

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۱ | مرداد ۱۳۹۷

مراقبت‌های تابستانه



DIDI
water

دیم دیم واتر
رادر شیشه جدید
بنوشید



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

DIDWATER **NEW**
BOTTLE



مرداد ۱۳۹۷

- ۰۴ **خودروسازی در بسا بر جام**
سرمقاله

۰۶ **آخرین اتفاقات در صنعت خودروی ایران**
اخبار
- ۰۸ **به نام خبرنگاران به کام آقازاده‌ها**
سرتیاجم تغییر قانون برای دریافت مجوز طرح ترافیک اصحاب رسانه

۱۰ **یک نفس در راه زندگی**
حضور آب معدنی دی در نمایشگاه ایران آگرو فود
- ۳۲ **رونمایی از نسخه نظامی «تانک»**
بررسی یک خودرو

۱۲ **متوسط در توان فنی قابل قبول در ظاهر**
بررسی مشخصات و مقایسه خودروهای برلینس H320 و H30 کراس
- ۳۴ **کلاسیک‌های دوست داشتنی**
خودمانی

۱۴ **ترافیک: این داستان تکراری**
راهکارهایی برای کمتر شدن یک دغدغه بزرگ
- ۳۵ **چرا هیبریدی‌ها در خارج طرفدار دارند ولی در ایران نه؟**
یادداشت

۱۸ **جام جهانی ماشین‌ها**
ماشین ملی کشورهای حاضر در جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه چیست؟
- ۳۸ **خودرویی برای تمام فصول**
توصیه‌های تابستانه برای خودرو شما

۲۱ **تصمیمات بحران ساز**
نگاهی به وضعیت آشفته بازار تولید و واردات خودرو
- ۳۹ **با خودرو خود زندگی کنید**
گفت‌وگو با مجید آقا براهیمی

۲۴ **سیاست‌های تجاری ترامپ**
مقاله
- ۴۱ **بنز معماری، ماشین کلاسیک‌ها**
معرفی یکی از ده ماشین برتر کلاسیک در جهان

۲۸ **مقدمه‌ای برای ورود به دنیای فرمول یک**
نگاهی به مسابقات فرمول ۳

فهرست اعضا

گرافیک: حامد کاظمی
دبیر عکس: پر تو جغتایی گروه عکس: رضا محبی، هلیا راد
ویراستار: عسل همتی
با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری کرده اند: مریم کر بلائی، سحر حیدری، سپیده رحیمیان، یگانه عصار ی و مریم اعظمی

دانیالی، سعیده علیپور، آرش فرحزاد، مرتضی میثاقی
و جواد هاشمی
طراح لوگو: محمد راجی
کمیک استریپ: ساسان خادم
طراح جلد، اینفوگراف: امیرعلیزاده
جدول و سرگرمی: الهام آشنا

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی
مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری
سر دبیر: فرناز استاد نویری
تیم تحریریه (به ترتیب حروف الفبا): ریحانه جاویدی، الهام

خودروسازی در پسابرجام



حمید سعیدی | سرپرست مدیریت خدمات پس از فروش اورندپیشرو



صنعت خودرو ایران دومین صنعت بزرگ کشور است و در پنج دهه اخیر با توجه به شرایط مختلف فرازونشیب‌های زیادی به خود دید. مراحل رشد صنعت خودرو کشور تا سال ۱۹۰ ادامه داشت و سال ۹۰ شکوفاترین زمان تولید و عرضه خودرو بود و توانست بالاترین رکودها را ثبت کند؛ بنابراین برای بررسی تاثیر گذاری وضعیت سیاسی کشور بر صنعت خودرو در یک دهه اخیر، سه دوره را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

□ دوران کاغذپاره‌های تحریم

در سال نود صنعت خودرو کشور به اوج تولید خود رسید و تا مرز یک میلیون و هفتصد هزار دستگاه تولید کرد تا اینکه تحریم‌ها شدت گرفت. در سال ۹۱ با کاهش تولید، تیراژ تولید به نصف رسید و در سال ۹۲ صنعت خودرو زمین گیر شد و با افت تیراژ، آمار تولید به یک سوم سال ۹۰ کاهش یافته و قیمت‌ها نیز چند برابر شد. افت تولید و رشد قیمت البته پایان دردهای دوران تحریم نبود. چه آنکه بالای کاهش کیفیت نیز بر سر خودروسازی کشور نازل شد. بدون تردید، این سال‌ها را باید سخت‌ترین دوران برای خودروسازی ایران پس از سال‌های جنگ دانست. خروج شرکت‌های خودروسازی معتبر سبب شد این خالی شدن بیشه از شیران، صنعت خودرو ایران را برای یکه‌تازی چینی‌ها باز کند تا سودای تصرف بازار کشور را داشته باشند.

□ دوران مذاکره و برجام

برجام در تیرماه ۹۴ توافق و اکنون سه‌ساله شد و سبب شد تحریم‌های پیشین لغو شود و شرکت‌های بزرگ خودروسازی تمایل به همکاری با ایران داشته باشند. پس از توافق هسته‌ای و بعد از اجرایی شدن برجام خودروسازی ایران جانی تازه یافت و موفق شد. ضمن از سرگیری روابط با دنیا از شرافت تولید و روند نزولی کیفیت خلاص شود. برجام نمودار تولید خودرو را صعودی کرد.

تهدیدهای آمریکا در سال گذشته به خروج از برجام از یک طرف و گل به خودی‌های متعدد از داخل سبب متلاطم شدن فضای کسب و کار شده و باعث شد تا سرمایه‌گذار خارجی نبودن فضای امن سرمایه‌گذاری را بیش از پیش احساس کند و از آن خارج شود.

در دوران پسابرجام هیچ صنعتی مانند صنعت خودرو با موفقیت مواجه نبوده است. در بخش صنعت خودرو در پسابرجام آغازی نویدبخش برای جهش صنعت خودرو بود که آمریکا شوک جدیدی بدان وارد کرد.

□ دوران خروج یک‌جانبه آمریکا از برجام

ترامپ از ابتدا اعلام کرد برجام را قبول ندارد و اگر برجام اصلاح نشود از برجام خارج خواهد شد. ترامپ همچنین تصریح کرد با کشورهای اروپایی برای رسیدن به توافقی که به گفته وی مکمل برجام است توافق کرده است و هر زمان ایران آماده باشد آمریکا بار دیگر با تهران توافقنامه‌ای را امضاء خواهد کرد. سرانجام در اردیبهشت‌ماه آمریکا رسماً و یک‌جانبه از برجام خارج شد و اعلام کرد بالاترین سطح تحریم‌های اقتصادی را علیه ایران وضع خواهد کرد، صادرات نفت را به صفر و جریان ورود پول را به کشور قطع می‌کند.

اولین دوره تحریم‌ها ۱۵ مردادماه آغاز می‌شود و شامل تحریم قطعات و مواد اولیه خودرو است. هیچ بعید نیست اتفاقات تلخی که در دوران تحریم برای صنعت خودرو کشور رخ داد تکرار شود. دومین دوره تحریم‌ها ۱۳ آبان‌ماه و شامل تحریم‌های نفتی، پتروشیمی و مبادلات مالی است.

البته فرجام صنعت خودرو بدون برجام، تعطیلی نیست اما بدون تردید به دردها خواهد افتاد. هنوز چراغ برجام خاموش نشده، روند تامین قطعات خودروهای داخلی به سرعت گیرها خورده و نمی‌توان کند شدن این روند را انکار کرد. همین عامل سبب کاهش آمار تولید خودرو در خردادماه شده است.

خودروسازی بدون برجام معنایی جز از دست رفتن شرکای معتبر بین‌المللی و مسدود و باریک شدن راه تامین قطعات و دریافت تکنولوژی و محدود شدن دوباره نقل و انتقالات مالی ندارد.

بعید به نظر می‌رسد که ایران از برجام خارج شود و

اروپایی‌ها هم تاکنون حرمت برجام را نگه داشتند و طبق این سناریو بسته‌های پیشنهادی حمایت از ایران را ارائه کردند و همه به دنبال پیدا کردن راهکارهایی برای به حداقل رساندن اثرات خروج آمریکا از برجام هستند.

