

مشهور فرانسوی یا مقرون به صرفه چینی؟
مقایسه فنی و ظاهری «نواستپ وی» و «اچ سی کراس»

کاهش خریداران، مقاومت دلان
بازار خودرو تاروهای پایانی هم متلاطم ماند

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۸ | اسفند ۱۳۹۷

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

نگاهی به نمایشگاه خودرو «ژنو»

گردهمایی بزرگان در
سوئیس

Charity After Work

نیگوارگی پس از کار



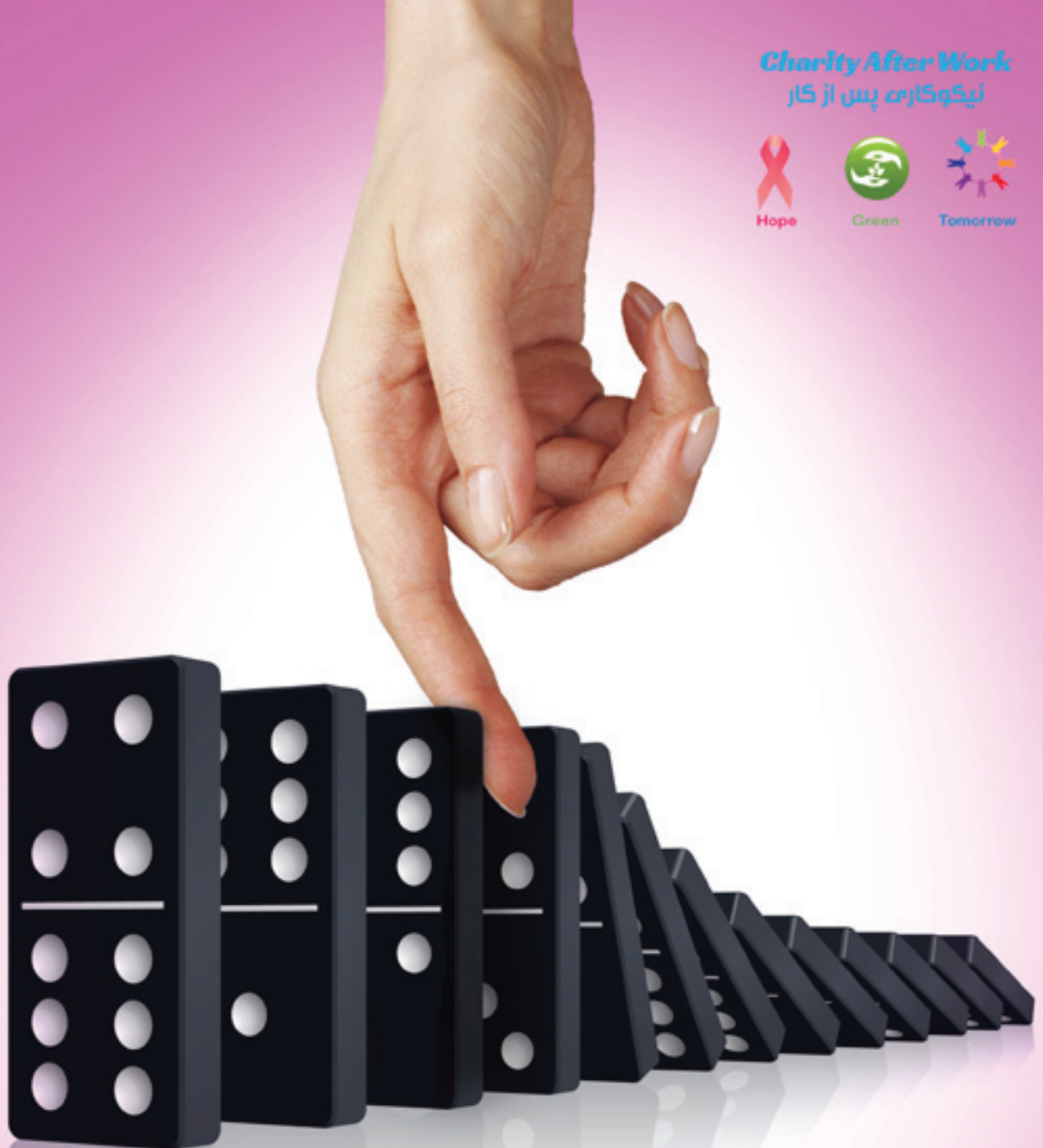
Hope



Green



Tomorrow



۴۰۶۲۵

موسسه خیریه نیکوکاران راز

با هم برای آینده بهتر

جلوی ضرر را از هر جا بگیریم منفعت است!



سپیده رحیمیان
► سرمقاله

۴

تازه ترین اخبار خودرو
► اخبار داخلی خودرو

۶

مقایسه فنی و ظاهری رنو استپ وی و خودروی اچ سی کراس
► مقایسه خودرو

۸

کاهش خریداران، مقاومت دلانان
► بازار خودرو

۱۰

خودرو سازان آماده آینده سخت
► گزارش

۱۴

باطمینان برانید
► گزارش

۱۶

خودرو در خدمت انسان
► پارک هوشمند

۱۸

زمانی که همه چیز بالانس می شود...
► گزارش

۲۰

گول ظاهر را نخورید
► گزارش

۲۲

تروشح آدرنالین زیر پوست رانندگان
► اتوبان هایی بدون محدودیت سرعت

۲۴

گردهمایی بزرگان در سوئیس
► نمایشگاه خودرویی ژنو

۲۶

راهکارهایی برای بهتر ماندن باتری خودرو
► گزارش

۲۸

تازه ترین اخبار خودرویی خارجی
► اخبار برون مرزی خودرو

۳۲

بهترین خودروهای بال دار
► گزارش

۳۴

تعدیل نیرو در کمپانی فورد
► گزارش مسولیت های اجتماعی

۳۷

رقابت نزدیک فراری و مرسدس
► فرمول یک

۳۸

چرا صنعت خودروی ترکیه غیر قابل تحریم است؟
► گزارش

۴۰

پنج نکته در مورد خودرو
► گزارش

۴۵

تفاوت رانندگی در سیستم فرمان سمت راست
► گزارش

۴۸

چهارمین همایش سلطان پستان در نیشابور
► همایش

۵۲

فهرست اعضا

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

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

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





ما در موسسه نیکوکاری و خیریه راز باهم بودن، برای هم بودن و تلاش برای دیگری را روشنی بخش راه فعالیتیمان می‌دانیم.

یقیناً پایبندی و عمل درست به امور خیریه و مسئولیت‌های اجتماعی، نیازمند عزم، پشتکار، صبوری و ممارست فراوان است و در این وادی نقش دل و عشق به هم‌نوع حرف اول را می‌زند.

مانند سایر زمینه‌های کاری در خانواده بزرگ هول‌دینگ رایز کو اعتقادمان این است مشارکت کلیه افراد و استفاده از خرد جمعی بسیار موثر و راه‌گشاست. لذا در پایان از کلیه همکاران و خانواده‌های محترم‌شان در خواست می‌کنم ایده‌ها و نظراتشان را با ما در میان بگذارند.

لازم می‌دانم از آقای دکتر صمدی که با راهبری بی‌نظیر، درایت و تلاش بسیار علاوه بر فعالیت در حوزه‌های مختلف صنعتی و تولید از ابتدای فعالیت اجتماعیشان، انجام امور خیریه و مسئولیت اجتماعی را نیز مدنظر قرار داده‌اند، تشکر کنم.

هر کجا عشق آید و ساکن شود

هر چه ناممکن بود ممکن شود

در جهان هر کار خوب و ماندنی است

رد پای عشق در آن دیدنی است

سپیده رحیمیان

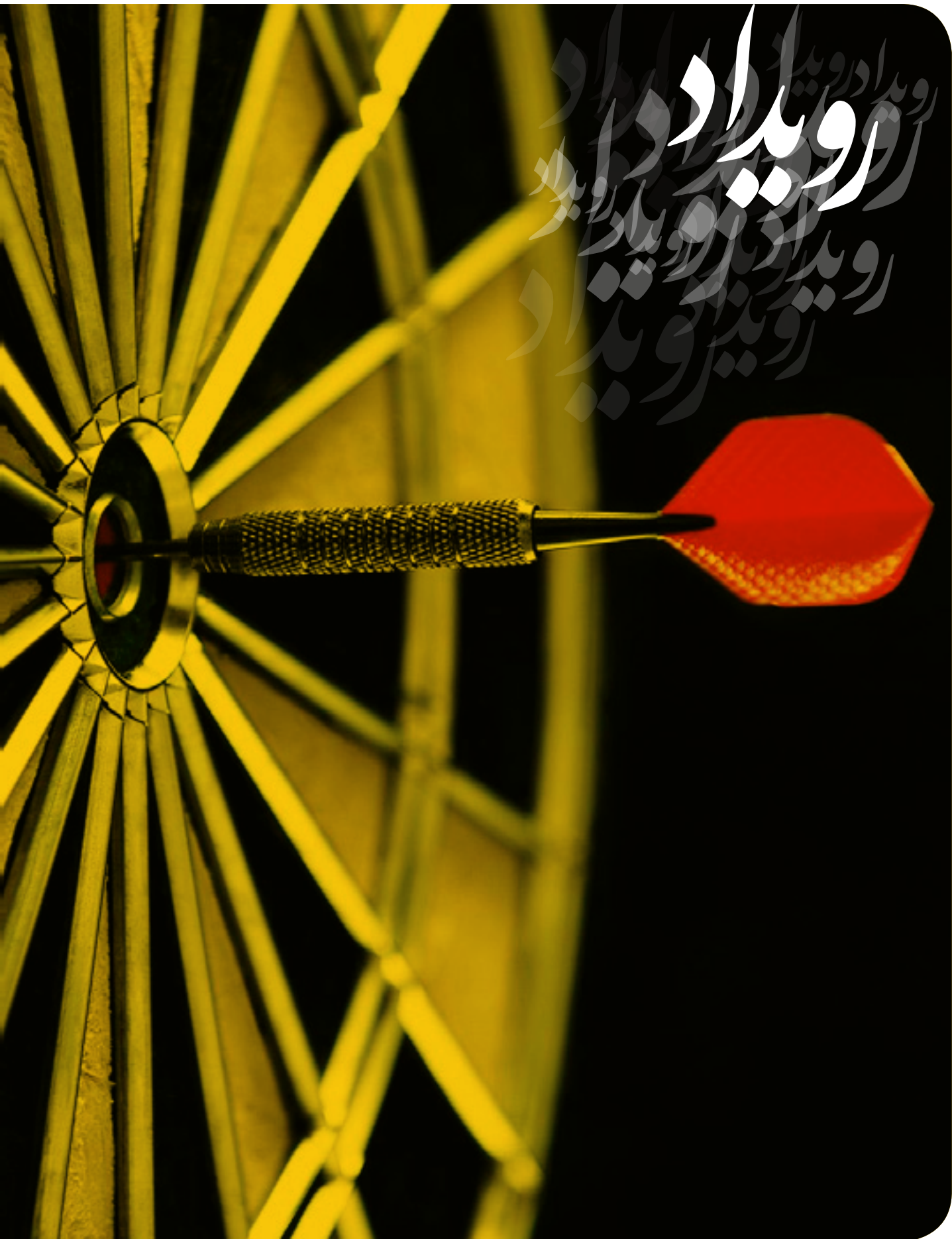
در فضای پرنوسان امروز کشور، پرداختن به امور خیریه و مسئولیت اجتماعی و چگونگی نهادینه کردن و ترویج این مفهوم ارزشی دشوار است.

اندیشه متعالی مسئولیت اجتماعی به عنوان یک ضرورت و تبدیل آن به یک الگوی تفکر و رفتار و جداسازی آن از امور خیریه که مرز بسیار ظریفی بین آنهاست، نیاز به فرهنگ‌سازی دارد.

اینک سازمان‌ها و NGOهای مختلف با توجه به اعتقادات دینی و ملی، در گذر زمان به عنوان نماد اراده جمعی در ارائه خدمات نیکوکارانه و خیرخواهانه مشغول به فعالیت شده‌اند که موسسه خیریه راز نیز با سه دیدگاه توانمندسازی و آموزش کودکان بی‌سرپرست و بدسرپرست، حمایت از محیط زیست و کم‌کردن آلودگی هوا، تشخیص و پیشگیری سرطان سینه بانوان و ارزش و سلامت در این وادی وارد شده است.

راز امیدوار است به واسطه هم‌گرایی و باور مشارکت‌کنندگان روزبه‌روز قدم‌های استوارتری را بردارد و همگام با موسسات دیگر در جهت اعتقادات اسلامی و ایرانی به موفقیت نائل شود.

شفافیت، پاسخگویی، سیاست‌گذاری و حفظ کرامت انسانی به عنوان چهار اصل ضروری و منشور اخلاقی، تجلی بخش مفاهیم ارزشمند اسلامی و ایرانی است و بر آنیم تا الگویی باشیم برای همگان در رسیدن به سعادت و سلامت جامعه.



تازه ترین اخبار خودرو را در این صفحه بخوانید

جدیدترین گزارش ارزشیابی کیفیت خودروها منتشر شد

ادامه صدرنشینی مزدا ۳، هاوال H۲ و B۳۰

هستند. علاوه بر این، ام‌وی‌ام ۳۱۵ جدید، سورن، پژو پارس، سمند، پژو ۴۰۵، ساینا، تیبا و تیبا ۲، دو ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه قیمتی سوم، خودروهای سواری B۳۰، چانگان CS۳۵ و آریو اتوماتیک چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. هم‌چنین آریزو ۵ و MVMX۲۲ دارای سه ستاره کیفی هستند. در این گروه قیمتی تنها لیفان X۶۰ اتوماتیک شرکت کرمان موتور دو ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده است. هیوندای Accent و کیا سراتو در رده کیفی چهار ستاره از پنج ستاره کیفی قرار گرفته‌اند که در لیست قیمتی دو قرار دارند. این در حالی است که هاوال H۲، هایما S۷ اتوماتیک و هایما S۵ اتوماتیک، جک S۵، جک S۳ و تیگو ۵ دارای سه ستاره کیفی هستند. در لیست قیمتی گروه دو نیز، تنها ام‌وی‌ام جدید X۳۳، دو ستاره کیفی را کسب کرده است. در لیست قیمتی گروه یک، همگی خودروهای تولیدی در دی‌ماه سال جاری شامل پژو ۲۰۰۸، نیو مزدا ۳ و سوزوکی گراندویتارا چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را به خود اختصاص داده‌اند. در ارزیابی کیفی خودروهای سواری تولیدی در دی‌ماه، هیچ خودرویی نتوانسته ۵ ستاره کیفی را کسب کند. هم‌چنین در گروه خودروهای سنگین و در بخش باری کامیونت ایسوزو NMR۸۵، کامیونت ایسوزو NPRV۵K، کامیونت هیوندای HD۶۵، کشنده ولوو FH۵۰۰ و کشنده اسکانیا G۴۱۰ باخذ ۴ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند. این در حالی است که در بخش مسافری، ون مسافری وانا باخذ ۴ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودرو تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص داده است.

شرکت بازرسی کیفیت و ارزشیابی استاندارد ایران، جدیدترین گزارش درباره کیفیت خودروهای تولید شده در کشورمان منتهی به دی‌ماه، توسط خودروسازان داخلی را منتشر کرد. بر پایه گزارش منتشر شده توسط این شرکت، در دی‌ماه ۱۳۹۷ تعداد ۳۶۵۹۶ دستگاه خودرو تولید شده که ۹۹ درصد از حجم تولیدات به خودروهای گروه سبک و یک درصد دیگر به خودروهای گروه سنگین اختصاص دارد. خودروهای تولیدی کشور در این ماه، شامل ۵۲ مدل خودرو در گروه سبک و ۱۲ مدل در گروه سنگین بوده است. بر اساس گزارش منتشر شده، در گروه خودروهای سبک و در بخش وانت در سطح قیمتی ۱، خودرو وانت نیو پیکاپ فوتون دیزلی و در سطح قیمتی ۲، خودرو وانت تندر ۳ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص داده‌اند. این در حالی است که در بخش سواری و در خودروهای تولید شده در سطح قیمتی گروه پنج، همه تولیدات دو ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. بر این اساس، سایپا X۱۳۱، X۱۳۲ و X۱۱۱ شرکت سایپا و سایپا X۱۳۱ تولید شرکت پارس خودرو که در لیست قیمتی گروه پنج هستند، همگی دو ستاره از پنج ستاره کیفی را به خود اختصاص داده‌اند. در لیست قیمتی گروه چهار؛ تندر ۹۰، پلاس، تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک، پارس تندر، رنو ساندر اتوماتیک، پژو ۲۰۷ اتوماتیک و دنده‌ای و آریو دنده‌ای چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را به خود اختصاص داده‌اند. هم‌چنین در همین لیست قیمتی، تندر ۹۰ پارس خودرو و هم‌چنین تندر ۹۰ ایران خودرو، برلیانس H۲۳۰، دنا و دنا پلاس، رانا، پژو ۲۰۶ صندوق‌دار و هم‌چنین بدون صندوق آن، دانگ فنگ H۳۰ نیز دارای سه ستاره از پنج ستاره کیفی

مذاکرات خودروساز روسی برای مونتاژ خودرو در ایران

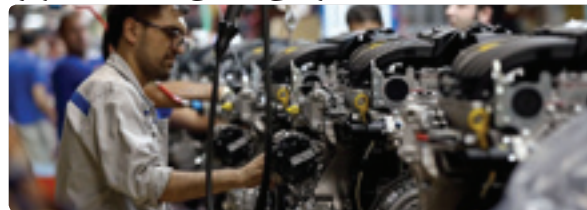
بنابراین ۲۶۳۰۵ خودرو در قزاقستان، بلاروس و ازبکستان در ۲۰۱۸ فروخته شد و حالا این کمپانی به دنبال ایجاد بازار جدید در ایران است.



«ویکتور کلاووف» مدیر بخش همکاری بین الملل و سیاست منطقه‌ای شرکت دولتی روستک اعلام کرد، خودروسازی روسی «آتوواز» در مورد فروش خودرو در ایران مذاکره می‌کند. به گفته کلاووف: «آتوواز» که خودروهایش را در مصر مونتاژ می‌کند، مذاکراتی با سایر کشورها مثل ایران انجام داده است که هم در مورد فروش و هم در مورد مونتاژ خواهد بود. صادرات مدل لادای این خودروسازی ۵۷ درصد رشد کرده و به ۳۸۰۵۰ خودرو در سال گذشته رسید. طبق گفته نایب رییس آتوواز در امور فروش و بازاریابی، این خودروها در ۳۴ کشور از جمله ترکیه، تونس و کوبا فروخته شده‌اند. برای اولین بار در ۲۰۱۸ مدل لادا وستا بالاترین صادرات را (۳۰ درصد فروش) به دست آورد. فروش لادا بیشتر به کشورهای مشتری‌های مشترک المنافع متمرکز است،

اجرایی شدن کمک ۴ هزار میلیاردی دولت به قطعه‌سازان

خودروسازان به‌همراه بانک‌های عامل قرار است پرداخت این تسهیلات در اسرع وقت صورت گیرد. این مقام مسئول با بیان اینکه لیست قطعه‌سازان از طریق خودروسازان با نظارت انجمن قطعه‌سازان به بانک‌های عامل ارسال شده است، گفت: «خوشبختانه این تسهیلات قرار است به‌صورت مستقیم در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد که این موضوع یک نکته مهم به‌شمار می‌آید.» دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران با اعلام اینکه انتظار می‌رود با همکاری بانک‌های عامل، این کمک مالی در اولین فرصت پرداخت شود، اعلام کرد که علاوه بر این کمک ۸۷۰ میلیون یورویی نیز قرار بود در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد که هنوز سازوکار آن مشخص نشده است. اگر این موضوع نیز اجرایی شود، بخشی از مشکلات قطعه‌سازان برطرف خواهد شد.



دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ایران گفت کمک ۴ هزار میلیارد تومانی دولت به قطعه‌سازان به مرحله اجرا رسیده است. «مازیار بیگلر» در این باره در گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد با تعاملات صورت گرفته میان قطعه‌سازان و

افزایش ساعت کار مراکز تعویض پلاک در آستانه نوروز

است، اعلام کرد: «تمامی مراکز موظفند نسبت به ارائه خدمات به خودروهای پذیرش شده تا هر ساعتی که کار آنها به اتمام برسد، اقدام کنند.»



رییس پلیس راهور ناجا از افزایش ساعت کار مراکز شماره‌گذاری و تعویض پلاک در کشور، در آستانه نوروز خبر داد. «سردار تقی مهری» رییس پلیس راهور ناجا با اعلام خبر فوق، گفت: «نظر به افزایش مراجعه به مراکز شماره‌گذاری و تعویض پلاک در کشور، ساعت پذیرش در این مراکز تا ساعت ۱۵ افزایش یافت.» به گفته سردار مهری از ۱۰ تا ۲۰ اسفندماه، ساعت پذیرش این مراکز تا ساعت ۱۷ و از ۲۰ تا پایان اسفندماه، ساعت پذیرش مراکز تا ساعت ۱۹ خواهد بود. رییس پلیس راهور ناجا با اشاره به اینکه این تصمیم در راستای افزایش خدمات‌رسانی به شهروندان اتخاذ شده

مصوبه خاص کمیسیون تلفیق در بودجه ۹۸ کسب درآمد ۵۶۰۰ میلیاردی از ترخیص خودرو

بررسی مصوبات کمیسیون تلفیق بودجه نشان می‌دهد، در حالی سقف منابع و مصارف بودجه دولت در سال آینده حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است که قسمت عمده افزایش درآمدها از محل افزایش درآمدهای مالیاتی است. بر این اساس، یکی از درآمدهای منظور شده در لایحه بودجه، مربوط به حقوق ورودی خودرو خواهد بود که در لایحه بودجه دولت مشخص رقمی برای این منظور در نظر گرفته نشده بود. لازم به ذکر است، بر اساس سیاست‌های ارزی دولت، خودرو در گروه ۴ کالایی اولویت‌بندی شده و فعلا

مجوزی برای واردات و یا ترخیص آن صادر نشده است. برخی اظهار نظرهای دولت مردان، حاکی از آن است که سال آینده نیز تغییری در این سیاست اعمال نخواهد شد. این در حالی است که اعضای کمیسیون تلفیق در آمدی نزدیک به ۵۶۰۰ میلیارد تومان را برای دولت از این محل در نظر گرفته‌اند. گفتنی است، در حال حاضر حدود ۱۳ هزار خودرو در گمرکات کشور دپو شده است که بخشی از آنها مشکلات حقوقی و قضایی داشته و امکان ترخیص آنها وجود ندارد. به نظر می‌رسد اعضای کمیسیون تلفیق روی اخذ حقوق ورودی این خودروها در سال آینده حساب و ویژه‌ای باز کرده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد تنها در بودجه سال ۹۷ حدود ۴۲۰۰ هزار میلیارد تومان درآمدها از محل ترخیص این خودروها باید درآمد کسب می‌شد که فعلا هیچ‌گونه درآمدی از این محل به‌دست نیامده است.

مهلت ۲۰ روزه گمرک چابهار به دو خودرو ساز بزرگ کانتینرهای قطعات ترخیص شوند

مدیرکل گمرک چابهار، با اشاره به دپوی ۳۰۰۰ کانتینر قطعات دو خودرو ساز، سایپا و ایران خودرو در منطقه آزاد چابهار اعلام کرد: «به این دو خودرو ساز ۲۰ روز مهلت داده‌ام تا کانتینرهای خود را ترخیص کنند، در غیر این صورت، این کانتینرها متروکه اعلام خواهد شد.» «عزیز شمس» روز هشتم اسفندماه در گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد: «۳۰۰۰ کانتینر قطعات خودرو متعلق به ایران خودرو و سایپا در منطقه آزاد چابهار رسوب کرده که عمده دلیل آن مربوط به مشکلی است که با بانک دارند. این خودرو سازان باید بروند کد رهگیری بانک را گرفته و ارز ۴۲۰۰ تومان دریافت کنند.» شمس هم چنین گفت: «در عین حال، گمرک تسهیلاتی را برای آنها در نظر گرفته و اعلام کرده کسانی که با بانک مشکل دارند، می‌توانند ۷۰ تا ۸۰ درصد کالای خود را ببرند و مابقی را به‌عنوان وثیقه در بندر بگذارند.» این مقام مسئول گمرک با بیان اینکه از قرار معلوم خودرو سازان می‌گویند این اطمینان را ندارند بابت ارز ۴۲۰۰ تومانی به‌ما اختصاص می‌دهد یا خیر، صحبت‌هایش را اینگونه ادامه داد: «این که خودرو سازان این اجناس را ترخیص کرده و با نرخ ارز ۴۲۰۰ تومان به‌فروش برسانند و بانک بعداً اعلام کند نمی‌تواند با این نرخ ارز را در اختیار آنها قرار دهد، البته فقط خودرو سازان



مهری با بیان اینکه لازم است ایمنی وسایط نقلیه نیز مورد توجه قرار گیرد، در این رابطه گفت: «مسافران پیش از آغاز سفرهای نوروزی لازم است که ایمنی وسایط نقلیه خود را کنترل کنند تا در طول سفر دچار مشکل نشوند.» رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی با بیان این که در طرح نوروزی امسال بیش از پنج هزار نیروی کمکی نیز علاوه بر نیروهای راهور به کمک ما خواهند آمد، گفت: «طرح ما از ۲۵ اسفندماه در سراسر جاده‌های کشور آغاز شده و تا پایان تعطیلات نوروزی و هفدهمین روز از فروردین ماه ادامه خواهد داشت.» سردار مهری هم چنین گفت: «ما را نشان دهنده این است که ۳۸ درصد از تصادفات فوتی در سال گذشته ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی بوده است.» مهری هم چنین از آشکار سازی ۳۴۰۰ نقطه حادثه‌خیز در محورهای برون شهری و ۲۰۰۰ نقطه حادثه‌خیز در محورهای درون شهری خبر داد و گفت: «امیدواریم که امسال با همراهی و همکاری شهروندان شاهد کمترین تصادفات در جاده‌ها باشیم.» رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، صحبت‌هایش را با خط و نشان برای رانندگان متخلف به پایان برد: «از میان ۳۰ میلیون گواهی‌نامه فعال در کشور و به‌عبارتی از میان ۳۰ میلیون راننده، امسال بیش از پنج هزار تصادف رخ داده است. تقریباً بین دو تا سه هزار راننده متخلف در آن نقش داشته‌اند که این میزان در مقایسه با کل رانندگان عدد ناچیزی است، اما ما اجازه نخواهیم داد که رانندگان پرخطر امنیت شهروندان را به‌خطر بیندازند. در همین راستا نیز رانندگان مرتکب تخلفات حادثه‌ساز از سفر باز می‌مانند و ما این اجازه را نمی‌دهیم که رفتار پرخطر آن‌ها، آرامش دیگر مسافران نوروزی را به‌خطر بیندازند.»

خط و نشان سخت پلیس برای رانندگان متخلف از سفر نوروزی باز خواهید ماند



رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تاکید کرد که رانندگان مرتکب تخلفات پرخطر در نوروز امسال از سفر باز خواهند ماند. «سردار تقی مهری» در حاشیه چهاردهمین همایش سراسری روسا و مدیران پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا که در ستاد مرکزی ناجا برگزار شد، با حضور در جمع خبرنگاران، اعلام کرد: «آمارهای ما نشان دهنده این است که در نوروز گذشته ۸۵ درصد از تصادفات فوتی و جرحی رخ داده ناشی از سرعت غیر مجاز، سبقت غیر مجاز، بی‌توجهی به جلو و خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان بوده است و این نشان می‌دهد که کاملاً می‌توان از وقوع بسیاری از تصادفات رانندگی پرهیز کرد.» سردار

ابطال ۱۷۰ هزار کارت سوخت غیرقانونی در چابهار



مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه چابهار اعلام کرد، با مسدود شدن ۱۷۰

هزار کارت سوخت غیرقانونی مهاجر، از قاچاق حدود ۴۰ میلیون لیتر بنزین در یک سال گذشته جلوگیری شد. «مصطفی نخعی» از تلاش ویژه بازرسان منطقه چابهار در مسدود کردن کارت‌های مهاجر خبر داد و گفت: «این مهم باتوجه به اهتمام ویژه منطقه در جلوگیری از عرضه خارج از شبکه، در یک سال گذشته محقق شد و شناسایی بیش از ۱۷۰ هزار کارت سوخت مهاجر را به‌همراه داشت.» نخعی در این باره گفت: «با استخراج و پردازش تراکنش‌های مشکوک به تخلف، اتخاذ ساز و کارهای خاص و تکیه بر تجربه‌های کارشناسان منطقه نسبت به ابطال کارت‌های مورد نظر اقدام شد که بر این اساس، ضمن صرفه‌جویی قابل توجه، شرایط مساعدتری در جایگاه‌ها به‌منظور جلب رضایت مردم به‌وجود آمده است.» کارت‌های مهاجر از مناطق دیگر کشور و به‌طور عمده مناطق مرکزی به این استان منتقل می‌شود و مورد استفاده افراد سودجو برای عرضه خارج از شبکه فرآورده قرار می‌گیرد.

مقایسه فنی و ظاهری ساندر و استپ وی و H30 کراس

مشهور فرانسوی یا مقرون به صرفه چینی؟

معمولی در طراحی ارزیابی کرد. چرا که هر چقدر به المان‌های مختلف این خودرو نگاه می‌کنیم، هارمونی خاصی را نمی‌یابیم. این خودرو در نمای جلو خودرو، از چراغ‌های بزرگ و کشیده استفاده کرده و به‌رغم برخورداری از زوایای تند، ظاهری خشن به این خودرو بخشیده است. هم‌چنین استفاده از پلاستیک سیاه‌رنگ بسیار پهن در پایین بدنه، کمی غیر منطقی است. در نمای عقب، چراغ‌هایی با طراحی معمولی به کار گرفته شده که قسمت امتداد یافته آن، بر روی ستون یک، کپی برداری از محصولات ولوو به‌شمار می‌رود. در طرف دیگر، رنو ساندر و استپ وی تولید شده در پارس خودرو هم مربوط به نسل‌های تقریباً قدیمی این هاچ‌بک فرانسوی است. به‌طوری‌که این خودرو تاکنون چندین بار به‌روزرسانی شده و نسل‌های جدید آن نیز عرضه شده است. البته باید توجه داشت که ساندر و محصول کمپانی داجیا بود، اما به‌دلیل اینکه این کمپانی یکی از شرکت‌های تابعه رنو به‌شمار می‌رود، در برخی از کشورها، ساندر و با لوگوی رنو عرضه شود. در خصوص طراحی ساندر و باید گفت که در پیشانی خودرو چراغ‌های بزرگی بیضی شکلی دیده می‌شود که از مشخصه خودروهای دهه نودی محسوب می‌شود. اما در عقب با چهره به‌روز تری روبه‌رو هستیم، چرا که گرافیک چراغ‌های عقب کمی به محصولات روز دنیا نزدیک است. از همین‌رو نمی‌توان نمره بالایی به طراحی رنو ساندر و هم داد. در نتیجه، خیلی تفاوتی بین طراحی این دو خودرو از نظر ظاهر وجود ندارد، اما رنو ساندر و از ارگونومیک بیشتری در بین خطوط و نحوه طراحی خود برخوردار است. به‌طور کلی، سلیقه مشتریان می‌تواند تعیین‌کننده این بخش باشد که ظاهر کدام یک از این دو خودرو را انتخاب خواهند کرد.

طراحی داخلی

اما با بررسی داخل این دو خودرو، کمی امیدوارتر از قبل خواهیم شد. با ورود به کابین H30 کراس کمی به طراحی این خودرو امیدوار می‌شویم؛ هر چند که سبک طراحی داخلی هیچ مناسبتی با ظاهر خودرو ندارد. چرا که در نمای ظاهری هر چه ممکن بوده است، از خطوط زاویه‌دار و تند استفاده شده، در صورتی که طراحی کابین به‌صورت ملایم و از خطوط منحنی بهره برده است. اما به‌هر حال، داشبورد این خودرو که با خطوط منحنی، شکل داده شده است، در کنار صفحه نمایش لمسی و پنل پشت فرمان

کراس اوورها، نسل جدیدی از خودروهای تولید شده یک دهه اخیر در بازار خودرو جهان هستند که جایگاه قابل قبولی را در سراسر دنیا به‌دست آورده‌اند. شاید دلیل اصلی این محبوبیت، جدا از بحث کیفیت خودروهای تولید شده با این سبک، از تمامی برندهای موجود، بحث اندازه و طراحی این خودروهاست. چیزی شبیه هاچ‌بک‌ها، ولی در ابعادی نزدیک به شاسی بلندها. در بازار خودرو ایران هم قطعاً این کراس اوورها از قاعده مستثنی نیستند و طی سالیان اخیر، مشتریان زیادی را دست‌وپا کرده‌اند. در این گزارش به بررسی دو خودرو محبوب این سبک در بازار کشورمان، یعنی «ساندر و استپ وی» از کمپانی رنو فرانسه و «H30 کراس» از کمپانی «دانگ فنگ» چین خواهیم پرداخت، هر چند که با توجه به بازار پر نوسان فعلی خودرو در ایران، اختلاف قیمت‌ها بین این دو محصول کمی بیش از حد معمول شده است. ساندر و استپ وی، اگر چه مدل قدیمی رنو است. اما نام و نشان یک شرکت معتبر اروپایی را یدک می‌کشد که کیفیت محصولات آن بسیار بالاست و در بسیاری از نقاط با نام داجیا عرضه می‌شود. در سوی دیگر میدان، محصول ایران خودرو به نام H30 کراس قرار داده شده است. H30 کراس تولید شرکت دانگ فنگ چین است که تاریخچه خوب و طولانی در زمینه تولید خودرو سواری ندارد، اما توانسته H30 کراس را با همکاری مشترک با پژو-سیتروئن روانه بازار چین و ایران کند...

طراحی ظاهری

می‌توان هر دو خودرو مد نظر را در زمره هاچ‌بک‌های بزرگ هم قرار داد. در مقایسه ابعاد، H30 کراس در طول و عرض و هم‌چنین فاصله دو محوری از ابعاد بزرگتری برخوردار است و در نتیجه، فضای داخلی و هم‌چنین فضای بار H30 کراس به‌مراتب بزرگ‌تر از رنو ساندر و استپ وی است. اما وقتی به مقایسه ارتفاع این دو خودرو دقت می‌کنیم، متوجه می‌شویم که H30 علی‌رغم معرفی به‌عنوان یک کراس اوور از ارتفاع کمتری نسبت به رنو ساندر و برخوردار است. در نتیجه، رنو ساندر و، کراس اوور تر از رقیب چینی خود است. در مقایسه، ظاهر این خودرو باید عنوان کرد که H30 کراس را باید خودرویی



عقر به، نمایی جذاب برای یک خودرو اقتصادی ارزان قیمت رقم زده است. رنو ساندرو هم به منظور طراحی کابین به مانند پلت فرم از رنو ال ۹۰ الهام گرفته است. از همین رو، کابین این خودرو را باید فیس لیفت شده ال ۹۰ دانست که کمی تغییر کرده و البته از کیفیت بهتری نیز برخوردار است. از همین رو، هم چنان سادگی بیش از حد در المانی نظیر داشبورد، غربلک فرمان و پتل پشت فرمان بیش از پیش آزار دهنده است. از معدود نقاط ضعف رنو ساندرو، طراحی داخلی بسیار اقتصادی و ارزان قیمت است. در نتیجه این رنو H30 کراس است که طراحی مشتری پسندتری بهره می برد. اگر واقع بینانه به هر دو خودرو نگاه کنیم، هیچ کدام ارگونومی و چیدمان خوبی در کابین ندارند. به عنوان مثال، نمایشگر H30 که قرار است در حین دنده عقب، پشت خودرو را نشان دهد و در موقع حرکت، رهیاب آن روی صفحه دیده شود، در قسمتی نصب شده است که چند سالی است در طراحی داخلی خودرو منسوخ شده است و این روزها حس After Market بودن نمایشگر را به ما می دهد. هم چنین سیستم تهویه اتوماتیک هم در پایین ترین نقطه با نمایشگر مجزا نصب شده که باتوجه به وجود مانیتور، نیازی به داشتن نمایشگر مستقل برای سیستم تهویه دیده نمی شود. داخل ساندرو استپ وی هم همین طور است. تنظیمات سیستم تهویه دقیقاً پشت دسته دنده بوده که در واقع، جای مناسبی نیست. هم چنین دکمه های شیشه بالا بر عقب، بین دو صندلی جلو بوده که بیشتر زجر آور است. فضای پای سر نشین عقب در H30 کراس کمی بهتر است و می توان گفت که با توجه به وجود برخی امکانات، تجربه سفر با این خودرو لذت بخش تر از استپ وی به نظر می آید. ولی از طرفی کابین ساندرو استپ وی به مراتب کم صداتر بوده، باتوجه به نوع طراحی، حس آرامش بیشتری در اتاق آن احساس می شود.

