبی هر شرکت در هر نقطه از جهان بررسی شود و از امکانات آن‌ها استفاده شود. در نتیجه این بهترین سناریو است تا ما هم مانند همه دنیا بین‌المللی کار کنیم. در این سناریو که به رفع تحریم‌ها و گشایش روابط اقتصادی کشور مربوط می‌شود، می‌توانیم با یکی یا چند کارخانه خودرو سازی که در سطح جهانی مطرح، فعال و دارای یک زنجیره تامین جهانی هستند از تباطؤ برقرار کنیم و از آن‌ها بخواهیم که در کشور سرمایه‌گذاری کرده و خط تولید خود را راه‌اندازی کنند؛ همان‌گونه که بعد از امضای برجام، رونو فرانس به ایران آمد. با توجه به پتانسیل بالا و مناسبی که شرکت‌های قطعه‌سازی ایرانی دارند، چه در بحث تولید خودرو و چه در بخش مشارکت قطعه‌سازان با خودروسازان کشورهای دیگر، می‌توان کیفیت تولید و صادرات را ارتقا بخشید. اما در عین حال، احتمال احیاء نشدن برجام را نیز باید به‌طور جدی مد نظر داشت.

اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کند، بهترین مسیر پیش روی صنعت خودرو ایران چیست؟

شرایط اقتصادی و سیاسی چه برنامه و سناریوی برای صنعت خودرو باید اجرا شود؟

نخستین کاری که وزارت صمت باید انجام دهد، تدوین یک استراتژی مدون برای صنعت خودرو و کشور است که همه مجموعه‌های ذی‌نفع بتوانند و بدانند آینده این صنعت چگونه رقم خواهد خورد. در سال‌های پیشین دولت و وزارت صمت استراتژی‌ها و برنامه‌هایی برای اصلاح ساختار و وضعیت صنعت خودرو کشور ارائه کردند که متأسفانه با توجه به تغییر مدیریت‌ها و دولت‌ها این برنامه‌ها پیگیری نشد و به نتیجه نرسید. برای تدوین یک استراتژی خوب در اولین گام باید شناخت جامعی از وضعیت موجود داشته باشیم تا مشخص شود چالش‌های پیش‌رو، نقاط قوت و ضعف چیست و چگونه می‌توان در مسیر توسعه گام برداشت. واقعیت این است در صنعت خودرو بدون در نظر گرفتن وضعیت عمومی و سیاسی کشور نمی‌توان یک استراتژی و هدف‌گذاری درست تعیین کرد.

بود و نبود توافق چه سناریوهایی برای صنعت خودرو ایجاد می‌کند؟

اگر توافقات انجام شود و برجام به سرانجام برسد، شرایط فرق می‌کند و شرکت‌های خارجی به بازار کشور می‌آیند. حالا شاید شرکت‌های فرانسوی وارد کشور نشوند، اما هستند شرکت‌هایی که خواهان ورود به بازار ایران باشند. باید شرایط به گونه‌ای باشد که این‌ها بتوانند به



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

صنعت خودرو در سال‌های اخیر با تنوعی از برنامه‌ها از سوی سیاست‌گذاران مواجه بوده است. برنامه‌هایی که یا اجرا نشده‌اند یا به دلیل شرایط اقتصادی کشور به صورت کامل اجرا نشده و نصفه و نیمه رها شده است. در حال حاضر کشور با تحریم مواجه است و از برجام و توافق هم خبری نیست. در این شرایط اصولاً چه راهی پیش روی صنعت خودرو ایران است؟ اگر برجام به توافق برسد چه سناریویی پیش روی این صنعت قرار دارد و در صورت عدم دستیابی به توافق چه سناریویی را باید پیش گرفت؟ در همین زمینه، با سیامک مقتدری، از فعالان حوزه قطعات خودرو به گفت‌وگو پرداختیم. وی معتقد است در صورت رسیدن به توافق باید با همکاری تمام خودروسازان و شرکت‌های صاحب تکنولوژی سرعت پیشرفت خود را افزایش دهیم. در صورت عدم توافق هم باید خودروهایی متناسب با نیاز مردم انتخاب و با همکاری قطعه‌سازان تولید خودروهایی جدید را آغاز کنیم.

برای صنعت خودرو برنامه‌های مختلفی چیده شده اما در عمل هیچ کدام به‌طور کامل اجرا نشده‌اند. اصولاً در این

حلقه گم‌شده‌ای به نام خدمات پس از فروش



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

کمی قبل، درست در روزهایی که هنوز بازار خودرو به محلی برای انحصار طلبی عده‌ای تبدیل نشده بود، خدمات پس از فروش در اولویت شرکت‌های خودروساز و واردکنندگان خودرو قرار داشت.

اصل مهمی که این شرکت‌ها بر آن تاکید داشتند، این بود که فروش پایان راه نیست و فروشنده سال‌ها به خودرویی که به دست

مشتری داده است خدمات ارائه می‌کند. اما این روزها با نیم‌نگاهی به کالاهای مصرفی مورد استفاده در شبکه خدمات پس از فروش خودروهایی تولید داخل به‌ویژه مهمان‌های تازه وارد از چین می‌توان متوجه شد در بخش ارائه خدمات پس از فروش خودروها کیفیت دیگر در اولویت برخی خودروسازان نیست و تا جایی که می‌توانند از کیفیت و در نتیجه قیمت مواد مصرفی در خط تولید و شبکه خدمات خود می‌کاهند تا هم هزینه‌های دوران گارانتی برایشان ارزان تمام شود و هم در دوران پس‌گارانتهی از فروش کالاهای مصرفی سود به جیب بزنند.

از انتخاب روغن موتورهای کم‌کیفیت گرفته تا روانکارهای گیربکس که به اسم اصلی وارداتی عرضه می‌شوند اما خدای داند به مرور زمان چه بلایی بر سر خودرو می‌آورد. البته کیفیت لنت‌های مصرفی، شمع، فیلترها و دیگر قطعات مورد استفاده در خودروها نیز به دلیل سوق پیدا کردن به سمت محصولات داخلی کاهش یافته که این موضوع در درازمدت باعث افت قدرت خودرو خواهد شد.

نکته عجیب این‌که شرکت‌های خودروساز نیز بی‌هیچ آینده‌نگری دست‌به‌آزان‌سازی خدمات دوره‌ای برای مشتریان خود زده‌اند و شاید به این امید بسته‌اند که همین صرفه‌جویی‌ها می‌تواند مشتری‌های بالفعل را در بخش تعمیرات و تعویض قطعات برایشان به‌مغان بیاورد. در چنین شرایطی مشتری مجبور به دریافت خدمات از نمایندگی‌های مجاز است تا مبادا گارانتی خودرو از بین برود و خودرو نیز به دلیل استفاده از مواد مصرفی کم‌کیفیت مستهلک شود. روندی که در نهایت بازنده‌ای به جز مشتری ندارد و باز هم برد با شرکتی بوده که قرار است در آینده قطعات یدکی را برای خودروها وارد و به‌دست مصرف‌کنندگان برساند.



مدیران خودرو

سفر به قطر با بلیط جام جهانی



ایکس ۲۲ پرو • ایکس ۵۵ پرو

با خرید محصولات ام وی ام از ۱۵ مهر تا ۱۵ آبان یکی از برندگان خوش شانس قرعه‌کشی بزرگ جام جهانی مدیران خودرو باشید.

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

E-Tech الکتر یکی از راه بر سندن. یکی از مدیران ارشد این برند فرانسوی می گوید: «کولتوس همچنان تولید خواهد شد. قطعاً ما شاهد عرضه این خودرو تا سال ۲۰۲۴ خواهیم بود؛ اما بعد از این تاریخ را مطمئن نیستیم.» به رغم اینکه کولتوس خودرویی سالخورده است اما مدیر رنو باور دارد تقاضا برای این خودرو در سال آینده افزایش خواهد یافت زیرا خریداران به دنبال حداکثر ارزش یک خودرو هستند و می خواهند در صف انتظار بسیاری از شاسی بلندهای بزرگ نایستند. او اظهار کرد: «رنو کولتوس ارزش خوبی در برابر مبلغ پرداختی دارد.»

نشانه‌ای از جایگزینی رنو کولتوس با یک شاسی بلند جدید تا پیش از سال ۲۰۲۵ وجود ندارد و این خودرو حداقل تا سال ۲۰۲۵ در بازار استرالیا حضور خواهد داشت. نیشان در سال جاری نسل جدید ایکس تریل را در این کشور معرفی کرد و با اینکه شاسی بلند ژاپنی یاد شده در نسل قبلی به عنوان زیرساخت کولتوس ایفای نقش کرده اما برنامه‌ای برای جایگزینی محصول رنو با یک خودروی جدید وجود ندارد. رنو استرالیا انتظار دارد تولید کولتوس در کره جنوبی حداقل دو سال دیگر ادامه یابد تا به این ترتیب نسل جدید شاسی بلندهای این خودروساز یعنی استرال هیبرید، سنیک و مگان



«کولتوس» تا ۲۰۲۵ روی خط تولید ماندنی شد



ضرر انباشته خودروسازان تا انتهای سال ۱۴۰۰ بیش از ۱۱۰ هزار میلیارد تومان بوده است. بنابراین یک جای این قضیه اشکال دارد. پس در راستای مدیریت صحیح ابتدا باید بحث قیمت گذاری را حل کنیم. بعد از آن به لحاظ پشتیبانی مالی باید اقداماتی انجام شود. یک رابطه برد-برد باید بین قطعه‌ساز و خودروساز ایجاد شود. ضمن این که مجلس باید در خصوص قانون گذاری در حوزه واردات، رفع موانع تولید و... هماهنگی مناسبی با طرف‌های درگیر این قوانین داشته باشد. قوه قضاییه هم باید پشتیبان تولیدکنندگان باشند. بانک مرکزی و همه بانک‌های دیگر هم باید با تولیدکنندگان و صنعت خودرو همراه باشند و همکاری کنند. بنابراین برای پیشرفت در صنعت خودرو یک اراده جمعی لازم است. متأسفانه همه از تولیدکننده طلبکار هستند و البته مدعی. از دارایی و تامین اجتماعی گرفته تا سایر ارگان‌ها همگی مدعی هستند. بعد از حل و فصل این موارد به انتخاب درست محصول و بهروری در فرآیند صحیح مدیریتی خواهیم رسید.

در خصوص انتخاب صحیح محصول هم می‌بینیم که بخش خصوصی حتی برای خرید امتیاز پلنت هم به‌طور کامل به سمت چینی‌ها حرکت کرده و خودروسازان بزرگ هم در بخش تجاری به این سمت رفته‌اند. انتخاب صحیح در این حوزه چگونه باید باشد؟

این که شرکت‌ها چه اقدامی انجام می‌دهند صلاح خود را می‌دانند. به هر حال یک خودروسازی بخش خصوصی نیاز به شبکه تامین دارد که سرمایه‌گذاری سنگینی می‌طلبد. در نتیجه چاره‌ای ندارد جز این که واردات انجام دهد. بنابراین باید حمایت شود تا سرمایه‌گذاری انجام دهد یا باید خط مونتاژی ایجاد و یک خودرو تولید کند. چین شریک ما شده، چون چاره دیگری نیست. چون با کشورهای اروپایی و ژاپنی و کره‌ای که امکان همکاری نداریم. راه‌حل‌های زیادی پیش روی خودروسازان نیست. اصلاً تولید این خودروها رقم خاصی نیست و بار اصلی صنعت خودرو بر دوش دو خودروساز کشور قرار دارد. در این راستا، طرح تولید مشترک یک خودرو اقتصادی از سوی دو خودروساز مد نظر قرار گرفته است و امیدواریم به نتیجه خوبی برسند. این روند بر صنعت قطعه هم تاثیر مثبت خواهد داشت. چراکه هر چقدر تیراژ خودرو افزایش پیدا کند، تولید متمرکز خواهد شد و این به نفع خودروسازان و قطعه‌سازان است.

اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کند بهترین سناریو این است که خودروهایی متناسب با بازار و اقتصاد ایران انتخاب شده و تولید شود. این قدرت در صنعت قطعه‌سازی ما وجود دارد که این خودروها را با مهندسی معکوس تولید کنیم. یعنی بتوانیم محصولات جدیدی را جایگزین مدل‌های قدیمی که مرد از لحاظ ظاهری و کیفی آن خسته شده‌اند، کنیم. در این صورت باید اتکالی ما به منابع داخلی باشد. هر چند در دوران تحریم تولید نخواهید و صنعت خودرو به حیات خود ادامه داده است. بنابراین اگر تحریم‌ها باقی بماند باید مدل صحیحی پیش گرفته شود. باید هم بحث بازار داخلی و سلیقه‌های مشتریان را در نظر گرفت و هم شرایط تکنولوژی را در نظر گرفت و بهترین انتخاب را داشت. یعنی حتی اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کند، نباید از بهر روزسانی محصولاتی که فعلاً جدید محسوب می‌شوند، غافل شد تا دوباره گرفتار تولیدی سه‌ساله یک محصول تکراری نشویم.

ادامه تحریم‌ها و عدم اتصال به شرکت‌های صاحب تکنولوژی در دنیا چه پیامدهایی خواهد داشت؟ آیا باعث درجا زدن صنعت خودرو و صرفاً ادامه تولید خواهد بود یا امکان پیشرفت هم میسر است؟

من معتقد هستم که می‌توان پیشرفت کرد و درجا زدن به آن معنا وجود نخواهد داشت. به هر حال اگر شرایط باز می‌شد ما باید به گونه دیگری سیاست‌های خود را اجرا می‌کردیم و حالا که تحریم وجود دارد باید مسیر دیگری را برای خود انتخاب کنیم. من به درجا زدن اعتقاد ندارم و می‌توان در این شرایط هم پیشرفت کرد. اگر این شرایط درست مدیریت شود پیشرفت هم می‌توانیم داشته باشیم. اما به هر حال اگر بخواهیم با سرعت مناسب و آن چه که ایده‌آل است پیش برویم، بهتر است تحریم‌ها برداشته شده و ارتباطات تسهیل شده باشد.

