

اورند پیشرو ۲۱ ساله شد  
فرهنگسرای صفادشت میزبان اورندی‌ها

آشفته بازار قطعه سازی  
قیمت برخی قطعات تا سه برابر افزایش داشته‌اند

# راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۴ | آبان ۱۳۹۷

اجرای فاز جدید طرح «کاهش» در تهران سرانجام کلید خورد

# به امیدیه هوای تازه‌تر



**مادیارت**

شرکت آذربین ماد پارت راز



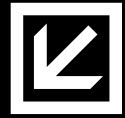
**با استاندارد، آرامش در حرکت**



تامین و توزیع کننده قطعات یدک، خودرو

[www.maadpart.com](http://www.maadpart.com)

Tel: (+98)2126215932 - 4 (+98)2126213973



ارتقا شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال ۲۰۱۸  
 ۲ ▶ **سر مقاله**

مقایسه صادرات ایران و ترکیه  
 ۴ ▶ **گزارش**

آشفته بازار قطعه سازی  
 ۶ ▶ **نوسانات ارز و بازار قطعات خودرو**

به امید به هوای تازه تر  
 ۸ ▶ **اجرای فاز جدید طرح «گامش» در تهران سرانجام کلید خورد**

بلاتکلیفی درباره وضعیت قیمت و سهمیه بندی بنزین  
 ۱۱ ▶ **شرایط جدید با احیای کارت سوخت**

تازه های خودرو در کشور  
 ۱۲ ▶ **اخبار داخلی خودرو**

به همت خیریه راز در صفادشت برگزار شد  
 ۱۶ ▶ **همایش سرطان پستان**

۲۱ سالگی اورند پیشرو  
 ۱۸ ▶ **جشن سالگرد**

بهمنی ها در اورند پیشرو  
 ۱۹ ▶ **بازدید اعضای هیئت مدیره گروه «بهمن» از اورند پیشرو**

خودرو های رهبران جهان  
 ۲۲ ▶ **سلبریتی**

برون مرزی  
 ۲۴ ▶ **اخبار خارجی خودرو**

فصل عجیب فراری و فتل  
 ۲۶ ▶ **مسابقه**

شگفت انگیزها  
 ۲۸ ▶ **آفرود**

قدیمی ترین خودرو ها در ایران  
 ۳۰ ▶ **تاریخچه**

مقایسه فنی و ظاهری جک A۵ و چری تیگو  
 ۳۲ ▶ **مقایسه خودرو**

نگاهی به کارکرد هولدر تلفن همراه در اتومبیل  
 ۳۴ ▶ **محافظ جان و موبایل**

مزایا و معایب شارژر فندکی  
 ۳۶ ▶ **دوستی که به ضرر خودرو شما کار می کند**

از کلکسیون خودروی پهلوی تا جعفر اخوان  
 ۳۸ ▶ **تاریخچه**

معرفی کتاب  
 ۴۰ ▶ **گزارش**

جدول حروف مقطع  
 ۴۱ ▶ **سرگرمی**

فهرست اعضا

آرش فرحزاد، یگانه عساری، یگانه عساری،  
 مر نضی میثاقی و جواد هاشمی  
 طراح لوگو: محمد راجی  
 طراح جلد، اینفوگراف: امیر علیزاده  
 جدول و سرگرمی: حمید رضا عبدالوند  
 گرافیک: علیرضا کهکی  
 دبیرعکس: پرتو جغتایی  
 گروه عکس: رضا محبی، هلیا راد  
 ویراستار: عسل همتی  
 با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری  
 کرده اند:  
 سپیده رحیمیان، سحر حیدری و مریم اعظمی

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی  
 مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری  
 سردبیر: فرناز استاد نوبری  
 تیم تحریریه:  
 ریحانه جاویدی، الهام دانیالی، سعیده علیپور،



# ارتقا شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال ۲۰۱۸



علی هنرمند

رئیس انبارها و لجستیک شرکت اورنگ پیشرو

بر اساس جدیدترین گزارش ۲ سالانه منتشره از سوی بانک جهانی در خصوص شاخص عملکرد لجستیک (Logistic Performance Index (LPI)، ایران در سال ۲۰۱۸ با ۳۲ رتبه صعود نسبت به سال ۲۰۱۶ از رتبه ۹۶ جهانی به رتبه ۶۴ در بین ۱۶۰ کشور عضو نایل آمد، با وجود ارتقا مناسب رتبه ایران در سطح بین الملل، در بین ۲۰ کشور منطقه رتبه ای بهتر از رتبه هشتم را نتوانست به خود اختصاص دهد.

آلمان همچون دوره های قبل بهترین کشور لجستیکی دنیاست و پس از آلمان، کشورهای سوئد، بلژیک، اتریش و ژاپن به ترتیب در رتبه دوم تا پنجم قرار گرفته اند و در منطقه غرب آسیا، امارات متحده عربی و قطر، به ترتیب با جایگاه های یازدهم و سی ام بهترین شرایط لجستیکی را به خود اختصاص داده اند.

توسعه زیرساخت ها (Infrastructure)  
کارآبودن فرایندهای گمرکی (Customs)  
حمل و نقل بین المللی (International Shipment)  
طبق گزارش بانک جهانی شاخص عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸ بیان می کند که کشور

LPI یک شاخص بین المللی است که با شش زیرشاخص مورد ارزیابی قرار می گیرد. این شاخص ها عبارتند از:  
تحویل به موقع (Timeliness)  
شناسایی و ردیابی (Tracking and Tracing)  
کیفیت خدمات لجستیکی (Logistics Competence and Quality)

رتبه ایران	۲۰۰۷	۲۰۱۰	۲۰۱۲	۲۰۱۴	۲۰۱۶	۲۰۱۸
۷۸	۱۰۳	۱۱۲	۱۱۴	۹۶	۶۴	
کشورهای عضو	۱۵۰	۱۵۵	۱۵۵	۱۶۰	۱۶۰	۱۶۰

## مقایسه رنکینگ جهانی لجستیک ایران و آلمان در ۶ زیر شاخص

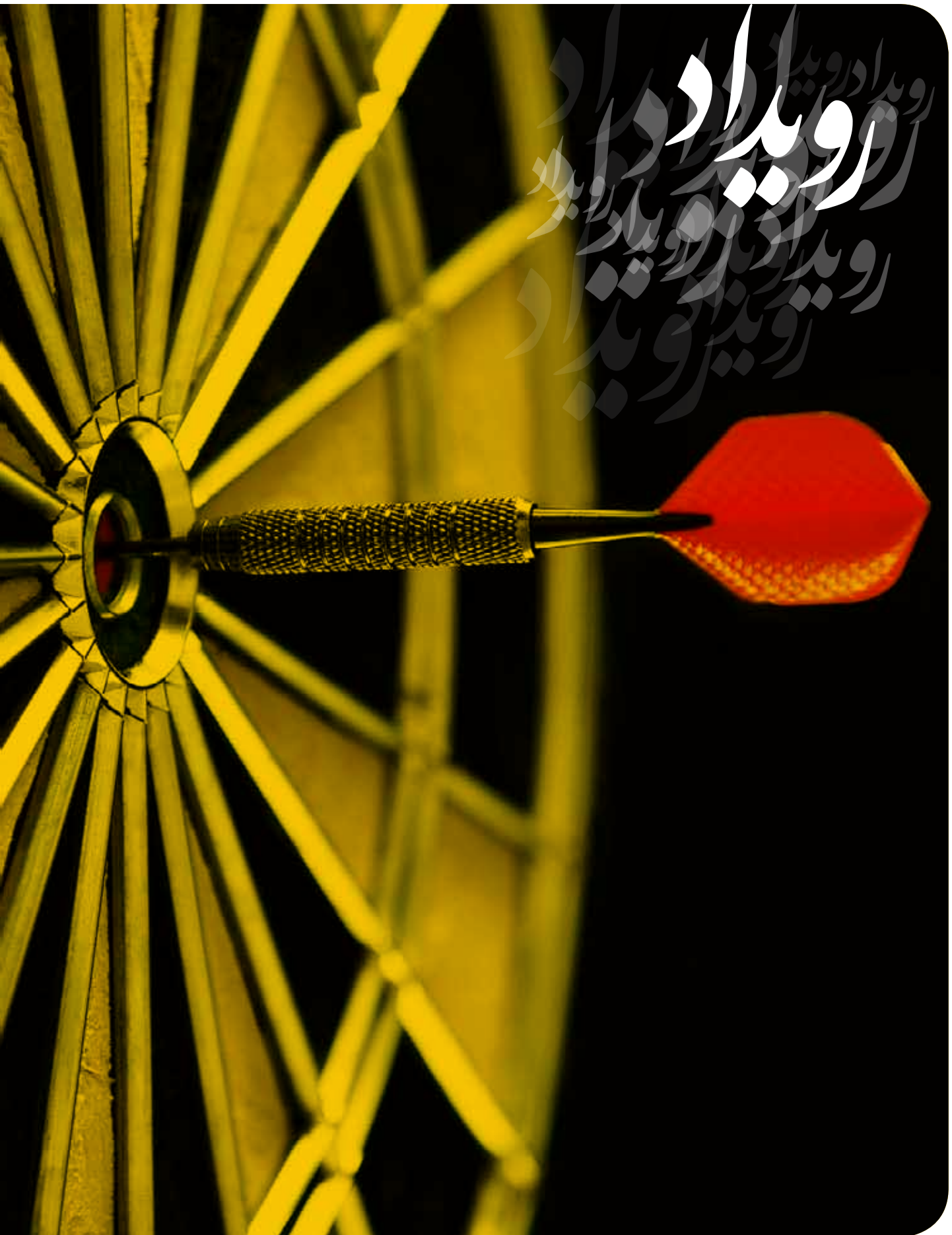
کشور	LPI Score	فرایندهای گمرکی	توسعه زیرساخت ها	حمل و نقل بین المللی	کیفیت خدمات لجستیک	ردیابی و شناسایی	تحویل به موقع
Germany	1	1	1	4	1	2	3
Iran	64	71	63	79	62	85	60

های بهبود در فرایند لجستیک خود، رویکرد ناب سازی را در دستور کار قرار داده است تا همگام با نیازهای رو به افزایش سازمان و با الگوبرداری از ساختارهای جهانی، توسعه همگونی در این حوزه داشته باشد و در این راستا، با افزایش فضای انبارش استاندارد و توسعه سیستم های نرم افزاری هوشمند کنترل و مدیریت موجودی و بهبود شاخص کارایی انبارها و استفاده از تکنیک های نوین ارسال Milk و Compound Delivery Run Delivery و ... و تشکیل کمیته های کارشناسی و تخصصی در تلاش است تا با کاهش هزینه های لجستیکی، کارایی و اثربخشی فرایند را در این حوزه افزایش دهد.

لجستیکی با جوایزی مانند جوایز ملی لجستیک ایجاد شده است. شرکت اورنگ پیشرو با ساماندهی و اجرای پروژه

با وجود اینکه گزارش بانک جهانی صعود مناسبی را در حوزه خدمات لجستیک برای ایران نشان می دهد، واقعیت این است که ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه، هنوز جایگاه مناسبی را ندارد و نیاز است تا برای برطرف کردن عقب ماندگی نسبت به الگوبرداری (و نه دوباره کاری) از کشورهای موفق در این حوزه اقدام نمود، جای بسی خوشحالی است ارتقا وضعیت لجستیکی کشور و اهمیت این مهم طی سال های اخیر نزد دولتمردان و صاحبان صنایع مورد توجه قرار گرفته و در این راستا، طرح های مناسبی مانند طرح ملی ساماندهی لجستیک و زنجیره تامین کشور، سند مراکز لجستیکی کشور و ایجاد رقابت در بین شرکت های خدمات دهنده





# مقایسه صادرات ایران و ترکیه

و حدود شصت برابری را تجربه کرده اند. اما بایستی به سبد محصولات صادراتی، تنوع محصولات صادراتی، مقاصد صادراتی، برند ملی کشورها و چشم انداز آتی این کشورها هم توجه کرد.

نمودار زیر تولید ناخالص داخلی دو کشور را نشان می دهد. تا سال های ۱۹۷۵ و حتی ۱۹۸۰ در آمد دو کشور در یک سطح بوده است. نقاط تلاقی دو نمودار سال های ۱۹۷۹ (۱۳۵۷) و ده سال پس از آن یعنی ۱۹۸۹ است. در این بازه کوتاه در آمد ایران از کشور همسایه پیشی گرفته است. اما اوج گیری ترکیه از همین سال شروع می شود جایی که ایران در میانه مسیر افول است. سال های پایانی جنگ است، دولت با کسری بودجه مواجه است، هزینه جنگ بسیار بالاست و فروش نفت کاری مشکل است.

اگر چه در اوایل انقلاب به فکر ساختن ژاپن اسلامی بودیم و یا خود را در کوران رقابت با کره جنوبی احساس می کردیم، اما حقیقت آن است که کشور های منطقه الگوها و رقبای بهتری برای ما هستند. در این بین کشور ترکیه جایگاه ویژه ای دارد. این کشور نه تنها از حیث جمعیت ۸۰ میلیونی بلکه از لحاظ فرهنگی و تاریخی نیز بسیار شبیه ایران است. هر چند در برهه ای از تاریخ مسیر دو کشور به کلی تغییر پیدا کرد، اما همچنان مشابهت بیش از تفاوت ها است.

ترکیه توانست طی سال های ۱۹۸۰ تا ۲۰۱۷ صادرات خود را از حدود دو و نیم میلیارد دلار به بیش از ۱۶۰ میلیارد دلار برساند. در مدت مشابه ما توانسته ایم صادرات یک میلیارد دلاری را به ۶۴ میلیارد دلار برسانیم. از نظر ریاضی هر دو کشور، رشدی مشابه



## نمودار شماره ۱ درآمد ناخالص داخلی ایران و ترکیه به نقل از بانک جهانی

افتراق دو نمودار را بایستی به جهش خارق العاده ترکیه نسبت داد یا عدم رشد ایران، چندان واضح نیست. آنچه مسلم است این است که هم اکنون در آمد سرانه هر شهروند در ترکیه تقریباً دو برابر در آمد سرانه شهروند ایرانی است.

### سبد محصولات:

از لحاظ ذخایر نفت و گاز هستیم، وقتی که معادن سنگ ما در دنیا کم نظیر است، به نظر می رسد می توان گفت که صادرات ما مرهون کالاست نه دانش، تخصص و ارزش افزوده ما در بخش صادرات. حقیقت آن است که کشورهای دیگر واردکنندگان خوبی هستند تا اینکه ما صادرکنندگان خوبی باشیم. نبایستی منکر زحمات و دانش فنی در بخش پتروشیمی و محصولات مشتقه بود، اما عیار واقعی این بخش پس از آزادسازی قیمت خوراک پتروشیمی و قطع سایر اقدامات حمایتی دولت، مشخص خواهد شد.

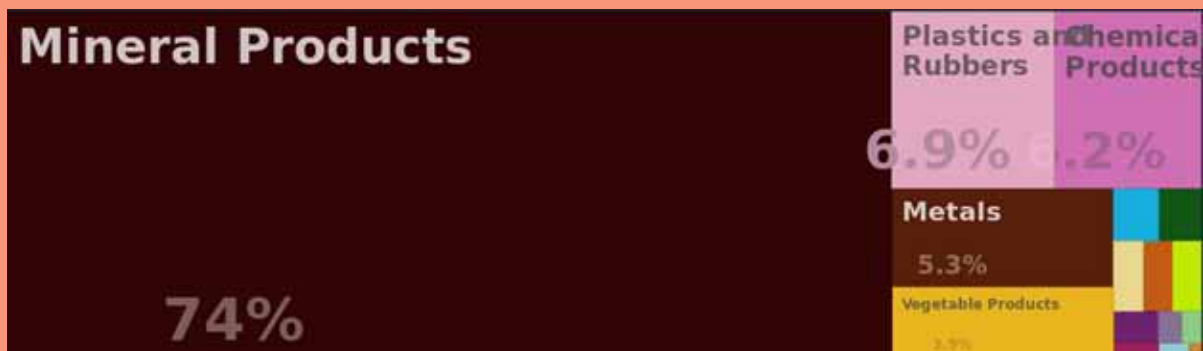
با بررسی و مقایسه بی طرفانه سبد محصولات صادراتی کشورمان، ساده تر می توانیم صحبت های «آقای ترکان» در سال ۹۳ را بیذیریم، «کبر ترکان»، مشاور حسن روحانی و رئیس مناطق آزاد در دولت یازدهم، در اظهاراتی تاریخی گفته بود: «اگر تعرفه واردات برداشته شود، قابلیت رقابت در هیچ تکنولوژی و هیچ صنعتی به جز آبگوشت بزباش و قرمه سبزی را نخواهیم داشت. هر چند بسیار دردناک است، اما بسیار نزدیک به واقعیت است.»

بررسی سبد صادراتی کشور ترکیه نشان می دهد مهم ترین اقلام صادراتی ترکیه شامل پوشاک (۲۹ میلیارد دلار)، اتومبیل و قطعات (۲۴ میلیارد دلار)، ماشین آلات (۲۲ میلیارد دلار)، فلزات و سازه های فلزی (شانزده میلیارد دلار) اهم سرفصل های صادراتی ترکیه هستند. پس از این ها طلا، مواد کشاورزی، میوه و محصولات پلاستیکی در رده های بعدی قرار می گیرند.

اما وضعیت سبد صادراتی ما به کلی متفاوت است. جدا از نفتی که دولت صادرات آن را به عهده دارد، ۸۶ درصد از صادراتی غیر نفتی ما را مواد معدنی و پتروشیمی تشکیل می دهد. پسته، زعفران و فرش در رده های بعدی قرار دارند. وقتی در نظر بگیریم که مواد معدنی، مواد پتروشیمی بر پایه نفت، زعفران و پسته، همه ناشی از منطقه اقلیمی جغرافیایی ماست، وقتی ۹۸ درصد تولید زعفران دنیا، در کشور عزیزمان ایران انجام می شود، وقتی که جزو کشورهای برتر



شکل شماره ۱ سبد محصولات صادراتی از مبدا ترکیه



شکل شماره ۲ سبد محصولات صادراتی از مبدا ایران

### هم نشینی:

بیش از ۶۰ درصد مبادلات تجاری (واردات و صادرات) ترکیه با اروپاست. در سوسی مقابل بیش از هفتاد درصد مبادلات تجاری ما با کشورهای آسیایی است. کار کردن با شرکت ها و کشورهای اروپایی و غلبه بر استانداردها و قوانین سخت گیرانه این کشورها، موجب قوت شرکت های ترکیه ای شده است. شرکت های مختلف ترکیه در صنایع پوشاک، خودرو و قطعات، ماشین آلات و غیره اکنون به خوبی در صحنه بین المللی به رقابت می پردازند نه از حیث قیمت تمام شده که کیفیت و استاندارد. در سمت مقابل، ما با بازارهایی بیشتر سروکار داشته ایم که در آن ها قیمت مهم ترین عامل تصمیم گیری مصرف کننده است و همچنین این کشورها در مقام صادر کننده بیشتر به واسطه قیمت رقابتی مورد توجه هستند. این گفته درباره اکثر کشورهای آسیایی به جز ژاپن و کره جنوبی صادق است. هم نشینی و مراد به صاحبین صنعت و تکنولوژی باعث رشد و پیشرفت خواهد بود، هر چند این روابط با کاتالیزور روابط سیاسی حسنه، مقدر و ممکن خواهد بود.

### جمع بندی:

برای صادر کردن باید صادرات محور باشیم. همان Export oriented که پیشتر کاندیدای ریاست جمهوری جناب آقای «هاشمی طباطبائی» بر آن تاکید داشت. بدنه حکومت با قانون گذاری و اجرای صحیح آن فضا را برای توسعه بخش خصوصی فراهم کند. رشد چند برابری ایرانیان متقاضی سرمایه گذاری در ترکیه با بستنی ما را به فکر بیاندازد که چرا در کمتر از چهار سال از شروع با شرایط تقریباً برابر، اکنون چنین فاصله ای بین دو کشور ایجاد شده است؟ الگوبرداری از رقیب سابق که امروز بسیار از ما پیش افتاده می تواند مفید واقع شود.

### بخش خصوصی:

نکته حائز اهمیت دیگر سهم و تاثیر بخش خصوصی است. بررسی سبد صادراتی ایران نشان می دهد که در مقایسه با دولت، بخش خصوصی ما بسیار ناچیز است. شاید حق با وزیر دولت یازدهم بوده که جایی در جمع فعالان اقتصادی اتاق بازرگانی گفته بود: «ما در ایران، بخش خصوصی به معنایی که در دیگر کشورها هست، نداریم. بخش خصوصی در ایران راننده تاکسی ها هستند. بقیه روزی شان دست دولت است و برای همین جلوی دولت در نمی آیند. این بخش خصوصی نیست.» ترکیه نفت ندارد، دولت در آمد خود را از مالیات کسب می کند. شاید به همین خاطر باشد که بخش خصوصی ترکیه، قوی تر و بهتر عمل می کند. صادرات قطعات و اتومبیل ترکیه کمی بیش از مجموع صادرات نفت خام دولت ایران است.

### مدیریت:

وزیر اسبق صنعت، «آقای نعمت زاده» ۲۸ مهر ۱۳۹۴ با بیان اینکه «در اقتصاد نیز نیازمند واردات مدیران اقتصادی خارجی هستیم» گفته بود: «همان طور که در بخش های ورزشی مربی خارجی به کشور می آوریم، در بخش صادرات نیز برای توسعه بازارهای صادراتی نیازمند ورود مدیران اقتصادی خارجی هستیم.» هر چند پذیرش این حرف برای جناح سیاسی رقیب بسیار سخت و دردناک بود و کماکان هم از این سخن با کناپه یاد می کنند، اما به نظر بیراه هم نیست. چطور کشور ترکیه بدون نفت، با شرایط مشابه با ایران از سال ۱۹۸۰ توانسته صادراتی خود را به بیش از ۱۶۰ میلیارد دلار برساند، در حالی که ما در همین مدت به ۶۰ میلیارد دلار رسیده ایم؟ آیا وقت آن نرسیده است که مدیریت را به عنوان یک علم به رسمیت بشناسیم؟ و اعتراف کنیم که علیرغم قوت ما در علوم فنی، پایه و پزشکی، در علوم انسانی ضعیف هستیم.



## قیمت برخی قطعات تا سه برابر افزایش داشته اند آشفته بازار قطعه ساری

اما برخی نمایندگان مجلس بر این باورند که در سال‌های اخیر به دلیل پایین بودن نرخ ارز به جای قطعه سازی تمرکز بر واردات قطعات خودرو بود، حال آنکه وضعیت اخیر می تواند یک گام روبه جلو برای رونق و رشد قطعه سازی باشد.

### تعدد تصمیم گیران؛ علت ایجاد مشکل

افزایش قیمت قطعات یدکی خودرو در حالی است که «حسن ساده»، عضو هیئت مدیره اتحادیه فروشندگان لوازم یدکی خودرو، معتقد است افزایش قیمت در همه کالاها از جمله لوازم یدکی خودرو رُخ داده و قیمت برخی از لوازم یدکی ۲ تا ۳ برابر افزایش داشته است که منطقی نیست. او درباره این موضوع افزود: «در چند ماه اخیر ۴۰ درصد افزایش قیمت داشتیم که به علت نوسانات نرخ ارز و افزایش هزینه های گمرکی و حمل و نقل بوده است. بخش زیادی از نیاز لوازم یدکی کشور از خارج تامین می شود که افزایش قیمت ارز موجب افزایش قیمت این لوازم شده است.» عضو هیئت مدیره اتحادیه فروشندگان لوازم یدکی خودرو گفت: «تعدد مراکز تصمیم گیر و توجه نکردن به عواقب تصمیم از علل ایجاد مشکل در قیمت قطعات لوازم یدکی خودرو است. بر اساس قانون، اتحادیه ها

نوسان قیمت ارز در چند ماه اخیر چوب لای چرخ صنایع، صادرات و واردات گذاشت تا جایی

ریخته جاویدی

خبرنگار

که افزایش قیمت در برخی صنایع به طور غیر منطقی روند صعودی را طی کرد. در این میان بازار قطعه فروش ها هم دستخوش تغییرات اساسی شد تا جایی که برخی لوازم یدکی پر مصرف خودرو مانند لنت ترمز، دیسک صفحه کلاچ و فیلترها حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد افزایش قیمت داشت. با این وجود، مسئولان معتقدند علاوه بر رشد نرخ ارز، وجود واسطه های متعدد هم از عوامل افزایش قیمت برخی قطعات یدکی است. در این میان تعمیرکاران خودرو هم معتقدند مصرف کننده و تعمیرکار، بیشترین زیان را از بازار آشفته قطعات یدکی خودرو متحمل می شوند که در نهایت منجر به استفاده دوباره و چندباره از برخی قطعات استفاده شده قدیمی می شود. این وضعیت در حالی است که مسئولان اتحادیه قطعه سازان خودرو معتقدند صنعت خودرو سازی در ایران، وابستگی بالایی به واردات دارد و نابه سامانی قیمت ارز، نه تنها این صنعت را از پا درمی آورد بلکه زمینه بیکاری فعالان این حوزه را هم به وجود می آورد.





اجازه نرخ گذاری و نظارت ندارند و سازمان های تصمیم گیر هم با اتحادیه ها مشورت نمی کنند. مصرف قطعات یدکی در سال ۹۶ در کشور ۱۱ میلیارد دلار برای حدود ۲۲ و نیم میلیون خودرو بوده است. حدود ۵۰ درصد این مبلغ، تولید داخل و ورود کالا از مبادی رسمی بوده و ۵۰ درصد این کالاها هم از مبادی غیررسمی بوده است و فروشنده ها هم نمی توانند اصلی را از بدلی تشخیص دهند.»

### ▲ بازار ۲۰ هزار میلیارد تومانی قطعات یدکی خودرو

اظهارات ساده در حالی است که «مازیار بیگلو»، دبیر انجمن قطعه سازان خودرو هم معتقد است قیمت مواد اولیه خارجی سه برابر شده است. او با بیان اینکه هشدارهای جدی درباره عاقبت چنین وضعیتی به مسئولان داده شده است، بیان کرد: «اجناسی را که با دوزدن تحریم ها خریدیم و در گمرک کشورمان نگه داشتیم تا آن را ترخیص کنیم اما براساس تصمیم نادرست مسئولان، قیمت ارز را از ۴ هزار و ۲۰۰ تومان به ۸ تا ۹ هزار تومان تبدیل کردند. مواد اولیه خارجی هم، حدود ۲ تا ۳ برابر افزایش قیمت داشته است. حال آنکه براساس قرارداد حقوقی قطعه سازان با شرکت های خودرو ساز، اجازه ندارند قطعاتی را که مطابق با قطعه سازان خودرو است، به طور مستقیم در بازار بفروشند و قطعه سازان داخل، تولیدات خود را باید در اختیار خودروسازان قرار دهند.»

بیگلو با بیان اینکه ۱۵۳۰ قطعه ساز ثبت شده در کشور داریم، افزود: «حدود ۲۰۰ قطعه ساز پیش از این بحران هم، فعال نبودند و حدود ۳۰۰ قطعه ساز هم به علت این بحران ها غیر فعال شدند. اکنون هزار قطعه ساز داریم که از این میزان ۷۰۰ قطعه ساز در رده های تی آر وان مشغول کار مستقیم با خودروسازان هستند. برخی قطعه سازان، زیر پله ای تولید می کنند که مالیات نمی دهند و کیفیت و استانداردها را هم رعایت نمی کنند و به ما هم ارتباطی ندارند.»

دبیر انجمن قطعه سازان خودرو بیان کرد: «قیمت مواد اولیه خارجی ما به علت افزایش نرخ ارز حدود ۲ تا ۳ برابر شده است و مواد اولیه تابع نرخ ارز است. قیمت آهن از کیلویی هزار به ۳ هزار تومان افزایش یافته است. قیمت قطعات خودرو حدود ۲ و نیم برابر شده یعنی ۱۵۰ درصد افزایش قیمت داشته است. در حالی که قیمت مواد اولیه ۳ برابر شده است.»

بیگلو با اشاره به اینکه ۸۰۰ هزار شاغل مستقیم در صنایع قطعه سازی داریم، گفت: «کل فروش سایپا پدک و ایساکو در سال گذشته کمتر از ۳ هزار میلیارد تومان بوده است در حالی که حجم بازار لوازم یدکی کشور حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان است. بسیاری از قطعات از چین وارد می شود، اما نشان شرکت معتبر ایرانی بر روی آن می زنند و می فروشند و این موارد را به سازمان تعزیرات هم اعلام کردیم، اما اقدامی نشده است.»