توانایی فنی

رنو ساندرو استپ وی، همانند دیگر محصولات خانواده لوگان و ساندرو از پیشرانه معروف K4M استفاده کرده است. این پیشرانه ۴ سیلندر است و ۱۵۹۸ سی سی حجم دقیق آن است. K4M قابلیت تولید ۱۰۵ اسب بخار قدرت و ۱۴۸ نیوتن متر گشتاور را داراست و دارای مزایایی چون شتاب و چالاکی خوب، مصرف سوخت کم و استهلاک پایین است. گیربکس اتوماتیک ساندرو استپ وی با کد فنی DP2 شناخته می شود و از نوع ۴ سرعته تیپ ترونیک است. این گیربکس به طور کلی، عملکردش خوب و با موتور هماهنگ است و حالا با نصب بر روی خانواده ساندرو اصلاحاتی بر روی تورک کانورتر آن انجام شده است که عملکردش بسیار بهتر شده است و تا ۲۴۰ نیوتن متر هم قابلیت تحمل گشتاور را داراست. ساندرو استپ وی یک کراس اوور شهری است و توقع شما از سواری آن، باید متناسب با کلاسش باشد نه اینکه از آن انتظار آفرود مانند یک 4WD SUV را داشته باشید. هندلینگ ساندرو استپ وی خوب است و خودرویی در دست راننده به شمار می رود. در سیستم

بررسی نهایی

رنو ساندرو استپ وی، یک خودرو با کیفیت است که عملکرد خوبی دارد و خوب ساخته شده است و در بازه قیمتی خودش هیچ خودرویی توان رقابت با آن را ندارد. ارزش خرید بالایی دارد، ظاهر جذاب و جوان پسندی دارد که همه سلیقه ها را در اکثریت گروه های سنی مخصوصاً جوانان جذب خود می کند، ویژگی های فنی خوبی دارد و بسیار هم با استقبال بالایی مواجه شده است. رنو ساندرو استپ وی، در بازه قیمتی خودش فرمانروای بی چون و چرا است. اما نباید فراموش کنیم که مسیر صعودی قیمت این خودرو در بازار ایران، طی ماهیان اخیر شاید باعث عقب نشینی بسیاری از خریداران شده است و در طرف مقابل، هر چند که محصول دانگ فنگ هم با رشد قیمت مواجه شده، اما قطعاً مقرون به صرفه تر از خودرو مشهور فرانسوی است.



بازار خودرو تا روزهای پایانی سال هم متلاطم ماند

کاهش خریداران، مقاومت دلالتان



سال ۱۳۹۷ در حالی آخرین روزهای خود را پشت سر می گذارد که قطعه‌ای توان این سال را بحرانی ترین سال در بازار خودرو ایران نامید. از همان آغازین روزها و بانوسانات ارزی بود که بازار خودرو متشنج شد و به دنبال آن، خروج آمریکا از برجام و بازگشت برخی از تحریم‌ها زمینه ساز ادامه این بحران شد. خروج رنو و پژو از کشور مان و هم چنین عدم تامین نیازهای خودروسازان از سوی قطعه سازان و بالطبع ایجاد بحران برای صاحبان این صنعت با توجه به نرسیدن آن‌ها به مطالباتشان، بازار آشفته‌ای را به وجود آورد. هر روز شاهد افزایش عجیب و باورنکردنی قیمت خودروهای تولید داخل بودیم و قیمت‌ها به اعداد و ارقامی رسید که تا پیش از این کمتر کسی تصورش را هم می کرد. خودروسازان و قطعه سازان از همان روزهای نخست سال اصرار فراوانی برای آزادسازی قیمت خودرو داشتند و چاره کار را در ایجاد آرامش بازار خودرو همین نکته می دانستند. بارها و بارها جلسات متعددی میان صاحبان صنعت خودرو سازی و قطعه سازی با نمایندگان مجلس و هم چنین وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار شد تا تصمیمی جمعی برای خروج بازار خودرو از بحران گرفته شود. این وضعیت تا اوایل زمستان ادامه داشت تا اینکه سرانجام تصمیم بر این گرفته شد که قیمتی از سوی وزارتخانه با اختلافی کم از حاشیه بازار به طور مرتب اعلام شود تا شاید شاهد افت قیمت‌ها در بازار باشیم. اما همه می دانستند که درد بازار جای دیگری بود و تا وقتی تقاضا از عرضه بیشتر باشد، آتش همین آتش است و کاسه همین کاسه. سرانجام مجوز فروش فوری و بیشتر محصولات دو خودروساز بزرگ صادر شد تا شاید بازار کمی آرام گیرد.

رقابت در بحث قیمت گذاری را از دلایل اصلی افزایش عجیب و بی سابقه قیمت خودرو عنوان می کردند. روز چهارم اسفند بود که دیده بان شفافیت و عدالت در بیانیه‌ای خطاب به سران قوا از آنها خواست تا نسبت به سپردن اختیار در تنظیم بازار خودرو به وزارت صنعت تجدیدنظر کرده و دست شورای رقابت را برای انجام وظیفه قانونی خود در بازارهای انحصاری، از جمله خودرو، باز بگذارد. در بخشی از این بیانیه آمده بود: «قیمت خودروهای سواری ساخت داخل به طور بی سابقه‌ای بالا رفته است. بازار خودرو داخلی به دلیل حضور دو عرضه کننده بزرگ، انحصاری است و بر اساس قانون اصل ۴۴، شورای رقابت وظیفه دارد جلوی سوء استفاده انحصارگران این بازار از شرایط انحصاری را بگیرد. اما از حدود ۵ ماه پیش، سران ۳ قوه در شورای هماهنگی اقتصادی خود، اختیار و تکلیف قانونی شورای رقابت

مشکل کجا بود؟

وضعیت بازار آزاد خودرو به قدری عجیب و غریب و آشفته شده بود که دیگر خریداران از شنیدن هیچ رقمی دچار تعجب نمی شدند. به طور مثال، اگر شخصی در اوایل اسفندماه برای خرید پراید اقدام می کرد، باید در بازار آزاد چیزی در حدود ۵۰ میلیون تومان پرداخت می کرد و همین عامل، قدرت خرید را پایین آورده بود و کسادی را رقم زد. اما دلالتان و واسطه‌ها با مقاومت در برابر این کسادی، هم چنان به دنبال بالا نگه داشتن قیمت‌ها بودند تا به سود بیشتری برسند. بسیاری از کارشناسان اما، دلالتان را تنها دلیل به وجود آمدن این بازار آشفته نمی دانستند و بحث آزادسازی قیمت‌ها و هم چنین کنار ماندن شورای

از بازار کنند. محبی نژاد با اشاره به اینکه هم‌اکنون ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو در کف کارخانه ایران خودرو و سایپا قرار دارد، عنوان کرد وقتی این خودروها راهی بازار شود، به‌طور حتم قیمت خودرو در بازار کاهش پیدا می‌کند.

عدم انجام تعهدات

هر چند که خودروسازان تولید و فروش فوری محصولات خود را به‌طرز محسوسی افزایش داده بودند، اما از سوی دیگر هنوز تعهدات آنها در مورد خریدارانی که از قبل ثبت‌نام محصولات از این دو خودروساز انجام داده بودند، اجرا نشده بود و هر روز شاهد تجمع اعتراضی برخی از خریداران در باره بعضی از محصولات تولیدی بودیم. پرسروصداترین محصولات در این باره را می‌توان، ساندر و اتومات و دنده‌ای دانست. بعد از خروج رنو از ایران بود که داستان عدم انجام تعهدات پارس خودرو به مشتریان به‌وجود آمد. پیش‌فروش پر تعداد دو خودرو محبوب این کمپانی یعنی ساندر و اتومات و دنده‌ای و ناتوانی در تامین این محصولات باعث شد تا پارس خودرو در اطلاعیه‌های گوناگون خواهان این باشد که یا خریداران از دریافت این دو مدل خودرو انصراف دهند و ودیعه خود را پس بگیرند، یا آنکه از طرف این خودروسازان، محصولات دیگری را تحویل بگیرند. وقتی اصرار خریداران به رسیدن به ساندر بود، چاره‌ای برای این خودروساز باقی نماند تا برای تحویل سفارشات، برای مشتریان اولویت‌بندی کند و تنها به خرید اولی‌ها این محصول را تحویل دهد. پارس خودرو در آخرین اطلاعیه خود در این باره که اوایل اسفندماه منتشر شد، خطاب به مشتریان اعلام کرد: «به‌دلیل تأخیر در خودروهای ثبت‌نامی و نظر به درخواست‌های مکرر تعدادی از مشتریان این گروه از محصولات، طرح‌های پیشنهاداتی جهت آن دسته از مشتریان که تاکنون دعوت‌نامه تکمیل وجه مابه‌التفاوت صادر نشده است را به این شرح اعلام می‌کند: در مرحله اول امکان تبدیل صرفاً برای تعهدات خودرو اتومات و دنده‌ای با زمان صدور دعوت‌نامه تیرماه ۹۷ از ساعت ۱۶ روز چهارشنبه مورخ ۱ اسفند ۹۷ فعال خواهد شد.» پیشنهادهای قابل اجرا برای محصولات رنو: به این ترتیب بود که مشتریان مجبور بودند که یکی از موارد زیر را قبول کنند. طرح پیشنهادی انصراف، طرح پیشنهادی تبدیل مدل خودرو، طرح پیشنهادی الحاقیه قرارداد و یا طرح پیشنهادی خرید انصرافی. اما بسیاری از مشتریان راضی به توافق با پارس خودرو در این باره نشدند و شکایت‌ها در این باره هم‌چنان ادامه داشت. این در حالی بود که قیمت ساندر و بازار آزاد هم به‌طرز بی‌سابقه‌ای بالا رفته بود.

کاهش نامحسوس قیمت‌ها

افزایش تولید و فروش محصولات از جانب دو خودروساز از یک‌سو و رکود در بازار از سوی دیگر، باعث شد تا قیمت‌ها کمی دچار کاهش شود. هر چند افزایش قیمت‌ها به قدری بالا بوده است که به این زودی‌ها نباید انتظار رسیدن به قیمتی معقول در مورد محصولات داخلی را شاهد باشیم. سایپا و ایران خودرو هر روز طرح‌های مختلفی را برای فروش محصولات خود در نظر گرفته بودند، به این ترتیب که طبق اسناد منتشره از سوی ایران خودرو این کمپانی پس از صدور مجوز اختصاص ۲۰ درصد از تولیدات روزانه خود به فروش فوری از سوی وزارت صمت، تعداد ۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو را به‌صورت فوری از سی‌ام بهمن، در هشت روز، به‌فروش رسانده است و این روند تا روزهای پایانی سال هم ادامه خواهد داشت. از سوی دیگر، هم‌زمان با اجرای برنامه افزایش تولید که منجر به رشد ۹۰ درصدی تولید محصول در سایپا شده، این گروه برنامه عرضه خودرو به بازار را با سرعت بیشتری دنبال می‌کند. مطابق با این برنامه، سایپا روزانه ۸۰ درصد از تولیدات خود را به پاسنخ‌گویی به تعهدات قبلی و ۲۰ درصد دیگر را به طرح فروش فوری اسفندماه خود که با هدف تنظیم بازار در حال اجراست، اختصاص داده است. بر همین اساس، سایپا قصد دارد تا پایان سال جاری و تا پیش از تعطیلات نوروز، تعداد ۱۵ هزار دستگاه خودرو به بازار عرضه کند. اجرای این برنامه با هدف کنترل قیمت‌ها و کاهش تدریجی نرخ محصولات سایپا در بازار صورت می‌گیرد.

برای مقابله با سوءاستفاده انحصار گران بازار خودرو را از این شورا گرفته و تنظیم این بازار را به وزارت صنعت، معدن و تجارت سپرده است. انتخاب وزارت صنعت برای این مهم، اساساً اشتباه است، چراکه برخی مسوولان این وزارتخانه در صنعت خودرو دینفع هستند و برای تصمیم‌گیری درباره آن دچار تعارض منافع می‌شوند. متأسفانه سیاست وزارت صمت درباره قیمت‌گذاری خودرو نیز کاملاً اشتباه بود و به خودروسازان انحصارگر اجازه داد بعد از جهش قیمتی دی‌ماه، مجدداً عرضه را کاهش دهند و حاشیه قیمت بازار را باز هم بالا ببرند. سیاست‌گذاری اشتباه، صنعت خودرو ایران را که باید خانه فن‌آفرینان و دانشمندان باشد، جولانگاه رانتخواران و رانتجویان کرده است. اکنون که مشخص شده کوتاه کردن دست شورای رقابت از بازار خودرو و سپردن این بازار به وزارت صنعت اشتباه فاحشی بوده است، دیده‌بان شفافیت و عدالت از سران سه قوه می‌خواهد با تجدید نظر در این تصمیم، دست شورای رقابت را برای انجام وظیفه قانونی در بازارهای انحصاری از جمله خودرو باز بگذارد. هر چند تصمیم‌گیری‌های این چنینی را می‌توان از دلایل گران شدن خودرو دانست، اما به‌طور حتم مهم‌ترین عامل، همان برابر نبودن تولید خودرو به نسبت تقاضای بازار بود. کار تا جایی پیش رفت که بحث سوال از وزیر صنعت هم از سوی بهارستان‌نشینان مطرح شد. بعد از اینکه «علی لاریجانی» رئیس مجلس، در جلسه روز پنجشنبه ۲ اسفند در صحن علنی پارلمان به کمیسیون صنعت، معدن و تجارت مأموریت داد تا وضعیت بازار خودرو را پیگیری کند، «محمد رضا منصوری» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگاران، با بیان اینکه شکایت‌های مردم از خودروسازان در زمینه‌های مختلف از جمله تأخیر در تحویل و کیفیت پایین خودروها افزایش یافته، اعلام کرد: «در صورتی که بازار خودرو ساماندهی نشود، پس از بررسی بودجه، سؤال از رضا رحمانی وزیر صنعت، معدن و تجارت از سوی نمایندگان کلید می‌خورد.» وزارتخانه که متوجه آشفتگی روزافزون در بازار خودرو



شده بود، سرانجام دست از مقاومت برداشت و مجوز افزایش فروش خودروسازان را صادر کرد. به‌نوعی که این دو خودروساز می‌توانستند ۲۰ درصد از تولید روزانه خود را به فروش فوری اختصاص دهند. از روزهای نخست اسفندماه بود که سایپا و ایران خودرو هر روز با همین برنامه جلو رفتند تا شاید دردی از این بازار آشفته درمان شود، اما از سوی دیگر، مقاومت دلالت در بازار آزاد برای بالا نگه‌داشتن قیمت‌ها باعث شد تا تنها شیب بسیار ملایمی را در کاهش قیمت‌ها شاهد باشیم. پیش‌بینی‌ها بر این بود که وقتی خودروهای پیش‌فروش شده راهی بازار شوند، قطعاً روند کاهشی را در قیمت‌های خودروهای تولید داخل شاهد خواهیم بود. در همین رابطه، «آرش محبی نژاد» دبیر انجمن قطعه‌سازان همگن، روز ششم اسفند در گفت‌وگو با خبرنگاری‌ها با اشاره به اینکه در حال حاضر قیمت انواع خودروهای داخلی در بازار بیش از ۳۰ درصد حباب دارد، گفت: «باتوجه به افزایش حجم تولید شرکت‌های خودروساز، مردم نباید درگیر هیجانات شده و اقدام به خرید خودرو

مناسب نیست، چرا که بازار خرید و فروش در زمینه اعلام شماره ملی رخ می‌دهد، روشی که خریدار را از فروش خودرو تا ۳ سال منع می‌کند را می‌توان مناسب دانست. هر چند که اگر یک فرد بخواهد به‌عنوان مثال پس از یک سال خودرو خود را بفروشد، این روش می‌تواند باعث حذف دلالتان شود و در خصوص سرمایه‌گذاری در زمینه خودرو نیز باید ریشه‌یابی به‌صورت اقتصادی شود. «موتمنی» چاره کار را در شرایط فعلی، دست‌نگه‌داشتن مردم از خرید عنوان کرد و گفت: «باتوجه به این که قیمت خودروها در حال حاضر رو به کاهش است، پیشنهاد نمی‌شود که مردم اقدام به خرید خودرو کنند.»



در رابطه با قیمت واقعی پراید می‌توان به رقم ۳۹ میلیون تومان که تا چندین پیش اعلام می‌شد اشاره کرد، اما مشخص نیست که قیمت این خودرو به رقم ذکر شده می‌رسد یا خیر؟ همان‌طور که اعلام شد، باتوجه به این که بازار خودرو با وجود روند کاهشی در این هفته داشته، اما همچنان آشفته است. بنابراین خرید خودرو در حال حاضر مناسب نیست. در صورتی که خودروسازان روند عرضه خود را به‌صورت مناسبی جهت تامین بازار ادامه دهند، روند کاهش قیمت ادامه پیدا می‌کند. «وقتی که قیمت‌ها روندی کاهشی، هر چند با شیب ملایم به خود گرفته است؛ پس برای دلالتان هم چاره‌ای باقی نمی‌ماند تا خودروهای انبار کرده خود را روانه بازار کنند. به‌نظر می‌رسد افزایش شدید قیمت خودروها در ماه‌های اخیر باعث شده توان و قدرت خرید مشتریان و مصرف‌کنندگان واقعی کاهش یابد و این موضوع، فروشندگان و دلالتان را به تپ‌وتاب انداخته تا به هر صورتی که هست، خودروهایی را که با امید رشد حاشیه بازار و سود بالا، پیش‌خرید کرده بودند، با قیمت‌های پایین‌تر به‌فروش برسانند. باتوجه به وعده افزایش عرضه خودرو به بازار و تحویل خودروهای پیش‌فروش شده قبلی، به‌نظر می‌رسد در روزهای آتی قیمت خودروها در بازار باز هم با کاهش روبه‌رو شود، اما طبق گفته رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو شاید به این زودی نباید منتظر بود تا قیمت‌ها به رقمی معقول نزدیک شود. آمارها حاکی از آن است که تولید خودرو در ۱۱ ماه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نزدیک به ۴۰ درصد کاهش داشته و می‌توان همین موضوع را از مهم‌ترین دلایل گرانی محصولات تولید داخل دانست. از طرفی دیگر افزایش تولید و فروش در مدت کوتاه اواسط بهمن ماه سال رو به پایان تا آخرین روزهای اسفند باعث شد تا قیمت‌ها فروکش کرده و کمی آرامش را بعد از آن بازار بحرانی طولانی مدت شاهد باشیم. آیا می‌توان امیدوار بود که روند کاهش قیمت‌ها باتوجه به افزایش تولید و عرضه ادامه داشته باشد؟ آیا می‌توان امیدوار بود که با پایان سال ۱۳۹۷ التهاب در بازار خودرو به پایان خواهد رسید؟ آیا تصمیمات صحیح باعث خواهد شد تا دست دلالتان از بازار خودرو کوتاه شود؟ شاید برای رسیدن به پاسخی در این باره باید منتظر روزهای آغازین سال ۹۸ بمانیم...

رکود ادامه دارد؟

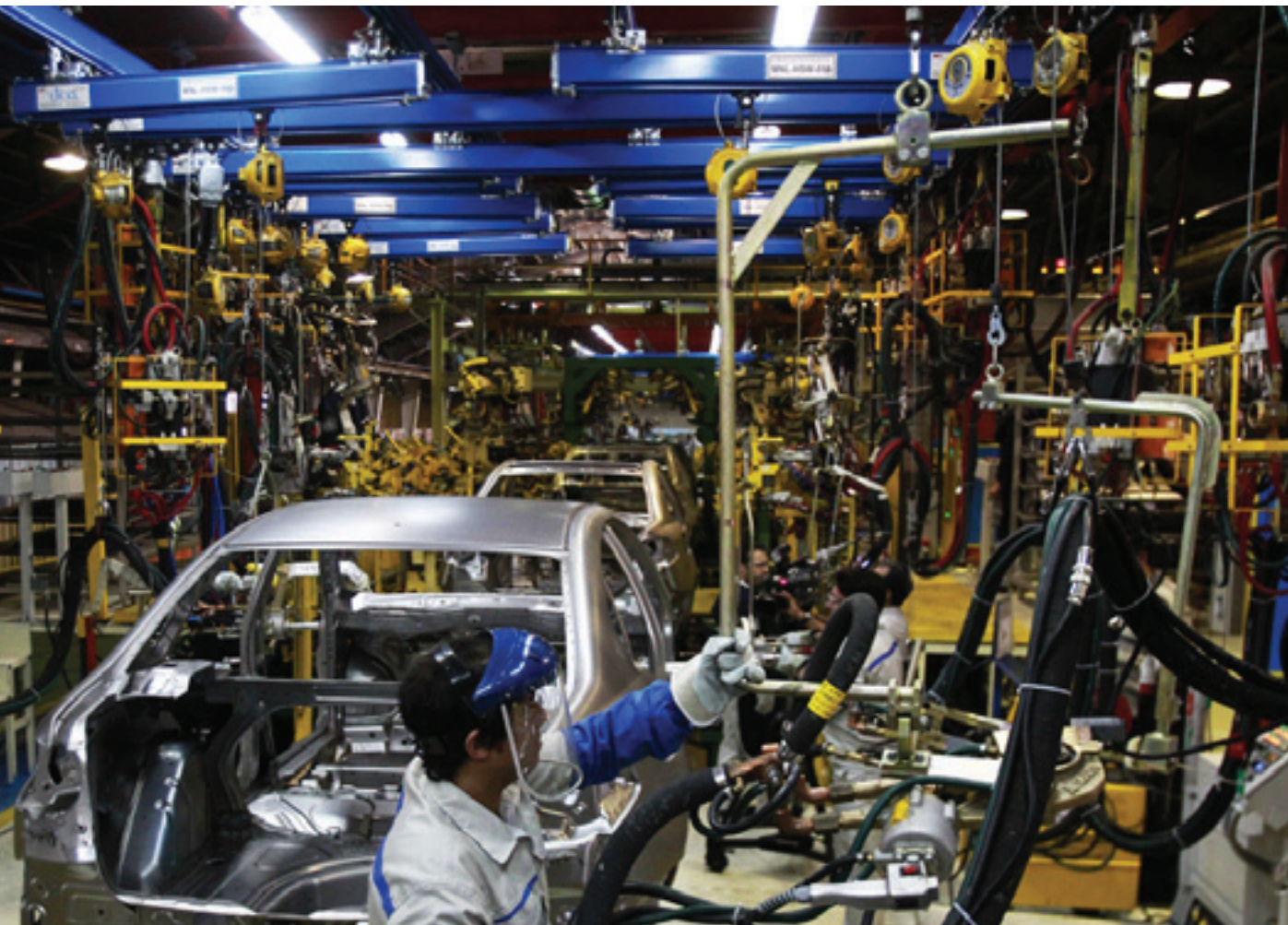
قطعا هر چه به تعطیلات نوروز نزدیک می‌شویم، فروشندگان خودرو بیشتر از قبل می‌توانند امیدوار باشند که شاید دوران رکود فعلی در بازار خودرو حتی به‌طور موقت به پایان برسد. این درحالی است که کارشناسان عنوان می‌کنند که اگر قرار بر پایین‌آمدن قیمت‌ها باشد، در کنار افزایش تولید و فروش خودرو، باید کاهش خرید در بازار آزاد را هم شاهد باشیم تا دلالتان عقب‌نشینی کرده و قیمت‌ها را کاهش دهند. رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو هم چاره کار را در همین موضوع دیده و در گفت‌وگو با خبرنگاران عنوان کرد که مردم فعلا برای خرید خودرو دست‌نگه‌دارند. به گفته «سعید موتمنی»: «طی هفته‌های اخیر، بازار خودرو دچار آشفتگی شد که مهم‌ترین عامل آن نحوه عرضه خودرو توسط خودروسازان است. چند روزی است که قیمت‌ها در بازار کاهشی شده و در حال حاضر هیجان خرید و فروش خودرو در بازار کاهش یافته است. رفتار خودروسازان از تاریخ ۱۶ بهمن‌ماه به‌نحوی صورت گرفت که قیمت محصولات داخلی در بازار نیز افزایش یافت.» این مقام مسئول در رابطه با قیمت‌گذاری براساس فرمول جدید گفت: «پراید در انواع مختلف در بازار بین ۴۷ الی ۵۰ میلیون تومان قیمت دارد و قیمت سایر محصولات داخلی نیز به همین روال در هفته‌های اخیر افزایش پیدا کرد. قیمت‌گذاری براساس فرمول پنج درصد کمتر از حاشیه بازار توسط خودروسازان نیز در اتفاقات اخیر تاثیر گذار بوده است. نحوه قیمت‌گذاری خودروسازان به‌صورتی است که حاشیه سود در بازار ایجاد می‌شود. لازم به‌ذکر است که در پیش‌فروش‌ها اکثر مردمی که ثبت‌نام می‌کنند، جهت به‌دست آوردن سود این کار را انجام می‌دهند. تنها راه‌حل خروج از این آشفته‌بازار عرضه مناسب توسط خودروسازان است. مدتی است که خودروسازان عرضه مناسبی را انجام می‌دهند و این روند باید ادامه پیدا کند. زمانی که عرضه نه‌تنها در خودرو، بلکه در هر مسئله دیگری با مشکل مواجه می‌شود، تقاضا در این زمینه افزایش می‌یابد. در همین زمینه، به‌دلیل این که عرضه خودرو در بازار با امسال مشکلاتی داشت، تامین‌کنندگان مردم به‌درستی انجام نشد.»



در حال حاضر، باتوجه به این که موج هیجانی بازار فروکش کرده، قیمت‌ها در بازار رو به کاهش است و به‌همین دلیل می‌توان گفت افرادی که به‌دنبال دست‌یابی به سود بودند، با کاهش قیمت‌ها متضرر خواهند شد. «رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو درباره راه‌های حذف دلالتان هم گفت: «لازم به‌ذکر است که فروش خودرو به‌صورت کار تکس نیز مدت‌ها مورد بحث قرار می‌گرفت، اما در حال حاضر فروش به این صورت نخواهیم داشت. روش‌هایی برای حذف دلالت از طریق کارت ملی‌ها صورت گرفته است که به‌عقیده بنده، این روش

چهار سو





خودروسازان خود را برای آینده‌ای سخت آماده می‌کنند.

نوامبر گذشته، جنرال موتور اعلام کرد، سایت دیترویت را تعطیل خواهد کرد؛ چراکه فروش خودروهای سدان در آمریکا به شدت کاهش یافته و انتظار می‌رود این روند در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ به شدت ادامه یابد. تعطیلی این سایت تولیدی ۱۴۷۰۰ نفر را بیکار خواهد کرد. در همین هفته گذشته هم جگوار و روور در بریتانیا اعلام کردند، حدود ۴۵۰۰ نفر تعدیل خواهند داشت. این تعدیل در واکنش به کاهش فروش در چین و رسوایی خودروهای دیزلی است. بسیاری از شرکت‌ها هم منتظر برنامه اجرایی خروج بریتانیا از اروپا هستند تا سیاست‌های خود را با آن تنظیم کنند. سایه تعدیل روی سر هزار پرسنل سایت ولز شرکت جگوار احساس می‌شود.

از دیگر عوامل جانبی، می‌توان به مرگ بنیانگذار و مدیرعامل اسبق فیات، «سرگیو مارچونی» اشاره کرد. هنگامی که «کالوس گوسن» مدیرعامل رونیسبان به جرم تخلفات مالی در ژاپن دستگیر شد، نام مارچونی نیز در پرونده به چشم می‌خورد. اگرچه اتهامات از سوی گوسن انکار شده است، اما رسوایی به وجود آمده کل صنعت خودرو را متاثر کرده است.

در کوتاه مدت، رشد اقتصادی چین در سال آتی کند می‌شود. این بدان

در نشست سالیانه، مدیرعامل‌های صنعت خودرو در موتور دیترویت در هفته گذشته، سخنان امیدبخشی ردوبدل نشد. همه خودروسازان، به ویژه آمریکایی‌ها، خود را برای شدید شدن رقابت و رکود سال آتی آماده می‌کنند.

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند تغییرات شگرفی طی دو دهه آتی در صنعت خودرو رقم خواهد خورد. به نحوی که میزان و شدت تغییرات برابر با کل صد سال گذشته خواهد بود. «پروفیسور دیوید بیلی» از دانشگاه آستون، این پیش‌بینی را انجام داده است.

«کارل ویلیام» استاد مدیریت دانشگاه منچستر، معتقد است خودرو به نحوی که هم‌اکنون شاهد آن هستیم، در لبه تبدیل شدن به بخشی از تاریخ است. این تعدیل ۴۵۰۰ نفری بر پایه استعفای داوطلبانه و بیشتر در سطح ارشد سازمان دنبال خواهد شد.

جدای از پیش‌بینی‌ها، شواهد از وقوع قطعی بحران حکایت دارد. در سال گذشته، یکصد میلیارد پوند ارزش شرکت‌های خودروسازی کم شده است که آثار آن در جلسات هیئت‌مدیره‌ها و خطوط تولید تجلی پیدا کرده است.



اگر چه خودروهای بدون راننده هم مشکلات خاص خود را دارند. ۷۳ درصد رانندگان در ایالات متحده هنوز به این خودروها اطمینان کامل ندارند؛ به ویژه بعد از تصادفات مرگباری که نمونه‌های اولیه داشتند. اگر پروژه خودروهای خودکار شکست بخورد، هزینه‌های خدمات پس از فروش زیان هنگفتی را به صنعت تحمیل خواهد کرد، اما بسیاری از کارشناسان معتقدند تکنولوژی تا ابتدای سال ۲۰۲۰ به بلوغ کافی می‌رسد و همه‌گیر خواهد شد. توسعه خودروهای بدون راننده، فصل جدیدی را در استفاده اشتراکی باز خواهد کرد. اجاره یک خودرو بدون راننده شامل هزینه بیمه و تعمیرات و نگهداری خواهد بود و محاسبه و در نظر گرفتن این موارد چالشی حقوقی اطلاعاتی در بر خواهد داشت. تحلیلگران معتقدند ارزش بازار سرویس‌های اشتراکی خودرو پس از این تحول تا حدود یک تریلیون دلار خواهد بود.



بدون راننده یا با راننده، برقی بودن خودروهای نسل بعدی، جای تردید ندارد. این مهم‌ترین خطری است که باز بگران بزرگ صنعت خودرو را تهدید می‌کند. چین، به عنوان قطب جدید خودرو برقی معرفی خواهد شد. باز بگران بازار جدید متفاوت خواهند بود. بی‌ام سرما به‌گذاری سنگینی انجام داده و رونو نیشان به خوبی پیش می‌رود، از سوی دیگر، شرکت تسلا وجود دارد. جگوار هم در تلاش است.

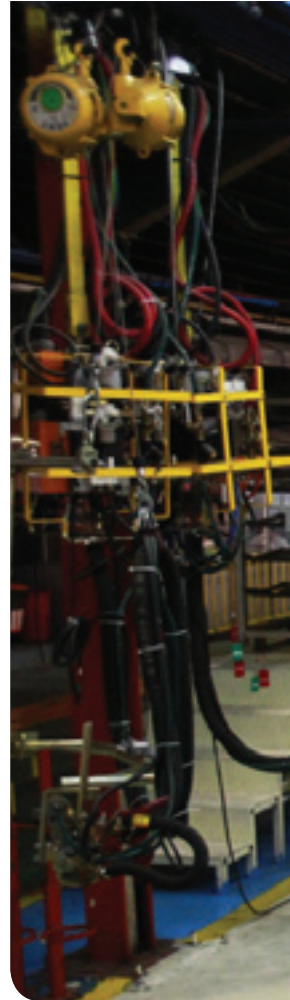


شرکت‌هایی که از غافل‌جا مانده‌اند، فورد، فولکس واگن و غیره هستند. کسانی که با چالش‌های فعلیشان سخت مشغولند.

معنی است که شرکت‌هایی که در این بازار سهم دارند نیز، متاثر خواهند شد. کاهش فروش خودرو در این کشور که حجمی همانند بازار آمریکا به علاوه اروپا دارد، کل صنعت خودرو را تحت تاثیر قرار خواهد داد. از سوی دیگر، تصمیمات تجاری رئیس جمهور ایالات متحده، «ترامپ»، مبنی بر جنگ تجاری وضعیت را پیچیده‌تر و بی‌نرخ‌تر خواهد کرد.

در بلندمدت، اما مسائل ساختاری و ریشه‌ایست که تاثیرگذار خواهد بود. از جمله این موارد، می‌توان به قوانین محیط زیستی، برقی‌سازی خودروها، توسعه خودروها، پلت‌فرم‌های اشتراک خودرو و چالش‌های فروش شخصی خودرو و اشاره کرد، مسائلی که تمام خودروسازان قادر نخواهند بود از آن عبور کنند.

وقتی در ۱۹۰۸ فورد مدل T از تولید خارج شد، آمریکایی‌ها خودرو را یک موتور اختراق داخلی و یک گریبکس تعریف می‌کردند. پس از جنگ جهانی دوم بود که ژاپنی‌ها و اروپایی‌ها هم وارد شدند و مدل‌های کوچک‌تر و اقتصادی‌تر خود را به بازار ارائه کردند. بار دیگر، این آمریکایی‌ها خواهند بود که با ارائه خودروهای برقی، معادلات صنعت را به کلی تغییر خواهند داد و مفهوم خودرو را باز تعریف خواهند کرد. اگر این روند ادامه یابد، تمام خودروسازان اروپایی که در موتور شو دیترویت امسال حرفی برای گفتن نداشتند، از جمله بنز، آئودی جگوار و غیره بار دیگر مجبور خواهند شد خود را با نورم جدید صنعت تطبیق دهند. سال آینده این نمایشگاه در تاپستان برگزار خواهد شد. تلاشی مذبح‌خانه برای فرار از سقف‌ها تا بلکه شکوه و جلال گذشته را به نمایشگاه دیترویت بازگرداند، اما نکته آنجاست که نقش دره سیلیکون به مراتب پیش از دیترویت (صنعت خودرو) برای جهانیان اهمیت یافته است. اینکه آینده صنعت خودرو با ارائه خودروهای برقی، کماکان در دست سازندگان با سابقه باشد یا شرکت‌های داده‌محوری، هم چون گوگل یا اوبر، ذی نفعان بعدی صنعت خودرو باشند، چندان روشن و شفاف نیست. اما خودروسازان برای تطبیق دادن خود با شرایط جدید کار سختی را پیش رو دارند.



بسیاری از غول‌های خودروسازی، سیاست ادغام و یا تصاحب شرکت‌های تکنولوژی محور را به عنوان تضمینی برای بقا در آینده در پیش گرفته‌اند. جایی که در آن خودروهای سواری معمول گزینه سوم و یا چهارم حمل‌ونقل خواهند بود. تویوتا بزرگ‌ترین خودروساز دنیا از نظر تیراژ پانصد میلیون دلار روی توسعه خودرو بدون راننده با همکاری اوبر سرمایه‌گذاری کرده است. ولو یک استارت‌آپ را خریداری کرده است و جگوار با شرکتی از زیرمجموعه‌های گوگل به اسم ویمو قرارداد همکاری بسته است.

