

کیفیت را فدای وضعیت موجود نمی‌کنیم
گفتگو با مدیر بهبود تعالی "جنرال کب پارس"

ترافیک بی‌امان در باران
همه قوائد رانندگی در روزهای بارانی

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۵ | آذر ۱۳۹۷

ادامه بلا تکلیفی برای تولید کنندگان، فروشندگان و خریداران

آرامش به بازار خودرو باز می‌گردد؟

خودرو سازان ناگام در تحویل
→
خود ردار
تولید کنندگان

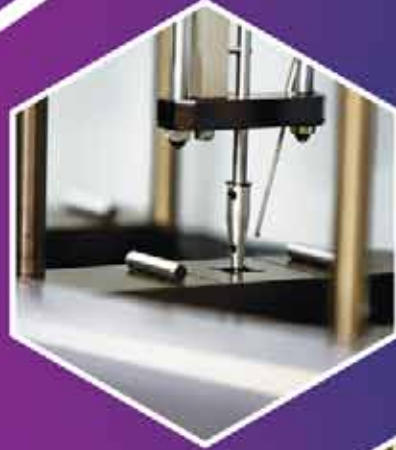
آزاد ساز قیمت‌ها
←
بلا تکلیف
فروشنده



Laboratory

of AVRAND PISHRO

آزمایشگاه صنعتی اورند پیشرو

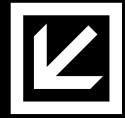


- آزمایشگاه شیمی
- آزمایشگاه پلیمر
- آزمایشگاه مکانیک
- آزمایشگاه مترولوژی
- آزمایشگاه آکوستیک
- آزمایشگاه شرایط محیطی
- آزمایشگاه سوخت رسانی و سیالات
- آزمایشگاه کالیبراسیون و اندازه گیری



استان آید درخشان
Our Girl, The Blue Sky

www.avrand.com



مقایسه مشخصات فنی و ظاهری هیوندای آئی۵ و تویوتا یاریس
۲۸ **مقایسه**

معرفی کتاب
۳۰ **گزارش**

پولیش یا واکس؛ انتخاب با شماست..
۳۱ **گزارش**

راهکارهای پیشنهادی برای تمیزی بیشتر خودرو
۳۲ **گزارش**

همایش بزرگ تشخیص و پیشگیری سرطان پستان
۳۴ **همایش**

توزیع لوازم تحریر، اربعین حسینی، تجلیل از دکتر ایازی،
۳۷ **گزارش تصویری**

خودروتان را «صفر» نگه دارید
۴۰ **چند توصیه برای سالم ماندن ماشین های نو**

نامه قطعه سازان به رئیس جمهور
۴۲ **گزارش**

جدول حروف مقطع
۴۳ **جدول و سرگرمی**

حسابداری مدیریت در سازمانها و بنگاههای اقتصادی
۲ **سر مقاله**

ترافیک بی‌امان در باران
۴ **همه قواعد رانندگی در روزهای بارانی**

تازه های خودرو در کشور
۶ **اخبار داخلی خودرو**

زیرساخت ها فراهم نمی شود؟
۹ **بررسی دلایل تعویق دوباره اجرای طرح کاهش**

آرامش به بازار خودرو باز می‌گردد؟
۱۰ **ادامه بلاکلیفی تولیدکنندگان، فروشندگان و خریداران**

بازگشت کارت سوخت قطعی شد
۱۲ **تصمیم نهایی برای جلوگیری از قاچاق بنزین و گازوئیل**

برون مرزی
۱۴ **اخبار خارجی خودرو**

از کلکسیون همیلتون تا موتور سیکلت فتل
۱۶ **سلبریتی**

پنجمین قهرمانی همیلتون
۱۸ **مسابقه**

جان سخت‌هایی که از جان محافظت می‌کنند
۲۰ **نگاهی به خودروهای ضد گلوله**

سریع‌ترین خودروهای ۹ دهه اخیر
۲۲ **گزارش**

کیفیت رافدای وضعیت موجود نمی‌کنیم
۲۴ **مصاحبه**

معرفی ۷ جانسخت در ایران
۲۶ **آفرود**

فهرست اعضا

دبیر عکس: پرتو جغتایی
گروه عکس: رضا محبی، هلیا راد
ویراستار: عسل همتی
با سپاس از عزیزی که در این شماره ما را یاری کرده‌اند:
سپیده رحیمیان، سحر حیدری و مریم اعظمی

آرش فرحزاد، یگانه عساری، مرتضی میثاقی
و جواد هاشمی
طراح لوگو: محمد راجی
طراح جلد، اینفوگراف: امیر علیزاده
جدول و سرگرمی: حمید رضا عبدالوند
گرافیک: علیرضا کهگی

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



کاربرد حسابداری مدیریت در سازمانها و بنگاههای اقتصادی

د. داود رحیمی

معاون مالی مهاباد راز

از نظر عقلایی، عملیات هر سازمانی که تاسیس می شود، باید منتج به نتیجه و یا محصولاتی ملموس شود - هر چند ممکن است نتیجه و محصول یک نهاد، تکمیل کننده نتیجه یا محصول نهایی نهادی دیگر باشد، اما به طور کلی می توان گفت نتیجه عملکرد مدیران هر سازمان به عنوان اصلی ترین دستاورد تولید شده توسط آن سازمان شناخته می شود.

در کشورهای توسعه یافته صنعتی، تقریباً تمام تصدی گری های اقتصادی و بیشتر فعالیت های فرهنگی، اجتماعی، خدماتی و بخش هایی از فعالیت های مکمل وظایف حاکمیتی (مانند تولید تجهیزات نظامی و امنیتی) به بخش خصوصی سپرده شده است. از آنجایی که در این کشورها سعی می شود انجام این فعالیت ها در فضایی کاملاً رقابتی صورت گیرد، بدون به کارگیری روش های مدیریت نوین و حسابداری مدیریت کارا، امکان تداوم فعالیت موسسات در این بازارها وجود نخواهد داشت.

سنجش عملکرد

برای سنجش هر کمیت و کیفیتی، به شاخص هایی نیاز است که بدون آنها، هیچ سنجشی میسر نیست. در زمینه اقتصادی و کسب و کار هنوز هیچ شاخصی جایگزین شاخص های متکی بر اطلاعات حسابداری و به ویژه بودجه، نشده و در آینده نیز نامحتمل به نظر می رسد.

استفاده از بودجه نویسی سنتی برای ایجاد شاخص در دنیای جدید، نه تنها کمک چندانی به سنجش عملکرد نمی کند بلکه در بسیاری موارد، موجب اتلاف منابع نیز می گردد.

می توان به این موضوع اشاره کرد که در سازمان های خصوصی، سنجش عملکرد صحیح از طریق اندازه گیری نتیجه عملیات یعنی سود، امکان پذیر نیست و چه بسا سود بالای سازمان، پوشش مطلوبی برای پنهان ساختن نسو، مدیریت های احتمالی در سازمان های خصوصی است و در نتیجه باید بر لزوم کنترل مراحل انجام کار، علاوه بر کنترل نتیجه و سود تکیه کرد.

متأسفانه در کشور ما نیز مهم ترین شاخص تاریخی سنجش عملکرد بنگاه های اقتصادی، نتیجه عملکرد مدیریت یعنی سود یا زیان است. این شاخص، هنوز مطرح ترین معیار برای اندازه گیری موفقیت بنگاه اقتصادی به شمار می رود. هر چه زمان می گذرد و کسب و کارها رقابتی تر می شوند، عدم اتکای صرف به سود و زیان با هدف سنجش عملکرد، افزایش می یابد. به بیانی دیگر، با اتکا به این شاخص، عملکرد مدیریت برای سودآوری با کیفیت و پایدار بنگاه سنجیده می شود، نه صرفاً سود بنگاه.

اگر برای کاربرد حسابداری مدیریت، قائل به دو وظیفه اصلی باشیم، قطعاً یکی از وظایف، سنجش عملکرد و دیگری، نقش اساسی آن در فرآیند تصمیم سازی است. با استفاده از ابزار و فنون حسابداری مدیریت،

می توان حتی عملکرد سازمان هایی را که اصولاً به منظور کسب سود تاسیس نشده اند، به طور کامل مورد سنجش قرار داد.

از آنجا که ساز و کار بودجه نویسی در ایران، مبتنی بر بودجه نویسی نوین و به ویژه بودجه نویسی بر مبنای عملکرد و فعالیت نیست و بودجه سالانه، بر مبنای هزینه های سال قبل و افزودن درصدی برای جبران افزایش قیمت ها با توسل به شیوه های برآوردی و یا چانه زنی تنظیم می شود، و از آنجا که این بودجه نویسی به تحلیل - های منطقی محاسبات علمی و فنون و کاربردهای حسابداری مدیریت متکی نیست، نه تنها ابزاری مناسب برای سنجش کارایی و اثربخشی فعالیت سازمان ها به شمار نمی آید، بلکه می تواند موجب اتلاف بیشتر منابع نیز گردد.

در کشورهای پیشرفته، مقرراتی جدید در زمینه استقرار مدیریت نوین و استفاده از ابزار و فنون حسابداری مدیریت به منظور افزایش بهره وری و ارتقای کارایی فعالیت های موسسات، تدوین شده است و بیشتر به این موضوع پرداخته شده است که هر چند بودجه هر یک از واحدهای سازمان، به عنوان جزئی از بودجه کل سازمان به هیئت مدیره اعلام شده و در نهایت در صورت حساب بودجه منظور می شود، ولی ساز و کارها به گونه ای پیشبینی شده است که در قواعد جدید، حسابداری هر یک از بخش های سازمان در چهار چوب پاسخ گویی به هیئت مدیره بر رویکرد پایش منابع و مصارف بودجه ای، باقی نمانده و به تبع آن، عملکرد هر یک از مدیران بخش های مختلف سازمان نیز مورد ارزیابی و محاسبه قرار می گیرد.

علت چنین تغییر رویکردی، تغییرات اساسی در مدیریت کشورهای پیشرفته طی سال های اخیر بوده است. بر طبق این رویکرد، مدیران در مورد نتایج حاصل از عملکرد خود مورد سنجش قرار می گیرند. در واقع دستاوردهای برنامه های اجرا شده توسط آن ها و نتایج حاصل از عملکرد دشان، مورد توجه است. این در حالی است که در مفهوم سنتی حسابداری، بیشتر بر داده ها، (منابع و امکانات) مقررات و فرآیندها و اقدامات تاکید می شود. دیگر ویژگی رویکرد جدید، اجرای برنامه ها به صورت مشارکت با دیگران در جهت تحقق هر چه بهتر اهداف سازمان است.

در رویکرد جدید، تفویض اختیار به مدیریت اجرایی برنامه ها، به منظور بهره گیری از نوآوری ها، اعمال صلاح دید شخصی و انعطاف منطقی در تصمیم گیری آگاهانه در زمینه مصرف منابع، لحاظ شده است.

در رویکرد جدید وظایف حسابداری اثربخش در تمامی بخش ها، به سه گروه زیر تقسیم می شود:

الف: رعایت قوانین و مقررات

ب: اتکا پذیری گزارش دهی

ج. صرفه اقتصادی، کارایی و اثربخشی

این در حالی است که در ساختار مقرراتی و نظارتی رایج در ایران در شرایط کنونی، فقط به پرسش های ذیل پاسخ می دهد:

الف: آیا وصول درآمدها و انجام مخارج، در چهار چوب مقررات صورت می گیرد؟ (رعایت)

ب: آیا مخارج، در محدوده بودجه مصوب انجام می شوند؟ (کنترل بودجه ای)

ج: آیا نتایج عملکرد با اهداف از پیش تعیین شده مطابقت دارد؟ (اثربخشی)

**** با توجه به آنچه گفته شد، می توان نتیجه گرفت که رعایت صرفه اقتصادی، به معنای تحصیل منابع مطلوب با حداقل هزینه است و کارایی به معنای به دست آوردن حداکثر نتایج از منابع تخصیص یافته برای اجرای یک فعالیت و یا مصرف حداقل منابع برای سطح خاصی از نتایج است.**

اثربخشی، به معنای مطابقت نتایج حاصل از هر فعالیت یا برنامه با نتایج مورد انتظار است. به بیانی دیگر دستیابی به اهداف مطلوب و سیاست گذاری شده سازمان، نتیجه هر فعالیت (مدیریت) اثربخش است.

نتیجه گیری در فرآیند حسابداری اثربخش، فعالیت (برنامه) باید به گونه ای تعریف شود که اطلاعات قابل جمع آوری از عملکرد، اطمینانی معقول از رعایت صرفه اقتصادی، کارایی و اثربخشی عملیات را به وجود آورد.

به بیانی دیگر، اطلاعات مربوط به هر فعالیت اگر به گونه ای باشد که نتوان نتایج عملکرد را از لحاظ رعایت صرفه اقتصادی، کارایی و اثربخشی، به سادگی ارزیابی کرد، در این صورت، می توان فرآیند حسابداری بنگاه اقتصادی را اثربخش توصیف کرد. در غیر این صورت، اطلاق این صفت به فرآیند، حتی با فرض رعایت کامل قوانین و مقررات بودجه مصوب و گزارش دهی مطلوب، نادرست خواهد بود.

در ایران، قاعدتاً بودجه و برنامه سالانه در چهار چوب برنامه پنج ساله توسعه، تنظیم می شود. در اکثر موارد، بین اهداف برنامه با آنچه که اتفاق می افتد، تفاوتی فاحش وجود دارد (که البته موضوع بحث ما نیست).

موضوع ما، تحقق برنامه های سالانه از طریق رعایت صرفه اقتصادی، کارایی و اثربخشی مطلوب است. فرآیند حسابداری در بخش عمومی، شامل بودجه نویسی به گونه ای نیست که بتوان بر اساس اطلاعات قابل جمع آوری، اقدام به ارزیابی این سه شاخص کرد.

این در حالی است که می توان با توجه به منابع عظیم به کار گرفته شده، نتایج عملکرد را از جهت نامطلوب توصیف کرد.

از سوی دیگر، در صورتی که از سامانه حسابداری صنعتی که در آن، الزاماً باید مبنای حسابداری از نقدی به تعهدی تبدیل شود - بهره برداری شود - می توان بودجه مورد نیاز را به صورتی مطلوب بر مبنای عملکرد محاسبه کرده و اختصاص داد.

در این صورت، بودجه می تواند شاخصی مناسب برای سنجش عملکرد (کارایی، اثربخشی و صرفه اقتصادی) باشد. اطلاعات و یافته های ناشی از به کارگیری حسابداری بهای تمام شده، زمینه افزایش بهره وری بنگاه اقتصادی را فراهم می آورد.





همه قواعد رانندگی در روزهای بارانی

ترافیک بی امان در باران

یگانه عماری

خبرنگار

ترافیک؛ کلمه‌ای زجر آور که بارها و بارها آن را در طول یک روز می‌شنویم و اگر اهل تهران هم باشیم، بیشتر به عمق این فاجعه اشراف داریم. حال تصور کنید یک روز بارانی هم باشد، تا حتی از فکر به ترافیک آن روز در مسیر بازگشت از محل کار به منزل، سرگیجه بگیریم! شاید تصور خیلی‌ها از باران، روزی زیبا و جذاب است. اما برای خیلی دیگر از مردم مثل یک هشدار می‌ماند! هشدار یک روز سخت و پر ترافیک. اما شاید سوال بزرگی که برای همه‌ی ما پیش بیاید، این باشد که چرا در یک روز بارانی، یک سفر شهری که در نهایت بیست دقیقه طول می‌کشد، باید به یک سفر غیرمنتظره چهار ساعته تبدیل شود؟

یک معنای ساده!

است، تصادف! خیابان‌ها در روزهای بارانی به خودی خود لغزنده هستند و وجود این ترکیبات در مسیر وسایل نقلیه، ریسک تصادف را خیلی بالا می‌برد. نکته دیگر این است که خیس شدن شیشه اتومبیل‌ها یا ریزش قطرات باران روی صورت رانندگان موتورسیکلت‌ها، دلایلی هستند که تسلط آن‌ها روی شرایط محیطی را کم می‌کند و تصادفات زیادی را در روزهای بارانی می‌بینیم. نکته دیگر این است که سهم قابل توجهی از سفرهای روزانه مردم به وسیله تاکسی‌ها صورت می‌گیرد. این مسئله باعث شده است در روزهای بارانی و برفی این شیوه حمل‌ونقلی نایاب شود و یافت شدن تاکسی درستی در این روزها رشد چشمگیری پیدا کند و اکثر تاکسی‌ها به دنبال مسافر درستی باشند. همین امر باعث می‌شود تعداد زیادی مسافر در کنار خیابان زیر باران مانده و منجر به بروز مشکلاتی برای مردم و ترافیک سنگین ماشین و انسان در خیابان شود.

خودروتان باید آماده باران باشد

۱. تایرها، قسمتی از خودرو هستند که هوای بارانی و جاده خیس، بیشترین تاثیر را در عملکرد آنها می‌گذارد، وظیفه اصلی لاستیک خودرو حفظ اصطکاک و کشش کافی میان خودرو و سطح جاده است و در صورت لغزندگی جاده، کار تایر برای انجام این وظیفه سخت‌تر می‌شود. بنابراین به ۴ فصل بودن تایرها، شکل آج و شیارهای روی تایر دقت کنید. متأسفانه اکثر تایرهای وارداتی موجود در بازار ما، تایرهای تابستانی هستند و نوع طراحی آج لاستیک‌های آنها به گونه ایست که نمی‌توانند به راحتی آب روی جاده را شکافته و به سمت خارج هدایت کنند.

در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی این طور تعریف شده است؛ «آمد و شد وسایل نقلیه در شریان‌های شهری و بین شهری». از این تعریف، این طور برمی‌آید که وقتی ترافیک «سنگین» شود، یا شریان‌های شهری و بین شهری کوچک‌تر و تنگ‌تر از قبل شده یا تعداد وسایل نقلیه حاضر در این مسیرها بیش از پیش شده است. این دو مورد، منطقی‌ترین و روتین‌ترین دلایلی هستند که می‌توانند روی سبک یا سنگین بودن فاکتور ترافیک، تاثیر بگذارند. البته در کنار این دو مورد، اتفاقات غیرقابل پیش‌بینی مثل تصادفات خیابانی هم وجود دارد که معادلات را برهم می‌زند؛ تصادفاتی که در روزهای بارانی خیلی زیاد می‌شود و به یکی از مهم‌ترین عوامل زیاد کننده ترافیک بدل می‌شود. آب گرفتگی در خیابان‌ها، نشست خیابان‌ها و در روزهای طوفانی، سقوط درخت‌ها و تخریب شریان‌های شهری، از دلایلی هستند که در روزهای بارانی در عبور و مرور شهری اختلال ایجاد می‌کنند.

مسیر لغزنده است

چرا در روزهای بارانی آمار تصادفات بالا می‌رود؟ وقتی شهر بارانی می‌شود، خیس شدن سطح خیابان‌ها و ترکیب شدن آب موجود در آن‌ها با روغن، دود آگزوز و... یک ترکیب لغزنده در خیابان‌ها ایجاد می‌کند و باعث بالارفتن حجم تصادف می‌شود. یکی از مهم‌ترین دلایل ترافیک در روزهای بارانی همین مسئله

۲. از عملکرد صحیح و استاندارد بودن چراغ های خودرو خود مطمئن باشید، ضمناً این نکته را فراموش نکنید که پرتاب نور بیشتر الزاماً به معنی دید بهتر در زمان بارندگی نیست.

۳. از لنت های استاندارد و باکیفیت استفاده کنید، روغن ترمز خودرو را نیز در موعد مقرر در دفترچه راهنمای خودرو تعویض نمایید.

برای کمتر شدن ترافیک

۱. حدود ۳۰ دقیقه بارش مداوم لازم است تا جاده شسته شده و از روغن پاک شود. بنابراین در زمانی که بارش تازه شروع شده رانندگی نکنید و این کار را به نیم ساعت تا یک ساعت بعد از آغاز بارش باران موکول نمایید.

۲. رادیو و ضبط را خاموش و برای مدتی از گوشی و گجت ها فاصله بگیرید. از بحث های بی موقع بپرهیزید و هر چیز که باعث حواس پرتی شما می شود را از خود دور کنید. این کار باعث می شود از تصادفات جلوگیری شود و به این ترتیب ترافیک روان تر باشد.

۳. در شرایط جوی معمول و به صورت استاندارد شما می بایست فاصله سه الی چهار ثانیه ای با خودرو جلوی خود داشته باشید که به هنگام رانندگی در زیر بارش باران این عدد به ۵ ثانیه افزایش پیدا می کند. با این کار علاوه بر داشتن زمان کافی برای عکس العمل در جاده لغزنده از پاشیده شدن آب جاده روی خودرو شما هم که موجب حادثه می شود، جلوگیری به عمل می آید.

۴. در صورتی که در جاده یا خیابان ها با آب های جمع شده مواجه شدید با رعایت نکات ایمن سعی کنید از داخل آن رد نشوید. اصلاح شبکه جمع آوری آب های سطحی یکی دیگر از وظایف دولتمردان است.

۵. عدم توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان در روزهای بارانی از جمله عواملی است که سبب می شود در این روزها ساعت ها در خیابان بمانیم. چراکه مواردی همچون پارک دوبل، توقف و پارک غیر مجاز، دور زدن های غیر مجاز و حرکت در مسیرهای ممنوع در این روزها افزایش می یابد که بر پیچیده شدن شرایط ترافیکی معابر می افزاید.

۶. رانندگان هم باید کمک کنند تا ترافیک های بارانی کم کم گره اش باز شود. درست است که خیابان ها و سیستم حمل و نقل دچار مشکل است اما شاید بتوان با درصدی از رعایت قوانین ترافیکی این مشکل را سبک تر کرد.

۷. توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و بهبود سطح سرویس آن بخصوص در ساعات اوج ترافیک مهم ترین راهکاری است که باید مورد توجه قرار گیرد. در شرایط بارانی و برفی که منجر به کاهش ظرفیت شبکه معابر می گردد، ایجاد تناسب میان عرضه و تقاضای حمل و نقل و پیشگیری از گسست جریان ترافیک

در معابر شریانی و بزرگراه ها نیازمند تغییر بخشی از سفرهای روزانه از مد حمل و نقل شخصی به حمل و نقل عمومی می باشد. به عبارت دیگر ظرفیت حمل و نقل عمومی نباید در شرایط عادی اشباع باشد تا در شرایط غیر عادی نظیر بارندگی بتواند به تقاضای سفر افزوده شده به نحو مناسب و مطلوبی پاسخ دهد.

۸. صبور باشید و به این دقت کنید که بوق زدن های فراوان در آن شرایط باعث حل شدن ترافیک نمی شود.

چند توصیه بارانی!

۱. رانندگی در برف و باران مهارت بیشتری می خواهد. اگر هنوز در رانندگی تازه کار هستید، در روزهای بارانی با وسایل نقلیه عمومی تردد کنید.

۲. از سالم بودن برف پاک کن های جلو و عقب مطمئن باشید و سرعت برف پاک کن ماشین را باتوجه به شدت باران تنظیم کنید.

۳. مراعات عابران پیاده را بکنید. خیابان پر از چاله های کوچک و بزرگ است که هنگام باران پر از آب می شوند. شرط انصاف این است که از چاله ها با احتیاط

عبور کنید تا آب گل آلود به عابران نپاشد.

۴. اگر هنگام بارش باران مجبور به گرفتن ترمز شدیدی شدید، چندبار به طور پیاپی پارا روی ترمز فشار دهید. با این کار از لیز خوردن ماشین جلوگیری خواهید کرد. البته رانندگان ماشین هایی که به ترمز ABS مجهزند، خیالشان از این بابت راحت تر است، زیرا این ترمزها برای لیز نخوردن در چنین شرایطی طراحی شده اند.

۵. سرعت بالا در باران خطر تصادف را چندین برابر می کند. هنگام بارندگی، حداکثر سرعت های مجاز تعیین شده برای معابر مختلف کاهش می یابد و شما باید با سرعت کمتری رانندگی کنید. این احتیاط در سرعت، برای وقتی که تازه باران شروع شده هم صادق است. یعنی وقتی که تازه زمین تر شده، اصطکاک کاهش می یابد.

۶. از سبقت گرفتن بپرهیزید. چرخاندن فرمان به مقدار زیاد، ضربه ای به عقب خودرو می زند که موجب سر خوردن آن می شود و خودرو در جهت عکس حرکت برمی گردد. در عین حال، خودرو را در دنده نگه دارید و از خلاصی کردن آن بپرهیزید، زیرا در این حالت به کم شدن سرعت کمک می کند و حداکثر کنترل را به راننده می دهد.

۷. شاید این سوال پیش بیاید که هنگام سر خوردن، چگونه خودرو را متوقف کنیم؟ بهترین کار، این است که اعتماد به نفس داشته و به خود مسلط باشید. از ترمز کردن بپرهیزید، زیرا ضربه زدن به ترمز، روی سطح لغزنده، چرخ ها را قفل می کند و باعث لغزش و سر خوردن بیشتر می شود. باید در جهتی حرکت کنید که قسمت عقب خودرو سر می خورد (فرمان را به همان طرف بچرخانید) و هر زمان خودرو به حالت مستقیم درآمد، در جهت دلخواه خود حرکت کنید. خیلی آهسته روی ترمز فشار دهید تا از سرعت خودرو کاسته شود یا آرام روی گاز فشار دهید تا خودرو به حرکت خود ادامه دهد.

۸. از رفت و آمدهای غیر ضروری خوداری کنید و تا جای ممکن حمل و نقل عمومی را برای انجام امور روزمره انتخاب کنید. در صورت استفاده از خودرو شخصی، زمانی دو تا سه برابر نسبت به روزهای معمول برای رسیدن به مقصد در انتظارتان خواهد بود.

۹. به صورت معمول و استاندارد دستان شما باید به صورت ساعت ۹ و ۳ ای ساعت، روی فرمان خودرو قرار بگیرد. با در اختیار داشتن هر دو دست در هنگام رانندگی مطمئناً سرعت عمل شما در مواجهه با خطرات و سوانح افزایش می یابد و سریع تر واکنش نشان می دهید. حال که ریسک اتفاق افتادن این سوانح چندبرابر می شود، پس استفاده و به کار بردن هر دو دست به هنگام رانندگی امری اجتناب ناپذیر برای رانندگی ایمن است.



تازه ترین اخبار خودرو را در این صفحه بخوانید

معرفی مدیرعامل جدید بهمن موتور



«محمد ضرابیان» به عنوان مدیرعامل جدید شرکت «بهمن موتور» معرفی شد. ضرابیان دانش آموخته رشته مهندسی متالورژی در مقطع لیسانس از دانشگاه صنعتی اصفهان، فوق لیسانس مهندسی متالورژی از دانشگاه علم و صنعت و دکتری (DBA) است. وی با ۲۵ سال فعالیت در گروه بهمن سابق مختلفی چون مدیرعاملی شرکت بازرگانی «عصر بهمن»، قائم مقام مدیرعامل شرکت بهمن موتور، معاونت طرح و توسعه گروه بهمن، معاونت تامین شرکت بهمن موتور، معاونت مهندسی شرکت بهمن موتور، مدیریت پروژه مزدا ۳ و کامیونت ایسوزو، عضو هیئت مدیره شرکت های صنایع ایران، شاسی ساز، صنایع ریخته گری ایران، عضو هیئت مدیره گروه بهمن و بهمن موتور را در کارنامه خود دارد. محمد ضرابیان همچنین در حال حاضر عضو هیئت مدیره موظف گروه بهمن و با حفظ سمت، عضو هیئت مدیره شرکت بهمن موتور است و مدیریت توسعه کسب و کار گروه بهمن را هم برعهده دارد.

تولید موفقیت آمیز سمند در کشور آذربایجان

خط تولید این خودرو در سایت نفت چاله آذربایجان و اجرای موفق چرخه کیفی این محصول، گام بلند دیگری را در مسیر اعتلای صنعت خودروسازی کشور برداشته است. در حال حاضر، برنامه تولید سمند ال ایکس در این سایت، روزانه ۱۰ دستگاه بوده که قابل افزایش به ۳۰ دستگاه است. بسته بندی و ارسال قطعات اولین محموله صادراتی سمند به جمهوری آذربایجان در سایت تبریز نیز به انجام رسیده است. خودروهایی که در این کارخانه تولید و به بازار منطقه عرضه می شود، مطابق با استانداردهای روز و استاندارد یورو ۵ خواهد بود. همچنین تولید قطعات این خودروها در جمهوری آذربایجان برنامه ریزی شده و با سرمایه گذاری بخش خصوصی این شرکت ها تاسیس و در آینده نزدیک، ساخت قطعات نیز در جمهوری آذربایجان انجام خواهد شد. سایت تولید ایران خودرو در نفت چاله آذربایجان، در فروردین ۹۷، هم زمان با سفر ریاست جمهوری به این کشور، افتتاح شده و تولید آزمایشی انواع خودرو سواری در این سایت از اوایل مهر ماه ۹۷ آغاز شد. این سایت با ظرفیت تولید ۶ هزار دستگاه در سال افتتاح شد که قابلیت افزایش تا ۵۰ هزار دستگاه در سال با تولید در سه شیفت کاری را دارد. گروه صنعتی ایران خودرو در بازار خودرو آذربایجان، با شرکت های بزرگ و بین المللی سازنده خودرو در حال رقابت بوده و به واسطه استقبال شهروندان از محصولات ایران خودرو تولید خودروهای ایرانی در این کشور آغاز شده است.