### ▲ توفیق اجباری برای رونق قطعه سازی

با وجود آنکه مسئولان قطعه سازی کشور معتقدند بسیاری از قطعات مورد نیاز بازار خودرو سازی ایران از کشورهای دیگر وارد شده و وابستگی به واردات قطعه هنوز کاهش نیافته، اما برخی نمایندگان مجلس درباره این موضوع نظر دیگری دارند. «محمد عزیزی»، عضو کمیسیون صنایع

مجلس شورای اسلامی با بیان این موضوع که در چند سال اخیر صنعت قطعه سازی به جای قطعه سازی به واردات قطعه روی آورده زیرا قیمت ارز، پائین بود و واردات قطعه، به صرفه بود. با افزایش قیمت ارز، واردات قطعه برای واردکنندگان، صرفه اقتصادی نخواهد داشت. اکنون فرصت خوبی برای تولید کنندگان داخلی است.»

او افزود: «متنوع نبودن محصول موجب شده تا قطعه سازان به تولید قطعات بپردازند و پژوهش کنند و هیچ وقت برای انتقال فناوری و توسعه صادرات فکر نمی کنند. بیش از ۵۰ درصد قطعات متنوع لوازم یدکی خودرو، چینی است و آن ها را وارد می کنیم. بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار شاغل در صنایع قطعه سازی داریم. سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان، تعزیرات و اصناف باید وارد شوند و نظارت کنند.»

### ▲ نام خودرو سازان در میان محتکران

در حالی که افزایش قیمت دلار، بازار واردات قطعات خودرو را گل آلود کرده، در مقابل بازار احتکار قطعات بیش از پیش داغ است تا جایی که به گفته سخنگوی سازمان تعزیرات کشور حتی برخی از خودرو سازان هم به جمع محتکران پیوسته اند، «سید یاسر رایگانی» درباره این موضوع بیان کرد: «یکی از اهداف برخورد با محتکران، حمایت از کسانی است که در چارچوب قانون کار می کنند. اتحادیه ها باید در این زمینه پیش از قبل، نقش نظارتی داشته باشند، چرا که قیمت لوازم یدکی خودرو چند برابر شده و زمینه برای احتکار همانطور که در سایر صنایع فراهم است، در قطعات خودرو هم داغ شده تا جایی که بزرگ ترین پرونده لوازم یدکی خودرو در سازمان تعزیرات در استان سمنان بوده است که ۵۰ میلیارد تومان انواع لوازم یدکی کشف شد. همه این لوازم یدکی به طور غیرقانونی وارد کشور و احتکار شده بود و حتی خودروسازان هم احتکار کردند.»

### ▲ عدم نظارت بر بازار قطعه سازی

اما با این وجود، «سید مهدی کاظمی»، سخنگوی انجمن فروشندگان لوازم یدکی خودرو، معتقد است نوسانات نرخ ارز و بلامتکلیفی بازار در قیمت گذاری ها باعث شده تا قیمت انواع قطعات یدکی خودرو رشد قابل توجهی پیدا کند، او درباره این موضوع افزود: «در حال حاضر، قیمت اکثر قطعات خودرو ۱۰۰ تا ۳۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است.»

کاظمی با گله از اینکه هیچ نظارتی بر بازار خرید و فروش قطعات یدکی خودرو اعمال نمی شود، بیان کرد: «ما از اردیبهشت امسال به صورت کتبی اخطارهایی را در مورد افزایش قیمت ها در بازار قطعات یدکی خودرو داده بودیم، اما متأسفانه مسئولان توجهی به این موضوع نداشتند.» سخنگوی انجمن فروشندگان لوازم یدکی خودرو با اعلام اینکه علاوه بر گرانی، رکود نیز عاملی شده تا قطعه در بازار کمبود داشته باشد، گفت: «واردکنندگان به دلیل نوسانات نرخ ارز ثبت سفارش های خود را متوقف کرده اند علاوه بر این، تولید کنندگان داخلی نیز منتظر ثبات اوضاع بوده و حجم تولید را کاهش دادند.»

کاظمی اضافه کرد: «در شرایط فعلی از ۴ هزار قطعه خودرو فقط ۱۶ قلم مشمول استانداردهای اجباری است که در حال حاضر تورم، کمبود قطعه و گرانی ها عاملی شده تا نظارت بر این ۱۶ قلم قطعه نیز کم رنگ باشد، چرا که براساس تفاهات قرار بود بر روی این قطعات کد رهگیری نصب شده و نظارت لازم برای فروش آن ها در سطح بازار اعمال شود، اما امروز خبری از این نظارت ها نیست.»

وی با تأکید بر اینکه عمده شکایات ارسالی به اتحادیه مربوط به قطعات بی کیفیت و گرانی قطعات است، افزود: «پیش از این، مشکل اصلی بازار قطعات یدکی خودرو فروش قطعات بی کیفیت به عنوان اصل به مردم بود، اما امروز این قطعات بی کیفیت به فروش رسیده و بازار شاهد کاهش قطعه است.»

سخنگوی انجمن فروشندگان لوازم یدکی خودرو بر لزوم اتخاذ یک تصمیم مناسب برای ساماندهی بازار قطعات یدکی خودرو تأکید کرد و اظهار داشت: «اگر مسئولین و واحدهای نظارتی با یکدیگر هماهنگ باشند، در کنار اتحادیه ها می توانند بازار را ساماندهی کنند، اما هنوز هیچ راهکاری برای ساماندهی بازار از سوی مسئولین اعلام نشده است.»



## اجرای فاز جدید طرح «کاهش» در تهران سرانجام کلید خورد به امید یه هوای تازه تر

جهانی، شهر تهران سالانه ۲.۶ میلیارد دلار از آلودگی هوا خسارت می‌بیند. تبعات ناشی از آلودگی هوا در همه ابعاد اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی نفس جامعه را بند آورده است. همچنین بر اساس جدیدترین گزارش بانک جهانی در خصوص آلودگی هوای تهران، کاهش سطح آلاینده PM 2.5 در شهر تهران به میزان غلظت آن در شهر نیویورک، هزینه اقتصادی سلامت را در حدود ۱.۶ میلیارد دلار کاهش خواهد داد. همین شرایط بحرانی مدیران فعلی شهری تهران را به تکاپو انداخت تا راهی برای ادامه فاز اول طرح کاهش (کنترل آلودگی هوای شهر) که از نیمه دوم سال ۱۳۹۵ و در دوران شهرداری گذشته کلید خورد، پیدا کنند. در این گزارش به بررسی فاز اول و دوم طرح کاهش خواهیم پرداخت:

آلودگی هوا در شهر تهران هستند، اما تاکنون هیچ اتفاق خاصی در این زمینه رخ نداده است و این تصمیمات تاثیر چندانی بر رفع آلودگی هوای تهران نداشته است. کافی است به عملکرد اکثر شهرداران تهران طی ۴ دهه اخیر نگاهی بیندازیم. شاهد مهم ترین تصمیم در این باره اجرای طرح ترافیک در این شهر به روش های گوناگون بوده است که هیچ کدام هم تاثیر خاصی در راه رفع آلودگی هوای پایتخت نداشته است که متأسفانه یکی از اصلی ترین دلایل مرگ و میر در این شهر به حساب می‌آید. کافی است در این زمینه به آمارهای رسمی مراجعه کنیم. براساس گزارش وزارت بهداشت، سالانه بین ۴ تا ۵ هزار شهروند تهرانی بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند. از سوی دیگر، براساس گزارش بانک

مسئله آلودگی هوای تهران و افزایش روزافزون آلاینده ها در این کلان شهر، سال هاست که به یکی از دغدغه های مهم مسئولان شهری و شهروندان تهرانی تبدیل شده است. تولید و استفاده بی رویه از وسایل نقلیه آلاینده را قطعاً باید از اصلی ترین دلایل در مورد افزایش آلودگی هوای تهران دانست، هر چند که عواملی همچون فعالیت کارخانجات آلاینده اطراف پایتخت، کاهش بارش های طوفانی سالیان اخیر، افزایش بی رویه ساختمان سازی در مناطق بیلاقی و از بین بردن فضای سبز اطراف تهران و مسائلی از این دست را هم باید در این شرایط ناگوار دخیل دانست. اما بی گمان دلیل اصلی این آلودگی را باید به پای خودروها و وسایل نقلیه آلاینده نوشت. سالیان متمادی است که مسئولان به فکر راه حلی برای کاهش

مراکز معاینه فنی تصمیم بر آن شد تا اطلاع ثانوی دوربین‌های کنترل معاینه فنی در محدوده طرح زوج و فرد فعالیت نکنند و مبلغ جریمه که توسط دوربین‌ها برای خودروها لحاظ شده منظور نمی‌شود. همان زمان بود که «سردار حسینی» اعلام کرد بعد از این که شرایط تسهیل و از حجم مراجعات به مراکز معاینه فنی کاسته شد، اجرای این طرح از سر گرفته می‌شود. حالا به نظر می‌رسد که شرایط تسهیل شده و به همین خاطر اجرای فاز دوم طرح کاهش از روز اول آبان ماه به مرحله اجرا در آمد. با این تفاوت که این طرح حالا همه مناطق شهر تهران را تحت پوشش قرار خواهد داد و دیگر فقط شامل محدوده طرح ترافیک نخواهد بود. طرحی که با هدف گیری معاینه فنی خودروها، آلاینده‌گی اتوبوس‌ها (اعم از اتوبوس‌های سرویس ارگانی و حمل مسافر)، ناوگان حمل بار (اعم از وانت‌ها، کامیونت‌ها و کامیون‌ها) جهت کاهش آلودگی هوا پیگیری خواهد شد. سیاست‌های کاهش آلودگی هوا با تأکید بر کاهش ذرات معلق تنظیم شده است. زیرا ذرات معلق مهم‌ترین آلاینده شهر تهران هستند به ویژه ذرات کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون (PM 2.5) که عموماً ناشی از وسایل نقلیه موتوری، ناوگان خودروهای دیزلی، خودروهای سواری فرسوده دودزا و موتورسیکلت‌ها هستند.

## بدون معاینه فنی خارج نشوید!

همه ساله با فرارسیدن فصل پاییز و آغاز دوران سرما، آلودگی هوا هم دوران تاخت و تاز خود را شروع می‌کند. نیمه دوم هر سال با افزایش ترافیک و آلودگی هوا همراه بوده و آغاز به کار مدارس، سرمای تدریجی هوا، افزایش حضور خودروها در خیابان و بالاخره پدیده وارونگی، دست به دست هم می‌دهند تا در نیمه دوم سال عبور و مرور در خیابان‌ها دشوارتر و نفس کشیدن شهروندان سخت‌تر شود. مبارزه با آلودگی هوا مستلزم عزم جدی و گام‌های

برنامه ریزی شده است. با توجه به اینکه آلودگی هوا در فصل‌های سرد سال افزایش پیدا می‌کند، در نتیجه پرداختن به این بحران پیش از شروع فصل سرما امری ضروری است و به همین خاطر، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در همین باره فاز دوم طرح کاهش را به اجرا گذاشته است. در حال حاضر

سه‌م تقریبی خودروها و دیگر تولیدکنندگان آلاینده‌گی به تفکیک انتشار آلودگی در شهر تهران به این ترتیب است که سواری و وانت ۲/۷، ۴۸، تاکسی ۳/۱۴، موتورسیکلت ۱۰، ۱۸، مینی‌بوس ۴، ۱، اتوبوس واحد ۱۲، ۱، سایر اتوبوس‌ها ۱۸، ۱، کامیون ۲۳، ۲، نیروگاه، پالایشگاه و صنایع ۲۷، ۹، گرمایش خانگی و تجاری ۲، ۴ و پایانه‌ها ۱، ۲ از این آلودگی را تولید می‌کنند. در همین راستا شهرداری تهران با سخت‌گیری در مورد معاینه فنی خودروها قدم در فاز دوم طرح کاهش آلودگی هوا گذاشته است. فاز دوم طرح کاهش در سراسر شهر تهران و در هفت روز هفته به صورت ۲۴ ساعته اجرایی خواهد شد. بر اساس این طرح، خودروهای فاقد معاینه فنی از ابتدای آبان ماه در شهر تهران و در طول ۲۴ ساعت شبانه‌روز، از طریق دوربین‌های ثبت تخلف و پلیس مورد اعمال قانون قرار گرفته‌اند. بر اساس مقررات جدید، تمام خودروهایی که در سطح شهر تهران تردد دارند، باید دارای گواهی معاینه فنی باشند. در راستای این سیاست، مراکز معاینه فنی سیار هم راه‌اندازی شده که از ابتدای شروع به کار مراکز سیار تاکنون بالغ بر ۱۲ هزار دستگاه خودرو از این طریق بر که معاینه فنی دریافت کرده‌اند. تا پایان سال سه مرکز دیگر نیز راه‌اندازی خواهد شد. این در حالی است که اکنون ۳ مرکز معاینه فنی سیار در نوبنیاد (پایانه شهید دستواره)، عبدالآباد و خیابان شکوفه مستقر است. طبق اعلام معاونت حمل و نقل شهرداری تهران، در حال حاضر روزانه در حدود ۵۰۰۰ مراجعه به تمامی مراکز معاینه فنی اعم از مراکز سیار و ۱۷ مرکز ثابت معاینه فنی صورت می‌گیرد و البته سطح کیفی و نظارتی آزمون‌های معاینه فنی خودروهای سنگین هم در مراکز معاینه فنی شهر ارتقا یافته است. در آزمون آلاینده‌گی خودروهای سنگین، میزان کدوری دود خروجی از خودرو دیزل در حداکثر دور موتور مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در همین ارتباط با هدف نظارت بر رویه تست و به صفر رساندن خطای آزمونگر در صحت ثبت نتیجه نسبت به تجهیز



## گام اول، محدوده طرح

اواخر تابستان ۹۵ بود که زمزمه‌هایی مبنی بر اجرای فاز اول طرح کاهش با همان طرح I.E.Z به گوش رسید. هدف از این طرح هم کنترل خودروهای آلاینده تهران به خصوص در محدوده طرح ترافیک بود، اما این طرح نتیجه خاصی در رفع آلودگی هوا نداشت. در آن مقطع قرار بود با به روزرسانی دوربین‌های نصب شده راهنمایی و رانندگی در محدوده طرح زوج و فرد و ترافیک، همه خودروهای فاقد معاینه فنی با ورود به این محدوده ۵۰ هزار تومان جریمه شوند. اما این طرح خیلی زود دچار مشکل شد. فراهم نبودن زیرساخت‌ها از جمله کمبود مراکز معاینه فنی و همچنین عدم اطلاع رسانی دقیق در این باره باعث شد تا عطای این تصمیم خیلی زود از جانب مسئولان مربوط به لقایش بخشیده شود. در حالی که فاز اول طرح کاهش قرار بود از اول آبان ۱۹۵ اجرایی شود، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ قبل از زمان فرارسیدن اجرای طرح اعلام کرد که به دنبال اجرای طرح I.E.Z و مراجعه گسترده شهروندان به



از بین بردن آلودگی هوا در شهر تهران کنیم و به همین دلیل طرح کاهش (کنترل آلودگی هوای شهر) در تهران اجرایی شد و حالا زمان آن رسیده که مرحله دوم آن اجرایی شود و به همین دلیل از اول آبان ماه مرحله دوم طرح کاهش به صورت ۲۴ ساعته و در کل هفته اجرایی شد. سیاست‌های

کاهش آلودگی هوا با تاکید بر کاهش ذرات معلق تنظیم شده است، چرا که مهم‌ترین آلاینده شهر تهران ذرات معلق به ویژه ذرات کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون است که عموماً ناشی از وسایل نقلیه موتوری به ویژه ناوگان خودروهای دیزلی، خودروهای سواری فرسوده دودزا و موتورسیکلت‌ها هستند.» به گفته «پورسید آقایی» در فاز سوم نیز محدودیت تردد خودروهای فاقد معاینه فنی در کل شهر تهران و منع تردد خودروهای کاربراتوری به محدود، در دستور کار قرار دارد، اما زمان اجرای فاز سوم مشخص نیست. از این پس، در طرح کاهش به جای زوج و فرد بودن پلاک، سه مولفه میزان آلاینده‌گی، میزان فرسودگی و معاینه فنی ملاک تردد خودروها در محدوده مرکزی شهر هستند. «پورسید آقایی» با بیان اینکه بنا بر مطالعات شرکت کنترل کیفیت هوا سهم وسایل حمل و نقل موتوری از کل آلودگی هوای پایتخت حدود ۸۰ درصد است و بر همین اساس، خودروها و موتورسیکلت‌های کاربراتوری سهم قابل توجهی در آلاینده‌گی هوای شهر دارند، گفت: «سهم آلاینده‌گی خودروهای کاربراتوری و فرسوده در آلودگی شهر تهران حدود ۳۲ درصد است، یعنی ۳۲ درصد از آلودگی هوای شهر تهران تنها توسط ۱۰ درصد از خودروها تولید می‌شوند. همچنین با توجه به سهم سی درصدی اتوبوس‌ها در آلودگی هوا، بخشنامه‌ای ابلاغ شد که براساس آن تردد تمامی اتوبوس‌های دودزا و فاقد معاینه فنی در تهران ممنوع و ضرب‌الاجلی را تا اول مهرماه برای تحقق این مهم تعیین کردیم که براساس آن اتوبوس‌های شرکت واحد باید به صورت ضربتی مورد بازدید قرار گیرند و از ابتدای مهر تردد همه اتوبوس‌های فاقد معاینه فنی معتبر ممنوع شد و نکته مهم اینجاست که ۱۲ درصد کل آلودگی هوای تهران به ویژه ذرات معلق ناشی از اتوبوس‌های شرکت واحد است که البته با وجود محدودیت‌های مذکور نمی‌توانیم آلاینده‌گی این اتوبوس‌ها را به صفر برسانیم، اما می‌توانیم درصد زیادی از آن را کاهش دهیم.» اما بخش اعظمی از اتوبوس‌ها مربوط

به ارگان‌های دولتی هستند که آن‌ها هم دیگر بدون معاینه فنی قادر به تردد نخواهند بود. در نهایت، سهم دیگر از آلاینده‌گی به خودروهای باربر بازمی‌گردد و قطعاً این سخت‌گیری شامل حال آن‌ها هم خواهد شد. اما شاید ابهام اصلی به موتورسیکلت‌ها بازمی‌گردد که طبق آمار بیش از ۱۰ درصد آلاینده‌گی هوای تهران را ایجاد می‌کنند. به نظر می‌رسد که نظارت بر موتورها بسیار سخت‌تر خواهد بود و کار به همین راحتی نیست. «پورسید آقایی» درباره وضعیت موتورها در این طرح گفته: «از این نظر لزوم اعمال سیاست‌های کنترلی در این حوزه نیز ضروری است. اما ساماندهی موتورسیکلت‌ها کار امروز و چند ماه نیست، بلکه باید در مورد فرهنگ موتورسیکلت سواری فکری کرد و بر همین اساس تا هنگامی که موتورسیکلت‌ها هویت بخشی نشوند، قابل کنترل نیستند. طی این سال‌ها هنوز در مورد نصب پلاک در جلو موتورها بین موسسه استاندارد و دستگاه‌های شماره‌گذار مشکل وجود دارد و هنوز هم حل نشده است و تا این اشکالات ساختاری رفع نشود، نمی‌توان کاری کرد هر چند که در حوزه کاهش آلودگی هوای موتورسیکلت‌ها، پروژه تبدیل موتور کاربراتوری به انژکتوری را در دستور کار قرار دادیم و ۵۰ موتور را به عنوان نمونه تحویل دو شرکت داده‌ایم تا نسبت به تبدیل کاربراتوری به انژکتوری اقدام کنند که اگر این پروژه مثبت شود، میزان آلاینده‌گی موتورها به یک پنجم کاهش می‌یابد»

با تمامی این اوصاف پیش‌بینی می‌شود که فاز دوم طرح کاهش گام بلند در کاهش آلودگی هوای پایتخت خواهد بود. قطعاً افزایش دوربین‌ها شرایط را برای متخلفین هم از بین خواهد برد تا مانند گذشته دیگر نتوانند با دریافت معاینه فنی تقلبی راه رفت و آمد برای خود را هموار کنند و بر آلودگی هوا بیفزایند. امیدواریم که سخت‌گیری‌ها در این باره بیشتر شود و زیرساخت‌ها هم روز به روز فراهم‌تر از قبل شود. نکته مهم دیگر اما، نقش شهروندان تهرانی در این باره است که قطعاً می‌توانند با کمتر خارج کردن خودروهای تک‌سرنشین و استفاده از حمل و نقل عمومی، به کمتر شدن آلودگی هوای تهران کمک کنند. نکته جالب اینکه در همین راستا، کمپین مردمی هم با عنوان «دود بدرد» در برخی ایستگاه‌های مترو شکل گرفت و نظرات مردم برای همراهی در کاهش آلودگی هوای تهران مطرح شد. سال‌هاست طرح‌ها و برنامه‌های شهری با هدف بهبود شرایط زیستی شهروندان ارائه و اعمال می‌شود، اما شهروندان در برخی امور بیش از هر کارشناسی نیازهای خود و شیوه رفع آن‌ها را می‌دانند. آیا می‌توانیم امیدوار به هوایی تازه‌تر برای شهر تهران در روزهای سرد پیش‌رو و زمان ظهور پدیده گلخانه‌ای هوا در اوج دوران ترافیک این شهر باشیم. با ورود به فاز دوم طرح کاهش، به امید هوای تازه‌تر برای پایتخت خواهیم ماند....

تمامی مراکز معاینه فنی خودروهای سنگین به دورسنگ دور موتور اقدام شده است. در حال حاضر تمام مراکز ملزم به استفاده از دورسنگ در آزمون آلاینده‌گی بوده و بررسی آلاینده‌گی در خودروهای دیزل با دقت مضاعف و نظارت بیشتر در حال انجام است. براساس آمار مراکز، ۲۷ درصد از خودروهای مراجعه‌کننده به مراکز معاینه فنی به علت آلاینده‌گی مردود و پس از رفع ایراد موفق به اخذ معاینه فنی شده‌اند. در صورت تعمیم این درصد به تعداد دو و نیم میلیون دستگاه خودرو مشمول معاینه فنی در شهر تهران، با انجام معاینه فنی دوره‌ای، آلاینده‌گی بالغ بر ۶۷۵ هزار دستگاه خودرو بر طرف خواهد شد. با این شرایط خودروهای فاقد معاینه فنی دیگر در هیچ نقطه از تهران از دید دوربین‌ها در امان نخواهند ماند و با جریمه روزانه ۵۰ هزار تومانی مواجه خواهند شد. پس چاره کار در این است که یا خودرویی از خانه خارج نشود یا معاینه فنی برایش گرفته شود. شاید این سخت‌گیری‌ها کمی از آلودگی هوای پایتخت کم کند.

## سهم ۸۰ درصدی موتوری‌ها در آلودگی

طی هفته‌های اخیر که بحث اجرای طرح کاهش مطرح شده است، نام یک مسئول و صحبت‌های او بیش از دیگران به گوش می‌رسد. «محسن پورسید آقایی»، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران. شاید صحبت‌های «پورسید آقایی» و اطلاعات او درباره اجرای طرح کاهش کاملاً داستان را برای همه شهروندان تهران روشن کند. به گفته معاونت حمل و نقل شهرداری تهران: «براساس گزارش وزارت بهداشت، سالانه ۴۰۰۰ تا ۵۰۰۰ نفر از شهروندان تهرانی بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند و این در حالی است که براساس گزارش بانک جهانی سالانه ۱۲ هزار میلیارد تومان خسارت آلودگی هوا در شهر تهران تخمین زده شده است. به دلیل اثرگذاری آلودگی هوا بر سلامت مردم و همچنین خسارات مالی فراوان، لازم بود که فکری عاجل به حال کاهش و

بلا تکلیفی درباره وضعیت قیمت و سهمیه بندی بنزین

# شرایط جدید با احیای کارت سوخت

نخست و اعمال ابزار قیمتی در گام دوم بیفتد. استارت اول از سوی «جلال میرزایی»، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی زده شد که در این باره در مصاحبه با خبرگزاری ها عنوان کرده است که به احتمال زیاد بنزین پس از اربعین حسینی دونرخی خواهد شد، اما دولتی ها خیلی موافق تغییر قیمت بنزین نیست و خواهان سهمیه بندی هستند. اولین واکنش به این مسئله از سوی اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس جمهور مطرح شد که درباره افزایش قیمت سوخت گفت: «افزایش نرخ بنزین در شرایط فعلی شدنی نیست. درست است که قیمت بنزین در افغانستان ۷۰ سنت است، اما آیا تعیین این قیمت برای بنزین در ایران شدنی است؟ سیاست های ما باید گام به گام باشد و نمی توان یک باره اقتصادی را که دولتی بوده را به سمت اقتصاد آزاد ببریم. باید سیاست مدیریت شده داشته باشیم تا بتوانیم متناسب با شرایط جامعه اقتصاد کشور را به سمت اقتصاد آزاد سوق دهیم.» همین چند روز پیش هم بیژن زنگنه وزیر نفت، بحث احیای کارت سوخت را بسیار جدی دانست. اما درباره افزایش قیمت نظرش منفی بود. زنگنه در حاشیه مراسم انعقاد قرارداد توسعه حمل و نقل مسافر با قطار شهری در تهران و ۸ کلانشهر در جمع خبرنگاران درباره زمان احیای کارت سوخت گفت: «زمان مشخصی برای این اقدام وجود ندارد، اما اگر کارت سوخت احیا شود، قطعاً برای تمام کشور خواهد بود.» به گفته زنگنه، دولت قصد افزایش قیمت سوخت را ندارد، اما تصمیم دارد تا برای افرادی که به مصرف بوده و بیش از حد مصرف می کنند، فکری بکند. کاملاً مشخص است که با توجه به وضعیت نامطلوب اقتصادی در کشورمان دولتی ها به هیچ عنوان در شرایط فعلی افزایش قیمت سوخت را مناسب نمی دانند، از طرف دیگر مجلس به دنبال سهمیه بندی و افزایش قیمت است تا جلو قاچاق گرفته شود. هر چند برخی از مجلسی ها بعد از اربعین را زمان اجرای سهمیه بندی و احیای کارت سوخت اعلام کرده اند، اما با توجه به اینکه بسیاری از خودروها فاقد کارت سوخت هستند، به نظر می رسد که این امر حداقل به این زودی ها شدنی نخواهد بود.

چند ماهی از داستان افزایش شدید نرخ ارز در کشورمان می گذرد. مسئله ای که تاثیر بسزایی در اقتصاد ایران گذاشته و عواقبی را هم به دنبال داشته است. کاهش ارزش پول ملی کشورمان که اختلاف شدید قیمت بنزین با خارج از مرزها را به دنبال داشته، عمده ترین و شاید تنها دلیلی است که سبب شده است قاچاق بنزین این روزها بیشتر از ایام گذشته مورد توجه قاچاقچیان قرار گیرد. طبق تحقیقاتی که به تازگی صورت گرفته و با توجه به قیمت بنزین در کشورهای مختلف جهان در سپتامبر ۲۰۱۸ که در سایت [globalpetrolprices.com](http://globalpetrolprices.com) موجود است، قیمت بنزین هم اکنون در ایران ۰.۲۹ دلار بوده و این موضوع حکایت از این دارد که بنزین ایران بعد از ونزوئلا، ارزان ترین بنزین در جهان است. در واقع با ثابت ماندن قیمت بنزین از سال ۹۴ تاکنون، کشورمان به یکی از اصلی ترین مراکز قاچاق بنزین در جهان تبدیل شده است. همین مسئله باعث شده تا بحث احیای کارت سوخت مجدداً مطرح شود و شایعه دونرخی شدن قیمت بنزین هم بر سر زبان ها بیفتد. سال ۱۳۸۶ و دو سال بعد از روی کار آمدن محمود احمدی نژاد بود که دولت نهم تصمیم بر سهمیه بندی بنزین با کارت سوخت گرفت. با این توجیه که این تصمیم مقدار مصرف سوخت در کشورمان را مشخص می کند و تا حدود زیادی جلو قاچاق بنزین و گازوئیل گرفته می شود. این داستان تا سال ۱۳۹۴ ادامه داشت، یعنی دو سال بعد از آغاز دوران ریاست جمهوری حسن روحانی در دولت یازدهم. خرداد ماه آن سال بود که با تصمیم دولت کارت سوخت از چرخه سوخت رسانی حذف شد و بنزین هم تک نرخی شد. رشد مصرف بنزین (مصرف واقعی و قاچاق) در سال ۹۳ و ۹۴ به ترتیب ۱.۶ درصد و دو درصد بود. زمانی که قرار شد کارت سوخت حذف شود، یکی از مهم ترین ادله کنترل مصرف بنزین بود و به رشد زیر دو درصد مصرف بنزین استناد می شد. اما چه اتفاقی افتاد؟ مصرف بنزین در سال ۹۴ حدود ۷۲ میلیون لیتر در روز بود، قاچاق هم قدری کاهش پیدا کرده بود و قابل صرف نظر کردن بود اما به محض اینکه کارت سوخت حذف شد، رشد مصرف و قاچاق اتفاق افتاد. رشد مصرف بنزین به جای دو درصد در سال ۹۴ به پنج درصد در سال ۹۵، سال گذشته هشت درصد و امسال هم در شش ماهه اول به ۱۱ درصد رسید. همین افزایش مصرف که بخش عمده ای از آن به قاچاق منجر می شود، باعث شده تا باردیگر زرمزه سهمیه بندی بنزین به طور جدی مطرح شود.