نکات مهم برای آماده‌سازی خودروها قبل از سفرهای توریستی

با اطمینان برانید



با فرارسیدن تعطیلات نوروز، قطعاً بهترین فرصت برای هم‌وطنان خواهد بود تا با بهره‌بردن از این روزها عزم سفر کنند. هر چند که در این میان، سفرهایی با هواپیما، اتوبوس و قطار هم صورت خواهد گرفت، اما بی‌گمان بیشترین تعداد سفر با خودروهای شخصی انجام می‌شود. استفاده از وسایل نقلیه شخصی رایج‌ترین سفر است که این امر دلایل مختلفی دارد. از جمله اینکه کنترل سفر دست خودتان است، هر جا بخواهید می‌توانید توقف کنید، هم‌سفرانتان را خودتان انتخاب می‌کنید، اینکه چه جایی بیشتر یا کمتر بمانید را خودتان تصمیم می‌گیرید و مزایای زیاد دیگری که شمارا به این نوع سفر علاقه‌مند می‌کند. اما مهم‌ترین مسئله قبل از آغاز سفر با وسیله نقلیه شخصی، اطمینان کامل از سلامت خودرو خواهد بود. اگر می‌خواهید در طول سفر با خیال راحت و اطمینان رانندگی کنید، بهترین کار این خواهد بود که یک بررسی دقیق بر روی وسیله نقلیه خود انجام دهید تا در طول سفر با مشکلی مواجه نشوید. مهم‌ترین نکات برای آماده‌سازی خودرو را با هم بررسی خواهیم کرد:

مراجعه به تعمیر کار مطمئن

قطعا راحت‌ترین و در عین حال، امن‌ترین راه این است که خودرویتان را نزد یک تعمیر کار ببرد تا هم نگاهی به آن بیاندازد و هم در صورتی که مشکلی پیدا شد، آن را تعمیر کند. مکانیک‌ها به خوبی می‌دانند که نکات ایمنی خودرو قبل از سفر چیست و می‌توانند کمک بزرگی به شما باشند، زیرا اشکالاتی هستند که شاید اصلاً در رانندگی داخل شهر بروز نکنند، اما زمانی که به جاده می‌زنید، به خاطر سرعت، آب و هوا و... به راحتی می‌توانند سفر را برای شما تلخ کنند. اما خوب، شاید همیشه تعمیر کار دم‌دستان نباشد و نتوانید ماشینتان را برای سرویس و چک‌آپ نزد او ببرید. در ادامه مواردی وجود دارند که به راحتی خودتان می‌توانید آن را چک کنید و در صورت بروز مشکل و یا غیرعادی بودن شرایط، سفرتان را به تعویق بیندازید و ماشین را به یک تعمیر گاه در دسترس ببرید.

آب، روغن و فیلترها

نشت سیالات یک خودرو می‌تواند به‌سادگی نشت آب از سیستم تپه‌ی هوا، یا به مهمی چکه کردن روغن ترمز یا روغن موتور باشد. بهتر است همیشه قبل از سفر، سطح روغن موتور، آب رادیا تور، روغن ترمز، روغن هیدرولیک فرمان و حتی مایع مخزن شیشه‌شوی را چک کنید، مناسب‌ترین زمان برای بررسی هنگامی است که موتور خودرو سرد است و ماشین خاموش است. به‌طور کلی، پیشنهاد می‌شود

روغن موتور هر ۱۰۰۰ کیلومتر یک‌بار، از طریق گیج روغن چک شود تا اگر کمتر از نشانگر باشد، حتماً آن بررسی شود. اما در صورتی که در موتور خودرو شما به‌طور معمول روغن موتور تبخیر می‌شود، همراه داشتن روغن موتور اضافی بسیار ضروری است. سعی کنید روغن موتوری که برای سرریز به همراه دارید، دقیقاً از همان نوعی باشد که در موتور خودرو استفاده کرده‌اید. همانطور که گفته شد، روغن هیدرولیک فرمان، روغن گیربکس، روغن ترمز و آب باتری نیاز به بررسی دارند تا به ترتیب از سفت شدن فرمان، سخت شدن گیربکس،



می آید که چراغ‌ها کار نمی‌کنند و این به خاطر این است که فیوز باید عوض شود. نکته دیگری که باید به آن توجه کنید، هماهنگی چراغ‌های جلو (می‌توانید در یک جای تاریک آن‌ها را تست کنید) و تنظیم آن است، زمانی که چراغ‌ها باهم هماهنگی نداشته باشند. این اتفاق ممکن است شما را شب‌ها دچار مشکل کند. قطعات مهم دیگر در این باره، شمع‌ها و وایرهای خودرو هستند. مطمئن شوید که برق‌رسانی از طریق این قطعات، به‌خوبی صورت بگیرد.

ترمز و تسمه‌ها

از ترمز غافل نشوید! سلامت ترمز بسیار بااهمیت است؛ مخصوصا که تصمیم به رانندگی در جاده‌ها گرفته‌اید، هر صدایی به‌هنگام ترمز گرفتن، ممکن است هشدار برای تعویض لنت یا حتی دیسک ترمز باشد. سعی کنید همیشه برندهای معتبر و اصلی را برای خرید لنت ترمز انتخاب نمایید و در این زمینه، اقتصادی فکر نکنید. تسمه‌ها از دیگر قطعات مهم خودرو هستند. به‌خصوص تسمه‌تایم و تسمه‌دینام که معمولا با صدا اعلام می‌کنند، در معرض ازکارافتادگی هستند، از آنجا که پاره‌شدن تسمه، ساعت‌ها شما را معطل خواهد کرد. بهتر است چنین صداهایی را نشنیده نگیرید، تسمه‌های شل یا خیلی خشک می‌بایست تعویض شوند. فرمان خودرو نیز باید در شرایط ایده‌آلی باشد. چنانچه احساس می‌کنید فرمان تحت کنترل شما نیست یا صدا می‌دهد، حتما برای کشف علت، اقدام کنید.



نکات دیگر

اینها، موارد اصلی برای بررسی خودرو در یک سفر هستند؛ اما قطعا مسائل دیگری هم هستند. قفل درها، کمربند ایمنی، آینه جلو، آینه‌های بغل و تمام مواردی که بر دید و ایمنی شما اثرگذارند را چک کنید. در اختیار داشتن تجهیزات هم چون مثلث خطر، چراغ چشمک‌زن، چراغ قوه، پتو، سویچ یدک، کپسول آتش‌نشانی و جعبه کمک‌های اولیه از دیگر وسایل ضروری برای شروع سفر محسوب می‌شوند. تاریخ انقضای بیمه‌نامه ماشینتان را چک کنید و ترجیحا برای همه همسفرانتان بیمه مسافرتی تهیه کنید. هم‌چنین تجهیزات صوتی خود را بازدید کنید. چون برای سرگرمی و جلوگیری از خواب‌آلودگی، رادیو و موزیک می‌تواند به هوشیاری شما کمک کند. چون شما در حین رانندگی نمی‌توانید با اعضای خانواده و یا دوستان مداوم صحبت کنید و ممکن است در ایمنی رانندگی شما تأثیرگذار باشد. بنابراین در طول سفر سعی کنید به رادیو و موزیک‌های شاد گوش کنید. اگر خانوادگی و با بیش از یک خودرو سفر می‌کنید، سعی کنید محل‌های توقف برای استراحت را قبل از حرکت انتخاب کرده باشید. از سبقت‌گیری و شوخی در حین مسیر پرهیز کرده و در کل، سعی کنید ضمن رانندگی با سرعت مناسب از مسیر سفر لذت ببرید. چرا که سفر شما بعد از استارت خودرو شما آغاز شده است...

نقص ایمنی و اختلال در سیستم برق‌رسانی خودرو جلوگیری شود. نکته دیگر در مورد فیلترها خواهد بود. ورود هوای تمیز به موتور شما، کار آبی و راندمان موتور و خودرو شما را بهبود می‌بخشد. هم‌چنین اگر ماشینتان فیلتر کابین دارد، آن را هم چک کنید. این دو معمولا در سرویس‌های خودرو نادیده گرفته می‌شوند و در صورتی که در موارد ضروری عوضشان نکنید، مشکل‌ساز خواهند شد. نکته مهم دیگر در هنگام سفرهای نوروزی این است که قطعا مقصد بسیاری از هم‌وطنان در تعطیلات پیش رو، شهرهایی خواهند بود که حتی در اوایل بهار هم دوران سرمای وحشتناکی را سپری می‌کنند. همین موضوع یعنی اینکه از وضعیت ضد یخ موجود در رادیات مطمئن شوید تا خودروتان در این مناطق دچار یخ‌زدگی نشود. پر کردن محفظه شیشه‌شوی همان چیزی است که عموما فراموش می‌شود، اگر تنها یک بار در اثر بارش ناگهانی باران و گل‌آلود شدن جاده یا برخورد حشرات با شیشه جلوی ماشین، دید خود را از دست داده باشید، قطعا ضرورت شیشه‌شوی را کاملا درک می‌کنید. اگر برف‌پاک‌کن‌ها سالم هستند، آنها را با دستمال چندین بار تمیز کنید. در غیر این صورت، حتما آنها را با نمونه اصلی تعویض کنید.

اطمینان از تایرها

تایرها یکی از مهم‌ترین اعضای خودرو هستند که وضعیت نامطلوب آنها، حتی ممکن است جان سرنشینان را به خطر بیندازد. سعی کنید باد لاستیک‌ها را متناسب با وزن وسایل داخل خودرو و تعداد سرنشینان تنظیم کنید. برای اطلاع از نسبت بار خودرو و تنظیم باد لاستیک‌ها، می‌توانید به دفترچه راهنمای خودرو رجوع کنید، ضمن حفظ پایداری و کنترل‌پذیری خودرو در سراسر مسیرها و گردنه‌ها، برای کاهش مصرف سوخت خودرو کار مثبتی انجام داده‌اید. هر نوع ساییدگی، ترک یا پارگی بر روی تایر می‌تواند هشداردهنده باشد، دقت کنید که ضخامت آج لاستیک‌ها نباید کمتر از سه میلی‌متر باشد. اگر آج لاستیک کمتر از این مقدار بود، بهتر است لاستیک خود را، به‌خصوص در سفرهای طولانی، تعویض کنید. در سفرهایی که به‌مدت طولانی در جاده هستید، لاستیک‌های بدون آج ممکن است بسیار داغ شده و در نهایت پنچر شوند و یا بترکند. هم‌چنین در سفر به مناطق سردسیر نیز برای جلوگیری از سرخوردن، این موضوع بسیار مهم است. اگر لاستیک خودرو کهنه شده است، حتما برای تعویض لاستیک اقدام کنید. برای تصمیم‌گیری بهتر در این زمینه، می‌توانید راهنمای خرید لاستیک خودرو را مطالعه کنید. اهمیت لاستیک زاپاس نیز کاملا مشخص است، آچار چرخ، جک و مثلث خطر فراموش نشود.

برق خودرو و چراغ‌ها

سلامت باتری، دینام و هم‌چنین چراغ‌های خودرو، از دیگر موارد مهم و حیاتی است. این را بدانید که اتصالات باتری باید کاملا تمیز باشند و کابل‌های باتری محکم و ایمن در جای خود قرار گرفته باشند. اگر احساس کردید خودرو به‌خوبی استارت نمی‌خورد، مهم‌ترین دلایل روشن نشدن خودرو را بررسی کنید. سر باتری سولفاته‌شده را به کمک محلول جوش شیرین پاک‌سازی کنید. از آنجایی که زمان از کار افتادن باتری قابل پیش‌بینی نیست، برای احتیاط، کابل مناسب جهت باتری به باتری در حین سفر به‌همراه داشته باشید. ضمنا اگر هنگام روشن کردن چراغ‌های جلو متوجه شدید نور پشت آمپر ضعیف می‌شود، احتمالا دینام خودرو وضعیت خوبی ندارد. هم‌چنین مطمئن شوید که تمام چراغ‌ها و سیگنال‌ها بر روی ماشین شما کار می‌کنند. شما ممکن است برای این کار، نیاز به کمک دیگران داشته باشید. در ماشین بمانید، هر نور یا راهنما را روشن کنید و از هم‌سفر خود بپرسید که آیا کار می‌کند یا خیر. لامپ‌ها را در صورت سوختن، جایگزین کنید. هم‌چنین در سفر جاده‌ای لامپ‌های یدکی (حداقل یکی برای هر نور، مانند چراغ‌های جلو، چراغ‌های عقب، چراغ‌های دنده عقب) با خود به‌همراه داشته باشید. تعویض لامپ‌ها (به‌خصوص جلو) برای خودروهای مدرن، زمان زیادی می‌برد. پس این مورد را برای دقایق آخر رها نکنید. زمان‌هایی پیش



نگاهی به سیستم پارک هوشمند در خودروها

خودرو در خدمت انسان

انتخاب شده باشد، این عملیات برای سمت مخالف انجام شده و مناسب ترین جای پارک، شناسایی شده و خودرو در فضای انتخاب شده پارک می شود. بر روی سویچ، نشانگری به منظور نشان دادن وضعیت پارک خودرو تعبیه می شود. فضای مناسب برای پارک خودرو توسط سیستم اندازه گیری نوبری (تکنولوژی سونار)، شناسایی می شود. هنگامی که فضای مناسب تشخیص داده شد، یک نشانگر کنار نمایشگر روشن شده و راننده را از وضعیت لحظه ای خودرو هنگام پارک، مطلع می سازد.

فرصتی برای رانندگان مبتدی

می توان گفت که شرکت BMW یک نمونه اولیه از پارک در شرایط افقی در یک کارگاه کوچک را رونمایی کرده است، اما اغلب سیستم پارک خودکار در شرایط پارک های موازی مورد استفاده قرار می گیرد. پارک موازی مستلزم پارک موازی خودرو با لبه پیاده رو و در یک خط در امتداد بقیه خودروهای پارک شده است. اغلب مردم به فضای معادل با ۱.۸ متر بیش تر از طول خودرو نیاز دارند تا یک پارک مطلوب داشته باشند، هر چند برخی از رانندگان حرفه ای به فضای کم تر از این مقدار نیاز دارند. برای پارک موازی، راننده باید به ۵ نکته ساده توجه کند: او باید در کنار خودرو جلویی قرار بگیرد. فرمان خودرو را به سمت لبه پیاده رو بچرخاند و با زاویه ۴۵ درجه در فضای خالی به سمت عقب حرکت بکند. تاجایی عقب می آید که چرخ های جلو خودرو در امتداد چرخ های عقب خودرو جلویی قرار بگیرد. در عین حال باید توجه داشته باشد که بیش از اندازه به خودرو پارک شده عقبی نزدیک نشود. راننده باید فرمان خودرو را در خلاف جهت لبه پیاده رو بچرخاند تا جلو خودرو خود در فضای مورد نظر قرار گیرد. در نهایت راننده باید آن قدر خودرو را جلو و عقب ببرد تا زمانی که فاصله خودرو از لبه پیاده رو ۳۰ سانتی متر شود.

یک پارک موازی

قبل از طرح موضوع باید بگویم سیستم پارک خودکار، تماماً خودکار نیست ولی موجب می شود تا پارک موازی، بسیار آسان تر انجام شود. راننده باید سرعت

در دنیای امروز انواع و اقسام سیستم های جدید و هوشمند خودرو به کمک رانندگان آمده اند تا به کمکشان لذت در کنار ایمنی و راحتی را تجربه کنیم، یکی از این سیستم ها به نام پارک هوشمند معرفی شده اند. شرکت های خودروسازی مختلفی در دنیا هستند که بر روی این سیستم و بهینه سازی آن کار می کنند و سعی دارند از رقبای خود پیشی بگیرند، زیرا این امکان زمینه ای ویژه برای رانندگان مهیا می کند که با هر سطح از توانایی بتوانند خودرو خود را پارک کنند. نگاهی کوتاه به تکنولوژی ها و سیستم های فعال در این حوزه داریم که در ادامه می خوانید.

اولین ها

سیستم هوشمند پارک، با بهره وری از تکنولوژی PARKTRONIC اولین بار توسط مرسدس بنز رونمایی شد. این سیستم کمک نوبری، بخشی از رویای رانندگی تمام اتوماتیک در دنیای خودروها است و البته، با تحقیقات و آزمایشات گسترده، امروز می توانیم بگویم تقریباً این رویا در حال به وقوع پیوستن است! پارک کردن خودرو آسان تر می شود؛ حتی ماهرترین راننده ها از سیستم جدید (PARKTRONIC) (Active Parking Assist) مرسدس بنز به خاطر راحت تر کردن تجربه رانندگی و پارک خودرو، راضی هستند. این سیستم جدید، علاوه بر مزایای سیستم قبلی برای کمک در پارک خودرو در کنار خیابان و پارکینگ های فضای باز، این بار سیستم هوشمند پارک، در صورتی که خودرو به صورت اتوماتیک پارک شده باشد، با به کنترل گرفتن سیستم نوبری، خودرو را تا مکان مورد نظر شما، هدایت می کند و این یعنی دیگر نباید نگران پارکینگ های طبقاتی با فضای تنگ باشید.

شش سنسور ultrasound در جلو و شش سنسور حرکتی در عقب، چشم های فناوری (Active Parking Assist) هستند. سنسورهای گوشه سپر، به منظور افزایش تسلط و اندازه گیری دقیق تر فضای پارک و هدایت دقیق، دارای محدوده عملکرد وسیع تری هستند. در سرعت پایین تر از ۳۰ کیلومتر بر ساعت، سیستم شروع به چک کردن سمت راست خودرو می کند و اولین جای خالی و مناسب پارک را انتخاب کرده و پس از اطلاع به راننده، شروع به پارک کردن خودرو به صورت مناسب و تمام اتوماتیک می کند؛ در صورتی که سمت چپ توسط راننده

تماشا کند یا چرت بزند تا ماشین کارش را انجام دهد! هر چند این فناوری خیلی دور به نظر نمی‌رسد، اما خیلی از افراد از رانندگی، بیش‌تر لذت می‌برند و ممکن است برای آن‌ها خیلی دشوار باشد که کنترل خودرو را به عهده رایانه قرار بدهند. کارخانه جنرال موتور قصد دارد تا خودرو اپل و کترا ۲۰۰۸ را برای رانندگی خودکار به رانندگان آلمانی پیشنهاد کند. هم‌چنین این خودرو با سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت و تنها با دوربین و لیزر می‌تواند علائم راهنمایی و رانندگی کنار جاده، خطوط خط‌کشی و موانع را تشخیص دهد.

عملیات سخت پارک کردن!

با افزایش رو به رشد وسایل نقلیه در شهرها، نیاز به پارکینگ مناسب بیش از پیش احساس می‌شود. از آنجایی که معیار با قابلیت پارک قانونی محدود هستند و جوابگوی تعداد روزافزون خودروها نخواهند بود، بنابراین گریزی برای مواجهه با پدیده‌ای به نام کمبود فضای پارک وجود نخواهد داشت. هم‌چنین بیشتر شهروندان، علاقه مند به یافتن پارکینگ در نزدیک‌ترین مکان به مقصد موردنظر خود هستند که این مسئله سبب می‌شود در محل‌های پر تردد مشکل کمبود مکان پارک حادثر شود. امروز در کشورهای مختلف از انواع پارکینگ‌ها همچون خیابانی، هم سطح، چند طبقه، بامی، مکانیکی و زیرزمینی استفاده می‌شود که به طور عمده به دو گروه پارکینگ حاشیه‌ای و غیر حاشیه‌ای تقسیم می‌شوند. انتخاب این که کدام نوع پارک مناسب‌تر است، تنها به مقوله ترافیک وابسته نیست بلکه عواملی مانند رونق اقتصادی مناطق تجاری و رضایت‌مندی هم‌شهروندان نیز در تعیین آن نقش تاثیرگذاری خواهند داشت، نبود فضای پارک کافی منجر به پارک‌های دابل و توقف‌های غیرمجاز در معابر می‌شود که ورود و خروج سایر خودروها از پارک را دچار مشکل می‌کند و در نتیجه، عوامل ایجادکننده ترافیک، تصادف، آلودگی هوا و آلودگی‌های صوتی را افزایش می‌دهد. ناسازگاری‌های ترافیکی و آلودگی‌های محیطی، تاثیرات انکارناپذیری بر برنامه ریزی روزانه و روحیه شهروندان داشته و میانگین تنش‌های روحی، عصبانیت و نارضایتی جامعه را افزایش می‌دهد.

یک سیستم راهگشا

سیستم‌های پارک هوشمند به طور عمده در اروپا، آمریکا و ژاپن عملیاتی شده‌اند. استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته و تحقیقات انجام شده دانشگاهی، در گسترش کاربرد این سیستم‌ها موثر بوده و این سیستم‌ها توانسته‌اند در حل مشکلات کاربرها راهگشا باشند. این سیستم‌ها برای مجریان این طرح، کاربران و پایداری محیط زیست مفید است. مجریان طرح به کمک اطلاعات جمع‌آوری شده از سیستم پارک هوشمند می‌توانند الگوهای مورد نیاز پارکینگ‌ها در آینده را پیش‌بینی کنند. هم‌چنین استراتژی‌های قیمت‌گذاری پارکینگ‌ها را براساس سود مورد نیاز تعیین کنند.

سطح آلودگی هوای محیط با کاهش میزان آلودگی خارج شده از خودرو کاهش می‌یابد، به این ترتیب که با استفاده از این سیستم، میزان سفر توسط خودروها برای یافتن محل پارک مناسب کاهش یافته، در نتیجه میزان سوخت مصرفی نیز به همین مقدار تقلیل می‌یابد. کاربران نیز می‌توانند از مزایای این سیستم همچون، استفاده کامل از فضای پارکینگ، امنیت بیشتر، بهینه‌سازی و بهره‌وری بالا در اجرا بهره‌مند شوند. هم‌چنین با کمک اطلاعات به دست آمده از این سیستم، زمان سفر و زمان جستجو برای پیدا کردن محل پارک کاهش می‌یابد.



خودرو خود را با فشار دادن و آزاد کردن پدال ترمز، تنظیم کند. تحقیقات نشان می‌دهد که سرعت خودرو در انجام پارک از این طریق، به اندازه‌ای است که نیازی به فشار دادن پا روی پدال گاز نیست. هنگامی که فرآیند پارک خودکار آغاز شود، سیستم کامپیوتری خودرو، کنترل فرمان را ضمن این که ماشین در کنار خودرو جلویی قرار دارد، برعهده می‌گیرد. در ادامه، راننده، دنده را عوض می‌کند و در حالت عقب قرار می‌دهد. سپس پدال ترمز به آرامی رها می‌شود تا خودرو به سمت عقب حرکت کند و سیستم چرخش خودکار غربیلک فرمان فعال شود. سپس با چرخش چرخ‌ها، خودرو در فضای مناسب پارک می‌شود. هنگامی که خودرو به اندازه کافی عقب آمد، هشدار راننده را خبردار می‌کند که خودرو را متوقف کند و دنده خود را در حالت D (حرکت به جلو) قرار دهد. خودرو به سمت جلو حرکت می‌کند تا در مکان مناسب قرار گیرد. هشدار نهایی به راننده می‌گوید که پارک با موفقیت انجام شد.

تویوتا؛ یک نمونه موفق

در تویوتا پریوس انگلیسی، کامپیوتر روی داشبورد، پیام‌های لازم را به راننده می‌دهد. این پیام‌ها می‌توانند زمان توقف، تعویض دنده و آزاد کردن آرام ترمز و حرکت به سمت محل پارک را به راننده اعلام کنند. سیستم‌های پارک خودکار متفاوت، روش‌های مختلفی را برای حس کردن موانع اطراف خودرو شما دارند. برخی از آنان حس‌گرها مختلفی را اطراف سیر عقب و سپر جلو طراحی کرده‌اند که هم اطلاعات مرتبط را دریافت و هم ارسال می‌کنند. این حس‌گرها سیگنال‌هایی را ارسال می‌کنند تا این که به یک مانعی برخورد نماید و به سمت حس‌گر منعکس شود. کامپیوتر موجود در خودرو می‌تواند فاصله خودرو تا مانع را با در اختیار داشتن زمان ارسال و دریافت سیگنال برآورد کند. سیستم‌های دیگر با به کارگیری دوربین در قسمت‌های جلو و عقب می‌توانند مانع را تشخیص دهند. بدین صورت که خودرو پارک شده در کنار خود را شناسایی می‌کنند و اندازه فضای پارک و فاصله با لبه پیاده‌رو را محاسبه می‌کنند و سپس فرمان به اندازه کافی می‌چرخد. این آینده پارک خودروهایی است که قرار است به زودی بر روی خودروها عرضه شود. در سال ۱۹۹۲، فولکس واگن سیستم پارک خودکار را در مرکز تحقیقات خود برای خودرو مفهومی Futura ابداع کرد. این مرکز این سیستم را به گونه‌ای طراحی کرده بود که راننده می‌توانست از خودرو پیاده شود و ببیند چگونه خودرو به طور کاملاً خودکار و مستقل پارک می‌شود! فولکس واگن برآورد کرد که این قابلیت می‌تواند ۳۰۰۰ دلار بر قیمت خودرو بیفزاید که البته هیچ‌گاه مورد استقبال خودروسازان دیگر قرار نگرفت.

در سال ۲۰۰۳، تویوتا قابلیت پارک خودکار را به صورت اختیاری بر روی پریوس هیبریدی نصب کرد و آن را دستیار پارک هوشمند نامید. سه سال بعد، رانندگان بریتانیایی این آپشن را معادل ۷۰۰ دلار به صورت اختیاری روی خودروهای خود نصب کردند. تا الان ۷۰ درصد رانندگان انگلیسی این قابلیت را در خودرو خود اضافه کرده‌اند. تویوتا قصد دارد در آینده‌های نزدیک مدل پریوس را برای رانندگان آمریکایی هم به سیستم پارک خودکار مجهز کند. تویوتا در حال حاضر تنها شرکت عرضه‌کننده خودروهایی است که سیستم پارک خودکار را دارد و شرکت‌های دیگر در حال کار روی این فناوری هستند.

چیزی شبیه رویا

در سال ۲۰۰۴، یک گروه از دانشجویان دانشگاه Linköping در سوئد کار مشترکی را با ولوو شروع کردند که Evolver نام داشت. خودروهای Evolver می‌توانند به طور کاملاً مستقل پارک موازی را انجام دهند. دانشجویان کار خود را با سوار کردن حس‌گر و کامپیوتر در صندوق عقب خودرو ولوو S6۰ شروع کردند که کنترل فرمان، پدال گاز و ترمز به عهده کامپیوتر بود. Seimens VDO در حال کار بر روی سیستم دستیار راننده‌ای است که دستیار پارک نامیده می‌شود. این سیستم برای پیدا کردن فضای مناسب برای پارک خودرو به کمک راننده می‌آید. خودرویی که می‌تواند کنترل چرخ‌ها را به عهده بگیرد با خودرویی که خودش رانندگی خودرو را برعهده دارد، کاملاً متفاوت است. بیش‌تر شبیه به رویا است که خودرو رانندگی ماشین را برعهده بگیرد. امروزه به کمک سیستم‌های کامپیوتری، میلیون‌ها لیتر سوخت بهینه مصرف می‌شوند، خودروها در برابر تصادفات بسیار ایمن‌تر عمل می‌کنند و سرعت مطمئنه هم در خیابان‌ها رعایت می‌شود. در حالی که در فناوری سیستم پارک خودکار، راننده می‌تواند عقب بنشیند و تلویزیون



اهمیت سلامت چرخ بر حرکت خودرو

زمانی که همه چیز بالانس می شود...

لاستیک‌های خودرو به عنوان آخرین عضو گردنده از سیستم انتقال قدرت به شمار می آیند که نقش مهمی در کنترل خودرو دارند. به همین دلیل است که انتخاب لاستیک و نگهداری از آن از عوامل مهم برای عملکرد هر چه بهتر یک خودرو به شمار می آید. در این میان می توان گفت که مهم ترین توصیه مکانیک‌ها در این خصوص کنترل ماهیانه فشار باد لاستیک است. فشار باد تایرها بر اساس استانداردهای خاصی تنظیم می شود و خودروسازان در دفترچه راهنمای خودرو آن را اعلام می کنند. در این گزارش نگاهی کوتاه به اهمیت نقش تایر خودروها و بالانس آن‌ها داریم که در ادامه می توانید بخوانید.

فشار لاستیک‌ها

معمولا فشار باد لاستیک برای هر خودرو به صورت برجسی در کنار در طرف راننده یا در صندوق عقب هم تعبیه می شود. به گفته کارشناسان لاستیک میزان فشار باد تایر برای خودروهای سواری بین ۳۰ تا ۳۵ PSI است. اگر فشار باد لاستیک پایین تر از میزان اعلام شده باشد، باعث لغزش یا جابجایی بیش از حد تایر در ناحیه تماس با جاده شده و در نتیجه سبب افزایش حرارت بیش از حد آن می شود. همین مشکل در مورد فشار بیش از حد باد نیز صادق است. در صورتی که فشار باد بالاتر از حد استاندارد باشد تماس لاستیک با جاده ناقص بوده و علاوه بر کاهش عمر تایر می تواند برای سرنشینان خودرو و خطر آفرین باشد. کارشناسان لاستیک توصیه می کنند پیش از حرکت وزمانی که تایر خنک است فشار باد آن را تنظیم کنید. معمولا پس از رانندگی طولانی، حرارت و فشار باد افزایش پیدا می کند. بنابراین در این حالت اگر فشار باد تایر از حد توصیه شده بیشتر باشد هیچگاه آن را کم نکنید و پس از خنک شدن، مجددا فشار باد تایر را کنترل کنید. توصیه دیگر اهل فن، تنظیم فشار باد بر اساس باری است که خودرو حمل می کند. شما نباید باری که بیش از حد مجاز برای وسیله نقلیه تان است را با آن حمل کنید. اگر به هر دلیلی مجبور شدید تا باری بیش از حد مجاز روی خودرو تان وارد کنید باید بر اساس دستورالعمل دفترچه راهنمای خودرو و مشورت با کارشناسان فنی میزان فشار باد لاستیک را افزایش دهید.

رابطه لرزش خودرو و بالانس

لرزش خودرو همواره یکی از مهمترین دلایل عدم راحتی سرنشینان به خصوص راننده است. البته این لرزش‌ها دلایل مختلفی دارد که یکی از مهمترین دلایل آسیب دیدگی خودروها لرزش‌های ممتد و بلندمدت آن‌ها است. زمانی که خودرو دچار لرزش شود بخشی از نیروی تولید شده توسط موتور از بین می رود. بالانس کردن تایرها به معنی رفع ناهمگن بودن موضعی

لاستیک‌ها و رینگ‌ها است همچنین رینگ خودروها در صورتی که دچار تابیدگی باشد با عبور از هر ناهمواری میزان آن افزایش خواهد یافت. البته باید گفت که نامتوازن بودن تایر می تواند در سرعت‌های مختلف دیده شود. در بخش دیگر باید گفت که یکی از مهمترین آسیب‌هایی که عدم بالانس بودن تایر به خودرو وارد می کند لاستیک‌سایی است.

در این زمینه بالانس چرخ‌ها به دو صورت انجام می شود: در حالت اول چرخ‌ها کاملا جدا شده و به صورت مجزا بالانس می شوند که در این حالت سایر ایرادات سیستم تعلیق خودرو مشخص خواهد شد، اما در حالت دوم: چرخ‌ها جدا نمی شوند و به دلیل بالانس شدن تایرها متناسب با سیستم تعلیق سایر ایرادات مشخص نخواهد شد. در صورتی که تایرهای جلو دچار ایراد شوند، لرزش در سرعت‌های بین ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر بر ساعت نمود پیدا می کند و عدم توازن چرخ‌های عقب نیز باعث لرزش در سرعت‌های ۱۲۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت می شود. به همین دلیل است که کارشناسان توصیه می کنند بعد از هر بار تعویض لاستیک‌ها بهتر است آن‌ها را به شکل قطری یا خطی نصب جا به جا کنیم تا از لاستیک‌سایی یک طرفه جلوگیری شود. البته لرزش چرخ در زمان ترمزگیری می تواند نشانی از تاب برداشتن دیسک‌های ترمز باشد، در صورت وجود این مسئله، معمولا بالانس دیسک توسط تراشکار انجام می شود اما برای تاب خوردگی شدید، تعویض دیسک به مراتب اصولی تر از تراشکاری آن است.

نباید فراموش کنیم که استفاده از تایرهای بی کیفیت و تقلبی هم می تواند به بالانس نبودن مجموعه چرخ و لرزش شدید خودرو منجر شود. معمولا چنین تایرهایی از نظر ساختار و توزیع مواد دچار مشکل هستند و گاهی حتی با استفاده از وزنه‌های تعادلی نیز مشکل به صورت اصولی حل نمی شود. گاهی لرزش چرخ‌ها به دلیل بالانس تایرها نیست بلکه مربوط به اتصالات و پلوس‌هاست که بیشتر در خودروهای محور متحرک جلو دیده می شود و در شتاب‌گیری در دنده ۲ نمایان خواهد شد.



چند نکته مهم

بالانس چرخ‌های خودرو یکی از الزامات اساسی خودرو در زمان سرویس دوره‌ای خودرو به شمار می‌آید که توسط سازنده خودرو هم توصیه می‌شود. بالانس لاستیک‌ها که بعضی اوقات با میزان فرمان اشتباه گرفته می‌شود در افزایش طول عمر لاستیک و رسیدن به عملکرد بهینه لاستیک نقش بسیار مهمی ایفا می‌کند. بالانس چرخ‌ها، از طریق توزیع یکسان وزن لاستیک و خودرو، باعث سایش یکنواخت هر چهار لاستیک و یک سواری ملایم می‌شود. باید توجه داشته باشید که بالانس لاستیک‌ها با میزان فرمان دو مسئله کاملاً متفاوت هستند.

در طول زمان سایش لاستیک خودرو و افتادن در دست اندازه‌ها و جاده‌های ناهموار باعث می‌شود که توزیع نیرو روی لاستیک‌های خودرو دستخوش تغییر شود که در این حالت لاستیک‌های خودرو از شرایط بالانس خارج می‌شود و این مسئله خود را از طریق ارتعاش و ضربه زدن فرمان خودرو در سرعت‌های مختلف بسته به میزان غیر بالانسی، نشان می‌دهد. باید توجه داشت که بالانس نبودن چرخ‌ها هم برای لاستیک‌ها و هم برای خودرو مضر است. عدم بالانس، باعث سایش غیر یکنواخت لاستیک‌ها می‌شود و باعث می‌شود که یکی از لاستیک‌ها زودتر از دیگری به پایان عمر خود برسد. علاوه بر این بالانس نبودن چرخ‌ها باعث خراب شدن جلوبندی خودرو نیز می‌شود که این امر ممکن است مشکلات بیشتری را برای راننده خودرو بوجود بیاورد.

بطور کلی، بالانس دوره‌ای لاستیک‌های خودرو در هر ۸۰۰۰ تا ۹۰۰۰ کیلومتر یا هر ۶ ماه همواره به رانندگان توصیه می‌شود. بالانس چرخ‌ها مخصوصاً برای ماشین‌های امروزی که دارای وزن کمتری در مقایسه با خودروهای قدیمی هستند از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و کوچکترین عدم بالانس در لاستیک‌ها به راحتی خود را در خودروهای جدید نشان می‌دهد. در خودروهای قدیمی اثر تعاش حاصل شده بواسطه عدم بالانس چرخ‌های خودرو به واسطه وزن زیاد خودرو از بین می‌رفت و راننده شاید اصلاً متوجه عدم بالانس بودن لاستیک‌ها نمی‌شد و زمانی متوجه این مسئله می‌شد که دیگر لاستیک‌ها خراب شده بودند.

گاز نیتروژن

تحقیقات نشان داده که میزان کاهش فشار باد نیتروژن یک سوم باد معمولی و اکسیژن دار است. امروز اما با مشخص شدن نکات مثبت استفاده از باد نیتروژن برای لاستیک خودرو، مصرف آن به شدت افزایش یافته است. در حوزه مزایای استفاده از باد نیتروژن در لاستیک خودرو، این پرسش مطرح می‌شود که باد نیتروژن چه ویژگی‌هایی دارد که باعث بهبود کارایی لاستیک خودروها شده است. بر اساس این گزارش، می‌توان ویژگی‌های مهم باد نیتروژن در لاستیک خودرو را در ۴ عامل اصلی دانست که شامل حذف رطوبت، عدم شریک در احتراق، امنیت بالا و ثبات بیشتر باد لاستیک است. در این زمینه هوای معمولی که برای باد لاستیک استفاده می‌شود خالص نبوده و شامل ۷۸ درصد نیتروژن، یک درصد انواع مختلف گازها، ۲۱ درصد اکسیژن و رطوبت است. از همین رو این رطوبت موجود در هوای معمولی باعث افزایش خوردگی

لاستیک خودرو و کاهش عمر سیم لاستیک‌ها می‌شود؛ به همین دلیل هنگام استفاده از باد نیتروژن تمامی این موارد حل شده و به علت حذف کامل رطوبت هوا، لاستیک خودرو دارای عمر بالاتری خواهد بود. مزیت دیگر استفاده از نیتروژن در لاستیک‌ها این است که گاز یاد شده در آتش سوزی و احتراق عامل کمکی نیست. زیرا اکسیژن یکی از موارد لازم در هنگام احتراق است و لاستیک‌هایی مانند لاستیک لیفتراک که ممکن است برای انتقال ابزار و مواد در مکان‌های خاص و حساس به آتش (نظامی - صنعتی و ویژه) مورد استفاده قرار گیرند، ملزم به استفاده از نیتروژن در باد لاستیک‌های خود هستند.