برنامه‌های بسیاری برای صنعت خودرو طرح‌ریزی شده اما بسیاری با اجرا نشده یا ناقص اجرا شده‌اند. مدیریت این مساله بین وزارت صمت، خودروساز و قطعه‌ساز و سایر نهادهای درگیر در این صنعت چگونه باید باشد؟

صنعت خودرو به لحاظ فناوری و اندازه یک صنعت بزرگ و گسترده است. این صنعت را بدون این که همه ارکان حاکمیت پشت آن باشند نمی‌توان اداره کرد. در حال حاضر خودرو تولید می‌شود اما با ضرر.



m.co
Industrial Group

High-Tech Autoparts

یک بار با امکو ... همیشه با امکو

Brake Pad

محصولات گروه صنعتی امکو

را فقط با نشان m.co از فروشندگان بخواهید

تشکیل شده از الیاف کربن

قدرت ترمزگیری قوی حتی در دماهای بالا | عدم زنگ زدگی در طول استفاده

www.mco-shop.ir (021) 44 00 25 07

info@mco-co.ir (011) 444 30 177 - 188

mco_industrial_group 0910 1000 765

mco_group1 مازندران - ساری - شهرک صنعتی شماره یک

www.mco-co.ir

جهان لنت
Jahan Lent

تولید کننده انواع لنت ترمز

سواری و کامیون

۰۲۱-۸۸۷۳۲۹۵۹
۰۲۱-۸۸۵۱۷۳۲۲
jahanlentofficial
www.jahantormoz.com
info@jahantormoz.com



سال گذشته به‌روزرسانی قابل توجهی را تجربه کرد و به نمایانگر بزرگ‌تر ۱۲.۲۲ پانچ برای سیستم اطلاعاتی-سرگرمی مجهز شد که از اندروید اتو یا USB و ابل کاربلی بی‌سیم برخوردار است. برای مدل ۲۰۲۳ تغییری در این بخش صورت نگرفته اما حالا شارژ بی‌سیم گوشی‌های هوشمند به لیست تجهیزات استاندارد خودرو اضافه شده است. تیپ‌های QX80 نیز تغییری نداشته و مثل قبل با همان تیپ‌های لوکس، پرمیوم، سلتک و سنسوری به بازار عرضه می‌شود. قیمت اینفینیتی QX80 مدل ۲۰۲۳ حالا از ۷۲.۲۰۰ دلار آغاز می‌شود که نسبت به ۷۰.۶۰۰ دلار قبل افزایش پیدا کرده است.

اینفینیتی شاسی‌بلند پرچم‌دار QX80 خود را برای مدل ۲۰۲۳ به‌روزرسانی جزئی قرار داده است. این خودرو تغییرات بزرگی را نسبت به قبل تجربه نکرده و طراحی بیرون و داخل آن دست‌نخورده باقی مانده ولی تکنولوژی‌های جدیدی به آن اضافه شده که قیمت پایه را افزایش داده است. یکی از این تکنولوژی‌های جدید، دستیار صوتی آمازون الکسا است که امکان کنترل سیستم اطلاعاتی-سرگرمی را بدون لمس نمایشگر فراهم می‌کند. علاوه بر این، سیستم هشدار خروج از خط نیز ارتقا پیدا کرده و حالا با حرکات ملایم فرمان به راننده یس‌آوری می‌کند که به خط خود بازگردد. QX80



افزایش قیمت و آپشن‌ها در «اینفینیتی QX80»

پایان توقف چندساله اعطای تسهیلات فروش

طلسم فروش اقساطی سایپا با شاهین شکست

حذف قرعه‌کشی، تسهیل فروش و تحویل به‌موقع خودرو از سوی سایپا به افزایش رضایت و اعتماد مشتریان انجامیده است



تولید در خودروسازان تثبیت و نظمی در حوزه تامین فراهم شده است و دیگر شاهد تولید خودروهای ناقص نیستیم و خودروهایی که به پارکینگ می‌رفتند، صفر شده‌اند.»



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

از حذف قرعه‌کشی تا فروش اقساطی عضو کمیسیون اقتصادی مجلس نیز در این باره گفت: «حذف قرعه‌کشی، تسهیل فروش و تحویل به‌موقع خودرو از سوی خودروسازی سایپا گام بسیار مثبتی در راستای جلب نظر مشتریان است و می‌تواند اعتماد و رضایت عمومی به این خودروسازی را بیشتر کند.» اصغر سلیمی با اشاره به توفیقات خودروسازی سایپا در تولید خودرو در کشور بیان کرد: «فعالیت‌های پیش روی خودروسازی سایپا نویدبخش اقدامات موثر در تولید خودرو است و این خودروسازی می‌تواند با بهره‌گیری بیشتر از دانش فنی پیشرفت روزافزونی داشته باشد.» این نماینده مجلس با اشاره به توجه این خودروسازی به تقاضاهای مردمی در زمینه فروش خودرو تأکید کرد: «حذف وام میان برداشتن مقوله قرعه‌کشی در زمینه فروش محصولات خودرویی این خودروسازی به نوعی موجب رضایت متقاضیان و مشتریان محصولات این خودروسازی شده است و آن طور که ما مطلع هستیم خودرو خریداری شده ظرف یک ماه تحویل داده می‌شود.» عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «کمیت و کیفیت در تولید خودروهای گروه سایپا نیز در مسیر افزایش قرار گرفته و روند مطلوبی

سرانجام پس از چند سال توقف عرضه خودروهای داخلی ایرانی (نه مونتاژی) به‌صورت اقساطی، طلسم تسهیلات‌دهی روی این خودروها با عرضه اقساطی خودرو شاهین شکست. بنا بر اعلام گروه خودروسازی سایپا، بخشنامه فروش اقساطی خودرو سایپا شاهین با تسهیلات ۷۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی و موعد تحویل دی و بهمن ۱۴۰۱، از آخرین روز مهر ماه فعال شده است. در این طرح فروش اقساطی، متقاضیان قادر خواهند بود خودرو سایپا شاهین را با پیش‌پرداخت ۱۷۲ میلیون و ۳۷۲ هزار و ۵۰۰ تومان ثبت‌نام کنند. برای تسویه حساب نیز تسهیلات ۱۰۰ میلیون تومانی با بازپرداخت ۲۴ ماهه و با ۷۰ میلیون تومانی با بازپرداخت ۱۲ ماهه در نظر گرفته شده است. تسهیلات ۱۰۰ میلیون تومانی در قالب ۶ فقره چک ۴ ماهه و تسهیلات ۷۰ میلیون تومانی در قالب ۳ فقره چک ۴ ماهه قابل بازپرداخت هستند. نرخ سود اما برای هر دو، ۲۱ درصد اعلام شده و موعد تحویل خودروهای ثبت‌نامی نیز دی و بهمن ۱۴۰۱ خواهد بود.

نوربالا

تولید خودروهای کامل در کشور طی ۶ ماه نخست سال جاری ۲۸۸ درصد افزایش داشته است. چرا که جریان تولید در خودروسازان تثبیت و نظمی در حوزه تامین فراهم شده است و دیگر شاهد تولید خودروهای ناقص نیستیم و می‌رفتند، صفر شده‌اند.

نگاه View



رحیم وکیلی

فعال و کارشناس صنعت خودرو

تولید خودرو احتراق داخلی مشکلات جدید مدیریتی به‌وجود خواهد آورد

قطعا تا پایان سال ۱۴۰۱ حتی با تحقق هدف‌گذاری تولید نیز تعادل به‌بازار بر نخواهد گشت. تنها در صورت تحقق وعده تولید ۲ میلیون دستگاه در سال، حداقل سه‌سال زمان نیاز است تا تعادلی در بازار خودرو به‌وجود آید. نکته دیگری این که با افزایش تیراژ تولید، شاهد حجم عظیمی از خودرو تا پنج‌سال آینده در کشور خواهیم بود، خودروهایی بنزین‌سوز و آلایندگی که در دسرهای جدید مدیریتی فراهم خواهند کرد. بنابراین به‌فرض تحقق این حجم از تولید، باید روند اسقاط هم از سر گرفته شود و به همین نسبت افزایش یابد.

ابتدای‌ترین اتفاق در سطح کشور، بحران ترافیک است. زیرا نبود یا عدم رشد هم‌تراز زیرساخت‌های مناسب با حضور خودروهای جدید مشکلاتی از قبیل تردد کند در معابر، کمبود جای پارک، آلایندگی‌های محیطی و... را به دنبال خواهد داشت. در هیچ‌جای دنیا قرار نیست تولید خودرو بنزینی تا دوام داشته باشد و حرکت کشورهای توسعه‌یافته به سمت کاهش و توقف تولید خودروهای دارای سوخت فسیلی و افزایش تولید خودروهای سبز و پاک و کم‌آلایندگی است.

همان‌طور که امروزه می‌بینیم، سرمایه‌گذاری‌های کلان در تولید خودروهای برقی در دنیا شکل گرفته است. از سوی دیگر، برابر پیش‌بینی‌ها تا یک دهه دیگر خودروهای برقی جایگزین خودروهای بنزینی خواهند شد و این، یعنی کاهش تقاضا برای نفت و کاهش ارزش منابع نفتی. از لحاظ منابع انسانی خلاق و مبتکر بی‌نظیر هستیم و از لحاظ منابع طبیعی خدادادی فراوان نیز بی‌نظیریم. حلقه مفقوده، نحوه مدیریت و تفکرات اشتباه مدیریتی است که مشکل آفرین می‌شود.

قطعا بی‌تاثیر نبوده و در کاهش کیفیت تاثیر داشته است. ولی چرا ما قطعه‌سازان خود را به‌طور جدی هدایت و بعد هم، از آن‌ها حمایت نکرده‌ایم. در تولید بسیاری از قطعات، می‌توانستیم از نظر کیفی از خودروسازان حمایت کردیم. در حالی که قطعه‌سازان، نیاز به هدایت و حمایت داشتند ولی این کار را انجام ندادیم. در عمل، فقط از همان شیوه‌هایی که ۱۵ یا ۲۰ سال قبل برای رشد قطعه‌سازان انجام داده بودیم، بهره برده و استفاده کرده‌ایم. این است که شرکت‌های قطعه‌سازی ایرانی در سال‌های گذشته رشد نکردند و قطعه‌سازان به درستی حمایت نشدند. یعنی از آن‌ها نخوستیم محصول باکیفیت تولید کنند بلکه از آن‌ها خواستیم جنس ارزان‌تر و در حقیقت بی‌کیفیت‌تر تحویل دهند تا خط تولید نخواهد.

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید موتمنی

رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو

افزایش قیمت خودروهایی که فاکتور نمی‌شوند

رکود در بازار خودرو همچنان برقرار است و خودروهایی که فاکتور نمی‌شوند به‌طور معمول در خودروهای صفر، همچون دنا پلاس اتومات با قیمت‌های فعلی ۵۲۲ حدود ۱۳ میلیون تومان و پژو ۲۰۶ تیپ ۲ با قیمت ۳۱۲ میلیون تومانی حدود ۳ میلیون تومان طی یک‌ماه افزایش قیمت داشته‌اند. خودروهای کارکرده در مقایسه با چهار ماه گذشته اختلاف قیمت نداشته‌اند. سعید موتمنی، رئیس اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو تهران در ادامه به بیان نظرات خود می‌پردازد.

نوسانات بازار خودرو به کدام سمت گرایش داشته، آیا خودرو گران شده است؟

به‌دلیل محدودیت عرضه فاصله ۱۰۰ درصدی قیمت کارخانه‌ها با بازار برای بسیاری از خودروها از ابتدای سال تاکنون شاهد بوده‌ایم، در خصوص وضعیت قیمت خودروهای عرضه‌شده به بورس گفت: «خودروهای مونتاژی با وجود اینکه در بورس کالا عرضه می‌شوند، همچنان قیمت آنها در بازار بالاست. به‌عنوان مثال خودرو لاماری با قیمت یک‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان در بورس کالا با قیمتی حدود ۵۰ هزار دلار برابر با یک‌میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شود در حالی که قیمت واقعی این خودرو ۱۵ تا ۱۶ هزار دلار است. این وضعیت ناشی از مدیریت بازار توسط واردکنندگان، نبود رقابت و عرضه به میزان کافی است.

تاثیر توقف تولید خودروهای سمند و پژو ۴۰۵ بر قیمت و تقاضای این دو خودرو و کارکرده‌ها در بازار چیست؟

در هر صورت بازار در رکود کامل به‌سر می‌برد و خرید و فروش منحصر به خریداران است که نیاز واقعی به خودرو دارند. این دو خودرو مدت‌هاست که فاکتور نمی‌شوند و هر تعدادی از این خودروها که خرید و فروش می‌شود، در کف بازار موجود بوده‌اند. قیمت سمندهای شش‌ماه گذشته در کانال ۳۱۲ تا ۳۱۰ میلیون تومان در نوسان بوده و قیمت پژو ۴۰۵ کارکرده نیز در سه‌ماه گذشته تغییری نداشته است.

تاثیر حذف سامانه یکپارچه فروش وزارت صمت و واگذاری آن به سیاست فروش خودروسازان خارج از شرایط قرعه‌کشی در بازار چیست؟

فروش خودرو در سامانه یا به شیوه قرعه‌کشی تأثیری بر شرایط بازار ندارد. آنچه بر شرایط بازار و کاهش قیمت‌ها اثرگذار است، افزایش عرضه است.