## راه هموار برای قاچاق

بنزین ایران با هر شاخص قیمتی که محاسبه شود (ریال، درهم، لیر، دلار و ...) نسبت به بنزینی که در کشورهای همسایه ایران عرضه می شود چندین برابر ارزان تر است. این مسئله به معنای توجیه پذیری اقتصادی وجود پدیده ای به نام قاچاق بنزین است. قیمت بنزین در ایران از خرداد ماه ۹۴ تا امروز (بیش از سه سال) ۱۰۰۰ تومان در هر لیتر باقی مانده، این قیمت تکلیفی که در خردادماه سال ۹۴ در هر لیتر چیزی در حدود ۵۰۰ تومان یا قیمت تمام شده تأمین بنزین فاصله داشت، اکنون گفته می شود بیش از ۲۵۰۰ تومان با قیمت تمام شده تأمین بنزین (بدون محاسبه هزینه های حمل بنزین) فاصله دارد. افزایش قاچاق بنزین به موجب افزایش فاصله قیمت تکلیفی ۱۰۰۰ تومانی و قیمت آزاد عرضه این فرآورده در کشورهای همسایه و افزایش یارانه دولتی برای تأمین بنزین که به هر خانواده ای که مصرف بیشتر دارد، بیشتر تعلق می گیرد؛ موجب شده تا دولت به فکر احیای کارت سوخت در گام



## تازه ترین اخبار خودرو را در این صفحه بخوانید

### مجلس به دنبال کاهش پلکانی تعرفه واردات خودروهای هیبریدی

بنزینی از خودروهای هیبریدی استفاده شود، چرا که این اقدام از هر لحاظ به ویژه کاهش آلودگی هوا و کاهش مصرف سوخت های فسیلی موثر است.» قلی پور با بیان اینکه در طرح ساماندهی بازار خودرو سیاست های تشویقی برای استفاده از خودروهای هیبریدی به کار گرفته شده است، گفت: «در این طرح، سیاست های تشویقی به گونه ای پیش بینی شده که شاهد کاهش تدریجی تعرفه واردات خودرو به صورت پلکانی باشیم تا در نهایت بتوانیم این تعرفه را به صفر برسانیم.»



حدود هفت ماه پس از اعلام تعرفه های جدید در مورد واردات خودروهای هیبریدی از سوی گمرک، نمایندگان مجلس به دنبال راهی برای کاهش مجدد این تعرفه ها هستند. در حالی که دستورالعمل جدید واردات خودروها در دی ماه سال گذشته به خصوص در بخش هیبریدی هاسروصدای زیادی به راه انداخت و البته دولت در فروردین ماه ۹۷ کمی از موضع عقب نشینی کرد و تعرفه ها را پایین آورد، همین مقدار تعرفه هم چندان باب میل نیست و بهارستان نشینان به دنبال راهی برای پایین آوردن مجدد تعرفه ها هستند تا شهروندان مجاب به استفاده از این خودروها شوند و کمکی به رفع آلودگی هوا کنند. «رامین نورقلی پور» عضو کمیسیون صنایع مجلس، درباره تصمیم مجلس در این باره با اشاره به بررسی طرح ساماندهی بازار خودرو در کمیسیون صنایع مجلس، گفت: «باید تلاش شود با سیاست گذاری مناسب، استفاده از خودروهای هیبریدی در کشور مورد حمایت قرار گیرد. می توانیم در کنار تقویت تولید خودروهای باکیفیت در داخل، برای واردات خودروهای پاک، سیاست های تشویقی به کار گیریم. به این معنی که خودروهای هیبریدی با تعرفه پایین یا در نهایت با صفر شدن تعرفه های گمرکی وارد شوند که این مهم باید بر اساس سیاست های کشور اتخاذ شود. لازم است تا به جای خودروهای

### جدیدترین گزارش ارزشیابی کیفی خودروها

دریافت کردند. همچنین در کلاس قیمتی ۵۰ تا ۷۵ میلیون تومان تنها B30، موفق به کسب چهار ستاره کیفی شد و چانگان CS35 آریزو ۵، MVMX22، برلیانس H330 اتوماتیک، آریو اتوماتیک سه ستاره کیفی و لیفان X60 اتوماتیک دو ستاره را از آن خود کردند. در ادامه این گزارش آمده است که در کلاس قیمتی ۷۵ تا ۱۰۰ میلیون تومانی هیوندای ACCENT، کیا سراتو، هیوندای I20 و هاوال H2 هر کدام ۴ ستاره کیفی گرفتند و هایما S7 اتوماتیک، تیگو ۵ و JAC S5 هر کدام سه ستاره و NEW MVMX33S دو ستاره دریافت کردند. در گروه خودروهای بالاتر از ۱۰۰ میلیون تومان هم، پژو ۲۰۰۸، نیومزدا ۳ و سوزوکی گرند ویتارا ۴ ستاره کیفی گرفتند. همچنین در خودروهای گروه سبک بخش وانت، در خودروهای پایین تر از ۵۰ میلیون تومانی، وانت تندر سه ستاره، وانت مزدا کارا ۲۰۰۰ تک کابین، وانت آریسان و سایپا ۱۵۱ هر کدام دو ستاره و وانت مزدا کارا ۲۰۰۰ دو کابین، وانت نیسان تک سوز و وانت نیسان دو گانه سوز هر کدام یک ستاره کیفی گرفتند. در همین گروه خودرویی بالاتر از ۵۰ میلیون تومانی نیز، وانت نیو پیکاپ فوتون سه ستاره گرفت. همچنین در گروه خودروهای سنگین مینی بوس، ون مسافری وانا، ۴ ستاره و در بخش اتوبوس و اتوبوس بین شهری اسکانیا درسا، ۴ ستاره و اتوبوس بین شهری اسکانیا ۴۲۱۲ مارال، سه ستاره دریافت کردند. سطح کیفی بخش کامیونت، کامیونت هیوندای HD65 و کامیونت ایسوزو NPRV5K با ۴ ستاره گزارش شد و کامیونت الوند دو ستاره گرفت. در بخش کشنده نیز کشنده ولوو FH500 و کشنده اسکانیا G410 ستاره گرفتند و کشنده فوتون AUMANH4 سه ستاره را از آن خود کرد.



#### مزدا ۳ جدید و B20 همچنان با چهار ستاره در صدر

جدیدترین رده بندی کیفی خودروهای ساخت (شهریور ماه) از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران منتشر شد که بر اساس ارزشیابی کیفی انجام شده در این ماه در گروه خودروهای سبک، ۱۳ مدل و در گروه خودروهای سنگین، ۶ مدل خودرو توانستند چهار ستاره کیفی به دست آورند. بر اساس این گزارش، در خودروهای سواری پایین تر از ۲۵ میلیون تومان، انواع پراید، دو ستاره کیفی دریافت کردند و در خودروهای کلاس قیمتی ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومانی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس، پژو ۲۰۷ و پارس تندر موفق به کسب چهار ستاره شدند. همچنین خودروهای تندر ۹۰، تندر ۹۰ پارس خودرو رانا، برلیانس H230، دنا پلاس، پژو SD 206 و پژو ۲۰۶ نیز سه ستاره دریافت کردند. این در حالی است که NEW MVM315، دنا، پژو پارس کرمانشاه، پژو ۴۰۵ خراسان، سورن، سمند تبریز، ساینا، تیبا ۲، تیبا و پژو پارس، دو ستاره کیفی

۳۲ درصدی را شاهد بوده است.



### قطعات خودرو در صدر لیست محصولات وارداتی

بررسی آمارهای تجارت خارجی نشان می دهد، در نیمه نخست سال جاری، حدود یک میلیارد دلار قطعات خودرو با ساخت داخل زیر ۳۰ درصد از گمرکات وارد کشور شده است. بر اساس آمارهای گمرک، در ۶ ماهه نخست سال جاری، قطعات خودرو همچنان در صدر لیست واردات قرار گرفته است و بر این مبنا، قطعات منفصله با ساخت داخل کمتر از ۳۰ درصد با رقمی نزدیک به ۱ میلیارد دلار نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۷۸ درصدی را تجربه کرده است. همچنین حدود ۲۲۳ میلیون دلار قطعات منفصله با ساخت داخل ۵۰ درصد و بیشتر وارد شده که با افت ۲۰ درصدی مواجه شده است. گفتنی است، در این مدت حدود ۱۹۲ میلیون دلار قطعات خودرو با ساخت داخل زیر ۵۰ درصد وارد کشور شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد

## خداحافظی شورای رقابت با قیمت گذاری خودروها

مصادق تسلط و انحصار در بازار را مشخص و به ستاد تنظیم بازار ارائه می‌کند، اما میزان افزایش و قیمت نهایی هر خودرو با مجوز این ستاد و در سازمان حمایت تعیین و به خودروسازان ابلاغ خواهد شد.» به گفته این مقام مسئول، شورای رقابت بر مبنای اینکه چه خودروهایی دارای قیمت‌های مسلط، وضعیت تهاجمی و بازار انحصاری هستند، برخی محصولات زیر ۴۵ میلیون تومان دو خودروساز بزرگ را که در بازار رقیب ندارند، مشمول قیمت گذاری کرده بود. سهم این خودروها از بازار داخلی بیش از ۸۵ درصد بود و کاملاً وضعیت مسلطی در بازار داشتند اما افزایش قیمت، بسیاری از خودروها را از فهرست قیمت گذاری شورا حذف کرد. بهرامی همچنین گفت: «با اعلام نرخ تورم بخشی و نرخ پایه ارز و میزان ارزشی خودروهای تولید داخل توسط بانک مرکزی، شورای رقابت با سرعت دامنه تغییر قیمت‌ها و خودروهایی را که مصادق وضعیت مسلط در بازار هستند، به ستاد تنظیم بازار ارائه می‌کند و این ستاد در صورتی که افزایش قیمت این خودروها را لازم بداند، مجوز افزایش قیمت را به سازمان حمایت می‌دهد، اما عدد میزان افزایش قیمت محصولات خودروسازان در سازمان حمایت تعیین می‌شود»



یک عضو شورای رقابت اعلام کرد که این شورا با قیمت گذاری خودرو و خداحافظی کرده و ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت، مجدداً این مسئولیت را به عهده گرفته‌اند. «محسن بهرامی ارض اقدس» در این باره گفت: «از این پس، شورای رقابت فقط چارچوب قیمت گذاری خودروهای داخلی و خودروهای

## کاهش ۳۸ درصدی تولید خودروسازان داخلی

یک گزارش آماری نشان می‌دهد خودروسازان کشور در مردادماه سال جاری ۸۹ هزار و ۴۵۰ دستگاه انواع خودرو سواری، وانت و تجاری تولید کردند که این میزان تولید نسبت به ماه مشابه سال گذشته ۳۸ درصد کاهش داشته است. براساس آمار در این مدت تولید انواع سواری در ایران خودرو نزولی بوده و از ۶۷ هزار و ۶۰۴ دستگاه در مردادماه ۱۳۹۶ به ۴۰ هزار و ۴۷۰ دستگاه کاهش یافته است. همچنین تولید شرکت سایپا نیز در مردادماه امسال کاهش یافته و از ۵۷ هزار و ۸۶۴ دستگاه در مردادماه سال گذشته به ۳۲ هزار و ۷۰۰ دستگاه رسیده است. مطابق آمار در محصولات ایران خودرو تولید پژو پارس دوگانه‌سوز، آریسان و سمند منفی ۱۰۰ درصد و در محصولات سایپا نیز بیشترین کاهش حجم تولید به پراید و تیبا دوگانه‌سوز با منفی ۱۰۰ اختصاص دارد.



## اطلاعیه مهم ایدرو در مورد افزایش خودسرانه قیمت خودرو

«بست،

خواهد



به دنبال پیشنهاد خودروسازان مبنی بر اصلاح و افزایش قیمت محصولات و شایعاتی مبنی بر موافقت وزیر سابق صمت (محمد شریعتمداری) با این موضوع، سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو)، با صدور اطلاعیه‌ای نسبت به افزایش خودسرانه محصولات به خودروسازان هشدار داد. در اطلاعیه ایدرو آمده است: «بدیهی است آرایه پیشنهاد اصلاح قیمت از سوی خودروسازان به مراجع ذیربط از قبیل سازمان حمایت یا ستاد تنظیم بازار؛ ضرورتاً به مفهوم پذیرش آن درخواست نخواهد بود و آرایه پیشنهاد و تقاضای بررسی کارشناسی از سوی بسیاری از صنوف تولیدی به این مراجع به طور مستمر انجام می‌گیرد و منحصر به صنعت خودرو نیست. سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو)، چنانچه در گفتگوهای اخیر رییس محترم سازمان مکرراً تصریح شده؛ معتقد است قیمت‌های فعلی بازار آزاد خودرو، غیر واقعی، کاذب و ناشی از التهاب‌های روانی ماه‌های اخیر است و ضرورت دارد قیمت‌ها تا سطح منطقی شدن برای مصرف‌کنندگان محترم کاهش پیدا کند. بدیهی است این سازمان تمام توان خود را برای جلوگیری از سوداگری و التهاب آفرینی به منظور افزایش کاذب قیمت خودرو در بازار آزاد به کار

## سقوط ۶ درصدی درآمد رنو با خروج از ایران

۲۰۱۸ کامل خود را تکرار کرد که این شامل افزایش درآمد، جریان نقدینگی مثبت برای بخش غیر خودروسازی و حاشیه سود بیش از ۶ درصدی برای کل گروه است.



خودروساز فرانسوی، رنو، گزارش داد که درآمد این شرکت در سه ماه سوم امسال با افت فروش در بازارهای در حال ظهور و خروج از بازار ایران آسیب دیده است و ۶ درصد سقوط کرده است. رنو اعلام کرد که در سه ماهه سوم امسال درآمد این شرکت ۱۱.۴۸ میلیارد یورو (۱۳.۱۶ میلیارد دلار) شده است که درآمد بخش خودرو با سقوط سنگین ۸.۴ درصدی به ۱۰.۰۶ میلیارد یورو رسیده است. ثبت جهانی خودرو رنو ۲.۹ درصد در ربع سوم افزایش داشت که در این راستا مشارکت در ساخت ون با برلینس چین، تاثیر زیادی داشته است. با حذف فروش خودروهای تولید مشترک، ثبت خودرو فروخته شده رنو در خارج از اروپا ۱۰.۴ درصد افت داشته است. عملکرد رنو به سطح مورد پیش‌بینی تحلیل‌گران که ۱۲.۱۷ میلیارد یورو برای کل گروه و ۱۰.۹۲ میلیارد یورو برای بخش خودروسازی با در نظر گرفتن تجارت آوتواز روسیه، نرسید. با این همه، رنو دوباره چشم‌انداز

## مصوبه دولت برای واردات کامیون

با هماهنگی دستگاه‌های مربوط نسبت به ایجاد سامانه یکپارچه ثبت تقاضا و اعلام نتیجه نهایی آن به متقاضیان اقدام نماید. فرآیند اقدام باید به نحوی برنامه‌ریزی شود که از زمان ثبت تقاضا تا اعلام نتیجه نهایی با رعایت قوانین و مقررات مربوط حداکثر یک ماه به طول بیانجامد. ساده ۴ واردات هر یک دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون که از زمان ساخت آن بیش از بیست و پنج سال گذشته باشد و با ظرفیت حداکثر سه تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی است. تبصره ۱ کامیون مورد اسقاط باید دارای معاینه فنی معتبر در زمان اسقاط باشد.

تبصره ۲ به ازای اسقاط هر کامیون موضوع ماده سود بازرگانی کامیون وارداتی بیست و پنج درصد (۲۵٪) کاهش می‌یابد. ماده ۵ وزارت راه و شهرسازی (سازمان) موظف است هر سه ماه یک بار گزارش روند اجرای این آیین‌نامه را به سازمان برنامه و بودجه کشور ارائه نماید»



## اعلام زمان لغو ممنوعیت واردات خودروهای خارجی

بیش از یک سال از زمان اجرای مصوبه ممنوعیت واردات خودروهای خارجی می‌گذرد و واردکنندگان در بلا تکلیفی به سر می‌برند. بارها و بارها زمان‌های مختلف برای لغو این ممنوعیت اعلام شده، اما هیچ کدام به مرحله اجرایی نرسیده است. اما انگار قرار است در این باره تصمیماتی گرفته شود. «سعید باستانی» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در این باره گفت: «طرح ساماندهی خودروها در دستور کار کمیسیون صنایع و معادن است و احتمال اینکه ممنوعیت واردات خودروهای خارجی برداشته شود، زیاد است. ممنوعیت واردات خودرو کار پسندیده‌ای نبود و این ممنوعیت باید برداشته شود.» این نماینده مجلس در خصوص وضعیت خودروسازی گفت: «سهام بازار خارجی در داخل کشور حدوداً ۷ درصد است و این به معنای این است که ۹۳ درصد از بازار داخلی دست خودروسازان داخلی است.» باستانی با اشاره به اینکه گفته می‌شود خودروسازان داخلی نمی‌توانند نیاز داخل را تامین کنند، اعلام کرد این گفته حرف صحیحی نیست زیرا آن ۷ درصد را هم می‌توانند پوشش دهند. به گفته باستانی این ممنوعیت واردات خودرو تا پایان سال است، دائمی نبوده و برای شرایط بحران این قانون را لحاظ کردند. باستانی با بیان اینکه در خصوص طرح ساماندهی خودروها معتقدیم که خودرو باید با روش مدیریت شده وارد کشور شود که در حال حاضر نحوه مدیریت آن را بررسی می‌کنیم، گفت: «در حال بررسی این موضوعات هستیم که خودروهایی با چه حجم موتور و سقف قیمت می‌توانند وارد شوند و چه نوع ارزی باید به آن تعلق گیرد. طرح ساماندهی خودروها در دستور کار کمیسیون صنایع و معادن است و در حال بررسی است و احتمال اینکه ممنوعیت واردات خودروهای خارجی برداشته شود زیاد است.»



تصرفه واردات ۲۵ درصد کاهش یافت.

هیئت وزیران طی مصوبه‌ای مجوز مشروط واردات کامیون را صادر کرد. این مصوبه از سوی معاون اول رئیس جمهوری برای اجرا به وزارتخانه‌های راه و اقتصاد ابلاغ شده است. هیئت وزیران به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و امور اقتصادی و اداری و سازمان برنامه و بودجه کشور و به استناد بند (ت ماده ۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵ آیین‌نامه اجرایی بند مذکور را به این شرح تصویب کرد:

«ماده ۱ در این آیین‌نامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوطه به کار می‌روند:

الف: سازمان: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.

ب کامیون: وسیله حمل و نقل بار با ظرفیت بیش از ۱۰ تن.

ظرفیت: حداکثر وزن مجاز ناخالص حمل (وزن کامیون + وزن محموله) یا وزن مجاز ناخالص ترکیبی (وزن کامیون کشنده + وزن تریلر + وزن محموله) وسیله نقلیه که در کارت مشخصات وسیله نقلیه درج شده است.

ماده ۲ کامیون‌های وارداتی باید دارای شرایط زیر باشند:

الف بیش از سه سال از زمان ساخت آن نگذشته باشد.

ب از خدمات پس از فروش موضوع قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو مصوب ۱۳۸۶ و آیین‌نامه اجرایی آن موضوع تصویب‌نامه شماره ... موخ ۲۸/۱/۱۳۹۵ و اصلاحات بعدی آن برخوردار باشند.

ب از نظر ایمنی، کیفیت و آپاندگی‌های محیط‌زیست با استانداردهای روز و اجباری مورد تایید مراجع ذی‌ربط انطباق داشته باشند.

تبصره سازمان موظف است ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ این آیین‌نامه سایر مشخصات کامیون‌های وارداتی، ترکیب و تعداد ناوگان مورد نیاز و ضوابط آن‌ها را با تایید وزیر راه و شهرسازی اعلام عمومی نماید.

ماده ۳ سازمان موظف است ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ این آیین‌نامه،

## رونمایی از لامبورگینی ایرانی در تبریز

در اتفاقی جالب در شهر تبریز، متخصصان ایرانی از یک لامبورگینی وطنی رونمایی کردند! «مسعود مرادی» طراح و سرپرست تیم طراحی لامبورگینی ایرانی، در این باره گفت: «این طرح در مدت ۴.۵ سال توسط تیم متخصص ۱۶ نفری، مراحل تحقیقاتی، طراحی، مدل‌سازی و ساخت را گذرانده است. این خودرو دورگه ایتالیایی ایرانی ۲۰۶ اسب بخار قدرت، ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت سرعت، ۶ سیلندر ۳.۸ لیتری، گیرکس ۶ سرعته، سیستم پایداری به روز، ۴۷۱ سانتی‌متر طول، ۲۶۰ سانتی‌متر عرض و ۱۱۴ سانتی‌متر ارتفاع دارد. هدف از اجرای مهندسی معکوس و طراحی لامبورگینی ایرانی، دستیابی به دانش فنی تولید خودروهای سوپر اسپورت و بومی‌سازی آن است.» به گفته این طراح خودرو: «مراحل طراحی لامبورگینی ایرانی توسط متخصصان داخلی انجام و از مشاوره خودروسازان و متخصصان کشور نیز استفاده شده است. کارهای مطالعاتی، طراحی و مدل‌سازی خودرو را به تنهایی انجام دادیم و پس از آن، خودرو در کارگاه ساخت و تولید و قالب‌سازی تکمیل شد. در مدت طراحی خودرو و انجام مهندسی معکوس، به ساختار لامبورگینی وفادار ماندیم، اما با این وجود هیچ یک از قطعات استفاده شده در خودرو ایرانی، از لامبورگینی اصلی نیست، بلکه تمام قطعات توسط متخصصان داخلی مشابه سازی شده است.» لامبورگینی به عنوان یک خودرو اسپرت ایتالیایی، شهرت جهانی دارد.





# مسئولیت‌های اجتماعی





به همت خیریه راز در صفا داشت برگزار شد

# اولین گردهمایی بزرگ پیشگیری و تشخیص سرطان پستان

چهارشنبه برگزار شود...» به گفته رحیمیان، هدف، زنانی هستند که در مرحله ابتدایی پیشگیری، تشخیص و درمان سرطان پستان قرار دارند. تمامی زنان باید سینه‌های خود را مورد بررسی قرار دهند و در صورت مشاهده یا لمس هرگونه توده غیرطبیعی برای بررسی بیشتر به پزشکان مربوطه از جمله پزشکان در مانگاه صفا داشت که هر هفته چهارشنبه‌ها به صورت رایگان در مرکز این کار را انجام می‌دهند، مراجعه کنند. مدیر عامل موسسه خیریه نیکوکاری راز همچنین اعلام کرد: «در این مرکز روش‌های صحیح خودآزمایی سرطان پستان آموزش داده می‌شود تا با تشخیص به موقع شاهد کاهش عوارض و مرگ و میر ناشی از این بیماری و موفقیت هر چه بیشتر در این رابطه باشیم.»

همچنین «شراره غفوریان همت پور»، مسئول کمپین پیشگیری و تشخیص سرطان سینه در بانوان در این باره گفت: «با توجه به شیوع سرطان سینه زنان باید به علائم هشدار در مورد این مسئله توجه زیادی داشته باشند و هرگونه پوسته پوسته شدن، برآمدگی، غیر قرینگی، قرمزی، گرمی، ترشحات خونی و آیکی به ویژه به صورت یک طرفه را در سینه جدی بگیرند.» به گفته دکتر شراره غفوریان پور، تبدیل وضعیت سینه به حالت پوست پرتقالی و یا متراکم و سفت شدن آن همچنین ایجاد رگ‌های

حدود سه سال از زمانی که مدیران شرکت آب معدنی «دی دی» از شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ «رایزکو» تصمیم گرفتند تا با یک عمل نیکوکارانه بخشی از درآمد حاصل از فروش آب‌های معدنی را به زنان درگیر سرطان پستان، اختصاص دهند می‌گذرد. در این مدت تحقیق‌های فراوان و فرهنگ سازی‌های مختلفی برای پیشگیری و درمان این بیماری در این مجموعه صورت گرفته است. اولین اقدامی که در این راستا انجام شد، توسط خیریه راز، روز چهارشنبه بیست و سوم مهرماه، به میزبانی فرهنگسرای بعثت صفا داشت برگزار شد. این فرهنگسرا در این روز، میزبان اولین گردهمایی بزرگ پیشگیری و تشخیص سرطان سینه بانوان بود که از سوی خیریه راز که زیرمجموعه گروه رایزکو است، برگزار شد. حضور در این همایش که با حمایت شرکت آب معدنی «دی دی» برگزار شد، برای عموم بانوان رایگان بود. «سپیده رحیمیان»، مدیر عامل موسسه خیریه نیکوکاری راز، درباره اولین گردهمایی بزرگ پیشگیری و تشخیص سرطان پستان به همت این خیریه گفت: «اولین گردهمایی بزرگ پیشگیری و تشخیص سرطان سینه مخصوص زنان با مشارکت مرکز بهداشت ملارد و خیریه راز در فرهنگسرای بعثت صفا داشت برگزار شد و ورود برای همه زنان آزاد و معاینه بانوان مراجعه کننده به صورت رایگان بوده و قرار است هر

این سرطان است.» دکتر شراره غفوریان همچنین گفت: «سن، جنس، کیفیت زندگی ناسالم، رژیم غذایی پر چرب، عدم تحرک، استعمال سیگار، مصرف الکل، آلودگی هوا، نداشتن فرزند و عدم شیردهی همچنین بارداری‌ها در سن بالا از عوامل قابل تغییر در بروز سرطان سینه است.» ۵۲۰ نفر از زنان ملارد در این همایش شرکت کردند که حدود پنجاه نفر از آنها از پرسنل رایزکو، شامل واحد دفتر مرکزی، اورند جنرال کب و واحد عمران این مجموعه است. به گفته مسئول کمپین پیشگیری و تشخیص سرطان سینه در بانوان، برگزاری همایش‌هایی مانند آنچه توسط خیریه راز در فرهنگسرای بعثت صفادشت برگزار شد، گام بلندی برای آگاه‌سازی و پیشگیری از سرطان پستان بانوان است.

جدید و توده‌هایی که گاهی قابل لمس و بدون درد بوده از دیگر علائم ابتلا به سرطان سینه است که در صورت تشخیص به موقع می‌توان درمان موفقیت‌آمیزی را شاهد بود. این پزشک عمومی در ادامه صحبت‌هایش گفت: «زنان ۴۰ سال به بالا برای تشخیص زودهنگام سرطان سینه باید سالانه یک بار نسبت به انجام ماموگرافی اقدام کنند و زنان بالای ۵۰ سال که پس از نخستین ماموگرافی مشخص شد وضعیت نرمالی دارند، هر دو سال یک بار نسبت به انجام ماموگرافی باید اقدام کنند. دو دسته از عوامل غیر قابل تغییر و قابل تغییر می‌توانند سبب بروز این سرطان شوند که ژنتیک، قاعدگی زودرس قبل از ۱۲ سالگی و یائسگی دیر هنگام بالای ۵۵ سالگی از عوامل غیر قابل تغییر در بروز





بیست و یکمین سالگرد تاسیس شرکت اورند پیشرو برگزار شد. این مراسم با تلاوت قرآن و بخش سرود جمهوری اسلامی ایران آغاز شد و با سخنرانی «مهندس آرمان موسوی» مدیریت عامل این شرکت در رابطه با راهکارهای برخورد صحیح در شرایط تحریم ادامه پیدا کرد. سپس کلیبی با عنوان «برون رفت از چالش گذر از دوران تحریم» که مدیران این شرکت در کلیپ صحبت کرده بودند، به نمایش گذاشته شد.

در این مراسم تقدیرهایی نیز صورت گرفت که مهم ترین آنها مربوط به اعضای صندوق قرض الحسنه شرکت بود و پس از آن، همسر محترم زنده یاد «رسول دهقان» از پرسنل شرکت، به روی سن دعوت شد و از سوی دکتر صمدی از او تقدیر به عمل آمد. ریاست هیئت مدیره این شرکت پس از تقدیر از همسر مرحوم دهقان، در رابطه با زحمات و پاکدستی این کارمند به ایراد سخن پرداخت و از خداوند برای خانواده محترم او طلب صبر و آرامش کرد.