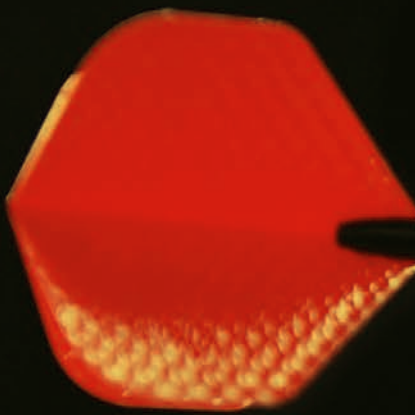
□ آینده صنعت خودروسازی

صنعت خودروسازی یکی از دو صنعتی است که بیشترین میزان سرمایه خارجی را در دوران پسابرجام جذب کردند، در سه سال بعد از توافق برجام دست‌کم هفت قرارداد مهم بین‌المللی میان خودروسازان ایرانی و جهانی و چندین قرارداد دیگر مابین قطعه‌سازان با شرکت‌های بزرگ تامین‌کننده اروپایی به امضاء رسید.

با توجه به ظرفیت بالقوه تولید ۲ میلیون دستگاه در سال، تا دو دهه آینده، صنعت خودرو کشور، صنعتی پویا خواهد بود که تقاضای بسیاری پیش روی خود دارد و اگر به آن جمع‌آوری و اسقاط خودروهای فرسوده و صادرات به منطقه را اضافه کنیم چشم‌انداز این صنعت درخشان‌تر نیز می‌شود.

در پایان ذکر چند سؤال وضعیت آینده خودروسازی را مشخص می‌کند. در صورت آغاز تحریم‌ها و حتی خروج اروپایی‌ها از برجام، خودروسازی چه روزگاری را تجربه خواهد کرد. چه چیزی می‌تواند خودروسازی را از این شرایط نابه‌سامان دوران تحریم‌ها نجات دهد. هر چه هست خودروسازی ایران فعلاً در شرایط بیم و امید قرار گرفته و باید منتظر ماند و دید در آینده چه اتفاقاتی رخ خواهد داد و کدام سناریو برای صنعت بازار خودرو کشور عملی خواهد شد.

رویداد



در بخش رویداد هر شماره راز صنعت، جدیدترین رخدادها در حوزه صنعت و خودرو را در قالب گزارش، گفت و گو و اخبار می خوانید. این رخدادها مربوط به مهم ترین نمایشگاه ها، سمینارها و رونمایی از خودروهای داخلی و خارجی است.

اعلام اسامی با کیفیت ترین خودروهای تولید داخل، خردادماه ۹۷ سه محصول بهمن موتور در جمع ۴ ستاره ها



کیفیتی بالاترین کیفیت خودروهای تولید ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند. خودروهای تندر ۹۰، رانا، دنا پلاس، پژو ۲۰۶ و پژو 206SD همگی از ایران خودرو به همراه تندر ۹۰ پارس خودرو در این کلاس قیمتی سه ستاره کیفیتی به دست آوردند؛ همچنین خودرو و نیو ۳۱۵ NEWMVM مدیران خودرو، سورن و سمند تیریز شرکت ایران خودرو تیریز، پژو پارس صنایع خودروسازی فردا، پژو پارس ایران خودرو مازندران، پژو پارس ایران خودرو کرمانشاه و پژو ۴۰۵ ایران خودرو خراسان دو ستاره در این کلاس قیمتی به دست آوردند. خودروهای دنا و دانگ فنگ H30 از محصولات ایران خودرو به همراه تیبای ۲ شرکت سایپا نیز توانستند در این ماه در کلاس قیمتی ۲۵۰ تا ۵۰۰ میلیون ریالی دو ستاره ای شوند. همچنین خودروهای تیبای و ساینای شرکت سایپا - سیتروئن نیز دو ستاره به دست آوردند. در کلاس قیمتی پایین تر از ۲۵۰ میلیون ریال نیز خودرو سایپا X131 و سایپا X132 شرکت سایپا و همچنین سایپا X131 پارس خودرو هر کدام دو ستاره به دست آوردند و سایپا X111 شرکت سایپا یک ستاره ای شد.

اداره کل خودرو و نیرو محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت اسامی با کیفیت و بی کیفیت ترین خودروهای تولید داخل در خردادماه ۹۷ را اعلام کرد. براساس گزارش ارزشیابی خودروهای ساخت داخل که توسط اداره کل خودرو و نیرو محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت منتشر شد، در خردادماه ۹۷ در گروه وانت، وانت تندر شرکت ایران خودرو با دریافت سه ستاره کیفیتی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در سطح قیمتی پایین تر از ۵۰۰ میلیون ریال به خود اختصاص داد و وانت مزدا کارا ۲۰۰۰ تک کابین بهمن موتور و وانت سایپا ۱۵۱ شرکت سایپا بن رو با کسب دو ستاره کیفیتی در رده بعدی جای گرفتند. در این کلاس قیمتی وانت های مزدا کارا ۲۰۰۰ دو کابین بهمن موتور، آریسان ایران خودرو دیزل و وانت های نیسان تک سوز و دو گانه سوز زامیاد هر کدام یک ستاره کیفیتی را از آن خود کردند؛ همچنین در بخش سواری خودروهای پژو ۲۰۰۸ ایران خودرو، مزدا ۳ نیو شرکت بهمن موتور و سوزوکی گرند ویتارای شرکت ایران خودرو خراسان در سطح قیمتی بالاتر از یک هزار میلیون ریال با کسب چهار ستاره کیفیتی بالاترین کیفیت خودروها را به دست آوردند. در سطح قیمتی ۷۵۰ تا یک هزار میلیون ریال نیز خودروهای هیوندای 20i کرمان موتور، هوال H2 بهمن موتور و کیاسراتوی شرکت سایپا موفق به دریافت چهار ستاره کیفیتی شدند. تیگو ۵ مدیران خودرو و JAC-S5 کرمان موتور و هایما S7 اتوماتیک ایران خودرو خراسان نیز در این کلاس قیمتی با کسب سه ستاره کیفیتی در رتبه بعدی قرار گرفتند. از سوی دیگر در کلاس قیمتی ۵۰۰ تا ۷۵۰ میلیون ریال خودروی B30 ساخت شرکت بهمن موتور چهار ستاره کیفیتی به دست آورد و آریزو ۵ مدیران خودرو، آریو اتوماتیک و آریو دنده ای سایپا بن رو، چانگان CS35 سایپا - سیتروئن و برلیانس H330 شرکت پارس خودرو توانستند سه ستاره کیفیتی به دست آورند. در این کلاس قیمتی لیفان X60 کرمان موتور نیز دو ستاره کیفیتی به دست آورد. همچنین در سطح قیمتی ۲۵۰ تا ۵۰۰ میلیون ریالی خودروهای رنو ساندرو و پارس تندر پارس خودرو و خودروهای پژو ۲۰۷ و پژو ۲۰۷ اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس و تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک ایران خودرو با دریافت چهار ستاره

شایعات پیرامون سهمیه بندی بنزین مجلس و دولت تعیین تکلیف می کنند

این روزها شایعات فراوانی درباره وضعیت بنزین به گوش می رسد و سهمیه بندی بار دیگر بر بازار بنزین ایران سایه انداخته است. کارشناسان صنعت انرژی کشور می گویند افزایش مصرف بنزین نسبت به سال قبل و همچنین تحریم های احتمالی، اصلی ترین دلایل سهمیه بندی دوباره بنزین هستند. اما سخنگوی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی در این باره اعلام کرد: فعلا در مورد سهمیه بندی بنزین ابلاغی به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی نرسیده است و تصمیم گیری در مورد سهمیه بندی بنزین بر عهده هیئت دولت و مجلس است. فاطمه کاهی در مورد احتمال سهمیه بندی بنزین گفت: تصمیم گیری در مورد سهمیه بندی بنزین به هیچ وجه بر عهده شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی نیست و ما یک شرکت مجری هستیم. موضوع سهمیه بندی بنزین مصوبه هیئت دولت و مجلس است و اگر در این زمینه ابلاغی به شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی شود آن را اجرا خواهیم کرد. سخنگوی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی با اشاره به اینکه تجربه سهمیه بندی بنزین را در سال های ۸۵ - ۸۶ داشته ایم، اعلام کرد قطعا یکی از راه های کنترل مصرف، سهمیه بندی است.