زاپاس

Spare Tire

استاندارد یورو ۶ با سوخت فعلی معنی ندارد



کیفیت سوخت ملزم به ارتقای استانداردهای آلایندگی در تولیدات خود شونده، افزود: «الزام خودروسازان به رعایت استاندارد یورو ۶ بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم می‌تواند تبعاتی چون کاهش تیراژ تولید و افزایش قیمت خودرو را به همراه داشته باشد. بنابراین برای ارتقای استاندارد آلایندگی در خودروهای تولید داخل باید روند تدریجی در پیش‌گرفتن و متناسب با سوخت تولیدی در

آلایندگی خودروهای تولید داخل در حالی که سوخت تولیدی در کشور یورو ۴ است و با افزایش کیفیت سوخت بدون رعایت استانداردهای لازم در خودروها مبین تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای در کشور است. کمالاتکه مشابه این مساله در رابطه با محیط‌زیست و بهینه‌سازی مصرف انرژی نیز وجود دارد.»
وی با تأکید بر اینکه خودروسازان باید متناسب با افزایش

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: «الزام خودروسازان به رعایت استاندارد یورو ۶ بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم می‌تواند تبعاتی همچون کاهش تیراژ تولید و افزایش قیمت خودرو را به همراه داشته باشد.»
مصطفی نغعی در خصوص الزام خودروسازان به رعایت استاندارد یورو ۶ اظهار کرد: «ارتقای استاندارد

کاهش خودروسازان را مکلف به اجرای آن کرد.»
نماینده مردم سریش‌و سه‌نهدان در مجلس شورای اسلامی در پایان بیان کرد: «در حال حاضر عمده سوختی که در کشور تولید می‌شود یورو ۴ و بخشی از آن یورو ۵ است و باید اجرای استاندارد آلایندگی یورو ۶ در خودروهای تولید داخل را به زمان تولید سوخت یورو ۶ در کشور موکول کرد.»



مدرن سازی «تویوتا سلیکا» به سبک تیونرها

تویوتا سلیکا یکی از خاطر انگیز ترین محصولات این خودروساز ژاپنی بود اما شاید در حال حاضر هیچ فضایی برای تولید این خودرو و قرار دادن بین مدل های GR86 و GR و وجود نداشته باشد؛ اما طرفداران سلیکا همیشه آرزوی تولید نسل جدید سلیکا را داشته اند. یکی از این افراد الکسیس بانسلست است که به عنوان طراح حرفه ای در زمینه خودرو فعالیت می کند. او به تازگی رندری از تویوتا سلیکای مدرن را منتشر کرده، خودرویی که از کیت بدنه پهنی سود می برد. بانسلست برای شرکت چینی گک موتورز کار می کند اما برخی پروژه های برجسته را در اوقات فراغت خود کار کرده و آن ها را در حساب

کاربری خود منتشر می کند. جدیدترین فعالیت مجازی او همین سلیکا T250 است که مشاهده می کنید. این پروژه چند وقتی در آرشو بانسلست قرار داشت اما اخیراً به روز شده و از برخی ریزه کاری های طراحی جدید با الهام از تیونر ژاپنی اسپریت سوزوکا سود می برد. به گزارش پدال و به نقل از carscoops، این مدل سه بعدی طولی تر، پهن تر و کمرافق تر از تویوتا سلیکای سال های دور به نظر می رسد. البته خودرو مجازی مورد بحث دارای برخی ویژگی های آشنا همچون پانل های بدنه تکامل یافته هفتمین نسل سلیکا (سال ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۶) است.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در معاملات روز دوشنبه رقم خورد

سقوط ۱۹ هزار واحدی شاخص کل بورس

بازار سرمایه روز گذشته نیز به روند نزولی خود ادامه داد، به طوری که شاخص کل بورس بیش از ۱۹ هزار واحد کاهش یافت. براین اساس روز دوشنبه بازار اصلی بازار سهام با ۱۹ هزار و ۶۴ واحد ریزش تا رقم یک میلیون و ۲۷۷ هزار واحد کاهش یافت. شاخص کل با معیار هم وزن نیز با کاهش ۴۴۵۸ واحدی در رقم ۳۷۲ هزار و ۲۳۷ واحد ایستاد. همچنین دیروز در این بازار ۲۶۹ هزار معامله به ارزش ۲۲ هزار

و ۴۲۵ میلیارد ریال انجام شد. از سوی دیگر نمادهای فولاد مبارک اصفهان، معدنی صنعتی چادرملو، گروه مینا، صنایع پتروشیمی خلیج فارس، ملی صنایع مس ایران، پتروشیمی نوری و معدنی صنعتی گل گهر نسبت به سایر نمادها بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص کل بورس گذاشتند. شاخص فرابورس نیز ۱۳۱ واحد کاهش یافت و تا رقم ۱۷ هزار و ۶۵۱ واحد سقوط کرد.

اتو شام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اثرات
سایبا	۱,۶۶۶	-۱.۹۹	کاهش
ایران خودرو	۱,۸۷۲	-۱.۷۸	کاهش
ایران خودرو دیزل	۲,۰۹۹	-۲.۶	کاهش
گسترش سرمایه گذاری ایران خودرو	۲,۹۵۸	-۰.۵	کاهش
زامیاد	۱۱,۰۱۰	۳.۷۷	افزایش
سایبا دیزل	۹,۸۰۰	-۰.۷۱	کاهش
مهندسی نصیر ماشین	۱۱,۸۲۰	۰.۶۸	افزایش
گروه بهمن	۱,۳۷۷	-۱.۸۵	کاهش
سرمایه گذاری رنا	۴,۵۱۵	-۲.۱	کاهش
کمک فترا ایندما	۱۴,۸۲۰	-۰.۶	کاهش
محورسازان ایران خودرو	۱۲,۹۱۰	۲.۷	افزایش
رادپاتور ایران	۴,۳۳۹	-۰.۱۹	کاهش
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۴۹۱	۰.۷۲	افزایش
سایبا آذین	۱,۸۵۷	-۳.۳۸	کاهش
قطعات اتومبیل ایران	۲,۷۶۷	-۴.۹۱	کاهش
ریخته گری تراکتورسازی ایران	۷,۶۱۰	-۲.۵۶	کاهش
آهنگری تراکتورسازی ایران	۴,۸۸۶	-۰.۶۹	کاهش
چرخشگر	۱۶,۳۶۰	-۳.۷۶	کاهش
بهمن دیزل	۴,۸۱۰	-۳.۴۱	کاهش
مهر کام پارس	۱,۵۷۴	-۵.۰۱	کاهش
نیرو محرکه	۳,۳۴۴	-۳.۵۲	کاهش
الکترونیک خودرو و شرق	۱۲,۵۰۰	۰.۴۸	افزایش
مهندسی صنعتی روان فن آور	۲۰,۳۰۰	-۲.۸۷	کاهش
رینگ سازی مشهد	۲۰,۰۳۰	-۱.۵۲	کاهش
ایرکاپارت صنعت	۲,۰۵۹	-۲.۹۲	کاهش
لنت ترمز ایران	۲۲,۹۹۰	-۰.۸۶	کاهش
گروه اقتصادی کرمان خودرو	۲,۸۴۱	-۲.۶۱	کاهش
فترسازی زر	۲,۹۰۵	-۱.۹۹	کاهش
مالیبل سایبا	۲۵,۶۰۰	-۰.۹۷	کاهش
فترسازی خاور	۶,۶۵۰	-۰.۳	کاهش
تولید محور خودرو	۳,۳۵۹	-۲.۵۸	کاهش
صنایع ریخته گری ایران	۲,۹۲۹	-۲.۸۵	کاهش
سازه پوشش	۲۰,۰۷۰	-۱.۴۲	کاهش
صنایع تولیدی استادان ایران	۴,۰۶۵	-	تغییر
لیزینگ ایران و شرق	۳,۰۶۵	-۵.۰۵	کاهش
لیزینگ رایان سایبا	۱,۱۷۸	-۲.۸۱	کاهش
بهمن لیزینگ	۱,۷۰۰	-۳.۵۷	کاهش
لیزینگ آریا دانا	۱۵,۴۹۰	-۱.۶۵	کاهش
لیزینگ رازی	۲۲,۶۵۰	-۱.۷۴	کاهش
لیزینگ ایرانیان	۳,۰۸۴	۵.۲۶	افزایش
لیزینگ خودرو غدیر	۳,۲۶۰	-۴.۱۵	کاهش
لیزینگ کارآفرین	۸,۴۱۰	-۳.۷۸	کاهش
واسپاری ملت	۳,۱۵۵	-۰.۰۹	تغییر
لیزینگ صنعت و معدن	۲,۸۲۸	-۰.۴۶	کاهش
لیزینگ پارسبان	۳,۱۱۰	-	تغییر
واسپاری تجارت و سرمایه ایرانیان	۲,۴۶۳	-۰.۵۳	کاهش
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۱۸,۶۳۰	-۳.۳۲	کاهش
ریل پرداز سیر	۲,۵۱۳	-۴.۵۶	کاهش
حمل و نقل بین المللی خلیج فارس	۱۲,۱۷۰	-۳.۹۵	کاهش
حمل و نقل پتروشیمی	۳۱,۵۷۰	-۴.۰۷	کاهش
توکار ریل	۶,۲۷۰	-	تغییر
ریل سیر کوثر	۱۸,۵۳۰	۰.۲۲	افزایش
تایدواتر خاورمیانه	۴,۵۵۸	-۴.۰۶	کاهش

۱,۶۳۶ تومان
قیمت هر سهم

۱,۵ میلیون تومان
قیمت هر سهم

مقایسه VS

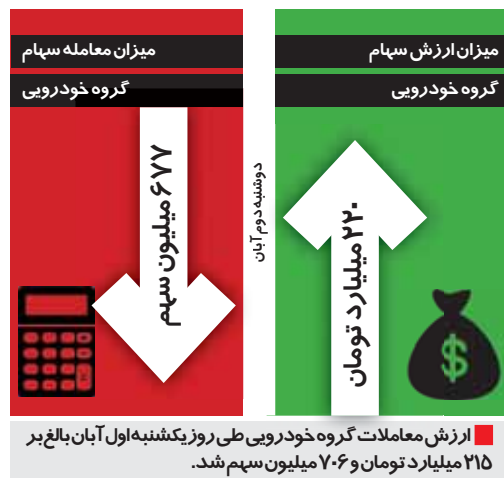
«چرخشگر» در مقابل شرکت ژاپنی «Denso»

شرکت «چرخشگر»، با نماد «چرخش» در بازار سرمایه ایران حضور دارد. این شرکت، تنها تولیدکننده گیربکس های سنگین و قطعات آن برای خودروهای سواری ون، خودروهای دودیفراکتور و انواع تراکتور در ایران است.

قیمت هر سهم این شرکت، در پایان معاملات روز دوشنبه به ۱,۶۳۶ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت ژاپنی «Denso» قرار دارد که در زمینه تولید انواع قطعات خودروهای سواری، کامیون ها و ماشین آلات سنگین فعالیت می کند.

شرکت «دنسو» یکی از شرکت های زیر مجموعه شرکت تویوتا به شمار می آید. قیمت هر سهم این شرکت نیز به ۷,۱۳۵ (حدود ۱,۵ میلیون تومان) رسید. این دو شرکت حجم بازار مناسبی را در کشور دارند و حتی «چرخشگر» از قابلیت صادراتی نیز برخوردار است. اگر برجام احیا شود، این پتانسیل به خوبی شکوفا خواهد شد.

امار معاملات TRADE



ارزش معاملات گروه خودرویی طی روز یکشنبه اول آبان بالغ بر ۲۱۵ میلیارد تومان و ۷۰۶ میلیون سهم شد.

کدال نگر

- «واسپاری گسترش تجارت» و «سرمایه ایرانیان» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۶۷ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۲ درصد کاهش داشته است.
- «بیمه تجارت نو» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۷۶ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۴ درصد افزایش داشته است.
- «سرمایه گذاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۸۱۵ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۷ درصد کاهش داشته است.
- «سرمایه گذاری بهمن» در ۹ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۲۷۶ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با کاهش ۸۰ درصدی روبه رو شده است.



نمودار تکنیکالی «سایبا» نشان دهنده آن است که نماد «خسایا» بعد از لمس قله قیمتی خود در مردادماه ۹۹ در قیمت ۵۷۳ تومان یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیت کلی بورس، این نماد متعادل دادوستد می شود.



۳۰,۴ میلیارد تومان
افزایش سود خالص

«آسیاسپارس» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۳۲۱ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۱۷ درصد افزایش داشته، همچنین سود عملیاتی نماد «حاس» بالغ بر ۳۴ میلیارد تومان بوده که ۱۱,۴۴ درصد رشد داشته است.

۴۹%
کاهش سودآوری

«گسترش قطعه سازی کمند» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۲۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۴۹ درصد کاهش داشته؛ البته سود خالص نماد «فکمند» بالغ بر ۲۱۶,۸ میلیون تومان بوده که ۴۸ درصد افت داشته است.

تبدیل زیان به سود

«مهندسی صنعتی روان فن آور» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۱۵ ریال سود محقق کرده، البته در مدت مشابه سال قبل نماد «خفاور» به ازای هر سهم مبلغ ۱۶۶ ریال زیان محقق کرده بود.

تحقق سود عملیاتی

«گروه صنعتی قطعات اتومبیل ایران» در ۶ ماهه منتهی به ۳۱ شهریورماه به ازای هر سهم ۰,۲ ریال زیان محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۸۳ درصد کاهش داشته، البته سود عملیاتی نماد «ختوقا» ۹,۹۷ میلیون تومان بوده است.