در پایان این مراسم کیکی مزین به تصاویر مربوط به پرسنل و سایت های مختلف این شرکت آورده شد و توسط دکتر حمیدرضا صمدی، معاونان، خانواده و مدیران ایشان بریده شد. همچنین تابلو یادبودی از تصاویر مربوط به مناسبت های مهم شرکت، رونمایی ها و بازدیدهای مسئولان استانی و کشوری از مجموعه اورند پیشرو تهیه شده بود که به امضای دکتر صمدی، خانواده و معاونانش رسید.

در این مراسم که با حضور دکتر حمیدرضا صمدی، خانواده ایشان و پرسنل شرکت در فرهنگسرای صفادشت برگزار شد، شهردار صفادشت نیز حضور داشت.

## فرهنگسرای صفادشت میزبان اوردنی ها اورند پیشرو ۲۱ ساله شد



# بازدید بهمنی ها از اورند پیشرو

اعضای هیئت مدیره گروه «بهمن» صبح دیروز با حضور در شهرک صنعتی صفادشت از مجموعه اورند پیشرو بازدید کردند. این گروه پس از بازدید از سایت های مختلف مجموعه اورند پیشرو از کارخانه های «جنرال کب»، «آر سام»، «مادآر یا ویستا» و اتحادیه نوین نیز دیدن کردند. اعضای محترم این گروه همچنین به دیدن درمانگاه اورند سلامت، مجتمع مسکونی و مدرسه اورند نیز رفتند. در این بازدید که از سوی اعضای هیئت مدیره گروه بهمن انجام شد، «حمیدرضا صمدی» ریاست هیئت مدیره گروه «رایزکو»، «آرمان موسوی» مدیر عامل اورند پیشرو و برخی از مدیران نیز حضور داشتند.



# کانال تلگرام آموزش هلدینگ رایزکو



کانال آموزش هلدینگ رایزکو شامل آموزشهای:

- ۱ - Office (اکسل، پاورپوینت و... در قالب ویدئو های آموزشی)
- ۲ - زبان انگلیسی (در قالب فایل pdf، عکس، ویدئوهای آموزشی)
- ۳ - روانشناسی (در قالب فایل متن و ویدئو های آموزشی و...)
- ۴ - اخبار آموزش  
- اخبار کاسهایی که توسط هلدینگ رایزکو برگزار می گردد ( به روایت تصویر و گزارشی کوتاه)  
- خبرهای آموزشی ( اطلاع رسانی سمینارهای رایگان، حراج های خوب در خصوص فروش کتاب، سخنان کلیدی و...)
- ۵ - معرفی کتاب
- ۶ - نکته های کلیدی (سخنان مهم و کلیدی معاونین و مدیران محترم سازمان که در مراسم های سازمان بیان می شوند)
- ۷ - معرفی افراد برجسته ایرانی در سرتاسر دنیا

لازم به ذکر است سرفصل های دیگری در آینده نزدیک به کانال آموزش اضافه خواهد شد و در حال حاضر ارسال مطالب در زمان بندی خاصی انجام می شود که به شرح ذیل می باشد:

- روزهای زوج: مطالب زبان انگلیسی
- روزهای فرد: مطالب مربوط به کامپیوتر و نرم افزارها
- آخر هفته ها: مطالب مربوط به سرفصل روانشناسی
- یک بار در ماه: معرفی افراد برجسته
- در طول ماه: اخبار آموزش و معرفی کتاب

آدرس کانال آموزش هلدینگ رایزکو:

@risecotraining



# برونامرز



# خودروهای لوکس رهبران جهان

در کشورهای مختلف با توجه به نوع اداره حکومت، زنان و مردان به عنوان بالاترین مقام سیاسی، از خودروهای ویژه، متفاوت و گاهی زرهی استفاده می کنند. خودرو رئیس جمهور، رهبر، نخست وزیر، صدر اعظم یا هر عنوان دیگر، نشان گر شخصیت سیاسی مهم ترین فرد تصمیم گیرنده یک کشور است. معمولاً به دلایل مختلفی چون حمایت از تولید، به رخ کشیدن توانایی های صنعتی یا علاقه شخصی؛ خودرو و بالاترین مقام سیاسی یک کشور از برندهای داخلی انتخاب می شود. برای مثال مقامات آلمانی همیشه از محصولات خودروسازی آلمان استفاده می کنند؛ این مورد برای بسیاری از کشورهای دیگر مانند بریتانیا، ایالات متحده و روسیه هم صدق می کند. در این مقاله قصد داریم تعدادی از خودروهای مهم ترین شخصیت های سیاسی جهان را معرفی کنیم. به دلیل مشخص نبودن مدل های مشخص مخصوص مقامات سیاسی برخی کشورها من جمله ایران، فهرست آورده شده کامل نیست.



## پاپ فرانسیس، رهبر کاتولیک های جهان

### پاپ موبیل

خورخه ماریو برگولیو (پاپ فرانسیس)، پس از برگزیده شدن به عنوان دوپست و شصت و ششمین پاپ، خودروهای مورد استفاده پاپ بندیکت شانزدهم را مرخص نکرد. خودروهای مورد استفاده پاپ چند مدل است؛ از فولکس واگن فیتون تا فورد فوکوس (نسل دوم) و رنو مدل ۱۹۸۴. اما معروف ترین خودرو پاپ، انواع پاپ موبیل ها با شیشه ها و سقف بلند صندلی عقب آن است. پاپ موبیل های فعلی پاپ، شامل مرسدس بنز G500 و M500، فیات 500L و مدل های ویژه برای سفرهای خارجی است. در صورت سفر پاپ به سفر خارجی و انتقال ندادن پاپ موبیل، خودرو زرهی پیشنهادی مقامات کشور مقصد پس از بررسی های دقیق گارد سوئیس، در اختیار مهم ترین شخصیت شهر واتیکان قرار می گیرد.

## فیلیپه ششم T پادشاه اسپانیا

### مجموعه ای از مدل های کلاسیک و مدرن

مدل های فراوانی در اختیار پادشاه ۵۰ ساله اسپانیا قرار دارد. خودروهای کلاسیک برندهای مختلف شامل رولز رویس و مرسدس بنز، در گاراژ خاندان سلطنتی این کشور پارک شده است؛ فیلیپه ششم سال ۲۰۱۴ در مراسم تاج گذاری مانند پدر خود در سال ۱۹۶۵، از یک دستگاه رولز رویس فانتوم ۶ استفاده کرد. خودروهای روزمره خاندان سلطنتی اسپانیا از برندهای مختلف ولوو، مرسدس بنز، آئودی و لکسوس است.

## الیزابت دوم، ملکه بریتانیا

### بنتلی آرناژ

شرکت کوچ بیلدینگ اصلیل بریتانیایی مولینر (Mulliner)، به مناسبت ۵۰ سالگی تاج گذاری الیزابت دوم، یک دستگاه بنتلی آرناژ (Arnage) را به طور ویژه شخصی سازی کرد. این مدل ویژه ضد گلوله و بزرگ کاملاً از لحاظ ظاهری با دیگر مدل های استاندارد متفاوت است. البته کلکسیون خودروهای ارزشمند خانواده سلطنتی بریتانیا بیش از ۳۰ دستگاه است.

## رجب طیب اردوغان، رئیس جمهور ترکیه

### مرسدس بنز S۱۱۲

دوازدهمین رئیس جمهور ترکیه، مرسدس بنز S۶۰۰ مجهز به پوشش مخصوص تیتانیومی، درهای مقاوم در برابر گلوله های مسلسل سبک با ضخامت ۱۳ سانتی متر، کابین کاملاً عایق و ایزوله جهت محافظت سرنشین در برابر حملات شیمیایی، تلفن ویژه و متصل به ماهواره گوک ترک یک و تایرهای مخصوص برای حرکت در شرایط سخت را انتخاب کرده است. تغییرات انجام شده برای خودرو اردوغان، ۱۵۰ هزار یورو (حدود ۱۷۳ هزار دلار) هزینه داشته است.

## سر جیو ماتارلا، رئیس جمهور ایتالیا

### لانچیا فلامینیا 335

در سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۶۱، به سفارش دولت ایتالیا چهار دستگاه لیموزین سفارشی لانچیا Flaminia با طراحی استودیو بیپینین فارینا تولید شد. این مدل که بعدها به دلیل فاصله ۳۳۵ سانتی متر بین دو محور، با کد فلامینیا ۳۳۵ شناسایی شد، از پیشرفته ۶ سیلندر V شکل ۲.۵ لیتری با قدرت ۱۲۰ اسب بخار استفاده می کرد. هر چهار مدل با نام های مستعار بلسیتو، بلمونته، بلودر، بلفیوره بر اساس لانچیا فلامینیا کروک ساخته شده اند.

## دونالد ترامپ، رئیس جمهور ایالات متحده

### آمریکا

### کاد یلاک The Beast

خودرو مخصوص دونالد ترامپ که اخیراً برای اولین بار در خیابان های نیویورک ظاهر شد، نسخه جدید لیموزین کاد یلاک با نام مستعار هیولا (Beast) است. دونالد ترامپ رئیس جمهور ایالات متحده آمریکا، برای حضور در اجلاس عمومی سازمان ملل متحد در نیویورک از خودرو جدید خود موسوم به Beast به معنی هیولا استفاده کرد. عنوان «بیست» پیش از این هم به خودرو مخصوص ریاست جمهوری آمریکا در سال ۲۰۰۹ داده شده بود، اما بیست جدید به طور سفارشی برای ترامپ ساخته شده است. همانند خودرو باراک اوباما، بیست جدید نیز توسط مهندسان جنرال موتورز و طراحی مشابه مدل های کاد یلاک تولید شده است. همانطور که قابل درک است، جزئیات و مشخصات این خودرو در دسترس نیست، اما چند ویژگی بیست

اعلام شده است. شاید در نگاه اول این خودرو مشابه مدل طولی تر سدان کاد یلاک CT6 یا XTS به نظر بیاید، اما پلت فرم آن وانت پیکاپ بزرگ جی ام سی تاپ کیک (TopKick) بوده و وزن کلی آن به دلیل پنل های ضد گلوله، بین ۶.۸ تا ۹ تن است. طراحی بیست به گونه ای انجام شده است که مشابه سدان های آمریکایی باشد، اما از نظر ابعاد، این خودرو از تمام شاسی بلندها و پیکاپ های فول سایز آمریکایی، بزرگ تر است. بر اساس گزارش های منتشر شده، این مدل به سیستم اطفای حریق، دوربین دید در شب، پر تاب گاز اشک آور، کابین کاملاً بسته با فیلتر هوا و سیستم تولید پارازیت برای جلوگیری از حمله موشکی مجهز است. علاوه بر این موارد، در صورت ایجاد شرایط بحرانی بسته کمک های اولیه شامل خون مورد نیاز رئیس جمهور نیز در دسترس است؛ بسیاری از قابلیت ها و تجهیزات رفاهی و ایمنی بیست مشخص نیست. کاد یلاک بیست جدید تا حدود ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت می گیرد. مطمئناً کابین بیست با ظرفیت ۷ سرنشین در راحتی و امنیت کامل است؛ متخصصان سرویس مخفی ایالات متحده آمریکا، از تمام تجهیزات موجود برای تضمین امنیت سرنشینان بیست استفاده کرده اند.



## امانوئل مکرون، رئیس جمهور فرانسه Crossback DS7

رئیس جمهور ۴۰ ساله فرانسوی ها، از اولین محصول کاملاً داخلی برند لوکس DS، زیر مجموعه گروه PSA یا پژوسیتروئن سابق استفاده می کند. برخلاف خودروهای مقامات سیاسی دیگر کشورهای بزرگ، DS7 کراس بک مکرون استاندارد به نظر می رسد؛ رنگ آبی تیره، سقف پانورامیک، نشان جمهوری روی بدنه و رینگ های ۲۰ اینچ تنها موارد قابل تشخیص این مدل هستند. ادوار فیلیپ نخست وزیر فرانسه، معمولاً از رنواسپیس (Espace) و در سفرهای مهم با دستیارهای خود، از فولکس واگن مولتی ون استفاده می کند.



## میشل تمر، رئیس جمهور برزیل رولرز رویس سیلور Wraith

این مدل زیبا سال ۱۹۵۲ به دولت برزیل اهدا شد؛ ژتولیو وارگاس در دومین دوره ریاست جمهوری خود، اولین فردی بود که از رولرز رویس سیلور Silver Wraith استفاده کرد؛ این خودرو کلاسیک مجهز به پیشراشه ۶ سیلندر خطی ۴.۳ لیتری و جعبه دنده ۴ سرعته دستی، در طول سال ها، به روزرسانی های ایمنی دریافت کرده است تا همچنان در خدمت رئیس جمهوری برزیل باشد.



## شینزو آبه، نخست وزیر ژاپن تویوتا سنچری

نسل سوم لیموزین ژاپنی ها به اصول طراحی کلاسیک تویوتا وفادار مانده و در حال آن از تجهیزات مدرن و البته کیفیت ساخت بی نظیر دیار خورشید تابان نیز کمک گرفته است. لیموزین لوکس تویوتا سنچری اولین بار در سال ۱۹۶۷ رونمایی و به منظور گرامی داشت ۱۰۰ سالگی ساکیچی تویودا، بنیان گذار برند پرافتخار تویوتا عرضه شد. نسل سوم پس از ۲۱ سال عرضه نسل دوم، همانند گذشته کاملاً دست ساز تولید خواهد شد. نهایت سرعت لیموزین لوکس سنچری همانند دیگر خودروهای ژاپن، به صورت الکترونیکی در ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. قیمت پایه نسل جدید تویوتا سنچری ۱۳۵ هزار و ۲۵۹ یوند (بالاضافه مالیات، حدود ۱۸۰ هزار دلار) اعلام شده است که البته فقط یک آپشن انتخاب کابین چرم یا وپشم در کنار آن وجود دارد. این قیمت بالا به دلیل دست ساز بودن این لیموزین ژاپنی است.

## شی جین پینگ، رئیس جمهور چین هونگ چی L5

سدان لوکس چینی هونگ چی یکی از گران قیمت ترین خودروهای ساخت این کشور است که با یک پیشراشه V12 عرضه می شود؛ اما به زودی در کنار این موتور V12، یک موتور V8 توتین توربو هم برای L5 ارائه خواهد شد. با توجه به گزارش CarNews China، این موتور V8 جدید حدود ۳۸۰ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتن متر گشتاور دارد که این نیرو از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ های عقب انتقال پیدا می کند. این در حالی است که موتور کنونی V12 این خودرو ۴۰۸ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می کند. مطمئناً هونگ چی با موتور V8 ارزان تر از برادر V12 خود خواهد بود. به گونه ای که قیمت نمونه V8 از حدود ۴ میلیون یوان معادل ۵۳۴۸۳۰ دلار آغاز خواهد شد، در حالی که نمونه V12 قیمتی برابر با ۵۵۵ میلیون یوان معادل ۷۳۴۸۳۰ دلار دارد. گزارش شده است که نمونه V8 این سدان لوکس چینی از آوریل سال ۲۰۱۷ به بازار عرضه خواهد شد. برای کسانی که با هونگ چی آشنا نیستند باید بگوییم که این شرکت قدیمی ترین خودروساز چین است که تاریخ تأسیس آن به سال ۱۹۵۸ بازمی گردد. این شرکت بیشتر به تولید لیموزین های لوکس برای مقامات دولتی چین می پردازد، اما خودروهایی برای عموم مردم هم تولید می کند.

## کیم جونگ اون، رهبر کره شمالی رولرز رویس فانتوم

رهبر کره شمالی تا سال گذشته از لیموزین مرسدس بنز S600 سفارشی پولمن (Pullman) استفاده می کرد، اما به تازگی مهندسی آلمانی را به مهندسی مشترک آلمان و بریتانیا ترجیح داده است. هیچ اطلاعات رسمی در مورد رولرز رویس فانتوم سیاه رنگ کیم جونگ اون در دسترس نیست، اما بدون شک یکی از ایمن ترین و مقاوم ترین سدان های فوق لوکس دنیا خواهد بود.

## ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه آئوروس سنات NAMI

خودرو یکی از مهم ترین شخصیت های سیاسی دنیا، به تازگی تعویض شده است. ولادیمیر پوتین پیش از این، نسل پنجم مرسدس بنز S کلاس را در اختیار داشت، اما اخیراً Aurus Senat محصول سازمان مرکزی تحقیقات خودرو و پیشراشه یا NAMI روسیه، در اختیار او قرار گرفته است. این لیموزین فوق لوکس با ۶.۶ متر طول و ۱.۸ متر پهنا، از پیشراشه ۸ سیلندر V شکل با قدرت ۵۹۸ اسب بخار، گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک و سیستم انتقال قدرت تمام چرخ محرک (AWD) استفاده می کند. نهایت سرعت این لیموزین ۶۵۰ کیلومتر در ساعت می رسد. که با همکاری مهندسان پورشه تولید شده است، به ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.



## ترزا می، نخست وزیر بریتانیا جگوار XJ سنتینل

جگوار XJ Sentinel ترزا می به انواع تجهیزات ایمنی مانند کیت کمک های اولیه و اکسیژن و پتل های مقاوم با ضخامت ۱۳ سانتی متر مجهز شده است. پیشراشه ۸ سیلندر V شکل ۵ لیتری با قدرت ۵۰۳ اسب بخار و سیستم صوتی حرفه ای Bower & Wilkins با ۲۰ بلندگو از دیگر ویژگی های جالب جگوار لوکس نخست وزیر بریتانیا است.

## انگلا مرکل، صدراعظم آلمان آئودی A8

اولین صدراعظم زن تاریخ آلمان و فرانک والتر اشتاین مایر رئیس جمهور فعلی این کشور، هر دو از لیموزین آئودی A8 استفاده می کنند. خودرو ۵.۲ متری قدرتمندترین زن جهان به پیشراشه ۱۲ سیلندر W شکل ۶.۳ لیتری با قدرت ۵۰۰ اسب بخار مجهز است؛ آئودی Security L W12 A8 که تنها ۷۵۰ کیلوگرم وزن آن را پتل های ضد گلوله تشکیل داده اند، در زمان ۷.۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد.



## خودرو ملی ویتنام با فن آوری آلمانی و طراحی ایتالیایی



می شود، زیاد به نظر می رسد. آقای دلوکا می گوید اگر چه تمرکز شرکت ابتدا بر بازار ویتنام است اما در کمتر از یک سال وین فست محصولاتش را در بازارهای دیگر جهان هم خواهد فروخت. وین فست علاوه بر این دو مدل می خواهد یک ماشین کوچک هم بر اساس اپل کارل (Karl) بسازد. برای این کار این شرکت کارخانه جنرال موتورز در ویتنام را خریده و برای طراحی این ماشین با استودیوی ایتالیایی ایفال دیزاین همکاری می کند. این شرکت همچنین در حال ساخت یک اتوبوس الکتریکی است و با همکاری کارخانه اتریشی KTM می خواهد موتورسیکلت های کوچک الکتریکی هم تولید کند. با وجود واکنش مثبت رسانه ها و کارشناسان در نمایشگاه پاریس و حضور نام هایی مشهور در کنار وین فست، هنوز برای قضاوت درباره آینده وین فست زود است. برای کارخانه ای که هیچ سابقه ای در تولید ماشین ندارد، ساخت ماشین با کیفیتی که بتواند با ماشین های لوکس اروپایی و ژاپنی رقابت کند آسان نخواهد بود. به علاوه برای جهانی شدن، وین فست مانند مارک های کره ای و ژاپنی ابتدا به بازاری پرونق در ویتنام نیاز دارد و تکیه بر غرور ملی به عنوان انگیزه ای برای تشویق تقاضا ممکن است کافی نباشد. علاوه بر تجربه های ناموفق پیشین در ویتنام، نزدیک ترین مثال به وین فست در جنوب شرق آسیا، کارخانه پروتون است. این شرکت در سال ۱۹۸۳ به عنوان خودروساز ملی در مالزی تاسیس شد، اما برنامه هایش برای جهانی شدن به شکست انجامید. پروتون پس از میلیارد ها دلار هزینه از بودجه دولت، سال گذشته در آستانه ورشکستگی به کارخانه چینی جیلی فروخته شد. جیم دلوکا می گوید این شرکت به سرنوشت پروتون دچار نخواهد شد و تا ده سال دیگر وین فست به نامی تبدیل خواهد بود که مردم در سراسر جهان آن را می شناسند.

خودروسازان آمریکایی، کره ای و ژاپنی سهم عمده ای از بازار خودرو کوچک ویتنام را در اختیار دارند و تاکنون دو تلاش در این کشور برای ساخت خودرو ملی ناموفق بوده است. در این شرایط، ایده ساخت ماشینی که خودروسازان لوکس جهان را به چالش بکشد، بلندپروازانه و شاید غیرممکن به نظر برسد. اما یک شرکت تازه تاسیس با تکیه بر تکنولوژی آلمانی، طراحی ایتالیایی و مدیریت آمریکایی می خواهد با این چالش روبرو شود و اولین ماشین ویتنامی را به جهان معرفی کند. وین فست (VinFast) که کمتر از دو سال پیش تاسیس شده، در نمایشگاه خودرو پاریس از یک شاسی بلند و یک سدان رونمایی کرد. این ماشین ها توسط استودیوی پنین فارینا در ایتالیا طراحی شده است. این استودیو همراه با سه استودیوی دیگر ایتالیایی حدود بیست طرح برای این ماشین ها ارائه کردند و وین فست طرح نهایی را با رای مردم انتخاب کرد. هر دو ماشین بر روی پلتفرم نسل های قبلی ب ام و ساخته می شود که کارخانه اتریشی ماگنا (Magna) آن ها را به روز کرده است. موتور دولتری ماشین را هم ب ام و به این کارخانه داده است و جعبه دنده ماشین هم کارخانه آلمانی ZF تامین می کند. مدیر وین فاست آمریکایی است. جیم دلوکا پیش از آمدن به ویتنام، مدیر ارشد جنرال موتورز بود. سهم عمده ای از مدیران دیگر این شرکت هم پس از تعطیلی کارخانه جنرال موتورز در استرالیا به وین فست آمده اند و تعدادی هم از شرکت های فورد و فیات کرایسلر به این شرکت پیوسته اند. سرمایه این کارخانه را وینگرپ، بزرگ ترین گروه تجاری صنعتی ویتنام تامین کرده است. تاکنون سه میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار برای ساخت کارخانه وین فست سرمایه گذاری شده است. ظرفیت تولید این کارخانه ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال است که برای بازاری که سالانه کمتر از ۳۰۰ هزار دستگاه در آن فروخته



## بزرگ ترین شاسی بلند ب ام و و خرید کارخانه برلیانس



به بازار عرضه می شود. قوی ترین مدل ۴۶۲ اسب بخار نیرو دارد و شتاب صفر تا صد کیلومتر در ساعتش ۵.۴ ثانیه است. حداکثر سرعت این مدل به صورت الکترونیکی به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت محدود شده است. ب ام و اخیرا برای توسعه بازار خود در آسیا با خرید عمده سهام کارخانه مشترکش با برلیانس اولین خودروساز خارجی شد که در چین صاحب کارخانه می شود. تاکنون شرکت های خارجی نمی توانستند بیشتر از پنجاه درصد سهام کارخانه های مشترک خود با خودروسازان چینی را در اختیار داشته باشند. با تغییر این قانون دولت به خودروسازان خارجی اجازه می دهد از سال ۲۰۲۲ در چین کارخانه خود را داشته باشند. معامله چهار میلیارد دلاری ب ام و با برلیانس در سال ۲۰۲۲ نهایی خواهد شد و بر اساس آن شرکت آلمانی ۷۵ درصد مالکیت شرکت مشترک را در اختیار خواهد داشت. به این ترتیب تولید مدل های بیشتری از ب ام و به چین منتقل خواهد شد و به خاطر هزینه کمتر ساخت ماشین، سود شرکت بیشتر می شود.

ب ام و هفتمین و بزرگ ترین شاسی بلند خود را پیش از رونمایی رسمی در نمایشگاه لس آنجلس معرفی کرد. مدل X7 که از بهار آینده به بازار عرضه می شود با سه ردیف صندلی برای هفت سرنشین جا دارد و با مرسدس بنز GLS، آئودی Q7 و رنج روور رقابت می کند. X7 در کارخانه ب ام و در آمریکا ساخته می شود و بیشتر با هدف جلب خریداران ثروتمند در بازار آمریکا، چین و خاورمیانه ساخته شده است. از نظر ظاهری، X7 شبیه به X5، شاسی بلند کوچک تر ب ام و است. گرچه جلوی پنجره بسیار بزرگ و چراغ های به نسبت باریک آن را کمی متمایز می کند. ب ام و در X7، ترکیبی از قابلیت های فنی X5 و امکانات سدان لوکس سری هفت خود را در اختیار راننده قرار می دهد. از جمله هوش مصنوعی جدیدی که جملات محاوره ای راننده را درک می کند و با یادگیری عادت های راننده و سرنشینان، بخش های مختلف ماشین را مناسب سلیقه آن ها کنترل می کند. X7 در چهار مدل مختلف با موتورهای شش و هشت سیلندر دیزل و بنزینی



## ماشین ۵۰۰ اسب بخاری چینی برای مسابقه



بازدید شدن زمان عرضه محصولات شرکت چینی لینک اند کو (Lynk & Co) به اروپا، این کارخانه از ماشین ۵۰۰ اسب بخاری که قصد دارد با آن در مسابقات تورینگ کاپ شرکت کند رونمایی کرد. لینک اند کو بخشی از شرکت جیلی است که مالکیت ولوو را در اختیار دارد و با تیم رسمی ولوو که نامش کایان (Cyan) است در فصل ۲۰۱۹ مسابقات شرکت خواهد کرد. این تیم در سال ۲۰۱۷ در مسابقات تورینگ قهرمان شد. ماشینی که این تیم آماده کرده براساس مدل ۰۳ لینک اند کو است که هنوز تولید آن آغاز نشده است. لینک اند کو اعلام کرده که براساس این ماشین یک مدل اسپرت شهری هم به بازار عرضه خواهد کرد. مدل دیگر شرکت به نام ۰۲ یک شاسی بلند کوچک است که از سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه می شود. لینک اند کو هشتمین خودروسازی است که در این مسابقات شرکت می کند و بودن در کنار آودی، الفارومئو، هوندا، هیوندای، پژو، سئات و فولکس واگن فرصت ایده آلی برای این شرکت فراهم می کند تا نام خود را در بازار جا بیاندازد.

می شود. مدل های مشابه فراری در گذشته بیشتر از یک میلیون دلار قیمت داشته است. ماشین جدید فراری از دو مدل MM 166 بار چتا مدل سال ۱۹۶۸ و ۷۵۰ موزا مدل سال ۱۹۵۴ الهام گرفته است. موتور ماشین دوازده سیلندر با قدرت ۸۱۰ اسب بخار است و می تواند سرعت ماشین را در کمتر از سه ثانیه از صفر به صد کیلومتر در ساعت برساند. حداکثر سرعت ماشین بیشتر از سیصد کیلومتر در ساعت است. هم زمان با رونمایی از موزا، لوئیس کامیلری، مدیر جدید فراری برنامه پنج ساله این شرکت را اعلام کرد. براساس این برنامه تا سال ۲۰۲۲ پانزده مدل جدید به بازار عرضه می شود و درآمد کارخانه به بیش از دو میلیارد دلار افزایش خواهد یافت. بحث انگیزترین و مهم ترین ماشین در بین این مدل های جدید یک شاسی بلند به نام پوروسانگوئه (Purosangue) است که در پایان برنامه پنج ساله و در سال ۲۰۲۲ به بازار عرضه خواهد شد. فراری برای افزایش درآمد لازم است تولید خود را افزایش دهد و با این مدل شاسی بلند، در بازارهای تازه مانند چین مشتری های جدید پیدا کند. از طرفی این نگرانی وجود دارد که با آمدن فراری شاسی بلند و تولید بیشتر، از اصالت مارک فراری کاسته شود و مشتری های قدیمی از این مارک روی برگردانند.



## پژو ۵۰۴ الهام بخش نسل جدید پژو



زیربندگو و نمایشگر ۴۹ اینچی قرار می گیرد که سرتاسر جلوی ماشین را پوشانده است. پژو برای طراحی هوش مصنوعی ماشین با شرکت آمریکایی ساوند هاند (SoundHound) همکاری کرده که یکی از بنیانگذارانش یک ایرانی آمریکایی به نام «کیوان مهاجر» است. راننده از طریق این هوش مصنوعی که قادر به تشخیص ۱۷ زبان مختلف است، می تواند دستورهای کلامی بخش های مختلف ماشین را کنترل کند. پژو می گوید این سیستم را تا دو سال دیگر در مدل های خود نصب خواهد کرد. قوای محرکه الکتریکی ماشین از باتری های ۱۰۰ کیلووات ساعت نیرو می گیرد و این نیرو به هر چهار چرخ فرستاده می شود. پژو می گوید ماشین با هر بار شارژ میتواند تا ۶۰۰ کیلومتر حرکت کرد. شتاب صفر تا صد کیلومتر در ساعت ۳.۱۱ ثانیه و چهار ثانیه و حداکثر سرعتش ۲۲۰ کیلومتر در ساعت اعلام شده است. پژو می گوید با اینکه قصدی برای تولید ۳۱۱ لجنند ندارد، اما این کانسپت را طوری طراحی کرده که با تولید آن به فاصله چندانی نداشته باشد. پژو برخلاف خودروسازان آلمانی و رقیب فرانسوی اش، رنو، جملگی برای ساخت خودروهایی الکتریکی ندارد اما هم زمان خود را برای روزی آماده می کند که ماشین های الکتریکی همه گیر شده باشد.