تیم مهندسی شرکت ایران خودرو توانست با همکاری کارشناسان اعزامی از سایت تبریز، اولین خودرو سمند ال ایکس با موتور EF۷ را در سایت نفت چاله آذربایجان با کیفیت مطلوب تولید و مورد بهره برداری قرار دهد. شرکت ایران خودرو در یک پروژه مشترک با همکاران سایت تبریز پس از ارسال نخستین محموله صادراتی قطعات SKD سمند و راه اندازی

تصویب لایحه دولت در مجلس شورای اسلامی استفاده از صندلی کودک در خودرو اجباری شد

کمیسیون صنایع و معادن مجلس، لایحه دولت درباره اجرایی شدن استفاده از صندلی کودک در خودرو را به تصویب رساند. «ولی ملکی»، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با اشاره به جزئیات جلسه عصر روز یکشنبه، ۲۷ آبان این کمیسیون، گفت: «در این جلسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس، لایحه دولت درباره اجباری شدن استفاده از صندلی کودک برای سرنشینان عقب مورد بررسی قرار گرفت و طبق مصوبه کمیسیون صنایع و معادن مجلس و رأی اکثریت اعضای کمیسیون، استفاده از صندلی کودک در صندلی عقب خودرو برای حفظ ایمنی بیشتر کودکان اجباری شد.» به گفته ملکی، مصوبه کمیسیون صنایع و معادن درباره اجباری شدن استفاده از صندلی کودک در خودرو، پس از تصویب اعضا، جهت بررسی در صحن مجلس، تقدیم هیئت رئیسه پارلمان شد. سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس همچنین گفت: «در بخش دیگری از این جلسه، موضوعاتی پیرامون افزایش قیمت خودرو مطرح و قرار شد که رسیدگی به این موضوع در جلسات بعدی کمیسیون نیز ادامه پیدا کند.» لایحه اجباری شدن استفاده از صندلی کودک در خودرو، برای افزایش ایمنی کودکان در خودرو و کاهش آمار تلفات

کودکان در تصادفات توسط وزارت خانه راه و شهرسازی، اواخر شهریور ماه در دولت مطرح شد و به تصویب هیئت وزیران رسید. بر این اساس، سرنشینان خودروهای سواری که سن کمتر از ۱۰ سال یا قد کوتاه تر از ۱۳۵ سانتی متر دارند، باید از صندلی کودک در صندلی های عقب استفاده کنند و نوزادان کمتر از ۱۵ ماه نیز باید در صندلی عقب خودروهای سواری بر روی صندلی کودک و پشت به جهت حرکت قرار گیرند و با متخلفان برابر جریمه پیش بینی شده در جدول جرایم رانندگی برخورد می شود.



تولید نخستین پژو ۳۰۱ توسط ایران خودرو

سازندگان و با بیش از ۶۰ درصد داخلی سازی، تولید شد. «محمدرضا معتمد» مدیرعامل شرکت ایکاپ در این باره گفت: «این میزان ساخت داخلی سازی محصول بالاتر از الزامات تعیین شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت است.» معتمد با اشاره به اینکه سازندگان داخلی در حال حاضر تولید آزمایشی قطعات را آغاز کرده اند، اعلام کرد: «امیدواریم طبق برنامه بتوانیم مجوزهای قانونی خود را تا پیش از پایان امسال دریافت کرده و تولید انبوه خودرو ۳۰۱ را تا قبل از شهریورماه سال آینده آغاز کنیم.» شرکت ایکاپ در حال انجام تعهدات خود در قبال مشتریان ثبت نامی خودروهای ۲۰۰۸ است و وضعیت خدمات پس از فروش این خودرو بسیار خوب ارزیابی می شود. به گفته مدیرعامل ایکاپ، هم اکنون ۶۴ نمایندگی گرید یک در ایساکو در حال ارائه خدمات کامل و ۴۰ نمایندگی گرید دو نیز در حال انجام خدمات فوری هستند که به تدریج تعداد آنها افزایش پیدا خواهد کرد.



نخستین خودرو پژو ۳۰۱، محصول جدید ایکاپ با همکاری شرکت ساپکو و

افت ۳.۷ درصدی رضایت مشتریان از کیفیت خودروهای داخلی

مصرف پس از ۲۰ هزار کیلومتر میزان افت رضایت بیشتر می شود. بیشترین افت رضایت مشتریان از کیفیت خودرو پس از حدود یک سال استفاده از خودرو، به صورت میانگین به ترتیب مربوط به برندهای خودرو ایرانی با ۵.۲۷٪ افت، برندهای فرانسوی مونتاژ داخل با ۳.۳۷٪ افت، برندهای چینی با ۲.۷۷٪ افت و برندهای کره جنوبی مونتاژ داخل با ۱.۷۹٪ افت رضایت مشتریان از کیفیت است و در نهایت، برندهای خودرو ژاپنی مونتاژ داخل با ۱.۴۷٪ کمترین میزان افت رضایت مشتریان از کیفیت دوام خودرو و نسبت به کیفیت اولیه رداشته اند. بر این اساس، بیشترین کاهش رضایت مشتریان از کیفیت محصول به ترتیب در شاخص های کیفیت رنگ بدنه با ۹.۲٪ افت، سکوت و آرامش نسبی داخل اتاق با ۸.۹٪ کاهش، عملکرد ترمز با ۸.۴٪ افت، عملکرد برف پاک کن و شیشه شوی با ۷.۳٪ کاهش و عملکرد مجموعه کلاچ با کاهش ۶.۶ درصدی، رخ داده است و در مقابل رضایت مشتریان از کیفیت خودرو پس از حدود یک سال سواری خودرو، در مولفه وضعیت موتور با ۵.۵ درصد افزایش رضایت، تناسب مصرف سوخت با مشخصات ارائه شده از شرکت خودروساز با ۲.۳ درصد افزایش و نحوه باز و بسته شدن درها با حدود ۲٪ درصد به ترتیب بیشترین افزایش رضایت را کسب کرده اند. از دلایل بالارفتن رضایت مشتریان از کیفیت خودرو پس از گذشت ۱۵ ماه از تحویل خودرو می توان به رفع برخی از ایرادات در شبکه نمایندگی های خدمات پس از فروش شرکت های خودروساز و پایین آمدن سطح حساسیت مشتریان نسبت به خودرو مورد استفاده در مقایسه با زمان تحویل خودرو نو اشاره کرد.



شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در جدیدترین گزارش خود به میزان رضایت مشتریان از کیفیت خودروهای ساخت داخل در یک سال پرداخته است. در این گزارش، رضایت ۱۴۲۶۳ نفر از مشتریان که در بازه زمانی زمستان ۹۵ و بهار ۹۶ خودرو خود را خریده اند، از منظر کیفیت اولیه و کیفیت دوام محصول بررسی شده است. حدود ۹۰ درصد این افراد مرد و ۱۰ درصد را بانوان تشکیل می دهند. همچنین در حدود ۴۸ درصد ایشان در بازه سنی ۳۱ تا ۴۵ سال قرار دارند. بر اساس این نظرسنجی به صورت کلی رضایت مشتریان از کیفیت خودرو پس از حدود یک سال استفاده با ۳.۷٪ کاهش از عدد ۷۰۶ به ۶۸۱ در مقیاس ۱۰۰۰ امتیاز کاهش یافته است. همچنین با افزایش میزان

بر اساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت: کاهش ۴۰ درصدی تولید خودرو در مهر ماه

کاهش داشته است. تولید اتوبوس، مینی بوس و ون در این مدت رشد داشت و با افزایشی ۲۴.۷ درصدی نسبت به مدت مشابه پار سال، تولید این خودروها به ۲ هزار و ۱۹۳ دستگاه رسید. در ۶ ماه نخست امسال ۶ هزار و ۱۸۵ دستگاه کامیون کشنده، ۱۴۶ دستگاه کمباین و هفت هزار و ۲۹۴ دستگاه تراکتور تولید شد که در مقایسه با پار سال به ترتیب ۱۰.۷ درصد، ۶۲.۴ درصد و ۹.۵ درصد کاهش داشته است. پیش از این، وزارت صنعت، معدن و تجارت از تولید ۴۸۲ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو سواری در کشور از آغاز امسال تا پایان مرداد ماه خبر داده بود.



وزارت صنعت، معدن و تجارت آخرین آمار تولید خودرو را اعلام کرد که بر این اساس، شاهد افت تولید خودرو در بازه زمانی اول تا آخر مهر ماه بوده ایم. بر اساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت تولید انواع خودرو در مهر ماه سال جاری به ۸۳ هزار و ۲۷ دستگاه رسید که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته که ۱۳۷ هزار و ۹۱۴ دستگاه بوده، ۳۹.۸ درصد کاهش داشته است. این آمار به تفکیک نوع خودرو به این ترتیب است که تولید انواع سواری در مهر ماه امسال ۷۶ هزار و ۹۰۹ دستگاه بوده که نسبت به تولید ۱۲۸ هزار و ۸۳۸ دستگاهی مدت مشابه سال گذشته، کاهش ۴۰.۳٪ را تجربه کرده است. در این مدت، تولید انواع اتوبوس نیز ۷۳ دستگاه بوده که نسبت به مهر سال گذشته که ۱۸۲ دستگاه بوده است، ۵۹.۹ درصد کاهش داشته است. همچنین تولید انواع وانت در مهر ماه امسال ۴۸۲۳ دستگاه بوده است که به نسبت تولید ۷۵۰۴ دستگاهی در مهر ماه سال گذشته، کاهش ۳۵.۷ درصدی داشته است. مهر ماه امسال تولید انواع کامیون، کامیون کشنده با کاهش ۳۱.۳ درصدی روبه رو شده، به گونه ای از ۱۲۷۷ دستگاه در مهر ماه سال گذشته به ۸۷۷ دستگاه رسیده است. اما برخلاف این محصولات تولید انواع ون، مینی بوس و میدل باس در مهر ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته با افزایش همراه بوده است. همچنین گزارش و آمارهای منتشر شده دیگر از سوی این وزارتخانه حاکی از این است که در ۶ ماه نخست امسال ۵۴۰ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو سواری در کشور تولید شده که نسبت به مدت مشابه پار سال، ۱۶ درصد کاهش یافته است. بر اساس این آمارها در نیمه نخست امسال ۲۷ هزار و ۶۰۰ دستگاه وانت تولید شد که در مقایسه با مدت مشابه پار سال، ۱۵.۸ درصد

باز شدن ثبت سفارش واردات خودرو و فعلا مقدور نیست

که بسته شدن سامانه ثبت سفارش، افزایش تعرفه های گمرکی، تغییر نرخ ارز و یکسان سازی آن سبب جهش قیمت ها در این بازار شد. از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ (چهار سال) ۲۹۸ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شد که به طور متوسط سالانه ۷۰ هزار دستگاه می شود. ارزش این میزان واردات ۶ میلیارد و ۲۶۱ میلیون دلار بود که به طور متوسط سالانه یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار و برای هر خودرو ۲۱ هزار دلار می شود.



چندین ماه از بسته شدن ثبت سفارش واردات خودرو گذشته است و هر بار اخبار ضد و نقیضی در اینباره به گوش می رسد. جدیدترین شایعه در اینباره بعد از تغییرات انجام شده در مجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت به گوش رسید و بار دیگر اخباری مبنی بر باز شدن ثبت سفارش خودروهای خارجی و ترخیص خودروهای در گمرک مانده منتشر شد. اما این اخبار واکنش «سیدمهدی نیازی» سرپرست دفتر مقررات، صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت را در پی داشت که در گفت و گو با خبرگزاری ایرنا ضمن رد باز شدن ثبت سفارش خودروهای خارجی، اعلام کرد: «هر چند واردکنندگان برای ترخیص خودروهای در گمرک مانده در حال رایزنی هستند، اما تاکنون تصمیمی اتخاذ نشده است.» «کوروش مرشدسلوک» رییس انجمن واردکنندگان خودرو هم درباره آخرین وضعیت بازار خودروهای خارجی گفت: «قیمت ها در بازار با نوسان ارز تغییر می کند، با این حال اگر به ثبات نرخ ارز برسیم، به دلیل ممنوعیت واردات، حباب قیمتی همچنان وجود خواهد داشت.» بازار خودروهای وارداتی در یک سال ونیم گذشته با تغییر پیاپی سیاست ها روبه رو شده

از ابتدای سال آینده رخ می دهد

توقف شماره گذاری خودروهای فاقد استاندارد یورو ۵

سازمان حفاظت محیط زیست اعلام کرد از ابتدای فروردین سال ۹۸ خودروهای فاقد استاندارد یورو ۵ شماره گذاری نمی شوند. «مسعود زندی» مدیر دفتر ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست در این باره گفت: «برنامه ارتقای استاندارد طبق قانون هوای پاک، آیین نامه دارد و در این آیین نامه دقیقا برنامه استانداردسازی تعیین شده و برای خودروهای غیردیزلی هم استاندارد یورو ۵ برای سال آینده مشخص شده است و خودروسازان باید به دنبال استانداردسازی یورو ۵ باشند و مجوز لازم را از محیط زیست دریافت کنند. هر خودرویی که در سال ۹۸ تولید می شود، فاقد استانداردسازی یورو ۵ باشد، جلوی شماره گذاری آن گرفته می شود.» به گفته این مقام مسئول: «برای خودروهای دیزلی استاندارد تغییر نکرده و تا سال ۱۴۰۰ استاندارد یورو ۴+وی پی اف، استاندارد یورو ۵+ای ای دی و استاندارد یورو ۶ مدنظر است که هر کدام از این استانداردها را رعایت کنند، می توانند مجوز شماره گیری بگیرند، در غیر این صورت جلو شماره گذاری آنان گرفته می شود.» مدیر دفتر ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست در پاسخ به اینکه آیا بنزین های مصرفی در تهران و کلانشهرهای کشور در حال حاضر یورو ۴ است یا خیر، گفت: «سازمان محیط زیست به طور دائم در حال نمونه گیری از بنزین یورو ۴ است و این بنزین در هشت کلانشهر کشور به-ویژه در شهر تهران وضع خوبی دارد و کیفیت سوخت شهر تهران نسبت به سال های گذشته خیلی بهتر شده است.»



مشکلات رنو بعد از قطع همکاری با شرکای ایرانی

خبری از مشتری جدید نیست

قطع همکاری رنو با شرکای ایرانی برای دومین ماه متوالی ادامه یافت و گزارش جدید این شرکت فرانسوی نشان داد مقامات رنو به رغم ادعای خود هنوز نتوانسته اند جایگزینی برای بازار پرسود ایران پیدا کنند. براساس جدیدترین آمار منتشر شده از سوی این خودروساز فرانسوی، این شرکت طی دومین ماه متوالی هیچ فروشی در بازار ایران نداشته و با پیروی از تحریم های آمریکا علیه ایران فروش محصولات خود را در ایران به طور کامل متوقف کرده است. این شرکت فرانسوی در ماه سپتامبر گذشته و به یک باره فروش محصولات خود را در بازار ایران متوقف کرد. براساس جدیدترین گزارش رنو، این شرکت در ماه اکتبر نیز از روانه کردن محصولات خود به بازار ایران خودداری کرده است. رنو با وجود روابط طولانی و گسترده با خودروسازان ایرانی به یک باره همکاری های خود را متوقف کرده است. این شرکت در دوره اول تحریم های خودرویی که توسط دولت اوپاما علیه ایران به اجرا گذاشته شد، همکاری های خود را با ایران کاهش داده بود، اما در دوره جدید تحریم ها این همکاری ها را به طور کامل قطع کرده است. در حالی که ایران بخش مهمی از بازار این شرکت فرانسوی را به خود اختصاص داده بود، مقامات رنو به سهامداران خود وعده داده اند با یافتن بازارهای جدید زبان از دست دادن بازار پرسود ایران را جبران خواهند کرد. این در حالی است که رنو در گزارش جدید خود اذعان کرده است هنوز نتوانسته جایگزینی برای بازار ایران پیدا کند. رنو در اکتبر امسال ۱۵۵ هزار و ۸۴۸ دستگاه خودرو روانه بازار جهانی کرده که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ هزار و ۳۸۰ دستگاه کاهش داشته است. متوسط فروش ماهانه رنو به ایران پیش از تحریم ها در حدود ۱۱ هزار دستگاه بوده است و این گزارش نشان می دهد رنو هنوز نتوانسته است برای حدود ۱۱ هزار دستگاه خودرویی که هر ماه روانه بازار ایران می کرد، مشتری پیدا کند.



بررسی دلایل تعویق دوباره اجرای طرح کاهش

زیرساخت‌ها فراهم نمی‌شود؟

پلیس راهنمایی و رانندگی و شهرداری حضور دارند. پس دلیل این ناهماهنگی چیست؟ «پیر حسینلو» مشاور معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره علت ناهماهنگی‌های بین شهرداری و پلیس و تعویق چندین باره طرح، در جمع خبرنگاران گفت: «از مدت‌ها پیش از اجرای طرح مذکور، جلسات بین مدیریت شهری، پلیس و نهادهای ذیربط به صورت مستمر جریان داشت و اطلاع‌رسانی وسیعی نیز در این خصوص انجام شد. همچنین از مدت‌ها پیش، تمامی دوربین‌های نظارتی و حتی دوربین‌های ورودی و خروجی شهر تهران نصب و تجهیز شد و مشکلی از لحاظ زیرساخت برای اجرای طرح از اول آبان وجود نداشت.» به گفته این مقام مسئول، تنها در هفته منتهی به اول آبان و هفته بعد آن، مراجعات به مراکز معاینه فنی از حدود هشت هزار به ۱۰ هزار مراجعه افزایش داشت که با «تدابیر لازم» مشکل صف‌های انتظار مقابل مراکز معاینه فنی رفع شد. اما نظر پلیس تهران کاملاً متفاوت با صحبت‌های پیر حسینلو بود تا اینکه در جلسه روز چهارشنبه مورخ ۲۳ آبان، شورای ترافیک از معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد: «بر اساس تصمیم این شورا، اجرای فاز دوم طرح کاهش از ۲۶ آبان آغاز می‌شود.» البته اجرای طرح در این زمان نیز آغاز نشد و پلیس، سوم آذر را زمان اجرای آن اعلام کرد. این همه تناقض در صحبت‌های مسئولان مربوط به اجرای این طرح، حاکی از ناهماهنگی در بین آنهاست. آیا واقعا با یک بررسی ساده نمی‌شد فهمید که زیرساخت‌ها فراهم نیست؟ آیا مسئولان از شرایط مراکز معاینه فنی در سطح تهران خبر نداشته‌اند و بعد از اعتراض شدید شهروندان برای قرار گرفتن در صف‌های طولانی، تازه به کمبود تعداد مراکز معاینه پی برده‌اند؟

تعویق سه ماهه قانون برای دوگانه سوزها

تازه این بخشی از ماجراست و معضل دیگر به اخذ معاینه فنی خودروهای دوگانه سوز برمی‌گردد که اجرای طرح کاهش برای آنها ۳ ماه به تعویق افتاده که دلیل آن هم باز به مشکلات زیرساختی بازمی‌گردد. دبیر اجرایی طرح ملی معاینه فنی خودروهای سبک کشور در این خصوص در گفت‌وگو با این نا اعلام کرده: «نبود مراکز هیدروستاتیک به اندازه کافی، مشکل معاینه فنی خودروهای دوگانه سوز است و در صدد هستیم طی سه ماه آینده، این مراکز در کشور راه‌اندازی شود و به همین دلیل هم مشکلاتی برای دارندگان این خودروها به وجود آمده است.» در حال حاضر، مالکان خودروهای دوگانه سوز سه ماه فرصت دارند که از طریق ثبت نام برای دریافت معاینه فنی اقدام کنند. به گفته «سعید قیصر»: «زمانی که مالکان این خودروها در سامانه سیمفا (سامانه یکپارچه معاینه فنی کشور) ثبت نام می‌کنند، به دلیل اینکه اطلاعات مربوط به خودروهای آنها ثبت می‌شود، دیگر جریمه نخواهند شد.» نکته دیگر اینجاست که هم‌اکنون در تهران حدود یک میلیون خودرو دوگانه سوز وجود دارد و فقط دو مرکز معاینه فنی تست‌های مربوط به این خودروها را انجام می‌دهند. بر اساس مصوبه هیئت وزیران، مقرر شده برای خودروهای دوگانه‌سوز با عمر مخزن بیش از ۶ سال، علاوه بر معاینه فنی بنزینی، تست هیدروستاتیک که مخصوص مخزن گاز CNG این خودروهاست، نیز انجام شود. باتوجه به اینکه زیرساخت‌های لازم برای اجرای این مصوبه در حال حاضر وجود ندارد، پس از این، دارندگان خودروهای دوگانه سوز می‌توانند در مرحله معاینه فنی عادی پذیرش شوند و تا سه ماه فرصت دارند با مراجعه به مراکز تست هیدروستاتیک، معاینه فنی مورد نظر را دریافت کنند. آیا این همه خودرو خواهند توانست ظرف مدت سه ماه مجوز لازم را کسب کنند؟ واقعا بهتر نبود ابتدا همه مشکلات و کمبودها در نظر گرفته می‌شد و بعد از آن طرح کاهش به اجرا درمی‌آمد. زمان انتشار این گزارش، بعد از سوم آذرماه خواهد بود، آیا این طرح در این زمان به مرحله اجرا رسیده یا ناهماهنگی‌ها باعث شده تا اجرای آن بار دیگر به تعویق بیفتد؟

باز هم فصل سرما از راه رسیده و دوباره نگرانی‌ها برای وضعیت آلودگی هوای تهران افزایش پیدا کرد. داستان آلودگی هوای پایتخت، داستان دیروز و امروز نیست و این موضوع به دغدغه‌ای طولانی مدت برای مسئولان و شهروندان تبدیل شده است. هر از گاهی، با تغییر و تحولات در رده مدیران مسئول در جهت مبارزه با این معضل اخباری به گوش می‌رسد، اما انگار همه این تصمیمات نقش یک در مان مقطعی را دارند. آخرین نمونه از این دست راباید در شورای شهر فعلی تهران و تصمیمات معاونت حمل و نقل ترافیک جستجو کرد. همین چندماه پیش بود که اعلام شد در راستای بهبود وضع هوای پایتخت، اجرای فاز دوم طرح کاهش که چندسالی به فراموشی سپرده شده بود، عملیاتی خواهد شد. بعد از مدت‌ها اطلاع‌رسانی در این زمینه بود که رسماً اطلاع شد فاز دوم طرح کاهش از روی اول آبان ماه عملیاتی خواهد شد. موضوعی که از جانب معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به اطلاع همگان رسید و «پورسیداقایی» اعلام کرد تمام زیرساخت‌ها برای اجرای قطعی این طرح فراهم شده است. اما بر خلاف صحبت‌های این مقام مسئول، اختلافی میان مجریان این طرح یعنی شهرداری تهران و پلیس راهور پایتخت به وجود آمد و اجرای فاز دوم طرح کاهش بار دیگر به تعویق افتاد.

مشکلات زیرساختی، داستانی تکراری

بر اساس طرح کاهش، قرار بود که از اول آبان ماه تمامی خودروهای فاقد معاینه فنی در سطح شهر تهران با جریمه روزانه ۵۰ هزار تومانی مواجه شوند و مسئولان شهرداری در این باره اعلام کردند در این زمینه دوربین‌های نصب شده به صورت شبانه روزی خودروها را رصد خواهند کرد و هر خودرو (با عمر بیش از ۴ سال) که بدون معاینه فنی در سطح پایتخت در هر ساعت از شبانه روز تردد کند، با این جریمه مواجه خواهد شد. اول آبان فرارسید و همه جا اخباری مبنی بر آغاز فاز دوم طرح کاهش منتشر شد. اما هنوز زمان زیادی از شروع این طرح نگذشته بود که خبری مبنی بر مخالفت پلیس درباره زمان شروع این طرح منتشر شد. پلیس تهران اعلام کرد به علت ازدحام مقابل مراکز معاینه فنی و آماده نبودن زیرساخت‌ها، اجرای طرح به تعویق افتاده است. «سردار حسین رحیمی» فرمانده پلیس تهران بزرگ در این باره گفت: «باید مردم بتوانند به راحتی معاینه فنی را دریافت کنند، اما خبرهایی به ما رسیده که صف‌های طولانی برای دریافت معاینه فنی ایجاد شده است.» نکته عجیب اینجاست که در تمامی جلسات شورای ترافیک شهر تهران، نمایندگان از





ادامه باتکلیفی برای تولید کنندگان، فروشندگان و خریداران

آرامش به بازار خودرو بازمی گردد؟

ارز و تحریم های به وجود آمده، نرخ تمام شده برای محصولات بسیار بیشتر از قیمت فعلی است و همین عامل مشکلات شدید مالی را برای آن ها رقم زده است. همین مسئله گریبان قطعه سازان را هم گرفته که عدم تخصیص ارز دولتی برای آن ها و طلب سنگین خودروسازان به صاحبان این صنعت مشکلاتی را برایشان رقم زده. بعد از نوسانات ارزی، وزارت صنعت و معدن تصمیم بر آن گرفت که ارز نیمایی به خودروسازان تعلق گیرد و همین عامل باعث بالارفتن قیمت خودرو شد. دولت در بخشنامه ای اعلام کرد کسانی که ثبت سفارش قبلی داشته اند و کار تخصیص ارز و حواله انجام داده باشند، ترخیص کالاهای آنها مشکلی ندارد، ولی چنانچه حواله انجام نشده باشد، این قلم کالا باید حذف شود، زیرا ممنوع بوده و واردات آنها باید به تأیید وزارت صنعت برسد، به نحوی که بعد از اخذ مجوز و دریافت ارز نیمایی روند واردات این کالاها انجام می شود؛ اما نکته اینجاست: در طول ابلاغ این بخشنامه متقاضیان واردات مواد اولیه خودرو برای دریافت ارز به سیستم بانکی مراجعه، اما با نبود ارز روبه رو شدند و در نهایت سیستم بانکی صرفی ها را برای پرداخت ارز به متقاضیان معرفی کرده است. از طرف دیگر، صرفی ها که در دریافت ارز حاصل از صادرات محصولات فولادی و پتروشیمی با مشکلاتی روبه رو هستند متقاضیان را سرگردان کرده و در آخر، ارز آن هم با زحمت بسیار در اختیار خودروسازان قرار می گرفت. با این شرایط خودروسازان به قیمت تمام شده اعتراض داشتند و اعتراضات بی دریغی از سوی صاحبان این صنعت شایعات زیادی را مبنی بر تصمیمات جدید برای قیمت خودروهای داخلی به وجود آورد. اعتراضات در اواسط آبان ماه بالا گرفت، دقیقاً زمانی که شاهد تغییر و تحولات در وزارتخانه بودیم و «محمد شریعتمداری» جای خود را به «رضارحماتی» داد. اولین واکنش ها از سوی وزیر جدید، مقاومت

بازار خودرو در کشورمان وضعیت بحرانی را طی ماه های اخیر پشت سر گذاشته است. این بحران از زمان نوسانات شدید ارزی از اوایل سال جاری آغاز شد و همچنان ادامه دارد. متأسفانه این نوسانات هم دامن تولید کنندگان و قطعه سازان را گرفت و هم دامان خریداران را. این در حالی است که بعد از خروج آمریکا از برجام و تهدید کمپانی های خودروساز همکار با کشورمان توسط ترامپ، برخی از خودروسازان معتبر اروپایی مانند رنو و پژو هم عطای همکاری با تولید کنندگان خودرو در ایران را به لقاییش بخشیدند و به همکاری با آن ها پایان دادند. همه این مشکلات دست به دست هم داده تا خودروسازان داخلی شرایطی بحرانی را پشت سر بگذارند. از یک سو نوسانات ارزی و افزایش هزینه ها در زمینه تامین قطعات و بدهی سنگین به قطعه سازان و از سوی دیگر، قطع ناگهانی همکاری از سوی کمپانی های خارجی و مشکلات در زمینه سفارشات و پیش فروش محصولات با رسیدن زمان تحویل خودروها. همه این مسائل دست به دست هم داده تا علی رغم کاهش نسبی نرخ ارز طی یک ماه اخیر، شاهد افزایش قیمت خودرو و رکورد در بازار آن باشیم. در این گزارش به آنچه طی یک ماه اخیر بر بازار داخلی خودرو گذشت، پرداخته ایم.