افزایش استخدام در تسلا

تسلا دوباره به طور فعال در حال استخدام کارکنان جدید است و این در حالی است که در ژوئن ۲۰۲۲، گزارش های رسانه ای متعددی در مورد کاهش کارکنان تسلا منتشر شدند. این امر پس از آن صورت گرفت که معلوم شد ایلان ماسک، مدیر عامل شرکت ایمیلی را در مورد توقف استخدام و سازماندهی مجدد کارکنان شرکت به کارمندان ارسال کرده است. با این حال زمانی که خبر جدید منتشر شد ماسک به وضوح گفت داستان آن طور که به نظر می رسید نیست. او خاطر نشان کرد

تسلا دوباره به طور فعال در حال استخدام کارکنان جدید است و این در حالی است که در ژوئن ۲۰۲۲، گزارش های رسانه ای متعددی در مورد کاهش کارکنان تسلا منتشر شدند. این امر پس از آن صورت گرفت که معلوم شد ایلان ماسک، مدیر عامل شرکت ایمیلی را در مورد توقف استخدام و سازماندهی مجدد کارکنان شرکت به کارمندان ارسال کرده است. با این حال زمانی که خبر جدید منتشر شد ماسک به وضوح گفت داستان آن طور که به نظر می رسید نیست. او خاطر نشان کرد

محصول
Product

طراحی دیجیتالی شاسی بلند پورشه



در جولای ۲۰۲۲، اولیور بلوم (مدیر عامل وقت پورشه) اعلام کرد این برند در حال کار روی دومین شاسی بلند برقی خود، علاوه بر خودرو الکتریکی آینده ماکان است. اطلاعات موجود نشان می دهد این مدل می تواند

نخستین خودرو این شرکت باشد که با سه ردیف صندلی برای حداکثر هفت سرنشین در دسترس است. این رندر به وضوح از ماکان و تصاویر جاسوسی ماکان الکتریکی به عنوان نقطه شروع استفاده می کند. البته تصاویر جاسوسی از توسعه مدل هفت صندلی وجود ندارد؛ بنابراین هیچ راهی برای مطمئن شدن از ظاهر کابین این خودرو وجود ندارد. در داخل ماکان الکتریکی آینده، یک پنل ابزار دیجیتال با نمایی از سه گیج دایره ای وجود دارد. همچنین یک صفحه نمایش اطلاعات و سرگرمی مستطیلی در کنسول مرکزی وجود دارد. در عین حال یک صفحه نمایش کوچک روی کنسول برای کنترل های HVAC موجود است. وقتی بلوم این خودرو را معرفی می کرد، گفت: «ما قصد داریم یک مدل شاسی بلند لوکس و تمام الکتریکی جدید را به مجموعه جذاب خود اضافه کنیم.»

زاینه
Japanese

تویوتا و عرضه خودروهای GR الکتریکی



مانند بامو، تویوتا هم در مورد این که برای حذف موتور احتراقی و خنثی سازی کربن نباید عجله کرد، سخن گفت. تویوتا بر این باور است که باید تر کبیسی از پیشرانها وجود داشته باشد تا به مردم اجازه دهد تصمیم بگیرند

چه چیزی برای نیازهای شان گزینه بهتری است. به خصوص که زیرساخت شارژ الکتریکی هنوز در بسیاری از نقاط جهان توسعه نیافته است. شان هانلی، مسئول فروش و بازاریابی تویوتا گفت تویوتا با خودروهای برقی مخالف نیست؛ اما تنوع محصولات راه درستی است که باید دنبال شود. هانلی همچنین گفت: «تا سال ۲۰۳۰، هر تویوتا در محدوده ما، غیر از خودروهای پر فورمنس GR به نوعی الکتریکی سازی خواهند شد.» این بیانیه تنها چند هفته پس از آن منتشر شد که مهندس ارشد GR86 گفت مدل های اضافی GR فراتر از پاریس، کروالا، ۸۶ و سوپرا وجود نخواهد داشت. تویوتا مخاطبان خود را می شناسد و می داند پایبندی به پیشرانهای ICE برای علاقه مندانیکه به دنبال خرید یک خودرو پر فورمنس هستند، جذاب خواهد بود.

آلمانی
German

جزئیاتی از فولکس واگن استیت ۲۰۲۴



در حالی که روکش استتاری، تمام بدنه فولکس واگن استیت ۲۰۲۴ را پوشانده است، اما به راحتی می توان دید جلوپنجره سنتی فولکس واگن پاسات فعلی از بین رفته است. یک دهانه بسیار کوچک تر که بی شباهت به ID.4

نیست، در پشت روکش وجود دارد و چراغ های جلو نیز باریک تر هستند. البته این احتمال وجود دارد که برخی از قطعات تزئینی در این خودرو آزمایشی وجود نداشته باشد. بانگلی به کناره های خودرو، به نظر می رسد واگن پاسات جدید کمی عرض تر است و فضای بیشتری را در داخل برای سرنشینان فراهم می کند. در مورد فضای داخلی، عکس های جاسوسی فضای دیجیتالی با صفحه نمایش اطلاعات و سرگرمی، به سبک تیلت و مشابه ID.4 را نشان می دهد. برخلاف کراس اوور برقی، این پاسات از موتور بنزینی یادبیزی برای تامین قدرت استفاده می کند. خودروهای آزمایشی در این مرحله نزدیک به یک سال است که در معرض دید عموم قرار گرفته اند. منابع خبری می گویند که فولکس واگن قصد دارد این خودرو را در نیمه دوم سال ۲۰۲۳ یا ۲۰۲۴ عرضه کند که احتمالاً این خودرو را به مدل ۲۰۲۴ تبدیل می کند.

تأثیر افزایش قیمت رسمی برخی از محصولات وطنی بر بازار

پژو پارس با پیشرانه TU5 گران شد، مدل دوگانه سوز آن ارزان!



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در روز گذشته به واسطه افزایش رسمی نرخ محصولات ایران خودرو با نوسان شدید قیمت در برخی خودروها همراه بود. جایی که بهای پارس TU5 موتور جدید با ۷ میلیون تومان افزایش به ۴۶۳ میلیون تومان و پژو پارس دوگانه با ۱۰ میلیون تومان کاهش به ۴۳۰ میلیون تومان رسید. این در حالی است که به تازگی مجوز افزایش نرخ محصولات ایران خودرو توسط کارخانه صادر شده و این شرکت در روز گذشته قیمت جدید محصولات خود را اعلام کرد. اتفاقی که سبب شد بازار خودرو تحت تأثیر قرار بگیرد. از طرف دیگر از عوامل افزایش قیمت بیشتر خودروها در بازار آزاد، بالاتر رفتن بحث واردات خودرو است. وارداتی که هر روز برای آن یک آیین نامه جدید اعلام می شود. بازار خودرو در رابطه با واردات هنوز در بالاتر رفتن است و با وجود این که قرار بود واردات خودرو انجام شود، اما در حالی که در فصل سوم سال قرار داریم، هنوز واردات خودرو محقق نشده است. در این میان خودروهای داخلی افزایش قیمت یک تا ۷ میلیون تومانی و افت بهای ۲ تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که علاوه بر پژو پارس TU5 موتور جدید که ۷ میلیون تومان افزایش قیمت را تجربه کرد، پژو ۲۰۶ صندوقدار نیز با ۵ میلیون تومان رشد به ۳۸۵ میلیون تومان معامله شد. همچنین علاوه بر پژو پارس دوگانه که کاهش قیمت ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کرد، تارا اتومات نیز با ۴ میلیون تومان کاهش به ۵۹۱ میلیون تومان معامله شد تا بیشترین تغییر را در بازار آزاد خودروهای داخلی به نام خود ثبت کند. همچنین در میان خودروهای چینی نیز شاهد افزایش بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی در اغلب خودروهای این گروه بودیم. اما دیکتیتی گروه بهمن تنها خودرویی بود که در این گروه کاهش قیمت را تجربه کرد. این خودرو با ۱۰ میلیون تومان کاهش بهای یک میلیون دو ۳۷۵ میلیون تومان معامله شد. همچنین قیمت فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، هایما S7 پلاس با ۱۰ میلیون تومان افزایش به ۹۹۰ میلیون تومان، فیدلیتی (تیپ ۱) پنجم نفره با ۸ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۲۲۸ میلیون تومان و هایما S5 جدید با ۷ میلیون تومان افزایش به ۸۹۲ میلیون تومان رسید. در خودروهای خارجی پریمیوم نیز شاهد افزایش قیمت ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هیوندای لانترا با ۴۰ میلیون تومان افزایش قیمت یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان، هیوندای سانتافه با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۷۵ میلیون تومان، کیا اسپورتیج GT با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۵ میلیون تومان و کیا اپتیما هیبرید با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان معامله شدند. همچنین در خودروهای خارجی لوکس نیز شاهد افزایش قیمت ۳۰ و ۵۰ میلیون تومانی در برخی از مدل ها بودیم. روز گذشته با توجه به روند نوسانی نرخ ارز و افزایش بهای خودرو در کارخانه، شاهد چالش قیمتی در بازار خودرو بودیم. نرخ ارز در بازار روز دوشنبه با ۳۳ هزار و ۷۰۰ تومان کار خود را آغاز کرد و در یک روند نزولی به ۳۲ هزار و ۶۲۰ تومان رسید و در ادامه با قیمت ۳۲ هزار و ۷۵۰ تومان به کار خود پایان داد.

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
چینی			
جک J4	۵۰۶	۰	●
جک S3	۷۵۵	۳	▲
جک S5 موتور ۲۰۰۰	۹۴۵	۰	●
جک S5 نیوفیس (1.5L)	۱ میلیارد و ۵۰	۰	●
کی ام بی T8	۱ میلیارد و ۱۷۰	۰	●
تیگو 7IE	۱ میلیارد و ۱۴۰	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو اکسلنت	۱ میلیارد و ۳۶۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پریمیوم	۱ میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▲
دیگیتی	۱ میلیارد و ۳۷۵	۱۰	▼
فیدلیتی (تیپ ۱) نفره	۱ میلیارد و ۲۲۸	۸	▲
فیدلیتی (تیپ ۲) نفره	۱ میلیارد و ۲۵۰	۰	●
هایما S5 جدید	۸۹۲	۷	▲
هایما S7 پلاس	۹۹۰	۱۰	▲
لاماری ایما	۱ میلیارد و ۵۱۰	۰	●
خارجی پریمیوم			
هیوندای اکسلنت	۱ میلیارد و ۸۰	۰	●
هیوندای i20	۱ میلیارد و ۹۵	۰	●
هیوندای لنترا	۱ میلیارد و ۹۲۰	۴۰	▲
هیوندای سانتافه	۳ میلیارد و ۱۷۵	۱۵	▲
هیوندای آزرا	۳ میلیارد و ۸۰	۰	●
کیا اسپورتیج GT لاین	۳ میلیارد و ۹۵	۱۵	▲
کیا اپتیما هیبرید	۲ میلیارد و ۶۹۰	۱۰	▲
مزدا ۳	۱ میلیارد و ۴۹۰	۰	●
کیاسراتو ۲۰۰۰ مونتاژ	۱ میلیارد و ۲۵۵	۰	●
سیترون C3	۱ میلیارد و ۳۷۰	۰	●
سوزوکی ویتارا	۱ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
خارجی لوکس			
بامو 740Li فول	۱۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
بامو 530i	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	●
لکسوس RX200fsport توروفول	۸ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
لکسوس NX300 هیبرید	۵ میلیارد و ۴۳۰	۳۰	▲
فولکس تیگو	۴ میلیارد و ۴۲۰	۰	●
فولکس پاسات	۳ میلیارد و ۶۶۰	۰	●
ولوو XC90	۹ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
مرسدس بنز E200	۹ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت روز (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش کاهش
پراید ۱۱۱	۲۰۸	۱	▲
پراید ۱۳۱	۱۸۷	۱	▲
پراید ۱۳۳	۱۸۲	۱	▲
پراید ۱۵۱ آپشنال	۱۷۹	۰	●
تیبا صندوقدار	۱۹۷	۰	●
تیبا ۲	۲۰۶	۰	●
ساینا	۲۱۰	۰	●
کوئیک	۲۱۱	۰	●
نیسان آپشنال	۳۴۹	۰	●
پژو 405GLX	۳۰۳	۰	●
پژو 405GLX دوگانه	۳۱۵	۲	▲
پژو 405SLX	۳۴۵	۱	▲
پارس سال XU7	۳۳۷	۱	▲
پژو پارس TU5	۴۰۳	۲	▲
پارس TU5 سفارشی	۴۶۳	۷	▲
پژو پارس دوگانه	۴۳۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای فول	۴۰۹	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما	۴۲۷	۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات	۶۱۰	۰	●
پژو ۲۰۷ سقف رمز MC	۴۸۲	۳	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۳۱۲	۰	●
پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۳۷۴	۴	▲
پژو ۲۰۶ صندوقدار	۳۸۵	۵	▲
رانا پلاس	۳۳۴	۲	▲
رانا پلاس سقف شیشه	۳۵۹	۳	▲
سمند LX	۳۳۳	۱	▲
سمند EF7	۳۵۴	۰	●
سمند EF7 دوگانه	۴۵۵	۰	●
سورن پلاس	۳۶۲	۰	●
دنامعملی با کروز	۴۰۹	۱	▲
دنا پلاس	۴۴۷	۰	●
دنا پلاس توربو	۴۸۰	۰	●
دنا پلاس توربو اتومات	۵۳۵	۰	●
تارا دنده ای	۴۳۴	۲	▼
تارا اتومات	۵۹۱	۴	▼
وانتا آریسان	۲۴۹	۲	▼



عملکرد آیرودینامیکی داشته باشند. قطعات جدید این خودرو شامل اسپلتر الهام گرفته از فراری GT3 Evo 488، ورودی های هوای L-شکل، گلگیرهای جلوی دارای ورودی هوا، ر کاب های جانبی الهام گرفته از اسکودر یا 1.6M، بال عقب دو تکه و فعال، پوشش جدید پیشروانه و دیفیوزر عقب جدید با تیغه های بزرگ تر هستند. بال عقب نیز به تنهایی تست های زیادی داشته و می تواند بیش از ۳۶۳ کیلوگرم داون فورس اضافی را در سرعت ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت تولید کند. اما همان طور که گفتیم اگر قبلا مالک SF90 نبوده باشید می توانید کلیه قطعات و خودرو را با قیمت ۶۰۱ هزار و ۲۹۵ دلار خریداری کنید.