## دومین مدل الکتریکی پورشه



PORSCHE

پورشه ساخت دومین ماشین الکتریکی خود را تایید کرد. این ماشین که یک استیشن با ارتفاع بلندتر از ماشین های اسپرت است براساس کانسپت «میشن ئی کراس توریزمو» ساخته می شود که بهار امسال در نمایشگاه ژنورنمایی شد. پورشه قرار است اولین مدل الکتریکی خود که نامش تایکان است را سال آینده به بازار عرضه کند. پلت فرم تایکان مبنای ساخت مدل دوم کارخانه هم خواهد بود. این پلت فرم برای هر چرخ یک موتور الکتریکی دارد که در مجموع ششصد اسب بخار نیرو تولید می کند. زمان عرضه این ماشین اعلام نشده اما پیش بینی می شود در سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه شود. پورشه همگام با مالکش، گروه خودروسازی فولکس واگن برنامه گسترده ای برای ساخت خودروهایی الکتریکی دارد. این شرکت اعلام کرده تا سال ۲۰۲۵ بیش از هفت میلیارد دلار در توسعه و ساخت ماشین های الکتریکی سرمایه گذاری خواهد کرد و پیش بینی کرده تا آن زمان ماشین های هیبرید و الکتریکی نیمی از فروش شرکت را شامل شود.

## بازگشت فراری موزا با تولید محدود



فراری با رونمایی از یک مدل جدید، از ایجاد زیرمجموعه ای تازه در این کارخانه خبر داد. نام این بخش ویژه ایکونا (Icona) است و هدفش ساخت ماشین هایی با تولید محدود و با الهام از گذشته فراری است. فراری موزا در دو فرم یک نفره و دونفره ساخته می شود، کمتر از پانصد دستگاه از آن تولید شده و فقط به مشتریان ویژه فراری فروخته می شود. قیمت ماشین هفته آینده و هم زمان با رونمایی آن در نمایشگاه پاریس اعلام

امسال پنجاهمین سالگرد ساخت مدل محبوب ۵۰۴ است و پژو به این مناسبت با الهام از مدل ۵۰۴ کوپه، کانسپتی ساخته تا ایده هایش از ماشین های الکتریکی و خودران در آینده را نمایش دهد. کانسپت ئی لجنند (eLEGEND) هفته آینده در نمایشگاه پاریس رونمایی خواهد شد. شباهت چراغ ها، فرم اتاق، استفاده از مارک قدیمی پژو و گذاشتن نام مدل روی کاپوت از جمله بخش هایی است که به سرعت ۵۰۴ دهه هفتاد را به یاد می آورد. پژو ۵۰۴ یکی از موفق ترین مدل های تاریخ پژو است. این ماشین توسط استودیوی ایتالیایی پینین فارینا طراحی شد و بین سال های ۱۹۶۹ تا ۱۹۸۳ در اروپا تولید شد. تولید ۵۰۴ در کشورهای دیگر تا سال ۲۰۰۶ ادامه پیدا کرد. هم زمان طراحان پژو تلاش کرده اند تا ئی لجنند از ۵۰۴ به اندازه کافی فاصله داشته باشد و به مانیفستی برای نسل بعدی ماشین های پژو تبدیل شود. ژیل ویدال مدیر طراحی پژو می گوید هدف از ساخت ئی لجنند بازسازی ۵۰۴ نبوده بلکه پژو با رجوع به گذشته می خواهد نشان دهد که «آینده می تواند همچنان انگیز باشد» پژو در کانسپت ئی لجنند ظاهر نسل بعدی مدل هایش را هم جستجو می کند. ئی لجنند یک خودرو الکتریکی و خودران است. هنگامی که راننده کنترل را در اختیار نداشته باشد، فرمان چوبی ماشین جمع شده و



# ۲۰۱۸ فصل عجیب فراری و قتل

## مسابقه

فصل ۲۰۱۸ فصل پرفراز و نشیبی برای تیم اسکودریا فراری و شخص «سیباستین قتل» بود. از آغاز فصل تمام نشانه ها گواه بر این بودند که ماشین فراری مقداری بر تری نسبت به ماشین مرسدس دارد و راننده آلمانی می تواند قهرمان شود. همه چیز تا قبل از بعد از ظهر یکشنبه ۲۲ جولای ۲۰۱۸ خوب پیش رفته بود.

در گرندپری ژاپن ۲۰۱۸، بار دیگر قتل از همیلتون شکست خورد و او در آستانه واگذاری قهرمانی به رقیب خود است. حال بیا ببینیم چه شد که اینطوری شد و چه کسانی باید خود را در مارانلو سرزنش کنند. بخشی از این سرزنش ها متوجه تیم استراتژی فراری است که با تصمیمات اشتباه خود راننده ۳۱ ساله خود را از قهرمانی دور کردند، اما مقصر این اتفاقات در درجه اول خود شخص سیباستین قتل است.

### ▶ پنج اشتباه قتل در سال ۲۰۱۸ تاکنون را بررسی می کنیم:

۱ گرندپری فرانسه ۲۰۱۸، بر خورد به بوتاس در استارت مسابقه + دریافت پنالتی: وقتی که سب به پول ریکارد رسید، یک امتیاز از لوییس جلوتر بود. در تعیین خط همیلتون اول و قتل سوم بودند و بوتاس این دو را از هم جدا کرده بود. لوییس استارت خوبی زد و سب نیز به والتری حمله کرد اما به جای عبور از او، با راننده فنلاندی برخورد کرد و به هر دو ماشین آسیب زد و بعد از پیت استاپ هر دو به رده های آخر و ماقبل آخر رفتند. قتل پنج ثانیه جریمه نیز دریافت کرد. در نهایت همیلتون برنده شد و قتل پنجم و راننده مرسدس ۱۴ امتیاز پیشی گرفت.

۲ گرندپری اتریش ۲۰۱۸، مسدود کردن راه کارلوس ساینز جونیور و دریافت پنالتی بخاطر آن: داوران سب را به خاطر مسدود کردن راه ساینز در تعیین خط جریمه کردند و مرد انگشتی در جواب فقط جمله «من او را ندیدم» را برای گفتن داشت اما این حرف ها برای داوران قانع کننده نبود. قتل در ریسینگ لاین آهسته حرکت کرد و کارلوس مجبور

شد دور خود را راه کند. سیباستین در حالی که در تعیین خط سوم شده بود، به رده ششم فرستاده شد و با وجود خروج دو مرسدس از مسابقه تنها توانست سومی خود را بازگرداند.

۳ گرندپری آلمان ۲۰۱۸، برخورد به دیوار پیست در حالی که پیشتاز بود و خروج از مسابقه: بله! بعد از ظهر روز یکشنبه ۲۲ جولای ۲۰۱۸ که شاید بیشترین ضربه را به وی زد. نه تنها ۲۵ امتیاز را از دست داد، بلکه همیلتون پیروز شد و ۲۵ امتیاز کسب کرد و جرقه و آغازی شد برای ۶ پیروزی لوییس در هفت مسابقه. قتل مسابقه خانگی خود را با کسب پول پوزیشن در روز شنبه آغاز کرد و بسیار خوشحال بود. وی تا قبل از بارش خفیف باران نیز با اقتدار اول بود تا اینکه لیز شدن پیست باعث شد مستقیماً به داخل دیوار برود و دماغه ماشین خود را خراب کرده و از ادامه مسابقه محروم شد. بعد از مسابقه، همیلتون ۱۷ امتیاز از قتل پیشی گرفت و دیگر تا الان که مسابقه ژاپن را پشت سر گذاشتیم، لوییس پیشتازی خود را از دست نداده است.

۴ گرندپری ایتالیا ۲۰۱۸، برخورد با همیلتون و تنزل به رده آخر: نقطه عطف گرندپری



ایتالیا ۲۰۱۸، تعیین خط و کسب پول پوزیشن توسط کیمی رایکونن بود. راننده آلمانی از این اتفاق خوشحال نبود و گفت: «من از نحوه عملکرد فراری در تعیین خط راضی نیستم. من باید مسابقه را از پول پوزیشن آغاز می کردم. چیزی که مشخص است این است که من باید با سه نفر از جمله هم تیمی خود رقابت کنم.» به خاطر عدم وجود رایکونن در پشت فتل، در همان دور ابتدایی وی در معرض حملات همیلتون قرار گرفت. با وجود اینکه می دانست همیلتون خروجی بهتری از او گرفته و باید فضای کافی را برای عبور باز می گذاشت اما با لوییس مبارزه کرد و نتیجه آن برخورد به همیلتون و اسپین شدن و تنزل به رتبه آخر بود. در نهایت همیلتون برنده و فتل چهارم شد.

۵ گرندپری ژاپن ۲۰۱۸، بر خورد با ورشتین و تنزل به رتبه ۱۹: عدم صبوری و هوشمندی فتل در عبور از مکس به خصوص زمانی که می توانست صبر کند تا مکس پناستی خود را دریافت کند، تیر خلاصی بود بر امیدهای او برای کسب قهرمانی فصل. مکس به دلیل ورود به پیست در شرایط نایمن و تحت تاثیر قرار دادن کیمی پنچ ثانیه پناستی دریافت کرده بود. فتل دقیقا به پشت و ورشتین در رتبه چهارم رسید. به جای صبر کردن برای اینکه مکس در رادیو متوجه پناستی خود شود، با دیدن فضایی خالی به سمت آن رفت اما اشتباه رفت! با این وجود سب در باره این تصمیمش گفت: «اگر با دیدن چنین فضایی اقدام به سبقت نمی گرفتم پس بهتر بود در خانه می ماندم.»

در نهایت، همیلتون برنده و فتل ششم شد و فاصله به ۶۷ امتیاز رسید. در مسابقه گرندپری آمریکا ۲۰۱۸ که در تگزاس برگزار شد، کیمی رایکونن راننده فنلاندی تیم اسکودریا فراری طلسم ۱۱۳ مسابقه ای خود را شکست و مجدداً برنده مسابقه شد. اما این پیروزی به قول رایکونن «چندان مهم» نبود و نمی توان با این برد، مشکلات این فصل فراری و رانندگانش را فراموش کرد.

## کاستی های فراری

قضاوت های اشتباه راننده های فراری از جمله سبستین فتل همچنان گراف هستند، اما مارک هیوز توضیح می دهد که چرا همه اینها فقط تقصیر سبستین فتل نیست. حادثه سبستین فتل و لوتیس همیلتون در دور اول مونزا، آخرین سری از خطاها و قضاوت های بد از دارنده چندین قهرمانی جهان در این دو فصل اخیر است. تنها در همین سال او امتیازهای حیاتی را از دست داده است، در باکو (فتل کردن و سعی برای جلو افتادن، در عوض مقام چهارم را به دست آوردن)، در فرانسه (فتل کردن و اصابت به والتری بوتاس در دور اول)، اتریش (بلاک کردن کارلوس ساینز هنگام تعیین خط و دریافت جریمه استارت که شانس پیروزی را هم از او گرفت) و آلمان (سر خوردن و اصابت به موانع آن هم وقتی که در مقام نخست قرار داشت). مجموعاً ۶۳ امتیاز از دست رفته، به علاوه امتیازات اضافه ای که همیلتون به خاطر اشتباهات فتل کسب کرده است. در حال حاضر او ۳۰ امتیاز عقب است، در صورتی که می توانست با بیش از ۳۰ امتیاز برتری داشته باشد. این دنباله روی الگویی مشابه با سال پیش (باکو، سنگاپور و مکزیک) است.

## فقط فتل مقصر نیست

در حقیقت، ریشه فشارهایی که پشت این تصادفات هستند تقریباً به طرز اطمینان آوری ناشی از نارسایی های عملکردی تیم است. قبل از پیوستن به فراری، عملکرد فتل تقریباً بی نقص بود. اشتباهات ناشی از فشار به هیچ وجه بخشی از عملکرد او نبودند. این بر این دلالت دارد که چیزی در مورد رانندگان فراری وجود دارد که آنها را تحریک کرده و هیجان زده می کند. گوش دادن به پیغام های رادیویی او در سال هایی که در فراری بوده، روشنگر مسائل زیادی است. مانند طغیان او در بارندگی ناگهانی تعیین خط اسپا: «محض رضای خدا ماشین رو بالاتر

برید، دارید کف ماشین رو نابود می کنید.» و چه زیر سوال بردن مداوم استراتژی از جانب او، نشان می دهد که او احساس می کند عملکرد ماشینش باید بازنگری شود. در تیم ردبول، که تمرینات ملایم تری به کار می گیرند، اکثر اوقات وی صرفاً رانندگی می کرد. مثل کاری که هم اکنون همیلتون در مرسدس انجام می دهد. در فراری، فتل همواره در حال تلاش برای مدیریت تیم از درون اتاقک ماشینش است، مشخصاً به این خاطر که احساس می کند باید این کار را انجام دهد.

همانقدر که فراری احتمالاً خلاق ترین تیم تکنیکی دو فصل اخیر (برای اولین بار در این دهه) است، در مسابقات آخر هفته عملکردش همچنان مانند تیم های ضعیف است. بنابراین فتل بهترین ماشینی را می راند که توسط تیمی که عملکرد پایین تری را دارد، اداره می شود.

با ذهنی که تمرکزش میان دستورات تقسیم شده، اما نگرانی همیشگی او در این فضایی که به سرعت حرکت می کند این است که آیا از قبل تمامی احتمالات در نظر گرفته شده؟ او فشاری را تحمل و احساس می کند که در تیم های قبلی اش تجربه نکرده است. تمام این ها جدای از فشاری است که به عنوان راننده پیشنهاد تیم فراری با ماشینی که بالقوه برنده است به وی تحمیل شده است. سال قبل هم مشکل همین بود اما امسال این مشکل بزرگ تر شده است.

فشار بیش از اندازه مخصوصاً به خاطر موضوعاتی که از کنترل مستقیم وی خارج است بسیار استرس زا است و کاملاً منطقی به نظر می رسد که این منطبق و مربوط با الگوی خطاها و تصمیمات ثانویه اشتباه او باشد.

شاید او سعی می کرده که جایگاهش در فراری را از مربی اش، مایکل شوماخر، الگو برداری کند، کسی که نقطه ثقل یک تیم بسیار فشرده و منظمی بود و همه چیز حول محور وی می چرخیدند.

اما آنچه که شوماخر به عنوان امتیاز مثبت داشت، «راس براون» بود که تیم را با اقتداری مثال زدنی اداره می کرد، «ژان تاد» بود که فشارهای مدیریتی را از تیم مسابقه دور نگه می داشت و «نایجل استپنی» بود که به عنوان سرگروه مکانیک، تیم را مثل یک گروه بان ارتش تعلیم می داد. تحت این شرایط، فتل می توانست دست از نگرانی برای تصمیمات استراتژیک، اعمال درون پیت لین و یا این که آیا تایرهای سمت راست مناسب هستند یا نه، بردارد و فقط ریلکس باشد و بیشترین استفاده را از مهارت های رانندگی اش بکند. همانگونه که همیلتون می تواند.

مونزا یکی دیگر از نمونه های قابل مطالعه از تنش های میان فتل و تیم بود، و این که چگونه بر کل آخر هفته تاثیر گذاشت. این آخر هفته نوبت رایکونن بود که به عنوان ماشین دوم برای تعیین خط از پیت خارج شود، تا اسلیپ استریم و برتری را از ماشین خواهر (فتل) بگیرد. اولاً، با وجود راننده اصلی که به دنبال عنوان قهرمانی است، شاید تیم می بایست چنین شرایطی را لغو می کرد. دوماً، حتی با احترام به این شرایط، تیم باید در تلاش برای مقابله و جبران این موضوع می بود.

نقشه این بود که ماشین فتل را برای مرحله سوم تعیین خط (Q۳) به اندازه ای سریع باشد که بتواند زمانی که مرسدس بیرون می آید سریع واکنش نشان دهد و فتل دقیقاً در پشت مرسدس هنگامی که گاراژ را ترک می کنند قرار بگیرد، تا اسلیپ استریم را از آن ها بگیرد. اما فتل به اندازه کافی سریع نبود. رنو ساینز بین آن ها قرار گرفت و هنگامی که فتل راهی را برای گذشتن از او پیدا کرد که همیلتون به قدر کافی از محدوده گرفتن اسلیپ استریم توسط فتل دور شده بود.

احتمالاً تحت هیجان ناشی از این موضوع، به اعتراف خودش یک دور آشفته و ناهماهنگ رانندگی کرد و باز دست دادن تایم پول پوزیشن، به اندازه یک دهم ثانیه به کیمی کمک کرد.

اگر از خط یک شروع می کرد، احتمالاً خودش را در موقعیتی پیدا نمی کرد که منجر به آن برخورد پس از استارت شود. در حقیقت، کاملاً قابل تصور است که اگر رایکونن با همیلتون درگیر می شد، فتل مسابقه را می برد. به محض اینکه به او جایگاهش در رده بندی را گفتند، حرفی که زد بسیار معنی دار بود: «بعدا صحبت می کنیم.»



کارلیمان گیتنگ (Karlmann King)



# شگفت انگیزها برای آفرود

راینو GX شاسی بلند لوکس و غول پیکر دیگری است که بر روی پلتفرم فور د 450F ساخته می‌شود. این کرگدن چهار چرخ ظاهری خشن و جذاب داشته و گویی آماده پورش به سمت جلو است. نیروی مورد نیاز راینو GX از طریق موتور دیزلی ۶.۷ لیتری V8 یا موتور بنزینی ۶.۸ لیتری V10 تامین می‌شود. این شاسی بلند گران قیمت به صورت استاندارد با سیستم چهار چرخ محرک به فروش می‌رسد. بر اساس شنیده‌ها، در صورت علاقه به این شاسی بلند قلدر باید چیزی در حدود ۲۵۰ هزار دلار برای آن پرداخت کنید.

## ▲ هنسی 6x6 Goliath

هنسی 6x6 Goliath بر اساس پیکاپ شورولت سیلورادو شکل گرفته است. این پیکاپ شش چرخ در جلو و عقب به سپرهای ویژه‌ای مجهز شده؛ همچنین وظیفه تامین روشنایی بر عهده چراغ‌های LED گذاشته شده است. وجود میله‌های ضخیم در قسمت بار هم چهره این خودرو را خاص تر کرده اند. طبق روال مرسوم تگزاسی‌ها، در کنار تغییرات ظاهری گسترده و اضافه شدن یک اکسل دیگر، در زیر کاپوت نیز تغییرات زیادی رخ داده و موتور دیگری جایگزین نمونه استاندارد شده است. در بخش فنی مهندسی‌ها هنسی یک موتور ۶.۲ لیتری V8 سوپر شارژ نصب کرده اند. این موتور که با کد HPE700 شناخته می‌شود، در مدل‌های دیگر نیز به کار گرفته شده و می‌تواند ۷۰۵ اسب بخار قدرت و ۹۱۵ نیوتن متر گشتاور تولید کند. علی‌رغم بدنه‌ای تنومند، هنسی 6x6 Goliath برای رسیدن به سرعت ۶۰ مایل در ساعت (۹۶.۵ کیلومتر) به زمانی در حدود ۴.۵ ثانیه نیاز دارد. این زمان تقریباً برابر با سدان اسپرت آئودی S4 است. چنانچه فردی به دست پرورده جدید هنسی علاقه مند باشد، باید حداقل ۳۷۵،۰۰۰ دلار برای آن کنار بگذارد. از این پیکاپ خاص تنها ۲۴ دستگاه تولید خواهد شد.

## ▲ جیب رانگلر 6x6

رانگلر یکی از جان سخت ترین خودروهای آفرود به شمار می‌رود. شرکت Southern OffRoad به سراغ یک دستگاه از این شاسی بلند آمریکایی همه جا رفته و آن را برای اندرو جونز (Andruw Jones) بازیکن سابق تیم بیسبال Atlanta Braves برای خودرویی شش چرخ تبدیل کرده است. در زیر کاپوت این پیکاپ طویل، موتوری V8 با حجم ۶ لیتر قرار دارد. مهندسی‌ها شرکت یاد شده ۴.۵ اینچ به ارتفاع خودرو افزوده اند تا عبور از موانع مشکل ساز نشود. ظاهراً آقای جونز دیگر تمایلی به حفظ این رانگلر خاص نداشته و آن را با قیمت ۲۴۹،۸۰۰ دلار به فروش گذاشته است.

## ▲ هامر H1

خودروهای شاسی بلند این روزها طرفداران بسیار زیادی پیدا کرده اند. این دسته از اتومبیل‌ها اکنون بیش از هر زمان دیگری محبوب بوده و رفته رفته در حال تنگ کردن عرصه بر مدل‌های دیگری نظیر سدان‌ها هستند. با شدت گرفتن تب شاسی بلند سواری در بین عموم مردم، خودروسازان نیز خود را با سلاطین مشتریان هماهنگ تر کرده و روی ارائه چنین مدل‌هایی تمرکز کرده اند. این تحولات به ظهور شاسی بلندهایی خاص و لوکس با قیمت‌های نجومی منجر شده است. در نوشتار حاضر، قصد داریم به برخی از خاص ترین شاسی بلندهای موجود در منظومه شمسی نگاهی گذرا داشته باشیم. چنانچه این مطلب برای تان جذابیت دارد، دعوت می‌کنیم با ادامه مطلب همراه ما باشید.

## ▲ مرسدس بنز 6x6 AMG 63 G

مرسدس G کلاس استاندارد به عنوان یکی از جذاب ترین و لوکس ترین شاسی بلندهای موجود شناخته می‌شود. با این حال، چند سال پیش، اشتوتگارتی‌ها در یک اقدام جالب تصمیم گرفتند نسخه ۶ چرخ این شاسی بلند نمادین را عرضه کنند. نتیجه تصمیم اشتوتگارتی‌ها در قالب مدلی با نام 6x6 AMG 63 G نمود پیدا کرد. این پیکاپ تنومند بین سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۵ در تیراژی در حدود ۱۰۰ دستگاه تولید شد. در زیر کاپوت مرسدس 6x6 AMG 63 G یک موتور ۵.۵ لیتری توئین توربو قرار دارد که می‌تواند ۵۳۶ اسب بخار قدرت و ۷۶۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. این پیکاپ ۴.۱ تنی در عرض ۷.۸ ثانیه به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت رسیده و قادر است به نهایت سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند. در زمان عرضه 6x6 AMG 63 G قیمتی در حدود ۷۰۰ هزار یورو داشت.

## ▲ راشل سناتور

راشل سناتور یک شاسی بلند یا به عبارت صحیح تر نفربر زرهی کانادایی است که ظاهری کاملاً متمایز دارد. اجزای بدنه سناتور استانداردهای نظامی را پاس کرده و شیشه‌های آن در مقابل سلاح‌هایی با کالیبر ۵۰ مقاوم هستند. سناتور بر روی پلتفرم متعلق به پیکاپ سنگین فور د Super Duty ساخته می‌شود. در زیر کاپوت این نفربر یک موتور ۶.۷ لیتری توربو دیزل نصب شده که می‌تواند ۳۳۰ اسب بخار قدرت و ۱۰۱۶ نیوتن متر گشتاور تولید کند. یک گیربکس ۶ سرعته خود کار هم وظیفه انتقال نیرو به هر چهار چرخ را بر عهده دارد. نفربر تاکتیکی کمپانی راشل فقط برای ارگان‌ها و آژانس‌های دولتی توسعه یافته؛ به همین دلیل هیچ اطلاعاتی درباره قیمت آن در دست نیست.

## ▲ راینو GX

### ▶ تویوتا لندگروزر 6x6

خانواده لندگروزر تویوتا جزو مدل های بسیار محبوب در بین علاقه مندان به آفرود به شمار می روند. اعضای این خانواده به ویژه سری ۷۰ در استرالیای فدرال زبانی دارند، به همین خاطر شرکت Multidrive Technology با تبدیل یکی از پیکاپ های این سری توجیه هم وطنان خود را جلب کرده است. مهندسی شریک یاده شده، با ایجاد تغییرات گسترده در سیستم تعلیق یک محور دیگر به پیکاپ تویوتا لندگروزر اضافه کرده و آن را به رقیبی دیگر برای مرسدس 63 G AMG تبدیل نموده اند. این پیکاپ در نسخه های متفاوتی قابل عرضه بوده و به لطف سیستم ۶ چرخ محرک توانایی بالایی در عبور از انواع پستی و بلندی ها دارد. در حالت استاندارد موتور ۴ لیتری V6 سوپر شارژ با ۳۹۸ اسب بخار با گیربکس ۵ سرعته دستی ترکیب می شود؛ امکان سفارش موتور ۴،۵ لیتری دیزلی V8 با گیربکس خودکار نیز برای علاقه مندان فراهم شده است. درباره قیمت این پیکاپ ۶ چرخ زاپنی اطلاعاتی در دست نیست.

### ▶ رضوانی تانک نسخه نظامی

خودروساز ایرانی الاصل رضوانی با معرفی شاسی بلند تانک سروصدای زیادی برپا کرده است. این خودرو تاکنون در چند نسخه با قابلیت های متفاوتی معرفی شده؛ نسخه نظامی یکی از این موارد است که از بدنه ای مقاوم تر در برابر انواع حملات بهره می برد. به لحاظ فنی این نسخه از تانک در حالت استاندارد از همان شاسی و موتور ۶،۴ لیتری Hemi V8 بهره می برد. این موتور توانایی تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت را دارد. اما برای افرادی که به دنبال قدرت بیشتر باشند، امکان سفارش موتور ۷،۷ اسب بخاری Hellcat V8 نیز فراهم شده است. رضوانی تانک ضد گلوله خود را با رنگ بژ صحرایی مات به مشتریان تحویل می دهد، اما آنها می توانند بنا به علاقه خود هر رنگ دلخواه را انتخاب کنند. چنانچه فردی خواهان این نسخه از تانک رضوانی باشد، باید حداقل ۲۹۵،۰۰۰ دلار برای آن کنار بگذارد. بد نیست بدانید این رقم حدود ۵۰ درصد بیشتر از نسخه استاندارد تانک است.

### ▶ آتوروس شامان 8x8

اگر کسی وجود ۶ چرخ محرک را برای ماجراجویی های خود کافی نمی داند، به او دست پرورده عجیب روس ها را پیشنهاد می کنیم. این خودرو، تانک، نفربر یا هر چه که خطابش کنیم، آتوروس شامان (Avtoros Shaman) نام دارد. علی رغم هیکل بسیار درشت، شامان از یک موتور ۱۷۰ اسب بخاری بهره می برد. کابین آن هم براساس فرمول روس ها ساخته شده و مثل بخش اکونومی بوئینگ ۱۷۳۷ احساس می شود. نکته عجیب اینکه خریدار این وسیله نقلیه واقعا همه جا رو باید ۲۱۵ هزار دلار برای آن پرداخت کند، رقمی که شاید در مقایسه با دیگر مدل های حاضر در این لیست چندان قابل توجه نباشد.

### ▶ دول سیگستی (DevelSixty)

وقتی صحبت از خودروهای آفرود ۶ چرخ باشد، حتما باید از DevelSixty یاد کرد. این هیولای اماراتی گویی از یک سیاره دیگر راهی زمین شده و چهره ای بسیار مخوف دارد. نیروی DevelSixty توسط یک موتور ۶،۷۵ لیتری V8 توربودیزل تامین می شود. این موتور در حالت استاندارد توانایی تولید ۱۷۰ اسب بخار قدرت را دارد، اما در صورت سفارش پکیج در نظر گرفته شده، این رقم به ۱۵۰ اسب بخار افزایش می یابد. برای خرید این شاسی بلند ۶ چرخ اماراتی ها باید حداقل ۴۵۰ هزار دلار پس انداز کرد.



کمپانی Mil Spec Automotive که در زمینه ساخت شاسی بلندهای سفارشی و خاص برای ماجراجویان فعالیت می کند، در یکی از آخرین پروژه های خود به سراغ هامر H1 رفته و با بازسازی چند نمونه امکان خرید این خودرو را برای علاقه مندان فراهم کرده است. با تغییراتی که مهندسی Mil Spec Automotive در کابین و سیستم تعلیق H1 اعمال کرده اند، راحتی و کیفیت سواری این شاسی بلند پرفرمدار تا حد زیادی بهبود یافته و برای تردد در مسیرهای شهری نیز مناسب تر شده است. این شرکت یک موتور ۶،۶ لیتری توربودیزل V8 را جایگزین نمونه اصلی نموده است. این موتور توانایی تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۳۵۵ نیوتن متر گشتاور را دارد. نسخه های بازسازی شده هامر H1 در چند نسخه به فروش می رسند که ارزان ترین آنها چیزی در حدود ۲۵۰ هزار دلار هزینه روی دوش خریدار می گذارد.