اصرار بر آزادسازی قیمت ها

مدت هاست که قطعه سازان و خودروسازان در خواست هایی مبنی بر آزادسازی قیمت خودرو در کشورمان را مطرح کرده اند. طلب سنگین قطعه سازان از خودروسازان و بالطبع عدم توانایی خودروسازان در تامین این بدهی و مشکلات اشاره شده قبلی عاملی است که صاحبان این دو صنعت دست از تلاش و اصرار برای آزادسازی خودرو برندارند و حتی دست به دامن ریاست جمهوری شوند. خودروسازان ادعا دارند که با توجه به افزایش نرخ



درباره افزایش قیمت خودرو بود، هر چند که شایعاتی مبنی بر تغییرات در قیمت‌ها به گوش می‌رسید. روز ۲۲ آبان بود که رحمانی در گفت‌وگویی ویژه خبری اعلام کرد برخی خودروها تا ۹۰ درصد قطعاتشان تولید داخل است و باید خودروسازان بر روی ساخت این خودروها تمرکز کنند. وزیر صنعت و معدن سهم خودروها از صنعت کشور را حدود ۱۸ درصد اعلام کرد و گفت: «قیمت‌گذاری جدید خودروها دو ماه پیش صورت گرفته و ابلاغ شده است، اما اجرای آن نیازمند تمهیدات و مقدماتی است.» به گفته رحمانی، براساس آخرین تصمیم، ستاد تنظیم بازار مأموریت قیمت‌گذاری برای خودروها را بر عهده گرفت. یک روز بعد از صحبت‌های رحمانی بود که «محسن صالحی‌نیا» معاون امور صنایع وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد: «قیمت‌نهایی خودروها شش‌شنبه و یکشنبه ۲۶ و ۲۷ آبان» و با در نظر گرفتن همه جوانب کار از جمله قیمت‌های تمام شده خودروسازان و در نظر گرفتن حق و حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان اعلام می‌شود. «صالحی در این باره گفت: «خودروسازان قیمت تمام شده خود را براساس ریز اقلام و شرایط موجود اعلام کرده و پیشنهاد داده‌اند و انتظار دارند براساس قیمت تمام شده به اعلام قیمت‌های جدید بپردازیم که در غیر این صورت مشمول ریزان خواهند شد.» به گفته این مقام مسئول، گزارش‌هایی که به تازگی از حسابرسی شرکت‌های خودروساز منتشر شده، حاکی از ریزان خودروسازان است. بلا تکلیفی اما همین‌جا تمام نشد و خبری از سوی یک رسانه نزدیک به دولت منتشر شد، مبنی بر افزایش قیمت خودرو تا ۵۵ درصد کمتر از حاشیه بازار که مدیر روابط عمومی وزارت صنعت، ضمن تکذیب تعیین قیمت خودرو ۵۵ درصد کمتر از حاشیه بازار، گفت: «هنوز هیچ تصمیمی در رابطه با قیمت خودرو اتخاذ نشده است. دو تا سه جلسه برای بررسی قیمت خودرو برگزار شده و در نهایت، تصمیم بر آن است تا پیشنهاد تکمیل‌کننده بسته وزارت صنعت برای تعیین قیمت خودرو نهایی و براساس آن تصمیم‌گیری‌ها صورت گیرد.» ۲۶ و ۲۷ آبان هم آمد و رفت و خبری از تعیین تکلیف برای قیمت خودرو نشد.

مشتریان هستیم.» اما راهکارهای جایگزین شده‌اند که به جلب رضایت مشتریان بوده است؟ راهکار اولیه سایپا در این زمینه، جایگزین کردن خودروهای گروه X100 و X200 به جای خودروهای ساندرو و پارس تندر بود که مورد استقبال مشتریان هم واقع نشد و به دنبال واکنش‌هایی، منجر به لغو بخشنامه شد. سایپا همچنین پیشنهادات دیگری از جمله، انصراف مشتریان با اخذ ۳۶ درصد سود مشارکت از زمان واریز وجه اولیه در صورت اعلام انصراف از تاریخ اول آذر ۹۷ مطرح کرد که بعد از یک روز لغو شد. هیچ کدام از مشتریان پیشنهاداتی از این دست را قبول نداشتند و سایپا ناچار به عقب‌نشینی شد و پیشنهادی داد که بهتر از گزینه‌های قبلی بود. «محمدعلی قساری» معاون بازاریابی و فروش گروه خودروسازی سایپا، در این باره اعلام کرد این گروه خودروسازی با توجه به تعهداتی که به خریداران خود دارد، از اواخر آبان ماه اقداماتی را برای تحویل خودروهای رنو آغاز کرده است و فعلاً تاکنون ۱۱۸ خودرو از خانواده رنو فاکتور شده که شامل ۴۰ دستگاه ساندرو، ۴۰ دستگاه استپ‌وی و حدود ۴۰ دستگاه تندر پلاس بوده است. قادری با بیان اینکه تا پایان سال ۱۲ هزار دستگاه خودرو از خانواده رنو را به مشتریان تحویل خواهیم داد، اعلام کرد: «برای حدود ۳۴۰۰ نفر از متقاضیان خرید خودرو از خانواده رنو دعوت‌نامه ارسال شده و این مشتریان تکمیل وجه کرده‌اند که بر حسب برآوردهای انجام شده خودروهای این افراد تا ۲ ماه آینده تحویل داده می‌شود.» قادری همچنین اعلام کرد که اوایل آذرماه همه به ۸ هزار و ۵۰۰ مشتری دیگر اطلاع خواهیم داد که خودرو خود را از سایپا تحویل خواهند گرفت. اما نکته اینجاست که طبق اعلام مسئولان سایپا و پارس خودرو تعهدات این خودروسازان برای تحویل ۴۸ هزار خودرو از خانواده رنو است، اما توانایی فعلی آنها تا پایان سال در خوشبینانه‌ترین حالت تحویل ۱۲ هزار دستگاه خودرو خواهد بود و این تعداد با غربالگری صورت خواهد گرفت و به خرید اولی‌ها تحویل داده خواهد شد یا افرادی که وجه خود را به طور کامل پرداخت کرده باشند.



خودروسازان ناکام در تحویل سفارشات

اما همه مشکلات خودروسازان مربوط به بحث قیمت‌ها نبود و معضل دیگر به بحث تامین محصولات پیش فروش شده از سوی خودروسازان مربوط می‌شد. مشکل اصلی هم در این زمینه گریبان سایپا را گرفته که با توجه به قطع همکاری شرکت رنو، قادر به تحویل محصولات پیش فروش شده این خانواده به مشتریان نشده بود.

روز چهارشنبه ۳۰ آبان بود که وزیر صنعت و معدن در جلسه مشترک با فراکسیون اشتغال مجلس شورای اسلامی که برای بررسی مسائل مربوط به تولید و بازار برگزار شد، با اشاره به موضوع خودرو گفت: «در خصوص واگذاری فروش‌های قطعی با خودروسازان صحبت شده و آن‌ها این موضوع را قبول کرده‌اند که بحث خودروهایی که پیش فروش شده و باید به قیمت روز واگذار شوند، متفاوت است. برخی خودروها نیز استثنا هستند که بخش عمده آنها وارداتی بوده است و به خاطر مشکل تحریم خط تولید آنها ممکن است تعطیل شده باشد که در این زمینه خودروساز آن را جایگزین می‌کند یا باید مشتری را راضی کند.»

اما آیا خودروسازان قادر به تحویل سفارشات و یا راضی کردن مشتریان هستند؟

کافی است نگاهی به اتفاقات رخ داده در این باره بپردازیم. همان‌طور که گفتیم، قطع همکاری خودروسازان خارجی مانند رنو بیشتر گریبان سایپا و شرکت زیرمجموعه‌اش یعنی پارس خودرو را گرفته است و عدم اجرای تعهدات گروه خودروسازی سایپا در مورد تحویل خودروهای خانواده رنو شرکت پارس خودرو، نارضایتی‌هایی را برای مشتریان این گروه خودروسازی ایجاد کرده است.

«محمد رضا سرروش» مدیر عامل جدید گروه خودروسازی سایپا، در مورد دلایل عدم تحویل این خودروها گفت: «این موضوع به علت خلف وعده و تخلف شرکت رنو در قرار ایجاد شده و از این جهت ضمن عذرخواهی از مردم، در صدد جایگزین کردن راه‌هایی برای پاسخ‌گویی به درخواست‌های

بلا تکلیفی بازار

با همه این تفاسیر، به نظر می‌رسد که بحران در بازار خودرو به این زودی‌ها تمام نشود. تا زمان نگارش این گزارش هنوز خبری از تصمیم‌نهایی برای وضعیت قیمت خودروهای تولید داخل نبود و اختلافات در این باره بر طرف نشده بود. هر چند که به نظر نمی‌رسد که تعیین تکلیف درباره قیمت خودرو هم بتواند بحران فعلی را بر طرف کند. مسئولان سایپا ادعا دارند که حداقل ۱۲ هزار خودرو را تامین خواهند کرد. اگر این مقدار قابل تامین بوده پس چرا در روند واگذاری تاخیر ایجاد شده است و اگر قابل تامین نبوده، با توجه به قطع همکاری کمپانی‌های خارجی از کدام منبع تامین خواهد شد. آیا هدف آنها مشخص شدن قیمت‌های جدید است تا خودروها را به ارزش بالاتر و با قیمت روز تحویل دهند؟ چه ضمانتی وجود دارد که نرخ ارز بالاتر نرود تا باریگر بحران وارد بازار خودرو شود؟ همه اینها ابهاماتی است که قطعا در شرایط فعلی هیچ کدام از مسئولان پاسخی برایش ندارند و سود حاصل از بحران فعلی، تنها به جیب دلالتان بازار خودرو رفته است و خواهد رفت.



تصمیم نهایی برای جلوگیری از قاچاق بنزین و گازوئیل

بازگشت کارت سوخت قطعی شد

محترم خودروها و موتورسیکلت‌هایی که کارت سوخت خود را گم کرده‌اند، لازم است به ترتیب توضیح داده شده در رسانه‌ها از تاریخ شنبه ۳ آذرماه، حداکثر لغایت شنبه ۲۴ آذر ماه ۱۳۹۷ نسبت به ثبت درخواست خود برای دریافت کارت سوخت جدید اقدام کنند. به منظور تسهیل در دریافت کارت جدید سوخت، امکان دسترسی به سامانه ثبت مشخصات از طریق اینترنت یا تماس تلفنی فراهم شده که نحوه دسترسی و اقدام، از طریق رسانه‌های عمومی و رادیو و تلویزیون به اطلاع مردم عزیز خواهد رسید. بر این اساس، برای ثبت تقاضای دریافت کارت سوخت جدید، هیچ مبلغی از متقاضیان توسط شرکت ملی پخش دریافت نخواهد شد. «همین اطلاعیه شایعات افزایش قیمت و همچنین سهمیه بندی را هم به وجود آورد که شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی در این باره اعلام کرد: «این اقدام به معنای سهمیه بندی و افزایش نرخ سوخت نبوده و لازم است هم-وطنان محترم به شایعات بی اساس در این مورد توجه نفرمایند. بنابراین از زمان فراهم شدن امکان تحویل سوخت با کارت برای عموم دارندگان خودروها و موتورسیکلت‌ها، همان گونه که گفته شد، از تاریخی که متعاقباً اعلام خواهد شد، بنزین صرفاً با ارائه کارت به خودروها و موتورسیکلت‌ها تحویل خواهد شد.»

سهولت با اتصال به کارت های بانکی

تصمیمات اتخاذ شده در سال ۹۴ باعث شده بود تا بسیاری از خودروها بدون بهره بردن از کارت سوخت به دست خریدار برسند یا اینکه بسیاری از صاحبان خودرو بعد از مفقود شدن کارت سوختشان دیگر لزومی به دریافت مجدد آن نبینند. حالا با بازگشت کارت سوخت به چرخه سوخت رسانی تکلیف خودروهای فاقد کارت سوخت چیست؟ آیا زیرساخت‌ها فراهم است تا در مدتی کوتاه این تعداد کارت صادر شود؟ پاسخ به این ابهامات از سوی «محمدجواد آذری جهرمی» داده شده است. وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات روز ۲۹ آبان بعد از اطلاعیه شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی با بیان اینکه در حال حاضر بیش از ۱۰ میلیون خودرو فاقد کارت سوخت هستند، در این باره گفت: «برای صادر کردن این تعداد از کارت سوخت باید ۳۳۰ میلیارد تومان هزینه می کردند، درحالیکه با استفاده از ظرفیت دولت الکترونیک و با هماهنگی بین دستگاهی، آن را به کارت بانکی متصل کردیم تا به جای اینکه مردم در صف بایستند تا در پلیس +۱۰ ثبت نام کنند تا بعد از یک هفته پستی کارت سوخت صادر شده را بیاورند و هزینه ای را پرداخت کنند، با مراجعه به پورتال ملی پخش و پالایش با فشردن سه گزین، کارت بانکی به کارت سوخت متصل می شود.» حالا گام های اصلی و اولیه برای جلوگیری از قاچاق سوخت و همچنین کنترل مصرف بنزین و گازوئیل در کشورمان برداشته شده است. آیا می توان امیدوار بود که با این تصمیمات شاهد هدررفت این سوخت حیاتی و صدور غیرمجاز آن به کشورهای همسایه نباشیم؟ آیا در گام های بعدی زیرساخت ها به خصوص در بخش حمل و نقل عمومی فراهم خواهد شد تا استفاده از خودروهای شخصی تک سرنشین کاهش پیدا کند و به دنبال آن از مصرف بنزین هم کاسته شود؟ شواهد حاکی است که دولت با توجه به شرایط نه چندان مناسب اقتصادی در جامعه فعلاً تصمیمی برای افزایش و سهمیه بندی بنزین ندارد. آیا همین تصمیم اولیه (بازگشت کارت سوخت) برای کنترل مصرف بنزین و جلوگیری از قاچاق آن کافی خواهد بود؟

یکی از بزرگ ترین بحران های اقتصادی حال حاضر در ایران به داستان افزایش عجیب قاچاق سوخت از کشورمان به سوی کشورهای همسایه بازمی گردد. بعد از نوسانات شدید ارزی طی چندماه گذشته و فاصله شدید قیمت تمام شده سوخت در کشورمان به نسبت کشورهای هم مرز با ایران بود که قاچاق سوخت روزه روز بیشتر شد و بحران عجیبی را به وجود آورد. بیش از ۳ سال از زمانی که به تصمیم دولت دهم، الزام استفاده از کارت سوخت از میان رفت گذشته است. از اواسط سال ۱۳۸۶ بود که دولت وقت به منظور کنترل و آگاهی از مقدار مصرف سوخت و همچنین با هدف کاهش قاچاق سوخت، قانون استفاده از کارت سوخت را به اجرا در آورد و در کنار آن بنزین و گازوئیل را هم سهمیه بندی و دوزخی کرد. این داستان تا سال ۱۳۹۴ ادامه داشت تا اینکه دولت حسن روحانی با تک نرخی کردن قیمت سوخت، الزام استفاده از کارت سوخت را هم از میان برداشت. طی ۳ سال سپری شده از مصوبه جدید، بنزین در همان نرخ ۱۰۰۰ تومان برای هر لیتر باقی مانده. این در حالی است که بسیاری از کارشناسان و مسئولان ادعا می کنند که قیمت تمام شده بنزین در کشورمان بسیار بالاتر از نرخ فعلی است، اما به دلیل پرداخت یارانه انرژی است که قیمت فروش بنزین در ایران در همان مبلغ ۱۰۰۰ تومان باقی مانده است. بر اساس برآوردها، پرداخت یارانه انرژی و پایین بودن قیمت سوخت در ایران، علاوه بر بار مالی ۴۸۰ هزار میلیارد ریالی برای دولت، آسیب های زیست محیطی غیر قابل جبرانی را در پی داشته و موجب شدت گرفتن قاچاق سوخت شده و قاچاقچیان گازوئیل، بنزین و انواع سوخت را از ایران به همسایگان شرقی و غربی رسانده و سود سرشاری را عاید خود می کنند. همین امر باعث شده تا میزان مصرف سوخت هم بسیار بالا برود، به نحوی که طبق آمار شاهد رشد سالانه بیش از ۱۰ درصدی در این زمینه هستیم. شاید همین هزینه پایین بنزین در کشورمان است که استفاده از خودروهای تک سرنشین را تا این اندازه افزایش داده تا به غیر از مسئله قاچاق بنزین شاهد مشکلات زیست محیطی به دلیل افزایش سرسام آور و بیش از حد استاندارد استفاده از خودروهای شخصی و به خصوص تک سرنشین ها باشیم. همین مشکلات به وجود آمده طی ماه های اخیر بود که زمزمه سهمیه بندی بنزین و بازگشت کارت سوخت به چرخه سوخت رسانی را بر سر زبان ها انداخت تا اینکه در آخرین روزهای آبان ماه، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی با صدور اطلاعیه ای بازگشت کارت سوخت را رسماً اعلام کرد.

ضرب الاجل ۲۱ روزه برای دریافت کارت سوخت

در اطلاعیه شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران آمده است: «به منظور جلوگیری از قاچاق بنزین به ویژه با تشدید قاچاق از مرزها، تصمیم بر این شده که تحویل بنزین به خودروها و موتورسیکلت‌ها، از تاریخی که متعاقباً اعلام خواهد شد، تنها با استفاده از کارت سوخت انجام شود. براساس این اطلاعیه، مالکان

برونامرز





نسل جدید پرفروش ترین ماشین جهان



تویوتا می گوید استفاده از این ساختار باعث شده ماشین بی صداتر شود و همزمان با کاهش مصرف سوخت قابلیت موتور بیشتر شود. ابعاد کروز نسبت به قبل تغییر زیادی نکرده و تنها کمی پهن تر و خوابیده تر شده است. ظاهر ماشین اسپرت تر شده و کیفیت قطعات به کار گرفته در داخل ماشین بهتر شده است. تویوتا می گوید با کروزهای جدید امکانات ایمنی بیشتری به خریداران ارائه خواهد کرد. سیستم ترمز خودکار برای جلوگیری از تصادف، سیستم خواندن علائم راهنمایی و رانندگی و سیستم حفظ فاصله از ماشین جلو به صورت خودکار از جمله این امکانات است. علاوه بر موتورهای ۱.۶ و ۱.۸ لیتری نسل قبل، یک موتور دو لیتری جدید هم به فهرست قوای محرکه کروز اضافه شده است که ۱۶۹ اسب بخار نیرو تولید می کند. کروز با موتور هیبرید هم ساخته می شود که ۱۲۲ اسب بخار قدرت دارد و مصرف سوختش ۴.۳ لیتر در صد کیلومتر است. نسل جدید کروز از بهار آینده و با قیمت پایه حدود بیست هزار دلار به بازار عرضه خواهد شد.

تویوتا بزرگ ترین بازار جهان را برای رونمایی از پرفروش ترین مدلس انتخاب کرد و هفته گذشته نسل جدید سدان کروز را در نمایشگاه گوانگژو در چین رونمایی کرد. کروز نه تنها پرفروش ترین ماشین تویوتا بلکه پرفروش ترین ماشین در تاریخ خودروسازی است. از سال ۱۹۶۶، که نسل اول این ماشین به بازار عرضه شد، تاکنون ۴۶ میلیون دستگاه کروز در بیش از ۱۵۰ کشور جهان فروخته شده است. همزمان با رونق ماشین های شاسی بلند، محبوبیت ماشین های سدان در بازار رو به کاهش است. این کاهش تاحدی است که برخی شرکت ها مانند فورد تصمیم گرفته اند ساخت مدل های سدان خود را متوقف کنند. این روند گریبان تویوتا را هم گرفته است. با این حال مدیران شرکت همچنان به موفقیت کروز ایمان دارند و معتقدند ترکیبی از کیفیت بهتر و امکانات بیشتر، فروش این ماشین را تضمین می کند. تویوتا برای کاهش هزینه تولید و یکدست کردن محصولاتش در سراسر جهان، نسل دوازدهم کروز را بر روی پلتفرم مشترکی با مدل های پریوس و شاسی بلند C-HR ساخته است.



تولید انبوه خودروهای الکتریکی ارزان فولکس واگن



خواهد کرد. به گفته شرکت آلمانی سه کارخانه فولکس واگن در آلمان تغییر کاربری داده خواهد شد تا ظرفیت برای تولید خودروهای الکتریکی فراهم شود. فولکس واگن همچنین می گوید برای کاهش هزینه ها به دنبال شراکت با خودروسازان دیگر هم خواهد بود. فورد یکی از شرکتهایی است که می خواهد از پلتفرم MEB برای ساخت خودروهای الکتریکی استفاده کند. مذاکرات دو شرکت برای پروژه مشترک ساخت وانت برای فولکس واگن چند ماه است در جریان است و هر دو کارخانه تایید کرده اند که درباره پروژه های دیگر هم گفت و گو می کنند. نتیجه این گفت و گوها تا دو ماه دیگر مشخص خواهد شد.

فولکس واگن اعلام کرده است سرمایه گذاری برای ساخت خودروهای الکتریکی و خودران را بیش از بیست درصد افزایش خواهد داد و تا پنج سال آینده پنجاه میلیارد دلار برای این کار هزینه می کند. این شرکت همچنین اعلام کرد ماشین های الکتریکی خود را بسیار ارزان تر از رقیبان و با قیمتی معادل یک فولکس واگن گلف دیزل به بازار عرضه خواهد کرد. فولکس واگن ماشین های الکتریکی خود را بر روی پلتفرمی به نام MEB می سازد. اولین محصولی که بر روی این پلتفرم ساخته خواهد شد، یک هاچ بک به نام آی دی نئو است که قرار است سال آینده به بازار عرضه شود. فولکس واگن می گوید در چند سال آینده تا ۱۵ میلیون خودرو الکتریکی را با این پلتفرم به بازار عرضه

کره ای و ژاپنی خواهد فروخت. زوتای در شهر یونگ کانگ در شرق چین قرار دارد. این شرکت سال گذشته ۳۱۷ هزار دستگاه سواری و خودروهای باری سبک و سنگین تولید کرد که حدود پنج درصد کمتر از تولید شرکت در سال ۲۰۱۶ بود. زوتای همچنین یک کارخانه مشترک با فورد برای تولید خودروهای الکتریکی در چین تاسیس کرده، اما ظاهراً قرار نیست محصولات این شرکت به آمریکا صادر شود. این شرکت اولین کارخانه چینی نیست که قصد دارد از بازار آمریکا سهم داشته باشد. پیش از این شرکت های جیلی، چری و BYD هم قصد داشتند تا ماشین های ارزان قیمت به بازار آمریکا عرضه کنند. اما هیچکدام از آنها نتوانستند این ایده را عملی کنند. تنها جیلی بعد از خریدن ولوو توانست حضوری غیرمستقیم در بازار آمریکا داشته باشد. به تازگی گروه خودروسازی گوانگژو هم اعلام کرده بود که تا سال ۲۰۱۹ عرضه محصولاتش را در آمریکا آغاز خواهد کرد. این شرکت هم پیش اعلام کرد نبرد تجاری آمریکا و چین باعث تاخیر در اجرای برنامه هایش شده است.

خودروساز چینی دیگر در سودای بازار آمریکا



کارخانه چینی زوتای به رقابت شرکت های چینی برای ورود به بازار آمریکا پیوست. این شرکت اعلام کرد تا دو سال دیگر شبکه فروش خود را در آمریکا راه اندازی خواهد کرد و فروش محصولاتش را با عرضه مدل T۶۰۰ آغاز می کند. T۶۰۰ شاسی بلند متوسطی است که با الهام از محصولات فولکس واگن و آئودی طراحی شده و بر روی شاسی میتسوبیشی ساخته می شود. قیمت T۶۰۰ در چین بین ۱۱ تا ۲۰ هزار دلار است. مشخص نیست زوتای می خواهد این ماشین را با چه امکاناتی به آمریکا بیاورد. این شرکت تنها اعلام کرده محصولاتش را بسیار ارزان تر از ماشین های مشابه شرکت های



نسل جدید پرفروش ترین ماشین جهان



در این خودرو ارائه می شود. جزئیات فنی زیادی درباره تاروک اعلام نشده و تنها معلوم است که ماشینی که در برزیل به بازار عرضه خواهد شد موتور دو لیتری ۱۵۰ اسب بخاری خواهد داشت. بخشی از موفقیت تاروک مشروط به نتیجه مذاکرات فولکس واگن با شرکت فورد است. دو کارخانه برای اجرای پروژه مشترک مذاکره می کنند و از جمله قرار است در ساخت وانت با یکدیگر همکاری کنند. اگر این مذاکرات به نتیجه برسد، فولکس واگن این فرصت را خواهد داشت تا از فن آوری فورد در ساخت تاروک استفاده کند و به این ترتیب هزینه ساخت ماشین به شدت کاهش خواهد یافت. از سوی دیگر فورد ممکن است بتواند درهای بازار آمریکا را به روی تاروک باز کند. در حال حاضر خودروسازان برای صادر کردن وانت به بازار آمریکا باید ۲۵ درصد تعرفه پرداخت کنند که بنا بر این تعرفه عملاً رقابت با خودروسازان آمریکایی غیرممکن است.

فولکس واگن در تلاشی دوباره برای ورود به بازار پرسود وانت های کوچک، یک کانسپت تازه در نمایشگاه ساو پائولو رونمایی کرد. قرار است براساس این کانسپت که نامش تاروک (Tarok) است، وانت جدیدی ابتدا در برزیل و سپس در بازارهای دیگر جهان عرضه شود. در حالی که تویوتا و جنرال موتورز با وانت های خود سهم عمده ای از بازار را در اختیار دارند و حتی مرسدس بنز با سری X توانسته توجه جلب کند، بزرگ ترین خودروساز جهان در این بازار غایب است. فولکس واگن امیدوار است این بار با نوگرایی در طراحی بتواند جایی در بازار پیدا کند. تاروک وانتی است که بیشتر برای شهر طراحی شده است و برای پنج سرنشین جا دارد. در ایده های تازه، با خواباندن ردیف عقب صندلی ها می توان جای بار را بیشتر کرد. برای جذاب تر کردن این وانت، امکانات ایمنی و لوکس مدل های شاسی بلند فولکس واگن نظیر چراغ های ال ئی دی، نمایشگر لمسی و رنگ ها و تودوزی های متنوع

راننده ایستاده می رود. ایلان ماسک، مدیر تسلا این خبر را در توئیتر اعلام کرد و گفت رانندگان همچنین می توانند ماشین را در محدوده دید خود «شبه به یک ماشین کنترل بزرگ» از راه دور کنترل کنند. به جز اطلاعاتی که ایلان ماسک در توئیتر منتشر کرده، جزئیات دیگری از این سیستم و محدودیت های آن اعلام نشده است. خودروسازان برای ساخت و توسعه سیستم های خودران سرمایه گذاری زیادی کرده اند. از جمله فورد اعلام کرده با سرمایه گذاری چند میلیارد دلاری اولین ماشین کاملاً خودران خود را در سال ۲۰۲۱ به بازار عرضه خواهد کرد. در صورت موفقیت در عرضه این امکان جدید، تسلا نشان خواهد داد که خودروسازان تازه وارد، که رابطه نزدیک تری با شرکت های فن آوری دارند، در رقابت برای ساخت فن آوری خودران گوی سبقت را از خودروسازان سنتی ربوده اند. تسلا تابستان امسال برای اولین بار در دو سال گذشته توانست با فروش هفتاد هزار دستگاه ماشین به سوددهی برسد. با افزایش ارزش سهام این شرکت، ارزش تسلا اکنون ۴۹ میلیارد دلار برآورد می شود که از جنرال موتورز، فورد و فیات - کرایسلر، سه خودروساز اصلی آمریکایی بیشتر است.