مزایا و مشکلات باد نیتروژن

مولکول‌های تشکیل دهنده باد نیتروژن، دارای اندازه بزرگتری نسبت به اکسیژن هستند؛ از این رو شاهد فرار مولکولی کمتری خواهیم بود. تحقیقات نشان می‌دهد، میزان کاهش فشار باد نیتروژن یک سوم باد معمولی و اکسیژن دار است. دلیل دیگر ثبات بالای این باد نسبت به هوای معمولی، تغییرات خیلی کم فشاری در تغییرات آب و هوایی است، باد معمولی به دلیل داشتن رطوبت، تغییرات دمایی سریعاً بر روی فشار باد لاستیک تأثیر مستقیمی داشته و مثلاً با کاهش دما شاهد افت فشار باد لاستیک خودرو خواهیم بود. همچنین باد نیتروژن به علت دارا بودن اندازه مولکولی بزرگتر، تقریباً ۴ درصد سبک‌تر از باد معمولی است؛ این خاصیت باعث می‌شود باد نیتروژن گرم‌تر با سرعت بیشتری از دست دهد، در نتیجه خطر ترکیدگی لاستیک به صورت قابل توجهی کاهش پیدا می‌کند و به دلیل همین خاصیت باد نیتروژن از آن در ماشین‌های مسابقه‌ای استفاده می‌شود تا خطرات احتمالی از طرف لاستیک را کاهش دهند.

البته باید گفت استفاده از باد نیتروژن معایبی هم به همراه دارد، عمده مشکل استفاده از باد نیتروژن بیشتر به عدم دسترسی پذیری آن در همه جا و قیمت نسبتاً بالای آن است که با توجه به تأثیری که روی طول عمر لاستیک‌ها می‌گذارد. این مورد نیز کاملاً مقرون به صرفه است و برخی از تولیدکنندگان لاستیک نیز به صورت پیش فرض از نیتروژن برای محصولات خود استفاده می‌کنند. این موضوع کار خرید لاستیک با باد نیتروژن را برای مشتریان راحت‌تر کرده اما با این حال تأثیر خاصی روی قیمت روز لاستیک ندارد.

چند پیشنهاد برای مراقبت از تایر

در پایان می‌خواهیم به شما چند پیشنهاد کاربردی درباره مراقبت از تایر خودروها ارائه بدهیم؛ یادتان باشد ترکیدن لاستیک‌های جلو خطرناک‌تر از ترکیدن لاستیک‌های عقب است بنابراین همیشه باید سالم‌ترین لاستیک‌ها را در چرخ جلو استفاده کنید تا امکان ترکیدن کاهش یابد زیرا اگر لاستیک جلو آسیب ببیند، در سرعت‌های بالا احتمال چپ شدن خودرو چند برابر می‌شود. لاستیک‌های جلو، به هدایت قسمت جلویی خودرو می‌پردازند و بخش اعظم نیروی خودرو در سرپیچ‌ها را متحمل می‌شوند و به این علت بیشتر در قسمت بیرونی آج خورده می‌شوند. لاستیک‌های عقب، نیروهای رانش را تحمل می‌کنند و به همین دلیل است که از قسمت وسط آج آسیب می‌بینند. همچنین بهتر است فشار باد تایر را ماهانه اندازه‌گیری کنید زیرا تایرهای کم باد موجب ایجاد گرما و فشار زیادی می‌شوند که این گرما و فشار سبب کاهش عملکرد تایر خودرو می‌شود، بنابراین لازم است لاستیک‌ها بر اساس دستور خودروساز باد شوند. زمانی که تایرها سرد هستند باد آن‌ها را اندازه‌گیری کنید و در در فصول گرم سال زود به زود فشار باد تایر را کنترل کنید.

نکته دیگر این است که اگر می‌خواهید سایدیگی آج به صورت یکنواخت توزیع شود و عمر تایرها افزایش یابد، تایرها را بگردانید. اولین چرخش بسیار مهم است پس هر ۱۰ تا ۱۱ هزار کیلومتر، تایرها را به صورت ضربدری با هم عوض کنید. تایرها در صورت افت و یا بالا رفتن دمای بیرون، تمایل به تغییر فشار دارند. کاهش شش درجه سانتی‌گراد از دمای محیط، فشار باد تایر را ۵۰۰ گرم تا یک کیلوگرم کم می‌کند و تایرها در هوای گرم فشار زیادی را از دست می‌دهند. در تایرهای کم باد استهلاک سریع و عملکرد بد رانندگی رخ میدهد. اگر هوای محل زندگی‌تان گرم است، همواره فشار باد تایر را بررسی کرده و در صورت نیاز این کار را انجام دهید.



نکات مهم در خریدن خودروهای کار کرده

گول ظاهر را نخورید

کمی سختی جدا می‌شود، ولی در قسمت‌های رنگدار و بتونه شده به راحتی از بدنه خودرو جدا می‌شود. البته قلم در مواردی که زیر کار، بتونه شده کاربرد دارد و در مورد قطعات تعویض شده و سپس رنگ کاری شده، احتمال خطایش زیاد است. نکته بسیار مهم این است که خودرو از سه نقطه جلو، عقب و سقف مورد تصادف و آسیب قرار نگرفته باشد. علت دقت در ضربات جلو و عقب خودرو، آسیب دیدن شاسی است. زیرا همانطور که می‌دانید، شاسی‌های آسیب دیده و کشیده می‌توانند باعث ایجاد ایراداتی چون لاستیک‌سابی و... شوند. بازوها و سقف خودرو را به دقت بررسی کنید تا ضربه یا رنگ‌نخورده باشند. ضربه به بازوها و سقف، نشانی از تصادف شدید یا وارونه شدن خودرو است. مشاهده شده بعضی از خودروها که تصادف شدیدی از پشت یا جلو داشته‌اند را به صورت ماهرانه‌ای از ناحیه کمر و از کنار بازوها برش زده و بدنه عقب یا جلو خودرو تصادفی دیگر را که سالم است، به بدنه خودرو اصلی جوش می‌دهند و ناحیه جوش خورده را صافکاری و به طرز ماهرانه‌ای رنگ می‌کنند و ادعا می‌کنند خودرو از جلو و عقب تصادف نداشته. پس بهتر است در هنگام خرید خودروهای دسته دوم برای تایید سلامت آنها، خودرو مورد نظر را به یک کارشناس رنگ نشان دهید. نکته دیگر سلامت بدنه است. ممکن است که خودرویی تصادف آنچنانی نداشته باشد، ولی از سلامت بدنه هم بر خوردار نباشد. پس بهتر است که به پوسیدگی‌های خودرو دقت کنید. یعنی زیر گل گیر خودرو را ببینید، کاپوت عقب، اطراف زاپاس و زیر زاپاس را ببینید که رنگ خورده نباشد یا پوسیده نباشد. کمی از لاستیک آبریز روی بدنه و بالای در را جدا کنید و از پوسیده نبودن بدنه زیر لاستیک اطمینان حاصل کنید. اگر خودرویی خریداری می‌کنید که کمی پوسیدگی دارد و نمی‌خواهید به خودرو رنگ بزنید، حتما بخش‌های پوسیده یا در شرف پوسیدگی را با گریس چرب کنید.

افزایش عجیب و غریب قیمت خودروهای صفر کیلومتر تولید داخل و حتی خودروهای وارداتی باعث شده تا بازار خودروهای کار کرده و دسته دوم داغ تر از قبل شود. از سویی با توجه به نزدیک شدن به تعطیلات نوروز بسیاری از مردم برای مدت کوتاهی به فکر استفاده از ماشین می‌افتند و به همین خاطر فکر استفاده از خودروهای کار کرده به سرشان می‌زند. اما خرید خودروهای دسته دوم به طور حتم به راحتی خرید یک خودرو صفر کیلومتر نیست و باید در هنگام معامله، بسیاری از موارد را در نظر گرفت. در این گزارش به مهم‌ترین نکات برای خرید یک خودرو دسته دوم و کار کرده خواهیم پرداخت...

رنگ‌شدگی و سلامت بدنه

شاید گول خوردن درباره ظاهر خودروهای دسته دوم مهم‌ترین مشکل درباره خریداران این خودروهاست. اولین مورد، توجه به رنگ‌شدگی خودرو است که باید حتما توسط یک فرد ماهر مورد بررسی قرار گیرد. حتما می‌دانید رنگ‌شدگی قسمت‌هایی هم چون کاپوت و سقف باعث افت قیمت و وسواس در خرید می‌شود. در بررسی اولیه برای تشخیص رنگ خودرو، حتما در نور روز و ترجیحا نور آفتاب باید خودرو را دید. یک قطعه رنگ‌شده توسط نقاش، هر چند هم با دقت و ماهر بوده باشد، باز قابل تشخیص است. قسمت رنگ شده حتما کمی اختلاف رنگ با سایر قسمت‌ها به علت تازه و کهنه بودن رنگ دارد و اگر در نور آفتاب ببینید حتما کمی زردتر از سایر قسمت‌های بی‌رنگ است. یکی از علت‌های زردی رنگ، کیلیبر تازه‌ای است که جهت براقیت رنگ بر روی رنگ پاشیده شده است. قلم‌های تشخیص رنگ اگر از جنس خوبی باشند تا ۷۰٪ تشخیص درستی می‌دهند. این قلم بر روی قسمت‌های بی‌رنگ کاملاً می‌چسبد و با

نکات فنی

یکی از ایرادات مهم خودروهای کار کرده و به خصوص آنهایی که چندسالی از عمرشان گذشته، می‌تواند روغن سوزی باشد. برای بررسی این مشکل، در روغن را در حالت روشن بودن موتور و زمانی که خودرو حداقل نیم‌ساعت روشن بوده باز کنید، هم چنین گیج روغن را کمی در بیاورید که هوا وارد موتور شود؛ در این حالت بخار محسوسی نباید دیده شود. هم چنین از کسی بخواهید پشت فرمان بنشینند و پدال گاز را فشار دهد و شما خروجی اگزوز را نگاه کنید. در خروجی اگزوز نباید دود آبی یا مایل به آبی دیده شود، چون از



نشانه‌های بارز روغن سوزی موتور است. البته در بعضی از خودروها هم چون پژو به علت بالا بودن درجه حرارت خودرو، مشاهده مقدار بسیار کمی بخار بر روی در بچه روغن طبیعی است. این نکته را فراموش نکنید که بعضی از افراد کلاهبردار به منظور جلوگیری از مشاهده بخار روغن توسط خریدار، مقداری روغن با غلظت بسیار زیاد به روغن موتور اضافه می‌کنند که در بازار به اس‌تی‌پی (STP) معروف است. این کار آسیب جدی به موتورهای ضعیف وارد می‌سازد، ولی در ظاهر جلوی بخارات روغن را می‌گیرد. بهترین حالت برای اطمینان از عدم وجود مواد اضافه ضدبخار در روغن موتور، تعویض روغن است. اگر می‌توانید قبل از خرید خودرو یک بار روغن خود را تعویض کنید تا اطمینان حاصل کنید که مواد اضافه‌ای به روغن افزوده نشده. هم چنین بررسی صدای غیر عادی موتور بسیار مهم است. جانرفتن راحت دنده‌ها در هنگام حرکت و زوزه کشیدن گیربکس در دنده‌های مختلف از نشانه‌ها بروز خطر است. هم چنین حتما عملکرد ترمزها، عملکرد سیستم کمک‌فنرها را چک کنید. از طرفی بررسی کنید صدای غیر استاندارد در عبور از دست‌اندازها ایجاد نشود، عملکرد جلوبندی و میزان فرمان که در سرعت‌های بالای فرمان به سمتی نکشد یا صدای غیر عادی از جلوبندی یا سیستم فرمان شنیده نشود، عملکرد سیستم‌های برقی خودرو مثل بخاری، کولر، چراغ‌ها، شیشه‌بالا برها و بعضی خودروها که آپشن‌های استاندارد بیشتری دارند، مثلاً کروکروز کنترل و... گفتنی است، یک سری نکات و بررسی‌های جدی تر موتوری را باید حتما مکانیک خبره انجام دهد، از طرفی برای اطمینان بیشتر می‌توانید از دستگاهی مثل دیاگ استفاده کنید. در مورد وضعیت سرویس‌های دوره‌ای خودرو که مثلاً به موقع و سر کیلومتر مورد نظر آیروغن خودرو عوض شده، توجه لازم را داشته باشید. در اکثر خودروهای کم‌کارکرد، این میزان ۱۰ هزار کیلومتر است، ولی در خودروهای با کارکرد بالاتر بهتر است ۵ هزار کیلومتر عوض شده باشد یا تعویض به موقع روغن گیربکس، تعویض به موقع شمع‌های خودرو که در اکثر خودروهای امروز و آنژکتوری زمان آن هر ۲۰ هزار کیلومتر است. توجه کنید که تعویض به موقع لنت‌های جلو خودرو که معمولاً در اکثر خودروها البته بسته به رانندگی شخص ۴۰ هزار کیلومتر است. تعویض به موقع آب رادیاتور خودرو، تعویض به موقع صافی بنزین خودرو و فیلترهای هوا و روغن که باید هم‌زمان یا یکی در میان با تعویض روغن خودرو باشد، تعویض به موقع لاستیک‌های خودرو که بستگی به نوع رانندگی و میزان حرکت در جاده و شهر و سبکی و سنگینی در حرکت‌های خودرو دارد. گفتنی است، تعویض یک‌سری موارد که در کیلومترهای بالاتری انجام می‌شود، مثل تعویض تسمه‌دینام و تسمه‌تایم خودرو که در اکثر خودروهای حدود کیلومترهای ۶۰ هزار کیلومتر است هم اهمیت زیادی دارد.

مقدار کارکرد

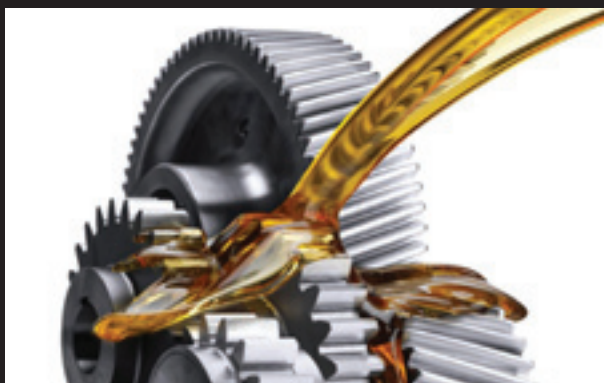
یکی از نکات مهم در خرید خودرو دست دوم، توجه به این نکته است، از سال ساخت خودرو و مدت زمان زیادی نگذشته باشد. یکی از دلایل این موضوع به دسترسی آسان تر به لوازم یدکی خودرو مورد نظر برمی‌گردد. به دلیل فراوانی لوازم یدکی و فروش بهتر در بازار دست دوم، اگر امسال می‌خواهید خرید کنید، مدل‌های ۹۵ و ۹۶ را انتخاب کنید. اگر هم دنبال خودرویی با عمر بالاتر هستید بهتر است موارد زیر را کامل مورد بررسی قرار دهید. به طور کلی، در بحث خرید خودرو کارکرده نکات اصلی و پایه‌ای را باید در نظر گرفت به گونه‌ای که کارکرد واقعی کیلومتری خودرو باید توسط دیاگ و افراد متخصص مورد بررسی قرار گیرد. بهتر است کارکرد واقعی زیر ۱۰ هزار کیلومتر باشد و حالت خیلی بهتر آن نیز زیر ۵۰ هزار کیلومتر است (البته با توجه به مدل و سال خودرو و نحوه نگهداری مالک قبلی، این عدد می‌تواند کمی بالاتر هم باشد)

اسناد

هنگام خرید خودرو، اسنادهای قبلی خودرو را که باید توسط فروشنده به شما تحویل داده شود، به دقت مشاهده و از اصالت آن اطمینان حاصل کنید. به عنوان مورد دیگر، می‌توان به دست چندم بودن سند خودرو اشاره کرد که مثلاً خودرو چند مالک داشته که هر چه کم‌تر باشد بهتر است. البته میزان صداقت شخص هم خیلی مهم است که اگر فرد مالک حقیقی بوده و دلالت نباشد و خودرو فقط دست خودش بوده باشد، می‌توان به خیلی از مشکلات خودرو پی برد، که در صورت موجود بودن خودرو در فامیل نزدیک یا سایر آشنایان بهتر است از آنها خریداری کنیم تا این مورد بهتر و پررنگ‌تر باشد. بیمه‌نامه خودرو و نیز از موارد مهم در خرید خودرو است. وضعیت بیمه شخص ثالث خودرو که باید بررسی شود چند ماه بیمه دارد و مثلاً اگر مثلاً ۵ ماه بیمه داشته باشد، از مجموع ۱۲ ماه یک سال بقیه آن را از مبلغ کم می‌کنند و میزان تخفیف بیمه خودرو که هر چه بیشتر باشد، می‌تواند تخفیف در بیمه کردن‌های بعدی داشته باشد. می‌توان تضمین نسبی بر رانندگی در دست شخص یا خودرو و تصادف نکردن آن باشد. البته نمی‌توان ۱۰۰ درصد این مورد را درست دانست. شاید فرد با خودرو تصادفی داشته و از کپن‌های بیمه استفاده نکرده و خودش مبلغ را جدا پرداخت کرده تا تخفیفش حذف نشود. یا مثلاً اگر یک سال شخص بیمه ثالث خودرویش را قسطی پرداخت کرده باشد، تمام تخفیف‌های قبلی وی حذف می‌شود.

جمع‌بندی

اگر بخواهیم اولویت‌بندی در مورد کشورها داشته باشیم، بهتر است ابتدا از خودروهای پرتیراژ داخلی انتخاب کنیم، به دلیل راحتی در فروش دست دوم و افت قیمت کمتر و سهولت در خرید لوازم یدکی و راحتی پیدا کردن مکانیک در شهرهای مختلف. نکته مهم دیگر، محل خرید خودرو است. هر چند که در بسیاری از شهرهای بزرگ از جمله تهران برای خرید و فروش خودروهای دست دوم محل‌های به خصوصی وجود دارد که معمولاً جمعه‌ها، فروشندگان و خریداران اتومبیل‌ها در فضایی وسیع به طور منظم و سازماندهی شده دور هم جمع شده و به خرید و فروش ماشین خود می‌پردازند، اما سعی کنید از واسطه‌های محلی و باصالت به عنوان اولویت خرید استفاده کنید تا در صورت بروز مشکل به آنها مراجعه کنید.





ترشح آدرنالین زیر پوست رانندگان

همه چیز درباره اتوبان‌های بدون محدودیت سرعت

این قانون در مجلس جمهوری خواه ملغی نشد و به دنبال آن حدود ۳۳ ایالت در آمریکا محدودیت سرعت خود را افزایش داد.

خطر در کمین است

مناطق شمالی استرالیا، اتوبان‌های آلمان و جزیره معروف مرد بین ایرلند و انگلیس از جمله کشورهایی هستند که اتوبان‌های بدون محدودیت سرعت دارند. در میان کشورهای مختلف اما اتوبان‌های بدون محدودیت سرعت در آلمان به خواستگاه جنون و سرعت در میان افراد مختلف تبدیل شده‌اند. هر چند بسیاری از افراد و کارشناسان در داخل و خارج از آلمان مخالف این اتوبان‌ها هستند، اما باید گفت که دولت این کشور بر تصمیم خود استوار است و حتی از این اتوبان‌ها به عنوان یک جاذبه گردشگری از کشورهای مختلف برای خود نفع می‌برد. مخالفان این اتوبان‌ها به مرگ و میر در این مکان‌ها اشاره دارند و مخالفت خود را با آمار و ارقام عجیب اما واقعی عنوان می‌کنند. به عنوان مثال سازمان امنیت حمل و نقل اروپا، در سال ۲۰۰۸ به بررسی ۶۴۵ مورد مرگ جاده‌ای آلمان پرداخت و نتایج نشان می‌داد ۶۷ درصد این حوادث در بزرگراه‌های بدون محدودیت سرعت اتفاق افتاده است و به همین دلیل برخی از مقامات آلمان به دنبال ایجاد محدودیت سرعت برای جاده‌ها هستند. هم‌چنین در سال‌های گذشته اتحادیه اروپا به جد از دولت آلمان خواست در مورد این قوانین تجدیدنظر کند و علاوه بر بالا بردن ایمنی شبکه بزرگراهی‌اش از آلودگی‌های ناشی از گاز دی‌اکسید کربنی که در سرعت بالا با شدت بیشتری از آگروز خودروهایی تندر و خارج می‌شود، بکاهد. هم‌چنین یک مؤسسه غیر دولتی فعال در حوزه ترافیک در آلمان اعلام کرده بازنگری در این قوانین از صدها مورد مرگ و جرح بر اثر تصادفات رانندگی خواهد کاست و خواستار اقدام جدی دولت آلمان شده است.

در این میان موافقان سرعت نامحدود بر این باور هستند که مقایسه میزان تلفات رانندگی در آلمان با دیگر کشورهای اروپایی که در همه آنها قوانین محدودکننده

اینجا آهسته رفتن قدغن است

رانندگی با سرعت بی‌نهایت؛ همواره یکی از آرزوهای هر راننده‌ای است؛ لذت سرعت، لذتی که همه راننده‌ها قطعاً طعم آن را چشیده‌اند. رانندگی با سرعتی که نه دوربین‌های راهنمایی و رانندگی آن را ثبت و ضبط کند و نه ماشین پلیسی او را در اتوبان برای عدم رعایت سرعت جریمه می‌کند. اجرایی شدن این موضوع در ایران باید با بنیادهای زیادی دارد اما در برخی از کشورهای مثل آلمان اتوبان‌هایی پیش‌بینی شده است که راننده‌ها می‌توانند بدون محدودیت سرعت رانندگی کنند. نگاهی به چند و چون این اتوبان‌ها را می‌توانید در این گزارش مطالعه کنید.

ممنوعیت سرعت در اتوبان‌ها

با وجود اینکه حداکثر سرعت مجاز در بزرگراه‌های دنیا بین ۱۲۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است. در دنیا اتوبان‌های بدون محدودیت سرعت در کشورهای زیادی نیستند، اما از آلمان به عنوان یکی از معروف‌ترین کشورها در این زمینه است. باید گفت که درباره تصویب قانون سرعت بریتانیا نیز فعال بوده است و اسناد نشان می‌دهد که بریتانیا در سال ۱۸۶۵ اولین کشوری بود که قانونی برای سرعت وضع کرد. به این صورت که کمی بیش از ۳ کیلومتر (۲ مایل) بر ساعت برای درشکه‌هایی که در شهر حرکت می‌کنند و حدود ۶/۵ کیلومتر (۴ مایل) بر ساعت برای آنهایی که در خارج از شهر حرکت می‌کنند، در نظر گرفته شد. البته ایالات متحده آمریکا نیز از گذشته دستی بر آتش دارد. اما سال ۱۹۷۳ در ایالات متحده قانونی تصویب شد که محدودیت سرعت را به ۸۸ کیلومتر بر ساعت کاهش داد، زیرا کارشناسان بر این باور هستند که این عدد بهینه‌ترین سرعت برای رانندگی به‌شمار می‌آید و زمانی که این سرعت به ۱۲۸ کیلومتر بر ساعت می‌رسد این مصرف ۲۸ درصد افزایش پیدا می‌کند. در آن زمان تصویب این قانون موجب نارضایتی در میان مردم و مسئولان شد و ۲۲ سال بعد

سرعت جاری است، نشان می‌دهد که تعیین محدودیت بر سرعت تأثیری بر این تلفات ندارد و میزان تلفات در آلمان از بسیاری کشورهای دنیا کمتر است. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی میزان مرگ و میر بر اثر حوادث رانندگی در آلمان سالانه ۶ نفر به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر است، در حالی که این نرخ در کشور اتریش ۸/۳ نفر، در فرانسه ۷/۵ نفر و در سوئیس ۴/۹ نفر به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر است.

چرا محدودیت سرعت؟

همه راننده‌ها گاهی از محدودیت سرعت در اتوبان‌ها کلافه و خسته می‌شوند اما کارشناسان معتقدند که تعیین این محدودیت‌ها کمک زیادی به افزایش ایمنی و سلامت رانندگان و سرنشینان خودروها است. حتما می‌دانید که محدودیت سرعت فقط برای سرعت‌های بالا نیست، بلکه برای سرعت‌های پایین هم وجود دارد. در نهایت آنچه که حائز اهمیت است این است که هدفی که محدودیت سرعت دنبال می‌کند حفظ امنیت رانندگان است. بسیاری از افراد معتقدند که اگر محدودیت روی سرعت و چگونگی رانندگی وجود نداشت در آن صورت در هم‌ریختگی و هرج و مرج ایجاد می‌شد. تحقیقات نشان داده تقریباً اکثر افراد این درک و فهم دارند که چه سرعتی امنیت و آسایش خود و دیگر رانندگان را فراهم می‌کند.

در یکی از اتوبان‌های آلمان به نام (Autobahn) محدودیت سرعت وجود ندارد. این اتوبان به رانندگان اجازه می‌دهد که با هر سرعتی که دوست دارند حرکت کنند. هر چند سرعت متوسط در این اتوبان ۸۰ مایل بر ساعت ثبت گردیده است اما نتایج تحقیق بر روی رفتار رانندگان نشان می‌دهد که با وجود عدم محدودیت سرعت افراد ترجیح می‌دهند که در محدوده امن سرعت حرکت کنند و رانندگان علاقه‌مندند که با سرعتی که احساس راحتی می‌کنند حرکت کنند و آن‌ها در واقع سرعت خود را به‌طور ناخودآگاه با سرعت اتومبیل‌های اطراف خود هماهنگ می‌کنند.

ما گاهی از حد سرعت مجاز خارج می‌شویم و علتش این است که سرعت حرکت ما بدون آنکه خودمان متوجه شویم تحت تأثیر سرعت اتومبیل‌های اطرافمان است. اتوبانی را تصور کنید که حداقل سرعت اتومبیل‌های آن ۷۰ مایل بر ساعت است و تنها تعدادی محدود از اتومبیل‌ها با سرعت ۵۵ مایل بر ساعت حرکت می‌کنند. در نتیجه جریان حرکت خودروها در این اتوبان می‌تواند خطر آفرین باشد. در چنین مواردی افزایش محدودیت سرعت می‌تواند این مشکل را حل کند. در استرالیا اکثر رانندگان به خاطر سرعت پایین جریمه می‌شوند؛ چرا که باعث مشکل در جریان ترافیک در اتوبان می‌شوند. واقعیت این است که تنها ۳۰ درصد از مرگ و میرهای ناشی از تصادفات رانندگی مربوط به سرعت بیش از حد مجاز است. البته باید توجه شود علت تصادفات فقط سرعت بیش از حد مجاز نبوده است و نکته قابل توجه این است که در صد سال گذشته سقف محدودیت سرعت در اکثر اتوبان‌ها افزایش یافته است، اما نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی کاهش یافته است.

البته این کاهش در نرخ مرگ و میر را می‌توان در مواردی مثل افزایش موارد ایمنی در ساخت خودروها، پیشرفت امنیت جاده‌ها و محدودیت سرعت دانست. تحقیقات نشان داده است اگر محدودیت سرعت مطابق با سرعت ۸۵ درصد از رانندگان باشد، سرعت امنی محسوب می‌شود. در نهایت مهم‌ترین چیزی که باید به آن توجه شود این است که ما باید با سرعتی حرکت کنیم که امنیت خود و دیگر رانندگان را تهدید نکند و این فلسفه به وجود آمدن محدودیت سرعت در اتوبان‌هاست. البته ممکن است گاهی اوقات با مقدار آن موافق نباشید اما در هر صورت شما باید به قوانین احترام بگذارید.

برخی از قوانین اتوبان در آلمان

می‌گویند گواهینامه گرفتن در آلمان کار سختی است و هرکسی از عهده آن بر نمی‌آید، کسانی که تمایل به رانندگی دارند باید به کلاس‌های مخصوص آموزش کنترل خودرو در سرعت‌های بالا بروند. به دلیل این که رفتارها در سرعت‌های بالاتر از ۱۴۴ کیلومتر بر ساعت متغیر است. این دوره‌های آموزشی شامل ۱۲ بخش تئوریک و ۱۴ بخش عملی می‌شوند و با این قوانین سخت و محکم آلمان‌ها راننده‌های خوب و کارآمدی هم دارند. هم چنین در اتوبان‌های بدون محدودیت سرعت اما مثل همه اتوبان‌های دیگر باید و نبایدهایی وجود دارد و قوانین سخت و محکمی پیش‌بینی شده است؛ به‌عنوان مثال یکی از آن‌ها می‌گوید که خط سمت چپ فقط برای سبقت است و حرکت ثابت در آن ممنوع است. سبقت از خط‌های سمت راست هم ممنوع است و جریمه‌های سنگینی در انتظار متخلفان خواهد بود. مزایای امروزه اتوبان‌ها در آلمان

نیز حاصل پیروی مردم از قوانین مربوط به خطوط است؛ یعنی تا حد ممکن از لاین سمت راست استفاده شود، مگر برای سبقت گرفتن.

ایته این راه هم باید بگوییم که پلیس مخصوصی به نام Autobahnpolizei با آموزش‌های خاص و توانایی رانندگی در سرعت بسیار بالا آماده مقابله با قانون‌شکنان است. پلیس بزرگراه به خودروها و موتورسیکلت‌های پیشرفته ساخت بی‌ام‌و، مرسدس بنز و آئودی مجهز است که برخی از آنها بدون نام و علامت پلیس مخفیانه مراقب رانندگان بی‌ملاحظه‌اند. سخت‌گیری پلیس در این جاده‌ها حکم فرماست؛ با کمک دوربین‌های کنترل سرعت، رانندگان خطای جریمه می‌شوند که این جریمه‌ها از ۱۱۰ دلار شروع شده و تا بیش از هزار دلار نیز می‌رسد و هرکجای دنیا هم که باشید، به سراغ شما خواهند آمد. هم چنین باید بگوییم بخش‌هایی از اتوبان‌ها در آلمان که برای رانندگی با سرعت بالا ایجاد شده‌اند به‌صورت مرتب تعمیر می‌شوند. نکته دیگر نحوه طراحی و ساخت این بزرگراه‌هاست، لایه‌روی این مسیرها با فناوری و مهندسی خاص، متفاوت با بزرگراه‌های عادی و هم چنین با حداقل پیچ و شیب ساخته می‌شوند تا رانندگی با سرعت‌های فوق بالا آسان‌تر و ایمن‌تر شود.

از فرانکفورت تا برلین

اتوبان‌های بدون محدودیت این مسیر از فرانکفورت شروع می‌شود؛ سپس به مونیخ و از آنجا تا برلین ادامه می‌یابد و در نهایت دوباره به فرانکفورت بزرگ می‌رسد. اکنون حدود یک‌سوم شبکه اتوبانی ۸۰۰ مایلی با محدودیت سرعت، چه به‌صورت دائم و چه به‌صورت موقت، مواجه است. در این اتوبان اما مکان یادبود روز مایر؛ راننده جایزه بزرگ آلمانی که از اولین قربانیان جنون ملی سرعت در آلمان به شمار می‌آید قرار دارد. روز مایر در سال ۱۹۳۸ به علت تصادف فوت کرد. باید گفت که ترافیک روزافزون، مکان‌های ساخت‌وساز بی‌شمار، قسمت‌های محدودیت سرعت زیاد در کنار قابلیت‌های رانندگی فوق‌العاده، از مشخصات اتوبان‌های آلمان هستند. در بزرگراه‌های آلمان، حداقل می‌توانید بدون هیچ نگرانی به سرعت ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت برسید. هم چنین این امکان را دارید که با سرعت بالاتر از ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، لذت و هیجان رانندگی یک خودرو مدرن را تجربه کنید.

نگاهی به سرعت در آمریکا

بیش از ۴۴ سال است که نیکسون؛ رییس‌جمهور وقت آمریکا، قانونی را امضا کرد که به‌موجب آن حداکثر سرعت خودروها در جاده‌های ایالات متحده به ۵۵ مایل بر ساعت (۵/۸۸ کیلومتر بر ساعت) محدود می‌شد. این کار با هدف کمک به مقابله با بحران نفتی آن سال‌ها انجام شد؛ ولی در همین حال، باعث جلوگیری از لذت‌بردن رانندگان در مسافرت‌های بین‌شهری شد تا جایی که برخی از خواننده‌ها در اعتراض به این قانون آهنگ تنظیم کردند. البته در حال حاضر، دو دهه از لغو این قانون نیز می‌گذرد و دوسوم ایالت‌های آمریکا سقف محدودیت سرعت خود را مر حله به مر حله به سرعت‌هایی مانند ۷۰ مایل بر ساعت (۶/۱۱۲ کیلومتر بر ساعت) و بیشتر از آن رسانده‌اند. در ادامه مقایسه بین سرعت خودروها در ایالت‌های مختلف آمریکا انجام شده است.

یک گزاره معروف در بین آمریکایی‌ها هست که می‌گوید: «هر چیزی در تگزاس بزرگ‌تر است» و این موضوع در مورد محدودیت‌های سرعت نیز صدق می‌کند. تگزاس نه تنها دارای بیشترین سقف محدودیت سرعت در بزرگراه‌های آمریکاست، بلکه دارای بیشترین متوسط حداکثر سرعت مجاز در جاده‌های بین‌ایالتی، بین‌شهری و دیگر راه‌های دسترسی نیز هست. آمار انجمن ایمنی بزرگراه‌ها چنین چیزی را نشان می‌دهد. محدودیت سرعت ۸۵ مایل بر ساعت (۸/۱۳۶ کیلومتر بر ساعت) بالاترین حدی است که در آمریکا اعمال می‌شود و در تگزاس قرار دارد. به‌علاوه، متوسط حداکثر سرعت مجاز در تگزاس ۳۷/۲۸ مایل (۱۲۶ کیلومتر) بر ساعت است. این متوسط تقریباً ۲ مایل بر ساعت بیشتر از ایالت آیداهو است که در رده دومین ایالت آمریکا با بیشترین سرعت مجاز قرار دارد. آیداهو حداکثر سرعت مجازی برابر ۸۰ مایل بر ساعت (۷/۱۲۸ کیلومتر بر ساعت) و متوسط سرعت مجازی برابر ۷/۷۶ مایل یا ۴/۱۲۳ کیلومتر بر ساعت دارد. در طرف دیگر طیف حداکثر سرعت مجاز در بین ایالت‌های آمریکا، آلاسکا و منطقه کلمبیا قرار دارند که مطابق اطلاعات GHSA دارای متوسط حداکثر سرعتی برابر ۵۵ مایل یا ۵/۸۸ کیلومتر بر ساعت هستند. بزرگراه ایالتی شماره ۱۳۰ تگزاس که به طول ۹۱ مایل (۴/۱۴۶ کیلومتر) بین سن آنتونیو و اوستین کشیده، اولین با محدودیت سرعت ۸۵ مایل بر ساعت در آمریکا است که از سال ۲۰۱۲ دارای این عنوان شده است.



نمایشگاه خودرو ژنو گردهمایی بزرگان در سوئیس

هشتادونهمین نمایشگاه خودرو ژنو در نیمه اسفندماه به مدت ۱۱ روز برقرار است. این رویداد به عقیده کارشناسان صنعت خودرو، مهم‌ترین نمایشگاه در سطح جهانی است و بیشترین شرکت‌کننده را دارد. هر ساله، بیش از یک میلیون نفر به محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی ژنو در نزدیکی فرودگاه این شهر در سوئیس مراجعه می‌کنند تا دیداری نزدیک با جدیدترین خودروهای دنیا داشته باشند. برای تولیدکنندگان و ساکنان اروپا، ژنو سوئیس و فرانکفورت آلمان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند و مهم‌ترین نمایشگاه‌های خودرو دنیا، محسوب می‌شوند. تاکنون، بیش از ۶۶۰ هزار نفر بازدیدکننده خارجی برای حضور در نمایشگاه خودرو ژنو ۲۰۱۹ ثبت‌نام کرده‌اند. نگاهی داریم به مهم‌ترین خودروهایی که در ژنو ۲۰۱۹ رونمایی می‌شوند.

بوگاتی آتلانتیک

مدیران محبوب‌ترین ابرخودروساز دنیا، ساخت محصولی مدرن براساس بوگاتی آتلانتیک کلاسیک را تأیید کرده‌اند. بوگاتی تیپ ۵۷ که با نام‌های آتلانتیک و آتلانته نیز شناخته می‌شود؛ یکی از گران‌بهاترین خودروهای کلاسیک جهان است که بین سال‌های ۱۹۳۴ تا ۱۹۴۰ تولید شد. نسخه اصلی این خودرو به تیراژ ۷۱۰ دستگاه داشت و نمونه‌های کلکسیونی بازمانده از آن، امروزه با قیمتی نزدیک به ۴۰ میلیون دلار معامله می‌شوند. احتمال رونمایی از مدل جدید بوگاتی آتلانتیک در ژنو ۲۰۱۹ کم است؛ اما در صورت وقوع، جذابیت بسیار زیادی خواهد داشت.