### ▶ هنسی 6x6 VelociRaptor

دیگر پیکاپ شش چرخ شرکت هنسی یعنی 6x6 VelociRaptor گزینه است که توانسته به این لیست راه پیدا کند. این خودرو بر روی فورد F150 شکل گرفته و ابهتی مثال زدنی دارد. هنسی 6x6 VelociRaptor نیروی خود را از یک موتور ۶،۲ اسب بخاری دریافت می کند. این موتور هر شش چرخ را به حرکت وادار نموده و می تواند در عرض ۴،۹ ثانیه سرعت خودرو را به ۶۰ مایل در ساعت برساند. شرکت نگزاسی برای تحویل این خودرو به مشتریان چیزی در حدود ۳۵۰ هزار دلار از آن هاطب می کند.



### ▶ کارلمان کینگ (Karlmann King)

کارلمان (Karlmann) کینگ با توجه به ظاهر خاص خود، گویی از یک سیاره دیگر آمده است. این شاسی بلند بسیار گران قیمت بر روی شاسی فورد F550 سوار شده و برای جابه جایی وزن ۵،۸ تنی از یک موتور ۶،۸ لیتری V10 بهره می برد. نکته نه چندان خوشایند اینکه حداکثر سرعت این تانک چهار چرخ ۲ میلیون دلاری در ۱۴۰ کیلومتر در ساعت محدود شده است. در مقابل کابین آن ظرفیت حداکثر ۷ سرنشین راداشته و به امکاناتی مثل تلویزیون تاشونده، پیکاج، میزهای مخفی و قهوه ساز مجهز است.

### ▶ مرسدس بنز یونیمک

مرسدس بنز یونیمک به عنوان یکی از شاخص ترین خودروهای آفرود دهه های اخیر شناخته می شود. این کامیونت چندمنظوره کاربردهای مختلفی داشته و توانایی های بسیار بالایی در پشت سر گذاشتن انواع مسیرها دارد. با وجود توانایی ها و قابلیت های زیاد در حالت استاندارد، گاه برخی شرکت های دیگر یونیمک را به کارگاه های خود برده و آن را برای مشتریان خود شخصی سازی می کنند. EarthCruiser یکی از این شرکت هاست که اتومبیل معروف ژرمن ها را به یک کمپر همه جا رو تبدیل کرده است. با توجه به نصب کردن تمام لوازم مورد نیاز و وجود سرویس بهداشتی و آشپزخانه کامل، خریداران این خودرو می توانند تا کیلومترها وارد دل طبیعت شده و با خیال راحت چندین روز را به دور از هیاهوی شهری سپری کنند. نکته جالب اینکه EarthCruiser یک باگ بزرگ تعبیه کرده که می توان سوخت لازم برای پیمایش مسافت ۲۱۰۰ مایلی (معادل ۳۳۸۰ کیلومتر) را با خود حمل نمود. متاسفانه درباره قیمت این کمپر اطلاعاتی منتشر نشده است.



## قدیمی ترین خودروها در ایران

فرآیند تولید خودرو، پیچیده، زمان‌بر و پرهزینه است؛ خودروسازان برای به‌کار بردن آخرین روش‌ها در کاهش وزن، افزایش ایمنی و ارائه‌ی محصولی جذاب، پلنفرهای مختلف طراحی می‌کنند. معمولاً نام یک خودرو برای چند سال در خط تولید یک شرکت باقی می‌ماند، اما برای به‌روز نگه‌داشتن، در قالب نسل‌های جدید به بازار عرضه می‌شود. سال‌هاست که خودروهای قدیمی برندهای مختلف در ایران همچنان حضور دارند و برخی نیز هنوز مونتاژ می‌شوند.

### پژو ۲۰۶

مدت زمان تولید: ۲۰ سال و همچنان در حال تولید

۱۹۹۸ تا امروز

هاچ‌بک شهری پژو ۲۰۶ به‌عنوان جایگزین ۲۰۵ پرطرفدار در سال ۱۹۹۸ عرضه شد؛ مدتی بعد مدل‌های استیشن SW، کروک و سدان ۲۰۶ هم به تولید رسید. تولید ۲۰۶ در بسیاری از کشورهای جهان من جمله ایران انجام شد و امروز بیش از ۱۰ میلیون دستگاه از این هاچ‌بک فرانسوی عرضه شده است تا پر فروش‌ترین محصول تاریخ پژو باشد.

### پیکان

مدت زمان تولید: ۴۸ سال

۱۹۶۷ تا ۲۰۱۵

پیکان که به اولین خودرو ساخت ایران شهرت دارد، براساس هیلمن هانتز (Hillman Hunter) محصول برنده بریتانیایی روتس (Rootes) با کمی تغییرات در طراحی تولید شد. پیکان توسط ایران ناسیونال (ایران خودرو فعلی) مونتاژ و سپس تولید شد، اما در طول عمر درازمدت خود تغییرات فراوانی به‌خود دید. تغییرات در طراحی بدنه و جلوپنجره، استفاده از پیش‌راننده پژو ۵۰۴ و تولید مدل وانت از اتفاقات مهم در ۴۸ سال عمر پیکان بود. تولید پیکان وانت تا ۱۰ سال پس از مدل سدان (سال ۲۰۰۵) ادامه یافت و در نهایت، در سال ۱۳۹۳ خورشیدی یا ۲۰۱۵ میلادی، پیکان برای همیشه کنار گذاشته شد.



### پژو ۴۰۵

مدت زمان تولید: ۳۱ سال

۱۹۸۷ تا امروز

۴۰۵ محصول استودیو طراحی پینین فارینا، با هدف فروش به اروپایی‌ها تولید شد، اما در طول بیش از ۳ دهه، به کشورهای مختلفی سفر کرد تا آخرین محصول پژو در بازار آمریکا باشد. سال ۱۹۸۹ میلادی یا ۱۳۶۸ خورشیدی پژو ۴۰۵ به ایران رسید. ایران خودرو همچنان در مدل‌های متنوع، این سدان فرانسوی را تولید می‌کند. تولید پژو ۴۰۵ سال ۱۹۹۷ در اروپا متوقف شد.

## کیا پراید فورد فستیوا

مدت زمان تولید: ۲۲ سال و همچنان در حال تولید

۱۹۸۶ تا امروز

فستیوا (Festiva) هاچ‌بک شهری فورد با طراحی، پلنفر م و پیش‌راننده ۴ سیلندر مزدا بود که تا سال ۲۰۰۲ در آمریکا فروخته شد. این مدل توسط کیا با نام پراید، توسط مزدا با نام ۱۲۱ و البته با مدل‌هایی از سایپا نیز عرضه شد. پراید همچنان توسط سایپا براساس نسل اول فورد فستیوا در مدل‌های مختلف هاچ‌بک، سدان و حتی وانت تولید می‌شود. از پیش‌راننده و پلنفرم پراید برای تولید رنو تی کی نیز استفاده شد. این خودرو با برند مزدا سال ۱۹۹۰، برند کیا سال ۲۰۰۰، برند دانگ فانگ سال ۲۰۰۳ و برند AAV مصر سال ۲۰۰۲ توقف تولید شد، اما با برند سایپا همچنان زنده است.

### پژو ۵۰۴

مدت زمان تولید: ۳۸ سال

۱۹۶۸ تا ۲۰۰۶

پژو ۵۰۴ تنها یک سال پس از عرضه، به‌عنوان بهترین خودرو سال اروپا انتخاب شد تا همانند برادر بزرگ خود مدل ۴۰۴، مسیر روشنی پیش‌رو داشته باشد. ۵۰۴ سلطان جاده‌های آفریقا شد؛ خط تولید آن در آرژانتین، چین و بسیاری از کشورهای افتتاح شد تا سرانجام آخرین مدل تولیدی سال ۲۰۰۶ از نیجر به عرضه شد. ۵۰۴ که چند سال پیش‌راننده خود را به پیکان نیز قرض داد، یکی از گران‌ترین پژوهای تاریخ است.

### رنو ۵

مدت زمان تولید: ۴۱ سال

۱۹۷۲ تا ۲۰۱۳

تولید نسل اول رنو ۵ هاچ‌بک شهری و اقتصادی فرانسوی‌ها، سال ۱۹۸۵ در اروپا متوقف شد، اما سایپا و سپس پارس خودرو، این مدل را در ایران زنده نگه داشتند. رنو ۵ ابتدا توسط سایپا مونتاژ می‌شد، اما پارس خودرو با نام سپند، سپند ۲ و سپند جوانان مسئولیت تولید این هاچ‌بک رنو را برعهده گرفت. نسل دوم رنو ۵ از سال ۱۹۸۴ تا ۱۹۹۶ تولید شد که البته هیچ وقت به ایران نرسید.

### مینی

مدت زمان تولید: ۴۱ سال

۱۹۵۹ تا ۲۰۰۰

مینی کلاسیک که تنها در ۲۷ ماه طراحی، مهندسی و تولید شد، ۵ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه فروخت تا به یکی از ماندگارترین خودروهای بریتانیا و تاریخ تبدیل شود. بدنه زیبا و کوچک و کابین با ظرفیت چهار سرنشین جذاب بود، اما ویژگی اصلی مینی زیر کاپوت آن قرار داشت. پیش‌راننده ۴ سیلندر رادیاتوری با نصب عرضی و گیربکس ۴ سرعته دستی، نهایت لذت رانندگی را در اختیار می‌گذاشت.

### مزدا وانت سری B

مدت زمان تولید: ۴۱ سال و همچنان در حال تولید

۱۹۷۷ تا امروز

سال ۲۰۰۶، آخرین دستگاه از نسل ششم وانت مزدا سری B عرضه شد، اما نسل سوم آن محصول سال ۱۹۷۷ با کمی تغییرات همچنان در ایران توسط گروه بهمن تولید می‌شود. نسل سوم سری B که تولید آن در سال ۱۹۸۵ به اتمام رسید، با کدهای Courier و Ranger در آمریکای شمالی توسط فورد تولید شده است.

## نیسان جونیور

مدت زمان تولید: ۴۸ سال و همچنان در حال تولید

۱۹۷۰ تا امروز

جونیور (Junior) وانت پیکاپ سایز متوسط نیسان است که پس از تولید سه نسل، عرضه آن در سال ۱۹۸۲ در بازار جهانی پایان یافت. نسل سوم یا سری ۱۴۱/۱۴۰ نیسان جونیور از سال ۱۹۷۰ توسط زامیاد و سایپا تولید شده است؛ وانت زامیاد شوکاوا همان پیش‌راننده ۲.۴ لیتری جونیور استفاده می‌کند و تنها طراحی آن به روز شده است.



## فولکس واگن تایپ ۲

مدت زمان تولید: ۶۴ سال

۱۹۶۹ تا ۲۰۱۳

فولکس واگن تایپ ۲ که به آن، ون و مینی بوس فولکس هم گفته می‌شود، به لطف تیزیابی یکی از صادرکنندگان فولکس واگن متولد شد. مدل‌های مختلف تایپ ۲ در طول این ۶۴ سال در کشورهای جهان تولید شد؛ برزیل تا اوایل دهه ۲۰۱۰ میزبان این مدل بود که پس از قوانین جدید این کشور مینی بر لزوم تجهیز خودروها به کیسه هوا و ترمز ABS، تولید آن متوقف شد. از فولکس واگن تایپ ۲، بیش از ۱۰ میلیون دستگاه تولید شده است.

## فولکس واگن تیپ ۱ (بیتل)

مدت زمان تولید: ۶۵ سال

۱۹۳۸ تا ۲۰۰۳

یادگار پورشه و آدولف هیتلر، مدت بیشتری از هر خودرو دیگری در تاریخ، تولید شده است. تیپ ۱ که در تمام نقاط جهان با نام‌های مستعار مختلف شناخته می‌شود، یک افسانه در صنعت خودرو سازی است. اما هدف تولید این مدل، ماندگاری نبود بلکه آلمانی‌ها تنها نیاز مند یک خودروی اقتصادی بودند. جنگ جهانی دوم در تولید بیتل وقفه ایجاد کرد و حتی امکان داشت تیپ ۱ به‌عنوان غرامت جنگی به بریتانیا سفر کند. خودرویی که تولد آن با هیتلر گره خورده است، سرانجام پس از تولید بیش از ۲۱ میلیون دستگاه در ۱۵ کشور جهان و تبدیل شدن به یک اثر جاودانه، به‌دلیل قوانین آلاینده‌ی جدید، سال ۲۰۰۳ در مکزیک بازنشسته شد.





# چهار سو



## مقایسه جک S5 و چری تیگو ۵

## نبرد چینی های پر فروش

نتیجه آن، عدم شباهت این خودرو به برندی خاص است. در خصوص نمای جلو این خودرو باید گفت قاب چراغ های جلو دارای زاویه و شکلی کلی بدون قاعده ای بوده که در کنار جلو پنجره مشبک چنگی به دل نمی زند. اما عقب خودرو تیگو ۵ از طراحی نسبتاً قابل قبول تری برخوردار است. چراغ های خوش فرم عقب به همراه سپر متورم و چراغ های شب تاب نصب شده روی سپر، نمایی زیباتر را برای تیگو ۵ به ارمغان آورده است. در خصوص مقایسه طراحی ظاهری این دو خودرو باید گفت جک S5 به رغم کپی بودن، طراحی آن از نمای قابل قبول تری برخوردار بوده و توانسته قشر بیشتری را مجذوب خود کند. اما تیگو ۵ هم توانسته از بین کسانی که علاقه ای به خودروهای کپی شده چینی ندارند طرفدارانی برای خود بدست آورد. طراحی داخلی جک S5 هم تا حدودی کپی شده از محصولات هیوندای بوده، ولی برای یک کراس اور ارزان قیمت کاملاً زیبا و مناسب خواهد بود. هر چند که ضعف مواد سخت و کم کیفیت در ساخت قطعات داشبورد کمی آزار دهنده است. طراحان بین المللی تیگو توانسته اند که کابینی کاملاً دلنشین برای تیگو ۵ طراحی کنند. خطوط طولی داشبورد در کنار خروجی هوای چند ظلعی زیبا و پشت آمپر کاملاً هماهنگ با دیگر قطعات، نمایی کاملاً زیبا به کابین این خودرو داده است. همچنین کیفیت مواد به کار رفته برای قطعات داخلی تیگو ۵ بسیار بهتر از جک S5 است. این در حالی است که مقایسه طراحی داخلی این دو خودرو کمی سخت است؛ چرا که هر دو از طراحی قابل قبولی برخوردار بوده و هر دو توانسته اند حداقل استانداردهای لازم برای یک کراس اور ارزان قیمت را فراهم کنند.

## طراحی ابعاد بدنه

جک S5 دارای طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۴۴۳۰، ۱۸۴۰ و ۱۶۶۰ میلی متر به همراه فاصله بین دو محور ۲۶۴۵ میلی متر است. در مقابل، تیگو ۵ دارای طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۴۵۰۶، ۱۸۴۱ و ۱۷۴۰ میلی متر به همراه فاصله بین محوری ۲۶۱۰ میلی متر است. با مقایسه اعداد و ارقام فوق متوجه می شویم که تیگو ۷۶ میلی متر طولی تر، یک میلی متر عرضی تر و ۸۰ میلی متر بلندتر بود، ولی فاصله بین دو محور آن ۲۵ میلی متر کم تر از جک S5 است. ابعاد بزرگ تر بدنه تیگو ۵ نشان از فضای بیشتر برای سرنشینان و فضای بار آن دارد که نقطه قوتی برای خانواده های ایرانی خواهد بود.

بازار خودرو در ایران مدت هاست که علاقه خریداران ایرانی به محصولات کراس اور و شاسی بلند را به اثبات رسانده. اما نکته مهم اینجاست که در حال حاضر، با بالا رفتن قیمت ارز در کشور مان دست خریداران برای رسیدن به اکثر محصولات شاسی بلند کوتاه است و باید بودجه هنگفتی برای خرید محصولات شاسی بلند برندهای سرشناس هزینه شود. همین عامل بازار محصولات چینی را پر رونق کرده است. اصلاً هدف اصلی خودروسازان چینی در همه دنیا ارائه محصولاتی ارزان تر نسبت به سایر موارد مشابه در کشور هاست. وجود خودروهای چینی از این دست باعث شده تا خریداران، اگر چه نتوانند همان کیفیت و لذت را ارائه دهند، اما شمارا صاحب یک شاسی بلند کرده و البته طعم سواری در ارتفاع بالا را به شما خواهند چشاند. از جمله این محصولات می توان به «چری تیگو ۵» و یا «جک S5» اشاره کرد که بازار خوبی را در بین شاسی بلندها پیدا کرده بودند و با افزایش عجیب قیمت ارز هم این بازار پر رونق تر شد. دو محصولی که در حال حاضر در بازار غیر رسمی خودرو در ایران قیمتی بین ۱۹۰ تا ۲۰۵ میلیون تومان دارند که البته تا همین چند ماه پیش با قیمتی زیر ۱۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می شدند. باهم به بررسی کیفی و ظاهری دو شاسی بلند پر فروش می پردازیم.

## طراحی ظاهری

یکی از نقاط قوت جک S5 طراحی ظاهری آن است که باعث شد این خودرو قبل از ورودش به بازار به دلیل شباهت آن با محصولات هیوندای هواداران بسیاری برای خود جذب کند. بدون شک نمای جلو جک S5 کپی شده محصولات هیوندای و علی الخصوص توسان است. اما نمای عقب این خودرو داستان متفاوتی را دارد و یکی دیگر از برندهای معتبر جهان را هدف قرار داده است. نمای عقب این خودرو از «آئودی Q5» الهام گرفته شده است. پس می توان چهره قابل قبول جک S5 را به دلیل شباهت با محصولات هیوندای و آئودی دانست و این مهم باعث شده که بسیاری از قشر جامعه و مخصوصاً جوانان به سمت خرید این خودرو کشیده شوند. در سوی دیگر کمپانی چری روش دیگری را در پیش گرفته است. این خودرو سعی کرده پا جای پای کره ای ها بگذارد و با استفاده از طراحان بین المللی برای خود اعتباری کسب کند. از همین رو، چری بنا بر ادعای خودش طراحی تیگو ۵ را به دست طراحان معتبر جهان سپرده که



## امکانات ایمنی و رفاهی

کمپانی های چینی مدت هاست که به این نتیجه رسیده اند که برای رقابت در بازار امروزی باید محصولات خود را به انواع و اقسام امکانات رفاهی و ایمنی مجهز کنند. هر دو خودرو هم تقریباً دارای امکانات رفاهی مناسب برای یک کراس اور ارزان قیمت هستند. در خصوص امکانات ایمنی، این دو خودرو دارای امکاناتی شبیه به هم هستند تا بتواند استانداردهای لازم را برای ورود به بازار کشورهای مختلف به دست آورند. پس نمی توان بین این دو خودرو فرقی قائل شد. امکانات رفاهی جک S5 شامل کیلس استارتر، سنسور نور، سنسور باران، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، ترمز پارک برقی، صندلی راننده با تنظیمات برقی مجهز به حافظه، سانروف، صندلی های چرمی به همراه گرمکن صندلی های جلو، سیستم صوتی و تصویری با پخش DVD و مجهز به بلوتوث و درگاه های USB، iPod، AUX به همراه نویکیشن فعال، فرمان برقی، هشدار دهنده فشار باد لاستیک، سنسورهای پارک جلو و عقب، دوربین دید عقب و امکاناتی ایمنی شامل ۴ عدد ایربگ، ترمزهای چهار چرخ دیسک به همراه ABS چهار کاناله و EBD، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل سرعت خودرو در شیب، سیستم کنترل استایبی در سربالایی و سیستم ترمز کمکی هیدرولیکی است. در مقابل تیگو ۵ هم دارای امکانات رفاهی کیلس استارتر، سانروف، سیستم صوتی و تصویری با پورت USB، کروزر کنترل، سیستم تهویه اتوماتیک دو کاناله، صندلی های چرمی با تنظیم برقی صندلی راننده، سنسور پارک و دوربین دید عقب، آینه الکترو کرومیک، دی لایت بوده و از امکانات ایمنی نظیر ۴ ایربگ، ترمزهای چهار چرخ دیسک (دیسک های جلو از نوع خنک شونده) مجهز به ABS و EBD، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم ضد لغزش و سیستم ترمز کمکی هیدرولیکی بهره می برد. باتوجه به مقایسه ویژگی های مختلف هر دو خودرو متوجه شدیم که هر کدام در بخش هایی بر دیگری برتری نسبی دارد، پس نمی توان به طور قطع یکی از دو خودرو به عنوان خودرو برتر این مقایسه انتخاب کرد. ولی می توان گفت اگر برای شما قدرت موتور به همراه چهره جذاب و جوان پسند مهم بوده، جک S5 گزینه مناسب شما خواهد بود. اما اگر به دنبال یک کراس اور لوکس با ارتفاع بلند هستید و گاهی هم به جاده های خاکی می روید و خیلی به دنبال قدرت و رانندگی مهیج نیستید، تیگو ۵ خودرو مناسب شماست. در پایان، باید توجه داشته باشید که این دو کراس اور خودروهای چینی بوده که هیچ کدام به صورت چهار چرخ متحرک ارائه نمی شود، پس هیچ گاه به فکر یک آفرودسوار حرفه ای با این خودروها نباشید و به عنوان یک خودرو کاملاً شهری به این دو گزینه نگاه کنید. در بحث قیمت هم باید توجه داشت که تجربه نشان داده خودروهای چینی در موقع فروش با افت عجیبی مواجه می شوند و این مشکل شامل حال هر دو محصول خواهد شد. حالا با این شرایط کدام خودرو پر فروش را انتخاب می کنید؟ جک S5 یا چری تیگو ۵؟

البته کمتر بودن فاصله دوجور، باعث می شود که فضای پای سرنشینان کمتر شود که طراحان سعی کرده اند این نقیصه را با طولی تر کردن طول خودرو برطرف کنند. اما مهم ترین اختلاف این دو خودرو، ارتفاع بلندتر تیگو ۵ است که برای یک کراس اور از المان های مهم محسوب می شود. در خصوص مقایسه ابعاد تیگو ۵ و جک S5 باید گفت که در مجموع، تیگو ۵ بهتر از جک S5 بوده و اگر شما از کسانی هستید که همیشه در سفر هستید و فضای بار بیشتری را نیاز دارید و یا گاهی به جاده های خاکی خواهید رفت، دیگر نگران گیر کردن کف خودرو نسبت به جک S5 نخواهید بود.

## وضعیت فنی

جک S5 مجهز به پیشران ۲ لیتری توربوشارژر با حداکثر ۱۷۴ اسب بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتن متر گشتاور بوده و قادر است با بهره گیری از این پیشران به همراه گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک دو کلاچه (DCT) با مصرف ۷٫۸ لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر در سیکل ترکیبی طی مدت زمان حدود ۱۰ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت رسیده و تا حداکثر سرعت ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه دهد. در مقابل تیگو ۵ با دارا بودن یک پیشران هم حجم با S5 اما تنفس طبیعی با حداکثر قدرت ۱۳۹ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۸۲ نیوتن متر با استفاده از یک گیربکس اتوماتیک ضریب متغیر (CVT) قادر است با مصرف ۸٫۹ لیتر سوخت در سیکل ترکیبی طی مدت زمان ۱۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت رسیده و تا حداکثر سرعت ۱۶۵ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه دهد. تمامی نتیجه های فوق فقط یک مطلب را مخاطب انتقال می دهد که تیگو ۵ با توجه به حجم برابر با جک S5 از توانایی کمتری برخوردار است. مصرف سوخت کمتر در کنار قدرت بیشتر و صفر تا صد کیلومتر کمتر در کنار حداکثر سرعت بیشتر، وضعیت را برای جک مطلوب تر کرده است و شاید جک S5 تمامی این برتری ها را مدیون توربوشارژر نصب شده برای روی موتور خود بوده که در مرور زمان باید به فکر هزینه تعمیر این توربوشارژر هم باشیم. جک S5 سواری خوبی داشته و سیستم تعلیق آن نیز عملکرد مناسبی از خود نشان می دهد. در شرایط عادی رانندگی داخل کابین جک S5 از ضربه، کوبش و سروصدا خبری نیست، اما ممکن است در سرعت های خیلی بالا برخی لرزش ها و صداها به داخل کابین منتقل شوند. فرمان این خودرو، خوب و دقیق عمل می کند و زاویه پیچش خوبی نیز دارد. البته باتوجه به حجم کم پیشران و گیربکس اتوماتیک، کشش خودرو در سربالایی ها خوب نیست و حتماً باید با دنده معکوس به راه خود ادامه دهید. در طرف مقابل سیستم تعلیق تیگو ۵ عملکرد خوبی دارد و سواری نسبتاً مناسبی ارائه می دهد. البته در بعضی مواقع در جذب ضربه و ناهمواری ها درست عمل نمی کند. همچنین باید گفته شود که تیگو ۵ خودرو مناسبی برای داخل شهر است و بهتر است که برای موارد آفرود از آن استفاده نشود. این خودرو در بحث فرمان و ترمز نیز کیفیت قابل قبولی دارد.





## نگاهی به کارکرد هولدر تلفن همراه در اتومبیل

# محافظ جان و موبایل!

این روزها که تلفن همراه به یکی از اصلی ترین وسایل زندگی همه ما تبدیل شده است، استفاده از آن نیز همه گیر شده و امروز یکی از اجزای همیشه همراه زندگی هر انسانی به شمار می آید و به معنای واقعی یک همراه است. آنچه در این مطلب به آن می پردازیم، درباره هولدر هایی است که در ماشین ها برای نگه داری تلفن همراه استفاده می شود. یکی از لوازم جانبی خاص که ضرورت وجود آن برای جلوگیری از برخی آسیب های احتمالی به شمار می آید. در کنار تلفن همراه، استفاده از اتومبیل نیز به عنوان یک رویه روزانه، این دو را لازم و ملزوم همدیگر کرده است و در این میان، هولدر موبایل ماشین از جمله وسایل جانبی پر کاربردی به شمار می آید که می تواند کمک حال راننده در زمان رانندگی باشد. اگر علاقه مند به استفاده از این هولدر ها هستید یا تا به حال فکر می کردید که کاربردی نیستند، در این گزارش با ما همراه باشید، ممکن است نظر تان تغییر کند.

بسیار زیادی که پایه های نگه دارنده موبایل دارند، می توانند به تناسب نیاز و سلیقه تان، یکی از آن ها را تهیه کنید. در اینجا چند نکته طلایی به شما می گوئیم که می تواند راهنمایی خوبی برای خرید شما باشد. قبل از هر چیز، به یاد داشته باشید هولدری که انتخاب می کنید با سایز تلفن همراهتان همخوانی داشته باشد، گاهی یک هولدر کوچک نمی تواند از تلفن بزرگ شما به خوبی محافظت کند و این موضوع زمانی جدی تر می شود که گوشی شما دارای یک قاب محافظ نیز باشد، پس ابعاد کلی گوشی را با میزان باز شدن دهانه هولدر بسنجید. همچنین بهتر است گیره های نگه دارنده دو طرف پایه دارای روکش پلاستیکی نرم یا رویه ابری باشد تا از خط و خش افتادن گوشی به ویژه در استفاده طولانی مدت جلوگیری شود.

یکی دیگر از مواردی که در خرید هولدر باید به آن توجه کنید این است که حتما پایه نگه دارنده موبایل دارای قابلیت چرخش ۳۶۰ درجه باشد تا بتوانید گوشی خود را در جهتی که نیاز دارید بچرخانید. این قابلیت زمانی که از گوشی موبایل برای مسیریابی GPS و پخش مدیا استفاده می کنید بسیار کاربردی است. همچنین به شما پیشنهاد می کنیم در صورتی که از هولدر موبایل برای مدت زمان طولانی استفاده نمی کنید، آن را از شیشه یا داشبورد جدا کرده و در مکان مناسبی نگه داری کنید.

اغلب هولدر ها با چسب به روی شیشه یا داشبورد چسبانده می شوند؛ در این میان یادتان باشد که اگر قصد دارید خود را در مقابل تابش مستقیم اشعه آفتاب برای مدت زمان زیادی نگه دارید، حتما هولدر را جدا کرده و به دور از تابش مستقیم و گرمای زیاد قرار دهید تا کیفیت و دوام بدنه و پایه مکنده به خوبی حفظ شود.