تسلای گویدر رانندگان محصولاتش به زودی خواهند توانست با تلفن همراه، ماشین خود را از راه دور کنترل کنند. این امکان بخشی از به روز آوری سیستمی به نام «فراخوان» است که تا دو ماه دیگر در نرم افزار ماشین های این کارخانه نصب خواهد شد. فراخوان دو سال است که به صورت محدود در ماشین های تسلا معرفی شده است. در حال حاضر با این سیستم تنها می توان در مسیری مستقیم تا حداکثر ۱۲ متر ماشین را کنترل کرد. اما به گفته «ایلان ماسک»، مدیر این شرکت، ماشین با سیستم جدید می تواند بدون راننده در مسیرهای پیچیده تر حرکت کند و بعد از پیاده کردن سرنشینان، محلی مناسب برای پارک پیدا کرده و خود را پارک کند. ماشین همچنین بعد از دریافت فرمانی که راننده با تلفن همراه برایش می فرستد از پارک خارج شده و به محلی که

ماشین کنترلی



آستون مار تین به یاد گذشته

در سال ۱۹۵۹ آستون مار تین با مدل DBR۱ توانست با شکست فراری، پورشه و جگوار در مسابقه ۲۴ ساعته لومان به یکی از مهم ترین افتخارات خود دست یابد. ماشینی که این پیروزی با آن به دست آمد، یکی از کمیاب ترین ماشین های کلاسیک جهان است. تنها پنج دستگاه از آن بین سال های ۱۹۵۶ تا ۱۹۵۹ ساخته شد و یکی از آنها سال گذشته در یک حراجی در آمریکا به قیمت ۲۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار فروخته شد. آستون مار تین هفته گذشته اعلام کرد در شصتیمین سالگرد این پیروزی، نمونه ویژه ای از قوی ترین و گران ترین مدل خود، DBS سوپر لجر را به بازار عرضه خواهد کرد. برای یادآوری مسابقه لومان سال ۱۹۵۹، این ماشین DBS ۵۹ نامیده شده و تنها ۲۴ دستگاه از آن ساخته خواهد شد. ظاهر DBS ۵۹ با الهام از ماشین سال ۱۹۵۹ تغییر داده شده. اتاق هم با الهام از DB۱ تزئین شده است. از نظر فنی این ماشین با DBS سوپر لجرای معمولی تفاوتی ندارد و همچنان از موتور ۱۲ سیلندر ۷۲۵ اسب بخاری نیرو می گیرد. حداکثر سرعت ماشین ۳۴۰ کیلومتر در ساعت و شتاب صفر تا صد کیلومتر در ساعت آن ۳.۴ ثانیه است.



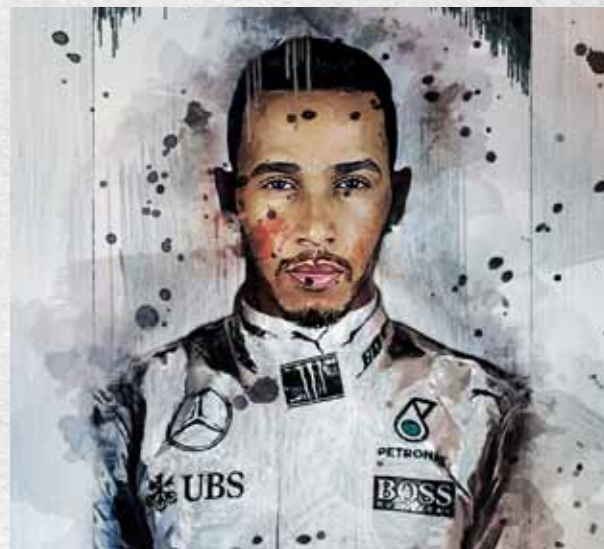
کانسپت شاسی بلند فیات

بزرگترین نمایشگاه خودرو در آمریکا لاتین میزبان کانسپتی از فیات بود که به گفته این کارخانه مبنای ساخت یک شاسی بلند جدید خواهد شد. فیات هم زمان با رونمایی از کانسپت فست بک (Fastback) اعلام کرد این ماشین نمایشگر چهره نسل بعدی خودروهای این شرکت است. فست بک یک شاسی بلند کوپه است. این فرم که ابتدا توسط بامو در مدل X۶ و سپس مرسدس-بنز با مدل GLC کوپه به کار گرفته شد، با استقبال بازار روبه رو شده و حالا شرکت های دیگر نظیر تویوتا و رنو هم مدل هایی را با این فرم تولید می کنند. مدل جدید فیات هنوز در مراحل ابتدایی طراحی قرار دارد، اما به احتمال زیاد از نظر فنی با مدلی از محصولات جیب مشترک خواهد بود. فیات امیدوار است بتواند آن را تا سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه کند. شاسی بلند جدید بخشی از برنامه فیات برای جلوگیری از کاهش سهمش از بازار برزیل است. این شرکت اعلام کرده تا سال ۲۰۲۳ پانزده مدل جدید در این کشور عرضه خواهد کرد.

در پارکینگ قهرمانان فرمول یک چه خبر است؟ از کلکسیون «همیلتون» تا موتور سیکلت «فتل»

لویی همیلتون

«لویی همیلتون»، قهرمان جهان پنج دوره از مسابقات فرمول یک، که آخرین قهرمانی خود را در هفته‌های گذشته به دست آورده، کلکسیونی ارزشمند از ۱۵ خودرو دارد که علاوه بر ایجاد لذت رانندگی، این خودروها نقش سرمایه‌گذاری بلندمدت هم دارند. راننده ۳۳ ساله بریتانیایی در مصاحبه با «ساندی تایمز» گفت: «این روزها بانک‌ها کار خاصی انجام نمی‌دهند؛ بسیاری از ورزشکاران مرد-ورزشکاران زن معمولاً باهوش‌تر هستند- پول و ثروت خود را به باد داده‌اند. من خیلی در این زمینه احتیاط می‌کنم. من هیچ چیزی در مورد صنعت نوشیدنی‌ها نمی‌دانم؛ از هنر هم چیز زیادی سردر نمی‌آورم. اما با دنیای خودرو آشنایی دارم و خیلی در انتخاب خودرو، سخت‌گیرانه عمل می‌کنم.»



همیلتون اشاره می‌کند که رانندگی را دوست دارد، ولی از نشستن پشت فرمان بیش از دو ساعت متنفر است. با توجه به داشتن سه خودرو مرسدس میباخ S600، مرسدس GL63 و کادیلاک اسکالید، همیلتون همیشه هم نیازی به رانندگی در خارج از پیست ندارد و می‌تواند از فضای دلنشین عقب این خودروها لذت ببرد. کلکسیون همیلتون خودروهای ارزشمند دیگری، مثل دو دستگاه شلیبی کبری، فورد موستانگ (با تلفظ صحیح انگلیسی ماستنگ)، فراری 599SA اپرتا، دو دستگاه فراری لافراری، مک‌لارن P1 و یک مدل سفارشی از پاکانی زوندا ۷۶۰ را هم شامل می‌شود. در واقع همیلتون اشاره می‌کند که این ۸ دستگاه خودرو در کلاس ویژه برای او قرار دارند و در منزل شخصی واقع در موناکو و گاراژ اجاره‌ای در لس‌آنجلس نگاه‌داری می‌شوند. نکته جالب، نظر شخصی همیلتون در مورد خودروهای کلکسیونی خود است؛ او در مورد فراری 599SA اپرتا می‌گوید: «فقط ۸۰ دستگاه از این خودرو تولید شده است. دوست دارم از این مدل دو دستگاه داشته باشم، چون وقتی که نسخه‌های تولید محدود یک خودرو معرفی می‌شود، حتماً باید آن‌ها را خریداری کنم.»

لافراری اپرتا یک نسخه محدود (لیمیتهد-ادیشن) روبااز از خودرویی است که در حالت معمول نیز به خودی-خود، بسیار بسیار خاص است. نیروبخش این جنتمن ایتالیایی پیش‌ران ۶،۳ لیتری تنفس طبیعی ۱۲ سیلندر وی شکل است که قادر به تولید نیرویی معادل ۷۸۹ اسب بخار قدرت بوده که از طریق ایجاد یک اتحاد استراتژیک با سامانه هیبریدی موسوم به سیستم KERS، موفق شده تا حداکثر توان خروجی اپرتا را همانند نسخه کوپه ۲۰۱۴، به ۹۵۰ اسب بخار ارتقا دهد. گشتاور تولیدی توسط این مجموعه نیز بالغ بر ۸۹۶ نیوتن متر است. یک گیربکس هفت سرعته دو کلاچه وظیفه

همراهی با پیش‌ران را برعهده دارد تا به‌طور استاندارد، نیروی تولیدی توسط موتور را به سوی چرخ‌های عقب گسیل نماید. سطح عملکرد و هندلینگ لافراری اپرتا ۲۰۱۸ در حد و اندازه بهترین سوپرکارهای امروزی است و سقف قابل برچیده شدن آن موجب غرق شدن هر چه بیشتر در حس و حال بی نظیر رانندگی با این خودرو خواهد شد. شاخصه‌های آیرودینامیکی پیچیده و کنترل شونده توسط رایانه، کمک فترهای تطبیق پذیر و سامانه هیبریدی یکپارچه، جزو سطح بالاترین تجهیزاتی هستند که در اپرتا به‌طور استاندارد عرضه شده‌اند. این خودرو به جدیدترین و ناب‌ترین تکنولوژی‌های شرکت فراری مجهز می‌شوند. در واقع لافراری اپرتا تا اینه تمام نمای سطح پر فورمنس، فناوری و دانش تکنولوژیک این شرکت ایتالیایی خواهد بود. طراحی زیبای کابین نیز که برخی بخش‌های الهام گرفته شده از خودروهای فرمول یک است، بدون تغییر باقی مانده است. روی گیربکس فرمان چندین دکمه و کنترل گر تعبیه شده تا معمول ترین و پر کاربردترین تنظیمات مورد نیاز راننده را در اختیارش قرار دهند. لافراری اپرتا به منظور اطمینان از عدم کاهش قابلیت‌های آیرودینامیکی و هندلینگ خودرو به واسطه حذف سقف، در تونل باد مورد آزمایش‌های مختلف قرار گرفته است. برطبق ادعای شرکت سازنده، توزیع وزنی ۴۱ به ۵۹ درصد، سیستم تعلیق و سامانه‌های الکترونیکی بدون تغییر باقی مانده‌اند. این موارد موجب شده تا لافراری اپرتا به یکی از سریع‌ترین خودروهای روبااز اسپرت، همراه با سطح چسبندگی و قابلیت بالاد عبور از پیچ‌ها بدل شود. عملکرد سامانه دیفرانسیل عقب بسیار مناسب است و قابلیت کنترل خودرو همسطح برترین هاست.



دو دستگاه لافراری قرمز و سفید رنگ همیلتون، ارزشی حدود ۲ میلیون پوند و ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار پوند دارند. همیلتون در این مورد گفت: «می‌توانم خودروهایم را با مبلغی بسیار بالاتر از قیمت خرید به فروش بگذارم، ولی این‌ها بچه‌های من هستند؛ اثرهای هنری که برای به‌دست آوردن آن‌ها، سخت تلاش کرده‌ام.»

همیلتون دو دستگاه شلیبی کبرا ۴۲۷ مدل‌های ۱۹۶۷ و ۱۹۶۷ دارد. مدل ۱۹۶۶ برای او جایگاه ویژه‌ای دارد، چرا که یک ماه پس از خریداری این مدل، کرول شلیبی از دنیا رفت. نظر راننده تیم فرمول یک مرسدس بنز در مورد موستانگ نیز جالب است: «با دیدن رانندگی استیو مک کوئین در فیلم بولیت، یک دستگاه شلیبی موستانگ GT500 مدل ۱۹۶۷ خریداری کردم. خودرویی زیبا، اما یک آهن‌پاره است. رنگ آمیزی آن

روز اولی که ساخته شد برای جاده ها آماده باشد. تنها تغییرات صورت گرفته نسبت به نمونه اصلی در چند ارتقای اجباری خودرو بود که برای موارد ایمنی بود که فدراسیون اتومبیل رانی جهانی مقرر کرده بود. موتور خودرو فرمول یک بنتون بی ۱۹۱ از نوع وی ۳.۵۸ لیتری ساخت فورد کائورث است که قدرت ۶۵۰ اسب بخار را در دور موتور ۱۳۰۰۰ تولید می کند. شاسی نیز به لطف تکنولوژی مونوکوک کربن کامپوزیت تنها ۵۰۵ کیلوگرم وزن دارد. قرار است این خودرو در حراجی بونهامس اسپا کلاسیک که در تاریخ ۲۱ می در پیست اسپای بلژیک برگزار می شود به فروش گذاشته شود. قیمت تخمینی این خودرو ارزشمند بین ۷۵۰ تا ۹۵۰ هزار یوروست که برای یکی از خودروهای رانده شده توسط مایکل شوماخر رقم چندان گزافی به نظر نمی رسد.

سباستین قتل

از آن جا که «سباستین قتل» قهرمانی فرمول ۱ فصل ۲۰۱۳ را نیز از آن خود کرد، بسیاری بر این باورند که او حتما مهره ماز دارد! البته این افراد چندان هم بی راه نمی گویند؛ قتل مهره مار ندارد اما یک موتورسیکلت خوش قدم دارد که در سال ۲۰۱۰ از کمپانی Marcus Waltz خریداری کرد. راننده جوان آلمانی برای چهارمین بار پیاپی به این مقام دست یافت. رکوردی که پیش از این مایکل شوماخر با ۵ قهرمانی پی در پی و «خوان مانوئل فنگیو» با چهار قهرمانی به آن رسیده بودند. قتل از طرفداران سرسخت موتورسواری و موتورسیکلت ها است و علاقه زیادی به مدل های کلاسیک نیز دارد. اما قطعا او در بین موتورسیکلت های کلکسیون خود مدل DragStyle را با هیچ موتور دیگری معاوضه نخواهد کرد. قهرمانی های قتل در سال ۲۰۱۰ شروع شد، همان سالی که او DragStyle را خریداری کرد و پس از آن نیز در سال های ۲۰۱۱، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ به قهرمانی رسید. اگر قتل همچنان به موتورسیکلت خوش قدم ایمان داشته باشد، به احتمال فراوان فصل آینده به رکورد شوماخر خواهد رسید. البته شاید مسئولان تیم فراری با ارائه یک خودرو بهتر، فصل بعدی قتل و ردبول در دوسر ساز شوند و تقدس موتورسیکلت وی را از بین ببرند. فراری و سباستین قتل در فصلی که رو به پایان است، نیز نتوانستند روند موفقیت های مرسدس و لوییس هاملتون را متوقف کنند. با اینکه درخشش ابتدای فصل فراری و قتل نوید بازگشت پرافتخارترین تیم تاریخ فرمول یک به روزهای خوبش را می داد، اما چند اشتباه و حادثه باعث ناکامی فراری شد.



به خوبی بازسازی شد اما بقیه بخش های آن چندان خوب نیست؛ به همین خاطر اصلا با آن رانندگی نمی کنم.»

موتور GT500 تنها خودرویی نیست که همیلتون نظر جنجالی نسبت به آن دارد. او در مورد پاگانی زوندا می گوید: «زوندا افتضاح است. خوش صداترین خودرو من، اما از نظر فرمان دهی از همه بدتر است. مدل گیربکس دستی این مدل را تهیه کرده ام، چون مدل تیپ ترونیک آن را نپسندیدم.» همیلتون تا جای ممکن تلاش می کند که کارکرد خودروهای خود را پایین نگه دارد. او به همین دلیل در لس آنجلس یک راننده با کامیون مخصوص حمل خودرو استفاده کرده است تا در هر زمان ممکن پس از خسته شدن از رانندگی، با یک تماس خودرو را به گاراژ بازگرداند. همیلتون امیدوار است که به زودی مرسدس کلاسیک 300SL، مرسدس AMG پروژه یک و شاید فراری 250GT کالیفرنیا اسپایدر را هم به کلکسیون خود اضافه کند. برخلاف بیشتر راننده های فرمول یک که پس از بازنشستگی در این سری از مسابقات، به رقابت های استقامتی و ۲۴ ساعته لمانز روی می آورند، همیلتون فرمول یک را خانه اول و آخر خود می داند.

مایکل شوماخر

کلکسیون شخصی خودروهای اسپرت «مایکل شوماخر» سال هاست که در موزه ای در آلمان به نمایش گذاشته شده است. خانواده شوماخر در کمال سخاوت و برای لذت بردن هواداران، کلکسیون شخصی خودروهای مسابقه ای خاطر هانگیز این اسطوره مسابقات فرمول یک را اهدا کردند. این کلکسیون، که یکی از برجسته ترین کلکسیون های خودرو و مسابقه ای در جهان است، قرار است تا در موزه جدید Motorworld (این موزه بهشت هواداران خودرو محسوب می شود) که در شهر کلن آلمان در حال ساخت است، برای همیشه در معرض نمایش گذاشته شود. جالب است بدانید که این شهر فاصله اندکی با کرپن، شهر زادگاه این اسطوره دارد.

در کلکسیون شوماخر علاوه بر خودروهای کار تیگ او که مربوط به اولین مسابقات وی است، برخی از خودروهای اسپرت شخصی او، اختراعات، عکس ها و دیگر یادبودهای خاطر هانگیزش به چشم می خورد. همچنین، اکثر خودروهای فرمول یک مربوط به قهرمانی های جهان هفت گانه اش در این کلکسیون قرار دارند که از جمله آن ها می توان به خودرو Benetton B194 سال ۱۹۹۴ اشاره کرد.

درهای موزه Motorworld اواخر سال ۲۰۱۷ به روی عموم گشوده شد و جالب ترین نکته در مورد آن ورودی رایگان این موزه است. اولین موزه Motorworld در محل یک فرودگاه قدیمی در نزدیکی شهر اشتوتگارت آلمان افتتاح شده است. اگر چه این مکان ها به عنوان موزه شناخته می شوند، اما در آن ها می توانید از مشاوره های تخصصی بهره مند شده یا به خرید و فروش خودروهای کلاسیک بپردازید. همچنین، برای رفاه حال بازدید کنندگان هتل ها و رستوران های متعددی در نظر گرفته شده است.

سابقین کم (Sabine Kehm)، مدیر برنامه های شوماخر، در بیانیه ای اعلام کرده است: «این خواست قلبی خانواده شوماخر بود که همه طرفداران او بتوانند بدون پرداخت هیچ گونه هزینه ای کلکسیون شخصی مایکل را ببینند. راه اندازی چنین موزه ای باعث می شود تا آن ها بتوانند از این خاطرات لذت برده و آن روزهای بزرگ را دوباره به زندگی برگردانند.»

متاسفانه، از سال ۲۰۱۳، که سر مایکل شوماخر در جریان ورزش اسکی به شدت آسیب دید، خبرهای خوب زیادی از وضعیت جسمانی او منتشر نشده است. مایکل هم اکنون در منزل خانوادگی اش در سوئیس دوران بهبودی را سپری می کند، اما طبق اخباری که در سپتامبر سال جاری منتشر شده، او به سختی می تواند پشت فرمان اتومبیل بنشیند. شوماخر یکی از خودروهای کلکسیون خود را به فروش رسانده است. این خودرو خاص در سومین مسابقه جایزه بزرگ فصل ۱۹۹۱ در سن مارینو رونمایی شد. خودرو فرمول یک «بنتون بی ۱۹۱» در ابتدا توسط «روبرتو مورنو» در آن سال رانده می شد، قبل از اینکه به «نلسون پیکه» برسد.

نلسون پیکه افسانه ای (دارای سه عنوان قهرمانی جهان) در آن سال با این خودرو به قهرمانی مسابقه مونتر تال دست یافت که تنها قهرمانی این خودرو نیز محسوب می شود. مایکل شوماخر که یک راننده جوان و کم تجربه در آن سال ها بود نیز این فرصت را داشت که همان سال پشت فرمان این خودرو بنشیند.

سال بعد همین خودرو با به روزسانی هایی که بر رویش انجام شد، با نام «بی ۱۹۱ بی» به مسابقات فرمول یک برگشت و به وسیله «مارتین براندل» یکی دیگر از نام های جاودانه تاریخ فرمول یک در سه مسابقه اول آن فصل رانده شد. در نهایت این خودرو در سال ۱۹۹۲ بازنشسته شد و به موزه رفت تا اینکه سال گذشته به طور کامل توسط یک تیم متخصص بازسازی فرمول یک بازسازی شد.

بازسازی های انجام شده شامل شاسی، موتور و گیربکس خودرو بود تا خودرو مانند



مرسدس بریتانیایی در خدمت اعجوبه بریتانیایی

پنجمین قهرمانی لوئیس همیلتون در فرمول یک

مسابقه

راننده بریتانیایی مرسدس در گرند پری مکزیک توانست پنجمین قهرمانی جهان خود را که چهار عنوان به-همراه مرسدس بوده، کسب کند. «لوئیس همیلتون» با پیروزی در گرند پری برزیل هم به مرسدس کمک کرد تا پنجمین عنوان قهرمانی جدول سازندگان را به دست آورد.

مرسدس با این قهرمانی در کنار فراری به عنوان بیشترین قهرمانی پیاپی در تاریخ فرمول یک قرار گرفت. مدیر مرسدس نیز معتقد است که اگر آن هاز ۲۰۱۳ همیلتون رانداشتند، پنج قهرمانی ممکن نبود: «اگر اینگونه نبود ما پنج قهرمانی را به دست نمی آوردیم. او یک راننده استثنایی و یک انسان باور نکردنی است و او بخشی جدایی ناپذیر از تیم بوده است.» با وجود تاثیر گذاری همیلتون در قهرمانی مرسدس، دیگر اعضای این تیم هم نقشی تعیین کننده در پنجمین قهرمانی پیاپی مرسدس داشتند.

جمیز آلیسون-رئیس بخش فنی

«جمیز آلیسون» در سال ۱۹۹۱ به ایستون آمد. او فارغ التحصیل رشته مهندسی هوافضا از دانشگاه کمبریج است. «جورجو آسکانلی» (Gorgio Ascanelli) تصمیم به استخدام او گرفت. در سال ۱۹۹۴ او به تیم بنتون (Benetton) بازگشت تا در کنار «ویلیام توت» (Willim Toet) و «نیکولاس تومبازیس» (Nicolas Tombazis) در تونال باد فانبورو (Farnborough) که قبلاً متعلق به ارتش بود، همکاری کند. بعد از ملحق شدن به پروژه ساخت تونل باد جدید در انستون، او آنجا را به مقصد مارانلو (Maranello) در سال ۲۰۰۰ ترک کرد تا به راس برون (Ross Brawn) بپیوندد و بخش آیرودینامیک پیست را برای ۵ سال افتخاراً امیر مدیریت کند.

جمیز آلیسون در سال ۲۰۰۵ به انستون به عنوان دستیار مدیر فنی برگشت. در زمانی که «فرناندو آلونسو» دومین قهرمانی دوران حرفه ایش را در سال ۲۰۰۶ به دست می آورد، او مسئول پروژه های کارخانه مک لارن بود و در همان اوقات نیز مدیر سابق او «پت سیمنز» (Pat Symonds) اخراج شد. با توجه به سخت کوشی و شهامت او، هیچ وقت مورد تقدیر قرار نگرفت، به جز طراحی سیستم اگزوز جانی که در سال ۲۰۱۱ انجام گرفت. تیم دوباره نامگذاری شده لوتوس توسط «جنی کینیتال» (Genii Capital) خریداری شد و جمیز آلیسون این تیم را متحد کرد. تیم لوتوس با بودجه ای محدود توانست دو پیروزی و بیست و چهار جایگاه در سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ به دست آورد. ولی بدون توجه به نتایج به دست آمده، مدیریت تیم لوتوس به آلیسون اجازه

داد تا قرارداد تیم فراری را که توسط مدیر تیم، «استفانو دومنیکالی» (Estefano Domenicali) برای رام کردن اسب سرکش، به او پیشنهاد شده بود، بپذیرد. بازگشت جمیز آلیسون به مارانلو در سال ۲۰۱۳ با بحث و جدل همراه بود. معماری ناقص موتور (توربو کوچک) و طراحی آیرودینامیک ضعیف فراری F14-T نتیجه ای ناامیدکننده بدون حتی یک پیروزی برای تیم در سال ۲۰۱۴ رقم زد. همچنین فراری T-SF15 که اولین فراری بود که توسط او به-طور کامل فلسفه و طراحی آن را به عهده گرفته بود، از ماشین سال پیش بهتر بود (سه پیروزی برای سباستین فتل) ولی بدون توجه به پیشرفت عظیم صورت گرفته، فراری H-SF16 نتوانست توقعات را به اجرا در بیاورد، زیرا مدیر تیم «سرجیو مارکیونه» (Sergio Marchionne) تغییرات عظیمی را در دوباره شکل دادن تیم طراحی آغاز کرد، ولی جمیز آلیسون چندان با این تغییرات موافق نبود و در واقع او علاقه مند به بازگشت به انگلستان به دلیل فوت ناگهانی همسرش و دوری فرزندانش از محل کار او، بود. به همین دلیل دو طرف ماجرا در جولای ۲۰۱۶ تصمیم به قطع همکاری گرفتند.

فرم کنونی فراری H-SF70 که جمیز آلیسون اعتبار خود را روی آن گذاشته بود، ثابت کرد که او توانمند است. شایعه بود به تیم رنو می پیوندد ولی او به سمت مرسدس سوق داده شد تا به عنوان مدیر فنی مشغول به کار شود. زمانی که «پدی لاول» (Paddy Lowe) مثل «توتو ولف» (Toto Wolf) مدیر اجرایی تیم بود، او مثل «باب بل» (Bob Bell) مدیر فنی سابق تیم رنو مسئولیت متعادل کردن و هماهنگ کردن طراحی را به عهده گرفت. زمانی که او در فراری مشغول به کار بود، مسئولیت حل



مشکلات دپارتمان فنی را برعهده داشت، ولی در مرسدس او مدیریت گروهی از مهندسان برنده عنوان قهرمانی جهان را به عهده گرفت

آلدو کاستا - مدیر تکنولوژی

در «بارکلی» (Barckley)، جیمز آلیسون با همکار سابق خود «آلدو کاستا» دوباره همکاری شد، کسی که در تیم «تاد-براون-بایرن-مارتینلی-شوماخر» (Todt-Brawn-Byrne-Martinelli-Schumacher) که تیم رویایی عصر بود کار کرده بود. کاستا توانست با مدرک مهندسی مکانیک که از دانشگاه بولونیا گرفته بود به عنوان رئیس بخش فنی تیم «میناردی» (Minardi) در سال ۱۹۸۸ برسد. شش سال بعد، او وارد خلوتگاه درونی مارانلو شد و خیلی زود به عنوان معاون رئیس بخش طراحی فراری، «روری بایرن» (Rory Byrne) منصوب شد. وقتی بایرن در سال ۲۰۰۴ بازنشست شد، کاستا جای او را گرفت. زیر نظر مدیریت راس براون در سال ۲۰۰۵، کاستا به عنوان طراح فراری انتخاب شد. در زمانی که شرکت لاستیک سازی میشلن با تیم رنو دو سال پای پی قهرمانی جدول سازندگان را به دست آورد، کیمی رایکونن با فراری F2007 خود قهرمان جدول رانندگان شد. البته برای دومین تاج قهرمانی، «فیلیپه ماسا» در رقابتی تنگاتنگ در آخرین مسابقه فصل، قهرمانی را به لوئیسی همیلتون واگذار کرد و در سال ۲۰۱۰ نیز داستانی مشابه گریبان گیر فرناندو آلونسو شد که با فراری F10 خود و استراتژی اشتباه، قهرمانی را به سباستین فتل و تیم ردبول واگذار کرد. بدون توجه به خدمات ۱۱ ساله در تیم فراری، کاستا توسط «لوکا دی مونته زمولو» (Luca di Montezemolo) با این عنوان که فراری ۲۰۱۱، ۱۵۰ ایتالیا غیر رقابتی است اخراج شد. بعد از آن اتفاق، به سرعت راس براون او را برای گسترش دفتر طراحی برکلی (Brachley) که به او اجازه دادند تا مستقیماً وارد کار شود، استخدام کرد. به عنوان

مسئول طراحی و توسعه، او توسعه ماشین سال ۲۰۱۲ را دنبال می کرد و بعد از آن به طراحی ماشین سال ۲۰۱۳ پرداخت. وقتی «گئوف ویلیس» (Geoff Willis) که به او ملحق شد، بر روی معماری و آپرودینامیک W04 که توسط موتور ۶ سیلندر توربو تغذیه می شد، کار کرد. کاستا مسئول طراحی ماشین هایبریدی شد و ویلیس مسئول آنالیز کردن پروژه بود. قابل پیش بینی بود که تعدیل شدن موتور به سیستم چالشی هیبریدی و به اشتراک گذاردن پروژه، نقاط قوت و موفقیت تیم مرسدس تا به حال بوده است.