طی سه ماه نخست سال رقم خورد رود ۷ هزار خودرو سواری به کشور

روابط عمومی گمرک ایران براساس گزارشی اعلام کرد طی سه ماهه نخست سال ۹۷ تعداد ۷ هزار و ۴۳ دستگاه انواع خودرو سواری به ارزش ۱۹۸ میلیون و ۹۵۰ هزار دلار به کشورمان وارد شده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته از نظر تعداد ۶۷ و ۵۶ صدم درصد و از نظر ارزش ۶۶ و ۷۵ صدم درصد کاهش را نشان می دهد. واردات انواع خودرو سواری طی سه ماهه نخست سال ۹۶ به تعداد ۲۱ هزار و ۷۱۴ دستگاه به ارزش ۵۹۸ میلیون و ۳۵۴ هزار دلار بوده است. براساس ابلاغیه سازمان توسعه تجارت به گمرک، ثبت سفارش و واردات خودرو از اوایل تیرماه ممنوع شده است؛ بنابراین گزارش سال گذشته در مجموع ۷۰ هزار و ۷۵ دستگاه انواع خودرو وارد کشور شد. گمرک ایران برای انجام تشریفات گمرکی انواع خودرو در دو مرحله تاییدیه مجوزهای ثبت سفارش را از سازمان توسعه تجارت به صورت الکترونیکی اخذ می کند.

بانکی روز سه‌شنبه، ۱۹ تیرماه در جایگاه آزادی رونمایی شد. سید محمدرضا موسوی خواه، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، در آیین رونمایی از نسل جدید کارتخوان‌های عرضه سوخت گفت: از ۱۵ تیرماه تجهیزات نسل جدید کارتخوان‌های عرضه سوخت در جایگاه آزادی نصب و بررسی‌های محیطی آن در روزهای اخیر انجام و آیین رونمایی رسمی آن برگزار شد. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، سامانه پرداخت الکترونیکی هزینه سوخت‌گیری را یکی از بزرگ‌ترین سامانه‌های تراکنشی در خاورمیانه دانست و گفت: روزانه بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان از محل سوخت‌گیری در جایگاه‌ها به‌عنوان درآمد کشور حاصل می‌شود که امنیت کسب این درآمد با رفتن به‌سوی پرداخت الکترونیکی افزایش می‌یابد. موسوی خواه درباره نحوه کارکرد این تجهیزات توضیح داد: با استفاده از تجهیزات جدید هیچ مبلغی از سوی اشخاص به سیستم وارد نمی‌شود و براساس میزان سوخت‌گیری دستگاه مبلغ پرداخت را اعلام می‌کند. به‌گفته موسوی خواه، این سامانه نسبت به سامانه‌های گذشته ۲۵۰ برابر قدرت حافظه دارد و از لحاظ اقتصادی نیز به‌صرفه است؛ زیرا سامانه‌های قدیمی بیش از ۱۱ سال عمر کرده‌اند و سالانه بیش از ۲۰ میلیارد تومان صرف نگهداشت آنها می‌شود. به‌گفته مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تا پایان سال ۹۸ همه جایگاه‌های عرضه سوخت در سراسر کشور به این سامانه مجهز می‌شوند. به این ترتیب و با این شرایط بار دیگر استفاده از کارت‌های سوخت شخصی برای دریافت بنزین الزامی خواهد شد.



رونمایی از کارتخوان‌های جدید عرضه سوخت
نسل جدید کارتخوان‌های عرضه سوخت با قابلیت پرداخت آنی از طریق کارت‌های



دریافت ارز از سیستم بانکی، سریع‌ان نسبت به تعیین تکلیف مشتریان در قراردادهای پیش‌فروش قبلی وفق مفاد مندرج در ذیل ماده (۴) آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو موضوع تصویب نامه شماره ۱۵/۷۴/ت/۱۶۸۱-۵ مورخ ۱۳۹۵/۱/۲۸ هیئت وزیران اقدام کنند.

الزام تحویل ۳۰ روزه خودروهای وارداتی به مشتریان

معاون نظارت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان، با اشاره بر اینکه مردم از عقد قرارداد پیش‌فروش خرید خودروهای وارداتی اجتناب کنند، حداکثر مدت عرضه خودرو در قالب فروش فوری را ۳۰ روز اعلام کرد. وحید منایی، خطاب به مصرف‌کنندگان خودرو گفت: باتوجه به شرایط حاکم بر بازار خودروهای وارداتی و به‌استناد تصمیمات ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی پیرامون ممنوعیت ثبت سفارش خودروهای مذکور از تاریخ ۳۱ خردادماه امسال، هرگونه فروش خودرو وارداتی در قالب تعهدات مدت‌دار بیش از ۳۰ روز اعم از پیش‌فروش، فروش مشارکتی و... توسط کلیه شرکت‌های عرضه‌کننده (نمایندگی رسمی) تا اطلاع ثانوی ممنوع و فاقد وجاهت است. شرکت‌های عرضه‌کننده در صورت فروش خودرو در قالب فروش فوری ملزم به عرضه خودرو از محل خودروهای در اختیار (ترخیص شده و موجود در محل انبار واردکننده) و حداکثر ظرف ۳۰ روز (کاری و غیر کاری) هستند. معاون نظارت بر کالاهای سرمایه‌ای و خدمات سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با درخواست از تمامی متقاضیان خرید خودروهای وارداتی برای توجه به نکات یاد شده، از آنان خواست که از اقدام به عقد قرارداد پیش‌فروش خودرو اجتناب کنند. به‌گفته منایی عرضه‌کنندگان خودروهای وارداتی موظف هستند در صورت عدم

فعالیت خودروسازی فیات در کشورمان با ارائه چند محصول مختلف با برنامه تولید مشترک خبر داد. رضایی در این باره در جمع خبرنگاران اعلام کرد: در این قرارداد مشترک قرار بر این است که به‌واسطه دانش فنی و توانایی گروه فیات در طراحی، تولید و تامین خودروهای سواری و تجاری سبک و نیاز ما به آموزش فنی، اطلاعات و پشتیبانی در این رابطه، فیات امتیاز تولید انحصاری، فروش و خدمات پس‌از فروش در بازار ایران را به شرکت آرتمن موتور کیش نماینده رسمی فیات در ایران اعطا کند. به‌گفته رئیس انجمن واردکنندگان خودرو، گروه خودروسازی فیات در قالب قرارداد همکاری که با این شرکت داشته همچنان امکان فعالیت در ایران را دارد اما به‌دلایلی فعالیت‌های این شرکت در کشورمان متوقف شده بود که اکنون با تغییراتی مدیریتی شاهد ورود محصولات و همچنین تولید مشترک برند فیات در کشورمان خواهیم بود. رضایی در خصوص مدل‌های محصولات و نحوه عرضه آن نیز گفت: آن‌طور که در قرارداد پیش‌بینی شده ۱۶ محصول برای همکاری تولیدی و وارداتی پیش‌بینی شده که باتوجه به نیاز بازار، استانداردهای داخلی و همین‌طور قوانین صنعت خودرو ایران انتخاب و به بازار عرضه خواهد شد؛ همچنین در این قرارداد آمده که ارائه محصولات به‌صورت CBU خواهد بود و پس از آن می‌تواند به‌صورت گام‌به‌گام در یک برنامه زمان‌بندی توسعه و بهبود یابد و پس از فراهم‌سازی زیرساخت‌ها نسبت به تولید محصولات به‌شکل CKD اقدام کند.