آئودی Q۴ ای ترون

تصاویر جاسوسی از جدیدترین کراس اور تمام‌برقی آئودی، در سایت‌های خودرویی دنیا وجود دارد. این محصول، آخرین مراحل پیش تولید را پشت سر می‌گذارد و شانس زیادی برای رونمایی در ژنو خواهد داشت. سال گذشته، E-Tron معرفی شد تا اولین مدل تمام‌برقی در سبب آئودی باشد. احتمالاً این سری خودروها، در سایزهای مختلف و کدهای Q۴ یا Q۸ معرفی خواهند شد. آئودی ای ترون، سال ۲۰۲۰ به دست مصرف‌کننده می‌رسد و نسخه بزرگ‌تر با کد Q۴ ای ترون، احتمالاً سال ۲۰۲۰ عرضه خواهد شد.



بنتلی سنتراری

به مناسبت ۱۰۰ سالگی برند بنتلی، این خودروساز انگلیسی با یک نسخه ویژه به نام سنتراری در ژنو ۲۰۱۹ حاضر می‌شود. جدیدترین محصول بنتلی، احتمالاً یک خودرو کلکسیونی تولید محدود براساس نسل جدید کنتیننتال GT است.

کانگارو

شرکت طراحی خودرو GFG توسط «جورجتو جیاجیاریو» و فرزند او مدیریت می‌شود. ابر خودرو تمام‌برقی کانگارو، اولین محصول استودیو GFG خواهد بود و در ژنو، رونمایی خواهد شد.

استون مارتین لاگوندا

شرکت استون مارتین در تلاش است تا محصولات برقی و شاسی‌بلند را به سبب خود اضافه کند. لاگوندا، نمونه‌ای مفهومی از کراس‌اور اسپرت و تمام‌برقی استون مارتین خواهد بود که هنوز با تولید نهایی، فاصله دارد.



میتسوبیچی انگلبرگ

این خودرو مفهومی، از ۲ جهت اهمیت دارد. از یک سو، زبان طراحی مدرن میتسوبیچی در سال‌های آینده را نشان می‌دهد و از سوی دیگر، نشانه عزم راسخ خودروساز ژاپنی در تولید کراس‌اورهای تمام‌برقی با قابلیت‌های رانندگی در مسیرهای خارج جاده است. انگلبرگ (Engelberg)، به نام منطقه‌ای برف‌خیز در سوییس اشاره دارد که برای اسکی‌بازان اروپا، محبوبیت دارد.



مرسدس بنز CLA شو تینگ بیک

نسل جدید CLA بر خلاف مدل قبلی، با نقدهای مثبت روبه‌رو شده است. این خودرو، حالا می‌تواند با بدنه شو تینگ بیک و فضای بیشتر در صندوق، مخاطبان بیشتری جذب کند. تصاویر جاسوسی از نسل جدید مرسدس بنز CLA شو تینگ بیک نشان می‌دهند که این خودرو هم، در آخرین مراحل پیش تولید است و احتمالاً در ژنو معرفی خواهد شد.

مرسدس بنز SLC فاینال ادیشن

هفته گذشته، مرسدس بنز SL گرند ادیشن رونمایی شد. دیگر محصول این خودروساز با کابین ۲ نفره، SLC نام دارد که در واقع، نسخه‌ای کوچک‌تر از SL با قوای فنی ضعیف‌تر و قیمت پایین‌تر است. به تبع برادر بزرگ‌تر، مرسدس بنز SLC دارای آپشن‌های ویژه در نسخه فاینال ادیشن خواهد بود و در نمایشگاه خودرو ژنو ۲۰۱۹، به نمایش گذاشته خواهد شد.

پینین فارینا باتیستا

مشابه GFG، شرکت طراحی خودرو پینین فارینا هم به تولید ابر خودروهای تمام‌برقی علاقه نشان داده است. محصول نهایی، باتیستا نام دارد و به احتمال فراوان، در ژنو دیده خواهد شد. این خودرو، تولید محدود به ۱۵۰ دستگاه دارد.

پول استار ۲

سال گذشته، زیر مجموعه ولوو اعلام وجود کرد تا به عنوان یک خودروساز مستقل در حوزه مدل‌های اسپرت تمام‌برقی و پلاگین هیبرید، فعالیت کند. پول استار یک که سال گذشته در ژنو معرفی شد، خودرویی پلاگین هیبرید با مجموع قدرت ۵۹۲ اسب بخار و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتن‌متر بود و حدود ۱۵۰ هزار دلار، قیمت داشت. پول استار ۲، یک خودرو ۴ در تمام‌برقی، قابل رقابت با تسلا مدل ۳ خواهد که قیمتی کمتر از ۵۰ هزار دلار دارد.

پوریتالیا برلینتا

شرکت تازه تأسیس پوریتالیا، قرار است به عنوان اسپرت‌ساز هیبریدی فعالیت کند. اولین محصول این شرکت، با الهام از خودروهای فراری، برلینتا نام دارد و بنابر اعلام سازندگان، حدود ۱۰۰۰ اسب بخار، قدرت خواهد داشت.

روف TCR-GT

با الهام از بدنه پورشه ۹۱۱ کلاسیک، جدیدترین محصول روف در نمایشگاه خودرو ژنو، معرفی خواهد شد. مدل قبلی از روف TCR سال ۲۰۱۷ به ژنو رسید و با تعداد محدود به ۳۰ دستگاه، پیش‌ران ۷۰۰ اسب بخار و گشتاور ۸۸۰ نیوتن‌متر، خبرساز بود.

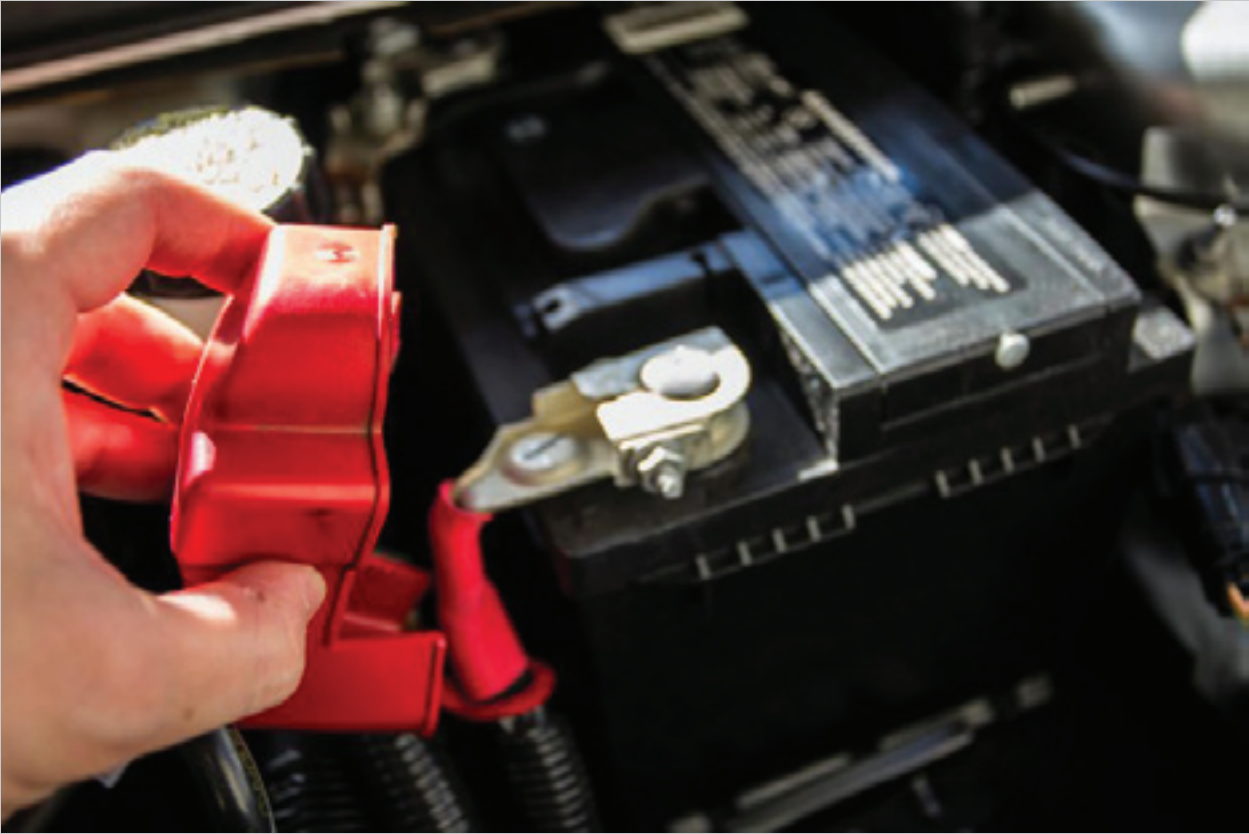


سوبارو Levorg

محصولی با بدنه استیشن به سبب سوبارو اضافه خواهد شد که Levorg نام دارد. این خودرو، ۲ دیفرانسیل و مناسب سفرهای خانوادگی خواهد بود. نسل جدید پیش‌ران سوبارو با فناوری هیبرید و شاسی‌بلند مفهومی آدرنالین هم، در ژنو معرفی می‌شوند.

فولکس واگن دیون باگی

بزرگ‌ترین خودروساز اروپا، هنوز برنامه‌ای برای تولید تجاری نسل جدید باگی ندارد؛ اما نسخه‌ای مفهومی از آن را به ژنو ۲۰۱۹ می‌آورد. اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی، مدل باگی از فولکس واگن معرفی شد و تا سال‌ها بعد، یکی از محبوب‌ترین خودروهای دنیا برای سفر در مسیرهای ساحلی و شنزارها محسوب می‌شد.



چند توصیه برای سالم ماندن ماشین

راهکارهایی برای نگهداری بهتر باتری خودرو

می شوند. مایع باید در حدود بیش از یک سانتی متر روی صفحات را بگیرد. در صورت کمبود، باید آب مقطر اضافه کرد نه اسید. استفاده از اسید سولفوریک برای باتری باید به وسیله متخصص و باتری ساز انجام شود؛ زیرا سوزنده و خطرناک است و باید رقیق شود. هم چنین هرگز نباید آب معمولی در داخل باتری ریخت و در صورت لزوم از آب جوشیده باید استفاده نمود.

▲ باتری نو یا قدیمی؟

گاهی اوقات تشخیص نو بودن یک باتری دشوار است، تلاش کنید هرگز باتری که بیش از ۶ ماه از عمر آن گذشته است را خریداری نکنید، زیرا عمل سولفاته شدن در آن آغاز شده است. سولفاته شدن هنگامی اتفاق می افتد که سولفات سرب نتواند به مواد شارژ شده تبدیل گردد و این اتفاق زمانی رخ می دهد که باتری های دشارژ شده برای مدتی طولانی در همین حالت باقی بمانند یا مقدار زیادی آب از دست داده باشند. معمولاً تاریخ تولید بر روی جعبه حک شده است و این تاریخ معمولاً ترکیبی از حروف و شماره ها است.

▲ انواع باتری ها

دو نوع از رایج ترین انواع باتری اتومبیل ها عبارتند از باتری هایی که به مراقبت کم نیاز دارند یا غیر سیلد و باتری هایی بدون نیاز به مراقبت یا سیلد. باتری های با مراقبت کمتر (LM) دارای صفحه سرب آنتیموان / کلسیم (دو آلیاژی یا هیبرید) هستند. در حالی که باتری های بدون نیاز به مراقبت (MF) دارای صفحه سرب - کلسیم / کلسیم هستند. باتری های بدون نیاز به مراقبت (MF) به مراقبت های پیشگیرانه کمتری نیازمند هستند، دارای عمری طولانی تر، شارژ سریع تر، مقاومت بیشتر در برابر شارژ بیش از حد، کاهش خوردگی ترمینال ها و زمان مجاز جهت نگهداری کالا (Shelf Life) به مدت طولانی تر

می توان گفت که باتری نقش مهم و کاربردی در هر خودرویی دارد و عموماً هر زمانی که ماشین خاموش می شود یا در کارکرد با مشکل روبه رو می شود، اولین گزینه ای که بسیاری از رانندگان به سراغش می روند همین باتری است. باتری برای بهتر کار کردن یا جلوگیری از زود خراب شدن نیازمند رسیدگی است. اگر تا پیش از این به دنبال راهکارهایی برای سرویس، حفظ و نگهداری بهتر باتری خودرو نبودید و نگهداری از باتری چندان اهمیتی برایتان نداشت، پس به شما پیشنهاد می کنیم این مطلب را بخوانید.

▲ سلامت باتری خودرو

آیا می دانید چگونه می توانید از سلامتی باتری ماشین خود مطلع شوید؟ یکی از علائم خرابی باتری این است که هنگام استارت زدن، باتری نتواند استارت را به حرکت در آورد، علامت دیگر کم شدن پی در پی آب خانه های باتری است و نشانه سوم هم شیرین شدن آب باتری است. به همین دلیل برای آزمایش باتری درب خانه های باتری را باز می کنیم و به وسیله سیم (کابل) نسبتاً ضخیم دو قطب باتری را به هم وصل می کنیم و اگر آب داخل هر یک از خانه های باتری جوشید و غلیان کرد، آن خانه باتری خراب است و باید صفحات داخل آن خانه عوض شود و چون این کار (تعویض صفحات) بهطور اصولی انجام نمی شود، بهتر است باتری اتومبیل عوض شود. یادتان باشد مایع داخل باتری (الکترولیت) باید میزان مشخصی داشته باشد. اگر اسید از حد مذکور کمتر شود، الکترولیت حالت تلخی و سوزش خود را از دست می دهد که در اصطلاح می گویند آب باتری شیرین شده است. در چنین مواقعی در شب، زمانی که به موتور، گاز داده می شود، چراغ ها نور عادی دارند و اگر گاز داده نشود، کم نور می شوند. آب باتری باید روی صفحه های داخل باتری را کاملاً بپوشاند در غیر این صورت صفحه ها در مجاورت هوا قرار گرفته و اکسیده (فاسد)



راهکار دیگر این است که آب کاهش یافته را اضافه کنید و هرگز اسید یا آب آلوده اضافه نکنید و بیش از اندازه آن را از آب پر نکنید. پیشنهاد دیگر ما این است که قبل از روشن کردن اتومبیل تمام تجهیزات جانبی برقی و چراغ‌های خودرو را خاموش کنید، به دلیل این که باعث کاهش بار باتری در هنگام استارت و خصوصاً در هوای سرد می‌شود. از سوی دیگر روشن گذاشتن تمام چراغ‌ها یا تجهیزات جانبی برقی دیگر خودرو و دشارژ کامل باتری خصوصاً در باتری بدون مراقبت و نگهداری، سبب خراب شدن باتری اتومبیل می‌شود. بعد از شارژ کامل باتری برای تعیین خسارات وارده احتمالی باتری را تست کنید.

چند نکته ایمنی

باتری‌های سرب اسیدی شامل الکترولیتی از جنس سولفوریک اسید هستند که ماده‌ای خورنده و سمی است. در هنگام شارژ، از خود گازی متصاعد می‌کند که در صورت وجود جرقه‌ای در کنار آن منفجر خواهد شد که سبب آسیب رساندن به انسان می‌شود. هنگام کار با باتری نیاز به رعایت مواردی از جمله تهویه مطبوع، دور کردن جواهرات از بدن، پوشیدن لباس محافظت‌کننده بدن و استفاده از عینک ایمنی مخصوص و احتیاط کردن و هم چنین رعایت کلیه دستورات تولیدکننده باتری در مورد تست باتری، استارت باتری به باتری، نصب و شارژ باتری است. یادتان باشد همیشه برای باز کردن باتری از روی اتومبیل، ابتدا بست قطب منفی باتری را باز کنید. در غیر این صورت، آچار در دست شما به هر جا اتصال کند، احتمال جرقه زدن می‌رود. هم چنین بدانید نگهداری و رسیدگی به باتری مساوی است با افزایش طول عمر و کارکرد بهتر باتری. حواستان باید باشد که شل بودن پایانه را بررسی کنید یا اگر دارای رسوب باشد، باید تمیز شود. گاهی اوقات سست بودن و کثیف بودن ترمینال‌ها باعث استارت سخت یا استارت نخوردن می‌شود. شما هم چنین می‌توانید افت ولتاژ کابل رابط باتری را تا منابع دیگر مثل کوئل یا استارت با مولتی متر سنجید؛ اگر حدود ۰.۱ ولت باشد خوبست و اگر بیش تر از ۰.۴ ولت باشد باید ترمینال‌ها خوردگی داشته یا کثیف باشند.



نحوه صحیح باتری به باتری

اگر در زمان استارت زدن، صدایی از استارت به گوش نرسد و هم چنین وسایل برقی اتومبیل کار نکنند و یا ضعیف کار کنند، نشانه دشارژ شدن باتری خواهد بود. برای شارژ باتری می‌توان عمل باتری به باتری را انجام داد. به این ترتیب که قطب مثبت باتری شما به مثبت باتری کمکی و قطب منفی باتری شما به منفی باتری کمکی و یا به بدنه بدون رنگ اتومبیل کمکی زده شود، توجه شود بهتر است اتومبیل کمکی روشن باشد. برای چند دقیقه صبر کنید و سپس استارت بزنیید تا اتومبیل شما روشن شود. سپس کابل‌های کمکی را جدا کنید. ترتیب جدا کردن در سست معکوس ترتیب اتصال کابل‌های کمکی است. (اول منفی و بعد مثبت) ضمناً توجه گردد که باتری کمکی ولتاژ یکسان با باتری شما داشته باشد.

هستند، اما در برابر عیوب ناشی از دشارژ عمیق به دلیل افزایش ریزش مواد فعال صفحات، سریع‌تر از کار می‌افتند. در آب و هوای گرم پیشنهاد می‌شود که باتری غیرسیلد خریداری شود. به دلیل این که در یک باتری سیلد هنگامی که به آب نیاز است، نمی‌توان آب اضافه کرد و نمی‌توان غلظت ویژه آن را با هیدرومتر اندازه گرفت.

علل خرابی باتری

باتری‌های اتومبیل به منظور ایجاد جریان استارت اولیه با آمپر بالا (معمولاً برای ۵ تا ۱۵ ثانیه) برای روشن کردن موتور به صورتی خاص طراحی شده‌اند. یک باتری با کیفیت خوب در صورت نگهداری مناسب حدود ۱.۵ سال می‌تواند کار کند. هدف اولیه استفاده از باتری استارت زدن، تثبیت انرژی و تهیه نیروی کافی برای جرقه زدن، روشنایی و دیگر مصرف‌کننده‌هایی است که به مقدار انرژی بیشتر از ظرفیت سیستم شارژ نیاز مندند؛ برای مثال در موقعی که موتور کار نمی‌کند. در مرحله بعد باتری اتومبیل، توان الکتریکی سیستم را در موقعی که سیستم شارژ فعال نیست، فراهم می‌کند. سن یک باتری به ریزش مواد فعال صفحات آن در اثر انقباض و انبساط این صفحات که در طول فرآیند شارژ و دشارژ اتفاق می‌افتد، بستگی دارد. شارژ عمیق، گرما و لرزش مراحل تخریب آن را تسریع می‌کنند و عاقبت رسوب تشکیل می‌شود و سبب اتصال کوتاه می‌گردد. از دیگر عوامل اصلی تخریب باتری‌ها، سولفاته شدن آن‌ها است. هنگامی که باتری‌ها به صورت دشارژ یا برای بیشتر از ۶ ماه انبار شوند، سولفات سرب صفحات را سخت و چگال می‌کند و توانایی شارژ شدن باتری کاهش می‌یابد یا به طور کلی از بین می‌رود و مواد فعال صفحات، دیگر قابلیت تحمل جریان دشارژ را ندارند و باتری از کار خواهد افتاد. تحقیقات اخیر نشان داده در هوای گرم (بدترین محیط برای کار باتری) میانگین طول عمر یک باتری اتومبیل با کیفیت خوب به نصف کاهش می‌یابد. استارت زدن بیجا خصوصاً در هوای سرد مشخصه خوبی است که نشان می‌دهد باتری در حال خراب شدن است و این باتری باید تست شود. دشارژ عمیق باتری‌ها معمولاً در زمان‌های نامناسب برای مثال بعد از روشن کردن خودرو توسط اتصال باتری به باتری اتفاق می‌افتد، متأسفانه اغلب فروشندگان باتری، چگونگی تست یا شارژ صحیح باتری را نمی‌دانند.

نگهداری پیشگیرانه

بررسی سطح الکترولیت، محکم بودن سر باتری‌ها، تمیز کردن سطوح خورده شده قطب و سر باتری و چک کردن تسمه دینام همه برای نگهداری‌های پیشگیرانه یک باتری لازم است. تناوب اجرای اقدامات پیشگیرانه بستگی به نوع باتری و شرایط آب و هوایی دارد، اما باید حداقل یک‌بار قبل از شروع سرما و ماهی یک‌بار در گرما این مراقبت دوره‌ای انجام شود. اگر سطح الکترولیت در باتری‌های غیر سیلد پایین است، تا سطح مشخص شده توسط سازنده باتری (۲ میلی‌متر بالاتر از سطح صفحات) باتری را از آب مقطر پر کنید و توجه داشته باشید که بیش از اندازه خصوصاً در گرما آن را از آب پر نکنید.

افزایش طول عمر باتری

کارشناسان خودرو و عموماً راه‌های مختلفی برای نگهداری از باتری خودرو پیشنهاد می‌کنند. اما بهترین راه جهت افزایش طول عمر باتری مراقبت مستمر از باتری و موتور است، در آب و هوای سرد برای افزایش عمر باتری، باتری را کاملاً شارژ و موتور را گرم نگاه دارید. در آب و هوای گرم و در طول تابستان، باید سطح الکترولیت را مرتباً بررسی کرد و آب باتری را به سطح لازم برساند. استفاده از محافظ گرما در باتری‌ها رایج‌تر شده و تولیدکنندگان خودرو و توسط آن، باتری را از دمای بالای زیر کاپوت محافظت می‌کنند. برخی تولیدکنندگان باتری نوعی باتری مخصوص مناطق گرمسیر تولید کرده‌اند که مقدار الکترولیت در باتری را افزایش داده‌اند تا خنک‌سازی بهتر انجام شود یا از فرمولاسیون خاصی برای صفحه استفاده کرده‌اند.

Laboratory

of AVRAND PISHRO

آزمایشگاه صنعتی اورند پیشرو

AVRAND
P I S H R O



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

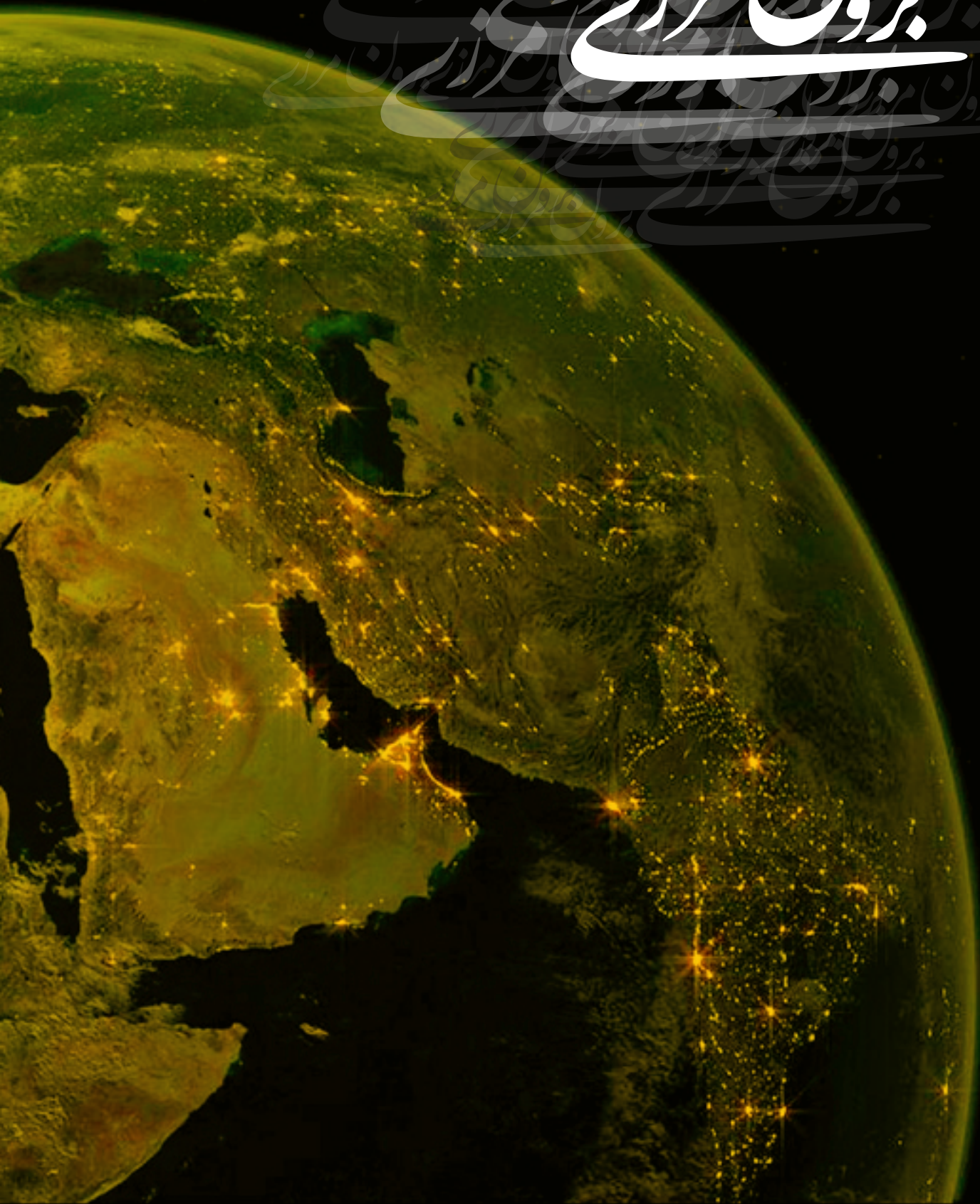


In Accordance with Global ISO 9001:2015



www.avrand.com

برونامرز



تازه ترین اخبار خارجی خودرو را در این صفحه بخوانید

لکسوس در صدر

کرایسلر سال گذشته در قعر جدول ۳۱ خودرو سازی بود که در این بررسی شرکت کرده بودند، اما امسال با جهشی زیاد به رتبه شانزدهم صعود کرده. در عوض، فیات با ۲۴۹ امتیاز به عنوان بی کیفیت ترین خودروساز معرفی شد.



در گزارشی که موسسه تحقیقاتی «جی دی پاور» از کیفیت ماشین های بازار آمریکا منتشر کرده، لکسوس، برای هشتمین سال پیاپی به عنوان با کیفیت ترین خودروساز معرفی شده است. نظر سنجی سالانه «جی دی پاور» از منابع معتبری است که برای سنجش کیفیت ماشین ها به آن رجوع می شود. گزارش امسال با پرسش از نزدیک به ۳۳ هزار مالک ماشین های سال ۲۰۱۶ تهیه شده و با توجه به ایرادهای ماشین ها به خودروسازان امتیاز داده شده است. در این بررسی امتیاز کمتر به معنی کیفیت بهتر محصولات خودروساز است. لکسوس در رده بندی امسال ۱۰۶ امتیاز گرفت و پورشه و تویوتا با امتیاز ۱۰۸ در رده دوم قرار گرفتند. بعد از این دو، شورلت با امتیاز ۱۱۵ و بیوک با امتیاز ۱۱۸ چهارم و پنجم شدند. بررسی «جی دی پاور» نشان می دهد که در کل، کیفیت خودروها نسبت به سال گذشته چهار درصد بهتر شده است. میانگین تعداد ایراد به ازای هر صد ماشین در گزارش امسال ۱۳۶ بوده است. «جی دی پاور» می گوید، مشکلاتی نظیر سیستم های تشخیص فرمان های صوتی راننده، اشکال در گیربکس و خراب شدن باتری از جمله مشکلات عمده ای است که خودروسازان هنوز با آن دست و پنجه نرم می کنند. رده بندی امسال برای فیات - کرایسلر نتیجه تلخ و شیرینی داشت.

ورود آمازون به خودرو سازی

شاسی بلند و چهار محصول دیگر را تا سال ۲۰۲۵ به بازار عرضه خواهد کرد. از ریویان به عنوان یکی از مهم ترین رقیبان تسلا، مهم ترین تولید کننده خودروهای الکتریکی جهان، نام برده می شود. تاکنون تنها سرمایه گذار ریویان، یک شبکه فروش ماشین در عربستان به نام «عبدالطیف جمیل» بوده است. آمازون امیدوار است بتواند با این سرمایه گذاری، ماشین هایی برای تحویل بار بسازد و از این طریق، شبکه لجستیک خود را تقویت کند. پیش از اعلام سرمایه گذاری آمازون، خبرگزاری رویترز گزارش داده بود که جنرال موتورز هم در حال مذاکره برای سرمایه گذاری در ریویان است. گفته می شود این گفتگوها هم چنان ادامه دارد و نتایج آن به زودی اعلام خواهد شد.

آمازون، بزرگ ترین فروشگاه اینترنتی جهان، هفته گذشته اعلام کرد ۷۰۰ میلیون دلار در خودرو سازی ریویان سرمایه گذاری می کند. ریویان، یک ترازوارد به صنعت خودرو و از اولین شرکت هایی است که قصد دارد وانت های الکتریکی تولید کند. این کارخانه آمریکایی پاییز گذشته اولین محصول خود، RIT را رونمایی کرد و قرار است آن را از اواخر سال ۲۰۲۰ تولید کند. پس از وانت RIT، ریویان یک مدل



بازگشت پژو به آمریکا



مدیر پی اس ای جزئیات بیشتری از برنامه ده ساله این شرکت برای بازگشت به آمریکا ارائه کرد. طبق این برنامه، محصولات پژو از کارخانه های این شرکت در اروپا و چین به آمریکا صادر خواهد شد. دعوی تجاری اخیر آمریکا با اروپا و چین و خطر وضع تعرفه برای خودروهای وارداتی به آمریکا، این برنامه را به شدت تحت تاثیر قرار خواهد داد. کارلوس تاوارش می گوید که برای نهایی کردن برنامه خود منتظر نتیجه رسیدن گفتگوهای تجاری آمریکا با اروپا و چین است. طبق برنامه فعلی، در دیرترین حالت فروش، محصولات پژو از سال ۲۰۲۶ در آمریکا آغاز خواهد شد.

پس از نزدیک به سه دهه غیبت، پژو دوباره به بازار آمریکای شمالی باز خواهد گشت. گروه خودرو سازی PSA، مالک شرکت های پژو، سیتروئن، دی اس و اپل، قبلاً علاقه خود به فروش محصولاتش در آمریکای شمالی را اعلام کرده بود، اما معلوم نبود کدام مارک از این گروه قرار است به آمریکا برود. پژو در سال ۱۹۹۱ به خاطر فروش بسیار کم از بازار آمریکا خارج شد. بیشترین فروش شرکت در میانه دهه هشتاد بیش از بیست هزار دستگاه ماشین در سال بود. اما این در اواخر دهه هشتاد رو به کاهش گذاشت و با استقبال بسیار کم از مدل ۴۰۵، فروش پژو در آخرین سال حضورش در آمریکا به حدود سه هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید. هفته گذشته «کارلوس تاوارش»،

اولین ماشین الکتریکی هوندا

در صد شارژ می شود و ماشین با هر بار شارژ می تواند ۲۰۰ کیلومتر حرکت کند. ماشین با الهام از سنت های ژاپنی و با خطوطی ساده طراحی شده است. در طراحی داخل ماشین هم از اتاق نشیمن خانه الهام گرفته شده است. روکش صندلی ها مانند مبلی است و داشبورد هم یک طاقچه با طرح چوب دارد. این بی پیاریگی به زیبایی با فن آوری های پیچیده هوندا e ترکیب شده است. جلوی ماشین با شش نمایشگر پوشانده شده که سه تای آنها تصاویر دوربین هایی را که روی درها و عقب ماشین وصل شده، به راننده نمایش می دهد. هوندا می گوید ماشینی که در ژنو نمایش می دهد بیش از ۹۰ درصد به ماشینی که تولید خواهد شد شبیه است. قیمت e رسماً اعلام نشده، پیش بینی می شود بین ۳۰ تا ۴۰ هزار دلار باشد. رقیب مستقیم این ماشین، رنو ژوئی است؛ اما هوندای کوچک به طور غیر مستقیم با ام ۱۳ را هم هدف قرار داده است. هوندا انتظار دارد در سال اول دست کم پنج هزار دستگاه از مدل e را در اروپا بفروشد.



هوندا اولین مدل الکتریکی خود به نام e را از مستان آبنده به بازار عرضه خواهد کرد. کارخانه ژاپنی قرار است هفته آینده نمونه نزدیک به تولید این مدل را در نمایشگاه ژنو رونمایی کند. هیچ یک کوچک هوندا بر اساس کانسپتی ساخته می شود که این شرکت در سال ۲۰۱۷ نمایش داد. استقبال از این کانسپت به حدی بود که هوندا مدل اصلی را تقریباً بدون تغییر روانه بازار خواهد کرد. هوندا می گوید باتری های e ظرف نیم ساعت تا هشتاد

سیات کوپرا به بازار می آید

کوپرا در نمایشگاه خودرو ژنو از یک شاسی بلند هیبریدی با نام Formentor رونمایی خواهد کرد که عملکردی بسیار در خور توجه در مقایسه با بسیاری از خودروهای دیگر کلاس خود دارد. شرکت خودروسازی کوپرا (Cupra) که به تازگی از سنات جدا و مستقل شده است، از محصول جدید مفهومی خود که یک شاسی بلند کوپه است رونمایی کرد. این شاسی بلند که در نمایشگاه خودرو ژنو به صورت عمومی رونمایی خواهد شد، فورمنتور (Formentor) نام دارد. فورمنتور فقط یک طرح مفهومی نیست، بلکه نسخه‌ای که به نمایش در خواهد آمد، کاملاً نهایی شده است و قابل تولید خواهد بود و به عنوان اولین محصول این خودروساز نوپا وارد بازار خواهد شد. این کراس اور کوپه جدید در بخش فنی از یک مجموعه هیبریدی استفاده می‌کند که مجموع قدرت آن ۲۴۲ اسب بخار است. هم‌چنین براساس تست‌های WLTP این کراس اور در حالت تمام‌برقی می‌تواند تا ۵۰ کیلومتر مسافت را طی کند. اگر به بخش طراحی کوپرا بپردازیم، در نمای جلو شاهد یک طرح بسیار اسپرت و خشن هستیم که کاراکتری پویا را به این خودرو داده است. تمامی خطوط بدنه نیز از همین قاعده پیروی می‌کنند و شاهد طرح کلی اسپرت و متناسبی هستیم که به سختی می‌توان به آن ایراد گرفت. نمای جلوی این خودرو به خصوص در بخش چراغ‌ها شباهت زیادی به نسل بعدی سنات لئون دارد. در عقب نیز شاهد چراغ‌های LED هستیم که توسط یک نوار به یکدیگر متصل شده‌اند. کوپرا هنوز اطلاعات زیادی را در مورد پیش‌رانه هیبریدی این خودرو منتشر نکرده است، اما در اطلاعات منتشر شده، استفاده از یک جعبه‌دنده دوکلاچه در بخش انتقال قدرت به چشم می‌خورد. هم‌چنین قفل دیفرانسیل مرکزی نیز در این خودرو موجود است تا در خارج جاده نیز بتوان روی توانایی‌های آن حساب

باز کرد. به گفته سازنده، فورمنتور برای ارائه حداکثر توانایی‌های حرکتی طراحی شده است و به همین منظور شاهد استفاده از فناوری‌هایی هم‌چون سیستم تعلیق فعال تطبیق پذیر و سیستم فرمان فعال در این مدل هستیم. راننده هم‌چنین می‌تواند بسته به شرایط، حالت‌های مختلف رانندگی را انتخاب کند. کابین کوپرا فورمنتور کیفیت ساخت بالایی دارد و از صندلی‌های اسپرتی استفاده شده است که روی آن‌ها پوشش چرم و پشت آن‌ها نیز پوشش فیبر کربنی دیده می‌شود. هم‌چنین غربلیک فرمان نیز دارای روکش چرمی است و در کنسول مرکزی استفاده از موارد مشکی براق به چشم می‌خورد. در پشت آمپر این خودرو همانند بسیاری از خودروهای مدرن امروزی از یک نمایشگر رنگی استفاده شده است و روی داشبورد نیز نمایشگر دیگری مربوط به سیستم اطلاعات و سرگرمی قرار دارد. کوپرا Formentor اولین رونمایی عمومی و رسمی خود را در نمایشگاه خودرو ژنو تجربه خواهد کرد و انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۲۰ وارد بازار شود.