## شیشه و داشبورد؛ خوب اما خطرناک

حالا که قانع شدید هولدر ها می توانند به شما کمک کنند، قبل از خرید به چند مورد ویژه توجه کنید؛ نخست اینکه اول محل قرار دادن هولدر ها را مشخص کنید و بعد برای

## نگه دارنده جان و موبایل

یادتان باشد که هولدر های موبایل، انواع مختلفی دارند که به تناسب کاربرد و نوع مصرف توسط افراد انتخاب می شوند، هولدر یا پایه نگه دارنده موبایل دارای مدل های مختلفی است که عمده تفاوت آن ها علاوه بر پشتیبانی از سایز های مختلف گوشی موبایل، موقعیت قرار گیری در اتومبیل است که معمولا در سه نقطه شیشه و داشبورد، در پیچ کولر و اسلات ورودی CD پخش ماشین هستند. اما خوب است که درباره هولدر ها به عنوان نگه دارنده های جان و تلفن همراه تان توجه زیادی کنید، به عنوان مثال؛ به کیفیت ساخت هولدر موبایل توجه ویژه ای داشته باشید، زیرا این وسیله نگه دارنده تلفن همراه از زخمند شماست و باید در برابر شرایطی مثل افتادن خودرو در دست اندازها و حرکات ناگهانی مقاومت داشته باشد و همه این موارد به کیفیت ساخت مکنده و بدنه پایه بر می گردد، انواع زیادی از هولدر ها در بازار ایران وجود دارد که محصول کشورهای مختلفی هستند، به یاد داشته باشید که نه هولدر خیلی گران می تواند از تلفن همراه شما مراقبت کند و نه خیلی ارزان، پس از برندهای ناشناخته و نامرغوب به هیچ عنوان استفاده نکنید و تلاش داشته باشید تا بهترین گزینه را با شناختی که از انواع آن پیدا می کنید، انتخاب کنید.

## چند نکته طلایی

رانندگی از کارهایی است که به توجه و تمرکز بسیاری نیاز دارد و هر حواس پرتی می تواند باعث بروز اتفاقات ناگوار شود. استفاده از پایه نگه دارنده می تواند تا حد زیادی خطرات مربوط به موبایل را حذف کند. استفاده از تلفن همراه حین رانندگی علاوه بر خطر بسیار زیاد، جریمه نقدی سنگینی در پی دارد. آمار و ارقامی که از تصادفاتی که به دلیل استفاده راننده از تلفن همراه منتشر می شود، گواه ریسک بسیار بالای این موضوع است. اما یک پایه نگه دارنده به سادگی می تواند جان شما و اطرافیان تان را نجات دهد. با تنوع

## رانندگی

اگر چه هولدرها به کمک شما آمده‌اند تا از خطرات احتمالی صحبت کردن با تلفن همراه خلاص شوید، اما یادتان نرود که زمان رانندگی باید تمام توجهتان به اطراف ماشین و مسیر حرکت معطوف باشد. همیشه تماس تلفنی باعث می‌شود از مسیر روبرو و چشم بردارید و تلفن همراهتان را نگاه کنید. فقط و فقط یک ثانیه غفلت کافی است تا اتفاق ناگواری رخ دهد که گاهی با خسارات جبران‌ناپذیری همراه است. اگر به هر دلیل نمی‌توانید موبایل‌تان را به طور کامل کنار بگذارید، توصیه می‌کنیم از پایه نگه دارنده استفاده کنید. قرار دادن تلفن همراه در پایه نگه دارنده باعث می‌شود در صورت دریافت پیامک یا تماس، چشم‌تان به طور کامل از مسیر مستقیم جدا نشود.

ارسال پیامک، خواندن پیام‌های تلگرام و گردش در شبکه‌های اجتماعی حین رانندگی در هر شرایطی ممنوع است، مگر اینکه شخصی در کنار شما باشد و به جای شما این کار را انجام دهد. در غیر این صورت، استفاده از تلفن همراه حتی با وجود پایه نگه دارنده راز فکر خود بیرون کنید. وجود پایه نگه دارنده به معنی این نیست که شما اجازه دارید جواب پیام دوستانتان را بدهید یا تلفن را پاسخ دهید. با پایه نگه دارنده موبایل شما می‌توانید در همان لحظه نیم‌نگاهی بسیار کوتاه داشته باشید تا ببینید چه کسی با شما تماس گرفته تا در صورت نیاز، خودرو را به کنار خیابان هدایت کنید و جواب تماس یا پیامک را بدهید.



## مسیریابی راحت‌تر با پایه نگه دارنده

و در پایان باید بگوییم که یکی از بهترین نگه دارنده‌های موبایل برای خودرو و شما، نگه دارنده مغناطیسی موبایل است که با مغناطیس قوی و قدرتمندی که دارد گوشی را روی خود نگه می‌دارد و در سرعت‌های زیاد، ترمز ناگهانی و دست‌اندازها هیچ‌گونه جابجایی و لغزشی نخواهد داشت. این نگه دارنده مغناطیسی گوشی موبایل برای مدل‌های مختلف برند خودرو و طراحی جهان‌طراحی و ساخته شده تا شما نسبت به خودرو خود برند خود را انتخاب کنید. توجه داشته باشید مغناطیس این نگه دارنده هیچ‌گونه تأثیر منفی بر عملکرد موبایل یا باتری آن نخواهد داشت. پس با اطمینان و گارانتی ۷۲ ساعته تست، این نگه دارنده جدید مغناطیسی را با قیمت مناسب خریداری کنید. البته جنس‌های نگه دارنده از استیل و آهن ربا و نوع مغناطیسی بسیار ایده آل در هنگام رانندگی و مناسب برای انواع گوشی‌های هوشمند و تبلت و GPS با قابلیت چرخش ۳۶۰ درجه هستند و قدرت چسبندگی بسیار بالا، بدون لغزش از ویژگی خاص آن‌ها است. امروز تقریباً تمام تلفن‌های هوشمند را می‌توان به یک سیستم ناوبری هوشمند تبدیل کرد، با نصب نرم‌افزارهای مربوط به مسیریابی، شما می‌توانید قبل از شروع حرکت، مبدأ و مقصدتان را مشخص کنید و تلفن همراه را در پایه قرار دهید و مسیر خود را به راحتی تعیین کنید. همچنین بعضی از پایه‌های نگه دارنده بسته به نوع طراحی، با اتصال به شارژر فندکی خودرو و تبدیل به شارژر تلفن همراه می‌شود. شما می‌توانید با قرار دادن تلفن همراهتان در پایه نگه دارنده به شارژ شدن آن هم در طول مسیر کمک کنید. از سوی دیگر بسیاری از افراد برای گوش دادن به موسیقی، تلفن همراهشان را از طریق بلوتوث یا کابل AUX به دستگاه پخش خودرو متصل می‌کنند. خوشبختانه نرم‌افزارهای پخش موسیقی دکمه‌های لمسی تعویض موسیقی را در حالت قفل هم روی صفحه قرار می‌دهند تا این کار به سادگی یک ضربه روی نمایشگر انجام شود و هولدرها در این زمان بهترین یار و کمک‌رسان شما هستند.

خرید پایه مناسب آن اقدام کنید تا پول خود را دور نریزد. می‌توان گفت که راحت‌ترین و بهترین روش نصب هولدر بر روی شیشه و داشبورد خودرو و برای نصب پایه نگه دارنده موبایل است که نسبت به دیگر نقاط هم متداول تر است. از آنجایی که هولدرهای موبایل دارای پایه‌های مکندهای هستند که به چسبیدن آن‌ها به سطوح مسطح کمک می‌کند؛ شیشه و داشبورد مکان مناسبی برای این کار به شمار می‌آید، زمانی که شیشه یا داشبورد را برای نصب هولدر انتخاب می‌کنید باید به یاد داشته باشید که این هولدر در مکانی نصب شود که مزاحم دید جلوی راننده و حواس پرتی او نشود، زیرا تلفن همراه به تنهایی یک عامل محرک و حواس پرت کن است که اگر چاشنی‌های دیگری به آن اضافه شود، ممکن است خطرات بیشتری به همراه داشته باشد.



## دریچه کولر؛ زیاد جدی نگیرید

یکی دیگر از مکان‌هایی که برای نصب هولدر موبایل پیشنهاد می‌شود؛ دریچه سیستم تهویه هوا (کولر) ماشین است، این محل تقریباً بهترین زاویه دید را به همراه دارد اما نمی‌توان جانمایی آن را زیاد جدی گرفت، چون استفاده از آن موجب می‌شود در سرمای زمستان نتوانید به خوبی از این سیستم استفاده کنید و در گرما هم جلوی ورود و خروج هوا را می‌گیرد. جلوگیری از عبور هوا یک مشکل جدی است که گاهی ممکن است گرمای بخاری برای تلفن همراه هم مشکل ایجاد کند و به همین دلیل عموماً استفاده از دریچه کولر ماشین برای نصب پایه نگه دارنده موبایل کمتر پیشنهاد می‌شود.

## ورودی CD

یکی دیگر از پیشنهاد‌های ما برای نصب هولدر تلفن همراه، اسلات ورودی CD پخش اتومبیل است. قرار دادن پایه نگه دارنده موبایل در این مکان، خیلی کم است، این هولدر به اسلات ورودی CD، بدون آسیب رساندن به آن یا جلوگیری از پخش CD، متصل می‌شود. البته این را هم باید بگوییم که برای خودروهایی که برای هولدر روی داشبورد، شیشه و دریچه کولر مشکل دارند، این گزینه آخرین راه حل به شمار می‌آید و علاوه بر آن، مدل‌های این بخش نیز در بازار کمتر دیده می‌شود.



## مزایا و معایب شارژر فندکی در خودرو

# دوستی که به ضرر خودرو شما کار می کند



هر وقت می بینیم شارژر تلفن همراهمان در حال تمام شدن است، استرس می گیریم و به دنبال محلی هستیم که هر چه سریع تر گوشی خود را شارژ کنیم. عده زیادی از ما با خودرو شخصی رفت و آمد می کنیم و امکان شارژ تلفن در خودرو همیشه به عنوان یک ایده آل مطرح بوده است. اما دیدگاه ها و نظرات مختلفی درباره شارژر تلفن با شارژر فندکی مطرح است و برخی کارشناسان بر این باور هستند که به باتری ماشین صدمه می زند و برخی دیگر می گویند که باتری تلفن همراه شما را خراب می کند. در این گزارش همراه باشید تا هر یک از این نظرات را بررسی کنیم.

سیستم ها در حالت آماده به کار مصرف می کنند، بنابراین شارژر یواس بی در مقایسه با آن ها چیز خاصی نیست. به نظر می رسد برای یک راننده معمولی، جریان آماده به کار مورد نیاز برای شارژر یواس بی آنقدر نیست که نیاز باشد حتما هر روز آن را از جایش بیرون بیاورد و روز بعد سر جایش برگرداند.

### چند نکته مهم

درباره اینکه آیا استفاده از شارژر فندکی می تواند به باتری گوشی آسیب بزند یا نه هنوز مطالعه دقیقی صورت نگرفته است، اما دو نکته ای که بهتر است در رابطه با استفاده از شارژر فندکی مورد توجه قرار دهید این است که حتما حواستان باشد زمانی که ماشین را استارت می زنید گوشی خود را از شارژر فندکی جدا کنید. چون نوسان برق می تواند به شارژر فندکی یا گوشی شما آسیب وارد کند. البته احتمال وقوع این اتفاق خیلی کم است اما بهتر است این کار را انجام دهید.

همچنین هر چند تا به حال گزارشی مبنی بر آسیب جدی گوشی از شارژر فندکی به گوش نرسیده، اما شارژ کردن گوشی با شارژری غیر از شارژر اصلی خودش کار معقولی نیست. بنابراین فقط زمانی که مجبور هستید و به بن بست رسیدید، از شارژر فندکی استفاده کنید، چون شارژر اصلی شما مخصوص گوشی شما طراحی شده اما شارژر فندکی هر چند که استاندارد باشد، برای همه گوشی ها تعبیه شده است.

آسیب به باتری خودرو

قبل از هر چیز به تاثیر شارژر فندکی روی باتری اتومبیل اشاره می کنیم؛ این روزها استفاده از شارژرهای یواس بی که روی درگاه ۱۲ ولتی برق ماشین یا به اصطلاح جافندکی وصل می شوند، رواج زیادی پیدا کرده است. در خیلی از خودروها، این درگاه ۱۲ ولتی، انتقال برق را هیچ وقت متوقف نمی کند. این یعنی حتی زمانی که خودرو خاموش است هم باتری آن در حال تخلیه شدن است. اما باتری تا چه حد خالی می شود؟

یک شرکت با استفاده از یک انبر سوسماری و مولتی متر میزان توان مصرفی شارژر یواس بی را در حالت آماده به کار اندازه گرفته و تاثیر آن را روی باتری ماشین مورد بررسی قرار داده است. اما اینکه آیا جریان ۲/۱۴ میلی آمپری دائمی مصرفی این شارژرها آن قدر هست که رانندگان را نگران تخلیه باتری خودرو خود کنند؟ جواب این است؛ احتمالا خیر!

یک باتری معمولی خودرو حدود ۴۰ آمپر بر ساعت ظرفیت دارد. در نرخ ۲/۱۴ میلی آمپر، حدود ۲۸۱۷ ساعت یا ۱۱۷ روز طول می کشد تا باتری خودرو به صورت کامل تخلیه شود. اگر به فرض هر روز از ماشین خود هم استفاده کنید، این مساله اصلا نگران کننده نیست. حتی اگر بخواهید یک یا دو هفته هم ماشین تان را در پارکینگ پارک کنید هم نیاز نیست مواظب باتری باشید. اما در صورتی که بخواهید زمان بیشتری را رانندگی کنید، این ۲/۱۴ میلی آمپر مشکل ساز می شود.

البته خود خودرو هم جریانی برای تامین توان مورد نیاز دزدگیر و دیگر

## آیفون دارها بخوانند

اگر تلفن همراه شما آیفون است، این بخش به شما تعلق دارد؛ همانطور که می دانید، یکی از لوازم جانبی که در خودروها استفاده می شود، شارژرهای فندکی است که برای شارژ کردن تلفن هوشمند استفاده می شود. اما آیا استفاده از این محصولات برای تلفن هوشمند شما مناسب است؟ شاید برخی با اتصال شارژ خودرو به آیفون فکر کنند که این دستگاه در حال نابود کردن باتری دستگاه من است. در واقع وقتی شما شارژر فندکی یک خودرو عادی را به یک آیفون با باتری ۱۸۱۰ میلی آمپری متصل کنید، دستگاه شما به نوعی ۱۸۱ میلی آمپر از باتری خود را از دست می دهد و شما باید آن را مجدداً شارژ کنید. بسیاری از منابع به این مورد اشاره کرده اند که دستگاه های شما استانداردهای خاصی را در زمینه شارژ شدن دارند و نباید هر نوع شارژی را حتی شارژرهای خودرو را به راحتی به دستگاه متصل کرد.

بر اساس استاندارد شرکت اپل، شارژرهای این شرکت در جهای بین ۱ تا ۲.۴ آمپر دارند و شارژی که شما در خودرو استفاده می کنید، باید از همین استاندارد پیروی کند. البته یادتان باشد که آمپر میزان انرژی وارد شده به دستگاه شما را نشان می دهد، اما ولتاژ، شدت جریان برق ورودی را به شما می گوید و معمولاً در تلفن های هوشمند، باتری با ولتاژ ۳.۷ تا ۳.۸ ولت شارژ می شوند. یعنی هر چه ولتاژ بیشتر باشد، سرعت شارژ شدن دستگاه نیز افزایش خواهد یافت و می تواند برای باتری مضر باشد. برای همین، هنگام خرید یک شارژر مخصوص خودرو، مطمئن شوید که میزان آمپر و ولتاژ آن با استاندارد اپل نیز یکسان است. همچنین پیشنهاد می کنیم که از شارژرهای خودرو با پورت USB استفاده کنید.

## استاندارد استفاده کنید

اگر قصد دارید از شارژرهای فندکی، برای خودروهای خود استفاده کنید، حتماً از شارژی استفاده کنید که از استانداردهای معمول دستگاه شما پشتیبانی کند، زیرا در صورتی که روزانه زمان زیادی را در خودرو خود سپری می کنید، یک شارژر فندکی ماشین خوب یکی از ضروری ترین چیزهایی است که به آن نیاز دارید. اغلب گجت های الکترونیکی امروزی به وسیله پورت USB شارژ می شوند و داشتن یک شارژر فندکی USB ماشین می تواند نیاز وسایل شما به شارژ را در هر جایی که با ماشین خود باشید برطرف کند. هر فردی از گجت های پرتابل به نحوی استفاده می کند، اما داشتن یک شارژر فندکی USB خوب در برخی مواقع واقعا کاربردی و مفید است. زمانی که در جاده هستید و نیاز به چک کردن ایمیل های خود دارید، در حالی که شارژ دستگاه شماره به پایان است یا کودک شما می خواهد با گجت خود بازی کند اما شارژ آن تمام شده است. در این طور مواقع داشتن یک شارژر فندکی خوب می تواند راهگشا باشد.

## شارژر فندکی USB

شارژر فندکی ماشین USB یک دستگاه 12V است که به سوکت فندکی ماشین متصل می شود. داخل بدنه استوانه ای مانند جمع و جور این شارژر، وسایل الکترونیکی لازم برای تبدیل ولتاژ تقریبی ۸ تا ۱۴ ولت برق ماشین به ولتاژ ثابت حدود 5.0V که استاندارد USB است وجود دارد. شما با استفاده از یک شارژر فندکی USB می توانید دستگاه های مختلف نظیر گوشی موبایل، تبلت، جی پی اس، پلیرها و دیگر گجت ها را شارژ کنید و نیازی به شارژر اختصاصی هر کدام ندارید. بخش بزرگی از انتخاب شارژر فندکی ماشین USB بسته به سلیقه و ترجیح شخصی دارد. یکی از مهم ترین ویژگی ها، شدت جریان یا آمپر شارژر است، زیرا آمپر و شدت جریان مورد نیاز برای شارژ برخی گجت ها با یکدیگر فرق می کند. بیشتر گوشی های موبایل به نسبت قدیمی تر و پلیرها نیاز به آمپر معمول و پایین داشتند. با این حال، برخی از دستگاه ها برای شارژ درست نیاز به آمپر بیشتری دارند. اگر دستگاه شما نیاز به آمپر بیشتری دارد، پس باید به دنبال یک شارژر USB فندکی باشید که جریان 2.1A را حداقل از یکی از پورت های خود فراهم کند. همچنین شایان ذکر است که بسیاری از شارژرهایی که دارای دو پورت هستند، تنها یک پورت آن ها قابلیت ارائه شدت جریان 2.1A را دارد، در حالی که پورت دیگرشان روی 1.0A محدود است.

مسئله دیگر در انتخاب شارژر فندکی ماشین، تعداد پورت های USB آن

است. برخی از بهترین شارژرها تنها دارای یک پورت هستند که احتمالاً برای نیازهای شما کافی است. با این حال، شارژرهای دیگری نیز وجود دارند که دارای دو پورت و بیشتر هستند که به شما امکان شارژ همزمان دو دستگاه همزمان، مانند گوشی موبایل و تبلت را می دهند. اگر شما دو دستگاه دارید که هر دو برای شارژ نیاز به جریان 2.1A دارند، باید شارژی را پیدا کنید که این میزان آمپر را روی هر دو خروجی خود ارائه دهد. (البته در صورتی که دستگاهی که برای شارژ نیاز به شدت جریان 2.1A دارد را به پورت USB با جریان 1.0A متصل کنید، مدت زمان شارژ دستگاه طولانی تر خواهد شد.)

## شارژرهای یک کابل

برخی از شارژرهای فندکی ماشین USB دارای یک کابل نیز هستند (Lightning) تا اگر کابل دستگاه خود را در خانه فراموش کردید، برای شارژ آن به مشکل برخوردید. البته این مدل شارژرها معمولاً فقط یک نوع کابل همراه خود دارند و در صورتی که دارای چند وسیله با پورت های ورودی مختلف هستید، بهتر است همیشه کابل آن ها را (به خصوص در سفر) همراه خود داشته باشید تا برای شارژ دستگاه خود دچار مشکل نشوید. حتماً در زمان خرید شارژر فندکی USB ماشین توجه داشته باشید که از برندهای معتبر و مطمئن که دارای استانداردهای لازم و مشخصات دقیق و درست هستند خرید کنید. سفر کردن یا گیر کردن در ترافیک موجب کم شدن باتری و در نهایت وادار راننده به شارژ گوشی به وسیله پورت USB در خودرو می شود. شارژ کردن موبایل در خودرو به هر دلیلی می تواند اشتباهی بزرگ باشد.

## موبایلتان را در ماشین شارژ نکنید

دلایل مختلفی برای اینکه موبایلتان را در ماشین شارژ نکنید وجود دارد؛ اول اینکه پورت USB در وسیله نقلیه شما، احتمالاً برق کمتری را نسبت به گوشی ارائه می دهد. در نتیجه ممکن است گوشی در هنگام شارژ خاموش یا بدتر از آن، به سختی شارژ شود. بسیاری از افراد احتمالاً متوجه شده اند که در هنگام رفت و آمد ۳۰ تا ۶۰ از محل کار به منزل باتری موبایل ضعیف می شود. موبایل شما می تواند نیروی زیادی را از باتری بگیرد، به ویژه اگر از پورت فندک شارژر برای شارژ استفاده کنید. فندک شارژر می تواند تا ۱۰ آمپر را از باتری بگیرد، در حالی که اکثر شارژرها از یک تا سه آمپر مصرف می کنند. یک شارژر خراب یا آسیب دیده می تواند نیروی نامتناسب با دستگاه را تولید کند که موجب موج های ناگهانی یا افزایش شدید جریان شود که می تواند باعث ایجاد حرارت بیش از حد، آسیب به اجزای داخلی و در مواقع نادر، خرابی دستگاه شود. شارژ کردن گوشی در حالیکه در جاده هستید، می تواند باتری ماشین را خالی کند. این مسئله برای کسانی که خودرو نو یا باتری های سالم دارند، مسئله بزرگی ایجاد نمی کند، اما اگر مدل خودرو پایین است، باید از شارژ کردن تلفن همراه به وسیله ماشین اجتناب کنید.





صنایع خودرو سازی ایران بعد از حمله متفقین تا امروز چه روز گاری را پشت سر گذاشت

# از کلکسیون «محمد رضا پهلوی» تا خودروسازی «جعفر اخوان»

حدود چهار سال در سال ۱۳۸۴ متوقف شد. پس از آن، با خانه نشینی پیکان بود که پراید توانست با توجه به قیمت پایین آن به جایگزین مناسب پیکان برای قشر اصلی مصرف کنندگان ایرانی تبدیل شود. پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام شرکت ایران ناسیونال به شرکت ایران خودرو تغییر یافت. به دنبال تعطیلی کارخانه تالبوت انگلستان، شرکت ایران خودرو اقدام به خرید ماشین های خط تولید آن کرد و از آن به بعد، اکثر قطعات خودرو پیکان در ایران تولید شد. همزمان با ورود ماشین های شرکت تالبوت در سال ۱۳۶۷ قرارداد استفاده از قوای محرکه شرکت پژو فرانسه و تولید پژو ۴۰۵ در ایران خودرو منعقد شد. در سال ۱۳۷۶ هم تولید اتومبیل پژو RD و مینی بوس هیوندای و در سال ۱۳۷۸ تولید اتومبیل پژو پارس (پرشیا) و پژو استیشن در این کارخانه آغاز شد. در ادامه این روند و در دهه ۱۳۸۰ به بعد هم تولید خودرو سواری پژو ۲۰۶، خودرو ملی (سمنند)، پژو ۲۰۷، ۲۰۶ صندوقدار با نام اس دی و تندر ۹۰ آغاز شد. همچنین می توان از رانا، دنا، تندر نود اتوماتیک به عنوان محصولات جدید ایران خودرو نام برد.

## شرکت سهامی عام صنعتی و تولیدی مرتب

این شرکت در مهر ماه سال ۱۳۳۶ به منظور خرید و فروش و نمایندگی انواع خودرو تأسیس شد و پس از پاره ای تغییرات در اساسنامه، از سال ۱۳۴۹ به امر مونتاژ و تولید انواع اتومبیل های دو دیفرانسیل لندور (وانت، آمبولانس، وانت استیشن) و قطعات یدکی ماشین پرداخت. از سال ۱۳۸۰ هم قراردادی با شرکت

صنعتی تولیدی مرتب سهم بیشتری از بازار داشتند. در سال ۱۳۳۸ ابتدا در جاده کرج شرکت بازرگانی جیب کارخانه خودروسازی خود را تأسیس کرد و بعد در سال ۱۳۴۱ ایران خودرو و در سال ۱۳۴۴ شرکت تولید اتومبیل سیتروئن نیز به آن جا آمدند و عملاً فعالیت خودروسازی در ایران رونق گرفت. اولین اتومبیل ساخته شده در ایران اتومبیل پیکان بود که در شرکت سهامی عام کارخانجات صنعتی «ایران ناسیونال» تحت لیسانس کارخانه «تالبوت» انگلستان ساخته و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد. تولید وانت، مینی بوس، اتوبوس نیز به تدریج در سال های بعد در این کارخانه شروع شد.

## شرکت ایران خودرو

شرکت ایران خودرو، که بزرگ ترین کارخانه اتومبیل سازی در ایران است، در سال ۱۳۴۱ با سرمایه ۱۰۰ میلیون ریال به ثبت رسید. تولید اولیه شرکت، اتوبوس های معروف به «ال پی» بود که شاسی آن از آلمان وارد می شد و با نصب اتاق بر روی آن مونتاژ می شد. در سال ۱۳۴۵ قراردادی با شرکت روتس انگلیس به منظور تولید پیکان، منعقد شد که یک سال بعد در ۲۴ اردیبهشت ۱۳۴۶ کارخانه خودروسازی به نام ایران ناسیونال با سرمایه حدود ۴۰۰ میلیون ریال تأسیس شد و شامل زمین، اعتبار بانکی، ماشین آلات نو و کهنه بود که قادر به مونتاژ روزانه ۱۰ دستگاه سواری و ۷ دستگاه اتوبوس و کامیون بود.

از سال ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۷ پیکان در مدل های مختلف کار، لوکس، جوانان، استیشن و وانت و همچنین اتوبوس ها در مدل های اتوبوس ۳۰۲ شهری، بیابانی و سوپرلوکس و مینی بوس و آمبولانس تولید می شد. پیکان اولین خودرو مونتاژی پرتیراژ کشور بود که تولید آن پس از

سلطنت رضاخان با دوران تجدد و گسترش مظاهر غربی در زندگی ایرانیان مقارن بود. به همین دلیل در این دوران تا زمان اشغال کشور توسط متفقین یعنی شهریور سال ۱۳۲۰، اتومبیل یک کالای لوکس و تجملی در بین اقبشار پولدار، رجال، درباریان صاحب نفوذ، سفرا و نمایندگان خارجی در ایران، مالکان و تجار بزرگ بود آن هم به تعداد محدود اما با گسترش شهرنشینی میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی به بعد افزایش پیدا کرد. اما با شروع دوران حکومت محمد رضا پهلوی، علاقه شدید او به اتومبیل نه تنها زمینه را برای شروع فصل جدیدی از حضور خودرو در ایران فراهم کرد، بلکه شاه ایران خیلی زود به یکی از بزرگ ترین کلکسیونر های اتومبیل در جهان تبدیل شد. او بیش از هزار دستگاه اتومبیل از انواع مختلف بهترین اتومبیل های جهان را داشت؛ از جمله، «فراری» در مدل های متنوع، «لامبورگینی کانتاش»، ده ها مدل «رولز رویز»، بیش از ۲۰ مدل «مرسدس بنز» در کلاس های مختلف، «آلفا رومئو»، «کادیلک»، «فورد»، «بی ام و»، «کرایسلر» از سری اتومبیل هایی بود که در مجموعه پهلوی دوم به چشم می خورد. در اواخر دوره قاجار و رواج اتومبیل در دوره پهلوی اول، اغلب خودرو های ایران از دو کشور آمریکا و انگلستان وارد می شد اما سرانجام از اواسط دهه ۱۳۳۰ خودروسازی ایران ابتدا تنها با مونتاژ خودرو های خارجی و بعد از آن، با بومی کردن محصولات کشور های صاحب صنعت، خودرو، به ایران وارد شد. در ایران بیشتر دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا شناخته شده هستند و اغلب سهم بازار را نیز در دست دارند، اما باید گفت که پیش از این که این شرکت ها تولیدات معروف خود را وارد بازار کنند و مشهور شوند، شرکت هایی مثل پارس خودرو یا شرکت



بیش از بیست سال است که ۲۹ مهر ماه به عنوان روز ملی صادرات نام گذاری شده است. همه ساله در این روز از صادرکنندگان برتر در حوزه های مختلف تقدیر به عمل می آید. شاید مروری بر روند شکل گیری این روز هم خالی از لطف نباشد. در دولت دوم آقای هاشمی وقتی بحران ارزی مشابه آنچه امروز شاهد آن هستیم، اتفاق افتاد، بحث پیمان سپاری ارزی و فروش ارز با نرخ مصوب به دولت مطرح شد. اختلاف بازار آزاد با نرخ مصوب دولتی باعث می شد صادرکنندگان عملاً ضرر کنند. وزارت بازرگانی مصوب کرد که صادرکنندگان با ارائه سند اظهار صادراتی، ارز دولتی بگیرند برای وارداتشان. برای ترغیب هر چه بیشتر صادرکنندگان برای ورود به این سیستم، جوایز و معافیت هایی نیز در نظر گرفته شد و ۲۹ مهر ماه به عنوان روز تجلیل از برترین های هر حوزه انتخاب شد. در سال گذشته شمسی بالغ بر ۴۶ میلیارد دلار بوده است. در این مراسم آقایان شریعتمداری (وزیر سابق صمت)، خسرو تاج (رئیس سازمان توسعه تجارت)، جهانگیری (معاون اول رئیس جمهور)، شاعفی (رئیس اتاق ایران)، سرکار خاتم حامدی فر (مدیرعامل سیناژن) و آقای جلالی پور (مدیرعامل بازرگانی کرمان) به ایراد سخن پرداختند. در ابتدای مراسم، آقای خسرو تاج وضعیت فعلی صادرکنندگان نمونه را ترسیم کردند، و آمار جالبی را بیان کردند.