بازگشت خودروسازی فیات به ایران

در حالی که این روزها اخبار نگران‌کننده‌ای درباره خروج خودروسازان خارجی از کشورمان به‌گوش می‌رسد یک خبر امیدوارکننده در این باره از سوی رئیس انجمن صنفی واردکنندگان خودرو منتشر شد و میثم رضایی از شروع دوباره

سرانجام تغییر قانون برای دریافت مجوز طرح ترافیک اصحاب رسانه

به نام خبرنگاران به کام آقازاده‌ها

برای افرادی به‌اسم خبرنگار صادر می‌شده است. این در حالی است که در سال ۹۷ فقط ۲۲۰۰ مجوز برای اصحاب رسانه در نظر گرفته شد که متأسفانه باز هم بسیاری از این سهمیه‌ها به خبرنگاران واقعی تعلق نگرفت. از همان ابتدای کار حاشیه‌های زیادی برای اثبات هویت خبرنگاران برای صدور مجوز طرح به وجود آمد. معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری بارها اعلام کرد که برای معرفی خبرنگاران واقعی به انجمن صنفی روزنامه‌نگاران تهران، وزارت ارشاد، انجمن مدیران غیر دولتی رسانه‌ها و... پیشنهاد دادیم که این مسئولیت را بر عهده بگیرند ولی همه آنان سر باز زدند و تنها خواهان افزایش سهمیه به تعداد سه‌برابر سهمیه تعیین شده بودند تا بتوانند به همه افراد واجد و غیر واجد شرایط، طرح را واگذار کنند. این اظهار نظر کافی بود تا انجمن صنفی روزنامه‌نگاران تهران واکنش نشان دهد و آنرا تکذیب کند. به‌هر حال برای خبرنگاران چاره‌ای باقی نمانده بود جز ثبت نام اولیه در سایت مربوطه و ارائه مدارک مورد نیاز شهرداری. اما مشکل اینجا بود که برای بسیاری از خبرنگاران امکان ارائه لیست بیمه یا مطالبی به‌اسم خودشان بسیار دشوار بود. بیمه اغلب خبرنگاران به دلیل قراردادهای پیمانی رسانه مربوط به صورت غیر خبرنگاری رد می‌شود و ضمن اینکه تقریباً در تمامی سایت‌ها و خبرگزاری‌ها و حتی رسانه‌های مکتوب نام نویسنده در کنار مطلب درج نمی‌شود. همین عامل مشکلات بسیاری را برای اصحاب رسانه به وجود آورد و دست آنها را رسیدن به مجوز طرح ترافیک کوتاه ماند. از اواخر اردیبهشت بود که پیامک تایید مجوز طرح ترافیک برای برخی از خبرنگاران ارسال شد و متأسفانه بسیاری از خبرنگاران موفق به دریافت طرح نشدند. ساختمان سازمان ترافیک در خیابان ایرانشهر در این مدت محل گردهمایی خبرنگارانی بود که می‌خواستند بدانند چرا با وجود آنکه مدارک لازم را ارسال کرده بودند به‌عنوان خبرنگار شناخته نشده‌اند. البته برخی از خبرنگاران با مراجعه به سازمان ترافیک از مرحله رد اولیه عبور کردند و موفق به گرفتن تایید شدند، در حالی که خبرنگارانی که از این موضوع اطلاعی نداشتند از این فرصت هم بی‌بهره ماندند. اما نکته اصلی اینجاست که در صدور مجوز برای همان ۲۲۰۰ سهمیه خبرنگاری هم ابهامات فراوانی وجود دارد.

لیست پرابهام

از همان زمان صدور مجوز طرح ترافیک بود که مسئولان مربوط اعلام کردند که به‌زودی لیست کامل اسامی خبرنگارانی که موفق به دریافت مجوز طرح ترافیک شده‌اند، از سوی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک



استارت اولیه تغییرات در قوانین طرح ترافیک تهران زده شد. همان روزها بود که محسن پورسیدآقایی معاون حمل‌ونقل و ترافیک اعلام کرد برای برقراری عدالت و حذف رانت قصد دارد تمام سهمیه‌های سالیانه ورود به محدوده طرح ترافیک را حذف کند و همه برای ورود به این محدوده باید هزینه یکسانی بپردازند. از نگاه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منتقدان به طرح جدید ترافیک ذی‌نفعانی بودند که به دلیل به‌خطر افتادن منافعی منتقد طرح جدید شده و رنگ‌بوی انتقادها را به باج‌خواهی تشبیه می‌کرد. پورسیدآقایی در نخستین نشست خبری برای رونمایی از طرح جدید اعلام کرد شیوه توزیع آرم‌های خبرنگاری را قبول ندارد و آرم طرح ترافیک خبرنگاری به‌جای آنکه به خبرنگاران برسد به مدیران مسئول و بستگان آنها می‌رسد. کار تاجایی پیش رفت که مبلغ سنگینی برای اخذ مجوز طرح ترافیک خبرنگاران در نظر گرفته شد که این موضوع جنجال فراوانی را به‌راه انداخت و سرانجام این طرح پر حاشیه با تخفیف ۹۰ درصدی برای خبرنگاران به تصویب رسید. هر چند دستورالعملی هم برای شناسایی خبرنگاران واقعی از سوی شورای شهر تهران تدوین شد. دستورالعملی که از همان ابتدا مشخص بود نمی‌تواند مبنای درستی برای تشخیص خبرنگاران واقعی باشد. براساس این آیین‌نامه باید ۱۰ اثر به‌نام متقاضی، بیمه خبرنگاری و معرفی‌نامه رسانه در سامانه طراحی شده برای ثبت نام، بارگذاری می‌شد. یک حساب سرانگشتی ما را به این نتیجه می‌رساند که در سطح تهران بیش از ۵ هزار خبرنگار فعالیت دارند و شاید در دوره‌های قبلی کمتر از ۵۰۰ مجوز غیرقانونی

بیش از ۲ ماه از اجرای مصوبه جدید طرح ترافیک در تهران گذشته است. مصوبه‌ای که به ادعای بسیاری از مدیران شهرداری پایتخت و در راس آنها معاونت حمل‌ونقل و ترافیک برای ایجاد عدالت و در راستای بهبود وضعیت ترافیک در تهران به‌اجرا در آمده است و تصمیماتی متفاوت از سال‌های گذشته در این رابطه گرفته شده است. به‌ادعای مسئولان مربوطه با اجرای طرح جدید دیگر خبری از واگذاری فله‌ای مجوز طرح ترافیک همانند سالیان گذشته نیست و به‌ادعای بهشت‌نشینان همین عامل از دلایل اصلی شلوغی در معابر اصلی تهران در محدوده طرح ترافیک بوده است. نگاهی به گذشته نشان می‌دهد بخش اصلی دریافت‌کنندگان مجوز طرح ترافیک را ساکنان این محدوده، خبرنگاران، پزشکان، جانبازان و معلولان و مسئولان عالی‌رتبه تشکیل داده‌اند و مدیران تازه‌وارد معاونت حمل‌ونقل و ترافیک در صدد کاهش این سهمیه برای کاهش بار ترافیکی در محدوده طرح ترافیک برآمدند. متولیان امر ادعا می‌کردند که طی سالیان گذشته افراد بسیاری با نام پزشک یا خبرنگار توانسته‌اند از طریق رانت و با هویت جعلی مجوز ورود به طرح را دریافت کنند و همین عامل باعث شد تا برای صدور طرح در سال ۹۷ سختگیری‌های فراوانی از جانب شهرداری تهران اعمال شود، اما خروجی این تصمیمات چیزی جز ادعای مدیران شورای شهر و شهرداری تهران بود و حق بسیاری از خبرنگاران پایمال شد.

داستان از کجا شروع شد؟

باید به چندین ماه قبل بازگردیم. اواخر پاییز ۹۶ بود که



خبرنگاران دریافت‌کننده طرح ترافیک بدون اعلام نام رسانه مورد انتقاد کمیسیون برنامه و بودجه بوده و موضوع به کمیسیون عمران و حمل‌ونقل انتقال داده شده است. باتوجه به اینکه در آیین‌نامه توزیع طرح ترافیک خبرنگاری آمده است که معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران موظف است نام، رسانه محل اشتغال و نوع فعالیت تمامی دریافت‌کنندگان این سهمیه‌ها را در پایگاه اطلاع‌رسانی خود منتشر کند این موضوع رعایت نشده است. این اقدام معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران تخلف بوده و باتوجه به جلسه‌ای که با معاون حمل‌ونقل برگزار شده این موضوع به وی اعلام شده است و قرار است اسامی خبرنگاران به‌همراه رسانه محل اشتغال منتشر شود. معاونت حمل‌ونقل و ترافیک موظف بود نام خبرنگار و رسانه محل اشتغال را منتشر کند تا مشخص شود که رسانه‌ها چه تعداد طرح ترافیک دریافت کرده‌اند. حالا حدود یک ماه از انتشار لیست گذشته است و بسیاری از اعضای شورای شهر انتشار اسامی بدون نام رسانه را تخلف می‌دانند. آنها از همان روز انتشار لیست وعده پیگیری این تخلف در صحن علنی شورای شهر را دادند. اما تا لحظه ارسال این گزارش خبری از پیگیری نبود و سهمیه اختصاص یافته رسانه‌ها به نام خبرنگاران و به کام آقازاده‌های صاحب رسانه شد. باز هم فقط ادعایی از سوی مسئولان شهرداری در راستای ایجاد عدالت مطرح شد و نتیجه چیزی جز بی‌عدالتی نبود. آیا اعضای شورای شهر همچنان وعده رسیدگی به اسامی دریافت‌کننده مجوز طرح ترافیک را خواهند داد یا واقعا از حق پایمال شده خبرنگارانی که محل کارشان یا حوزه کاریشان در محدوده طرح ترافیک است و دستشان از رسیدن به سهمیه طرح ترافیک کوتاه مانده، برخلاف چندماه اخیر دفاع خواهند کرد؟