رونمایی از وانت فورد ۲۰۲۰

سیلندر جدید با ظرفیت ۷.۳ لیتر معرفی می‌کند. در مدل معمولی وانت فورد سوپر دیوتی ۲۰۲۰، هم‌اکنون هیچ‌گونه جزئیات دقیقی از قدرت و گشتاور در دسترس نیست؛ اما مهندسان این شرکت می‌گویند انتظار می‌رود که پیش‌رانه V8 جدید، قدرتمندترین پیش‌رانه V8 در کلاس خود باشد. پیش‌رانه از طرح جدید میل بادامک داخل بلوک و معماری سوپاپ‌رو همراه با بلوک سیلندر چدنی و میل‌لنگ فولادی آهنگری شده بهره می‌برد. یکی از امکانات جدید برای وانت فورد سری F مدل ۲۰۲۰، جعبه‌دنده اتوماتیک ۱۰ سرعته تورک‌شیفت (TorqShift) است که محدوده نسبت دنده وسیع‌تری در مقایسه با جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک قبلی دارد. این جعبه‌دنده طراحی جمع‌وجور دارد که از نظر فضای قرارگیری همانند جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک و فقط ۱.۵۸ کیلوگرم سنگین‌تر است. این جعبه‌دنده از پنج حالت رانندگی معمولی، یدک‌کشی، اکو، مسیر لغزنده، شن‌وماسه عمیق و برف استفاده می‌کند. برای علاقه‌مندان به پیش‌رانه‌های دیزلی، نسل سوم پیش‌رانه ۶.۷ لیتری پاور استروک (Power Stroke) با سیستم تزریق سوخت جدید جهت بهینه‌سازی فرآیند احتراق و سطح پایین تر سروصدای ارائه خواهد شد. این پیش‌رانه قدرت و گشتاور بیشتری در سراسر محدوده دوران ارائه می‌دهد، اما فورد هنوز آماده نیست که میزان عملکرد آن را افشا کند. گزینه پایه برای سیستم محرکه فعال شامل پیش‌رانه ۶.۲ لیتری خورجینی هشت سیلندر خواهد بود که ضمن مقرون‌به‌صرفه بودن، کارایی خود را نیز در شرایط مختلف اثبات کرده است. فورد اعلام کرده که این شرکت با افتخار تنها سازنده‌ای است که در صنعت خودرو پیش‌رانه‌های سنگین و سیستم انتقال قدرت سازگار با آن را طراحی کرده و به مرحله تولید می‌رساند. این شرکت با اطمینان از یکپارچگی سیستم محرکه و انتقال قدرت با تمام اجزای شاسی و بدنه صحبت می‌کند. وانت فورد سری F سوپر دیوتی ۲۰۲۰ با سیستم دستیار پشتیبان تریلر (Pro Trailer Backup Assist) تجهیز می‌شود که راننده با کمک آن می‌تواند هنگام یدک‌کشی قابلیت مانور بیشتری داشته باشد. این قابلیت همراه با سیستم Trailer Reverse Guidance فرمان‌گیری بهتری برای راننده در هدایت تریلی به سمت عقب فراهم می‌سازد.



فورد از وانت سری F سوپر دیوتی ۲۰۲۰ با گزینه‌های متنوع بنزینی و دیزلی برای سیستم محرکه رونمایی کرد که تا پاییز راهی بازار می‌شود. رقابت در بخش وانت پیک‌آپ‌های پهن‌پیکر و سنگین بازار آمریکا این روزها داغ‌تر از هر زمان دیگری شده است؛ هر سه خودروساز دیترویت (شورولت، رم و فورد) نسخه‌های جدیدی از وانت‌های سنگین خود معرفی کرده‌اند و آخرین آن‌ها فورد است. وانت پیک‌آپ فورد سری F سوپر دیوتی جدید (Super Duty)، تا پاییز ۲۰۱۹ راهی نمایندگی‌های فروش می‌شود. وانت فورد، سری F سوپر دیوتی، رکورد بیشترین مسافت آزمایش را در اختیار دارد و تست‌های پیشرفته آن بیش از ۱۱ میلیون کیلومتر انجام شده است. اگرچه نمی‌توان وانت فورد سوپر دیوتی ۲۰۲۰ را به‌عنوان برند جدیدی از محصولات این شرکت پذیرفت، اما این نسخه به‌روزرسانی شده و طرح سپر جلو با جلوپنجره برجسته و ظاهر جدیدی برای چراغ‌های LED آن را از مدل‌های پیشین متمایز می‌کند. مهندسان فورد می‌گویند تغییرات کوچک در سپر جلو، آیرودینامیک و خنک‌کاری پیک‌آپ را بهینه می‌کند، در حالی که چراغ‌های عقب با ظاهر تازه و سپر عقب جدید به نمای پشتی جاذبه می‌دهند. با این حال مهم‌ترین تغییرات زیر بدنه اتفاق می‌افتد، جایی که خودروساز آمریکایی پیش‌رانه بنزینی خورجینی هشت



درهای گالوینگ چگونه به دنیای خودرو وارد شدند بهترین خودروهای بال دار

خودروهای مجهز به درهای گالوینگ یا طرح بال پرندۀ جذابیت خاصی دارند. تاریخ نشان داده برای جذاب و هیجان انگیز کردن هر چه بیشتر خودرو، راه‌های بهتری از افزودن درهای گالوینگ وجود دارد. با وجود این، نمی‌توان نقش این طراحی منحصر به فرد در جلب توجه خودروها را نادیده گرفت. داستان درهای گالوینگ از کجا شروع شد؟ بهترین خودروها با این طراحی جالب کدام هستند؟ پیشنهاد می‌کنیم این مطلب را تا انتها بخوانید.

پروانه‌ای اولین بار در سال ۱۹۳۹ روی مدل Type ۶۴ بوگاتی استفاده شدند. مرسدس بنز ۳۰۰SL با طراحی زیبا ایده‌ای را به نمایش گذاشت تا بسیاری از خودروسازان برای جذاب‌تر کردن محصولات خود، از طرح‌های گالوینگ برای درها یا قسمت‌های دیگر استفاده کنند. در ادامه، بهترین خودروهای تاریخ با درهای گالوینگ را معرفی می‌کنیم. گفتنی است ترتیب معرفی خودروها بر اساس تاریخ تولید است.

مرسدس بنز ۳۰۰SL محصول سال ۱۹۵۴

۳۰۰SL هیچ‌وقت در کارخانه با کد گالوینگ همراه نبود؛ اما این کوپه اسپرت زیبا نزد علاقه‌مندان دنیای خودرو با درهای متفاوتش جاودانه شده است. مدل رودستر مرسدس بنز ۳۰۰SL درهای معمولی داشت؛ اما این درها مانع محبوبیتش نشد. ایده اصلی طراحی این مدل زیبا شکل‌گیری بدنه‌ای با

گالوینگ؛ سال ۱۹۵۲، آلمان

طرح درهای گالوینگ (Gull-Wing) یا فالکون (Falcon) از فرایند بازویسته شدن بال‌های پرندۀ الهام گرفته شده است. در واقع، گالوینگ به بال‌های نوعی پرندۀ دریایی و فالکون به معنی شاهین اشاره می‌کند. ایده‌ی درهای گالوینگ بسیار ساده است: به جای لولا کردن به بخش جانبی بدنه پشت گل‌گیر جلو، هر در به سقف لولا می‌شود. بنابراین، به جای باز شدن افقی درها به بیرون، زاویه باز شدن به صورت عمودی رو به بیرون و سقف است. اولین خودرو با این نوع طرح در، مرسدس بنز ۳۰۰SL مسابقه‌ای کد W194 محصول سال ۱۹۵۲ بود. دومین خودرو با درهای گالوینگ نمونه جاده‌ای ۳۰۰SL با کد W198 بود که سال ۱۹۵۴ عرضه شد. فرانسوی‌ها معمولاً درهای گالوینگ را پروانه‌ای می‌خوانند؛ اما ساختار کلی این نوع طرح کمی تفاوت دارد. درهای پروانه‌ای، مثل مک‌لارن F1، ترکیبی از طرح گالوینگ و قیچی شکل، مثل درهای لامبورگینی اوتادور هستند. درهای

۳۰۰SL توصیف کرد. سری اول C111 محصول سال ۱۹۶۹ با بدنه فایبرگلس و پیشراانه و نکل انژکتوری با ۳ روتور استفاده می‌کرد. سری دوم در سال ۱۹۷۰ با پیشراانه و نکل مجهز به ۴ روتور و ۳۵۰ اسب بخار قدرت تولید شد. این مدل می‌توانست به نهایت سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. در نمونه‌های بعدی C111، مهندس‌های مرسدس بنز با توجه به مصرف زیاد سوخت پیشراانه و نکل، از موتورهای دیزل استفاده کردند. در مجموع، ۱۳ دستگاه سری اول و دوم با پیشراانه و نکل و ۲ دستگاه سری سوم با پیشراانه دیزل و رکوردگیری در پیست Nardo Ring و یک دستگاه سری چهارم با پیشراانه ۷۸ تولید شدند که در دهه ۱۹۶۰، بخش زیادی از صفحه‌های نشریه‌های خودرویی را از آن خود کردند. حاصل آزمایش‌های سری C111 مرسدس بنز، مدل مفهومی C112 سال ۱۹۹۱ با پیشراانه ۱۲ سیلندر V شکل ۶ لیتری شد؛ اما مرسدس بنز نمونه نهایی این مدل را تولید نکرد. سری C111 حاصل ذهن خلاق «فردر یک گایگر» فقید، طراح مدل‌های مرسدس بنز ۵۴۰K و ۳۰۰SL بود.

استون مار تین Bulldog محصول سال ۱۹۷۹

مدل مفهومی بولداگ در مقایسه با دیگر محصولات استون مار تین در دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، طراحی بسیار متفاوتی داشت. استون مار تین بولداگ با کد DP K۹۰۱ به شخصیتی از برنام‌های تلویزیونی «دکتر هو» (Doctor Who) اشاره می‌کند. این خودرو حاصل قلم طراحی «ویلیام تونز فقید»، خالق استون مار تین DBS سال ۱۹۶۷ و استون مار تین لاگونا سال ۱۹۷۴ و جنسن هیلی سال ۱۹۷۲ است. به دلیل طراحی خاص بولداگ، درهای معمولی طول زیادی داشتند؛ به همین دلیل، طرح گالوپینگ برای این مدل متفاوت انتخاب شدند. استون مار تین بولداگ که به دلیل هزینه‌های گران، فقط یک دستگاه از آن تولید شد، به پیشراانه ۸ سیلندر V شکل ۵.۲ لیتری توپین توربوشارژر با قدرت ۱۷۰ اسب بخار مجهز بود. تیم مهندسی استون مار تین نهایت سرعت این مدل را ۳۸۱ کیلومتر بر ساعت اعلام کرد؛ اما در آزمون سرعت، ۳۰۷ کیلومتر بر ساعت حداکثر سرعت خودرو گالوپینگ بر نتایجی‌ها بود. یکی از ویژگی‌های برجسته استون مار تین بولداگ، ۵ چراغ مرکزی مخفی‌شونده در جلو بود. این مدل خاص و تک‌نمونه در سال ۲۰۱۱، بیش از یک میلیون پوند قیمت خورد.



دلورین DMC-12 محصول سال ۱۹۸۱

احتمالاً DMC-12، تنها محصول شرکت آمریکایی دلورین (DeLorean)، در تاریخ خودروهای مجهز به درهای گالوپینگ یکی از معروف‌ترین‌ها باشد. DMC-12 یکی دیگر از طراحی‌های «جورجتو جوچارو» است که با قیمت مناسب در کلاس خودروهای اسپرت عرضه شد. این مدل با وجود طراحی نفس‌گیر، قوای فنی هیجان‌انگیزی نداشت. پیشراانه ۶ سیلندر V شکل ۲.۶ لیتری با قدرت ۱۱۳ اسب بخار نهایت چیزی بود که در حدود ۱۰۰۰۰ دستگاه تولیدی دلورین DMC-12 وجود داشت. هم‌چنین، خالق این برند یکی از

کم‌ترین مقاومت ممکن در برابر جریان هوا بود. پس از شکل‌گیری فریم اصلی که ارتفاع آن بیش از حد انتظار مهندسان مرسدس بنز شد، استفاده از درهای معمولی در ۳۰۰SL ناممکن به نظر رسید؛ بنابراین، طرح درهای گالوپینگ ضروری شد. مرسدس بنز ۳۰۰SL از پیشراانه ۶ سیلندر خطی ۲.۹۹۶ سی‌سی با قدرت ۲۱۵ اسب بخار و مجهز به سیستم تزریق مستقیم سوخت استفاده می‌کرد. امکان سفارش میل سوپاپ اسپرت مرسدس هم وجود داشت تا قدرت نهایی ۳۰۰SL به ۲۴۰ اسب بخار برسد. مدل رودستر ۳۰۰SL فقط با میل سوپاپ اسپرت تولید شد.

مرسدس بنز ۳۰۰SL که کمتر از ۲.۷۰۰ دستگاه مدل کوپه و رودستر از آن تولید شد، یکی از خودروهای گران و لوکس دهه ۱۹۵۰ بود و بسیاری از شخصیت‌های برجسته جهان این مدل را خریدند. بنیان‌گذار خودروهای مجهز به درهای گالوپینگ، یکی از مدل‌های کلاسیک ارزشمند امروز محسوب می‌شود.



دِ توماسو منگوستا محصول سال ۱۹۶۷

تیم مهندسی شرکت ایتالیایی «دِ توماسو» (De Tomaso) با همکاری «جورجتو جوچارو»، ایده متفاوت درهای گالوپینگ را ارائه داد. زمانی که می‌توان پوشش موتور را گالوپینگ کرد و جذابیت بیشتری به خودرو بخشید، چه نیازی به درهای غیر کاربردی است؟ دِ توماسو در اولین سوپراسپرت تولیدی خود با نام منگوستا (Mangusta)، درهای گالوپینگ را برای پوشش بخش پیشراانه و قوای فنی به کار برد. در زبان ایتالیایی منگوستا به معنی «خَدنگ» است. لولای پوشش روی موتور و قوای فنی منگوستا در دست در وسط بدنه و بخش انتهایی قرار داشت. با بازکردن دو در به صورت بال‌های پرنده، پیشراانه ۸ سیلندر V شکل ۵ لیتری فوردها با قدرت ۲۲۱ اسب بخار به نمایش گذاشته می‌شد. البته، نمونه ۴.۷ لیتری این خودرو هم تولید شد. «آل آندرو دِ توماسو» دوست صمیمی «کرول شلبی» بود. بسیاری از کارشناسان بر این باورند که دلیل نام‌گذاری منگوستا (خَدنگ قاتل مار کبرا است)، جایگزینی نمونه مسابقه‌ای این مدل با شلبی کبرا بود. البته، به دلیل همکاری شلبی در تولید فوردها GT۴۰، این پروژه به سرانجام نرسید. دِ توماسو منگوستا که حدود ۴۰۰ دستگاه از آن تا سال ۱۹۷۲ تولید شد، یکی از خودروهای ایتالیایی خاص است که از آن در فیلم‌هایی مثل نسخه دوم Kill Bill و Bill & Ted's Excellent Adventure استفاده شده است.

مرسدس بنز C111 محصول سال ۱۹۷۰

سری خودروهای C111 مرسدس بنز در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ با هدف آزمایش فناوری‌های جدید شامل پیشراانه‌های و نکل (Wankel) و دیزل و توربوشارژر در کنار سیستم تعلیق چنداتصال، کابین چرمی، سیستم تهویه و درهای گالوپینگ تولید شدند؛ بنابراین، مدل‌های C111 دقیقاً خودرو جاده‌ای یا مفهومی نیستند. سری C111 مرسدس بنز را می‌توان نسل نمونه‌های آزمایشی نسل جدید درهای گالوپینگ و مقدمه‌ای برای جایگزین مدرن

۵۶۰ اسب بخار قدرت، طراحی نفیس گیر، صدای فوق العاده جذاب و تولید نسخه‌های مختلف GT و Black Series و حتی برقی، در نگاه عموم به اندازه درهای گالوپنگ بر جسته نیستند. مرسدس AMG GT که جایگزین SLS در سال ۲۰۱۵ شد، از درهای گالوپنگ استفاده نمی‌کند.



پاگانی هوایرا محصول سال ۲۰۱۲

شرکت ایتالیایی پاگانی (Pagani) کار سختی در تولید مدلی شایسته به عنوان زوندا (Zonda) تکرار نشدنی داشت. هوایرا (Huayra) طراحی مدرن تر و قدرت و فناوری‌های پیشتر را در کنار درهای گالوپنگ داشت؛ اما به دلیل استفاده از پیشرانه ۱۲ سیلندر V شکل ۶ لیتری AMG با دو توربوشارژر و ۷۲۰ اسب بخار قدرت، به خوش صدایی زوندا نیست. درهای گالوپنگ هوایرا در مقایسه با دیگر خودروها، باز و پاره‌ی بیشتری بازمی‌شوند تا کابین پر زرق و برق این سوپراسپرت ایتالیایی به نمایش گذاشته شود. جالب این است ابتدا قرار بود مدل رودستر پاگانی هوایرا هم از درهای گالوپنگ استفاده کند؛ اما در نهایت درهای معمولی در نسخه کروک استفاده شدند.

تسلا مدل X محصول سال ۲۰۱۵

در نگاه اول، شاید استفاده از درهای گالوپنگ در خودرو خانوادگی برقی عجیب به نظر برسد؛ اما این ایده بدون شک در جذابیت تسلا مدل X کمک کننده بوده است. تسلا اصرار دارد برای جذابیت بیشتر و بازاریابی بهتر، درهای مدل X را فالتکون توصیف کند؛ ولی می‌دانیم فرقی بین گالوپنگ و فالتکون نیست. استفاده از این طرح در درهای عقب برخلاف مدل‌های سوپراسپرت و اسپرت برندهای مختلف کاربردی تر است. هم چنین، مدل X به برنامه جالبی مجهز است که با فشار یک دکمه، رقص تماشایی چهار در به نمایش گذاشته می‌شود. تسلا مدل X با ظرفیت ۷ سر نشین و رکورددار گینس بکسل سنگین ترین وزن با خودرو برقی جاده‌ای، در گران ترین نسخه تنها به ۳ ثانیه زمان نیاز دارد تا به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

Quant F محصول سال ۲۰۱۵

درباره مدل تمام برقی Quant F و شرکت تازه تأسیس سوئیسی nanoFlowcell، به ویژه فناوری باتری‌های جریان (Flow Battery)، بحث و حاشیه‌های زیادی وجود دارد. البته مشخصات فنی محصولات این شرکت هم کامل نیست. Quant F مدلی مفهومی و اسپرت با ظرفیت ۴ سر نشین است که دو در گالوپنگش فضای زیادی برای ورود و خروج کابین در دسترس قرار می‌دهند. هنوز تولید مدل‌های برقی این شرکت شامل Quant E و Quant F و سری Quantino تأیید نشده است.

رسوایی‌های بزرگ خودروسازی را هم به بار آورد. «جان دلورین»، خالق مدل افسانه‌ای پونتیاک GTO، قبل از بنیان شرکت خودروسازی دلورین، معاون مدیر عامل بخش وانت و خودروهای جنرال موتورز بود که سرانجام در سال ۱۹۷۳، این شرکت آمریکایی را ترک کرد. با وجود اینکه دلورین با ساخت مدل DMC-۱۲ در دهه ۱۹۸۰ شهرت فراوانی کسب کرد، مشکلات مالی این برند تازه تأسیس فراوان بود. در سال ۱۹۸۲، دلورین با اتهام حمل ۲۷ کیلوگرم کوکائین و سپس، احتمال فروش ۱۰۰ کیلوگرم کوکائین به قیمت ۲۴ میلیون دلار (حدود ۶۱ میلیون و ۵۰۰ دلار با نرخ امروز) بازداشت شد. دلورین قصد داشت با فروش کوکائین سرمایه لازم برای جلوگیری از ورشکستگی شرکت خود را مهیا کند. البته، دلورین قربانی عملیات پلیس فدرال آمریکا (FBI) شد. یکی از خبرچین‌های FBI با همکاری مأموران پیشنهاد فروش کوکائین به دلورین را داد تا از ورشکستگی شرکت DMC جلوگیری شود. وکلای دلورین با اظهار اغفال عمدی دلورین از موکل خود دفاع کردند که سرانجام دادگاه به «بی‌گناهی» رأی داد. جان دلورین پس از این رسوایی و ورشکستگی شرکت DMC، کمتر در همایش‌های عمومی دیده شده است.

گامپرت اپولو محصول سال ۲۰۰۵

سال ۲۰۰۴ بود که «رولند گامپرت»، مدیر سابق آنودی اسپرت، پس از ۲۵ برد در مسابقات رالی قهرمانی جهان، برند Gumpert Sportwagenmanufaktur را با هدف تولید خودروهای مسابقه‌ای قدرتمند تشکیل داد که مجوز تردد جاده‌ای داشته باشند. اولین محصول این شرکت سوپراسپرت اپولو (Apollo) بود. این مدل در ۳ نسخه استاندارد و اسپرت و مسابقه‌ای با نهایت سرعت ۳۶۰ کیلومتر بر ساعت و زمان ۳.۱ ثانیه در آزمون سرعت صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تولید شد و از پیشرانه ۸ سیلندر V شکل ۴.۲ لیتری توپین توربوشارژر ساخت آنودی با قدرت‌های ۶۴۱ و ۶۹۰ و ۷۸۹ اسب بخار بدنه آپرودینامیک و درهای گالوپنگ استفاده می‌کرد. سوپراسپرت اپولو تا سال ۲۰۱۲ تولید شد و در سال ۲۰۱۳، شرکت گامپرت ورشکسته شد و سال ۲۰۱۶، با تغییر نام به Apollo Automobile و خروج رولند گامپرت احیا شد. جدیدترین محصول اپولو ابر خودرو اینتنسا آموزیونه (Intensa Emozione) است که مانند مدل قبلی این برند، باز هم از درهای گالوپنگ استفاده می‌کند. ناگفته نماند این مدل هنوز عرضه نشده است.



مرسدس بنز SLS AMG محصول سال ۲۰۱۰

سال‌ها پس از تولید SL۳۰۰، مرسدس بنز به فکر عرضه جایگزینی شایسته برای بنیان گذار خودروهای مجهز به درهای گالوپنگ افتاد. SLS که محصول جدید دپارتمان Mercedes-AMG مرسدس بنز بود، فقط درهای گالوپنگ را از SL۳۰۰ به ارث برد و بیشتر جایگزین مرسدس مک لارن SLR محسوب می‌شود. باید اعتراف کرد ویژگی‌های SLS مثل اولین محصول با مهندسی تمام و کمال AMG، پیشرانه ۸ سیلندر V شکل ۶.۲ لیتری با بیش از



کاهش هزینه در فورد، منجر به تعدیل هزاران نفر خواهد شد

در اروپا انجام خواهد داد. این تعطیلی به معنی آن است که فورد از بازار ون در اروپا و هم چنین بازار خودرو اتومات این قاره کنار خواهد رفت. مدیر بخش اروپا و آفریقای فورد معتقد است گرفتن چنین تصمیمات سختی برای گذار و پوست اندازی شرکت لازم و ضروری است. فورد در نظر دارد، روی بخش های آینده دار و پایدارتری سرمایه گذاری کند تا هم بتواند نیاز مشتریان را تامین کند، هم منافع سهامداران را تامین کند. هم چنین کارخانه های رور و جگوار جزو بخش هایی هستند که از این طرح، بی نصیب نخواهند بود.

این تصمیمات در اثر کاهش تقاضای خودرو در کشور چین و قوانین سخت گیرانه دولت ها در اثر رسوایی خودروهای دیزلی در اروپا است که چشم انداز صنعت را تیره و نار می کند. از دیگر عوامل موثر، می توان به خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا اشاره کرد که آینده خودروسازی در این کشورها را با تهدید جدی مواجه کرده است. کارخانه خودرو سازی ژاپنی، هوندا، هم چنین اعلام کرد هم زمان با اجرایی شدن برنامه خروج به مدت یک هفته کارخانه برتانی را تعطیل خواهد کرد تا عواقب اجرایی شدن خروج را بررسی کند.

صنعت خودرو، گفت: «این یک ضربه ویرانگر برای کارکنان و اعضای خانواده آنها است و هم چنین تأثیرات سنگینی بر اقتصاد و زنجیره تامین بریتانیا خواهد داشت.»

عوامل متعددی در این تصمیم جنجالی موثرند، که مهم ترین آنها شرایط چالش برانگیز بازار برای خودروسازان است که فقدان یک استراتژی منسجم صنعتی از دولت انگلیس و عدم اطمینان ایجاد شده ناشی از خروج بریتانیا از اتحادیه به آن دامن زده است.

در طول دو دهه گذشته، رنسانس بزرگی را تجربه کرده است. اما چالش اصلی برای دولت، سازندگان خودرو و اتحادیه های کارگری در آینده نزدیک، برای حفظ محیط زیست خواهد بود. فورد برای مقابله با این چالش ها و به منظور افزایش سوددهی، دست به تغییرات اساسی در سایت های اروپایی خود زده است که از جمله مهمترین آنها، تعدیل در سایت برتانیاست.

سخنگوی حزب کارگر در واکنش به این تصمیم فورد گفت: «این تصمیمی فاجعه بار است که عواقب آن کل برتانیا را متاثر خواهد کرد.» شرکت فورد این کار را به منظور حفظ حاشیه سود و در راستای سیاست های کلی کاهش هزینه

کمپانی فورد در نظر دارد در راستای کاهش هزینه ها، بیش از یک هزار نفر را در سایت های تولیدی بریتانیا تعدیل کند.

بیست و چهار ساعت پس از آنکه کمپانی فورد هم مانند کمپانی جگوار نسبت به احتمال از بین رفتن مشاغل اعلام خطر کرد، خبری مبنی بر تصمیم کمپانی فورد نسبت به تعدیل گرفته شد.

به نظر می رسد که خودروساز آمریکایی بر نامه ریزی برای تعدیل ۱۱۵۰ نفر، از جمله ۱۰۰۰ نفر در کارخانه موتور Bridgend خود را در نظر گرفته، مابقی افراد از ناوگان حمل و نقل این شرکت خواهد بود که تأثیر شگرفی بر کامیون داران و صنعت حمل و نقل بریتانیا خواهد داشت. این تعدیل در دو فاز و تا سال ۲۰۲۱ اجرا خواهد شد. هر چند فورد از تأیید رسمی اعداد و ارقام خودداری کرد و آن را به مشورت با اتحادیه کارگری منوط کرد. اما بعید است برنامه تغییر جدی و مهمی داشته باشد. سایت «برچند»، از قوی ترین و قدیمی ترین سایت های تولید کمپانی فورد است که در سال ۱۹۵۰ تاسیس شده است.

بزرگ ترین اتحادیه کارگری بریتانیا، قول داده بود تا علیه هر گونه انفصال اجباری مبارزه کند. «دس کوین»، سخنگوی اتحادیه کارگران برای



ترکیب تیم‌ها در آستانه فصل جدید فرمول یک

رقابت نزدیک فراری و مرسدس

بارس می شدن پیوستن «لنس استرول» به تیم «ریسینگ پوینت» یا همان «فورس ایندیا» سابق که دور از انتظار نیز نبود، و هم چنین تایید حضور «الکساندر آلبون» در تیم «توروسوسو»، اکنون تمام راننده‌هایی که در فصل ۲۰۱۹ فرمول یک مسابقه خواهند داد، مشخص شدند. به گزارش خودروتک، بنابراین، در این مطلب مشخص خواهیم کرد که کدام راننده‌ها در تیم خود باقی ماندند، کدام راننده‌ها به تیمی دیگر پیوستند و کدام راننده‌ها برای اولین بار در فرمول یک حضور پیدا خواهند کرد.

تیم مرسدس

- لوئیس همیلتون - ۴۴
- والتری بوتاس - ۷۷

تیم مرسدس یکی از دو تیمی است که دو راننده این فصل خود را برای فصل آینده نیز نگه داشته است و از آنجا که پیکان‌های نقره‌ای در این فصل، پنجمین قهرمانی سازندگان خود را به دست آوردند و «لوئیس همیلتون» نیز موفق شد تا پنجمین قهرمانی جهان را کسب نماید، این کار تیم کاملاً قابل درک است.

تیم رنو

- دنیل ریکاردو - ۳
- نیکو هالکنبرگ - ۲۷

در یکی از بزرگ‌ترین نقل و انتقالات راننده‌ها برای فصل ۲۰۱۹، «دنیل ریکاردو» تیم ردبول را ترک کرد و به تیم رنو پیوست تا در آنجا در کنار «نیکو هالکنبرگ» مسابقه بدهد. «نیکو هالکنبرگ» نیز در فصل آینده، سومین سال حضورش در این تیم انگلیسی-فرانسوی را شروع خواهد کرد. فصل ۲۰۱۸ برای تیم رنو بسیار عالی بود و از زمان بازگشتشان به فرمول یک در سال ۲۰۱۶، این بهترین فصل حضورشان بوده است.

تیم فراری

- سباستین فتل - ۵
- چارلز لکلرک - ۱۶

«سباستین فتل» به عنوان پنجمین سال حضورش در تیم فراری قرار است سال آینده برای این تیم مسابقه بدهد. این در حالی است که یکی از مورد تمجید قرار گرفته‌ترین تازه‌واردها در تاریخ فرمول یک یعنی «چارلز لکلرک» با خروج از تیم سائوبر، قرار است سال آینده به عنوان جایگزین «کیمی رایکونن» برای تیم فراری در کنار این قهرمان چهار دوره جهان مسابقه دهد.

تیم هاس

- رومن گروژان - ۸
- کوین مک‌نوسن - ۲۰

به جز تیم مرسدس، تنها تیم دیگری که راننده‌های خود از فصل ۲۰۱۸ را برای فصل بعدی نگه داشته، تیم هاس است. «گروژان» و «مک‌نوسن» موفق شدند تا در فصل گذشته، به این تیم آمریکایی کمک کنند تا بهترین فصل خود را در فرمول یک را تجربه نماید. علاوه بر این، تیم هاس، «پیتر و فیتیبالدی»، نوه قهرمان دو دوره جهان «مرسون فیتیبالدی»، را به عنوان راننده تست خود به خدمت گرفته است.

تیم ردبول

- پیر گسلی - ۱۰
- مکس ورشتین - ۳۳

«گسلی» از تیم «توروسوسو» به تیم ردبول انتقال یافت تا در فصل آینده به جای «دنیل ریکاردو»، هم تیمی رفیق قدیمی خود از دنیای کار تیگ، «مکس ورشتین»، بشود. آن‌ها ماشینی را در سال آینده خواهند راند که موتور هوندا بر روی آن قرار دارد و آن‌ها باید بهترین تلاش خود را برای تطبیق موتور هوندا با ماشین بکنند.

تیم مک‌لارن

- لندو نوریس - ۴
- کارلوس ساینز - ۵۵

تیم مک‌لارن به طور کل، ترکیب خود را تغییر داده است. «کارلوس ساینز» از تیم رنو به این تیم پیوسته و «لندو نوریس» تازه‌وارد نیز از فرمول ۲ به این تیم اضافه شده تا در درون دومین ماشین مک‌لارن بنشینند. او با چندین جلسه تمرین آزاد در فصل ۲۰۱۸ برای تیم مک‌لارن، خود را برای فصل ۲۰۱۹ آماده کرده است.



تیم سائوبر

- **کیمی رایکونن - ۷**
- **آنتونیو جوویناتزی - ۹۹**

یکی دیگر از تیم‌هایی که برای فصل آینده راننده‌های کاملاً تازه‌ای خواهد داشت، تیم سائوبر است. «کیمی رایکونن» پس از «ژاک ویلنوو»، اولین قهرمان جهان خواهد بود که برای این تیم سوئیسی مسابقه خواهد داد. «آنتونیو جوویناتزی» که فارغ‌التحصیل آکادمی فراری است، هم تیمی رایکونن برای فصل ۲۰۱۹ خواهد بود.

تیم ویلیامز

- **رابرت کویتسا - ۸۸**
- **جورج راسل - ۶۳**

در یکی از موردانتظارترین بازگشت‌ها در تاریخ این ورزش، «رابرت کویتسا» در فصل آینده برای اولین بار از سال ۲۰۱۰ مسابقه خواهد داد. این راننده لهستانی هم تیمی «جورج راسل»، قهرمان فرمول دو، در تیم ویلیامز خواهد بود. ویلیامز در فصل گذشته یکی از بدترین فصل‌های خود در تاریخ فرمول یک را داشت و وظیفه این دو راننده بهبود وضعیت تیم خواهد بود.

بدترین‌های فرمول یک

در آستانه آغاز فصل جدید فرمول یک، بد نیست نگاهی بیندازیم به بدترین رانندگان سال‌های اخیر این مسابقات. در سرزمین فرمول یک، شما راه‌های زیادی برای جاودانه شدن ندارید، اما باید دانست که تنها راه جاودانه شدن در این عرصه، مردن در پیست یا کسب افتخارات نیست و شما با بدترین بودن نیز می‌توانید نام خود را در ذهن طرفداران فرمول یک ثبت کنید! بد در پیچ‌ها، بد در سبقت‌ها و بد در همه چیز، جز بد بودن! پرچم‌های سیاه خود را آماده کنید!

۱۰. الکس پونگ

اولین راننده پرداختی - رانندگانی که بدون استعداد کافی و تنها با داشتن اسپانسر وارد رقابت‌ها شده‌اند - لیست ما، یک راننده مالزیایی است که افتخارات بسیار کمی در فرمول سه و سه‌هزار و نیوون به‌دست آورده. او اولین مالزیایی است که در رقابت‌های فرمول یک شرکت داشته و این کار را در گرندپری ایتالیا سال ۲۰۰۱ انجام داد و به کمک اسپانسر خود - شرکت بازرگانی مگنوم - با تیم میناردی قرارداد امضا کرد و او در دو مسابقه سال از رقابت کنار رفت و در رقابت دیگر، رده شانزدهم را کسب کرد.

۹. مارکو آپیسلا

آپیسلا به این دلیل در لیست ما قرار گرفت، زیرا کوتاه‌ترین مدت حضور در رقابت‌های فرمول یک در تاریخ این رقابت‌ها را از آن خود کرده است. او با ماشین جوردن در گرندپری ایتالیا ۱۹۹۳ شرکت کرد و در پیچ اول با راننده تیم سائوبر، «جی جی لیتو» برخورد کرد و با تنها ۸۰۰ متر رقابت، از دور مسابقه کنار رفت و برای مسابقه بعدی در برتغال، تیم امانوئله نسیپتی را جایگزین آپیسلا کرد تا او دیگر هیچ‌وقت در فرمول یک نراند و ما هیچ‌وقت نفهمیدیم که او چقدر خوب است و شاید بیشتر از بد بودن، او بدشانس است. البته کل افتخارات دوران موتوراسپورت او قهرمانی در فرمول ۳۰۰۰ ژاپن است.

۸. لوکابادوئر

شاید عجیب باشد که قهرمان سابق فرمول ۳۰۰۰ و فردی که بیشترین زمان را در پست رانندگی تست فراری گذرانده، در لیست بگذاریم، اما این آمار هستند که درباره رانندگان قضاوت می‌کنند.

بادوئر بیشتر از هر راننده‌ای در تاریخ فرمول یک در این رقابت‌ها شرکت کرده و در کسب امتیاز ناموفق بوده است. راننده ایتالیایی، رقابت خود را از تیم BMS آغاز کرد و در ادامه راننده تست فراری شد و ۱۰ سال در این جایگاه ایستاد و بعد از مصدومیت

شدید «فلیپه ماسا» در گرندپری مجارستان راننده اصلی تیم شد و با عملکرد بسیار بد در دو رقابت والنسیا و بلژیک با فراری موفق به کسب امتیاز نشد و «جیانکارلو فیزیکلا» جای او را در تیم گرفت.

۷. تاکی اینو

همه «تاکی اینو» را بیشتر با تصادف‌های خنده‌دار در فصل پر حادثه ۱۹۹۵ می‌شناسند. او در اولین رقابت خود در دور تعیین خط گرندپری موناکو زمانی که منتظر بود که به پیت کشیده شود، راننده رنو از پشت به او برخورد کرد و خودرو او به هوا پرت شد.