فراری SF90 یکی از محبوب ترین هایپر کارها بین تیونرهای گوناگون است و گزینه های بسیاری را می توان از نظر طراحی ظاهری و آیرودینامیک انتخاب کرد. جدیدترین تیونری که روی این خودرو ایتالایی کار کرده ریفت نام دارد که کیت بدنه کامپیتیشن ادیشن را با قیمت قابل توجه ۶۰۱ هزار و ۲۹۵ دلار ارائه می کند. البته این قیمت شامل بهای خودرو و نیز خواهد بود. یکجیب تیونینگ فراری SF90 شامل بیش از ۲۰ قطعه فیبر کربنی، آگزوز جدید و رینگ های فورج کاری شده خواهد بود. ریفت می گوید بهبودهای رخ داده در این خودرو و تنها برای زیبایی نیستند؛ زیرا با استفاده از فرآیند NeoCFD توسعه یافته اند تا



آمادگی بیشتر فراری SF90
برای مقابله با هوا

مقایسه DS3 با رنو لاگونا کوپه کار کرده در محدوده یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان

فرانسوی های دو در!



این دو خودرو از دو دنیای کاملاً متفاوت و وجه اشتراک های فنی هم با یکدیگر دارند که از مهم ترین آن ها می توان به پلت فرم دایفرانسیل جلو و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک اشاره کرد. شاید سطح امکانات و سبک طراحی این دو خودرو عامل تاثیر گذاری در انتخاب شما نباشد.

لاگونا DS3 را می بلعد



شاید تا به این جای کار هیچ پارامتری پیدا نکرده باشید که در آن اختلاف میان لاگونا کوپه و DS3 قابل توجه باشد و بتوانید به راحتی بر اساس آن خودرو نسبتاً اسپرت مورد نظرتان را انتخاب کنید. اما اکنون در بخش فنی تکلیف خیلی ها را روشن خواهیم کرد. همان طور که گفته شد، بسیاری از خریداران این گونه خودروها، علاقه مند به خودروهای اسپرت هستند و خودرو اسپرت یعنی طراحی جذاب، موتور قوی و شتاب خوب. طراحی جذاب را شاید هر دو خودرو داشته باشند؛ اما کفه قدرت و شتاب با اختلاف زیاد به سمت لاگونا سنگینی می کند. لاگونا با نزدیک به ۷۰ سانتی متر طول بیشتر بدنه و بیش از ۴۰۰ کیلوگرم وزن بیشتر نسبت به DS3 شاید یک خودرو بزرگ و تتبل به نظر برسد، اما زیر کاپوت آن یک موتور بزرگ ۳.۵ سیلندر ۶ لیتری نهفته است که تقریباً دو برابر DS3 سیلندر و حجم دارد. همین امر سبب شده است ۱۳۱ اسب بخار و ۱۲۵ نیوتون متر قدرت و گشتاور بیشتر تولید کند. با وجود این که موتور DS3 دست به دامان پر خوران توربوشارژ شده، اما برای جبران این اختلاف کفایت نمی کند. DS تمام تلاش خود را کرده تا از دو رقمی شدن شتاب مدل ۳ خود جلوگیری کند و بنابراین DS3 دارای شتاب ۹.۹ ثانیه ای بوده که با اختلاف زیاد، ۲.۷ ثانیه ای از رقیب هم قیمت خود کندتر است.

سال، در سال ۲۰۱۹ برای همیشه از بهترین این خودرو ساز کنار گذاشته شد. از سال ۲۰۱۸ خودرو جدیدی به نام DS3 کراس یک تولید می شود که ربطی به DS3 نداشته و یک کراس اوور است. DS3 هم در ایران کمیاب بوده و در بازه زمانی ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸ به فروش رسیده است.

چهره های متفاوت

همان طور که گفته شد DS3 یک هاچ بک سه در سایز کوپه است و در فرهنگ نامگذاری هاچ بک ها، در صندوق بار هم شمرده شده و از عنوان سه در به جای دو در استفاده می شود؛ اما در اصل این خودرو هم همچون لاگونا دو در برای ورود سر نشینان به کابین دارد. البته این به معنی دو نفره بودن خودرو نیست؛ چرا که هم لاگونا و هم DS3 خودروهایی با دو ردیف صندلی بوده و برای ۴ سر نشین فضا دارند. البته فضای داخل کابین لاگونا به مراتب بیشتر از رقیب هم وطنش بوده؛ اما فضای سر سر نشینان عقب DS3 کمی بهتر از لاگونا است. اختلاف سن ۶ ساله میان این دو خودرو سبب شده است اختلاف زیادی بین کابین این دو خودرو احساس شود. کابین لاگونا کاملاً قدیمی بوده؛ اما کابین DS3 مدرن تر به نظر می رسد. در نمای بیرون خودرو هم، DS3 طراحی خاص و متفاوتی داشته که چشم ایرانی ها چندان به آن عادت نکرده است. بدنه دو رنگ در کنار طراحی عجیب چاشنی جذابیت DS3 را بیشتر نیز می کند. شاید لاگونا آن چاشنی بدنه دو رنگ را نداشته باشد، اما ابعاد بزرگ در کنار طراحی خاص، این کوپه را هم به یک گزینه جذاب با چهره ای متفاوت و نا آشنا برای ایرانی ها بدل کرده است.

اختلاف های زیاد نیست

شاید طراحی کابین لاگونا قدیمی به نظر برسد، اما این خودرو هنوز از نظر امکانات و آپشن ها حرف هایی برای گفتن در برابر DS3 دارد. کروز کنترل، کنترل کشش و پایداری، فرمان پذیری چرخ های عقب، سنسور عقب، سنسور باران، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل و کمکی، ترمز پارک برقی، اتولایت، چراغ جلوزنون، چراغ بدنه، فرمان مجهز به نیروی کمکی الکترو هیدرولیکی، روکش چرم، دکمه های کنترلی و حساس به سرعت، سیستم صوتی مجهز به ۱۰ اسپیکر، مانیتور ۱۷ اینچی با کنترلر، قابلیت پشتیبانی از USB، CD، iPod، نمایشگر ۴.۲ اینچی صفحه کیلومتر، مجموع ایریگ ها ۶ عدد، پشت سری فعال، استارت دکمه ای، سیستم تهویه اتوماتیک دو گانه، صندلی راننده ۸ حالت با مموری، صندلی سر نشین جلو با تنظیم دستی، گرمکن صندلی جلو، روکش صندلی چرم، ایریگ های فیکس صندلی، ترمیم آلومینیومی، آینه عقب الکترو کرومیک، سقف پانوراما، فهرست امکانات لاگونا ۱۰ ساله است. در مقابل با وجود این که DS3 به امکاناتی با تکنولوژی مدرن تر مجهز است، اما اختلاف چندان زیادی با لاگونا ندارد. فهرست امکانات کابین این هاچ بک فرانسوی شامل کروز کنترل، کنترل ایستایی در سر بالایی، سنسورهای جلو و عقب، سنسور باران، سنسور فشار باد تایر، توزیع نیروی ترمز، ترمز ضد قفل، کمکی و اضطراری، دی لایت، اتولایت، چراغ جلوزنون، فرمان مجهز به نیروی کمکی برقی، روکش چرم، دکمه های کنترلی و حساس به سرعت، سیستم صوتی های فای مجهز به ۶ اسپیکر و هندز فری، مانیتور ۱۷ اینچی لمسی، دوربین عقب، بلوتوث، قابلیت پشتیبانی از USB، CD، MP3، AUX، DS کانکت، مجموع ایریگ ها ۶ عدد، سیستم تهویه اتوماتیک مجهز به خوشبو کننده، صندلی راننده ۶ حالت دستی، صندلی سر نشین جلو ۴ حالت دستی، روکش صندلی پارچه داینامیک، ایریگ های فیکس صندلی، خروجی ۱۲ ولت، آینه عقب الکترو کرومیک، آینه جانبی تاشو با تنظیم برقی و گرمکن، شیشه دودی عقب و... است.

خودروهای اسپرت در دست و حسابی در بازار ایران سال هاست که کمیاب بوده و هستند. تعداد خودروهایی که دارای موتور قدرتمند، شتاب بالا و طراحی اسپرت باشند



امیر شیر علیوند

a.shiralivand@autoworld.ir

همیشه کم بوده و تنوع مدل های این کلاس انگشت شمار است. در ۴ سال گذشته بسته شدن در های واردات خودرو به روی کشور، رشد افسار گسیخته قیمت ارز و در نهایت سودجویی برخی دلالتان خودرویی سبب شده است قیمت خودروهای وارداتی سر به فلک بزند. از آن جا که هیچ گونه خودرو اسپرت داخلی یا مونتاژ شده ای نداریم، علاقه مندان به این گونه خودروها ناچار هستند خودرو خود را از میان مدل های محدود وارداتی خریداری کنند. شاید عجیب به نظر برسد؛ اما با بودجه یک میلیاردی دو تومانی نمی توان هیچ مدلی از خودروهای اسپرت اروپایی را خریداری کرد. شاید تنها گزینه پیش رو، هیوندای جنسیس کوپه باشد که پیش تر به آن پرداخته ایم. بنابراین اگر قصد خرید خودرو اسپرت اروپایی داشته باشید، ناچار هستید به سراغ خودروهای نسبتاً اسپرت قاره سبز بروید. خودروهایی همچون رنو لاگونا کوپه که هرگز یک خودرو اسپرت اصیل و واقعی به حساب نمی آید؛ اما حداقل حس تجربه یک خودرو دو در نسبتاً اسپرت را به صاحبش القا می کند. البته بهتر است برای خرید این خودرو عجله نکنید؛ چرا که یک خودرو نسبتاً اسپرت دیگر هم از فرانسه در همین محدوده قیمت وجود دارد که آن را با نام DS3 می شناسیم. DS3 هم هاچ بک دو در به ظاهر اسپرت است. در ادامه ضمن معرفی هر دو خودرو به مقایسه آن ها خواهیم پرداخت.

محصولات بی ثبات

لاگونا و DS3 جزو آن دسته از خودروهای ناموفق فرانسوی هستند که اکنون دیگر تولید نمی شوند. لاگونا که بیشتر از DS3 در بازار دوام آورده، برای نخستین بار در سال ۱۹۹۴ در دو کلاس استیشن و هاچ بک پنج در سایز متوسط رونمایی شد. در سال ۲۰۰۰ رنو نسل جدید لاگونا را برای قرن ۲۱ آماده و در همان دو کلاس روانه بازار کرد. نسل دوم لاگونا نیز همچون نسل اول، با تنوع بالایی از موتورهای بنزینی و دیزلی تولید شد. اما شگوفایی لاگونا به نسل سوم آن باز می گردد. نسلی که در سال ۲۰۰۷ روی کار آمد و علاوه بر کلاس های استیشن و هاچ بک پنج در، در کلاس کوپه های نیز تولید شد. لاگونا نسل سوم پارافرا از خاک فرانسه گذاشت و علاوه بر وطن خود، در کشورهای آفریقای جنوبی، پاکستان و مالزی هم مونتاژ شد.

با وجود این که به نظر می رسد لاگونا تبدیل به یک مدل موفق می شود، رنو تولید آن را بعد از ۲۱ سال، در سال ۲۰۱۵ برای همیشه متوقف کرد. در حال حاضر نیز تعداد بسیار محدودی از مدل ۲۰۱۲ لاگونا کوپه در کشورمان حضور دارد. داستان DS3 از لاگونا هم کوتاه تر است. برند دی اس اتومبیلز با هدف تولید خودروهای پر پیوم و لوکس توسط سیترون در سال ۲۰۰۹ تاسیس شد. بر خلاف ادعاهای سیترون، هنوز هم بعد از ۱۲ سال نمی توان برند DS را یک خودرو ساز کاملاً لوکس یا حتی پر پیوم دانست.

همزمان با تاسیس شرکت دی اس، یک محصول جدید توسط این خودروساز فرانسوی با نام سیترون DS3 تولید شد و سیترون DS3 یک هاچ بک ۳ در بود که نسخه کاتور تیبل هم داشت و با انواع موتورهای بنزینی، دیزلی و گیربکس های دستی و اتوماتیک به فروش می رسید. DS3 در خط تولید فرانسه و مالزی مونتاژ می شود و در سال ۲۰۱۶ در دست زمانی که باید نسل دوم آن معرفی می شد، فیس لیفت دومش با نام جدید DS3 عرضه شد و دیگر خبری از سیترون در نام آن نبود. تلاش های سیترون برای مستقل بودن این هاچ بک چندان موفقیت آمیز نبود و در نهایت بعد از ۱۰

نام و مدل	Renault Laguna Coupe 2012	DS3 2018
نوع پیشروانه	۶ سیلندر ۳.۵ لیتری توربوشارژر	۳ سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژر
حداکثر قدرت	۲۴۰ اسب بخار	۱۰۹ اسب بخار
حداکثر گشتاور	۳۳۰ نیوتون متر	۲۰۵ نیوتون متر
نوع گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۶ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا صد	۷.۲ ثانیه	۹.۹ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۴۰ کیلومتر بر ساعت	۱۸۸ کیلومتر بر ساعت
مصرف سوخت ترکیبی	۱۰.۰ در هر صد کیلومتر	۴.۶ لیتر در هر صد کیلومتر
قیمت در بازار ایران	۱۰۵,۰۰۰,۰۰۰ تا ۱,۳۸۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان	۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تا ۱,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان

برتری لاگونا کوپه در بخش فنی و همچنین در مقابل آن برتری DS3 از نظر کارکرد پایین تر و اختلاف سنی ۶ ساله می تواند در تصمیم گیری خریداران علاقه مند به خودروهای اسپرت تاثیر گذار باشد.