کند. بسیاری از نمایندگان فعلی مجلس و همچنین برخی از وزرا، مدیریت رسانه‌ای را برعهده دارند و همین عامل دست آنها را باز گذاشته تا نام فرزندان، اقوام و نزدیکان خود را به‌عنوان خبرنگار رد کنند و سهمیه اندک رسانه خود را به‌جای خبرنگاران به این افراد اختصاص دهند. یعنی درست برخلاف ادعای مدیران شهرداری در راستای ایجاد عدالت برای صدور مجوز طرح ترافیک.

☒ اعتراض برخی از اعضای شورای شهر

از همان روزهای آغازین تصویب قانون جدید طرح ترافیک در تهران برخی از اعضای شورای شهر مخالف این مصوبه بودند اما انگار زور معاونت حمل‌ونقل و ترافیک به آنها می‌چربد. بعد از اعلام ناقص اسامی دریافت‌کنندگان مجوز طرح ترافیک بود که برخی از اعضای شورای شهر به لیست ارائه‌شده اعتراض کردند. ناهید خدای‌گرمی عضو شورای شهر تهران در این باره گفت: «برخی عادت کرده‌اند از هر امتیازی که استحقاقش را ندارند؛ به هر نحو استفاده کنند. اما برخی حاضر نیستند از یک امتیاز کوچک که می‌تواند به فرد دیگری تعلق گیرد که استحقاق و نیازش را دارد، بگذرند. آنها همه چیز را برای خود می‌خواهند. متأسفم از اینکه این اخبار درست باشد و در لیست منتشر شده اسامی نمایندگان مجلس، فرزندان و کسانی که خبرنگار نیستند، وجود داشته باشد. امیدوارم کسانی که خبرنگار نیستند یا می‌توانند از نظر مالی هزینه ورود به طرح را شخصا مثل بقیه شهروندان، پرداخت کنند، انصراف داده و اجازه دهند خبرنگاران زحمت‌کشی که واقعا به طرح نیاز دارند، اما سهمیه به آنها نرسیده است، از آن استفاده کنند.» مجید فراهانی دیگر عضو شورای اسلامی شهر تهران هم در اعتراض به این اتفاق گفت: انتشار اسامی

شهرداری تهران اعلام خواهد شد تا شفاف‌سازی در این باره به‌طور کامل انجام شود. اوایل تیرماه بود که این اتفاق رخ داد و پس از کش‌وقوس‌های فراوان و پیگیری رسانه‌ها و اصحاب رسانه برای اعلام اسامی خبرنگاران و اهالی رسانه‌ای که از سوی شهرداری تهران به آنها طرح جدید ترافیک تعلق گرفته، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک این اسامی را روی سامانه شفافیت شهرداری تهران قرار داد. در این لیست ۱۵۰ صفحه‌ای که نام ۲۲۴۰ نفر درج شده، ابهامات فراوانی وجود داشت. از جمله اینکه در این لیست هیچ قابلیت جست‌وجویی یا وارد کردن اطلاعات افراد وجود ندارد و باتوجه به این نقص افرادی که حائز سهمیه شده‌اند باید ۱۵۰ صفحه را مرور کنند. نکته دیگر اینکه انتشار اسامی خبرنگاران در حالی رقم خورده که تنها نام، نام خانوادگی و نام پدر افراد درج شد و در این بین هیچ نام‌نشانی از رسانه یا خبرگزاری وجود نداشت و واقعا مشخص نیست که این اسامی اعلامی متعلق به کدام سایت، روزنامه یا خبرگزاری هستند. این در حالی است که براساس ماده هفت ابلاغیه شورای شهر تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک موظف بود نام، رسانه محل اشتغال و نوع فعالیت تمامی دریافت‌کنندگان سهمیه طرح ترافیک را اعلام کند. از سوی دیگر بسیاری از خبرنگاران رسانه‌های رسمی و معتبر در گزارش‌هایی اعلام کرده‌اند که سهمیه طرح ترافیک به‌رغم ارسال تمامی مدارک به آنها تعلق نگرفته است و در طرف مقابل برخی از رسانه‌ها و خبرگزاری‌ها بیشتر از سهمیه درخواستی، طرح ترافیک به آنها تعلق گرفته است. همه اینها به کنار که در میان اسامی موجود در لیست ۲۲۴۰ نفر، نام بسیاری از فرزندان مسئولان و آقازاده‌ها به چشم می‌خورد که پدرانشان به دلیل مدیریت در رسانه توانسته نام فرزندان و نزدیکان خود را به‌عنوان خبرنگار ارسال کرده و مجوز طرح را دریافت

حضور آب معدنی دی در نمایشگاه ایران آگروفود یک نفس در راه زندگی

گاهی گمان می‌کنیم
مشارکت در یک کار
خیر، امری است جدی و
حتی توأم با غم. اما اینجا



سعیده علییور

زن و مرد و پیر و جوان و
کودک و نوجوان جمع شده‌اند تا در قالب یک تفریح، در
یک کمپین برای اهداف اجتماعی و خیریه شرکت کنند.
کمپینی که در آن تنها با نوشیدن آب می‌توان، برای حفظ
محیط زیست قدم برداشت، به کودکان و زنان در معرض
آسیب کمک و از زنانی که با بیماری سرطان دست‌وپنجه
نرم می‌کنند، حمایت کرد.

هشتم تا یازدهم تیرماه سال ۹۷ غرفه شرکت آب معدنی
دی واتر روبه‌روی سالن ۹۰۸ نمایشگاه ایران آگروفود،
میزبان گروه‌های مختلفی اجتماعی بود که در چالشی
شرکت کردند که نزدیک به یک سال از آغاز آن می‌گذرد؛
«چالش یک نفس یک زندگی». چالشی که در آن
بازدیدکنندگان در یک نفس آب را می‌نوشیدند و در ازای
آن جوایزی دریافت می‌کردند.

ماجرای این قرار است که اواخر سال ۱۳۹۳ هولدینگ
رایز کو با هدف اجرای هدفمند مسئولیت‌های اجتماعی با
تأسیس مؤسسه نیکوکاری راز، اقدام به تأسیس شرکت آب
معدنی دی کرد. بر این اساس قرار شد تا درآمد حاصل از
فروش آب‌های معدنی این شرکت به کودکان بدسرپرست
و بی‌سرپرست، زنانی که از سرطان رنج می‌برند و حفاظت
محیط زیست اختصاص داده شود. اقدامی که علاوه بر
منافع خیریه مستقیم، زمینه تأثیرات فرهنگی مطلوبی نیز
در برداشت و به گسترش فرهنگ توجه بیشتر شرکت‌ها به
موضوع مغفول مانده مسئولیت‌های اجتماعی می‌انجامید.
این کمپین پاییز سال گذشته با حمایت سلبریتی‌ها آغاز
شده بود و شخصیت‌های مشهور، مختلف، فیلم‌های کوتاهی
از خود در حال نوشیدن یک نفس آب معدنی دی در
شبکه‌های اجتماعی منتشر کردند. این موج ابتدایی سبب
شد تا بسیاری از مردم به این کمپین بپیوندند و فیلم‌هایی
از خود در شبکه‌های مجازی در حال نوشیدن یک نفس آب
معدنی دی را منتشر کنند. حال بعد از گذشت کمتر
از یک سال حضور شرکت دی واتر در نمایشگاه ایران
آگروفود و برپایی دوباره این چالش در غرفه این شرکت در
نمایشگاه کمپین یک نفس یک زندگی رنگ‌بوی دوباره‌ای
به خود گرفت و توانست بسیاری دیگر از مردم را با خود
همراه کرده و با اهداف این شرکت آشنا کند.