در همان سال و در گرندپری مجارستان پس از سوختن موتور و از دور رقابت کنار رفتن، به کنار پیست رفت تا به مارشال‌ها کمک کند که آتش را خاموش کنند، اما خودرو راننده دیگری با او برخورد کرد! اینو در پایان رقابت صدمه‌ای ندید، اما پس از اتمام فصل از رقابت‌های فرمول یک خداحافظی کرد

شاید بشود نام اینو را نیز در لیست بدشانس‌های فرمول یک قرار داد...

۶. یوچی ایده

دومین راننده ژاپنی لیست ما اما، پیرترین راننده تازه‌کار فرمول یک است و اولین تجربه حضور او در فرمول یک به سال ۲۰۰۶ و ۳۱ سالگی او بازمی‌گردد! راننده تیم سوپر آگوری به طرز واضحی کندتر از هم تیمی خود «تاکوما ساتو» بود و نتوانست در بحرین و مالزی مسابقه را به پایان برساند. ابرراندنه ژاپنی ما، در دور تعیین خط استرالیا اجازه عبور به «روینز باریکلو» را نداد و مدت‌ها این راننده را پشت خود نگاه داشت. در مسابقه همین گرندپری نیز بارها و بارها اسپین شد و یکی از کم‌دی‌ترین مسابقات تاریخ فرمول یک را ساخت، اما بدترین اشتباه او در تصادف با «کریستین آبرس» در دور گرم کردن گرندپری سن‌مارینو بود که باعث باطل شدن گواهی‌نامه رانندگی در فرمول یک او شد!

۵. آدرین کمپوس

«مایکل جوردن» فرمول یک در ۱۴ مسابقه از ۱۶ مسابقه خود از دور رقابت کنار رفت! اولین رقابت او در فرمول یک در سال ۱۹۸۷ به طرز خنده‌داری در دور تعیین رده به اتمام رسید. چرا؟ زیرا گذاشتن گوش گیرهایش را فراموش کرده بود!

۴. جیووانا آماتی

راننده توسعه اسکاتلندی تیم ویلیامز، «سوزی ولف» آخرین زنی بود که به فرمول یک راه یافت، اما او اولین این عرصه نبود و یکی از بدترین تلاش‌های زنان برای رسیدن به فرمول یک متعلق به «جیووانا آماتی» ایتالیایی است. اولین تجربه او در فرمول یک با تیم بنتون بود که خیلی‌ها معتقد بودند دلیل این رانندگی رابطه عاشقانه بین او و مدیر تیم است. آماتی در سال بعد، پس از شکست برابهام در به خدمت گرفتن «آکیهیکو ناکایا» راننده ژاپنی فرمول ۳۰۰۰ به این تیم پیوست و یکی از بدترین تجربه‌های رانندگی تاریخ در فرمول یک را در این تیم به ثبت رساند. او در اولین رقابت خود با ماشین برابهام و در تمرین گرندپری آفریقای جنوبی حدود شش بار اسپین شد و زمان ثبت شده او در دور تعیین خط نیز ۹ ثانیه کمتر از نفر اول و چهارثیه کمتر از هم تیمی خود یعنی «ریک فن» پروتله بود. پس از ناتوانی در دور تعیین خط مکزیک و برزیل، او اخراج و «دیمون هیل» جانشینش شد.

۳. زین دنیس دل‌اتراز

«زین دنیس دل‌اتراز» در واقع زمانی که در فرمول ۳۰۰۰ رقابت می‌کرد، در پیست خرز در مقابل «جیووانا آماتی» راند و از او شکست خورد، اما دوران فرمول یک او از کوتاه‌ترین‌هاست و او تنها در سه مسابقه شرکت کرده است و با پرداخت میزان زیادی پول، به تیم لاروسه پیوست و عملکرد نامیدکننده‌ای از خود به جا گذاشت.

۲. آل پیسه

راننده کانادایی در رقابت‌های موتوراسپورت خانگی خود بسیار خوب بوده و حتی در تالار مشاهیر موتوراسپورت کانادا قرار دارد، اما متأسفانه عملکرد او در فرمول یک به شدت نامیدکننده بوده است و تنها راننده تاریخ است که به دلیل رانندگی بسیار کند از دور تعیین خط حذف شده است و در گرندپری کم‌دی کانادا در حالی که چندین دور از «جکی استوارت» رهبر مسابقه عقب‌تر بود، دست به دفاع کردن زد و از دور رقابت کنار رفت.

۱. جانوک نیسانی

مرد میلیاردر و تاجر اسرائیلی جایگاه خود در تیم میناردی را با قیمت بسیار هنگفتی خرید و به عنوان یک تفریح در سن ۴۱ سالگی در تمرین گرندپری مجارستان ۲۰۰۵ شرکت کرد و بارها و بارها با سرعت زیاد اسپین شد و به بیرون پیست رفت تا رقابت جالبی را تقدیم دوربین‌های خبرنگاران کند!



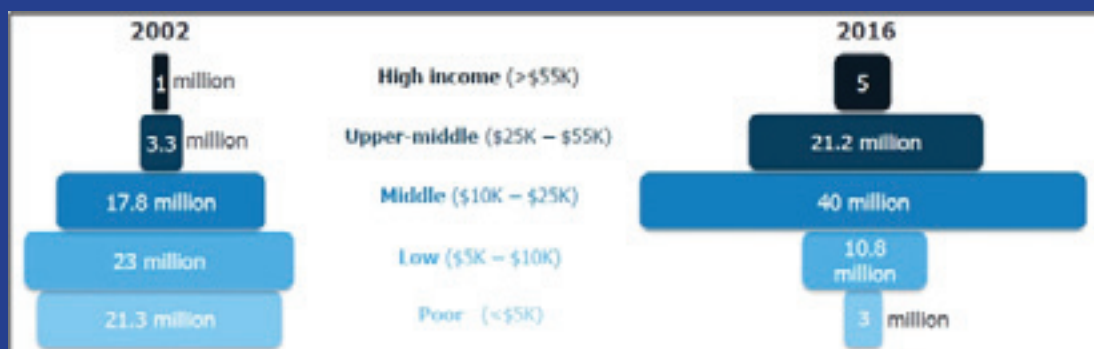
چرا صنعت خودرو ترکیه غیر قابل تحریم است؟

هوندای ترکیه، هیوندای آسان، کارسان، مرسدس بنز ترک، ام آن ترکیه، اتوکار، اویاک رنو، تمسا، توفاش (شرکت سهامی اتومبیل سازی ترکیه)، توپوتا ترکیه، ترک تراکتور و در مجموع با قریب به ۱۹۳۹ شرکت فعال در صنعت خودرو شامل خودروسازی و قطعه سازی، با ۸۳ مرکز تحقیق و توسعه، نقش ۱۵۰ ساله این صنعت در اشتغال از اهمیت شایانی برخوردار است. در کنار خودروسازان مذکور، خودروسازان ترک دیگری عمدتاً در زمینه تولید خودروهای تجاری و کشاورزی فعال بوده، ضمن رقابت و افزایش تخصص و قابلیت های خود، نقش در خوری برای خود در بازار این کشور و هم چنین صادرات دست و پا کرده اند. علاوه بر این، واردات قابل توجه خودرو به ترکیه که جز بیات آن ارائه خواهد شد، نشان از یکبار چگلی عمیق صنعتی و اقتصادی ترکیه با دنیا دارد. به بیان دیگر، ترکیه نه تنها به عنوان کشور تولید و صادر کننده خودرو و قطعات شناخته می شود، بلکه حجم بالایی از نیازهای داخلی و تنوع محصولات مورد نیاز خود را از طریق واردات تأمین می کند. در نتیجه حضور خودروسازان به نام در ترکیه و هم چنین واردات قابل توجه خودرو به این کشور، صنعت قطعه سازی آن نیز پیشرفت چشمگیری را تجربه کرده است؛ به گونه ای که عمده قطعات و مجموعه های مورد نیاز این خودروسازان توسط آن ها تولید و تأمین می شود. علاوه بر این، تولید کنندگان نامدار قطعات و مجموعه های

صنعت خودروسازی در ایران و ترکیه، تقریباً به صورت هم زمان شروع شد. طی این سال ها رقابت از نظر تیراژ تولید در جریان بوده است. فاصله یکی دور تبه ای ایران و ترکیه از نظر تیراژ تولید، حاکی از رقابت پای پای بین دو کشور دارد. اما میزان اثر بخشی و اهمیت این صنعت در دو کشور بسیار متفاوت است. صنعت خودرو در ترکیه صادرات بسیار موفقی دارد و بیراهه نیست اگر بگوییم در کنار تور بیسم یکی از ارکان اصلی اقتصاد این کشور را تشکیل می دهد. چنین شاهرگ حیاتی ای می تواند به پاشنه آشیل هر کشوری نیز تبدیل شود و همانند ایران با وقوع تحریم ناشی از اختلافات سیاسی، اقتصاد یک کشور را زمین گیر کند. برخی معتقدند صنعت خودرو ترکیه به علت ادغام در بازارهای جهانی غیر قابل تحریم است. عضویت ترکیه در GATT «موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت» در اکتبر سال ۱۹۵۱ و هم چنین عضویت آن در سازمان تجارت جهانی در مارس ۱۹۹۵ به رشد و پیشرفت صنعت خودرو ترکیه که گام های اساسی خود را در سال های دهه شصت میلادی برداشته، کمک شایانی کرده است؛ به گونه ای که امروزه تعداد قابل توجهی از تولید کنندگان به نام خودرو دنیا در این کشور سرمایه گذاری کرده و ضمن تولید و فروش محصولات خود در بازار داخلی به صادرات از این کشور به بازارهای مورد نظر خویش نیز اقدام کرده اند. با ۱۳ خودروساز اصلی از قبیل فورد اتوسان، حانات تراکتور،

انواع خودرو تجاری سبک و سنگین، باری و مسافری با ۶ درصد کاهش رقم ۵۳۵,۰۳۹ رادر پایان سال ثبت کرد. تولید انواع تراکتورهای کشاورزی نیز با یک درصد کاهش به سطح ۵۰,۷۴۶ رسید. در روزهای کاری سال ۲۰۱۶،

خودرو و نیز در این کشور ضمن سرمایه گذاری و تولید برای بازار داخلی نسبت به صادرات قطعات و مجموعه ها به سایر کشورها نیز مبادرت می ورزند که از جمله می توان به شرکت هایی نظیر بوش، والتو، گرامر،



در هر ۱۳ ثانیه یک دستگاه خودرو در ترکیه تولید شده است.

۱۰. صادرات خودرو

صادرات انواع خودرو در سال ۲۰۱۶ در ترکیه با ۱۴ درصد تغییر نسبت به سال ۲۰۱۵ به رقم ۱,۱۵۵,۰۳۳ دستگاه افزایش یافته که معادل ۷۵ درصد از تولیدات خودرو ترکیه بوده و این محصولات به بیش از ۱۸۰ کشور دنیا صادر شد. به عبارت دیگر با توجه به این آمارها، در روزهای کاری سال ۲۰۱۶، در هر ۱۷ ثانیه یک دستگاه خودرو با کیفیت و مطابق با استانداردهای روز دنیا صادر شده است. ارزش صادرات انواع خودرو شامل سواری، تجاری سنگین و سبک با ۱۸ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار بوده است.

۱۱. بازار داخلی خودرو

همان طور که قبلا اشاره شد، ترکیه بازار خودروهای وارداتی نیز هست. در سال ۲۰۱۶ واردات انواع خودرو با ۳ درصد افزایش در قیاس با سال ۲۰۱۵ در مجموع به رقم ۶۸۱,۳۰۸ دستگاه خودرو رسید. به عبارت دیگر با اندکی اغماض می توان گفت که به ازای صادرات هر دو دستگاه خودرو، یک دستگاه خودرو در این سال وارد ترکیه شده است. از عمده ترین صادر کنندگان خودرو به ترکیه می توان به شرکت های فولکس واگن، رنو، فیات، فورد، اوپل، تویوتا، هیوندای، داجیا، مرسدس بنز، پژو، نیسان و ... اشاره کرد. نکته قابل تأمل این است که هیچ گونه تعرفه ای به طور خاص و منحصر بر واردات اعمال نمی شود و تبعیضی بین خودروهای وارداتی و ساخت داخل از لحاظ اعمال تعرفه وجود ندارد، بلکه مالیات بر مصرف که بر مبنای حجم موتور و کاربری تجاری و غیر تجاری خودرو تعریف می شود و مالیات بر ارزش افزوده که ۱۸ درصد است، عینا هم بر خودروهای وارداتی و هم بر خودروهای ساخت داخل اعمال می شود. بنا بر این اختلاف قیمت بین خودروهای ساخت داخل و وارداتی عمدتا ناشی از مدل، فناوری و کلاس خودرو است. عدم تبعیض بین خودروهای وارداتی و ساخت داخل به بهانه حمایت از تولید داخلی باعث شده است که مشتری بان به طور عادلانه به مدل های مورد علاقه خود دسترسی داشته باشند و این موضوع سبب شده است که خودروسازان داخلی ترکیه تمام تلاش خود را برای جلب نظر و رضایت مشتری چه از نظر ویژگی های مدل های ارائه شده و چه از نظر خدمات پس از فروش به کار گیرند تا سهم بازار خود را به خودروهای وارداتی واگذار ننمایند. لازم به ذکر است که تسهیلات خرید خودرو که عمدتا توسط نمایندگی های فروش خودرو و بانک ها ارائه می شود، قدرت مانور مشتری بان را به طرز چشمگیری افزایش می دهد.

علاوه بر این، واردات خودرو به ترکیه کمک شایانی به کنترل آلودگی هوا نیز کرده است. عضویت ترکیه در سازمان های همکاری های اقتصادی و سهولت سرمایه گذاری خارجی در این کشور نیز باعث شده است تا شرکت های بین المللی تأمین کننده سوخت و روغن های معدنی نیز به سادگی در ترکیه حضور داشته و نسبت به تأمین سوخت و انواع روغن های معدنی با کیفیت روز اروپا و متناسب با نیاز فناوری های خودروها اقدام کنند که در این رابطه می توان به شرکت هایی مانند توتال، شل و BP

سی بی آی، ماگنتی مارلی، دلفی و یازاکی و ... اشاره کرد.

صنعت خودرو سه در صد تولید ناخالص ملی ترکیه را در سال ۲۰۱۶ به خود اختصاص داده، نقش ۵,۶ درصدی در درآمدهای مالیاتی این کشور داشته است. در چهار سال منتهی به سال ۲۰۱۶، ۴ میلیارد و ۷۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری خارجی جدید در این بخش انجام شده است. بی شک این صنعت اکنون جایگاه قابل توجهی در ترکیه دارد و به این دلیل است که در ابتدای این نوشتار از آن به عنوان نیروی محرکه صنعت و اقتصاد ترکیه یاد شد. شایان ذکر است که در ابتدای ماه نوامبر سال ۲۰۱۷ در مراسمی با حضور آقای اردوغان، رئیس جمهور ترکیه، پروژه خودرو ملی ترکیه با حمایت دولت و مشارکت پنج هولدینگ و گروه اقتصادی بزرگ با هدف تولید نمونه در سال ۲۰۱۹ و تولید تجاری در سال ۲۰۲۱ آغاز شد. اگرچه در ابتدا توسعه و تولید خودرو هیبریدی و سپس تمام الکتریکی مدنظر بوده است، ولیکن تصمیم نهایی در این خصوص به مشارکت کنندگان در این پروژه محول شده تا متناسب به نیاز و تمایل بازار نسبت به سرانجام آن تصمیم گیری کنند. گرچه این پروژه از نظر بعضی از کارشناسان داخلی و خارجی جاه طلبانه به نظر می رسد و به موفقیت آن با دیده شک و تردید می نگرند، ولیکن با توجه به بلوغ صنعت خودرو ترکیه که حاصل سالیان متمادی حضور خودروسازان و قطعه سازان بین المللی در این کشور و کسب تجربه چه در زمینه طراحی و تولید قطعات مطابق با استانداردهای روز دنیا و چه در زمینه مونتاژ خودرو بوده، پشتوانه و بستر لازم برای دستیابی به اهداف و تجاری کردن این پروژه وجود دارد. به بیان ساده، زیرساخت ها و بستر فنی و مهندسی لازم برای تعریف و پیش بردن چنین پروژه ای در ترکیه بی شک بیشتر از هر زمانی فراهم است. کشور ترکیه با تولید ناخالص ملی دو تریلیون دلار، سیزدهمین اقتصاد دنیا است و در رقابتی تنگاتنگ با ایتالیا، مکزیک و فرانسه برای قرار گرفتن در لیگ ده اقتصاد برتر دنیا است. طی سال های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۶ با متوسط رشد سالانه ۵,۶ درصد، متوسط نرخ تورم زیر ۱۰ درصد، به سرانه تولید ناخالص ملی ۱۰۸۷۰ دلار دست یافته است. در نمایه زیر تغییر ابعاد طبقات مختلف جمعیتی ترکیه در سال های ۲۰۰۲ و ۲۰۱۶ به وضوح مؤید آمار و افزایش قدرت خرید شهروندان ترکیه است.

۱. وضعیت صنعت خودرو ترکیه در سال ۲۰۱۶

۱۲. آمار تولید خودرو

طبق آمار و داده های موجود، صنعت خودرو ترکیه ظرفیت تولید ۱ میلیون و ۸۵۰ هزار انواع خودرو را داراست. با این وجود، در سال ۲۰۱۶ تولید انواع خودرو با ۹ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۵ به عدد ۱,۵۳۶,۶۷۳ دستگاه رسید. تولید انواع خودرو سواری با ۲۰ درصد افزایش در مقایسه با سال ۲۰۱۵ به ۹۵۰,۸۸۸ دستگاه رسید. بر خلاف خودرو سواری، تولید

میلیارد دلار را ثبت کرده است. در این بازه زمانی صادرات انواع لاستیک خودرو ۱۵ درصد، شیشه ۱۳ درصد، مجموعه موتور ۲۴ درصد و انواع باتری ۳۳ درصد رشد داشته است.

اشاره کرد. لازم به ذکر است که شرکت‌های ترک نیز در این بازار پا به پای رقیبان قدرتمند خود سهم بازار مناسبی به خود اختصاص داده‌اند.



۴. نقش بازار ایران در صنعت خودرو ترکیه

مزیت همسایگی، ایران را به یکی از بازارهای صادراتی جذاب برای ترکیه تبدیل کرده است. گرچه شرکت‌ها و اصولاً اقتصاد ترکیه شدیداً به سمت

صادرات ترکیه به ایران دلار	۲۰۱۶	ده ماه ۲۰۱۷
صنعت خودرو دلار	۳,۶۱۰,۳۱۵,۰۰۰	۲,۸۲۶,۷۲۱,۶۸۰
	۳۴۹,۸۱۰,۵۷۰	۴۰۲,۵۰۱,۷۲۰

غرب متمایل است، ولی بعد از برجام و هم‌چنین دیدار روسای جمهوری ترکیه و ایران و امضای تفاهم‌نامه‌های تجاری مبنی بر افزایش تراز تجاری به سطح ده میلیارد دلار، نگاه شرکت‌ها و صنعتگران ترک بیش از پیش به ایران دوخته شده است.

در سال ۲۰۱۶، ایران بعد از آلمان، بریتانیا، ایتالیا، عراق، آمریکا، فرانسه

سهم صنعت خودرو	۹,۳۴٪	۱۹,۲۴٪
درصد تغییر نسبت به دوره قبل	۷۰,۱۶٪	۳۹,۱۳٪

و اسپانیا جایگاه هشتم را در لیست بازارهای صادراتی ترکیه به خود اختصاص داده است. در این سال حجم کل صادرات ترکیه به ایران به رقم ۳,۷ میلیارد دلار معادل ۲,۸ درصد از کل صادرات ترکیه رسیده است. ارزش صادرات اقلام مرتبط با صنعت خودرو به ایران تقریباً به ۳۴۵ میلیون دلار رسید که ۹,۳۴ درصد از کل صادرات ترکیه به ایران است و در مقایسه با سال ۲۰۱۵، افزایش ۷۰ درصدی رانشان می‌دهد. در ده‌ماه نخست سال

۲. وضعیت صنعت خودرو ترکیه در ۱۰ ماه اول ۲۰۱۷

ترکیه که فاقد هرگونه منابع نفتی و گازی بوده و از خریداران بزرگ نفت و گاز در منطقه خاور میانه است، در سال‌های اخیر با چالش‌های بسیار زیاد داخلی و بین‌المللی روبرو بوده است که از جمله می‌توان به بن‌بست تشکیل دولت در سال ۲۰۱۵ و تکرار انتخابات سراسری، بحران سیاسی با روسیه در نتیجه سقوط یک فروند جنگنده آن کشور در نبردهای سوریه، کودتای پانزدهم جولای و دستگیری بسیاری از مقامات نظامی، امنیتی، سیاسی و اقتصادی متهم به ارتباط با سازمان کودتا که به نوبه خود به ایجاد خلأ در ساختار سیاسی، اقتصادی و امنیتی ترکیه منجر شده و ماجرای «فتح الله گولن» و بازداشت خبرنگاران آمریکایی که به نوعی باعث تیرگی روابط با آمریکا شده است اشاره کرد، با این حال، صنعت خودرو ترکیه به رشد خود ادامه داده و باید بگوییم که عملکرد آن بسیار بهتر از پیش‌بینی‌ها بوده است.

۳. صادرات قطعات و مجموعه‌های خودرو

همپای خودروسازی، صنعت قطعه‌سازی ترکیه نیز پیشرفت چشمگیری را تجربه می‌کند. همان‌گونه که قبلاً ذکر شد، بسیاری از شرکت‌های به نام قطعه‌سازی دنیا در ترکیه ضمن تولید برای خودروسازان داخلی حضور قابل توجهی در بازار صادراتی دارند. صادرات قطعات و مجموعه‌های خودرو در سال ۲۰۱۶ با ۴ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۵ به رقم ۸,۹ میلیارد دلار رسید. از عمده‌ترین محصولات این بخش می‌توان به انواع لاستیک خودرو، شیشه، مجموعه موتور، باتری و سایر اجزای خودرو و قطعات یدکی اشاره کرد. در ۱۰ ماه اول سال ۲۰۱۷ صادرات این بخش روند رو به رشد خود را ادامه داده و با ۸ درصد افزایش نسبت به ده‌ماه اول سال ۲۰۱۶ رقم ۸

۲۰۱۷ نیز هم‌چنان رقم صادرات در این بخش روند افزایشی خود را ادامه داده است، به‌گونه‌ای که با ۴۰ درصد افزایش نسبت به مدت‌زمان مشابه سال قبل به رقم ۴۰۳ میلیون دلار رسید و سهم این صنعت از صادرات ترکیه به ایران به عدد ۱۴ رسیده است. گرچه ارزش و سهم صنعت خودرو در صادرات ترکیه به ایران افزایش یافته است، ولی میزان کل صادرات ترکیه به ایران در ده‌ماه نخست سال ۲۰۱۷ با ۱۶٫۵٪ کاهش به عدد ۲٫۸ میلیارد دلار نزول کرده است و جایگاه ایران از رتبه هشتم بازارهای صادراتی ترکیه به رتبه سیزدهم نزول کرده است.

نگاهی به آمارهای ارائه‌شده نشان می‌دهد که صنعت خودرو نقش مهمی در صادرات ترکیه به ایران ایفا می‌کند.

۵. سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ صنعت خودرو ایران و مقایسه با وضعیت کنونی صنعت خودرو ترکیه

در صنعت چشم‌انداز ۱۴۰۴ صنعت خودرو ایران، ضمن تأکید بر همکاری با برندهای جهانی و منطقه‌ای در خودروسازی و قطعه‌سازی و همچنین دعوت به سرمایه‌گذاری صادرات محور در ایران، هدف‌هایی نیز ارائه شده است. دستیابی به تولید سه میلیون دستگاه خودرو در بخش سواری با سهم ۵۰ درصدی بر بند داخلی، صادرات یک میلیون خودرو، تأمین ۲۵ میلیارد دلار انواع قطعات و مجموعه‌های خودرو توسط قطعه‌سازان داخلی و صادرات شش میلیارد دلاری قطعات و مجموعه‌های خودرو از جمله اهداف مندرج در سند چشم‌انداز است. در بخش خودروهای تجاری، تولید ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو شامل صادرات ۳۰ دستگاه هدف‌گذاری شده است. در نهایت، سهم صنعت خودرو در تولید ناخالص ملی نیز باید به ۴ درصد برسد. در این سند هم‌چنین سهم خودروهای وارداتی در بازار فروش خودرو ایران نیز ۳۰۰ هزار دستگاه لحاظ شده است.

عملکرد کنونی صنعت خودرو ترکیه از اهدافی که برای هشت سال آینده صنعت خودرو ایران در نظر گرفته شده است، به‌مراتب بهتر است. مجموع صادرات خودروهای سواری و تجاری حال حاضر ترکیه بالاتر از یک میلیون دستگاه خودرو است. ارزش صادرات انواع قطعات و مجموعه‌های خودرو قریب به ۹ میلیارد دلار در سال است که ۳ میلیارد دلار بیشتر از هدف سند چشم‌انداز صنعت خودرو ایران است. مجموع ارزش صادرات خودرو، قطعات و مجموعه‌های خودرو ترکیه در سال به ۲۴ میلیارد دلار بالغ می‌شود.

صنعت خودرو ایران در سال ۲۰۱۵ با تولید تقریبی ۹۸۶ هزار دستگاه انواع خودرو با رشد ۳۰ درصدی تولید در سال ۲۰۱۶ به رقم بیش از ۱ میلیون و ۲۸۰ هزار دستگاه خودرو دست یافت. در ۱۰ ماه اول سال ۲۰۱۷ نیز تولید

انواع خودرو به بیش از ۱ میلیون دستگاه بالغ شده است. دستیابی به هدف سند چشم‌انداز و تولید ۳ میلیون و ۱۲۰ هزار دستگاه انواع خودرو در سال ۱۴۰۴ مستلزم افزایش بیش از ۱۳۰ درصدی تولید در هشت سال آینده است. به‌عبارت دیگر، صنعت خودرو ایران باید سالانه میانگین رشد ۱۶ درصدی داشته باشد. آیا پلتفرم‌های موجود که

امروزه نیز چالش فروش دارند در سال‌های آتی کماکان در حال تولید خواهند بود؟ یا ارائه پلتفرم‌های جدید و افزایش ظرفیت تولید آن‌ها توانایی جذب نقدینگی و برابری با قدرت خرید مشتریان را خواهد داشت؟ با نگاهی به اهداف سند چشم‌انداز و مقایسه آن با شرایط کنونی صنعت خودرو ترکیه، دستیابی به این اهداف (گرچه آرزو و تمنای قلبی هر ایرانی است) به دلیل عدم وجود پیش‌شرط‌های لازم، بسیار دشوار به نظر می‌رسد. با فرض اشیاع نشدن بازار و از رده خارج شدن خودروهای فرسوده در هشت سال آینده، شاید تولید خودرو ایران در سایه بسته نگاه داشتن درهای واردات به مرز دو میلیون خودرو برسد، ولی تولید و صادرات یک میلیون خودرو و صادرات ۶ میلیارد دلار قطعه و مجموعه‌های خودرو بی‌شک مستلزم پیمودن مسیری است که در بسیاری از کشورها به‌ویژه در کشور همسایه ما ترکیه طی شده است.

۶. چگونگی جهش اقتصادی ترکیه و رشد صنعت خودرو

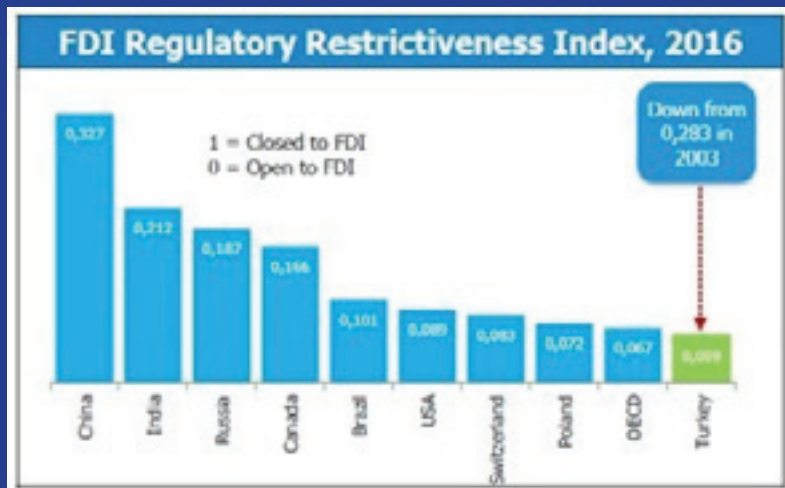
۱. الف. موانع توسعه‌های تجاری و صادرات

در سایه معاهده تعرفه و تجارت، کشور ترکیه به سهولت به بازار ۵۱۰ میلیون نفری اتحادیه اروپا دسترسی یافته است. علاوه بر این از طریق موافقت‌نامه تجارت آزاد با ۲۷ کشور خارج از اتحادیه اروپا به بازار ۳۳۵ میلیون نفری آن کشورها نیز دسترسی داشته، با در نظر گرفتن ۸۰ میلیون بازار داخلی مجموعاً دارای دسترسی به بازاری به بزرگی ۹۴۵ میلیون نفر است. این پیمان‌های تجاری علاوه بر تسهیل تجارت خارجی، به‌نوعی برای سرمایه‌گذار خارجی رغبت و اطمینان ایجاد کرده است. علاوه بر این ترکیه با بیش از ۸۰ کشور دنیا معاهده‌های دوجانبه به‌منظور جلوگیری از اعمال مالیات مضاعف به امضا رسانده است.

۲. ب. سرمایه‌گذاری خارجی

در بازه زمانی سال‌های ۱۹۷۳ تا ۲۰۰۲ جمعاً قریب به ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی در ترکیه انجام شده است. ولیکن در سایه تسهیل هرچه بیشتر سرمایه‌گذاری خارجی و ارائه مشوق‌های لازم، سرمایه‌گذاری خارجی در ترکیه در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۶ به ۱۸۰ میلیارد دلار بالغ شده است. تعداد شرکت‌های خارجی ثبت‌شده در ترکیه تا سال ۲۰۰۲ برابر با ۵۶۰۰ شرکت بوده که این رقم در سال ۲۰۱۶ به ۵۲٫۸۰۰ شرکت افزایش پیدا کرده است. ۳۵٫۵ درصد از سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بخش مالی، ۲۳٫۶ درصد در بخش تولید، ۱۲٫۲ درصد در بخش انرژی، ۸٫۵ درصد در بخش ارتباطات و فناوری اطلاعات، ۵٫۴ درصد در بخش عمده و خرده‌فروشی، ۳٫۶ درصد در بخش حمل‌ونقل و لجستیک، ۲٫۹ درصد در بخش عمران و ۸٫۳ درصد در سایر بخش‌ها بوده است.

مبدأ سرمایه‌گذاری‌های خارجی، کشورهای اروپایی بوده‌اند. بریتانیا با ۱۲٫۳ درصد، هلند با ۱۱٫۳ درصد، آلمان با ۶٫۶ درصد، اتریش با ۶٫۲ درصد، اسپانیا با ۵٫۹ درصد، سوئیس با ۱٫۸ درصد، روسیه با ۶٫۴ درصد، آذربایجان با ۳٫۵ درصد و سایر کشورهای اروپایی با ۱۸٫۱ درصد از عمده‌ترین



صنعتی اعضای هیئت علمی مالیاتی تعلق نمی‌گیرد. در پی اجرای قانون ۶۶۶۲ توافقنامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی انتظار می‌رود هزینه‌های تجاری ترکیه به میزان ۱۴٫۳ درصد کاهش یافته، حجم صادرات ۲٫۷ درصد و تولید ناخالص داخلی ۰٫۵ درصد در سال افزایش



یابد. بر مبنای این توافقنامه امکان دسترسی به قوانین تجاری کشورهای عضو برای تسریع انتقال و ترخیص کالا، از جمله کالاهای ترانزیت از طریق کاهش فرآیندهای بوروکراتیک، کاهش هزینه‌های تجاری ناشی از پرداخت عوارض و سایر پرداخت‌های مربوط به عبور از مرز است. به‌طور خلاصه از مهم‌ترین مشوق‌های سرمایه‌گذاری در ترکیه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- مالیات بر درآمد شرکت‌ها از ۳۳ درصد به ۲۰ درصد کاهش یافته است.
- مشوق‌های مالی در مناطق توسعه فناوری، مناطق صنعتی و مناطق آزاد، از جمله معافیت کامل یا جزئی مالیات بر درآمد شرکت و همچنین تخصیص زمین
- تحقیق و توسعه و قانون حمایت از نوآوری
- مشوق‌های سرمایه‌گذاری‌های استراتژیک، سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و سرمایه‌گذاری‌های منطقه‌ای

جمع‌بندی

خصوصی‌سازی و محول کردن چرخ اقتصاد به بخش خصوصی، پذیرفتن نقش بازار در اقتصاد، مهیا کردن شرایط سرمایه‌گذاری خارجی با تبیین و اجرای بیش از پیش سیاست خارجی تعامل‌گرا، حذف تدریجی تعرفه‌های گمرکی و یا اعمال یکسان تعرفه‌ها بر تولیدات داخلی و وارداتی است.

در خواست ایران به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد خارج از سازمان تجارت جهانی برای پیوستن به این سازمان از جولای ۱۹۹۶ به‌دلایل سیاسی به‌نوعی مسکوت مانده و تنها کار گروه ایران در ماه می سال ۲۰۰۵ تشکیل گردیده که تنها فعالیت آن در حد پرسش و پاسخ‌های متقابل محدود مانده است. در نشست ماه می سال ۲۰۱۶ در عشق‌آباد مجدداً درخواست ایران با مرور فعالیت‌های انجام‌شده، ارائه شده و لیکن تا به امروز هیچ نتیجه مثبتی حاصل نشده است. با توجه به کارشکنی‌های سیاسی در مسیر پیوستن ایران به سازمان تجارت جهانی، شایسته است که تا از طریق توافق‌های دوجانبه چندجانبه با کشورهای پیشرفته روند رقابتی کردن و افزایش کیفیت صنایع داخلی را آغاز نماییم. به‌عنوان مثال موافقت‌نامه تعرفه و تجارت با اتحادیه اروپا می‌تواند به رشد صنعت و اقتصاد کمک شایانی کند. سرمایه‌گذاری، تولید و داخلی‌سازی در ایران نه به‌صورت دستوری و اعمال تعرفه‌ها، که تنها با ایجاد امنیت سرمایه‌گذاری و در نظر گرفتن مشوق‌های جذاب، کاهش تعرفه‌ها و یا عقد پیمان‌های تجاری کارآمد با کشورهای پیشرفته و تسهیل بیش از پیش دادوستدهای تجاری، در طی زمان امکان‌پذیر است، همان‌گونه که در کشور ترکیه سال‌های متمادی شاهد رخداد آن هستیم.

امید است مسئولان امر به پیگیری سیاست‌های تجاری و اقتصادی که در کشورهای دیگر در پیش گرفته شده و نتیجه داده است، روی آورند و از سیاست‌گذاری‌های سلیقه‌ای و منحصر به فرد اجتناب نموده و راه را برای افزایش سرعت یکپارچگی صنعت و اقتصاد ایران با صنعت و اقتصاد جهانی باز کنند.

سرمایه‌گذاران خارجی در ترکیه هستند. علاوه بر شرکت‌های اروپایی، شرکت‌های آمریکایی با ۹٫۷ درصد، حوزه خلیج فارس با ۹٫۴ درصد و چین با ۱٫۳ درصد از دیگر سرمایه‌گذاران خارجی در ترکیه به‌شمار می‌روند. شایان ذکر است، کشور ترکیه با ۷۵ کشور معاهده‌های دوجانبه حمایت از سرمایه‌گذاری امضا کرده است.

در نمودار زیر، شاخص سهولت سرمایه‌گذاری در کشورهای مختلف نشان داده شده است. هر چقدر این شاخص به صفر نزدیک‌تر باشد، به‌معنای سهولت بیشتر در سرمایه‌گذاری است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، سهولت سرمایه‌گذاری در کشور ترکیه در مقایسه با کشورهای چین، هند، روسیه، کانادا، برزیل، ایالات متحده آمریکا، سوئیس، لهستان و رومینا کمترین کشورهای عضو سازمان همکاری‌ها و توسعه اقتصادی بیشتر است.