لیست قرار دارد و پایین تر از این خودرو، فورد رنجر ۲۶۴ هزار دستگاه و رشد ۱۰ درصدی، ایسوزو دی-مکس ۲۸۸ هزار دستگاه و رشد ۲۲ درصدی، نیسان ناوارا ۱۶۵ هزار دستگاه و رشد ۱۴ درصدی و میتسوبیشی L200 با ۱۵۹ هزار دستگاه و رشد ۱۷ درصدی در رده های دوم تا ششم قرار گرفته اند. این حجم بالای فروش خودروهای پیکاب سگمنت D یا پیکاب های سایز متوسط به دلیل رشد عظیم ۳۵ درصدی در آمریکای لاتین، به عنوان سومین بازار بزرگ این خودروهاست و در مجموع ۱۳ درصد افزایش یافته است.

بر اساس آمار داده های رسمی کشورها، تولید کنندگان و فروشندگان لیستی از پر فروش ترین پیکاب های سایز متوسط در جهان منتشر شده است. نام پیکاب شناخته شده جک T8 با همان KMCT8 نیز در این لیست در رده دوازدهم پر فروش ترین پیکاب های سایز متوسط یا سگمنت D دیده می شود. پیکاب جک T8 با رشد بیشتر از ۲۹ درصدی و در مجموع با فروش ۱۱ هزار دستگاه بعد از پیکاب مزدا BT-50 با ۲۸ هزار دستگاه در رده ۱۲ لیست قرار گرفته است. همان طور که انتظار می رفت پیکاب های بلوکس توپو تا با ۵۴۹ هزار دستگاه فروش و رشد ۲۲ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ در رده اول این



جک T8 دوازدهمین پیکاب پر فروش سایز متوسط در جهان

12 16		JAC 11,000 T8 +39%
13 18		Kaicheng 8,400 F70H Hunter +117%
14		JAC 6,900 Huantu new

۸۰ هزار بر گه اسقاطی که سازندگان خودروهای تجاری می گویند در دسترس نیست

گواهی اسقاط؛ فراوانی یا کمبود؟

آخرین قیمت اعلام شده توسط خودروسازان برای گواهی اسقاط حدود ۲۷ میلیون تومان بوده است



اسقاط خودروهای فرسوده طی ماه های اخیر به یکی از معضلات تولید و مانعی برای ششماره گذاری خودروها تبدیل شده است. در حالی خودروسازان داخلی ادعا می کنند گواهی اسقاط کم شده، اما فعالان این حوزه مدعی هستند حداقل برای تامین نیاز تا پایان سال گواهی کافی موجود است. این کشاکش بین تولید کنندگان و مراکز اسقاط باعث شد

تادولت طرحی دو فوریتی به مجلس ببرد. بر اساس این طرح با دریافت ۱.۵ درصد از ارزش گمرکی خودرو به جای اسقاط تصویب شد. با این حال به نظر می رسد هنوز تاثیر این مصوبه بر تولید خودروهای تجاری مشخص نیست و برخی از تجاری سازان کشور از انباشت محصولات تجاری در پارکینگ تولید کنندگان خبر می دهند.

تجاری ها امکان فروش با قیمت های دستوری ندارند

رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان کامیون های یخچالدار تعمیم قرعه کشی و قیمت گذاری دستوری به صنعت خودروهای تجاری را غیر قابل اجرا دانست. عبدالله خانعلی با توجه به زمزمه آغاز قیمت گذاری دستوری در صنعت خودروهای تجاری طی هفته های اخیر اظهار کرد: «قیمت گذاری دستوری خودروهای تجاری مونتاز داخل امکان پذیر نیست. چرا که خودروسازان تجاری وابسته به دولت هستند و به نظر می رسد دولت با اعمال قیمت گذاری دستوری در صنعت خودروهای تجاری خود را به در دسر نمی اندازد. علاوه بر این قیمت تمام شده و سود فروش خودروهای تجاری مشخص است و نمی توان قیمت آن ها را به روش دستوری تعیین کرد.» وی همچنین در خصوص قیمت گذاری دستوری کامیون های وارداتی افزود: «قیمت کامیون های وارداتی نورا کارخانه سازنده و خواب سرمایه تعیین می کند. قیمت گذاری کامیون های سه سال کار کرد اروپایی نیز از یک طرف به عواملی چون توانمندی، کارشناسی و شناخت از کامیون و امکانات وارد کننده و از سوی دیگر به کار کرد، سلامت فیزیکی و همچنین سلامت موتور،



گیربکس و دیفرانسیل کامیون بستگی دارد. بنابراین نمی توان نسخه واحدی برای آن ها پیچید.» رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان کامیون های یخچال دار بر ضرورت تعیین قیمت خودروهای تجاری در بازار آزاد تاکید و عنوان کرد: «بازار و مسائل اقتصادی تابع عرضه و تقاضا است و با دستسور کار نمی کنند. واضح است دولت اشتباهی را که در مورد خودروهای سواری مرتکب شده، نباید به خودروهای تجاری تعمیم دهد.» خانعلی همچنین درباره زمزمه های فروش خودروهای تجاری به روش قرعه کشی بیان کرد: «قرعه کشی در مواقعی اعمال می شود که بازار با عدم تعادل در عرضه و تقاضا مواجه باشد. اما این روش برای بازار خودروهای تجاری مناسب نیست، زیرا کامیون های چینی با عرضه در قرعه کشی نیز مورد استقبال قرار نمی گیرند. فروش کامیون های اروپایی نیز به روش قرعه کشی امکان پذیر نیست. چون تولید و قیمت آن ها در اختیار ما نیست. مگر این که با قرعه کشی بخواهند تداخلی در سود وارد کننده ایجاد کنند که نتیجه آن نیز مثبت نخواهد بود.» وی با اشاره به اهداف دولت از قرعه کشی خودروهای تجاری اضافه کرد: «قرعه کشی با شکافی که بین قیمت خودرو در کارخانه و بازار ایجاد می کند، ناخود آگاه به ایجاد رانت در بازار کمک می کند حتی اگر دولت چنین هدفی نداشته باشد.» رئیس هیات مدیره کانون سراسری انجمن های صنفی رانندگان کامیون های یخچال دار در ادامه تصریح کرد: «متأسفانه این راهکارها تصمیماتی غیر کارشناسی و هیجانی از سوی مدیران تازه وارد است که تغییری در اصل قضیه و بهبود وضعیت حمل و نقل ایجاد نخواهد کرد.» خانعلی در پایان بیان کرد: «از دیگر تصمیمات غیر کارشناسی در بخش خودروهای تجاری می توان به واردات کامیون های اروپایی اشاره کرد که به تازگی مطلع شده اند این کامیون ها پورو هستند و چون با آب و هوای کشور سازگاری ندارند، عملکرد موتور را دچار اختلال می کنند. این موضوع در کامیون های داف به دلیل عدم تطابق با گاز و ویل و روغن مصرفی در کشور به وضوح پیداست.»

مشکل گواهی اسقاط حل نشده است

در راستای کمبود گواهی اسقاط برای شماره گذاری خودروهای تجاری، مدیر عامل بهمن دیزل به تازگی عنوان کرد: مشکل گواهی اسقاط هنوز حل نشده است. وی افزود: «کماکان موضوع گواهی اسقاط و خواب خودروها در پارکینگ خودروسازان تجاری حل نشده است.» وی بیان کرد: «جای تعجب دارد که چرا مراکز اسقاط مدعی هستند که ۸۰ تا ۸۰ هزار فقره گواهی اسقاط وجود دارد اما به عنوان تولید کننده همچنان به دنبال این گواهی هستیم و با کمبود آن مواجهیم.» وی همچنین خاطر نشان کرد: «آخرین قیمتی که در خصوص گواهی اسقاط اعلام کرده ایم حدود ۲۷ میلیون تومان بوده است.»

در یافت هزینه به جای اسقاط اصل قانون رازیر سوال می برد

از سوی دیگر، برخی از کارشناسان بر این باورند که دریافت هزینه به جای اسقاط خودروهای سنگین و سواری، می تواند اصل قانون اسقاط را زیر سوال ببرد. اسقاط خودروها به ازای تولید قرار بود با هدف کاهش مصرف سوخت و نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده در کشور انجام شود. بنا بر این بود که به ازای تولید تعداد از خودروهای داخلی، برخی مدل های فرسوده هم از رده خارج شوند تا با خروج مدل های قدیمی، هم ناوگان کشور پذیرای محصولات جدید باشد و هم شاهد کاهش مصرف سوخت و آلاینده های محیط زیستی باشیم. برخی از کارشناسان به لایحه جدید مجلس ایراد می گیرند که در صورت دریافت پول به جای اسقاط خودروها، تنها با ورود مدل های جدید توسعه ناوگان همراه خواهیم بود و خروج خودروهای فرسوده که هزینه بسیاری را به دولت ها تحمیل می کنند، اتفاق نخواهد افتاد.

چالش سنگین های دست دوم وارداتی با بحث اسقاط

این در حالی است که باید به موضوع واردات هم در بحث توسعه ناوگان توجه داشت. واردات در کنار تولید داخل بدون حذف مدل های فرسوده می تواند تنها تعداد مدل های موجود در ناوگان را افزایش دهد؛ ناوگانی که با چاشنی فرسودگی این روزها هزینه های بسیاری را به دولت تحمیل می کند. یکی از کارشناسان بازار و صنعت خودروهای تجاری به تازگی عنوان کرده است: «اجرای این مصوبه در رابطه با خودروهای تجاری تولید داخل مشکلی ایجاد نمی کند اما آنچه تاکنون در رابطه با اسقاط خودروهای فرسوده سنگین مساله بوده، مربوط به واردات کامیون های دست دوم است و متولی تهیه اسقاط برای کامیون های کار کرده وارداتی سازمان راهداری است نه وزارت صمت. بنابراین قانون جدید اسقاط خودروهای فرسوده نمی تواند به واردات کامیون های کار کرده تسری پیدا کند، چرا که هدف قانون گذار از واردات کامیون تعادل میان عرضه و تقاضا در بازار بوده است و واریز ۵، ۱ درصد از ارزش گمرکی در مقابل قیمت بالای کامیون رقم بسیار ناچیزی است که به اسقاط کامیون و کشنده های فرسوده کمک نمی کند.»

برای وزارت صمت همه تصمیم می گیرند جز خود!

به گفته عضو کمیسیون صنایع و معادن، مجلس خواستار ساماندهی مبحث اسقاط در خصوص برخی تصمیم های وزارت صمت است. عزت اله اکبری تالار پشتی در همین زمینه بیان این که برای وزارت صمت همه تصمیم می گیرند جز خود، گفت: «مجلس می تواند با بررسی این مساله مشکلات گواهی اسقاط را برای تولید کنندگان خودروهای کار و تجاری بر طرف کند.» وی در ادامه اظهار کرد: «پیشنهاد دولت واریز ۵، ۱ درصد از قیمت موتورسیکلت و خودروی سواری به صندوق در وزارت صمت بود که پس از تصویب دوفوریت لایحه اصلاح اسقاط در صحن، بازرگشت به کمیسیون خودروهای کامیون و کشنده نیز به این لایحه افزوده شد.»

پرداخت پول از جیب مصرف کننده به جای اسقاط خودرو

در حالی مجلس حل مشکل اسقاط را در گرو پرداخت هزینه به صندوق در وزارت صنعت اعلام می کند که مسئولان مراکز اسقاط کشور بارها در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» اظهار کرده اند که این مراکز امکان تامین گواهی خودروهای اسقاطی مورد نیاز تولید کنندگان را تا پایان سال جاری دارند و گواهی اسقاط این خودروها در مراکز موجود است. با این حال اما خودروسازان نیز بر این باورند که به دلیل نبود گواهی اسقاط کافی در مراکز، نتوانسته اند محصولات خود را شماره گذاری کنند و بسیاری از این خودروها در پارکینگ تجاری سازان انباشت شده است. نکته مهم این طرح پرداخت هزینه اسقاط از جیب مصرف کننده است. به گفته برخی نمایندگان مخالف این طرح، با تصویب طرح واریز ۵، ۱ درصد قیمت خودرو به یک صندوق، ظاهراً این پول قرار است از مصرف کننده دریافت شود و خودروسازان ۵، ۱ درصد را روی خودروها حساب کنند.

قانون جدید اسقاط خودروهای فرسوده نمی تواند به واردات کامیون های کار کرده تسری پیدا کند، چرا که هدف قانون گذار از واردات کامیون تعادل میان عرضه و تقاضا در بازار بوده است و واریز ۵، ۱ درصد از ارزش گمرکی در مقابل قیمت بالای کامیون رقم بسیار ناچیزی است که به اسقاط کامیون و کشنده های فرسوده کمک نمی کند



PERTEKS OIL
MOTOR OIL COMPANY



DIESEL
10W40
CK-4 15W40



LEAVE YOUR HEART SAFETY TO US

- محافظت فوق العاده در برابر اکسیداسیون روغن و تشکیل رسوب تحت دما و فشار بالا در موتورهای مدرن
- کنترل عالی بر ضخیم شدن روغن در دمای بالا موتور و عمر طولانی روغن
- حفاظت از سایش فوق العاده برای اجزای موتور حتی در سرعت ها و دماهای بالاتر، عمر طولانی تر موتور

www.perteksoil.com

pertekengineoil

ناتوانی رئیس جمهور ایالات متحده نسبت به کنترل بازار انرژی از نگاه سی‌ان‌ان:

«بایدن» نمی‌تواند کاری برای پایین آمدن قیمت بنزین انجام دهد

استراتژیک نفتی استخراج کرده که تاثیر چندانی بر قیمت‌ها نداشته است. بایدن مستقیماً شرکت‌های نفتی را مسئول بالا رفتن قیمت بنزین می‌داند، اما قیمت نفت و گاز در تمام بازارهای دنیا افزایش یافته است. تنها چیزی که قیمت نفت و بنزین را در بازار و مپ بنزین‌ها پایین‌تر از اوج ۵ دلار و ۲ سنت در ماه ژوئن نگه داشته، ترس فزاینده از رکود اقتصادی است. قیمت نفت و بنزین در آمریکا از آن زمان برای ۹۸ روز پیاپی روبه کاهش بوده و به ۳۶۸ دلار در هر گالن رسیده است. قیمت نفت بیش از ۲۵ درصد طی ۳ ماه گذشته پایین آمده است. البته فقط نگرانی در مورد رکود اقتصادی آمریکان نیست که قیمت بنزین را پایین نگه می‌دارد.