نمایشگاه ایران آگروفود به‌عنوان بزرگ‌ترین و معروف‌ترین
رویداد تجاری مربوط به صنایع غذایی و تجهیزات
کشاورزی در خاورمیانه است. این رویداد تجاری در چهار
بخش تخصصی «ایران فود»، «ترکیبات غذایی ایران فود»
، «ایران فودتک» و «ایران آگرو» با حضور شرکت‌کنندگان
داخلی و خارجی برگزار شد و شرکت دی واتر از این
فرصت برای معرفی هر چه بیشتر فعالیت‌های خیریه خود





استفاده کرد. صدها بازدیدکننده در غرفه این شرکت در نمایشگاه ایران آگروفود حضور یافتند و در چالش یک نفس یک زندگی شرکت کردند و بیش از ۴۰۰ پک به عنوان جایزه به شرکت کنندگان در این چالش اهدا شد. جالب بود که در این نمایشگاه که در مدت چهار روز برپا بود از کودک ۶ ساله تا سالمند ۸۵ ساله به غرفه شرکت دی دی واتر مراجعه و در این چالش شرکت کردند و با خوردن یک نفس آب معدنی به کمپین یک نفس یک زندگی پیوستند. البته در این میان کودکان زیر ۹ سال برای خوردن یک نفس بطری آب معدنی اجباری نداشتند و به صورت آزادانه در این چالش شرکت کردند. مسئولان غرفه برای هر کدام از حاضران در غرفه و شرکت کنندگان در این چالش توضیح می دادند که هر کدام از سه رنگ آب معدنی تولید این شرکت در چه حوضه های هزینه می شود و هر شهروند چگونه می تواند با خرید هر یک از این آب معدنی ها در امر خیر مشارکت کند. محمد راجی مسئول روابط عمومی و تبلیغات هولدینگ رایز کو و طراح این چالش به مجله راز صنعت در این مورد گفت: وقتی یک نفس بطری آب معدنی را می نوشیم و در میان نوشیدن آب، نفسمان نمی بندد می آید، ممکن است حتی برای لحظه ای با سایر هموطنانی که دچار مشکلات و بیماری هستند، حس همدردی کنیم. البته این چالش تنها به ایجاد این حس ختم نمی شود و منافع بطری آب سرکشیده شده نیز برای امور نیک هزینه و چرخه کار خیر کامل می شود و این موضوع همان چیزی است که هدف سرمایه گذاران آب معدنی دی دی بوده است.

سرمایه گذاران این کارخانه تمام سود حاصل از این واحد تولیدی را در قالب یک موسسه خیریه با همین نام و زیر نظر هیئت امنا به مصارف عام المنفعه اختصاص می دهند. تولیدات این مجموعه در سه رنگ بطری و با اهداف خاص اعلام شده به بازار راه یافته است. درآمد بطری های آبی یا DIDI Tomorrow صرف بسترسازی برای آینده کودکان می شود، درآمد بطری های صورتی یا DIDI Hope به پیشگیری و درمان سرطان های زنان به خصوص سرطان پستان که بیشترین آمار را در کشور به خود اختصاص داده، تخصیص می یابد و درآمد بطری های سبزی یا DIDI Green نیز برای پاسداشت محیط زیست هزینه خواهد شد.

بررسی مشخصات و مقایسه خودروهای برلیانس H320 و H30 کراس

متوسط در توان فنی قابل قبول در ظاهر

بازار کشورمان چهره قابل قبولی دارد. در قسمت ابتدایی خودرو، جلو پنجره بزرگ و چراغ‌های کشیده به چشم می‌خورد و سپر نیز طراحی نسبتاً ساده‌ای دارد. چراغ‌های عقب خودرو، بدون شک نام محصولات ولوورادر ذهن شما تداعی می‌کند. اما برلیانس H320 از طراحی بهتری نسبت به اچ‌سی کراس برخوردار است و یکی از دلایل این طراحی زیبا می‌تواند همکاری برلیانس و بی‌امو باشد. در قسمت جلو چراغ‌ها و جلو پنجره از طراحی جدیدی برخوردار هستند. محصول زیبایی پارس خودرو شباهت‌هایی با بی‌امو سری یک دارد و ابعاد و فرم کلی آن دلنشین است. نمای عقب خودرو نیز هوشمندانه طراحی شده و چراغ‌ها و بدنه عضلانی به‌خوبی شکل گرفته‌اند. در کل اگر بخواهیم از لحاظ ظاهری یک خودرو را انتخاب کنیم، برلیانس شایسته انتخاب است. هر چند که انتخاب ظاهری یک خودرو امری کاملاً سلیقه‌ای است.

طراحی داخلی کابین

در طراحی H30 کراس نمای داخلی خودرو که شباهت‌هایی نیز با محصولات پژو دارد، اگر چه ساده بوده اما از طراحی خارجی خودرو بهتر است. طول اچ‌سی کراس ۴.۳ متر بوده و اندکی از ۲۰۶ صندوق‌دار بزرگ‌تر است اما فاصله بین دو محورش حدود ۲۰ سانتی‌متر بیشتر از ۲۰۶ است. بنابراین با فضای داخلی بیشتری نسبت به ۲۰۶ صندوق‌دار مواجه هستید. با ورود به کابین H30 کراس کمی به طراحی این خودرو امیدوار می‌شویم، هر چند که سبک طراحی داخلی هیچ مناسبیتی با ظاهر خودرو ندارد.

بک در کشورمان همیشه پرمشتری بوده‌اند و در این میان خودروهایی باصالت چینی به‌خوبی با کراس‌اوورها جولان می‌دهند، به‌همین خاطر ایران خودرو یک هاج بک یا کراس‌اووری با نام H30 کراس را در سبد محصولات خود قرار داد که با استقبال خوبی نیز روبه‌رو شد. قیمت ارزان، ظاهر کراس‌اوور گونه، جعبه‌دنده اتوماتیک و پیش‌راننده TU5 از جمله مواردی بود که مذاقی ایرانیان خوش آمد. اما در مقابل پارس خودرو مدت‌هاست که عرضه محصولات متنوع برلیانس را در دستور کار قرار داده که در این بین خانواده برلیانس H300 از فروش مناسب‌تری برخوردار بوده است. برلیانس H320 نسخه هاج بک سدان H330 به‌دلیل ظاهر جوان‌پسندش توانست توجهات را به‌خود جلب کند.

شبه کراس‌اوور بودن H30 کراس قطعاً می‌تواند کمک شایانی در ابعاد این خودرو داشته باشد. یکی از نکات مهم اینجاست که در مقایسه تمامی ابعاد این H30 کراس است که می‌تواند فضای داخلی بهتری را در اختیار سر نشینان قرار دهد؛ همچنین ارتفاع بیشتر خودرو تا حدودی اثبات می‌کند که این خودرو یک هاج بک نیست و شاید باید در سگمنت کراس‌اوورهای ساب کامپکت قرار بگیرد. البته برلیانس هم از ابعاد خوبی در میان هاج بک‌ها برخوردار بوده، هر چند که در این مقایسه بازنده است. همچنین برلیانس با توجه به ابعاد کوچک‌تر از وزن بیشتری برخوردار است که شاید یک نکته منفی به حساب بیاید. در بحث مقایسه ظاهری خودرو باید برتری را به نام برلیانس نوشت البته H30 کراس هم به‌عنوان یک خودرو از ران قیمت در

طی سالیان اخیر بازار خودرو در کشورمان تنوع فراوانی را به خود گرفته است. این تنوع و فراوانی محصولات وقتی شدت بیشتری به خود گرفت که پای چینی‌ها به بازار خودرو ایران باز شد. اگر در ابتدای ورود خودروسازان چینی به ایران فقط شاهد واردات بودیم، در ادامه این موضوع با تولید خودروهای چینی توسط خودروسازان کشورمان شرایط را متفاوت کرد. از جمله محصولات چینی تولیدشده در ایران می‌تواند به خودروهای برلیانس و H30 کراس (محصول کمپانی دانگ فنگ) اشاره کرد که طی سالیان اخیر بازار تقریباً خوبی را در ایران به‌دست آورده‌اند. در این گزارش به مقایسه کیفیت فنی و ظاهری برلیانس H320 و H30 کراس خواهیم پرداخت. ذکر این نکته ضروری است که H30 کراس توسط ایران خودرو تولید می‌شود و برلیانس محصول پارس خودرو است.