گئوف ویلیس - مدیر مهندسی

مثل جیمز آلیسون، «گئوف ویلیس» نیز مدرک مهندسی مکانیک خود را از دانشگاه کمبریج گرفت، ولی او مستقیماً وارد فرمول ۱ نشد. او برای حرفه ای شدن وارد لابراتوار ملی فیزیک «تدینگتون» (Teddington) شد و مشغول یادگیری دینامیک آب بود و دکترای خود را در رشته هیدرودینامیک گرفت. در سال ۱۹۸۷ او به تیم طراحی «بیریتیش چلنجر» (British Challenger) در کاپ قهرمانی قایقرانی آمریکا پیوست. او به طراحی بدنه کشتی و سکان آن برای سه سال پرداخت و از تکنولوژی های جدید نیز استفاده برد و او اولین فرد در زمان خود بود که از CFD یا همان Computational Fluid Dynamics که به معنای دینامیک سیالات محاسباتی در اولین تیم فرمول ۱ که در آن حضور داشت، در «لیتون هوس» (Leyton House) در سال ۱۹۹۰ استفاده کرد.

در سال ۲۰۰۱ او به عنوان رئیس بخش فنی در تیم مسابقات بریتانیا-آمریکا (British American Racing BAR) انتخاب شد. جایی که تیمی از مهندسان کار می کردند و در سال ۲۰۰۲ به دلیل ورشکستگی تیم «رینارد موتوراسپرت» (Reynard Motorsport) تعطیل شد. تیم نتیجه های قابل قبول داشت، هشتمی در سال ۲۰۰۲، پنجمی در سال ۲۰۰۳، دومی در سال ۲۰۰۴ و ششمی در سال ۲۰۰۵ که در آن سال از یک بنزین دوتایی بحث برانگیز استفاده شد و تیم به هوندا فروخته شد. بدون در نظر داشتن پیروزی «جنسن باتن» در مجارستان در همان سال، سازنده ژاپنی تصمیم گرفت تا افراد خودش را بیاورد و ویلیس مجبور بود به فردی ناآگاه و بی تجربه یعنی «شوهی ناکاموتو» (Shuhei Nakamoto) گزارش دهد. باتوجه به این که چندان نیازی به او احساس نمی شد، او به «آدریان نیوی» در تیم ردبول در سال ۲۰۰۷ پیوست. قرارداد او بدون دلیل مشخصی در سال ماه جولای ۲۰۰۹ به اتمام رسید.

ویلیس مشاور تیم HRT در سال ۲۰۱۰ شد. در اکتبر ۲۰۱۱، او توسط راس براون به عنوان مدیر بخش تکنولوژی در تیم مرسدس انتخاب شد، جایی که او توانایی های خود در کنترل آپرودینامیک ماشین و شبیه سازانشان داد.

مایک الیوت - مدیر بخش آپرودینامیک

بعد از فارغ التحصیل شدن از دانشگاه امپریال کالج لندن با مدرک مهندسی آپرودینامیک، مایک الیوت در سال ۲۰۰۰ وارد تیم مک لارن شد. هشت سال بعد او وارد انستون شد و به عنوان سر مهندس آپرودینامیک به استخدام درآمد. در جایی که با جیمز آلیسون کار می کرد، او مسئول دفتر مهندسی رنو-لوتوس بود. با لوتوس در سال ۲۰۱۳ او شروع به معرفی فلسفه تقسیم بندی اجزا نمود (در واقع کنترل و هدایت هوا با استفاده از اجزای مختلف و پیچیده یا قطع کردن و بریدن بخشی از آنها) کاری امروز در تیم مرسدس انجام می دهد.

بعد از سه سال و نیم، الیوت درخواست راس براون برای جایگزینی او با «لوئیج بیگیوس» (Loic Bigois) را به عنوان مدیر بخش آپرودینامیک پذیرفت، ولی به گفته راس براون آسان نبود و او در کتاب خود به عنوان یک مبارزه تمام عیار یاد کرده است

«هن مایک را به عنوان مدیر بخش آپرودینامیک در مرسدس استخدام کردم. او در تیم لوتوس نفر دوم بود. وقتی شما به دنبال یک مدیر می گردید، به عقیده من بهترین و جالب ترین کار این است کسی را برگزینید که در تیم دیگری پیشرفت نمی کند. این افراد به دنبال فرصت هایی هستند که خود را بالا بکشند و ثابت کنند، آن ها بی تجربه هستند ولی می توانند به خودشان برای پیشرفت و حرکت رو به جلو کمک کنند. مایک دقیقاً مثالی عالی از این دست افراد است. تعدادی از همکارانم در مرسدس که مایک را می شناسند، به من گفته بودند پشتکار خوبی دارد. البته تیم لوتوس پیشرفتش را مدیون این حرکت بود که باتوجه به بودجه کم، تا حد ممکن به اهدافی که می خواست می رسید. وقتی شما کسی را بیرون از تیم وارد می کنید، یک رقابت شکل می گیرد، ولی چه کسی توجه می کند زمانی که فردی خوب و با استعداد باشید. وقتی کسی را به خاطر توانایی هایش استخدام می کنید شما به جزئیات توجه دارید.»

مایک خیلی سخت راضی می شد، چون او به تیم لوتوس بسیار وفادار بود. تیم لوتوس در یک معضل مالی گرفتار بود، و او نمی خواست کسی باشد که رفیق نیمه راه است و از کشتی زودتر پیاده شود. مقداری زمان برد تا مایک راضی شد به ما ملحق شود. در واقع، ما به دنبال افرادی هستیم که سخت از تیمشان دست می کشند، زیرا ما به تعلق و وفاداریشان احترام می گذاریم. اگر کسی گفت که این اولین بار است، شما باید کمی تامل کنید و بپرسید چرا؟!»



جان اوون - مدیر بخش طراحی

«جان اوون» بسیار محتاط است، ولی شخصی بسیار کلیدی در سلسله مراتب مرسدس است و به همین دلیل او جزو مهندسانی بود که برای دریافت جایزه ماشین برتر سال ۲۰۱۵ از مجله اتوکار برای مرسدس W06 انتخاب شد. زمانی که کاستا و ویلیس به جمع مرسدسی ها پیوستند، اوون مدیر بخش طراحی شد و از سال ۲۰۱۰ تاکنون در این پست است. مثل مایک الیوت، او مدرک مهندسی آپرودینامیک خود را از دانشگاه امپریال کالج گرفته است، جایی که در سال ۲۰۰۰ به دفاع از نظریه خود درباره «کنترل غیرفعال گردابه های سیستم تعلیق در بدنه های بی شکل» پرداخت. بعد از ۹ ماه با تیم رینارد، ویلم توت او را در سال ۲۰۰۱ برای دپارتمان آپرودینامیک سوئیر استخدام کرد و در بخش «تونل باد هینویل» (Hinwill wind-tunnel) مشغول به کار شد. او در سال ۲۰۰۷ به کارخانه هوندا پیوست و در بخش آپرودینامیک مشغول شد. او بخشی از ماجراجویی های براون در سال ۲۰۰۹ بود، و مفتخر شد در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۶ در گرندپری بریتانیا جایزه برنده سازندگان را بگیرد.



نگاهی به خودروهای ضد گلوله

جان سخت‌هایی که از جان محافظت می‌کنند

خودروهای ضد گلوله همیشه یکی از خاص‌ترین خودروهایی است که جذابیت‌های زیادی برای همه به خصوص علاقه‌مندان ماشین دارد. اما خوب بدانید که این خودروها معمولاً توسط خودروسازهای قوی و ضعیف ساخته می‌شود که از جمله مشهورترین سازنده‌های این خودرو، می‌توان به شرکت‌های معروف آلمانی و فرانسوی اشاره کرد. اغلب این خودروهای ضد گلوله مورد استفاده مقامات سیاسی و دیپلماتیک است و کمتر پیش می‌آید یک فرد عادی به سمت خریداری این نوع ماشین‌ها برود.

▲ از باز یگر تا سیاستمدار

می‌توان ادعا کرد که از جمله شرکت‌های بزرگ سازنده خودروهای ضد گلوله در جهان، شرکت «دی اس» فرانسه است که در کنار این کار، به لاکچری سازی نیز معروف بوده و تا حدی در زمینه ساخت خودروهای ضد گلوله پیشرفت کرده که بسیاری از مسئولان سیاسی کشورهای مختلف از این خودروها استفاده می‌کنند. شاید بزرگ‌ترین فرد سیاسی حاضر در فهرست مشتریان خودروهای ضد گلوله دی اس، «امانوئل مکرون» رئیس جمهور فرانسه است که تصاویر خودرو سواری او در خیابان‌های فرانسه در شبکه‌های اجتماعی مختلف جنجال زیادی به پا کرده است. البته بسیاری از بازیگران هالیوود، ورزشکاران معروف و سیاستمداران از این خودروها استفاده می‌کنند و مشتریان پروپاقرص این نوع از خودروها هستند. به طور کلی خودروهای ضد گلوله را می‌توان یک نوع از خودروهای تیونینگ شده نامید که به سال‌های جنگ جهانی دوم ارتباط می‌دهند. این نوع از خودروها به طور بسیار ساده‌تر و ابتدایی‌تر، در جنگ جهانی دوم تولید و استفاده شد.

▲ ضد گلوله با درجه بندی مشخص

خودروهای ضد گلوله به طور کلی به دلیل حفاظت از جان سرنشینان از سلاح‌های مخرب ساخته می‌شوند و بدیهی است که بسیاری از ویژگی‌های خودروهای لوکس و اسپرت در این نوع از خودروها استفاده نمی‌شود و اولویت اول همان چیزی است که روی اسم این نوع از خودروها وجود دارد. در این میان، هر چقدر که زمان گذشته و شرکت‌های خودروساز به پیشرفت‌های بیشتری در زمینه ساخت این نوع از خودروها رسیده‌اند، ایمنی این خودروها بالاتر رفته و

خودروهای تولیدی زمان فعلی، بسیار امن‌تر از چند سال قبل هستند. در مورد انواع خودروهای ضد گلوله باید بدانید که این خودروها دارای انواع مختلفی هستند که درجه بندی امنیت آن‌ها را نشان می‌دهد. امنیت خودروهای مختلف بر اساس نیاز مشتریان بوده و بهترین نوع این خودروها که قطعاً برای افراد بسیار خاص سیاسی و امنیتی استفاده می‌شود، نوعی است که حتی در برابر انفجارهای بسیار بزرگ و موشک‌های جنگی نیز مقاومت کرده و آسیبی به سرنشین وارد نمی‌شود.

▲ فولاد در خودروهای ضد گلوله

البته گفتنی است که علی‌رغم اولویت ضد گلوله بودن در این نوع از خودروها، خودروسازان بزرگ تولیدات جدید این شکلی خود را با رعایت حفظ سرعت بالا و آپشن‌های لوکس آنها اقدام به تولید می‌کنند که از جمله آن می‌توان به دی اس، بنز و هیوندای اشاره کرد. مواد متريالی که خودروسازان برای تولید این نوع از خودروها استفاده می‌کنند با آن چیزی که برای خودروهای معمولی به کار می‌برند، قطعاً تفاوت بسیار زیادی داشته و معمولاً این تفاوت به ۱۰۰ درصد آن چیزی که در دو تولید دیده می‌شود، می‌رسد. از جمله موادی که در این خودروها استفاده می‌شود، می‌توان به فولاد بسیار مقاوم و ضد ذوب اشاره کرد که در اسکلت و شاسی این خودروها به کار می‌رود تا به هدفی که این سازنده‌ها دنبال می‌کنند، نزدیک شوند. نکته اساسی در طراحی بدنه این خودروها این است که این قطعات به صورت دولا به ساخته می‌شوند و در این دولا به که از فولاد بسیار مقاوم و ضد ذوب ساخته می‌شوند، کامپوزیت‌های نرم به کار برده می‌شود

نیفتند. همچنین درهای این خودروها با نوارهای فلزی به یک شوکر متصل هستند و زمانی که شما از داخل آنها را فعال کنید، هر کسی که بدون اجازه شما بخواهد در خودرو را باز کند، با شوک الکتریکی مواجه می‌شود. البته «آرمر مکس» حتی دوست ندارد که یک خودرو مشکوک مشتریانش را تعقیب کند، به همین خاطر اگر متوجه شدید که خودرویی مشکوک شما را تعقیب می‌کند یا خودرو پشت سر شما قصد جان شما را دارد، کافی ست یک دکمه مخصوص را فشار دهید تا از پشت لاستیک شما ده‌ها میخ سه شاخه به زمین بریزد و لاستیک ماشین پشت سر شما را پنجر کند.



▶ بنز از بهترین‌ها

شرکت بنز یکی از خودروسازانی است که خودروهای ضدگلوله‌اش طرفداران زیادی در میان سهران و دولتمردان کشورهای جنگ‌زده یا کشورهایی که تهدیدات تروریستی در آنها زیاد است، دارد. در مدل S۶۰۰ «استیت پولمن» خودرو بسیار کشیده و بزرگ است و در ظاهر اصلا به نظر نمی‌رسد که این خودرو در برابر گلوله‌های مختلف می‌تواند از سرنشینانش حفاظت کند. چهره‌ها و مقامات مطرح زیادی از جمله «فیدل کاسترو»، «الیزابت تیلور» و «الویس پرینسلی» از این مدل برای رفت و آمد خود استفاده کرده‌اند و آن را ترجیح می‌دادند. عموماً خودروهایی که زره پوش می‌شوند، در بخش پیش‌ران و سایر مشخصات خودرو تغییراتی ایجاد می‌شود تا خودرو بتواند افزایش وزن را تحمل کند و عملکرد بالایی داشته باشد. این خودرو اما در حالت عادی ۱۲ سیلندر است و می‌تواند ۵۲۳ اسب بخار قدرت تولید کند که معمولاً این قدرت با روش‌های مختلفی افزایش می‌یابد و قادر است ظرف ۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد.

که کاربرد این لایه کم کردن سرعت گلوله‌ای است که به بدنه خورده می‌شود و صدا و قدرت آن را از بین می‌برد. البته یکی از تغییراتی که خودروهای ضدگلوله جدید نسبت به قدیمی‌ها پیدا کردند، این است که در خودروهای قدیمی بین این دو لایه از شن نرم استفاده می‌شد که به شدت وزن خودروها را افزایش می‌داد و از سرعت و کیفیت کار این خودروها می‌کاست، اما با تغییر آن به کامپوزیت نرم، وزن این خودروها نیز کاهش یافته و سرعت این خودروها بهبود بسیار بالایی پیدا کرده است.

▶ نگاهی به ساختار ضدگلوله‌ها

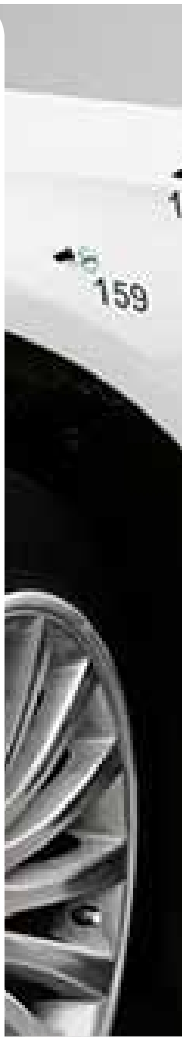
یکی از نقاطی که این ساختار بسیار قوی‌تر شده و شاید بتوان ادعا کرد که نابود کردن آن محال است، ستون‌های خودروهای مورد بحث هستند که به دلیل اهمیت آنها در ماهیت خودرو و علی‌الخصوص خودروهای ضدگلوله بوده و از کیفیت و استحکام بسیار بالایی برخوردار هستند. ساختار طراحی ستون‌ها در این خودروها به صورت مثلثی بوده که استحکام بسیار بیشتری نسبت به ساختارهای دیگر داشته و در برابر موج انفجارها مقاومت بیشتری دارند. همچنین تمام قطعات داخلی خودرو با مواد بسیار باکیفیت عایق بندی می‌شوند تا از نفوذ صدا و گرما و سرما به داخل خودرو جلوگیری شود و حتی این خودروها در برابر سرما و گرمای شدید نیز مقاومت داشته باشد و فرد داخل خودرو از ایمنی بالایی برخوردار بوده و حتی تا چندین روز امکان زنده ماندن در داخل خودرو را داشته باشد. البته آخرین ویژگی در ساخت این خودروها، شباهت ظاهری این خودروها به انواع معمولی آن است که جزو مشخصه‌های اصلی آن در استانداردهای امنیتی به شمار می‌رود.

▶ مشخصه‌های اصلی

آنچه به عنوان شیشه ضدگلوله مرسوم است، ۲ مدل متفاوت است. مدل اول برای جلوگیری از گلوله کلت و مدل دوم برای مقاومت در برابر اسلحه‌های سنگین یا مسلسل طراحی شده است. در مدل اول که نازک‌ترین شیشه ضدگلوله است، باید بدانید که بین ۱۸۰ تا ۲۲۶ کیلوگرم به وزن خودرو شما اضافه می‌کند و در مدل دوم که ضخیم‌تر است بین ۲۲۶ تا ۵۹۰ کیلوگرم به وزن خودرو شما اضافه

می‌شود. البته جالب است بدانید ضخامت شیشه خودرو ضدگلوله رئیس جمهور آمریکا از ۲ برابر مدل ضخیم هم، ضخیم‌تر است. نتیجه شلیک ۵ گلوله به شیشه نازک با کلت و ۵ گلوله مسلسل به شیشه ضخیم هم مانند پیش‌بینی‌ها پیش رفت و نه تنها هیچ گلوله‌ای از شیشه رد نشد، بلکه حتی رد آن هم از داخل باقی نماند. وزن زیاد این شیشه هم البته نیاز به مهندسی دارد، برای مثال، شیشه بالابرها معمولی توان بالا و پایین بردن این شیشه را ندارند و همچنین کمک فنرهای خودرو نیاز دارند تا با مواد ضدگلوله عایق و تقویت بشوند.

البته بدنه خودرو هم بسیار مهم است، زیرا زمانی که به سمت شما شلیک می‌شود، گلوله‌ها هم به شیشه برخورد می‌کنند و هم به بدنه خودرو. کمپانی «آرمر مکس» درها، جلو رادیاتور، گلگیر و تقریباً همه خودرو شما را با مواد ضدگلوله عایق می‌کنند تا هیچ اتفاقی برای شما یا موتور خودرو شما نیفتد. کف خودرو شما هم یک عایق مخصوص قرار می‌گیرد تا اگر زیر خودرو شما یک نارنجک منفجر شود، هیچ اتفاقی برای شما



سریع ترین خودروهای ۹ دهه اخیر

مانند گارترین محصولات تاریخ فراری تولید شد. مدل **F40** از پیش‌رانه ۸ سیلندر V شکل ۲۹۳۶ سی‌سی و دو توربوشارژر استفاده می‌کرد تا قدرت فوق‌العاده ۴۷۱ اسب بخار به دو چرخ عقب فرستاده شود. فراری **F40** آخرین خودرو این شرکت ایتالیایی بود که از محصولات تمام برندهای دیگر در پایان یک دهه، سرعت بیشتری می‌گرفت.

▲ دهه ۱۹۹۰ - مک‌لارن **F1**

▲ قدرت: ۱۶۱۸ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۳۸۶ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۹۳

وقتی خودرویی در سال ۱۹۹۳ با قیمت پایه نزدیک به ۷۰۰ هزار دلار فروخته می‌شود، باید از هر نظر منحصر به فرد باشد. مک‌لارن **F1**، اولین خودرو تاریخ بود که از شاسی تمام فیبر کربن استفاده می‌کرد؛ این سوپراسپرت با ظرفیت سه سرنشین و صندلی مرکزی راننده، بیش از ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت سرعت می‌گرفت. **F1** که به تازگی جایگزین آن با نام اسپید تیل (Speedtail) معرفی شده است، از پیش‌رانه ۱۲ سیلندر V شکل ۶۰۶۴ سی‌سی تنفس طبیعی بی‌امو استفاده می‌کرد.

▲ دهه ۲۰۰۰ - شلبی آلتیمیت **آئرو TT**

▲ قدرت: ۱۱۸۳ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۴۱۲ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۲۰۰۷

شرکت شلبی سوپرکارز که سپس به برند SSC North America تغییر نام پیدا کرد، به غیبت طولانی آمریکایی‌ها در صحنه عنوان سریع‌ترین خودرو جهان پایان داد. پس از انحلال دوزنبرگ، اروپایی‌ها سریع‌ترین خودروهای دنیا را تولید می‌کردند؛ این روند با بوگاتی وایرون هم ادامه یافت، اما از سال ۲۰۰۷ تا رونمایی وایرون سوپراسپرت، مدل **Ultimate Aero TT** سریع‌ترین خودرو جهان بود.

▲ دهه ۲۰۱۰ تا امروز - کوئیکز **آگرا RS**

▲ قدرت: ۱۱۳۶۰ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۴۴۷ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۲۰۱۵

محصولات بوگاتی به نهایت سرعت بالا شهرت دارند، اما هنوز در یک دهه، سریع‌ترین خودرو جهان نبوده‌اند. بوگاتی وایرون در برابر محصول شلبی حرفی برای گفتن نداشت؛ نسخه‌ی سوپراسپرت وایرون هم در سال ۲۰۱۰ به بازار رسید. این مدل از پیش‌رانه ۱۶ سیلندر W شکل ۷۹۹۳ سی‌سی فولکس واگن با قدرت ۱۲۰۰ اسب بخار استفاده می‌کرد تا به نهایت سرعت ۴۳۱ کیلومتر بر ساعت برسد. در سال ۲۰۱۶ شیرون معرفی شد، اما حداکثر سرعت آن از وایرون سوپراسپرت هم کمتر اعلام شد. یک سال بعد، سوئدی‌ها با کوئیکز **آگرا RS**، مجهز به پیش‌رانه ۸ سیلندر V شکل ۵۰۰۰ سی‌سی توئین توربوشارژر با قدرت ۱۳۶۰ اسب بخار، رکورد نهایت سرعت خودرو جهان را افزایش دادند. فرصت کمی برای بوگاتی باقی مانده است تا برای اولین بار با شیرون، عنوان سریع‌ترین خودرو جهان در یک دهه را به دست آورد.

▲ نهایت سرعت: ۲۴۵ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۵۴



بر خلاف باور بسیاری از افراد، مرسدس بنز **300SL** جذاب، اولین خودرو انژکتور تاریخ نیست، بلکه مدل ناآشنای **Goliath GP700** بورگوارد این افتخار را در اختیار دارد. **300SL** با درهای گالوینگ، یکی از محبوب‌ترین خودروهای ستاره‌های سینمای دهه ۱۹۵۰ بود. طراحی **300SL** به قدری زیبا بود که به نماد بازیابی اروپا و به خصوص آلمان پس از جنگ جهانی دوم تبدیل شد.



▲ دهه ۱۹۶۰ - لامبورگینی **میورا**

▲ قدرت: ۳۴۵ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۲۸۲ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۶۶



درست مثل مرسدس بنز **300SL**، اولین سوپراسپرت تاریخ هنوز هم یکی از جذاب‌ترین و زیباترین خودروهای این صنعت است. بدنه عریض، کم‌ارتفاع و متفاوت میورا (**Miura**) پوششی منحصر به فرد برای پیش‌رانه ۱۲ سیلندر V شکل ۳۹۲۹ سی‌سی و تنفس طبیعی لامبورگینی بود.

▲ دهه ۱۹۷۰ - فراری **۵۱۲ لیتا باکسر**

▲ قدرت: ۳۳۵ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۳۰۲ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۷۶

دهه ۶۰ را باید ورود جدی خودروسازان ایتالیا به رقابت سریع‌ترین خودرو جهان دانست. با موفقیت لامبورگینی، اسب سرکش ایتالیا با محصولی جدید از راه رسید؛ پس از تولید **GT4365** مدل جدید فراری ۵۱۲ با پیش‌رانه ۱۲ سیلندر تخت ۴۹۴۳ سی‌سی عرضه شد. کد ۵۱۲ به حجم ۵ لیتر و ۱۲ سیلندر پیش‌رانه خودرو اشاره دارد.

▲ دهه ۱۹۸۰ - فراری **F40**

▲ قدرت: ۱۴۷۱ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۳۲۳ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۸۷

با آغاز عصر سوپراسپرت‌های توربوشارژر، یکی از

تا پیش از سال ۱۹۲۸، هیچ خودرو استاندارد جاده‌ای یا آزمایشی در جهان نتوانسته بود به سرعتی بیش از ۲۸۰ کیلومتر بر ساعت برسد. در این سال، رکورد نهایت سرعت وسیله‌ی نقلیه زمینی به ۳۳۳ کیلومتر بر ساعت رسید؛ در واقع در طول هزاران سال تاریخ شناخته شده تکامل انسان، برای اولین بار بود که یک فرد سوار بر وسیله نقلیه‌ای که با سطح زمین تماس دارد، به چنین سرعت حرکتی می‌رسد. ۹۰ سال بعد در سال ۲۰۱۸، یک خودرو جاده‌ای لوکس، بزرگ و مجهز مثل بنتلی کانتیننتال **GTW12** می‌تواند به این سرعت برسد و بسیاری از مدل‌های ارزان‌تر، مثل مرسدس بنز **SAMGE63**، بی‌امو **M5**، نیسان **GT-R** و شورولت کوروت، نهایت سرعت بیش از ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت دارند. همین مورد پیشرفت حیرت‌انگیز صنعت خودروسازی را نشان می‌دهد. در این مطلب به دنبال معرفی سریع‌ترین خودرو جاده‌ای جهان در هر دهه، از سال ۱۹۳۰ تا ۲۰۱۸ هستیم؛ همان‌طور که انتظار می‌رود، سهم زیادی از این فهرست در اختیار محصولات ساخت اروپا قرار دارد.

▲ دهه ۱۹۳۰ - دوزنبرگ **مدل SJ**

▲ قدرت: ۱۳۲۰ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۳۲



شعار تبلیغاتی دوزنبرگ به این گونه بود: «تنها خودرویی که از دوزنبرگ سبقت می‌گیرد، یک مدل دیگر دوزنبرگ است؛ البته تنها در صورت رضایت راننده دوزنبرگ». همین شعار باعث شد تا دو دهه ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰، دو مدل دوزنبرگ سریع‌ترین خودروهای جهان باشند. مدل **SJ** از پیش‌رانه همان مدل **SJ** استفاده می‌کرد؛ اما یک سوپرشارژر به قوای محرکه اضافه شده بود تا نهایت قدرت به ۱۳۲۰ اسب بخار برسد. با درگذشت بنیان‌گذار دوزنبرگ طی تصادف جاده‌ای تنها پس از دو ماه عرضه مدل **SJ**، شرایط تغییر کرد و دوزنبرگ در سال ۱۹۳۷ منحل شد. ۳۶ دستگاه از مدل **SJ** تولید شد. مدل با فاصله کمتر محورها موسوم به **SSJ** که سال‌ها در اختیار «گری کوپر»، ستاره سینما قرار داشت، سال ۲۰۱۸ با قیمت ۲۲ میلیون دلار حراج شد تا ارزشمندترین خودرو ساخت آمریکا عنوان گیرد.

▲ دهه ۱۹۴۰ - جگوار **120 XK**

▲ قدرت: ۱۱۶۲ اسب بخار

▲ نهایت سرعت: ۲۱۴ کیلومتر بر ساعت

▲ محصول سال ۱۹۴۸

کروک اسپرت و ستاره نمایشگاه خودرو لندن ۱۹۴۸، بازگشت باشکوه جگوار پس از جنگ جهانی بود. **120 XK** که از پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی با حجم ۳۴۴۱ سی‌سی استفاده می‌کرد، تا سال ۱۹۵۳، در ۱۲ هزار و ۴۵ دستگاه تولید شد.

▲ دهه ۱۹۵۰ - مرسدس بنز **300SL**

▲ قدرت: ۱۲۱۵ اسب بخار

چهار سو



در گفت و گو با مدیر بهبود و تعالی
«جنرال کب پارس» مطرح شد:

کیفیت محصولات را فدای وضعیت موجود نمی کنیم



و شرکت جنرال کب ایتالیا تاسیس شد و تا امروز فعالیت خود را دنبال کرده است. اگر چه در ماه های اخیر، نوسانات قیمت ارز و سیاست های کلان دولت به ویژه در بخش گمرک چالش هایی را برای این شرکت مانند بسیاری از صنایع دیگر ایجاد کرده، اما مدیر بهبود و تعالی این کمپانی معتقد است در راستای سیاست هایی که واحد تحت کنترلش از سال گذشته پیش گرفته، تا زمانی که بتوانند در راستای بهبود سطح کیفی قطعات فعالیت کرده و تلاششان بر این است که کیفیت فدای عوامل دیگر نشود. برای تشریح برنامه های واحد بهبود و تعالی این شرکت و به دست آوردن چشم اندازی از آینده قطعه سازی با توجه به نوسانات اخیر ارز در کشور به گفت و گو با «مهدی مرادی»، مدیر بهبود و تعالی جنرال کب پارس پرداختیم که در ادامه می خوانید.