نگرانی درباره رکود در اروپا و اکثر مناطق آسیا هم وجود دارد. این موضوع یکی از اصلی‌ترین دلایل تصمیم اخیر اتلاف‌اوپک پلاس برای کاهش ۲ میلیون بشکه‌ای تولید نفت است. لیپو گفت: «اتلاف‌اوپک پلاس بازار را زیر نظر دارد و اگر رکود اقتصادی اروپا به سایر نقاط دنیا هم راه یابد، اقدام دیگری برای حمایت از قیمت نفت انجام می‌دهد. آنچه اوپک و سایر تولیدکنندگان نفت را می‌ترساند بلایی است که رکود بر سر قیمت نفت در گذشته آورده، به همین دلیل عجله‌ای برای افزایش تولید نفت پس از بالا رفتن قیمت‌ها به دنبال جنگ اوکراین ندارد. برای پایین آوردن قیمت بنزین نیازی به یک رکود شدید اقتصادی نیست. رکود نه‌ماهه اقتصادی در ۲۰۰۱ باعث کاهش ۳۷ درصدی قیمت‌ها در پایان آن سال شد.



به گزارش

خبرگزاری سی‌ان‌ان، تنها یک راه‌حل قطعی برای درمسان قیمت بالای بنزین وجود دارد

که البته این راه‌حل بدتر از خود مشکل است، یعنی رکود اقتصادی. هیچ چیز به جز رکود اقتصادی نمی‌تواند تقاضا برای نفت و قیمت آن را پایین بیاورد، پس تلاش‌های بایدن برای کاهش قیمت بنزین بی‌فایده است. رکود اقتصادی باعث از دست رفتن مشاغل می‌شود، یعنی افراد کمتری سر کار می‌روند و آن‌هایی که شغل دارند هم هزینه کرد خود را پایین می‌آورند که این به معنای تردد کمتر برای خریدارستوران رفتن و مسافرت‌های کمتر است و همه این‌ها مصرف بنزین را کاهش می‌دهد.

طبق اصول اقتصاد، وقتی تقاضا برای محصولی پایین می‌آید قیمت آن هم افت می‌کند و این کاهش قیمت بسیار سریع خواهد بود، مگر این‌که تولید محصول کاهش یابد. طبق گفته اندی لیپو، تحلیلگر بازار نفت، وقتی دنیا وارد رکود شود و تقاضا برای کالاها پایین بیاید بازار نفت هم بی‌ثبات می‌شود.

جو بایدن، رئیس‌جمهور آمریکا تلاش‌های فراوانی برای مقابله با قیمت بالای بنزین در سال جاری میلادی انجام داده است. دولت بایدن میلیون‌ها بشکه نفت از ذخایر



سید سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	1W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	1W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	شرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W40SN/5W30SN	گلف	

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
شعبه فوکس آلمان در ایران

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

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

www.fuchs.ir

fuchs.ir

۰۲۱ - ۷۱۱۶۴

www.aparat.com/fuchs.ir



محکومیت ۱۸ میلیاردی قاچاقچی لاستیک در مازندران



مدیرکل تعزیرات حکومتی استان مازندران از محکومیت ۱۸ میلیاردی برای قاچاقچی لاستیک خبر داد. به گزارش اداره کل روابط عمومی و تشریفات سازمان تعزیرات حکومتی، بدانه ملکی گفت: «تعداد ۴۰۰ حلقه انواع لاستیک خودرو قاچاق از یک انبار توسط پلیس امنیت اقتصادی کشف و پرونده برای رسیدگی در فرایبورگ است.»

به این اداره کل ارسال شد. «مدیرکل تعزیرات حکومتی استان مازندران افزود: «شعبه سوم بدوی با بررسی و استعلامات لازم تغلف انتسابی را محرز دانست و متهمان را علاوه بر ضبط کالای مکشوفه به پرداخت ۱۸ میلیارد و ۷۹۲ میلیون ریال محکوم کرد.»

یک گام دیگر برای راحتی مالکان خودرو

فناوری تشخیص زمان تعویض تایر از سوی «کانتیننتال» ارائه می‌شود



فدرال آلمان در حال جذب سرمایه برای اجرای یک برنامه ۳ ساله است. در پایان این دوره، شرکت‌های مختلف باید نتیجه‌ای ارائه کنند که با عنوان demonstrator یا نشانگر نمایشگر شناخته می‌شود. این محققان، در حال بررسی مایعی هستند که از این شلنگ می‌گذرد که نقش نشانگر یا نمایشگر را ایفا می‌کند. محل پژوهش آنها در مرکز کانتیننتال برای فناوری‌های چاپی کار کردی Functional Printing Technologies در فرایبورگ است.

در حال حاضر شلنگ‌ها، تایرها و فترهای بادی بیشترین استفاده از این پروژه را خواهند برد. البته این حافظ چند مثال از پتانسیل عظیمی است که این فناوری جدید در آینده خواهد داشت. در حال حاضر داده‌های بسیار ارزشمندی از قطعات مختلف خودرو پردازش و ذخیره می‌شوند که تایر جزو این قطعات نیست. اینکه قطعه‌ای چقدر عمر می‌کند، در حد حدس و گمان مکانیک و تعمیرکار است اما با به کارگیری این فناوری، تعمیر و نگهداری از خودرو هوشمندتر می‌شود. ضمن آنکه علاوه بر ایجاد ایمنی بالاتر، از تعویض بی جا و بی موقع هم جلوگیری خواهد شد. چه بهتر خود قطعات به ما بگویند چه زمانی موقع تعویض آنها رسیده در حال حاضر این پروژه در ابتدای راه بوده و تادستیایی به نتیجه به زمان زیادی نیاز است. تولید انبوه قطعات تفاوت زیادی با تولید یک قطعه در مرکز تحقیقات دارد و معمولاً خیلی از ایده‌های خوب برای رسیدن به خط تولید نیاز به گذراندن مراحل طولانی و تست‌های متعدد دارند.

یک گروه تحقیقاتی در آلمان با هدایت

غول قطعه‌سازی کانتیننتال در حال کار روی ترکیبی از لاستیک و قطعات الکترونیکی چاپی هستند به طوری که حسگرها می‌توانند میزان خوردگی و فرسودگی تایرها و قطعات لاستیکی را

ردگیری کنند. لاستیک یا rubber فقط در تولید تایرها به کار نمی‌رود، بلکه قطعات متعدد و متنوع مثل تسمه‌ها هم هستند که در خودرو به کار می‌روند و جنس آنها از لاستیک یا رابر است. باین حال هنوز راه موثر و قابل اطمینانی وجود ندارد که میزان خوردگی و فرسودگی این قطعات را به دقت اندازه بگیرد و پیش از حادثه، به صاحب خودرو هشدار لازم را بدهد. به همین دلیل تیمی از محققان از کمپانی قطعه‌سازی کانتیننتال و شرکت‌های تایرسازی دورهم جمع شده‌اند و در حال کار روی قطعاتی هستند که ترکیبی از لاستیک و مدارهای الکترونیکی است.

پروژه‌ای به نام «سنس آ‌سی» (SenseIC) در حال تست فناوری‌هایی است که تلفیق یا ترکیبی از فناوری‌های حسگر با مدارهای الکترونیکی چاپی در شلنگ‌های لاستیکی است. وزارت آموزش و تحقیقات



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۱۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبیا	۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبیا ۲	۱۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	۱۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	۱۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۱۶,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	۱۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۲۱,۸۵۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	۲۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60-ام وی ام X33	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۲۵,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۲۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۳۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
چانگان-سراتو	۳۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۳۵,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
پرادو-پیکاپ فوتون-آستا (آمیکو)	۵۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۷	۶۵	265/65R17		KB900	
تیوولی	۳۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۴۵	215/45ZR18		KB200	
جک S5-توسان-کوراندا	۳۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۵۵	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۳۶,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۵۵	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	۳۳,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-IX55-لکسوس	۳۵,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۵۱,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
سانتافه نیو-لکسوس-RX-تویوتا راکو-سورنتو SX	۳۹,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	235/55R19		KB700	
فیدلیتی-رکستون	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	255/45ZR20		KB555	



CUV SUV

OPTI RIDERUNNER



215/60 R 17
225/65 R 17

SPORTECH



215/65 R 16
225/70 R 16
235/60 R 16
265/65 R 17
235/60 R 18

RIDERUNNER



235/65 R 17
225/55 R 18
235/55 R 18
235/55 R 19
245/45 R 19



www.Barez.org



افزودن اجزای نظیر گرافیت، کربن و ترکیبات بهبوددهنده لاستیکی می تواند سبب کاهش صدای لنت شود. در نهایت اضافه کردن برنج می تواند سبب رفع ارتعاشات و همچنین تمیز کاری دیسک یا کاسه چرخ شود. شکل هندسی لنت نیز می تواند بر میزان صدای تولیدی موثر باشد. لنتی با گوشه های پخ خورده می تواند روی دیسک ترمز، بدون ایجاد ارتعاش بلغزد. همچنین لنت های چاکدار سبب تغییر فرکانس لنت های مرتعش می شوند.

تنوع چشمگیر لنت ترمز و ترکیبات موجود در آن، روی صدای تولیدی از لنت تأثیر قابل توجهی دارد. لنت های نیمه فلزی معمولاً سبب ایجاد صدای شونند که این مساله به دلیل سختی بیشتر آن ها نسبت به لنت های غیر آزیستی است. ترکیبات فلزی این نوع لنت ها هنگام ترمز گیری و سایش فلز به فلز سبب ایجاد صدای جیغ می شود. مقدار Binder ها در ماده اصطکاکی لنت در میزان صدای تولیدی از لنت های جلو یا عقب تفاوت چشمگیری ایجاد می کند و در این حالت



عامل اصلی صدای جیغ لنت ترمز چیست؟

مدیر عامل شرکت «پیشرو قدرت آریا» با نام تجاری امکو مطرح کرد گارانتی بی قید و شرط در عرضه لنت ترمز

ایجاد و تجهیز آزمایشگاه تخصصی و فنی و راه اندازی واحد تحقیق و توسعه برای عرضه لنت های با کیفیت بالا

داخلی ندارد. با دانشگاه آزاد اسلامی واحد ساری برای تولید این قطعه مذاکره داشته ایم و امیدواریم این محصول را داخلی سازی کنیم. از ابتدا هدف ما این بوده که محصولی را تولید کنیم که نمونه آن در ایران وجود نداشته باشد و شرکت ها به آن نیاز داشته باشند. اگر این محصول تولید شود ۵۰ درصد معضل ما و بسیاری از کارخانه های لنت ترمز در کشور حل می شود.

چه خدماتی از سوی امکو به مشتریان داده می شود که نمونه آن در دیگر شرکت ها کمتر به چشم می خورد؟

تمام تلاش ما این است که محصولاتی با کیفیت از طریق نمایندگان به دست مصرف کننده برسانیم و تمام محصولات ما دارای گارانتی بی قید و شرط هستند. سعی بر این است که محصولات امکو رضایت مشتریان را جلب کند و در صورت بروز هر گونه مشکلی در کنار مشتری باشیم و بتوانیم مشکل را رفع و مشتری را از زهر لحاظ راضی نگه داریم. لازم به توضیح است که به رغم گارانتی بی قید و شرط، مرجوعی های ما بسیار اندک است.

شرکت پیشرو قدرت آریا «امکو» چه برنامه هایی در حوزه تحقیق و توسعه و راه اندازی آزمایشگاه تست محصولات دارد؟

شرکت در حوزه تخصصی لنت ترمز و مسائل مربوط به آزمایشات و تحقیق و توسعه در این بخش برنامه های مختلفی را دنبال می کند و به روز ترین دستگاه تست کیفی موجود در ایران برای تست انواع لنت ترمز در اختیار این شرکت است تا محصولاتی بسیار مدرن، با ثبات کیفی و در شان مشتریان به بازار عرضه کنیم. این دستگاه انواع آزمایشات مقاومتی، برشی سایشی و... را انجام می دهد. آزمایشگاه مجهزی در کرج ایجاد کردیم و قرار است محصولات امکو در این آزمایشگاه تست شوند. همچنین واحد تحقیق و توسعه شرکت نیز در کرج قرار دارد. جمع این دو بخش سبب شده است محصولات با کیفیت تری به بازار عرضه کنیم. شرکت پیشرو قدرت آریا با نام تجاری امکو به منظور ارتباط بیشتر با مشتریان و نمایندگان و همچنین عرضه محصولات جدید خود در همدیه نمایانگاه بین المللی قطعات، لوازم و مجموعه های خودرو تهران که از ۹ آبان آغاز می شود، حضور فعالی خواهد داشت. در این نمایانگاه به دنبال شناساندن بیشتر محصولات با کیفیت امکو در حوزه لنت ترمز و دیسک و صفحه کلاچ و سایر قطعات خودرو خواهیم بود.



امروزه لنت ترمز مورد نیاز کشور توسط تولید کنندگان داخلی تأمین می شود. در این راستا شرکت های بسیاری در این حوزه فعال هستند و با عرضه لنت ترمز بخش عمده ای از بازار را در دست گرفته اند. یکی از شرکت هایی که سعی کرده با عرضه لنت با کیفیت و با قیمت مناسب بازار خوبی به دست آورد شرکت پیشرو قدرت آریاست. این شرکت محصولات خود را با نشان تجاری امکو به بازار عرضه می کند. این شرکت در راستای تولید لنت به تازگی آزمایشگاه مجهزی در کنار واحد تحقیق و توسعه خود راه اندازی کرده است. این اقدام شرکت به منظور تولید محصولاتی با کیفیت و نظارت مستمر بر تولیدات انواع لنت انجام شده است. تقریباً تمام مواد اولیه مورد نیاز برای تولید محصولات امکو از مواد با کیفیت وارداتی هستند و کیفیت بالای مواد اولیه این شرکت و آزمایش های مستمر لنت های تولیدی سبب شده است محصولات این شرکت علاوه بر قرار گرفتن بر مدار کیفی، در جلب رضایت مشتریان موفقیت درخشانی را به دست آورد. این شرکت برای بالا بردن رضایت مشتریان خود برای انواع محصولاتی که عرضه می کند گارانتی بی قید و شرط در نظر گرفته است و با توجه به درخشش محصولات امکو و حضور فعال این شرکت در بازار لوازم یدکی کشور، با مهندس رحیم محمدی مدیر عامل شرکت پیشرو قدرت آریا با نام تجاری امکو به گفت و گو پرداختیم.