مشخصات ظاهری

بازار خودروهای هاج بک یا همان کراس‌اوورها در ایران همیشه داغ و پرمشتری بوده است و خودروبازان ایرانی همیشه استقبال خوبی از این سبک خودروها داشته‌اند. همین عامل باعث شده تا کمپانی‌های بزرگ خودروساز داخلی در کشورمان برای رسیدن به بازار هدف به دنبال چنین محصولاتی از بازارهای خارجی بروند. در کنار این موضوع نمی‌توان از بحث قیمت هم به‌سادگی گذشت و قطعاً یکی از دلایل استقبال از این دو خودرو موضوع قیمت آنهاست که مشتریان فراوانی را به‌سوی خود می‌کشاند ولی در کل نگاه آماری نشان می‌دهد خودروهای هاج



چرا که در نمای ظاهری هر چه ممکن بوده است از خطوط زاویه دار و تند استفاده شده در صورتی که طراحی کابین به صورت ملایم و از خطوط منحنی بهره برده است. اما به هر حال داشبورد این خودرو که با خطوط منحنی شکل داده شده است در کنار صفحه نمایش لمسی و پنل پشت فرمان عقربه نمایشی جذابی برای یک خودروی اقتصادی ارزان قیمت رقم زده است. اما در طرف مقابل سادگی کابین بر لیانس H320 بیشتر از اجسی کراس است. این سادگی نیز همانند محصولات بی ام و بوده اما کمی بیش از حد ساده! صندلی ها بزرگ و جادار بوده و در داخل کابین فضای کافی برای آرامش شما وجود دارد. تمام دکمه ها و ادوات کنترلی خودرو به گونه ای طراحی شده اند که شما به سادگی به آنها دسترسی خواهید داشت. البته جنس کابین از پلاستیک ارزان قیمت است که به نظر نمی رسد اجسی کراس بهتر از این خودرو باشد. اما بر لیانس H320 در نمای داخلی سعی کرده کاملاً محافظه کارانه عمل کند از همین رو با کابینی بیش از حد ساده روبه رو هستیم. داشبورد کاملاً ساده که در میانه آن صفحه نمایش لمسی به کار گرفته شده. هر چند که طراحی این خودرو سعی کرده اند با استفاده از تریم دورنگ به جذابیت های بصری بیفزایند اما شاید خیلی موفق نبوده اند. بر لیانس طولی معادل ۴.۲۱۰ متر دارد و عرض و ارتفاع آن نیز به ترتیب ۱.۷۵۵ و ۱.۴۶۰ متر است.

مشخصات فنی

H30 کراس به منظور نیروی مولد از پیشرانه ۱.۶ لیتری TU5 بهره می برد که در بسیاری از محصولات ایران خودرو نظیر سمند، پژو پارس و ۲۰۶ مورد استفاده قرار گرفته است. این موتور از قدرتی برابر با ۱۰۵ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۱۵۴ نیوتن متر بهره می برد و به منظور انتقال قدرت به جعبه دنده ۴ سرعته اتوماتیک مجهز شده است. بر لیانس H320 هم از پیشرانه ۱.۶ لیتری با بیشینه قدرت ۱۱۴ اسب بخار و گشتاور ۱۵۴ نیوتن متر بهره می برد. همچنین این موتور برای انتقال قدرت به چرخ ها با جعبه دنده ۴ سرعته اتوماتیک جفت شده است. از لحاظ انتقال قدرت دانگ فنگ بسیار خوب عمل کرده و گیربکس های بی کیفیت پژو را با گیربکس های ۴ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی ژاپنی معتبر AISIN تعویض کرده است. بر اساس اخبار منتشر شده از سوی دانگ فنگ

و ایران خودرو، اجسی کراس مصرف سوخت ۶.۱ لیتری در هر صد کیلومتر دارد و شتاب صفر تا صد آن ۱۲.۵ ثانیه است. بر لیانس H320 با اختلاف بسیار کمی از قدرت بیشتری برخوردار بوده اما در عمل مجموعه مشخصات فنی این خودرو شامل وزن، جعبه دنده و پیشرانه بسیار بهتر از رقیب چینی خود است و می تواند شتاب مناسب و کشش خوبی را در اختیار مالک قرار دهد. از همین رو H320 از شتاب بهتری برخوردار بوده و در سر بالایی هم می توان به راحتی از پس وزن خودرو برآید اما اجسی کراس که از میزان قدرت کمتری برخوردار است به دلیل استفاده از جعبه دنده ۴ سرعته بسیار قدیمی آیسین و موتور نه چندان جذاب TU5 قدرت رقیب با بر لیانس H320 ندارد. همچنین در بخش هندلینگ بر لیانس کاملاً از پایداری و فرمان پذیری بهتری در مقابل H30 کراس برخوردار بوده و در حرکت های ناگهانی عملکرد قابل قبول تری دارد.

تجهیزات داخلی

محصول ایران خودرو به صورت استاندارد تجهیزات خوبی دارد که از جمله آنها می توان به رینگ آلومینیومی ۱۶ اینچی، قابلیت تنظیم دستی صندلی راننده در ۶ جهت، کامپیوتر سفری، چراغ های جلو هالوژن، چراغ مشایعت تا منزل، چراغ هشکن جلو و عقب، گرم کن آینه، سانروف برقی دو حالت، پاور ویندوز، جا عینکی، گرم کن شیشه عقب، کنترل سیستم صوتی از روی فرمان، صندلی پارچه ای دورنگ، غربلیک فرمان چرمی، سیستم صوتی مجهز به پخش MP3 و USB دارای ۶ بلندگو، تهویه مطبوع اتوماتیک، مانیتور ۵.۵ اینچی لمسی به همراه GPS و دوربین دید عقب با قابلیت پخش فایل های تصویری، هندزفری بلوتوث، اسپویلر عقب، صندلی های تاشو عقب و کنسول میانی صندلی های جلو اشاره کرد. البته باید توجه داشت مثل همیشه امکان تغییر برخی از این تجهیزات در خودروهایی که ایران خودرو تحویل می دهد، وجود دارد. در طرف مقابل بر لیانس H320 با تجهیزاتی مانند، کیسه هوای جلو (راننده و سرنشین جلو)، سیستم ترمز ABS+EBD، سانروف برقی، سنسور دنده عقب، بسته شدن پنجره ها با استفاده از ریموت کنترل، قابلیت تنظیم صندلی راننده در ۸ جهت به همراه تنظیم گودی کمر، تنظیم الکتریکی آینه های جانبی، سیستم تاشو

برای صندلی عقب، میله ضربه گیر درهای جانبی، باز شدن خود کار درها هنگام تصادف، سیستم ضد سرقت موتور و صندلی عقب با قابلیت پشتیبانی اینزوفیکس (صندلی کودک) عرضه شده است. هر ۲ خودرو تجهیزات کافی برای راحتی ۵ سرنشین دارا هستند.