• **واحد بهبود و تعالی جنرال کب پارس در سال گذشته چه برنامه هایی برای ارتقای سطح کیفی قطعات تولید شده در دستور کار خود داشته است؟**
سال ۱۳۹۵ تغییراتی در مدیریت و چارت سازمان این شرکت رخ داد

اگر چه صنعت خودروسازی در ایران پس از گذشت سال ها از ورود نخستین خودروها به داخل کشور هنوز جایگاه خودش را آن طور که باید باز نیافته است و راه طولانی و تقریباً ناهمواری تا رسیدن به استاندارد بین المللی خودروسازی دارد، اما در سال های اخیر، صنایع قطعه سازی ایران پیشرفت قابل توجهی داشته تاجایی که برخی کارشناسان معتقدند، کیفیت قطعات تولید داخل فاصله چندانی تا رسیدن به سطح قطعات تولیدی کمپانی های مطرح دنیا ندارد. گواه این ادعا هم حضور شرکت های قطعه سازی ایرانی در نمایشگاه های بین المللی در کنار رقبای مطرح حشان است که نشان می دهد باور به کیفیت قطعات داخلی افزایش یافته است. این میزان ارتقای سطح کیفی قطعات ایرانی به اندازه شاخص های مد نظر شرکت هایی مانند پژو و سیتروئن یکی از عواملی بوده که موتور محرک برای جهش و بهبود عملکرد قطعه سازهایی مانند شرکت «جنرال کب پارس» است. شرکتی که از سال ۱۳۳۶ و براساس قرارداد سرمایه گذاری مشترک میان تعدادی از سرمایه گذاران ایرانی به ویژه شرکت «اورند پیشرو»

که در نتیجه آن واحد بهبود و تعالی به طور مجزا تعریف شد و به طور رسمی و مستقل شروع به کار کرد. از همان زمان، برنامه‌ای برای بهبود و ارتقای کیفیت محصولات تنظیم شد و قرار بر این شد که در سال ۱۳۹۶، تمرکز بر بهبود وضعیت کیفی قطعات باشد و نمره کیفی را افزایش داده و میزان قطعات برگشتی را کم کنیم. در نتیجه این برنامه تغییراتی در فرآیند تولید رخ داد که در نهایت منجر به این شد که کیفیت محصولات بهبود یافته و میزان قطعات مرجوعی به طرز قابل توجهی کاهش یابد. از طرف دیگر، تا پایان سال ۹۶ توانستیم نمره عملکرد کیفی قطعات تولید شده را از ۷۰ به بالای ۹۰ از نظر گروه سابکو و از ۶۲ به بالای ۸۵ از نظر گروه سازه گستر برسانیم. در سال ۱۳۸۷ هم برنامه‌ای که این واحد به دنبال تحقق آن بود، حفظ وضع موجود و جایگاه به دست آمده از نظر کیفیت در گروه سابکو و سازه گستر بود. علاوه بر این قطعات برگشتی یک ماهه و سه ماهه در اوایل سال ۹۶ وضع مناسبی نداشت که بعد از اجرای برنامه‌های بهبود کیفیت از همان زمان تا امروز، این میزان کاهش یافته و اواسط سال ۹۶ هم فاز دوم ارتقای مدیریت کیفیت را به اجرا در آوردیم و به دنبال آن اجرای پروژه vfm کمپانی‌های سیتروئن و پژو را شروع کردیم تا الزامات این شرکت‌ها در زمینه کیفیت قطعات خودرو را به سرانجام برسانیم. آبان ماه سال ۱۳۹۷ هم موفق به دریافت ممیزی **2401 iso, 4501 dgs. iso** شده و توانستیم شاخص **hse** را به سطح پلاس ارتقا داده و تاییدیه آن را از **dgs** آلمان دریافت کنیم.

برنامه دیگر این واحد آن است که تا پایان سال ۹۷ ارتقای درجه داشته باشیم، چرا که در ۶ماه نخست امسال گرید قطعات هولدینگ ما از نظر سابکو، از گرید B مشروط به B رسید و از نظر سازه گستر از جایگاه B به B پلاس رسیدیم و در نظر داریم برای ارتقا از گرید B به A برنامه ریزی کنیم تا در نهایت اواخر امسال در این دو درجه پیشرفت کنیم.

• **باتوجه به نوسانات ارزی و تغییراتی که در سیاست‌های اقتصادی و سیاسی دولت در چند ماه اخیر شاهد آن بودیم، چه تغییراتی در برنامه‌ها و عملکرد واحد بهبود و تعالی جنرال کب رخ داد؟**

از نگاه کلی باید بیان کرد که اگر چه در برخی برنامه‌ها تغییراتی رخ داد که به تفصیل درباره آن توضیح داده خواهد شد، اما تلاش ما بر این بوده که از نظر کیفی تغییری در برنامه‌های ما ایجاد نشود. بعد از ایجاد تغییرات در سیاست‌های دولت، پروژه سیتروئن و پژو برای دریافت ممیزی PCPA حذف شد چرا که این دو کمپانی قرار داد خود با ایران را متوقف کردند. البته ما الزامات این دو شرکت را اجرا کردیم و تمایل داشتیم که ارزیابی نهایی را هم از طرف آن‌ها دریافت کنیم که در واقع این فرصتی بود که از دست رفت، اما در بحث کیفیت قطعات با توجه به اینکه وابستگی ما به قطعات وارداتی بالا نیست، تغییر چندانی نداشتیم و سعی بر این بوده که در وضع کیفی کاهش و تنزل نداشته باشیم چه بسا در ماه‌های اخیر بهبود کیفیت هم داشتیم اما تغییرات ارزی مستقیماً بر روی چرخه تامین و تولید اثر گذاشته، به طوری که تولید به نصف کاهش پیدا کرد و از روزی ۴ هزار به ۲۵۰۰ تا ۳ هزار رسیدیم. بنابراین تغییرات ارزی تیراژ را تحت تاثیر قرار داد، اما مقابل کاهش کیفیت تا این لحظه ایستادگی کردیم و تلاش می‌کنیم شرایط کیفی موجود را حفظ کرده و کیفیت را فدای شرایط نکنیم تا بعد از عبور از بحران، اعتبار به دست آمده خود را از دست ندهیم.

• **در یک جمع بندی کلی سیاست‌های بخش بهبود و تعالی این شرکت برای عبور از شرایط فعلی کشور چیست؟**

سیاست کلی ما در یک جمله این است که کیفیت فدای شرایط موجود نشود، اما اگر تغییراتی که سیاست‌های کلان کشور در بحث خودروسازی و قطعه‌سازی داده، ادامه پیدا کند، نه تنها این شرکت بلکه همه شرکت‌ها را تحت تاثیر قرار می‌دهد؛ چرا که هر مجموعه‌ای یک آستانه تحملی دارد که اگر فشارها از سوی دولت بیشتر شود، در زمینه واردات محصولات و قطعات حساس ناچار می‌شویم برای بقای

خودمان تغییر اعمال کنیم. با وجود سیاست‌های کلان دولت که بر عملکرد ما تاثیر می‌گذارد، سیاست سازمان ما این است که تا جایی که توان مقاومت داریم، کیفیت را فدا نکنیم. اما با این وجود چشم‌انداز روشنی پیش روی صنایع نیست، با وجود آنکه به آینده امید داریم، اما برایمان به طور روشن مشخص نیست که چه تغییراتی پیش رویمان است.

• **کدام یک از سیاست‌های کلان دولت در شرایط فعلی برای شما تبدیل به چالش و دست‌انداز شده است؟**

از دید کلی، بحث سیاست ارزی دولت که بر واردات قطعات هم تاثیرگذار است، ما را دچار چالش می‌کند، چرا که این شرکت در تامین بخشی از قطعات کلیدی خود وابسته به واردات است. از طرف دیگر سیاست‌های گمرکی به خصوص آن دسته از تغییراتی که در چهارماه اخیر از سوی دولت اعمال شد، از بزرگ ترین چالش‌های ما به شمار می‌رود. علاوه بر دو موضوع نوسانات نرخ ارز و قوانین گمرکی، موضوع دیگری که برای تمامی قطعه سازها دردسرساز شده است، بحث قیمت گذاری خودرو است، اگر برای قیمت گذاری خودرو تصمیم قاطع گرفته نشود، تاثیر مستقیمی بر فعالیت قطعه‌سازها خواهد داشت. وقتی خودرو ساز برای فروش قطعات و قیمت گذاری دچار مشکل باشد، به تبع آن، تمام زنجیره تامین از جمله قطعه ساز هم متحمل آسیب می‌شود و نتیجه چنین وضعیتی کار را به آنجا می‌کشاند که قطعه‌سازها به دلیل بدهی انباشته، با کمبود نقدینگی و منابع رو به رو می‌شوند که برای جبران این وضع و برون رفت از بحران، یا مجبور می‌شوند سیاست‌های خود را به سمت کاهش هزینه تغییر دهند که در بلندمدت می‌تواند سبب تعدیل نیرو و یا کاهش کیفیت شود و یا شرکت‌ها باید به دنبال تزریق منابع مالی از خارج از مجموعه باشند که خود می‌تواند چالش جدیدی را برای صاحبان صنایع ایجاد کند؛ چرا که علاوه بر مشکلات مالی قبلی، بدهی و قسط وام هم اضافه می‌شود. بنابراین ضرورت دارد که دولت در کنار تمام قوانین سخت‌گیرانه که در زمینه گمرک و ارز دارد، فکری هم به حال سر و سامان دادن به چرخه خودروسازی کشور کند تا این صنایع بیشتر از این دچار بحران نشوند.

• **بدهی خودروسازها به شرکت‌های قطعه‌سازی چقدر در بهبود کیفیت قطعات و به طور کلی عملکرد صنایع قطعه‌سازی تاثیرگذار است؟**

قطعا این موضوع که در شرایط فعلی هم به مشکلی برای خودروسازها و هم به چالشی برای قطعه‌سازها تبدیل شده، بر عملکرد صنایع قطعه سازی تاثیرگذار است. زمانی که قطعه‌ای تولید و ارسال می‌شود و برگشت پول به موقع انجام نمی‌شود، نقدینگی شرکت‌های قطعه‌سازی دچار نوسان می‌شود و کل سازمان را به هم می‌ریزد که واحدها کنترل کیفیت و بهبود و تعالی هم از این قاعده مستثنی نیستند. چرا که به طور کلی چرخه تولید و تامین و فروش سازمان دچار مشکل می‌شود. زمانی که قطعه‌ای به صورت نقد خریداری شده و برای خودروسازها ارسال می‌شود، اما معلوم نیست پول آن چه زمانی به دست سازمان می‌رسد، سبب می‌شود تمام برنامه‌های یک سازمان به دلیل کمبود نقدینگی به تعویق افتاده و دستخوش بحران شود. جنرال کب هم مانند بسیاری دیگر از صنایع و مجموعه‌ها با این موضوع دست به گریبان بوده، اما با همکاری مجموعه هولدینگ سعی بر آن است که در برابر چنین فشارهای تحمیل شده‌ای مقاومت داشته باشیم تا زمانی که این موضوع حل نشود. اما احساس می‌شود این همکاری و مدیریت هم تا جایی ادامه داشته باشد و در نهایت اگر سیستم پرداخت‌ها از سوی خودروسازها به همین روال ادامه داشته باشد، تمامی چرخه قطعه‌سازی دچار چالش و نقصان شود. در نهایت به همان اصلی برمی‌گردیم که دولت باید سریع تر فکری به حال خودروسازها و قیمت گذاری محصولات کند تا این چرخه معیوب بدهی و تعویق به پایان برسد، چرا که ادامه این روند نه تنها به ضرر صاحبان صنایع خودروسازی و قطعه سازی است، بلکه دولت را هم متضرر می‌کند.



معرفی ۷ جان سخت در ایران

تجربه آفرود برای طبیعت دوستان و عاشقان سفر یک حس لذت بخش است که برای عاشقانش در عین داشتن زمان کافی، در دسرهایی هم دارد. یکی از اصلی ترین مشکلات عاشقان طبیعت در ایران، خرید خودرویی است که بتواند ضمن برطرف کردن نیازهای آنان در گذر از محیط‌های سخت، پرچالش و خشن طبیعت و البته دوام بالا است و ناآشنایی از برندها، مدل‌ها، سطح امکانات و نیز کیفیت عملکرد فنی می‌تواند ضرر و زیان بسیاری را متوجه فرد کند و در عین حال تجربه شیرین طبیعت‌گردی را به خاطره‌ای تلخ بدل کند. بعد از آنکه در شماره گذشته خودروهای مناسب آفرود در جهان را معرفی کردیم، این بار مدل‌های برجسته خودروهای مناسب آفرود در ایران را معرفی می‌نماییم.



▲ **میتسوبیشی پاجرو ۱۳۸۶**
▲ **نمره از ۵: ۴,۶**
▲ **توان آفرود: عالی**

ارزش خرید: تقریباً از هر مسیری که فکرس را می‌کنید بالا یا پایین می‌رود و عبور می‌کند و اینکه با وجود ذات آفرودی، این خودرو در جاده به شدت نرم و آرام است و سرنشینانش را از ضربات جاده یا پستی و بلندی بیرون از جاده در امان نگه می‌دارد. پاجرو ۵ درب (یا همان ۴ درب) در سه تیپ GLS، GL و GLX و پاجرو ۳ درب (یا همان دو درب) در دو تیپ GLS و GLX تولید می‌شود. پاجرو ۴ درب یک خودرو ۷ سرنشینه است که با خواباندن صندلی‌های ردیف سوم فضای بار زیادی برای شما به وجود می‌آورد و پاجرو دو درب ۵ سرنشینه است که هر دوی این خودروها توانایی آفرود بالایی نیز دارند. این خودرو ۲۱۰۰ کیلویی توانایی بکسل کردن ۳ تن بار را دارد. امکانات این خودرو شامل: سیستم ضد لغزش، سیستم ترمز ABS و EBD، کروز کنترل، سنسور باران، سنسور دنده عقب، سانروف، سیستم ضد سرقت، صندلی با روکش چرمی و دارای گرم‌کن، تهویه اتوماتیک، سیستم ورود بدون کلید، ۸ عدد کیسه هوای ایمنی.

▲ **کیا سورنتو 2008 EX**
▲ **نمره از ۵: ۵**
▲ **توان آفرود: بسیار خوب**

ارزش خرید: این بهترین انتخاب ممکن برای خرید خودرویی مدرن، آفرود و خانوادگی است که در محدود ۱۰۰ میلیون تومان کمتر مشابهی دارد. سورنتوی نسل اول ضمن داشتن رینگ و لاستیک ۱۸ اینچی، جعبه‌دنده اتومات، صفحه لمسی، صندلی‌های برقی و سانروف، به سیستم ۴ چرخ محرک نیز مجهز است و ارتفاع مناسب از سطح جاده در کنار شاسی مستحکمش به این شاسی بلند کمک کرده تا در مسیرهای سخت سربلند باشد.

کیا سورنتو یک شاسی بلند سایز متوسط کره‌ای است که نسل اول آن در سال ۲۰۰۲ معرفی شد و تولید آن تا سال ۲۰۰۹ ادامه پیدا کرد. این نسل از سورنتو از سال ۲۰۰۸ وارد بازار ایران شد و در مدت فروش تا سال ۲۰۰۹، به یکی از محبوب‌ترین شاسی بلندهای بازار کشورمان تبدیل شد.

کیا سورنتو طراحی قابل قبولی دارد، اما نمی‌توان در بازار امروز، آن را خودروی زیبایی دانست. طراحی کابین سورنتو هم ساده است که این موضوع باتوجه به زمان طراحی آن، اتفاق عجیبی نیست. اما نقطه قوت این مدل از سورنتو، در موتور نسبتاً قدرتمند آن است. این موتور حجمی معادل ۳,۳ لیتر دارد و توانی معادل ۲۴۱ اسب بخار و گشتاوری برابر ۳۱۳ نیوتن متر دارد.

این موتور از سری موتورهای Lambda هیوندای است که در بسیاری از محصولات کیا و هیوندای مورد استفاده قرار گرفته و همچنان هم یکی از محبوب‌ترین موتورهای ساخت کشور کره محسوب می‌شود. مصرف سوخت این موتور ۶ سیلندر در کیا سورنتو بیش از ۱۰ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر به صورت ترکیبی است. فضای جادار داخل و راحتی صندلی‌ها خوب است، شتاب اولیه خوب، تعویض دنده نرم گیربکس، دید بسیار خوب به اطراف، صدای زیبای خروجی اگزوز، پایداری خوب و کیفیت مطلوب قطعات به کاررفته در خودرو.

▲ تویوتا پرادو ۲۰۰۸

▲ نمره از ۵: ۴٫۵

▲ توان آفرود: بسیار عالی

ارزش خرید: گرچه بهترین گزینه به لحاظ آفرود است و کیفیت ساخت خوب، گنجایش زیاد و دوام بالایی دارد، اما هندلینگ چندان مناسبی نداشته و بیش از اینکه راحت باشد، اتاقی بی صدا دارد. با این حال پرادو هرگز در هیچ یک از مانورهای آفرودی کم نمی‌آورد و به مدد موتور ۴ لیتری و ۶ سیلندری که دارد، یکی از محبوب‌ترین محصولات این کلاس است.

آخرین نسل خودرو تویوتا پرادو در مجموع خودرویی بیابانی است و یکی از رقبای سرسخت بازار شلوغ خودروهای متوسط دو دیفرانسیل است. البته افراد پولدارتر ترجیح می‌دهند تا به جای پرادو، خودرو هم-خانواده و بزرگ تر آن یعنی لندکروز را انتخاب کنند. با این حال اگر کسی به دنبال یک خودرو بیابانی تویوتا است و قصد دارد تا خودرویی مشابه لندکروز داشته باشد، می‌تواند پرادو را انتخاب کند.

داخل خودرو پرادو شبیه لکسوس است. پرادو اتاقی بزرگ و جادار دارد که فضای بالای سر، شانه و جلوی پا در دو ردیف اول آن مناسب است. سوار و پیاده شدن برای سرنشینان ردیف اول و دوم بسیار راحت است و تنها کافی است که پای خود را روی رکاب بگذارند و بالا بیایند. نیمکت ردیف دوم خودرو هم می‌تواند به نسبت ۴۰ به ۶۰ بخوابد و باعث افزایش فضای عقب خودرو شود. همچنین می‌توان به صورت اختیاری نیز ردیف سوم صندلی را در خودرو تعبیه کرد که اگر چه کمی ناخوشایند است، ولی تعداد سرنشینان خودرو را به ۸ نفر افزایش می‌دهد. البته سرنشینان ردیف سوم باید با کمبود فضا دست و پنجه نرم کنند و پاهای خود را جمع نمایند. اگر ردیف سوم صندلی‌ها را نداشته باشیم، فضای صندوق خودرو بسیار زیاد خواهد بود، ولی در صورت استفاده از این ردیف، فضای صندوق به شدت کاهش می‌یابد. همچنین کولر موجود در عقب باعث بهبود هوای تنفسی افراد ردیف سوم می‌شود.



مشخصات داخل خودرو پرادو عبارتند از سیستم صوتی با چهار باند در مدل‌های ۴ سیلندر GX و شش باند در مدل‌های شش سیلندر VX به علاوه یک دستگاه پخش سی‌دی سفارشی. خودرو مورد تست کارشناسان ما دارای شیشه برقی و آینه بغل‌های برقی معمولی بود. روکش مدل‌های بالای این خودرو از چرم بوده و طرح چوب افرا دارد. کیفیت مواد استفاده شده در داخل این خودرو مطابق انتظارات، عالی است. تمامی دکمه‌ها در جای منطقی خود قرار دارند، کیلومتر شمارها به راحتی خوانده می‌شوند و دکمه تعویض دنده نیز دم دست است. ارتفاع زیاد شیشه‌های کناری باعث به وجود آمدن دید بسیار خوب شده و فضای داخل اتاق هم به همین دلیل بزرگ تر و روشن تر به نظر می‌رسد. البته ستون‌های ضخیم عقب خودرو هم باعث می‌شود که دید عقب کور و پارک کردن دنده عقب دشوار شود.

خودرو پرادو در مدل‌های سه درب و پنج درب موجود است. اکثر افراد می‌خواهند که این خودرو را در دسته خودروهای دو دیفرانسیل سایز بزرگ قرار دهند، ولی از نظر فنی، خودرو پرادو در دسته خودروهای هم رده میتسوبیشی پاجرو قرار می‌گیرد. خودرو پرادو در بین خودروهای شرکت تویوتا، ظاهری متوسط دارد که چراغ‌های جلو به سمت عقب و در کاپوت کشیده شده‌اند و باعث می‌شود که قسمت جلو خودرو تا حدی شبیه خودروهای لکسوس باشد. در قسمت عقب، چراغ‌های عقب این خودرو دارای شکلی با جزئیات زیاد است که عقب خودرو را کمی بدنام کرده است. البته بدنه گرد و تپل این خودرو طوری است که به دلیل کاهش اصطکاک در سرعت‌های بالا، باعث کاهش مصرف سوخت می‌شود.

البته عده‌ای نیز این خودرو دو دیفرانسیل را به دلیل وجود همین باور می‌خرند.

▲ تویوتا لندکروز ۲۰۰۰

▲ نمره از ۵: ۴٫۲

▲ توان آفرود: عالی

ارزش خرید: لقب هیولا برای این خودرو واقعا اغراق نیست، مخصوصا وقتی از یک لندکروز ۲۰۰۱ با موتور ۸ سیلندر حجیم ۲۸۱ اسبی حرف می‌زنیم که با جعبه‌دنده قدرتمند اسپین و ۳ قفل دیفرانسیل سبک، نیمه سبک و سنگین، یکی از بهترین گزینه‌ها برای آفرود محسوب می‌شود.

تویوتا در تلاش برای قدرتمندتر ساختن این خودرو قدرتمند، ظرفیت کشش بار آن را در تمام نسخه‌ها به ۳ هزار کیلوگرم افزایش داده، در نسخه‌های GLX اتوماتیک و VX آن قفل دیفرانسیل عقب تعبیه کرده و موتور بنزینی V6 آن را نیز حذف کرده است.

قیمت مدل GX دستی این خودرو با کاهش ۶۰۰ دلاری به ۵۳۴۹۰ دلار رسیده، در حالی که مدل GLX آن با کاهش قیمت ۱۲۰۰ دلاری اکنون ۵۹۹۹۰ دلار قیمت دارد و مدل VX آن با کاهش ۹۱۱ دلاری حدود ۷۳۹۹۰ دلار قیمت گذاری شده است. مدل Kakadu این خودرو نیز با کاهش قیمت ۱۱۲۱ دلاری اکنون ۸۴۴۹۰ دلار قیمت دارد. کاهش قیمت پرادو به اندازه کاهش قیمت ۵ هزار دلاری فورچونر ارزان تر مبتنی بر هایلوکس قابل توجه نیست.

تنها مدل این خودرو که افزایش قیمت داشته، GX اتوماتیک در هر دو ساختار پنج و هفت سرنشین است که ۴۰۰ دلار به قیمت آن اضافه شده است که البته تجهیزات بیشتری نیز دارد.

تغییرات ظاهری مدل ۲۰۱۸ پرادو شامل کاپوتی با هواکش مرکزی، گلگیرهای جدید و لبه‌های پایین تر سپرهاست که به سمت بالا کشیده شده‌اند تا مانور آفرود بیشتری ایجاد کنند.

همچنین جلونچرخه‌ای اصلاح شده با قسمت‌های عمودی و ورودی‌های خنک کننده و چراغ‌های جلو جدید برای این خودرو تعبیه شده‌اند که دارای چراغ‌های اصلی هستند که طوری قرار گرفته‌اند که از آسیب رسیدن به آنها توسط موانع موجود در هنگام آفرود ممانعت شود. در قسمت پشت این خودرو نیز چراغ‌های جدیدی تعبیه شده و دو گزینه رنگ بدنه جدید مشکی Peacock و برنز خاکی نیز برای آن معرفی شده است.

تجهیزات ایمنی استاندارد در تمام مدل‌های لندکروز پرادو اتوماتیک شامل ترمز اضطراری خودکار و شناسایی عابر پیاده، کروزر کنترل اکتیو، هشدار تغییر مسیر و نوربالای خودکار است.

هیچ تغییر قابل توجهی در موتور ۲٫۸ لیتری توربو دیزل این خودرو که اواسط سال ۲۰۱۵ عرضه شده بود، اعمال نخواهد شد. این موتور قدرت ۱۳۰ کیلووات و گشتاور ۴۵۰ نیوتون متر تولید می‌کند.

▲ هیوندای توسان ۲۰۰۹

▲ نمره از ۵: ۴

▲ توان آفرود: خوب

ارزش خرید: بیشترین طرفداران این اتومبیل را طیفی از عشاق طبیعت تشکیل می‌دهند که خیلی دنبال خطر نیستند و بیشتر طبیعت‌دوستانی هستند که تصورشان از آفرود و شاسی بلند آفرود در حدی معقول است. البته واقعا توسان ۲۰۰۹ به مدد ظاهر خشن و زمخت، موتور نسبتا قوی و ارتفاع زیاد از سطح زمین می‌تواند در بسیاری از مناطق همراه شما باشد منتهی با کمی ارفاق و مراعات.

▲ رنجروور کلاسیک ۱۹۷۷

▲ نمره از ۵: ۴

▲ توان آفرود: بسیار خوب

ارزش خرید: تصورش هم سخت است، اما برخی عشاق رنجروور این اتومبیل را به خوبی نگهداری کرده‌اند و یک گشت در بازار می‌تواند شما را به یکی از بهترین خودروهای ساخته شده توسط خودروسازان انگلیسی نائل کند. این خودرو در عین داشتن سیستم تعلیق قوی و شاسی محکم به سیستم ۴ چرخ محرک و دنده‌های کمکی مجهز است تا در بدترین شرایط هیچ گاه راننده خود را تنها نگذارد.

▲ نیسان رونیز ۱۳۸۹

▲ نمره از ۵: ۳٫۸

▲ توان آفرود: بسیار خوب

ارزش خرید: رونیز یک نیسان واقعی است، اقتصادی و ساده و جان سخت. درست مثل جدش پاترول، اما پر مصرف و پرسروصداست و در مانورهای آفرودی سخت اغلب مقهور وزن بالا و موتور ضعیفش می‌شود. گرچه رونیز خودرویی مستحکم است، اما این موضوع به بهای راحتی کمتر سرنشینانش تمام شده است. این خودرو در کل ملغمه‌ای از نقاط قوت و ضعف است.

مقایسه مشخصات فنی و ظاهری هیوندا i20 و تویوتا یاریس

کوچولوهای جذاب و پرفروش

اصلی شرکت تویوتا حضور داشت و در این سال با نسل جدید این خودرو جایگزین شد. در سال ۲۰۰۵ و با توجه به موفقیت تویوتا یاریس نسل اول، نسل دوم این خودرو نیز طراحی و تا سال ۲۰۱۳ به بازارهای جهانی عرضه شد. تویوتا یاریس نسل دوم علاوه بر امکانات مناسب و مصرف پایین سوخت و آلایندگی کم، نسبت به سایر خودروهای این کلاس از ظاهری مدرن تر برخوردار شده بود. تویوتا یاریس نسل دوم اولین نمونه‌ای از این خودرو بود که به بازارهای داخلی ایران نیز راه یافت و با توجه به فرم بدنه جدید و طراحی داخلی متفاوت با سایر خودروهای موجود در بازار ایران، یکی از اولین خودروهای باکیفیت این کلاس بدنه نیز به شمار می‌آمد. تویوتا یاریس نسل دوم در دو کلاس بدنه سدان و هاچ بک طراحی و به بازارهای جهانی عرضه شده بود. یاریس نسل سوم از سال ۲۰۱۳ به بازارهای جهانی عرضه شد. نسل سوم تویوتا یاریس و مدل سال ۲۰۱۷ میلادی، با تجهیز به بسته ایمنی و استفاده از سیستم‌های کمکی رانندگی به خودرویی ایمن و مناسب تبدیل شده است.