اولویت آن ها نیست را چقدر صحیح می دانید؟
باید توجه داشت که در عرصه رقابت، کیفیت رمز اصلی ماندگاری در بازار محسوب می شود. چرا که تولید کننده در صورتی که محصول با کیفیت عرضه کند، می تواند سود بالایی به دست آورد. عرضه محصول بی کیفیت سبب از دست رفتن بازار برای تولید کننده می شود و اگر هم مشاهده داخلی، در چنین شرایطی واردات سهم مہلکی برای این صنعت به شمار می رود. به خصوص در شرایط موجود که تولید کنندگان برای سر پا ماندن و تعطیل نشدن کارخانه ها در تگابو و تلاش هستند، واردات لنت خودرو نه تنها سبب نابودی کارخانه های لنت ترمز می شود، بلکه به سهم خود به اشتغالزایی نیز آسیب وارد می کند.

در حوزه همکاری با دانشگاه ها چه اقداماتی انجام داده اید؟
تعامل و همکاری با مراکز علمی و دانشگاهی از اولویت های شرکت پیشرو قدرت آریا با نام تجاری امکو به شمار می رود. آخرین همکاری در راستای تولید قطعه ای به نام شیم لنت ترمز بوده که دارای دانش خاصی است و تولید

استفاده از مواد اولیه مناسب توانسته است لنتی تولید کنیم که ترمز گیری بالا و صدا نداشته باشد.

آیا شرکت پیشرو قدرت آریا با خودروسازان هم همکاری دارد؟
پیشنهاداتی از سوی خودروسازان برای همکاری وجود داشته اما سیاست شرکت همکاری از طریق نمایندگان رسمی در کشور است. اصولاً تمرکز ما روی افترمارکت است و تأمین لنت ترمز برای انواع خودرو با کیفیت بالا و قیمت مناسب هدف اصلی محصولات امکو بوده است. بنابراین ما به دنبال تقویت نمایندگان خود و تأمین نیاز بازار هستیم.

با وجود تأمین نیاز بازار ایران به لنت توسط شرکت های داخلی شاهد باز شدن درهای واردات هستیم. این مساله را چگونه ارزیابی می کنید؟

این که گفته می شود برخی تولید کنندگان ایرانی صرفاً به دنبال کسب سود هستند و کیفیت در

وضعیت تأمین مواد اولیه در حوزه لنت را چگونه می بینید و در این بخش با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

تقریباً تمام مواد اولیه مورد استفاده ما وارداتی و از مواد اولیه با کیفیت بالا تأمین می شود. بخشی از محصولات برند امکو هم در داخل زیر نظر متخصصان مونتاژ می شود. اما به طور کلی با توجه به نوسان نرخ ارز قیمت مواد اولیه هم در حال تغییر است. این روند روی تولید تأثیر گذار بوده است. در مجموع اقداماتی انجام داده ایم تا محصولاتی با کیفیت به بازار عرضه کنیم. بعضی از لنت های موجود در بازار برای برخی خودروها مانند تیبیا دچار مشکل هستند. در این راستا با توجه به تلاش واحد تحقیق و توسعه و آزمایشگاه های مجهز تخصصی و

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	گیرا لنت (ایران)
	۱۳۰,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰		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- قطعه برگشتی از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد - ۶- روغن باشد - ۷- لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد - ۸- لنت ترمز نماندگی نداشته باشد - ۹- چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۷۹۰۳۶۹۰۳۶	لنت جلو پراید صبا	
	۱۳۰,۰۰۰	۱۰۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱			
	۲۴۰,۰۰۰	۱۷۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو تیبیا			
	۲۹۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵			
	۲۹۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پارس			
	۳۱۰,۰۰۰	۱۸۰,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس			
	۲۳۵,۰۰۰	۱۷۰,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲			
	۳۱۰,۰۰۰	۱۸۰,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو سمند سورن			
	۲۶۵,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	امکو (ایران)
	۱۵۶,۵۰۰	۱۵۶,۵۰۰		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- قطعه برگشتی از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد - ۶- روغن باشد - ۷- لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد - ۸- لنت ترمز نماندگی نداشته باشد - ۹- چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۷۹۰۳۶۹۰۳۶	لنت جلو پراید صبا	
	۱۵۶,۵۰۰	۱۵۶,۵۰۰	۵۸۶		لنت جلو پراید ۱۱۱			
	۲۴۰,۰۰۰	۲۹۵,۶۱۶	۵۸۶		لنت جلو تیبیا			
	۲۵۰,۰۰۰	۲۷۲,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پژو ۴۰۵			
	۲۵۰,۰۰۰	۲۷۲,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پارس			
	۲۷۲,۰۰۰	۲۹۵,۶۱۶	۵۸۶		لنت جلو سمند ال ایکس			
	۲۴۷,۰۰۰	۲۹۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲			
	۲۹۱,۰۰۰	۲۹۵,۰۰۰	۵۸۶		لنت جلو سمند سورن			
	۲۹۱,۰۰۰	۲۹۵,۰۰۰	۵۸۶	لنت جلو تندر ۹۰				

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



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۳ آبان ۱۴۰۱. سال هشتم. شماره ۱۷۴۸

STATION

ایستگاه

۱۶

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

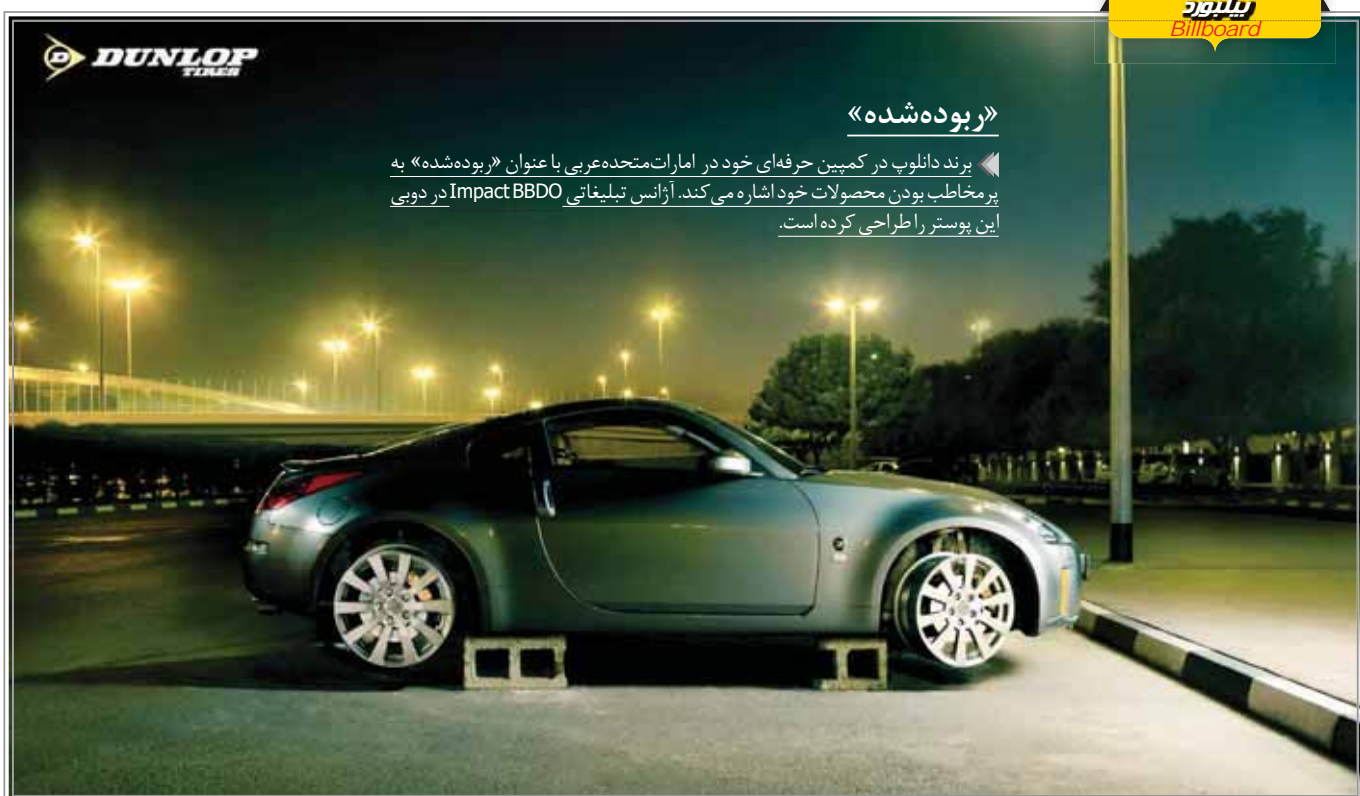
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

- تهران ۲۹ ۱۶ اصفهان ۲۹ ۷ شیراز ۲۹ ۱۱ مشهد ۳۱ ۱۴ تبریز ۲۷ ۱۳ ارومیه ۲۷ ۱۰ رشت ۲۴ ۱۹ گرگان ۲۸ ۱۷ ساری ۲۲ ۱۹ شهرکرد ۲۵ ۲ شهرکرد ۲۵ ۲ اهواز ۳۸ ۲۱ یزد ۳۲ ۱۵ کرمان ۲۸ ۷ بندرعباس ۳۷ ۲۴ زاهدان ۳۰ ۱۱



«ر بوده‌شده»

برند دانلوپ در کمپین حرفه‌ای خود در امارات متحده عربی با عنوان «ر بوده‌شده» به مخاطب بودن محصولات خود اشاره می‌کند. آژانس تبلیغاتی Impact BBDO در دبی این پوستر را طراحی کرده است.

تقویت الکتریکی سازی؛ تنها راه پیشرفت صنعت خودرو

مجله طراحی خودرو در اواخر آگوست سال ۲۰۲۰ اعلام کرد در یک ارزیابی دقیق کشورهایمانند کانادا، نروژ و سوئد با رشد فزاینده به‌سمت و سوی انرژی‌های تجدیدپذیر حرکت می‌کنند. این به‌معنای رشد حدود ۲۰ درصدی نسبت به ۵ سال گذشته است. اگر چه کشورهای پیشرفته هر کدام سعی دارند با سرمایه‌گذاری در این بخش آینده صنایع متعددی مانند خودرو و حمل‌ونقل را متحول کنند، اما در داخل کشورمان شاهد چنین تغییر و تحولی نیستیم. با نگاهی به عملکرد صنعت خودرو و همچنین موتورسیکلت‌سازی کشورمان در ۵ سال اخیر درمی‌یابیم که به‌مساله الکتریکی سازی آن چنان که شایسته این بخش از صنعت باشد، اهمیت داده نشده و بسیاری از کارشناسان نیز بر سر این موضوع اتفاق نظر دارند. اما دلیل این درجا زدن و شاید بتوان گفت عقب‌افتادگی، تنها ناشی از عدم سرمایه‌گذاری و بی‌توجهی خودروسازان و تولیدکنندگان موتورسیکلت به این موضوع نیست، بلکه عملکرد ضعیف در بحث فرهنگ‌سازی استفاده از وسایل حمل‌ونقل الکتریکی نیز از دلایل دیگر این رویداد به‌شمار می‌رود.

این درحالی است که دولتمردان در کشورهای همچون ژاپن، کانادا، سوئد و نروژ سالانه سرمایه‌های کلانی را در این راستا به‌خدمت می‌گیرند تا فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل الکتریکی رشد کرده و نهادینه شود. چرا که در غیر این صورت هواکره سالمی که در حال حاضر از آن بهره می‌بریم، برای نسل‌های بعدی فراهم نخواهد بود. بنابراین ضروری به‌نظر می‌رسد که مسئولان مربوطه در داخل کشور نیز هر چه بیشتر و سریع‌تر با هدف جبران گذشته، به‌سمت تولید وسایل نقلیه برقی حرکت کنند.

حرف آخر

The Last Word



حمید محمدی

خبرنگار



زکته امورتنش



گرفتگی مدار بنزین می‌شود. از سوی دیگر این پمپ توسط بنزین خنک کاری می‌شود؛ بنابراین در زمان کاهش بنزین سیم‌پیچ‌ها و مقاوم‌های پمپ بنزین به‌شدت داغ می‌شوند و این موضوع سبب سوختن آن خواهد شد. بنابراین بهتر است قبل از روشن شدن چراغ بنزین سوخت‌گیری کنید.

یکی از اصلی‌ترین نکاتی که رانندگان معمولاً به آن توجه کمی دارند، چراغ بنزین است. اغلب رانندگان زمانی بنزین می‌زنند که چراغ هشدار روشن شود و اخطار دهد؛ اما درحقیقت این عمل تنها زمینه را برای سوختن پمپ بنزین فراهم می‌کند. از آنجا که پمپ‌های بنزین داخل باک قرار گرفته‌اند، هنگام کاهش بنزین رسوبات جمع‌شده در باک سبب خرابی و

اهمیت چراغ بنزین

لنت‌پارس
PARS LENT
www.PARSLent.com

تولیدکننده انواع لنت ترمز
برای تمامی خودروها حتی خودروی شما

این آسمان پرازستاره است
ایساکو
رتبه یک خدمات پس از فروش
برای نخستین بار در تاریخ صنعت خودرو کشور
همزمان با سی‌زده سال صدرنشینی

www.isaco.ir