ج. مشوق‌ها

بنا به آمار موجود، نیمی از جمعیت ترکیه یعنی معادل ۴۰ میلیون نفر زیر ۳۰ سال سن دارند. در حالی که اتحادیه اروپا با کاهش ده‌درصدی نیروی کار تا سال ۲۰۳۵ مواجه خواهد بود. در ترکیه نیروی کار تا این سال‌ها به ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت. لذا جهت ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی پاره‌ای از مشوق‌ها و تسهیلات برای شرکت‌های داخلی و خارجی در زمینه‌های مختلف در نظر گرفته شده است. قبل از هر چیز، لازم به ذکر است که تعداد روزهای لازم برای راه‌اندازی شرکت داخلی یا خارجی در ترکیه از ۳۸ روز در سال ۲۰۰۲ به ۶٫۵ روز در سال ۲۰۱۶ کاهش یافته است. طبق آمار بانک جهانی، نرخ مالیات کل (درصد از سود تجاری) در کشور ترکیه در سال ۲۰۰۵ برابر با ۵۳٫۱ بوده است، در حالی که این شاخص در سال ۲۰۱۶ با ۲۲ درصد کاهش به رقم ۴۱٫۴ رسیده است و به‌گونه‌ای میل سرمایه‌گذاری در این کشور را افزایش داده است. در سال ۲۰۱۶ میانگین این شاخص در دنیا ۴۰٫۵ بوده است. در نمودار زیر وضعیت این شاخص و همچنین رقابت‌پذیری مالیاتی ترکیه با کشورهای دیگر مقایسه شده است.

پروژه‌های طراحی، تحقیق و توسعه از مشوق‌ها و معافیت‌های گسترده‌ای برخوردارند. حداقل تعداد پرسنل مورد نیاز برای ایجاد یک مرکز تحقیق و توسعه از ۳۰ به ۱۵ نفر کاهش یافته است. دولت بخشی از حقوق کارکنان مرکز تحقیق و توسعه را که دارای مدرک علمی هستند، برای مدت دو سال پوشش می‌دهد. این مشارکت به‌مقدار حداقل دستمزد خالص (۱۴۰۴ لیر) محدود می‌شود. مشوق‌های مالیاتی و یارانه‌ای به پروژه‌های مشترک به‌منظور تشویق انجام پروژه‌های مشترک ارائه می‌شود. برای محصولات که به‌عنوان بخشی از پروژه‌های طراحی، تحقیق و توسعه و نوآوری به کشور وارد می‌شوند، به‌منظور کاهش مدت‌زمان و هزینه‌های پروژه معافیت‌های گمرکی اعمال می‌شود. برای پرسنل مشغول در مناطق توسعه فناوری، مراکز تحقیق و توسعه یا مراکز طراحی که برای انجام پروژه یا تحویل تکمیلی به خارج از کشور اعزام می‌شوند، معافیت‌ها و مشوق‌هایی در نظر گرفته شده است. بودجه پشتیبانی از پروژه‌های کارآفرینی-فناوری فارغ‌التحصیلان جدید، برای هر پروژه‌ای مبلغ صد هزار



لیر به مبلغ بانصد هزار لیر بسته به نوع پروژه افزایش داده شده است. این بودجه به افرادی که حداکثر تا ده‌سال از زمان فارغ‌التحصیلی آن‌ها می‌گذرد نیز تعلق می‌گیرد. به درآمد حاصل از فعالیت‌های دانشگاهی -



نکته‌هایی که می‌تواند به افزایش عمر خودرو شما کمک کند

پنج نکته دانستنی درباره خودرو

خاص برای آن واکنش نشان دهد. به‌عنوان نمونه ممکن است مسیر برق بوق خودرو با چراغ‌های جلو و راهنما و مه‌شکن مشترک باشد. وقتی راننده راهنما را فعال می‌کند، پیغامی در این مسیر مشترک به جریان می‌افتد که در طی مسیر خود از بوق و چراغ جلو و مه‌شکن هم عبور می‌کند، اما با توجه به آنکه کد پیغام با کد مورد نیاز این بخش‌ها هماهنگی ندارد، هیچ‌یک از این بخش‌ها واکنشی به آن نشان نمی‌دهند. اما وقتی این پیغام به راهنما می‌رسد، راهنما کد مورد نظر را شناسایی کرده و واکنش نشان می‌دهد. به این ترتیب عملاً می‌توان با یک سیم نیازهای تعداد زیادی از مصرف‌کنندگان را برطرف کرد.

با استفاده از این سیستم حجم سیم‌کشی خودرو کاهش پیدا می‌کند و در نتیجه امکان خرابی سیستم کاهش پیدا می‌کند. از سوی دیگر عیب‌یابی این سیستم نیز آسان‌تر از عیب‌یابی سیستم‌های مبتنی بر سیم‌کشی سنتی است. البته در مقابل، به دلیل پیچیدگی ساختاری این سیستم، تعمیرکاران سنتی توانایی تعمیرات آن را ندارند و به همین دلیل با تعمیر غیراصولی شاهد خرابی در این سیستم خواهیم بود.



داشتن یک خودرو با بیدها و بنیادهای زیادی به همراه دارد، زمانی که یک خودرو خریداری می‌کنیم، باید به بخش زیادی از اطلاعات عمومی و فنی درباره آن آگاه باشیم. در غیر این صورت نگهداری از ماشین برایمان کار سخت و طاقت‌فرسایی خواهد بود. ماشین داشتن نکته‌های ریز و درشت زیادی به همراه دارد که یک راننده قبل از اینکه رانندگی پشت فرمان را شروع کند، باید با آگاهی از این نکته‌ها مسیر را برای حرکت خود هموار کند. در گزارش پیش رو نگاهی کوتاه داریم به پنج نکته کاربردی و مهم درباره خودرو که می‌تواند راهگشای شما قبل، حین و بعد از حرکت خودرو باشد.

سیستمی به نام مولتی پلکس

تا به حال نام سیستم مولتی پلکس را شنیده‌اید؟ سیستمی که در بعضی از خودروهای تولید داخل وجود دارد. در هر خودرو بخش‌های برقی زیادی وجود دارد که برای رساندن برق به آن‌ها نیاز به سیم‌کشی است. از سوی دیگر این بخش‌های برقی معمولاً باید در شرایط خاصی روشن شوند و به همین دلیل هم باید سیستمی برای کنترل کارکرد آن‌ها در خودرو وجود داشته باشد. به همین دلیل مدت‌ها است انبوهی از سیم‌ها در خودروها نصب می‌شود. این حجم زیاد سیم‌ها از یک سو اندکی به وزن خودرو اضافه می‌کند و از سوی دیگر با گسترش تجهیزات رفاهی و ایمنی خودروها، حجم آن‌ها روز به روز بیشتر می‌شود. این حجم زیاد از سیم‌ها که به صورت دسته‌سیم‌هایی در بخش‌های مختلف خودرو کشیده شده‌اند، عیب‌یابی بخش‌های مختلف را نیز با مشکل مواجه می‌کنند و باعث می‌شوند یافتن و رفع عیب یک بخش خاص نیاز به طی مسیر سیم‌ها داشته باشد که پروسه‌ای زمان‌بر است و به همین دلیل ایده استفاده از سیستم مولتی پلکس در خودروها مطرح شد. در این سیستم به‌طور ساده فرمان‌های لازم برای کارکرد بخش‌های مختلف خودرو از یک مسیر مشترک عبور می‌کند، اما هر فرمان به‌گونه‌ای کدگذاری می‌شود که تنها همان بخش

لایه چربی روی شیشه خودرو

یکی از موضوعاتی که برای راننده‌ها اهمیت دارد شیشه خودرو است، تمیزی شیشه خودرو همواره تاثیر زیادی بر دید راننده، هم چنین کاهش احتمال تصادفات خواهد بود. اما بر روی این شیشه‌ها همواره به دلایل مختلف یک لایه چربی و کثیفی می‌نشیند و کارشناسان معتقد هستند که یکی از دلایل آن استفاده از کولر در فصول گرم است. به خاطر تشدید شدن عمل تعرق چربی‌ها و املاح معدنی بیشتری از بدن خارج می‌شود و سرد کردن هوای داخل خودرو و مبحث ماندن این مولکول‌ها در داخل خودرو باعث می‌شود چربی‌ها به شیشه‌ها جذب شوند. البته در این میان آلودگی‌ها و مواد دیگری که در هوا وجود دارند مثل دود خودروهای دیزلی به همراه خود مقدار زیادی مولکول‌های چربی نیز در بروز این موضوع بی‌تاثیر نیستند. در کنار این موارد باید استفاده از دستمال‌های نه‌چندان تمیز برای پاک کردن شیشه‌ها، براق‌کننده‌های داشبورد و لوازم داخلی خودرو، واکس‌ها و لوسیون‌های مخصوص روکش‌های چرمی از دیگر عوامل ایجاد آلودگی بر شیشه است. اینجا اما چند راهکار برای جلوگیری از ایجاد لایه چربی و آلودگی بر روی شیشه خودرو به شما پیشنهاد می‌کنیم: به عنوان مثال می‌توان در فصول گرم که تعرق زیادتر است، به محض ورود به خودرو از کولر استفاده نکرد و شیشه‌ها را پایین داد تا به مرور رطوبت بدن کم شود و تنفس آرام‌تر شود، سپس شیشه‌ها را بالا کشید. هم‌چنین در زمان آلودگی هوا و زمانی که پشت خودروهای سنگین قرار می‌گیرید شیشه‌ها را بالا دهید و در پیچه تهویه هوا را ببندید. هم‌چنین زمانی که از لوسیون‌ها و واکس‌ها، برای براق کردن لوازم داخلی خودرو استفاده می‌کنید بهتر است بگذارید درها برای مدتی باز باشند یا شیشه‌ها برای چند دقیقه باز بمانند.

دورهای موتور پایین‌تری تعویض می‌شوند تا مصرف سوخت کاهش پیدا کند. در وضعیت اسپرت اما برعکس، واکنش پدال گاز سریع‌تر خواهد بود و دنده‌ها در دورهای موتور بالا و گاهی سریع‌تر تعویض می‌شوند؛ ضمن آنکه در بعضی از خودروها، با این تغییرات، نورپردازی پشت آمپر هم تغییر می‌کند. در نهایت به‌طور پیش‌فرض وضعیت رانندگی نرمال انتخاب شده است و بسیاری از رانندگان این وضعیت را تغییر نمی‌دهند، ضمن آنکه برای یک رانندگی اقتصادی یا اسپرت، با تنظیم میزان فشردن پدال گاز هم می‌توان تا حد زیادی به نتایج یکسان رسید.



دست خود را روی دسته‌دنده نگه ندارید

نگه داشتن دست روی دسته‌دنده عادت تعداد زیادی از رانندگان است، اما این عمل می‌تواند تأثیرات بدی روی گیربکس خودرو داشته باشد. دست خود را روی دسته‌دنده نگه ندارید، احتمالاً هنگام دوره‌های آموزشی دریافت گواهینامه فرد آموزش‌دهنده به شما گفته که هر دو دست خود را تا حد امکان روی فرمان قرار دهید و اگر چه شاید شما با گذشت زمان و به دست آوردن تجربه بیشتر برخی روش‌های خود را داشته باشید، اما این قانون واقعاً به درد شما می‌خورد. بسیاری از ما در هنگام رانندگی دست خود را روی دسته‌دنده نگه می‌داریم، اما با این کار به گیربکس خودرو آسیب می‌رسانید. با دنبال کردن دسته‌دنده به داخل تونل گیربکس و نگاه کردن به طرف دیگر میله کنترلی را خواهید یافت که دارای دوشاخه انتخاب‌کننده بوده و هر شاخه برای دو دنده مشترک است. این دوشاخه تعویض‌کننده برای درگیر شدن با پیوست دنده‌ای (دنده‌ای که در شفت گیربکس و در حال چرخش دیده می‌شود) طراحی شده است. سپس این شاخه باعث فشار دادن پیوست دنده‌ای به طرف دنده مورد نیاز می‌شود، این عمل با کمک سنسورون انجام می‌شود تا عمل درگیر شدن قطعات دنده‌دار به‌نرمی صورت گیرد. بنابراین این دوشاخه انتخاب‌کننده برای اعمال نیرو به پیوست دنده‌ای طراحی شده و تماس‌های کوچک در هر طرف شاخه به‌عنوان مناطق تماس بین دو شاخه استفاده می‌شود. البته دوشاخه انتخاب‌کننده زمان کوتاهی را به پیوست دنده‌ای تماس می‌یابد؛ اما با قراردادن دست خود روی دسته‌دنده، این فشار دوشاخه برای دوره ثابتی خاتمه می‌یابد و بنابراین باعث ایجاد ساییدگی ناخواسته می‌شود.



کنترل حالت رانندگی

سومین نکته دانستن درباره خودرو در باره «کنترل حالت رانندگی» یا «تنظیم وضعیت رانندگی» است. این سیستم را در خودروها می‌توانید با دکمه‌ای به نام Drive Mode ببینید که با فشردن آن، وضعیت‌های متفاوتی بر روی صفحه‌نمایش خودرو به نمایش درمی‌آید. هدف اصلی نصب سیستم این است که بتوان تاحدی خودرو را شخصی‌سازی کرد به این معنی که راننده با توجه به شرایط رانندگی خود بتواند خودرو را تنظیم کند. این تنظیمات در خودروهای مختلف شامل تغییرات در پارامترهای گوناگون است و هر وضعیت هم در خودروهای مختلف نامی متفاوت دارد. به عنوان مثال در خودروهای اسپرت، بین وضعیت رانندگی شهری، رانندگی اسپرت یا رانندگی در پیست انتخاب می‌کنید اما در خودروهای شهری و خانوادگی، انتخاب بین وضعیت نرمال، وضعیت اقتصادی یا وضعیت اسپرت است. در خودروهای اسپرت و گران‌قیمت، با انتخاب هر وضعیت پارامترهای زیادی تغییر می‌کند که حتی شامل میزان نرمی و سفتی سیستم تعلیق یا میزان انتقال گشتاور در دیفرانسیل و میزان آزادی ESP در پیچ‌ها می‌شود، اما در خودروهایی که به‌طور معمول وارد بازار ایران می‌شوند، با فشردن این دکمه و انتخاب وضعیت متفاوت، بین یک رانندگی عادی، رانندگی اقتصادی و اسپرت تغییر وضعیت خواهید داد. در وضعیت اقتصادی، واکنش پدال گاز کندتر است و دنده‌ها در



خوشبختانه، خودروهای امروزی راه حل بهتری برای مشکل بخار بنزین دارند و این راه حل چیزی نیست به جز فیلتر بخار بنزین (کنیستر). کنیستر مانند فیلتر آکواریوم با کربن پر می‌شود و به طور پیوسته بخار را بررسی می‌کند. در صورت وجود بخار بنزین، این بخار را دوباره به سامانه سوخت‌رسانی وارد می‌کند تا به داخل موتور رفته و بسوزد. یادتان باشد هنگامی که نازل پمپ بنزین جریان بنزین را قطع کرد، به پر کردن باک ادامه ندهید. راه‌های زیادی برای غلبه بر متوقف کردن جریان بنزین توسط نازل وجود دارد. برخی از مردم دوباره بر روی دستگیره نازل فشار می‌آورند تا دوباره بنزین داخل باک شود و نازل متوقف شود. این کار را تا پر شدن کامل باک انجام می‌دهند. بعضی دیگر نازل را تا گردنه فیلتر از باک خارج می‌کنند تا نتواند جریان بنزین را قطع کند. هردو می‌تواند منجر به ورود بنزین به داخل کنیستر و ریختن بنزین بر روی زمین گردد. ریخته شدن بنزین خطرات زیادی دارد و ایستگاه‌های پمپ بنزین سعی می‌کنند تا از این کار جلوگیری کنند. پر کردن باک خودرو موجب می‌شود که بنزین بر روی لباس راننده و زمین ریخته شود. کمترین ضررش، بوی بنزین گرفتن لباس راننده و بیشترینش می‌تواند آتش‌سوزی‌های گسترده باشد. شما نمی‌توانید به‌طور معمول باک بنزین خود را لابلاب کنید. زیرا نازل پمپ بنزین در زمان مناسب جریان بنزین را قطع می‌کند. هرچند راه‌هایی برای پر کردن کامل باک بنزین وجود دارند، اما این کار به هیچ عنوان توصیه نمی‌شود.

عموماً دوشاخه‌های تعویضی از فولاد سخت شده ساخته می‌شوند، بنابراین می‌توانند فشار نرمال ایجاد شده حین تعویض دنده را تحمل کنند، اما وزن دست شما روی دسته دنده می‌تواند ساییدگی پیوست دنده‌ای و دوشاخه انتخاب‌کننده را سرعت بخشد. دست خود را روی دسته دنده نگه ندارید، ستار یو بدتر اینکه شما می‌توانید باعث شکستن دوشاخه انتخاب‌کننده و یا ساییدگی بست پیوست دنده‌ای شوید که این امر مشکلات بیشتری را برای گیربکس ایجاد خواهد کرد؛ بنابراین از این به بعد تمرین کنید که پس از هر بار تعویض دنده مجدداً دست خود را روی فرمان قرار می‌دهید و حداکثر کنترل خودرو خود را در اختیار دارید. از این طریق مهارت‌های رانندگی شما نیز ارتقا خواهد یافت و خودرویتان امن‌تر و دقیق‌تر خواهد بود و البته گیربکس نیز به خاطر عدم وجود فشار ناخواسته روی قطعاتش از شما تشکر خواهد کرد.

باک ماشین را پر نکنیم

خیلی از ما به دلیل شلوغ بودن صف پمپ بنزین‌ها، هم‌چنین کمبود وقت و ترافیک اغلب ترجیح می‌دهیم که باک ماشین را از بنزین پر نکنیم تا به صورت مستمر بخش زیادی از وقت ما در پمپ بنزین‌ها تلف نشود. اما برخی از کارشناسان خودرو بر این باور هستند که چنین کاری اشتباه است و به ماشین صدمه می‌زند. اگر چه کافی بودن مقدار بنزین را نازل تشخیص می‌دهد و به دلایل ایمنی و فایده برای فیلتر جذب بخار سوخت (کنیستر)، جریان بنزین را متوقف می‌کند. اما خوب بدانید که کنیستر نقش بسیار مهمی در سیستم سوخت خودرو بازی می‌کند. بنزین بخاری تولید می‌کند که قابلیت انفجار دارد، سمی و بسیار فرار است. قبلاً در باک‌های بنزین به‌گونه‌ای بود که برای جلوگیری از جمع شدن بخار بنزین، بخار بنزین می‌توانست از آن خارج شود. اگر چه برای ایمنی خودرو لازم بود، اما اثرات زیانباری برای محیط زیست داشت. این بخار بنزین یکی از مهم‌ترین عوامل آلودگی هوای شهرها و شرایط بد هوایی در روستاها است.



تفاوت‌های سیستم رانندگی فرمان سمت راست



وسایلی که در روبرو قرار داشتند، راننده باید به مرکز جاده نزدیک‌تر می‌بود و از آنجایی که این واگن‌ها برای حمل‌ونقل مرسوم‌ترین وسیله بودند، اکثریت دنیا شروع به پیروی از این تفکر کردند. با پیشروی آمریکا در تولید انبوه خودروها، استانداردهای جهانی جدیدی از طریق فروش این خودروها به سرتاسر جهان خلق گردید و این خودروها چون فرمان چپ بودند، بنابراین برای حرکت از سمت راست جاده طراحی شده بودند. هم‌چنین شاید جالب باشد بدانید تنها ۳۵ درصد جهان از روش اصلی و قدیمی فرمان راست استفاده می‌کنند که از مشهورترین این کشورها می‌توان به انگلستان، استرالیا، نیوزلند و هند اشاره کرد. علت اینکه کشورهای ذکر شده از سیستم فرمان راست استفاده می‌کنند به این بازمی‌گردد که در آن زمان مستعمره انگلستان بوده‌اند و بنابراین قوانین انگلستان در آن کشورها جاری بوده است. ژاپن نیز دارای سیستم ریلی ملی فوق‌العاده‌ای است که از سیستم فرمان راست پیروی می‌کند.

دوگانگی و خطر تصادف

دوگانگی ترافیک یکی از مشکلات جدی و اساسی تفاوت سیستم رانندگی در کشورها است. زیرا بعضی از کشورها پیش از این جهت ترافیک خود را تغییر داده‌اند، ولی این تغییر عمدتاً در نیمه اول قرن بیستم صورت گرفته است و انجام آن در جامعه امروز با توجه به حجم ترافیک غیرممکن به نظر می‌رسد. این مشکل مانع مسافرت آزادانه جهانگردان می‌شود، زیرا حتی در صورت تغییر وسیله نقلیه باز هم عادت رانندگی آنان خطر ساز خواهد بود. در این زمینه شاید برایتان جذاب باشد که بدانید وزارت حمل‌ونقل کبک، به تازگی حرکت خودروهای دارای فرمان در سمت راست، را در خیابان‌ها و جاده‌های آن استان، ممنوع اعلام کرده است. این تصمیم به دنبال ریسک بالای تصادف ناشی از اینگونه خودروها اتخاذ شده است. هم‌چنین موسسات بیمه نیز از تحت پوشش قرار دادن آنها منع شدند. گفته می‌شود امکان تصادف با خودروهای

ایران از جمله کشورهایی است که سیستم رانندگی فرمان سمت چپ دارد، اما در بسیاری از کشورهای دیگر این سیستم فرمان در سمت راست قرار دارد. آیا می‌دانید تاریخچه این تغییر سمت فرمان خودرو به چه زمانی برمیگردد و تفاوت‌های سیستم رانندگی فرمان سمت راست با سمت چپ در چیست؟ در این گزارش همراه ما باشید تا کمی بیشتر در این زمینه بدانید.

یک تاریخچه کوتاه

نگاهی به مطالب و نوشته‌های مختلف در باره این موضوع نشان می‌دهد که علت استفاده برخی کشورها از سیستم فرمان راست به دفاع از خود بازمی‌گردد. یعنی چه؟ برایتان می‌گوییم؛ ۸۵ درصد جمعیت جهان راست‌دست هستند و هر کسی که بخواهد فرد دیگری را در هر لحظه‌ای بکشد، برای ایمن بودن باید دستی که شمشیر را در اختیار دارد به ناحیه حرکت‌کننده نزدیک کند؛ در سمت مثل لحظه‌ای که یک زدو خورد آغاز می‌شود. شاید جالب باشد بدانید در سراسر دنیا به همین خاطر تا سال‌های ۱۷۰۰ از سمت چپ جاده حرکت می‌کردند. در این عصر اروپا شاهد انقلابی بزرگ از طریق استعمار و اکتشاف بود. انقلاب فرانسه منجر به تغییر همه چیز از جمله قوانین شد که از جمله تغییرات استفاده از سمت راست جاده برای حرکت بود.

۶۵ درصد مردم جهان از سیستم رانندگی در سمت راست جاده استفاده می‌کنند و تنها چند کشور معدود تحت تأثیر انگلستان سیستمی برعکس دارند. رانندگی در سمت راست از طریق نوع جدیدی از حمل‌ونقل محبوب شد که از ۱۴ سب در حالت مستطیل شکل برای حمل‌ونقل استفاده می‌شد. از آنجایی که صندلی راننده‌ای برای شخص کنترل‌کننده گاری تعبیه نشده بود، او ترجیحاً در نزدیکی اسب سمت چپ می‌نشست و با دست راست خود به منظور وادار کردن سایر اسب‌ها برای کار به آنها تازبانه می‌زد. این امر بدین معنی بود که به منظور جلوگیری از برخورد با

راست فرمان، ۳۰ درصد بیشتر از بقیه است. اکثر خودروهای راست فرمان از نوع خودروهای دست دوم ژاپنی هستند که حتی ۱۵ سال یا بیشتر عمر دارند و بدون بازرسی لازم وارد کانادا شده‌اند. این خودروها، به دلیل قیمت کم، مصرف پایین و تمیزی، مورد توجه جوانان قرار گرفته‌اند. البته برخی از واردکنندگان خودروهای راست فرمان، ادعای مربوط به خطرناک بودن آنها را رد کرده و این تصمیم را در راستای حمایت از صنایع داخلی می‌دانند. البته ممنوعیت تردد خودروهای راست فرمان، شامل خودروهای برف‌روب و سایر وسائلی که با سرعت کم حرکت می‌کنند یا به‌طور مرتب توقف می‌کنند نمی‌شود.

تصور کنید برای ما ایرانیان چه مشکلاتی هنگام رانندگی در کشورهای بی‌مانند انگلیس، استرالیا، ژاپن و... پیش خواهد آمد؛ وقتی می‌خواهیم آینه وسط را نگاه کنیم، بی‌اختیار سرمان را به سمت راست چرخانده، در حالی که خبری از آینه وسط نیست! وقتی می‌خواهیم راهنما بزنیم، برف‌پاک‌کن را فعال می‌کنیم! سر چهارراه هم باید حسابی فکر کنیم تا متوجه شویم از کجا باید برویم. در این زمینه برخی از کمپانی‌های خودروسازی به تولید خودرو به شکل‌های مختلف کرده‌اند؛ به عنوان مثال کمپانی میتسوبیشی موتورز، خودروهای خود را به دو صورت راست فرمان و چپ فرمان تولید می‌کند. میتسوبیشی در ایران شامل میتسوبیشی اوتلندر، میتسوبیشی ای‌اس‌یکس، میتسوبیشی میراژ و میتسوبیشی لنسر است که شرکت آرین موتور، ارائه‌کننده محصولات و خدمات این برند مطرح ژاپنی، در ایران است.

تبدیل خودروهای آمریکایی به فرمان سمت راست

مشکل خودروهای پر فورنس و اسپورت ساخت آمریکا این است که بخش اعظمشان نسخه‌های فرمان راست ندارند و طرفداران این گونه خودروها در کشورهای که سیستم رانندگی برعکس اکثر نقاط جهان را دارند، از داشتن چنین خودروهایی محروم هستند. البته برای این موضوع راه‌حلی وجود دارد، حداقل برای برخی از مدل‌های دل‌چسبی که تنها به صورت فرمان چپ عرضه شده‌اند. Clive Sutton یکی از نمایندگان خودرویی لوکس لندن است که طیف جدیدی از خودروهای فرمان راست سفارشی را عرضه کرده است. این شرکت در حال کار با یکی از متخصصان استرالیایی به منظور تولید خودروهای فرمان راست با استانداردهای کارخانه است. این تغییر وضعیت طیف وسیعی از خودروها را دربر می‌گیرد، از خودروهای عضلانی گرفته تا پیکاپ‌های بزرگ و شاسی‌بلندهای لوکس خاص. خودروهای تبدیل شده Sutton پیش از کارهای اختصاصی شرکت استرالیایی کابین قالب‌ریزی شده دقیقی دارند. این شرکت متخصص استرالیایی از تکنیک‌های مدرنی برای تغییر وضعیت کابین استفاده می‌کند. اکثر جزئیات تریم کابین دست‌ساز بوده، اما کمپانی از چاپگر ۳ بعدی نیز به منظور تولید دوباره برخی قطعات خاص بهره می‌گیرد.

فهرست خودروهایی که می‌توانند به صورت فرمان راست عرضه شوند، دربردارنده خودروهایی چون پیکاپ دوچرخه ۱۵۰۰ و کادیلک اسکالاد است. بهای چنین تغییر دقیق و باکیفیتی نیز قابل توجه است. اگر دوچرخه را با فرمانی در سمت راست می‌خواهید، باید بهای آغازی ۳۴ هزار دلاری را پردازید که این مبلغ برای اسکالاد بیشتر و برابر با ۴۷ هزار دلار است. این کمپانی هم چنین راه‌حل‌های مشابهی نیز برای دوچرخه‌های هلتک و شورلت کامارو ۲۰۱۵-۲۰۱۰ ارائه می‌کند. بهای این تغییرات از ۴۲ هزار دلار آغاز می‌شود. این کمپانی هم چنین در حال توسعه تجهیزاتی مشابه برای جدیدترین نسل کامارو است. سرویسی مشابه برای جدیدترین نسل کوروت نیز در نظر گرفته شده است. در این مورد شاهد پیاده کردن خیلی دقیق اجزای کابین به منظور شروع ساخت کوروت فرمان راست هستیم. شاید به همین دلیل است که کمپانی بهای ۷۰ هزار دلاری را برای آن طلب می‌کند.

خبر خاص!

خودرو با فرمان سمت راست اتفاق خاصی در ایران است، زیرا حضور یک خودرو بی‌امو با پلاک خارجی فروردین ۹۱ در اتوبان همت موجب تعجب مردم

شد. این خودرو که به دلیل بودن فرمان راننده در سمت راست خودرو، موجب تعجب مردم و سایر خودروها در نگاه اول می‌شود، در بزرگراه شهید همت در حال حرکت بود. مردم و رانندگان سایر خودرو به دلیل تردد این خودرو فرمان راست بسیار متعجب بوده و در تلاش بودند که راننده ایرانی این خودرو و هم‌چنین نحوه حرکت آن را مشاهده کنند. گفتنی است، هم‌اکنون در غالب کشورهای دنیا قسمت راننده و فرمان خودرو در سمت چپ واقع بوده و در کشورهای بسیار کمی از جمله انگلیس و هند و برخی کشورهای که پیش‌تر مستعمره انگلستان بوده‌اند، فرمان خودرو در سمت راست بوده و هم‌چنین شیوه رانندگی متفاوت با سایر کشورهاست.

ساخت خودرو فرمان سمت راست در ایران

در ایران نیز به دنبال توسعه صادرات خودرو به کشورهای منطقه، کارخانه‌های تولید خودرو به فکر ساخت ماشین‌هایی با فرمان سمت راست افتادند و در این زمینه فعالیت خود را دنبال کردند. گروه سایپا یکی از این شرکت‌ها بود که ۲۰ دستگاه پرآید که به عنوان تاکسی در شهرهای داکا و چیتاکونک مورد استفاده قرار می‌گیرد، به کشور بنگلادش صادر کرد. به دنبال قراردادی بین کشورهای بنگلادش و مالت که از خودروهای فرمان راست استفاده می‌کنند، شرکت سایپا با توجه به توان طراحی و مهندسی خود مبادرت به طراحی و راه‌اندازی خط تولید این نوع خودروها کرد. جهت تغییر موقعیت فرمان پرآید از سمت چپ به سمت راست، حدود ۹۰ قطعه از خودرو مذکور با طراحی مجدد و کار فنی و مهندسی تغییر یافت که تمام این مراحل توسط متخصصان و کارشناسان ایرانی و بدون کمترین همکاری و کمک فنی از سوی طرف خارجی انجام شده است. البته با توجه به بازار یابی‌ها و مطالعات صورت گرفته از سوی معاونت صادرات و امور بین‌الملل سایپا، صدور پرآید با فرمان راست به کشورهای چون پاکستان، بنگلادش، و مالت و برخی از دیگر کشورهای آفریقایی که رانندگی در آنها از سمت راست صورت می‌پذیرد، بازارهای بالقوه‌ای برای صدور این نوع خودرو به کشورهای مذکور به وجود آورده است.

در این زمینه شرکت ایران خودرو نیز در این مسیر قدم گذاشته است و مذاکراتی برای صادرات سمنند به کشورهای کره شمالی و ویتنام خبر داده است و گفته که تولید سمنند فرمان راست یکی از اهداف استراتژیک ایران خودرو است، زیرا عمده کشورهای جهان متقاضی سمنند فرمان راست هستند. به دنبال ممنوعیت ورود خودرو فرمان چپ به بسیاری از کشورهای، ساخت سمنند فرمان راست در دستور کار این بخش قرار گرفته است. البته اقتصادی بودن تولید این نوع سمنند در حال بررسی است که در صورت تایید به تولید انبوه می‌رسد. طبق آمار که مدیران شرکت ایران خودرو اعلام کرده‌اند ۱۶ کشور در منطقه متقاضی خودرو فرمان راست هستند که شامل کشورهای پاکستان، اندونزی، سریلانکا، سنگاپور، استرالیا، هند و نپال از جمله کشورهای هستند که به دلیل قوانین رانندگی خاص کشور خود متقاضی خرید خودروهای فرمان راست هستند. هم‌چنین در صورت اتمام مذاکره با کشورهای کره شمالی و ویتنام صادرات سمنند فرمان چپ به این کشورها آغاز می‌شود.

نگاهی به کشورهای با فرمان سمت چپ

کشورهای زیادی در دنیا وجود دارند که از سیستم فرمان سمت چپ استفاده می‌کنند و اصلاً هم تعداد آن‌ها کم نیستند، اما قوانین راهنمایی و رانندگی در این کشورها نشان می‌دهد که رانندگی با فرمان سمت چپ در آن‌ها متداول است و جریان دارد. کشورهای بی‌امو از سمت چپ رانندگی می‌کنند شامل: آنگولا، آنتیگوا، استرالیا، باهاماس، بنگلادش، باربادوس، برمودا، بوتان، بوتسوانا، جزایر بریتیش ویرجین، برونزی، جزایر کایمن، جزایر چل، جزایر کریسمس، جزایر کوکو، جزایر کوک، قبرس، دومینکن، جزایر فالکلند، فیجی، گرانادا، گویانا، هند، اندونزی، ایرلند، جامائیکا، ژاپن، کنیا، کریباتی، لسوتو، ماکائو، مالایا، مالزی، مالدیو، مالتا، مائوری، مونتسرات، موزامبیک، نامیبیا، ناورو، نپال، نیوزلند، نیوآیلند، جزیره نورک فولک، پاکستان، گینه بی سائو، جزیره پیت کاین، سنت هلنا، سنت کیتس، نوتیس، سنت لوسیا، سیشل، سنگاپور، جزایر سالامون، سومالی، آفریقا جنوبی و سریلانکا می‌شوند که البته کشورهای دیگری را هم دربر می‌گیرد.

DIDI

water

دیم دیم واتر
را در شیشه جدید
بنوشید



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

DIDI WATER **NEW**
BOTTLE

نیکو کاری و مسئولیت ماہی اجتماعی



چهارمین همایش بزرگ تشخیص و پیشگیری از سرطان سینه در شهر نیشابور و به همت خیریه راز برگزار شد؛



چهارمین همایش بزرگ تشخیص و پیشگیری از سرطان پستان به همت خیریه راز و با حمایت مالی دی دی واتر در نیشابور برگزار شد. در ابتدای این همایش سپیده رحیمیان مدیر عامل خیریه راز به سخنرانی پرداخت. مدیر عامل خیریه راز با اشاره به اینکه این چهارمین همایش تشخیص و پیشگیری از سرطان سینه است گفت تاکنون اولین، دومین و سومین همایش در شهرهای صفادشت، اردبیل و ری برگزار شده است. مهندس رحیمیان همچنین خاطر نشان کرد به دلیل استقبال فراوان مردم، این

همایش در شهرهای دیگر نیز به زودی برگزار خواهد شد. در ادامه این برنامه دکتر شساره غفوریان همت پور در رابطه با موضوع سرطان

سینه بانوان سخنرانی کرد. وی با بیان اینکه تشخیص به موقع سرطان سینه بهترین کمک به درمان این بیماری است گفت: علائم هشدار دهنده بسیاری برای تشخیص این بیماری وجود دارد و همه زنان

می توانند خود آزمایی ماهانه را انجام دهند. وی با بیان اینکه خود آزمایی پستان اولین و در دسترس ترین روش تشخیص توده های پستان است گفت: این خود آزمایی ماهانه از سن ۲۰ سالگی ۲ تا ۳ روز پس از اتمام قاعدگی انجام می گیرد.

دکتر غفوریان همت پور در ادامه عوامل ایجاد کننده سرطان را بر شمرد که از آن جمله سابقه فامیلی مثبت ابتلا به سرطان سینه، نداشتن زایمان بالای ۳۰

سالگی، عدم شیردهی، نداشتن تحرک، رژیم های غذایی پر از چربی های اشباع، یائسگی پس از ۵۵ سال و قاعدگی زودرس پیش از ۱۲ سال است. در ادامه این برنامه دکتر فرشته شجاعی سخنرانی کرد. این روانشناس بالینی

با بیان اینکه سرطان پستان و درمان های آن فرایندی طولانی است گفت: این

بیماری به صورت قابل ملاحظه ای سلامت روان بیماران را متاثر میکند، شجاعی

خاطر نشان کرد: طراحی یک برنامه خودمراقبتی روان درمانی توسط یک روان

درمانگر جهت پیشگیری از عواقب جسمانی، روانی و اجتماعی سرطان پستان از اقدامات مهم است.

در این همایش که به میزبانی مجتمع امیران نیشابور برگزار شد، دکتر عظیمی نژاد رییس دانشگاه علوم پزشکی نیشابور و مهندس سعید شیبانی فرماندار نیشابور نیز حضور داشتند.





مادیارت

شرکت آذرین ماد پارت راز



با استاندارد، آرامش در حرکت



تامین و توزیع کننده قطعات یدک، خودرو

www.maadpart.com

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