مشخصات ظاهری

تویوتا یاریس مدل ۲۰۱۷ از طراحی نسبتاً مدرنی سود برده و تغییرات اندکی از جمله فرم طراحی سپرهای عقب و جلو و همچنین جلوپنجره در آن به چشم می‌خورد. این خودرو ابعادی معادل ۳.۹۴۹ میلی‌متر طول، ۱.۶۹۴ میلی‌متر پهنا و ۱.۵۰۸ میلی‌متر ارتفاع دارد. فاصله دو محور عقب و جلو نیز برابر با ۲.۵۰۹ میلی‌متر است. برای درک بهتر می‌توان اشاره کرد که پژو ۲۰۶ هاچ بک یکی از محبوب‌ترین خودروهای بازار ایران طولی برابر با ۳.۸۳۵، پهنایی معادل ۱.۶۵۲ میلی‌متر و ارتفاعی برابر با ۱.۴۲۸ میلی‌متر داشته و فاصله دو محور عقب و جلو آن نیز در حدود ۲.۴۴۲ میلی‌متر است. برای سال ۲۰۱۷ شرکت تویوتا کابین تویوتا یاریس نسل سوم را مورد بازنگری قرار داده و با اضافه کردن تزئیناتی رنگی در داشبورد، نمای آن را از سادگی درآورده و اندکی به کیفیت ساخت آن افزوده است. صندلی‌ها نیز به نوارهایی به رنگ داشبورد مزین شده و نمای بهتری را برای آن فراهم نموده است. صندلی‌های سرنشینان در چهار جهت مختلف و صندلی راننده در شش جهت به صورت دستی قابل تنظیم است. امکانات موجود در کابین نیز در سطحی هم تراز با سایر رقبای قرار داشته و تویوتا یاریس ۲۰۱۷ به امکاناتی مانند

طی سالیان اخیر، در تمامی کشورها، با توجه به افزایش تولید خودرو در سراسر دنیا و مشکلات تردد در سطح شهرهای کلان و افزایش ترافیک در سطح خیابان‌ها و بزرگراه‌ها، میل به استفاده از خودروهای جمع‌وجور و هاچ بک افزایش پیدا کرده است. این قاعده در کشورمان و به خصوص در شهرهای بزرگی مانند تهران هم مستثنی نیست و همین میل به استفاده از این نوع خودروها چه در جهت تردد راحت تر و چه در جهت پارک کردن آسان تر، تولیدکنندگان و واردکنندگان خودرو را بر آن داشته تا برای جلب نظر مشتریان به فکر تولید و واردات این دست خودروهای جمع‌وجور باشند. اگر تا دهه‌های پیش تمام نظرها به سمت خودروهای قدیمی مانند پژو ۲۰۶ و پراید و امثال آن جلب می‌شد و بعد از آن واردات یکی دو محصول چینی بازار رقابت را به وجود آورد، حالا طی چندسال اخیر با واردات محصولات کمپانی‌های مختلف و برندهای صاحب نام بازار رقابت شدیدی در بین این خودروهای محبوب به وجود آمده و با این همه تنوع دست خریداران برای انتخاب بهترین گزینه بازتر از قبل شده است. از جمله این خودروهای کوچک و جمع‌وجور دوست‌داشتنی که محبوبیت فراوان و بازار قابل قبولی طی سالیان اخیر در ایران به دست آورده اند می‌توان به هیوندا i20 از کره جنوبی و تویوتا یاریس از ژاپن اشاره کرد. دو محصول سرشناس از شرق آسیا که با بهره بردن از بسیاری از استانداردها از همان بدو ورود توانستند در بازار خودروهای هاچ بک داخل کشورمان نزد خریداران دلربایی کنند. با هم مشخصات ظاهری و فنی این دو محصول را مورد بررسی قرار خواهیم داد:

تاریخچه

هیوندای i20 برای نخستین بار در سال ۲۰۱۲ به بازار کشور ما عرضه شد و حکم کوچک‌ترین محصول این برند در ایران را داشت. این خودرو در ابتدا با همان چهره‌ای که از سال ۲۰۰۸ در بازار جهانی حضور داشت به ایران رسید، ولی در سال ۲۰۱۳ نسخه فیس لیفت آن که نمایی کاملاً متفاوت نسبت به نمونه اولیه داشت، وارد بازار شد. واپسین نمونه‌ها از i20 هم از سال ۲۰۱۵ به داخل ایران راه یافتند که محبوب‌ترین مدل این محصول هم به شمار می‌روند. در طرف مقابل، کمپانی تویوتا نسل اول یاریس را در سال ۱۹۹۹ تولید و روانه بازار کرد. تویوتا یاریس نسل اول توانست عنوان بهترین خودرو سال را در ژاپن کسب نماید. این خودرو تا سال ۲۰۰۵ در خط تولید



کلیدها، می‌تواند شلوغ و گیج‌کننده باشد. صندوق عقب جادار **i20**، در این کلاس خودرو اندازه قابل قبولی دارد و با ۳۲۶ لیتر فضای مفید، ۱۰ درصد بیشتر از مدل قبلی است. از سویی دیگر با خواباندن صندلی‌های عقب، می‌توان فضای حمل بار را به ۱۰۴۲ لیتر رساند. در مقایسه با هاچ‌بک‌های معروف داخلی باید گفت که ۲۰۶ هاچ‌بک، صندوق ۲۴۵ لیتری دارد و داجیا ساندرو، با فضای بار ۳۲۰ لیتر ارائه می‌شود.

مشخصات فنی

پیش‌رانه موجود برای تویوتا یاریس ۲۰۱۷ یک نمونه ۱.۵ لیتری چهار سیلندر DOHC با ۱۶ سوپاپ به حجم دقیق ۱.۴۹۷ سی سی است. این موتور با استفاده از تکنولوژی زمانبندی متغیر سوپاپ‌ها (VVT) عمل کرده و توانایی تولید نیرویی معادل ۱۰۶ اسب بخار را در دور موتور ۶۰۰۰ RPM دارد. گشتاور تولیدی این موتور نیز ۱۰۳ پوند بر فوت (معادل ۱۴۰ نیوتون متر) بوده که در دور موتور ۴۲۰۰ RPM در اختیار راننده قرار می‌گیرد. این نیروی تولیدی توسط یک جعبه دنده دستی ۵ سرعته استاندارد و یا ۴ سرعته اتوماتیک به جرخ‌های جلویی منتقل می‌شود. مصرف سوخت این مدل نیز ۳۰ مایل با هر گالن سوخت (معادل ۷.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) مسیر شهری، ۳۶ مایل با هر گالن سوخت (معادل ۶.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) مسیر بزرگراهی و ۳۳ مایل با هر گالن سوخت (معادل ۷.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) اعلام شده است. هیوندای **i20** هم با پیش‌رانه ۱.۲ لیتری عرضه می‌شود؛ اما ۸۳ اسب بخار قدرت و ۱۲۰ نیوتن متر گشتاور دارد. این نسخه در زمانی نزدیک به ۱۳ ثانیه، از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت خواهد رسید و نهایت سرعتی حدود ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت فراهم خواهد کرد. میانگین مصرف سوخت، برای این مدل، ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است که در بزرگراه، ۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر و در ترافیک شهری، ۶.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر خواهد بود.

بررسی نهایی

یک بررسی کلی نشان می‌دهد هر چند هر کدام از این دو محصول در برخی از آپشن‌ها نسبت به دیگری دارای برتری خواهند بود، اما در کل می‌توان این دو خودرو کره‌ای و ژاپنی را در یک رده قرار داد. نکته مهم اینجاست که هر دو محصول را می‌توان در زمره خودروهای ارزان قیمت کمپانی‌های تولیدکننده دانست، اما نوسانات شدید ارزی، موجب افزایش شدید قیمت آنها در کشورمان شده است و شاید بازار آنها را در شرایط فعلی با رکود مواجه کرده است. البته شاید کمی بتوان در این زمینه بازار هیوندای را بهتر از تویوتا دانست که آن هم به گرانی قطعات یاریس بازمی‌گردد. در کل، باید اقرار کرد که تویوتا یاریس و هیوندای **i20** با همه مشکلات فوق جزو محبوب‌ترین و دوست‌داشتنی‌ترین هاچ‌بک‌های مدرن در بازار خودرو ایران به شمار می‌روند و قطعا بازار خود را با وجود تحریم‌ها، مشکلات ارزی و... از دست نخواهند داد.

سیستم اطلاعاتی-سرگرمی (Infotainment) با قابلیت پشتیبانی از رادیوهای دیجیتال، دوربین کمکی دنده عقب و ارتباط با گوشی‌های تلفن همراه هوشمند از طریق سیستم ارتباطی بی‌سیم بلوتوث مجهز شده است. همانطور که اشاره شد، یکی از نقاط قوت تویوتا یاریس، فضای جادار و بزرگ کابین آن است. برای سال ۲۰۱۷ نیز وضعیت به همین شکل بوده و فضای کافی برای سر و پاهای سرنشینان حتی در ردیف دوم صندلی‌ها نیز وجود داشته و حجمی در حدود ۲.۷۷۵ لیتر را در اختیار آنان قرار می‌دهد. قرار گرفتن سه سرنشین بزرگسال نیز در صندلی‌های عقبی امکان‌پذیر بوده و در هنگام حرکت در مسیرهای نسبتاً کوتاه، احساس ناراحتی و خستگی زیادی برای آنان به وجود نخواهد آمد. با هم به سراغ **i20** می‌رویم و بررسی مشخصات ظاهری آن. در نمای روبه‌رو، چراغ‌های اسپرت و اصطلاحاً عقابی **i20**، اولین چیزی است که جلب نظر می‌کند. جلوپنجره، همچنان کوچک است و صرفاً لوگوی هیوندای را با فضای خالی باریک، در خود جای می‌دهد. از دیگر نکات مثبت در طراحی **i20**، می‌توان به حجم‌دهی بسیار خوب در کاپوت جلو، زیر چراغ‌های اصلی و حاشیه پایین سپر اشاره کرد که هماهنگ با فرم چراغ‌ها، این محصول را بزرگ‌تر از آنچه هست، نشان می‌دهد. از نمای جانبی، **i20** به مراتب بهتر از نسخه قبلی ظاهر شده است و با چند تجهیز ساده، زیباتر به نظر می‌رسد. دستگیره‌های براق کروم، آینه بغل‌های راهنمادار و همرنگ بدنه در کنار ادوات سیاه‌رنگ پایین دره، این خودرو را از سادگی و یک‌نواختی دور می‌کنند. چراغ‌های جلو و پشت این خودرو، از نمای بغل، به خوبی دیده می‌شوند و با یک خط حجم‌دهنده به هم متصل می‌شوند. از نمای پشت، **i20** را می‌توان نمونه‌ای کوچک‌شده از کراس‌اور توسان در نسخه جدید دانست. این شباهت در چراغ‌های عقب، کاملاً مشهود است و با حالت کشیده به سمت مرکز و دسته LEDهای داخلی، تقویت می‌شود. در مجموع، می‌توان به طراحی هیوندای **i20** در کلاس هاچ‌بک‌های میان‌رده، نمره قبولی داد. ابعاد **i20** شامل طول ۴۰۳۵ میلی‌متر با عرض ۱۷۳۴ میلی‌متر و ارتفاع سقف ۱۴۷۴ میلی‌متر از سطح جاده است که همراه فاصله محورهای ۲۵۷۰ میلی‌متر ارائه می‌شود. این ارقام نشان می‌دهد که ابعاد **i20** جدید در مقایسه با نسخه قبلی بیشتر شده، چرا که طول این خودرو ۴ سانتی‌متر، عرض آن ۲.۵ سانتی‌متر و فاصله محورها نیز ۴.۵ سانتی‌متر افزایش داشته است. با ورود به **i20** متوجه خواهید شد که هیوندای دست‌و‌دلایل عمل کرده و اهمیت چندانی به صرفه‌جویی در هزینه‌ها نداده است. هر چند نمای بیرونی **i20** برتری خاصی نسبت به دیگر هم‌کلاس‌ها در بازار جهانی ندارد، در کابین این خودرو ادواتی با کیفیت و نسبتاً لوکس دیده می‌شود که نشان از عزم جدی هیوندای در افزایش محبوبیت این خودرو دارد. با هدف افزایش زیبایی و کارایی ادوات روی داشبورد، قسمت مربوط به نمایشگر و کلیدهای میانی، جلوتر از بدنه اصلی داشبورد هستند تا دسترسی به آن‌ها ساده‌تر شود. باتوجه به کمبود فضای چنين خودرویی، نوعی فشردگی در میان داشبورد دیده می‌شود که با انبوهی از



کتاب «خودران‌ها»

اگر علاقه‌مند خودران‌ها هستید و می‌خواهید از ایده و تاریخچه تا مراحل تکوین و وضعیت حال و آینده‌شان را بدانید، خواندن کتاب «خودران‌ها» را به شما توصیه می‌کنیم. این روزها درباره خودروهای خودران و بدون سرنشین صحبت زیادی می‌شود و باید بدانید که آینده متعلق به این خودروها است و تلفیقی از چندین علم و فناوری مانند کامپیوتر، هوش مصنوعی و روبات، خودروسازی و الکترونیک هستند. این کتاب در ۶۸ صفحه به طور کامل وضعیت خودران‌ها و بزرگ‌ترین سازندگان و بازیگران بازار را بررسی می‌کند و شما را به درون آزمایشگاه‌های سری شرکت‌هایی مانند گوگل می‌برد تا بفهمید در دنیای خودران‌ها چه خبر است و در آینده قرار است مسافر یا راننده چه ماشین‌هایی باشید. در این کتاب با چالش‌ها و دغدغه‌های مطرح شده آشنا می‌شوید و نگرانی‌های کارشناسان و موانع قانونی را خواهید یافت. در این اثر خواندنی می‌توانید مطالب جذابی درباره اینکه آیا سرانجام خودروهای خودران از راه خواهند رسید، ریشه‌ها، یک شروع تلخ، یک پیروزی بزرگ، در مفر گوگل یک طرح واقعی، ۸۰۰ هزار کیلومتر، بدون تصادف، چه کسی خودران خواهد ساخت؟ نگرانی‌ها و دغدغه‌ها و چالش‌های قانونی آن را ببخوانید.



اصول رانندگی حرفه‌ای به زبان ساده

کتاب «اصول رانندگی حرفه‌ای و نگه‌داری از خودرو به زبان ساده» نوشته «ضافریدون نژاد»، دومین کتابی است که می‌خواهیم به شما معرفی کنیم. اگر شما به هر دلیلی رانندگی می‌کنید، اگر قصد خرید خودرو را دارید یا قصد گرفتن گواهینامه دارید، به شما پیشنهاد می‌کنم خواندن این کتاب را از دست ندهید. در این کتاب می‌توانید درباره افزایش آگاهی و یادآوری در مورد رانندگی صحیح و حرفه‌ای و نگه‌داری اصولی از خودرو و مطالب جالب و آموزنده‌ای بخوانید. در این کتاب با نکات و ریزه‌کاری‌های آموزنده و مهمی آشنا خواهید شد که احتمالاً قبلاً نمی‌دانستید و مطمئناً رعایت این اصول و نکات برای رانندگی ایمن و نگه‌داری و طول عمر بیشتر خودروتان مفید خواهد بود. مطالب این کتاب در بخش‌های مختلفی از جمله نگاهی به خودرو، بخش نگه‌داری از خودرو، بخش هشدارهای مهم، اصول و در نهایت تصاویری از تصادفات در ایران و مطالب مفید دیگر است. مطالبی مثل اصول رانندگی، رانندگی حرفه‌ای، نگه‌داری از خودرو، خودرو، آموزش رانندگی، راهنمایی و رانندگی، آیین‌نامه رانندگی، رانندگی درست، گواهینامه، کلاس‌های خودرو و تصادفات از دیگر موضوعات این کتاب است.



خودآموز فنی خودرو

کتاب «خودآموز فنی خودرو» نوشته «محمد مهدی پویا گهر» آخرین اثری است که به شما معرفی می‌کنیم. این کتاب با هدف عدم آشنایی نسبی افراد جامعه با موارد کوچک فنی که می‌تواند در کاهش هزینه‌ها و هم‌چنین سلامت سرنشینان و جامعه مفید واقع شوند، به رشته تحریر درآمده است. انواع خودروهایی که عموم مردم استفاده می‌کنند از لحاظ آسایش، توان تولیدی موتور، میزان مصرف سوخت، میزان آلایندگی، ایمنی و مواردی چند نسبت به خودروهای کشورهای پیشرفته دارای کیفیت پایینی هستند. برای کاهش تأثیرات منفی این موارد در کتاب نکاتی ارائه شده تا راننده بتواند در ساده‌ترین حالت از وسیله نقلیه خود نگه‌داری کرده و کارایی و بازده آن را افزایش دهد.

در بخشی از کتاب خودآموز فنی خودرو می‌خوانید:

گرمی هوا و فشار کاری موتور؛ منظور از گرمی هوا این است که برای مثال، شما در فصل تابستان و یا روزهای گرم سال هستید و منظور از فشار کاری موتور نیز ترافیک، نقرات زیاد، بار زیاد، استفاده از کولر، مسیری‌های سربالایی و... است. در اثر موارد فوق ممکن است درجه آب رادیاتور خودرو بالا رفته و اگر راننده به آن توجه نکند، آب به نقطه جوش رسیده و داخل سیستم خنک‌کاری به جوش آید. شما این مطلب را با سروصدا و بخار آب خروجی از قسمت موتور متوجه خواهید شد.

راننده هیچ‌گاه نباید

بگذارد تا درجه آب خودرو به این حد از دما برسد و با نگاه کردن مرتب به صفحه کیلومتر و آمپر آب در صورت بالا رفتن درجه آب، خودرو را در کنار مسیر نگه دارد تا درجه آب پایین آمده و بعد به مسیر ادامه دهد. اما اگر چنین نشد و اصطلاحاً خودرو جوش آورد، راننده می‌بایست خونسردی خود را حفظ کرده، خودرو را در منتهی‌الیه سمت راست مسیر حرکت متوقف نماید. آن‌گاه به هیچ‌عنوان سوئیچ خودرو را نبندد، یعنی موتور خودرو را خاموش نکند، سپس با داشتن مقداری آب که جزو موارد فنی لازم داخل خودرو است، به سمت موتور رفته، درب موتور (کاپوت) را باز نماید و با دور نگاه داشتن دست و صورت خود از بخارات خروجی مقداری آب روی رادیاتور و مقداری آب نیز در داخل مخزن کمکی رادیاتور بریزد، آب ریختن روی بلوکه سیلندر و سرسیلندر و... به هیچ‌عنوان صحیح نیست و تنها می‌بایست روی رادیاتور مقداری آب ریخته تا درجه حرارت موتور کم کم کاهش یابد. آن‌گاه درب رادیاتور را یک مرحله شل می‌کنید، (البته به کمک یک دستمال کوچک خیس تا دست شما نسوزد)، سپس بعد از چند دقیقه درب رادیاتور را باز کرده و اجازه خروج کامل گازهای تولیدی داخل سیستم خنک‌کاری را می‌دهید. آن‌گاه به مقدار لازم داخل رادیاتور آب ریخته و کسری آب سیستم خنک‌کننده موتور خودرو را جبران می‌کنید.

پولیش یا واکس؛ انتخاب با شماست..

بمالید. در حالی که واکس خودرو و پولیش هر دو برای براق شدن بدنه اتومبیل استفاده می‌شود، ولی نحوه عملکرد آن‌ها متفاوت است. واکس برای براق شدن خودرو یک لایه محافظ بر روی سطوح رنگ شده اضافه می‌کند، در حالی که پولیش یک لایه نازک از رنگ را برمی‌دارد و آن را براق می‌کند. معمولاً بعد از پولیش کردن بدنه خودرو، از واکس استفاده می‌شود تا از لایه جدید ایجاد شده محافظت شود. برخلاف واکس، نیازی به پاک کردن پولیش از روی بدنه نیست. در حالی که از واکس می‌توان برای تمامی رنگ‌ها استفاده کرد، بعضی مواقع پولیش‌ها تنها برای رنگ خاصی تولید می‌شوند. از پولیش برای سطوحی که دارای رنگ تیره هستند، به منظور رنگ پریدگی استفاده می‌شود و برای رنگ‌های روشن، کاربرد پولیش، براق کردن آن است.

کدام یک را انتخاب می‌کنید؟

اما انتخاب نهایی به عهده شما است؛ انتخاب میان واکس و پولیش بستگی به خودرو و هدف مالک آن دارد. برای خودروهای جدید باید براساس زمان بندی مشخصی که توسط سازنده خودرو در نظر گرفته شده، از واکس استفاده کرد. خودرو جدید را نباید پولیش کرد و این کار، تنها زمانی نیاز است که خودرو در برابر عوامل مخرب قرار بگیرد. اگر به صورت منظم و هر چند ماه یکبار از واکس استفاده کنید، برای چندین سال نیاز به پولیش خودرو نخواهید داشت. برای خودروهای قدیمی باید از واکس و پولیش به صورت همزمان استفاده کرد. البته اگر می‌خواهید رنگ خودرو در وضعیت کنونی باقی بماند، تنها به واکس نیاز دارید. سعی کنید تا جای ممکن بعد از پولیش کردن خودرو از واکس استفاده کنید، چرا که پولیش با برداشتن یک لایه از رنگ، بدنه خودرو را آسیب‌پذیر می‌کند.

در حالی که هدف از تولید واکس و پولیش، براق کردن و جلا بخشیدن به بدنه خودرو است، ولی در برخی مواقع، استفاده از آن‌ها کاربردی برای خودرو ندارد و باید بدنه را دوباره رنگ کرد. رنگ کردن دوباره بدنه خودرو کاری زمان‌بر و پرهزینه است، بنابراین با واکس و پولیش خودرو به صورت منظم می‌توان نیاز به رنگ مجدد بدنه را از بین برد. علاوه بر بدنه خودرو، می‌توان از واکس و پولیش برای کابین نیز استفاده کرد، که البته با نمونه‌های مورد استفاده برای بدنه خودرو متفاوت هستند.

و نکته پایانی

به طور معمول، برخی از کارشناسان مصرف پولیش و واکس را به صورت دوره‌ای و زمان بندی شده بر روی خودرو پیشنهاد می‌کنند؛ همچنین به عنوان محافظ رنگ، آن را یک ماده مصرفی در طول عمر یک خودرو می‌شمارند. به عنوان مثال، اگر شما یک خودرو را سال‌ها در یک پارکینگ مناسب و دور از گرد و غبار و برف و باران و نور قرار دهید، هیچ آسیبی به رنگ آن نخواهد رسید و شاید تنها با یک شستشوی کامل، مانند روز اول خودرو زیبا و درخشان شود. اما در حالت عادی، خودرو ما یا در حال حرکت در محیط خارج از پارکینگ است و یا در گوشه‌ای از خیابان یا حیاط و یا پارکینگ متوقف شده است، در هر حال، خودرو در معرض شرایط مختلف آب و هوایی و یا برخورد اجسام و... است و به مرور، رنگ خودرو شفافیت و براقی خود را از دست می‌دهد و یا آسیب‌هایی بر اثر ایجاد خطوط و یا ضریبات احتمالی خواهد دید.

پولیش اتومبیل، عوارض ایجاد شده روی رنگ را ترمیم می‌کند، اما همیشه به یاد داشته باشید که معجزه نخواهد کرد، پولیش نمی‌تواند روی خودرو شما رنگ ایجاد کند، اما می‌تواند رنگ‌های آسیب دیده را ترمیم کند، اما به این شرط که ضخامت رنگ خودرو، برای لایه برداری مناسب باشد و زیر این رنگ آسیب دیده، رنگ سالمی وجود داشته باشد.



می‌توان گفت که همه صاحبان خودرو دوست دارند ظاهر خودروشان برق افتاده و تمیز باشد و غیر از اینکه هفتگی به کارواش می‌روند، به دنبال راهکارهایی هستند که آسیب‌های جزئی و کوچکی که سهوی به شکل خط روی خودرو ایجاد شده است را هر چه زودتر برطرف کنند. راهکارهای مختلفی مثل پولیش یا واکس برای این موضوع پیشنهاد می‌شود که در اینجا به معایب و مزایای هر یک از آن‌ها اشاره می‌کنیم.



چیستی واکس‌ها

واکس خودروها معمولاً در دو نوع مایع و چسبی در بازار وجود دارند، در حالی که برخی از آن‌ها واکس طبیعی هستند، ولی اکثر آن‌ها از مواد مصنوعی ساخته می‌شوند. واکس چسبی، نوع سنتی واکس خودرو است. این نوع از واکس، لایه‌ای محافظ را روی رنگ خودرو قرار می‌دهد و همچنین درخشندگی خودرو را در پی دارد. این لایه از واکس باعث محافظت رنگ خودرو در برابر برخی عوامل همانند رنگ زدگی می‌شود، علت این امر حرکت آب و عدم ثابت ماندن آن بر روی بدنه خودرو است. واکس، اتومبیل را در برابر اشعه فرابنفش محافظت می‌کند و از تغییر رنگ آن جلوگیری می‌کند. البته این را هم باید بگوییم که واکس به علت ایجاد یک لایه در میان رنگ بدنه و عواملی مانند روغن و نمک، رنگ زدگی را به تعویق می‌اندازد. واکس مایع عملکردی همانند واکس چسبی دارد، با این تفاوت که لایه ایجاد شده توسط آن، ضخامت کمتری دارد. هر دو نوع واکس باید به یک شیوه بر روی بدنه خودرو استفاده شود. همچنین واکس را باید بر روی سطح بدنه قرار داد و توسط یک پارچه تمیز آن را تا حدی روی بدنه مالید تا درخشندگی یکدستی ایجاد شود. واکس باعث درخشندگی بدنه شده و به طور معمول تا چند ماه روی بدنه باقی می‌ماند و سپس کارایی خود را از دست می‌دهد.



و اما پولیش

پولیش خودرو، مایعی است که برای حذف خط و خش و آلودگی از روی سطوح رنگ شده استفاده می‌شود. این مایع دارای عناصر ساینده است که یک لایه نازک از رنگ بدنه را برمی‌دارد که توسط این کار، خط و خش‌ها را از بین می‌برد. در اکثر پولیش‌ها، از واکس نیز استفاده می‌شود که موجب درخشندگی بدنه خودرو می‌شود. پولیش را می‌توان توسط دست و یا یک دستگاه پولیش برقی با استفاده از یک پارچه نرم استفاده کرد. از برخی از دستگاه‌هایی که دوران می‌کند مانند دریل نیز می‌توان به عنوان دستگاه پولیش استفاده کرد. بیشتر تولیدکنندگان پولیش خودرو توصیه می‌کنند که برای رسیدن به بهترین نتیجه، چندین بار پولیش را با فشار کم بر روی بدنه خودرو

راهکارهای پیشنهادی برای تمیزی بیشتر خودرو

گالن بریزید، سپس یک چهارم پیمانه مایع ظرفشویی به آن اضافه و گالن را لب به لب پر آب کنید. در گالن را ببندید و حسابی به هم بزنید و آن را برای استفاده‌های بعدی نگه دارید. هنگام شست‌وشوی خودرو گالن را به خوبی هم بزنید و یک پیمانه از آن را با دو گالن آب گرم ترکیب کنید و سپس برای تمیزی کردن بدنه خودرو استفاده کنید. همچنین می‌توانید برای پاک کردن گل و لای از ماشین تان از کرم پتاسیم بی تراترات برای شیشه جلو اتومبیل استفاده کنید. سپس شیشه را با آب و صابون رقیق بشویید و به خوبی آبکشی و خشک کنید.

البته اگر به دنبال راهکاری برای تمیزی ماشین بدون آبکشی و واکس هستید، باید بگویم می‌توانید یک پیمانه نفت سفید را داخل سطلی با گنجایش ۳ گالن آب بریزید و با اسفنج این محلول را روی بدنه ماشین بکشید. با این محلول نیازی نیست پیش از شست‌وشو اتومبیل را خیس کنید یا حتی پس از آن نیز به آبکشی یا واکس زدن ماشین نیازی نیست. پس از این کار، هر باری که باران ببارد، دانه‌های باران از روی سطح بدنه لیز می‌خورند و باعث کثیفی آن نمی‌شوند.



چند نکته طلایی

یادتان باشد که هرگز سقف خودرو را فراموش نکنید! زیرا سیستم‌های گرمایش و سرمایشی خودرو و شما جریان هوای گرم یا سرد را به سمت سقف خودرو هدایت می‌کنند؛ که در نتیجه آن گرد و خاک و بویهای نامطبوع در سقف خودرو جمع می‌شوند. پس مطمئن شوید که حتماً سقف خودرو را جارو می‌کنید. همچنین اگر صندلی‌های خودرو تان چرمی هستند، هر چند وقت یک بار لایه نازکی از روغن بچه به چرم بمالید و اجازه دهید خشک شود. این کار، باعث جلوگیری از خشک شدگی و ترک خوردگی چرم می‌شود.