در بین صادرکنندگان نمونه:

۸۹ درصد صادرکنندگان نمونه وبسایت دارند.

۸۸ درصد در تشکلهای صادراتی عضو هستند.

۸۴ درصد برند داخلی دارند.

۲۰ درصد از برند خارجی برخوردارند.

۷۱ درصد دارای استاندارد بین المللی هستند.

۶۳ درصد استاندارد کیفی دارند.

۷ درصد آنان دارای دفتر فروش در خارج کشور هستند.

۵۰۰ شرکت حدود ۸۲ درصد صادرات کشور را برعهده دارند.

در ادامه، صادرکنندگان به بیان دغدغه های خود پرداختند.

آقای شاعفی ریاست اتاق بازرگانی ایران (پارلمان بخش خصوصی) سه مشکل اساسی صادرکنندگان را ارزیابی

دلاری گمرک، پیمان سپاری ارزی و تصمیمات خل الساعه

عنوان کردند. ایشان در تشریح هر یک موارد اضافه کردند راه

حل افزایش صادرات، بالا بردن نرخ پایه صادراتی نیست.

وقتی بازرگان کالایی را ۱،۲ دلار می فروشد ولی گمرک

آن را ۲ دلار ارزیابی می کند. مابه التفاوت باید چگونه تامین

شود؟ همچنین بازگشت ارز به چه اخته اقتصاد کشور تنها

دغدغه دولت نیست، بلکه صادرکنندگان هم برای تامین

مالی خودشان لازم دارند که این کار را انجام دهند. ایشان

در مورد تصمیمات غیر کارشناسی و یک شبه فرمودند:

«عطف به ماسبق و الزام به اجرا از روز ابلاغ خلاف قوانین

است و بایستی تصمیمات یا تاریخ اجرا به فعالین اقتصادی

اعلام شود تا بتوانند تصمیمات لازم را اتخاذ نمایند.» ایشان

با اعلام اینکه در صورت استمرار روش کنونی صادرات

غیر ممکن خواهد بود، دولت تقاضای عکس العمل سریع و

رفع مشکلات کردند. در ادامه، آقای جلالی پور، رئیس اتاق

بازرگانی استان کرمان و ص نرخی بودن قیمت ارز عنوان

کردند. ایشان در آغاز و ضمن تشکر از دست اندرکاران مراسم

گفتند از آغاز سال ۹۷ تاکنون حتی یک کیلو گرم صادرات

هم انجام نداده اند و این جایزه به پاس عملکرد سال گذشته

ایشان است و معلوم نیست سال آینده هم بتوانند در زمره

صادرکنندگان قرار گیرند یا خیر. ایشان مشکل سردرگمی

فعالین اقتصادی را وجود چندین مرجع نرخ ارز اعلام کردند.

همین سال خودرو شاسی بلند دیگری به نام «جیب آهو» به خط تولید شرکت اضافه شد.

در سال ۱۳۴۷ آریا ۲۸۰۲ دستگاه، شاهین ۱۷۴۲

دستگاه و انواع مختلف جیب در حدود ۲۰۰۰ دستگاه

عرضه شده بودند. اخوان به دنبال خودرویی بود که

بتواند با خودروهای لوکس وارداتی نیز رقابت کند و در

اوایل دهه ۵۰ مذاکرات با جنرال موتورز را آغاز کرد. در

سال ۱۳۵۲ جنرال موتورز مشارکت با اخوان را پذیرفت

و شرکت جدید با سرمایه اولیه ۱۵۲ میلیون و ۵۰۰ هزار

تومان تاسیس شد که ۴۵ درصد سهام آن در اختیار

اخوان، ۴۵ درصد در اختیار جنرال موتورز و ۱۰ درصد

نیز در اختیار بنیاد پهلوی بود. به این ترتیب نام شرکت

به جنرال موتورز ایران تغییر کرد و عرضه آریا و شاهین

پس از فروش بیش از ۲۲ هزار و ۷۰۰ دستگاه، در سال

۱۳۵۳ به پایان رسید.

برای شروع کار، اپل کومودور از محصولات اپل آلمان

که از زیرمجموعه های جنرال موتورز بود با نام شورولت

رویال ۲۵۰۰ و ۲۸۰۰ روانه بازار ایران شد. نام شورولت

کافی بود تا این خودرو در سال اول عرضه به بازار، بیش

از ۷ هزار دستگاه به فروش رود و با وجود وزن زیاد موتور

که باعث آسیب به جلوبندی خودرو می شد، به عنوان

خودرویی بادوام شناخته شود اما اخوان محصولات اصیل

تری می خواست و وقتی آمریکایی ها کشتش بازار ایران

را دیدند، پذیرفتند محصولات اصلی جنرال موتورز را

راهی بازار ایران کنند. بنابراین تولید شورولت رویال در

سال ۱۳۵۵ به پایان رسید و شورولت نوا و بیوک اسکای

لارک (با نام بیوک ایران) به عنوان خودروهای لوکس آن

دوران روانه بازار شدند.

## شرکت شهاب خودرو یا لیلاندموتور سابق

این شرکت در سال ۱۳۴۳ با هدف تولید انواع کامیون، اتوبوس و کامیونت تأسیس و اقدام به تولید انواع اتوبوس و کامیون کرد. پس از پیروزی انقلاب با خرید شاسی اتوبوس از شرکت ایران خودرو و موتور بنز از شرکت ایدم تبریز اقدام به تولید اتوبوس بنز ۳۰۲ کرد. در سال های اخیر تولید شاسی اتوبوس در این شرکت آغاز و فعالیت هایی نیز جهت استفاده از نیروی محرکه اتوبوس محصول شرکت رنو انجام شده است.

## گروه صنعتی خاور

در سال ۱۳۳۸ کارخانه بنز خاور جهت تولید کامیون تحت لیسانس کارخانه بنز آلمان در تهران تأسیس شد و به ساخت انواع کامیون و کامیونت پرداخت. شرکت خاور در سال ۱۳۷۸ در شرکت ایران خودرو ادغام شد و گروه ایران خودرو دیزل را تشکیل داد.

## گروه خودروسازی بهمن

شرکت سهامی خاص کارخانجات اتومبیل سازی مزدا در سال ۱۳۳۱ به نام شرکت سهامی خلیج کوبا جهت امور حمل و نقل دریایی تأسیس شد و به موجب اجازه نامه وزارت صنایع ابتدا اقدام مونتاز موتورسیکلت و سپا کرد. در سال ۱۳۴۹ تولیدات شرکت به ساخت خودرو وانت محصول شرکت مزدا ژاپن تغییر یافت و نام شرکت به شرکت سهامی اتومبیل سازی مزدا تغییر یافت. در حال حاضر علاوه بر تولید وانت اقدام به تولید خودرو سواری مزدا ۲ و مزدا ۳ هم می کند.

سانایانگ موتور کره جنوبی برای تولید خودرو موسوازی سوی شرکت مرتب منعقد شد که به مرحله عملی هم رسید. در سال های اخیر این شرکت علاوه بر تولید خودرو «پاژن (لندرو)» اقدام به تولید قطعات ماشین میل گاردان، صفحه کلاچ و ... کرده است.

## شرکت تولیدی و صنعتی ایران کاوه یا سایپا

این شرکت در سال ۱۳۴۵ با سرمایه اولیه ۱۶۰ میلیون ریال به نام شرکت سهامی تولید اتومبیل سیتروئن ایران تأسیس شد و در اواخر سال ۱۳۴۷ به مرحله بهره برداری رسید. این شرکت تولید نخستین محصولات خود را که شامل اتومبیل های ژاپن، پیکاپ، آهو و اتومبیل رنو ۲ و ۴ در و فروش لوازم یدکی آن ها کرد. تولیدات این شرکت بعد از سال ۱۳۵۳ با استفاده از ابزارهای جدید و مکانیزه شدن برخی از بخش های تولیدی، سیر صعودی یافت و بر تنوع محصولات شرکت نیز افزوده شد.

این شرکت از سال ۱۳۶۱ تولید وانت یک دیفرانسیل نیسان با موتور ۲۴۰۰ سی سی را آغاز کرد و از سال ۱۳۷۱ هم عرضه اتومبیل رنو ۲۱ توسط این شرکت آغاز شد که تا سال ۱۳۷۵ ادامه یافت. سال ۱۳۷۲ به دنبال قرارداد منعقد شده این شرکت با شرکت کیا موتور کره جنوبی، سایپا اقدام به مونتاژ و تولید اتومبیل پراید کرد. از طرف دیگر این شرکت در دهه ۸۰ اقدام به تولید اتومبیل سواری رنو، زانتیا و رپو محصول کیا موتور کرد که پس از اتمام قرارداد با شرکت های فرانسوی و کره ای خط تولید این خودروها متوقف شد. در اوایل سال ۱۳۵۴ نام شرکت با حذف کلمه سیتروئن از انتهای عبارت فرانسوی آن، به شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل و با نام اختصاری سایپا تغییر یافت. سایپا پس از انقلاب در تیر ماه ۵۸ به مالکیت دولت درآمد و از سال ۱۳۶۰ تحت سرپرستی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران قرار گرفت. از سال ۱۳۷۷ به بعد، سایپا با خرید ۸۰ درصد سهام شرکت ایران کاوه، ۶۳،۲ درصد سهام شرکت زامیاد و ۵۱ درصد سهام شرکت پارس خودرو به یک گروه خودروسازی بزرگ تبدیل شده است.

## شرکت پارس خودرو ایران

در سال ۱۳۳۵ بازرگانی به نام «جعفر اخوان» نمایندگی شرکت جیب آمریکا را به دست آورد و در گام اول، اقدام به واردات «جیب ویلیز» کرد که یادگاری از دوران جنگ جهانی دوم بود. در سال ۱۳۳۸، اخوان کارخانه شرکت بازرگانی جیب را برای مونتاژ این محصول در کیلومتر ۹ جاده مخصوص کرج به ثبت رساند. این شرکت، تولید جیب ویلیز را با تغییر نام به «جیب شهباز» آغاز کرد و به دنبال آن، وانت سیمرغ در همان سال تولید شد. در آن سال ها، با توجه به وضع راه های کشور، یک خودرو دو دیفرانسیل شاسی بلند، بهترین خودرو ممکن برای رفت و آمد در ایران بود. بازار خودروهای کشور در دهه ۴۰ شمسی تشنه خودروهای سواری بود و با چنین بازاری، تمرکز روی خودروهای شاسی بلند نمی توانست آینده شرکت را تامین کند. این دیدگاه جعفر اخوان موفق شد امتیاز مونتاژ خودرو «رامبلر» را بگیرد و در سال ۱۳۴۶ این خودرو را با نام «شاهین» به عنوان مدل پایه و «آریا» به عنوان مدل با امکانات بیشتر به بازار عرضه کرد. قیمت این دو خودرو نسبت به شورولت و فورد آمریکایی پایین تر بود و به دلیل دوام بالا مورد استقبال قرار گرفتند. در

## تعمیر کار اتومبیل خودباشید

بک: از کتاب‌های خوب و کاربردی در حوزه خودرو و «تعمیر کار اتومبیل خودباشید» است که «سید امیر موسوی» آن را نگاشته است. اساسی‌ترین هدف این کتاب، ارتقای دانش فنی خودرو برای استفاده درست‌تر از یک اتومبیل است. این کتاب با به کارگیری ادبیات روان و ساده تلاش می‌کند تکنیک‌های مهم و فنی برای نگه داری اتومبیل به مخاطبان ارائه دهد.

بسیاری از افراد در زمستان برای روشن نشدن اتومبیل خود هزینه‌های گزافی را صرف مکانیک‌ها و تعمیرکاران می‌کنند، در حالی که اگر کمی اطلاعات و شم فنی خود را به کار بیندازند، می‌توانند صبح‌های زمستان، ماشین خود را به راحتی روشن کنند. شما در این کتاب با نکات کلیدی برای برطرف کردن عیوب احتمالی اتومبیل خود آشنا می‌شوید. از جمله مباحثی که در این کتاب آمده است، می‌توان به روشن کردن اتومبیل، کمک‌های اولیه اتومبیل، توصیه‌هایی برای کاهش مصرف سوخت، لوازم ضروری در اتومبیل، نگه داری خودرو و علت‌های گرم شدن موتور اتومبیل، همه‌چیز درباره باتری و لاستیک، رانندگی در شرایط سخت، عیب یابی اتومبیل‌های انژکتوری و نکاتی در مورد خرید اتومبیل کارکرده اشاره کرد.

به عنوان مثال، در بخشی از این کتاب می‌خوانیم؛ «وقتی که اتومبیل شما صبح با باتری نور روشن نمی‌شود، دلیلش آن است که در شب قبل رطوبت هوا روی موتور سرد نشسته و رطوبت حاصله بین قطعات باعث می‌شود که از رسیدن جریان کافی به شمع‌ها برای احتراق در سیلندر جلوگیری شود. در این حالت کاپوت جلوی اتومبیل را بالا زده و وایرهای شمع (سیم‌های شمع) را یکی پس از دیگری جدا کرده و شمع‌ها را باز کنید، سپس با پارچه‌ای خشک و تمیز سر شمع‌ها را پاک نمایید و بعد در جای خود بسته و دوباره استارت بزنید، البته همین کار ساده باعث روشن شدن اتومبیل شما می‌شود، هر چند استارت زدن و کشیدن ساسات و کمی گاز دادن نیز مؤثر است. ضمناً پس از روشن شدن اتومبیل ساسات را بر گردانید.



## بدانیم و برانیم به زبان ساده

کتاب «بدانیم و برانیم» نوشته «علی حمزه‌ای سزاوار» از انتشارات «آفتاب گیتی» یکی دیگر از آثار کاربردی در حوزه اتومبیل و خودرو است. آشنایی با خودرو با هدف کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی‌های محیط زیست و افزایش کارایی خودرو از جمله اهداف نگارش این کتاب است.

گسترش زندگی شهری بهره‌گیری از خودرو را افزایش داده است. خودرو یکی از نیازهای اساسی زندگی امروزی بوده که بدون به کارگیری از آن انجام کارهای روزمره امکان‌پذیر نیست. اما استفاده از خودرو با مشکلات زیادی روبه‌رو شده که اغلب این مشکلات در ارتباط با سوخت خودرو و است. در کتاب «بدانیم و برانیم به زبان ساده» ابتدا به روش‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت خودرو و شناخت عوامل افزایش دهنده آن و اجتناب از آن‌ها پرداخته شده است، در این مورد عواملی مطرح شده است که در هنگام رانندگی وجود دارند و ما ناخودآگاه پای خودرو را روی پدال گاز فشار می‌دهیم که سبب افزایش تزیق سوخت بیشتر درون سیلندر می‌شود یا این که چگونه به درستی از خودرویی که استفاده کنیم که علاوه بر کاهش مصرف سوخت و انرژی، آلودگی کمتری برای محیط زیست و موجودات زنده فراهم شود و نیز عمر خودرو افزایش یابد. از جمله مباحث این کتاب می‌توان به روش‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت خودرو، آشنایی با سیستم روغن کاری موتور خودرو، آشنایی با سیستم خنک کاری موتور خودرو، آشنایی با لوازم مصرفی خودرو، آشنایی با باتری خودرو، آشنایی با برخی از ادوات و تجهیزات خودرو، نحوه تعویض چرخ زاپاس خودرو و نصب زنجیر چرخ و عیب‌یابی خودرو اشاره کرد. در بخشی از این کتاب آمده است: «وظیفه سیستم خنک‌کاری در موتور اتومبیل آن است که از بالا رفتن درجه حرارت موتور و ایجاد آسیب در اجزای داخلی آن جلوگیری کند. در اثر احتراق، دمای موتور رو به افزایش بوده، از این رو نیاز به سیستمی جهت خنک نمودن موتور داریم که به دو دسته کلی هوا خنک و آب خنک تقسیم می‌گردد. عامل جذب حرارت در موتور اتومبیل آب است، به همین منظور به آن آب خنک گفته می‌شود. حال اگر به موتور سیکلت توجه کنید به صورت پره پره ساخته شده که نحوه خنک شدن آن در هنگام حرکت موتور سیکلت از طریق عبور جریان هوا از لابه لای پرها صورت می‌گیرد که به نام هوا خنک مشهور هستند، که در این بخش در مورد سیستم آب خنک بحث می‌شود.»



## کنترل زمان و خودروهای هیبریدی

آخرین اثری که معرفی می‌کنیم؛ «کنترل زمان و خودروهای هیبریدی» است، کتابی که «عباس کسایی پور» نگارشش را به عهده داشته و انتشارات «ویهان» آن را منتشر کرده است. این کتاب به ضرورت استفاده از خودروهای هیبریدی اشاره می‌کند، زیرا این خودروها نسبت به سایر خودروها، از مزایای ویژه‌ای برخوردار هستند. در کتاب «کنترل زمان و خودروهای هیبریدی»، پی‌به‌این حقیقت می‌بریم که این خودروها حد واسطی بین خودروهای متداول با موتور احتراقی و خودروهای برقی خالص هستند. استفاده از موتور الکتریکی با رانندمان بالا، امکان بازیابی انرژی و قابلیت جابه‌جایی نقطه کار موتور احتراقی به نواحی با رانندمان بهینه، کاهش آلودگی و افزایش رانندمان کلی این خودروها را فراهم ساخته است. در فصول مختلف این اثر، به موضوعاتی مثل انواع خودروهای هیبریدی، استراتژی‌های کنترلی در خودروهای هیبریدی برقی، استراتژی‌های کنترلی بر پایه قوانین تجربی، استراتژی کنترل مبتنی بر بهینه‌سازی استاتیکی، کنترل سلسله مراتبی زمان واقعی در خودروهای هیبریدی برقی، استراتژی کنترلی تطبیقی، محاسبه انرژی سوخت مؤثر مصرفی در نتیجه تبدیل انرژی الکترومکانیکی، استراتژی کنترل مبتنی بر کنترل بهینه، مدل سازی موتور احتراقی، استراتژی کنترل مبتنی بر مدل سازی دینامیکی و استراتژی‌های کنترل هوشمند پرداخته شده است. پیشرفت خودروهای احتراقی، خودروهای برقی کم‌کم به فراموشی سپرده شدند تا اینکه در سال ۱۹۶۰ به بعد مجدداً با توجه به مشکلات خودروهای احتراقی، محققین به فکر چاره افتادند و تحقیقات مختلفی را در مورد خودروهای برقی آغاز کرده‌اند. خودروهای هیبریدی برقی نوع تعمیم یافته خودروهای برقی خالص هستند که معایب خودروهای برقی خالص تا حدودی در آن‌ها برطرف گردیده است.

**جایزه:**  
**کارت هدیه**  
**۲۰۰ هزار**  
**تومانی**

راز صنعت در هر شماره با برگزاری مسابقه پیامکی به قید قرعه به شما خواننده محترم جوایزی اهدا می کند. شما تنها می توانید از طریق ارسال رمز جدول به شماره ۳۰۰۰۷۲۱۶۰ در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید. لطفا حتما شماره پرسنلی خود را به همراه رمز جدول ارسال کنید.

اسامی برندگان جدول شماره ۱۳  
وحید کمند لویی شماره پرسنلی ۱۴۷۷  
حسین علی گلی شماره پرسنلی ۴۴۸۹  
سید مجتبی رضوی شماره پرسنلی ۴۶۰۳

## افقی:

- ۱ یکی از سریع‌ترین خودروهای جهان ساخت بریتانیا خودرو مورد علاقه ماجراجویان و آفرودسواران در گروه خودروسازی فیات کرایسلر
- ۲- گزند، بازاری در شیراز از دوره کریمخان پایتخت بحرین و محل برگزاری مرحله چهارم فصل ۲۰۱۳ رقابت‌های اتومبیلرانی فرمول یک جهان که سباستین فتل موفق شد عنوان قهرمانی را از آن خود کند
- ۳ سرگردا و آخر قاجار خود فیلسوف فرانسوی خالق زندگانی مسیح
- ۴ انتشار وسیله‌ای در خودرو عمکده
- ۵ بله روسی واژه‌ای برای فراخواندن برهنگی
- ۶ اهرم‌های زیر پای راننده جرم آسمانی در خشان از سبزی‌های درازقد
- ۷ هموار جهش از راه دور بن زادن
- ۸ برنا صدرنشین مسابقات گرندپری آلمان ۲۰۱۸ با تیم مردس بنز پول نقره
- ۹ برندی در گروه خودروسازی فیات کرایسلر جایگاه هفتم مخلوطی از هیدروژن و منوکسید کربن که از عمل بخار آب بر کک گذاشته به دست می آید
- ۱۰ ظرفی برای سوخت سوی چپ دوا
- ۱۱ عنصر شیمیایی رادیوآکتیو شبه فلز افسار نوعی شیرینی
- ۱۲ درمانگاه از توابع فشم بندری در خلیج فارس
- ۱۳ بازاریبی حرکت میل واضح بودن
- ۱۴ برندی دیگر در گروه خودروسازی فیات کرایسلر کاهلی و تنبلی از شهرهای فرانسه که میزبان کارخانجات بزرگ خودروسازی مانند کارخانه کامیون و اتوبوس‌سازی رنو هستند
- ۱۵ کندن از وسایل ایمنی در خودرو

## عمودی:

- ۱ شرکت قطعه‌سازی که رتبه نقره‌ای مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی ایران در سال ۱۳۹۷ را کسب کرده نوعی سوپاپ لاستیک در قدیم که در موقع باد زدن به طور خودکار باز و بسته می شود و از خروج باد لاستیک جلوگیری می کند
- ۲ دشنام دادن عرب بر خوردار از شادی شهری در آلمان که مرکز بزرگ صنعت قلاب دوزی و منسوجات است
- ۳ لاستیک اتومبیل مهره‌ای که به صورت ال حرکت می کند دستگاهی برای برداشتن رونوشت
- ۴ اضطراب و هول مگر کمپانی کره‌ای تولیدکننده خودرو
- ۵ واژه‌ای برای بیان بی‌بازی دارای احتمال نهفتن سخن بی پرده
- ۶ نویسنده فرانسوی برنده جایزه نوبل ادبی ۱۹۵۲ شیره‌انگور یا خرما تکان
- ۷ صدمه و آسیب عنصر شیمیایی فلزی از خانواده لاتانیدها با عدد اتمی ۶۰ که در شیشه‌سازی و در خازن‌ها به کار می رود آشیانه مرغ
- ۸ هدف تیشه‌ناپاکر برای اندازه‌گیری قطر به کار می رود صدمه
- ۹ مژه حقیقت اثری از فتحعلی خان صبا یک لحظه
- ۱۰ کوچکی خلق و سرشت ارمان
- ۱۱ رطوبت گردهمایی گروهی از مردم سرزمین
- ۱۲ نقشی کلیدی در صنعت خودرو به عنوان یکی از مولفه‌های مهم و تاثیرگذار در اقتصاد بازی می کند رودی در اروپا به طول ۸۶۰ کیلومتر اما اگر
- ۱۳ دلچسب و خوشایند مجازات و کیفر از صفات باری تعالی
- ۱۴ برد معروف مکانی توریستی و مسافرتی از خودروهای مسافرتی
- ۱۵ سطح افقی هر چیزی شرکت خودروسازی ایتالیایی

## رمز جدول شماره ۱۳:

### دوج وایپر

## پاسخ جدول شماره ۱۳:

	۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	د	د	د	ب	ا	ر	ک	ر							
۲	ل	س	ای	د	س	ر	ع	ب							
۳	ی	ل	خ	ی	د	ن	ا	ب	و	ش	ک				
۴	ن	ه	ل	ب	ر	ا	م	ر	د	ن	د	خ			
۵	و	د	ی	ع	ی	ز	غ	ن	ی	ک	د	س			
۶	ل	ا	ج	ل	ا	ف	ش	ا	ج	و	ل	و			
۷	ل	ر	ا	ب	ر	ا	س	ر	ک	ی	و				
۸	و	ج	ن	ر	ا	ل	ک	ب	ا	ر	س	م			
۹	ل	م	ا	و	ر	ا	ت	و	ر	ق	ح	ی			
۱۰	ه	ک	د	ا	ی	س	ر	ی	ر	ل	و	ا	ل		
۱۱	س	ر	ب	س	ر	ک	ا	ک	ا	گ	س	ا	د		
۱۲	و	ر	ی	ا	م	ا	ج	ک	ن	ک	ن	د			
۱۳	خ	ت	ن	و	ع	ک	ی	ا	ک	ش	ن	و			
۱۴	ت	ا	ع	ی	ب	ج	و	و	ز	ا	ر	ه			
۱۵	ر	و	ل	ز	ر	و	ی	س	ت	و	ت				

	۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱															
۲															
۳															
۴															
۵															
۶															
۷															
۸															
۹															
۱۰															
۱۱															
۱۲															
۱۳															
۱۴															
۱۵															

**DIDI**  
water

دے دے واٹر  
را در شیشه جدید  
بنوشید



کیلومتر ۷ جاده قدیم کرج (فتح)، نرسیده  
به خیابان خلیج، انبار شماره یک ویتانا  
تلفن: ۶۶۱۸۹۵۸۲ - ۶۶۲۶۹۱۶۱  
[www.didiwater.com](http://www.didiwater.com)

DIDIWATER **NEW**  
BOTTLE



# دریافت گواهینامه مسئولیت‌های اجتماعی



# دیدی

water

## آب معدنی دی دی واتر

واحد برگزیده کیفی در سال ۹۵ و ۹۷  
واحد تولیدی نمونه استان در سال ۹۶



Quality Certified  
ISO 9001:2008  
IR-232 - QC



Food Safety Certified  
ISO 22000:2005  
IR-232 - FS



در یافت تندیس  
یکصدبرند برتر  
ارزش آفرین در  
سال ۹۶



www.DIDIwater.com

کارخوب کردن مثل آب خوردن



Hope



Green



Tomorrow

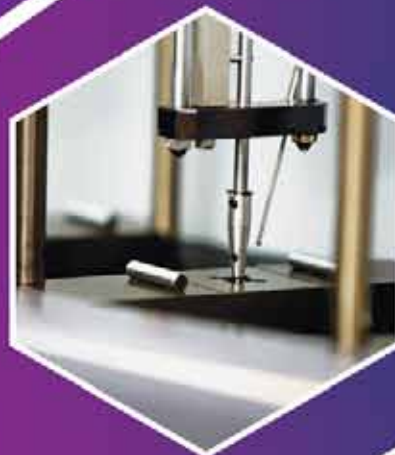
# Laboratory

of AVRAND PISHRO

آزمایشگاه صنعتی اورند پیشرو



AVRAND  
P I S H R O



- آزمایشگاه شیمی
- آزمایشگاه پلیمر
- آزمایشگاه مکانیک
- آزمایشگاه مترولوژی
- آزمایشگاه آکوستیک
- آزمایشگاه شرایط محیطی
- آزمایشگاه سوخت رسانی و سیالات
- آزمایشگاه کالیبراسیون و اندازه گیری



آسمان آبی همیشه ما Our Gift: The Blue Sky

www.avrand.com

# DIDI

water

کار خوب کردن مثل آب خوردن

سرمایه گذاری در حوزه  
محیط زیست و جلوگیری  
از آلودگی دنیای سبز



Green

دیده واتر  
حامه محیط زیست

 DIDI\_WATER

[www.didiwater.com](http://www.didiwater.com)

Tel: 021-26215933