و نکته آخر درباره گل ولای است که این موضوع خصوصاً در هوای مرطوب اهمیت پیدا می‌کند؛ زیرا احتمال گلی شدن کف خودرو بسیار بالاست. برای تمیزی کردن گل خشک شده، ابتدا تا جایی که می‌توانید آن را با جارو تمیز کنید؛ حتی می‌توانید با چسباندن نوار چسب روی قسمت گلی این کار را انجام دهید. سپس از یک سیب‌زمینی برش خورده استفاده کنید و سطح آن را بر روی گل خشک شده بمالید. آن‌هم‌های موجود در سیب‌زمینی با حل کردن ذرات گل به تمیزی شدن لکه کمک می‌کنند. نهایتاً اجازه دهید که سطح خشک شود و با استفاده از یک دستمال اثرات به جامانده را تمیز کنید.



نظافت ماشین همیشه یکی از دغدغه‌های اصلی هر فردی است که خودرو دارد، همه ما دوست داریم خودرومان از تمیزی برق بزند، اما کم بودن وقت و مشکلات مختلف مانع این موضوع می‌شود. حالا در اینجا به سراغ چند راهکار اساسی می‌رویم تا کمک حالتان باشد و بتوانید در کوتاه‌ترین زمان خودرویی تمیز و مرتب داشته باشید.

تمیزی کردن شیشه

یکی از اصلی‌ترین قسمت‌های هر خودرو که تمیزی آن برای هر راننده‌ای اهمیت دارد، شیشه خودرو است. وقتی باران شدید می‌بارد، شیشه جلو ماشین یک دردسر واقعی می‌شود. برای شستن و تمیزی کردن لکه‌های شیشه، نوشابه مشکی کمک خوبی برای شماست. برای اینکه رنگ کاپوت از بین نرود، یک حوله بین مرز کاپوت و شیشه قرار دهید تا نوشابه پایین نرود. حباب‌های نوشابه باعث از بین رفتن میکروب‌ها می‌شود. پس از این کار نیز، به طور کامل نوشابه چسبناک را از روی شیشه پاک کنید. بعد از باران، لاستیک‌ها و پوشش‌های اطراف شیشه‌های اتومبیل کثیف و پرلک می‌شوند، این لکه‌ها را با نوشابه بشویید. نتیجه این کار، بی نظیر است و حالا لاستیک‌های حاشیه شیشه‌ها برق می‌زنند.

تمیزی چراغ خودرو

چراغ خودرو یکی از قسمت‌هایی است که تمیزی آن به زیبایی ماشین تان اضافه می‌کند. شما می‌توانید با مواد و تجهیزات خانگی چراغ خودرو خود را همانند روز اولی که آن را خریدید، تمیز کنید. زمانی که با گذشت زمان، فریم و البته تعلق چراغ‌های خودرو شما بر اثر اکسید شدن و آلودگی‌ها کدر شده و شفافیت خود را از دست می‌دهند، باید به جای مراجعه به کارواش، خودتان دست به کار شوید. برای این کار، به مایع ظرفشویی، پولیش یا خمیر دندان، دستمال، آب، برگه سمباده بسیار نرم یا پارچه و الکل نیاز دارید. بعد از شست‌وشوی معمولی با مایع ظرفشویی، شما به یک سمباده بسیار نرم نیاز دارید. البته بهتر است از یک اسفنج در زیر سمباده کمک بگیرید تا فشاری که به سمباده وارد می‌کنید، کنترل شده باشد و مراقب باشید خط و خش بر روی چراغ‌ها نیندازد. مقصود از استفاده از این سمباده بسیار نرم و ریز این است که یک لایه بسیار نازک از سطح چراغ که کدر شده است را برداریم. اکنون یک دستمال حوله‌ای و نرم به دست بگیرید و محل کار خود را ضمن تمیزی کردن بررسی و چک کنید که تمام نقاط به صورت یک دست تمیز و ساییده شده باشد و بعد با آب مجدداً چراغ را آبکشی کنید. حال برای درخشان و براق کردن چراغ‌ها از یک پولیش مخصوص این کار یا خمیر دندان‌های ساده استفاده کنید و بعد آبکشی کنید؛ حالا چراغ‌های شما درخشان‌تر شده‌اند.



خودرویی تمیز تر

راه‌های زیادی برای تمیزی بدنه خودرو وجود دارد که در اینجا به شما چند نمونه از آن‌ها را می‌آموزیم. در گام اول می‌توانید یک چهارم پیمانه جوش شیرین را درون یک

مسئولیت‌های اجتماعی و نیکوکاری



در سالن همایش ولایت اردبیل به همت خیریه راز برگزار شد دومین همایش بزرگ تشخیص و پیشگیری سرطان



صبح هشتم آذر ماه ۹۷ سالن همایش ولایت اردبیل میزبان ۷۰۵ نفر از مردم اردبیل به همراه برخی از مقامات اردبیل و همچنین مدیریت عامل خیریه راز و همکاران این مجموعه بود. در این برنامه که از سوی خیریه راز در بزرگ ترین سالن اجتماعات استان اردبیل برگزار شد بسیاری از رسانه ها همچون خبرگزاری صدا و سیما نیز برای پوشش خبری این همایش مهم حضور داشتند. این برنامه با سخنرانی مهندس سپیده رحیمیان مدیر عامل خیریه راز آغاز شد و با سخنرانی برخی مقامات استان همچون دکتر نخستین معاونت امور بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی شهر اردبیل ادامه پیدا کرد. در پایان مراسم به دلیل استقبال فراوان از این همایش و به درخواست نماینده امور بانوان استانداری و معاونت بهداشت دانشگاه علوم پزشکی، بنا بر این شد تا همین برنامه بار دیگر به زودی در اردبیل برگزار شود تا میزبان بسیاری از علاقمندانی باشد که این بار به دلیل ازدحام جمعیت موق نشدند در مراسم حضور پیدا کنند. گفتنی است در این مراسم نماینده استاندار اردبیل، معاونت درمان استانداری و رییس دانشکده پزشکی اردبیل، نیز حضور داشتند. همچنین دکتر شراره غفوربان (پزشک عمومی) و دکتر فرشته شجاعی (روانشناس) از دیگر سخنرانان این مراسم بودند.







یکی از بزرگترین تفریحات و دلخوشی های کودکان خوراکی های مختلف و تغذیه های متفرقه است. در همین راستا و متاسفانه طبق آمار سازمان بهداشت جهانی، بیش از هشتاد درصد کودکان تمایل زیادی به خوردن غذا ندارند و بیشتر علاقه به تنقلات دارند که اغلب دارای ویتامین نیستند. از این رو یکی از راه هایی که خصوصا در کشورهای پیشرفته با هدف علاقمند شدن کودکان به غذا انجام می شود تبدیل شکل معمولی غذا و میوه ها به اشکال جذاب برای کودکان و شخصیت های کارتون است.

حال خیریه راز با حمایت شرکت دی دی واتر به مناسبت روز جهانی کودک جشنواره ای از غذاهایی با اشکال جذاب برای کودکان به میزبانی مجتمع مسکونی اورند پیشرو برگزار کرده است و با این روش روزی به یادماندنی برای کودکان ساخت و در عین حال با استفاده از پزشک مجرب راه های تغذیه سالم کودکان را به والدین شان آموخت.

جشنواره غذا



توزیع لوازم تحریر برای دانش آموزان اختر آباد و صفادشت

از سوی خیریه راز انجام شد
توزیع ۳۰۰ بسته لوازم تحریر بین کودکان
اختر آباد و صفادشت.



زیارت کربلا در اربعین حسینی

دوم آبان تا ۱۱ آبان ۱۷ نفر از مجموعه
هدینگ رایز کوبه نجف، کربلا و کاظمین سفر
کردند. که مسیر نجف به کربلا را به صورت
پیاده طی کردند.



حضور رسمی خیریه راز در مراسم تجلیل از معاون اجتماعی وزارت بهداشت

وزیر بهداشت در مراسم تجلیل و تکریم از معاون اجتماعی وزارت بهداشت از لزوم همکاری سازمان های مردم نهاد با وزارت بهداشت در دوره تحریم سخن گفت و همچنین ادامه داد: هیچ نظام سلامتی در دنیا بدون همکاری مردم موفق نخواهد شد.

در این مراسم که خیریه راز به عنوان تشکلی مردم نهاد به صورت رسمی از طرف وزارت بهداشت دعوت شده و حضور داشت از سازمان ها و تشکل های مردم نهاد نیز تجلیل و تقدیر به عمل آمد.





چند توصیه برای سالم ماندن ماشین های نو

خودروتان را «صفر» نگه دارید

▲ توصیه های کوتاه

- اولین نکته و مهم ترین بخش به صاحب خودرو مربوط می شود، اگر شما فردی خوش سلیقه و منظم باشید بدون شک خودرو و شما نیز همیشه سالم و باکیفیت خواهد بود. بنابراین در نگهداری خودرو باید بسیار باسلیقه عمل کنید. حتما دفترچه راهنمای استفاده و نگهداری خودرو خود را مطالعه کنید. چرا که هر خودرو دستورالعمل نگهداری و استفاده منحصر به فرد خود را دارد.
- در صورت اینکه منزل شما پارکینگ دارد، سعی کنید خودرو خود را در پارکینگ پارک کنید و از پارک آن در کنار خیابان خودداری کنید. با این کار، احتمال سرقت را هم تا حد زیادی کاهش داده اید.
- اگر خودروتان را در پارکینگ می گذارید، آن را جایی پارک کنید که در معرض آلودگی و نور مستقیم خورشید نباشد، تابش مستقیم نور خورشید علاوه بر بدنه به پوشش داخلی خودرو به شدت آسیب می رساند.
- بدنه خودرو یکی از مهم ترین فاکتورها برای نشان دادن سالم بودن و نو ماندن ماشین است. بدنه ماشین شاید معنای این حرف را ماشین بازها بهتر بدانند. تعداد زیادی از افراد هستند که بعد از خرید خودرو صفر و یا در حد صفر، خیلی دوست دارند که ماشین خود را به نحوی نگهداری کنند که مانند روز اول باشد و همانطور بدون نقص و زیبا باقی بماند. عده زیادی اما هستند که توجه ندارند خودرو نیز مانند بسیاری از لوازم شخصی و لوازم منزل نیاز به نگهداری و رسیدگی دارد و برای نو ماندن باید وقت صرفشان شود. در این گزارش با تعدادی از این راهکارها آشنا شوید. برای سالم ماندن باید همیشه تمیز باشد، وجود آلودگی و گرد و غبار باعث لطمه زدن به رنگ بدنه خودرو می شود. پس برای پاکسازی بدنه از دستمال و مواد پاک کننده باکیفیت و مناسب استفاده کنید. همچنین بعد از شستشو، آن را خشک کنید و در صورت نفوذ آب به داخل، با دقت تمام رطوبت را از بین ببرید.
- موتور ماشین را به دقت چک کنید. از محکم بودن اتصالات موتور مطمئن

باشید و به صداهای خروجی از خودرو دقت کنید، چرا که براساس نظر کارشناسان فنی بسیاری از این صداها، در اثر مشکلات فنی ایجاد می شوند.

۶. به برق خودرو خود اهمیت دهید. از سیم هایی که روکش آن ها معیوب است به سادگی نگذرید، چرا که به راحتی می توانند یک فاجعه به بار بیاورند.

۷. فشار باد لاستیک ها را حداقل ماهی یک بار چک کنید. میزان فشار باد توصیه شده توسط کمپانی، اکثراً در پشت درپوش درب باک بنزین و یا داخل درب صندوق عقب و یا روی ستون وسط (B) سمت راننده نوشته شده است.

۸. به علامت های ماشین بی توجه نباشید. وقتی چراغی شبیه موتور روشن می شود، یعنی مشکلی در موتور ایجاد شده است که باید به آن رسیدگی کنید. یا چراغ روغن به شما گوشزد می کند باید آن را تعویض کنید.

۹. توجه به دود خروجی از اگزوز خودرو می توانیم بفهیم که در دل خودرو ما چه می گذرد. جالب است بدانیم که رنگ های مختلف می تواند معنی های مخصوص خود را داشته باشد.

▲ این نکات مهم ترند!

- روغن ترمز و منبع آن نکته بسیار مهمی در نگهداری سالم و دقیق از خودرو است و هر روز یک بار باید سطح روغن در مخزن روغن ترمز بازدید شود. درپوش منبع روغن ترمز را قبل از باز کردن آن تمیز کنید، بعضی از درپوش ها به وسیله پیچ در جای خود بسته می شوند. در بعضی از مدل های جدید مخزن روغن ترمز از مواد پلاستیکی ساخته شده و دارای درپوش پیچی هستند. درپوش را باز کنید. در انجام این کار دقت کنید تا باعث افتادن و یا پاره شدن لاستیک دیافراگم زیر آن نشوید. از ریختن و یا تماس روغن ترمز با قسمت های رنگ شده بدنه خودرو نیز جلوگیری کنید، زیرا این روغن باعث خوردگی رنگ می شود.
- هر ماه یک بار و یا پس از طی ۲۰۰۰ کیلومتر، باید کشش تسمه های پمپ



برای کثیف ماندن آنها وجود ندارد. شاید روکش چرم شیک و باکلاس به نظر برسد، اما باید خیلی بیشتر از روکش های معمولی مراقب آنها باشید. کفی های فابریک ماشین را نیز می توانید با انواع بسیار ضخیم که می توانند آب و کثیفی را بیشتر در خود نگه دارند، تعویض کنید.

۸. هر چه بهتر با ماشین خود رفتار کنید، ماشین نیز بیشتر عمر می کند. سعی کنید همه قسمت های ماشین را به طور دائم چک کنید تا مشکلی نداشته باشد. ترمزها، ساسات و بدنه همه باید در بهترین حالت خود باشند. سعی کنید با آرامش رانندگی کنید و لازم نیست خشم خود از ترافیک را سر فرمان، دنده و داشبورد ماشین خالی کنید.



۹. توجه کنید که خودروها در جاده به طور متوسط ۸۱۰ سال عمر مفید دارند و میانگین سفر در هر سال حدود ۲۴ هزار کیلومتر است. البته ماشین ها و کامیون هایی که این روزها تولید می شوند، از نظر مهندسی و مواد کاربردی بسیار بهتر از چند سال قبل هستند. اما با همه اینها برخی دوست دارند استفاده بیشتری از ماشین خود داشته باشند و در ضمن، رینگ و موتور آن نیز قابل اعتماد باشد. نکاتی که به آنها اشاره شد تنها برای این است که ماشین ۴۰۰ هزار کیلومتر بیشتر عمر کند.

۱۰. استفاده از قطعات مرغوب در خودرو موجب افزایش دوام خواهد شد، اما عده ای از مالکان برخی خودروهای گران قیمت تر برای این که هزینه های جاری نگهداری خودرو را کاهش دهند، اصولاً از قطعات متفرقه برای خودرو استفاده می کنند که قیمت بسیار کمتری نسبت به قطعات اصلی دارند. اما مسئله اینجاست که دوام قطعات تقلبی یا غیر اصلی یدکی خودرو از قطعات اصلی کمتر است و اگر در دراز مدت حساب کنید، دفعاتی که مجبور به تعویض قطعه متفرقه خواهید بود تقریباً به همان میزان یک بار خریداری قطعه اصلی هزینه برمی دارد. همچنین با توجه به این که قطعات یدکی اصلی کمتر خراب می شوند، قطعات مجاور نیز به دلیل باز و بسته شدن کمتر دوام بیشتری خواهند داشت.

۱۱. مهم نیست خودرو شما بنزینی است، دیزلی است یا دوگانه سوز! مهم این است در هر شرایطی از سوخت مناسب، مرغوب و متناسب با نیاز خودرو استفاده کنید؛ برای مثال خودروهایی که از سیستم های پر خوران مثل توربوشارژر یا سوپرشارژر بهره می برند و همچنین موتورهای که تراکم بالایی دارند (عدد تراکم که بعضاً در کاتالوگ خودروها ارائه می شود. به نسبت بیشترین به کمترین حجم هر سیلندر در نقاط پایین و بالای مرگ پیستون گفته می شود که می تواند اعدادی مثل هشت به یک یا یازده به یک و... باشد) به بنزین با اکتان بالا نیاز دارند و به همین علت برای این دسته خودروها پیشنهاد می شود از بنزین سوپر یا بنزین معمولی با مکمل های اکتان معتبر استفاده کنید. زیرا بنزین نامرغوب می تواند منجر به پدیده هایی مثل ناک و در نتیجه بروز ایراداتی در بخش رینگ پیستون ها، سرسیلندر و... شود.

آب، دینام (مولد برق خودرو)، پمپ فرمان هیدرولیکی، پمپ هوا و کمپرسور دستگاه تهویه مطبوع و نیز شرایط آنها بررسی شود. در صورت سایش یا نخنما شدن، حتماً آنها را تعویض نماید. همچنین ارتفاع سطح روغن موتور باید به طور مرتب هر هفته یک بار و یا در هر توقف برای سوخت گیری بررسی گردد. این کار بهتر است در هنگامی که درجه حرارت موتور در حد عادی است انجام گیرد.

۳. مکانیک هم مانند پزشک خانوادگی است. رابطه طولانی مدت داشتن با مکانیک به نفع ماشین شماست. زیرا او دیگر همه دردهای ماشین را می داند و می داند چه تعمیراتی روی آن انجام شده است. مکانیک های متفرقه بیشماری در سطح شهر وجود دارند، اما اگر یک نمایندگی ثابت پیدا کنید بسیار برایتان بهتر است. مکانیک های نمایندگی های برندهای مختلف چون همه روز روی یک برند مشخص کار می کنند، تخصص بیشتری در کار خود دارند. به علاوه، آن ها به قطعات فابریک ماشین دسترسی سریع تر و مطمئن تری نیز دارند. اطلاعاتشان نیز به روز و به لحظه است.

۴. لوله سیستم خنک کننده ماشین، استفاده دشواری دارد. خراب شدن سیستم خنک کننده می تواند منجر به خرابی موتور شود. ساختار آلومینیومی و بسته موتورهای جدید نمی تواند به طور مکرر انبساط بخار آب یا گاز در سیلندر موتور که در نتیجه گرمای بیش از حد است را تاب بیاورند. بنابراین، شلنگ رادیاتور و بخاری را به طور مرتب چک کنید و پس از ۲۴۰ هزار کیلومتر آنها را تعویض کنید. در این حالت خوب است پمپ آب را نیز عوض کنید. البته آن را در زمان سرویس تسمه تایم انجام دهید.



۵. تعویض تسمه تایم هزینه زیادی دارد، اما اگر این کار را در موعد خود انجام ندهید، می تواند به آسیب های جدی در موتور منجر شود. بهترین زمان برای تعویض تسمه تایم بعد از ۱۶۰ هزار تا ۲۰۰ هزار کیلومتر است. از آنجا که تسمه تایم اغلب پمپ خنک کننده را پیش می راند بسیار منطقی است در همین زمان این پمپ را نیز عوض کنید.

۶. در زمستان بسیار خوب است پیش از حرکت، اجازه دهید کمی موتور گرم شود. این کار باعث می شود تاروغن در موتور و ترمزها به دمای لازم برسد. یک دقیقه برای این منظور کافی است. بیشتر از این زمان فقط باعث سوخت بی بهره بنزین می شود. در هوای بسیار سرد - صفر درجه و زیر صفر درجه - اگر سفر شما واجب نبود از آن چشم پوشی کنید. استارت در این هوا برای موتور و باتری سخت است؛ گریس سفت می شود و لوله و شلنگ ها یخ می زنند.

۷. صندلی ها و تودوزی ماشین نیز بخشی از کیفیت و عمر خودرو را تشکیل می دهند. کاورهای قابل تعویض صندلی ها را می توان به راحتی تعویض کرد و شست. به طور مثال، اگر قهوه، چای یا سس روی صندلی بریزد، دیگر نگرانی



نامه قطعه سازان به رئیس جمهور

طبق آخرین اظهارات وزیر سابق صمت (صنعت، معدن و تجارت) «آقای شریعتمداری» ۳,۵ تا ۴ درصد تولید ناخالص داخلی در ایران به عهده صنعت خودرو و قطعات است. همچنین این صنعت به عنوان سومین صنعت اشتغالزای ایران پس از نفت و گاز و پتروشیمی، دوازده درصد اشتغال کل کشور را ایجاد کرده است، با گردش مالی نزدیک به ۱۲ میلیارد دلار در سال. همه این موارد نشان از جایگاه و اهمیت والای صنعت خودرو در اقتصاد کشور دارد. دولت آمریکا پیش تر با شناسایی صنعت اتومبیل ایران به عنوان یکی از صنایع مهم، آن را در زمره تحریم های اولیه قرار داده است، یعنی هم رده با صنعت نفت کشور.

پس از نامه نافر جام قطعه سازان به وزیر سابق کار، تعاون و امور اجتماعی در سیزدهم مرداد سال جاری با امضای انجمن سازندگان قطعات، این بار انجمن صنایع همگن نامه ای خطاب به منتخب ملت تنظیم و به امضای هیئت مدیره این انجمن رسانده است و از شرایط خاص این صنعت در روزهای جاری گفته است. نامه قبلی متاثر از نوسان قیمت ارز بیشتر حول محور عدم تخصیص ارز، مشکلات گمرکی، افزایش قیمت مواد اولیه، مطالبات انباشته قطعه سازان، تاخیر در تخصیص ارز و فشار مضاعف گمرک، بیمه و مالیات بود.

طبق آخرین اظهارات وزیر سابق صمت (صنعت، معدن و تجارت) «آقای شریعتمداری» ۳,۵ تا ۴ درصد تولید ناخالص داخلی در ایران به عهده صنعت خودرو و قطعات است. همچنین این صنعت به عنوان سومین صنعت اشتغالزای ایران پس از نفت و گاز و پتروشیمی، دوازده درصد اشتغال کل کشور را ایجاد کرده است، با گردش مالی نزدیک به ۱۲ میلیارد دلار در سال. همه این موارد نشان از جایگاه و اهمیت والای صنعت خودرو در اقتصاد کشور دارد. دولت آمریکا پیش تر با شناسایی صنعت اتومبیل ایران به عنوان یکی از صنایع مهم، آن را در زمره تحریم های اولیه قرار داده است، یعنی هم رده با صنعت نفت کشور.

پس از نامه نافر جام قطعه سازان به وزیر سابق کار، تعاون و امور اجتماعی در سیزدهم مرداد سال جاری با امضای انجمن سازندگان قطعات، این بار انجمن صنایع همگن نامه ای خطاب به منتخب ملت تنظیم و به امضای هیئت مدیره این انجمن رسانده است و از شرایط خاص این صنعت در روزهای جاری گفته است. نامه قبلی متاثر از نوسان قیمت ارز بیشتر حول محور عدم تخصیص ارز، مشکلات گمرکی، افزایش قیمت مواد اولیه، مطالبات انباشته قطعه سازان، تاخیر در تخصیص ارز و فشار مضاعف گمرک، بیمه و مالیات بود.

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 ۳۰۰۷۲۱۶۰ در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید. لطفا حتما شماره پرسنلی خود را به همراه رمز جدول ارسال کنید.

اسامی برندگان جدول شماره ۱۴
شریف شریفی شماره پرسنلی ۳۵۲۶
مازیار اسدی شماره پرسنلی ۵۰۱۷
ناصر صیادی شماره پرسنلی ۳۱۳۱

عمودی:

۱. اتومبیل قدرتمند آلمانی - شرکت خودروسازی ژاپنی
۲. سال مغولی - مرجان - رب النوع آریان های هندی
۳. شاسی بلند رضوانی خودروساز ایرانی الاصل - مردمک - بن فعل مکین
۴. جانشین محمود افغان - میوه تابستانی - فرخی شاعر لب دوخته ایرانی
۵. منقار پرنده - تفاله کنجد - آب شفاف بخش ایران - یاقوت
۶. دسته دسته - اجداد - نوعی خرمای خشک
۷. تکبر - پسوند مراقبت - جدا - شرکتی در زمینه ساخت نوت بوک
۸. مکمل زن - مرکز آمریکا - آزاد
۹. کشف کور توسی در سال ۱۸۱۱ - آشیانه مرغ - کمپانی فرانسوی تولیدکننده خودرو - بله بیگانه
۱۰. درخشان - چانه - اولین خودرو ساخت ایران از سال ۱۹۶۷ تا ۲۰۱۵
۱۱. پایتخت گرجستان - از انواع هواپیماهای مسافربری در ایران - گروهی خونی - برجستگی زیر سطح سوهان
۱۲. کلان - جامه بلند قدیمی بی آستین - یک ششم
۱۳. دور دهان - از جاده های مهم ایران - از القاب حضرت زهرا (ع)
۱۴. نویسنده کتاب آوای وحش - فیلمی از مهرجویی - از چهار انجیل معتبر
۱۵. یکی از اصلی ترین دلایل مرگ و میر در پایتخت - برندی در گروه خودروسازی فیات کرایسلر

افقی:

۱. این کشور در خصوص عملکرد لجستیک در سال ۲۰۱۸ رتبه ۲۰۶ را در بین ۱۶۰ کشور عضو نایل آمده - قهرمان گرند پری ژاپن ۲۰۱۸
۲. تکرار یک حرف - سپاس شیرین - صف، رج - شناسنامه
۳. از ادیبان قرن هجدهم فرانسه با اثر کاندید در سال ۱۷۵۹ - از رودهای مهم ایران - اولین تبعیدگاه ناپلئون - از آداب استفاده
۴. نور و گرمای خورشید - شهر آبی ایتالیا - دشمن سرسخت
۵. ذره باردار - اولین مرکب انسان! - قورباغه درختی - درجه ای نظامی
۶. هر روز یک قیمت دارد - فیلمی از دیوید راسل - دایره
۷. باب روز - نت وسط - سوپ وطنی - ساز مرداب - پول خرد هندی
۸. از عوامل اصلی افزایش قیمت قطعات یدکی در چندماهه اخیر
۹. قوم تایلندی - درون دهان - شکم بند طبی - عدد یا کلمه راهگشا - عضو رهرو
۱۰. از ظروف آشپزخانه مخصوص پذیرایی - از قطعات ترمز خودرو - میخ
۱۱. تاجر آن خلق شده شکسپیر بود - خودرو جمعی حمل مسافر - حرف انتخاب - بزرگ تراز تیمچه
۱۲. اهریمن در آیین زرتشتی - کنیز خانه پرورده - مشاجره و مجادله
۱۳. زمین آذری - یک نفر - بلیغ و شیوا - کوهی به ارتفاع ۳۰۰۰ متر در شمال یونان
۱۴. نام قدیم سوریه - رقیب دیوار - برکت سفره - تخته، ورق
۱۵. خودرو آمریکایی - از کمپانی های خودروسازی بریتانیا و سازنده خودرو مخصوص نخست وزیر این کشور

رمز جدول شماره ۱۴:

تویوتا سوپرا

پاسخ جدول شماره ۱۴:

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
ب	ی	ج	ی	ب	ا	ر	ت	و	ن	و	س	ا	ب	۱
ه	م	ن	م	و	ک	ی	ل	و	ک	ی	ل	و	ک	۲
ر	ا	ن	ا	ن	س	خ	س	ر	ن	ا	ن	ا	ن	۳
ه	ا	ن	ه	ن	ا	ی	ن	ه	ن	ا	ی	ن	ه	۴
ی	ا	ن	ی	ا	ن	ی	ا	ن	ی	ا	ن	ی	ا	۵
ل	ر	ه	ر	ه	ل	ر	ه	ل	ر	ه	ل	ر	ه	۶
ز	ا	ز	ا	ز	ا	ز	ا	ز	ا	ز	ا	ز	ا	۷
م	س	ی	م	س	ی	م	س	ی	م	س	ی	م	س	۸
ب	ا	ز	ا	ب	ا	ز	ا	ب	ا	ز	ا	ب	ا	۹
و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	و	ر	۱۰
ر	ت	ر	ت	ر	ت	ر	ت	ر	ت	ر	ت	ر	ت	۱۱
ک	ل	ی	ک	ل	ی	ک	ل	ی	ک	ل	ی	ک	ل	۱۲
ی	و	س	و	س	و	س	و	س	و	س	و	س	و	۱۳
ن	و	ب	ا	ر	ک	ی	ا	ر	ک	ی	ا	ر	ک	۱۴
ی	ن	ی	ن	ی	ن	ی	ن	ی	ن	ی	ن	ی	ن	۱۵

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

وقتے خداوند مرا آفرید...
مطمئن بود که اشتباه نکرده است...
پس چرا من، خودم را باور نداشته باشم.





مادیارت

شرکت آذربین ماد پارت راز



با استاندارد، آرامش در حرکت



تامین و توزیع کننده قطعات پدکس خودرو

www.maadpart.com

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

DIDI

water

دے دے واٹر
را در شیشه جدید
بنوشید



کیلومتر ۷ جاده قدیم گرج (فتح)، نرسیده
به خیابان خلیج، انبار شماره یک ویتانا

WATER **NEW**