ایمنی و کارایی

یکی دیگر از نکات مهم بحث ایمنی این دو محصول است. اگر قصد خرید این دو خودرو را دارید مشخصاً ایمنی جزو ملاک های آخر شما است. چرا که H30 کراس از موسسه ایمنی C-NCAP که مربوط به کشور چینی بوده توانسته فقط ۳ ستاره ایمنی را دریافت کند، این در حالی است که اغلب خودروها در این تست ۵ ستاره را دریافت می کنند. H30 کراس از دو کیسه هوا در جلو، ترمزهای مجهز به سیستم ABS و EBD و سنسور دنده عقب بهره می برد. بر لیانس H330 هم از امکانات مشابه H30 کراس بهره می برد با این تفاوت که فقط دو کیسه هوا برای سرنشینان جلو در این خودرو تعبیه شده است و اطلاعات خاصی در خصوص تست های ایمنی این خودرو در دست نیست و نمی توان در این خصوص اظهار نظری کرد. بر لیانس H320 و H30 کراس هر دو از دو سال گارانتی و خدمات پس از فروش برخوردار هستند؛ همچنین این دو خودرو به واسطه عرضه توسط بزرگ ترین تولیدکنندگان کشور از خدمات پس از فروش خوبی برخوردار هستند هر چند که بر لیانس H320 به واسطه قدمت طولانی مدت خود از شبکه گسترده تر قطعات برخوردار است. ذکر این نکته ضروری است که هر دو گزینه مورد نظر ما خودروهایی اقتصادی و ارزان قیمت هستند و در مقایسه فوق باید این مهم را لحاظ کرد. از همین رو میزان کیفیت و عملکرد این دو خودرو با یکدیگر مقایسه شده نه با خودروهای مطرح تر. در نهایت هم باید گفت بر لیانس H320 به واسطه ظاهر جذاب، موتور قوی تر، سیستم انتقال قدرتی مطمئن تر به مراتب بهتر از رقیب خود و عملاً از ارزش بیشتری برای خرید برخوردار است. اما باید به این نکته هم اشاره کرد که بر لیانس H320 بیشتر مناسب جوانان و خانواده های دوفره است در نتیجه اگر فضای بیشتر برای شما از اهمیت بیشتری برخوردار است H30 کراس گزینه مناسب تری برای شما خواهد بود.



راهکارهایی برای کمتر شدن یک دغدغه بزرگ

ترافیک؛ این داستان تکراری



یگانة عماری

ترافیک؛ واژه‌ای تکراری و شاید خسته کننده برای ما شهروندانی که طبق آمار روزانه چند ساعت

از وقتمان را درگیر آن هستیم، شاید دغدغه‌ای همیشگی و از نظر خیلی‌ها غیر قابل حل باشد. با این حال اما مسئولان و ماموران ترافیکی از پای ننشسته‌اند و تقریباً هر روز راهکارهای جدیدی برا حل این بحران گریبان گیر ارائه می‌کنند. در این گزارش به بررسی این معضل می‌پردازیم و البته نکته مهم‌تر

اینکه دیگر کشورها برای حل این بحران چه کرده‌اند؟ آیا ترافیک درمان پذیر است؟

☑ ترافیک چطور به وجود می‌آید؟

بی‌راه نیست اگر بگوییم یکی از مهم‌ترین مسائلی که باعث ایجاد ترافیک می‌شود، فرهنگ رانندگی ما است. نراندن بین خطوط، سعی در سبقت‌های بی‌جا، تصادفات، شرایط جوی و آب‌وهوایی، حواس پرتی رانندگان، عدم استفاده از حمل‌ونقل عمومی، سوءضعف مدیریتی و... شاید از مهم‌ترین آنها باشد ولی به عقیده بسیاری از کاربران شبکه‌های اجتماعی،

مهم‌ترین عامل ترافیک‌های شهری، عدم رعایت قوانین راهنمایی‌وراندگی، احساس زرنگی کردن و تلاش برای زودتر رسیدن به مقصد است. با نگاهی به آمار تصادفات و نحوه شکل‌گیری ترافیک در جاده می‌توان مشاهده کرد که رانندگان با تعویض خط و حرکت‌های زیگزاگی، شاید چند ثانیه‌ای زودتر از دیگران به مقصد برسند ولی منجر به تشکیل صف‌های طولانی در پشت خود می‌شوند.

☑ یکی از سه معضل اصلی شهر

براساس بررسی‌های انجام‌شده و آمار، یکی از سه معضل اصلی شهر تهران و شهروندان تهرانی، مسئله ترافیک پایتخت است. همه اقشار اجتماعی در این شهر بین ۱ تا ۴ ساعت از روز را در ترافیک سپری می‌کنند و این معضل هزینه‌های فراوانی را اعم از مادی و روانی و ملی به کشور و شهروندان تحمیل

01 شهر مادرید

در برنامه جدیدی که شهر مادرید به اجرا گذارده است، ورود خودرو به محدوده ۵۰۰ هکتاری مرکز شهر تا سال ۲۰۲۰ ممنوع شده است و برنامه‌ریزان شهری مشغول طراحی مجدد ۲۴ خیابان شلوغ این شهر هستند تا آنها را به جای رانندگی، برای پیاده‌روی مناسب‌سازی کنند. این بخشی از طرحی است که هدفش کاهش استفاده روزانه از خودروهای شخصی است تا نسبت افراد مالک خودرو به افرادی که هر روز از خودروهایشان استفاده می‌کنند کاهش یابد و رقم آن از ۲۹ درصد به ۲۳ درصد برسد. رانندگانی که از قوانین جدید سرپیچی کنند، با جریمه حداقل ۱۰۰ دلار روبه‌رو خواهند شد. علاوه بر این مقرر شده است خودروهایی که آلاینده‌گی بیشتری دارند، پول بیشتری بابت پارک خودرو بپردازند.



02 شهر کپنهاگ

هم‌اکنون بیش از نیمی از جمعیت شهر کپنهاگ هر روز با دوچرخه سر کار می‌روند. این شهر این روند مثبت را مدیون تعیین مناطق تردد فقط پیاده‌ها در دهه ۱۹۶۰ است. این شهر که پایتخت دانمارک است، هم‌اکنون بیش از ۲۰۰ مایل مسیر مخصوص دوچرخه دارد و کمترین درصد مالکیت خودرو را در میان شهرهای اروپایی به خود اختصاص داده است. هدف نهایی برنامه‌ریزی شهر کپنهاگ این است که یک بزرگراه مختص دوچرخه‌ها افتتاح شود که به همه مناطق حومه این شهر راه داشته باشد. نخستین مسیر از ۲۸ مسیر برنامه‌ریزی شده در این طرح در سال ۲۰۱۴ افتتاح شد و ۱۱ مسیر دیگر تا پایان سال ۲۰۱۸ افتتاح خواهند شد.



03 شهر هامبورگ

در شهر هامبورگ تدابیری اندیشیده شده است تا رانندگان ترجیح دهند وسیله نقلیه خود را در جایی پارک کنند و بدون آن خود را به مقصد برسانند. اساس طرح جدید شهر هامبورگ آلمان، بر این پایه است که پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، به نوع قالب حمل‌ونقل این شهر تبدیل شود. روش هامبورگ در کاهش ترافیک این است که براساس این طرح جدید، ظرف دو دهه آینده فقط افراد پیاده و دوچرخه‌سواران حق ورود به این شهر را خواهند داشت.



می‌کند. نکته اما این است که خیلی از مردم در پاسخ به سوال «چرا شهر تهران با ترافیک همیشگی همراه است» دو پاسخ اصلی دارند: گروه اول علت وجود ترافیک در تهران را تردد خودروهای بیش از ظرفیت معابر می‌دانند و گروه دیگر مقصر را شرکت‌های خودروسازی می‌دانند. با این حال اما در بسیاری از شهرهای جهان مانند برلین و پاریس و نیویورک خودروهای به‌مراتب بیشتری تردد می‌کنند، اما معضل ترافیکی مثل تهران ندارند.

۴ راه حل‌های همیشگی

تاکنون چندین راه حل برای رفع دغدغه ترافیک از سوی مردم و مسئولان پیشنهاد و عملی شده است اما نکته این است که این راه‌حل‌ها تا چه اندازه کار ساز و موثر هستند؟ ابتدا چند نمونه از این راهکارها را با هم بررسی می‌کنیم.

۴ اجرای تعرفه طرح ترافیک

طرح محدودیت ترافیک زوج و فرد از سال ۸۴ در اغلب مناطق تهران به‌ویژه مناطق پر ازدحام شهر، اجرا می‌شود که البته هنوز در باب موفق بودن یا نبودن این طرح بحث‌های فراوانی است. نکته این است که شهروندانی که ساکن محدوده‌های طرح هستند، دچار دردسر بیشتری شده‌اند. این افراد برای استفاده از وسیله نقلیه شخصی خود با مشکل طرح ترافیک روبه‌رو هستند و نمی‌توانند برای ورود و خروج از خودرو خود استفاده کنند؛ همچنین با توجه به قیمت بسیار بالای خرید طرح‌های روزانه و سالیانه هیچگونه تمهیداتی برای ساکنان این مناطق نشده است و دریافت مجوز ترافیک هم به‌دلیل عدم شفافیت شرایط ارائه، عملاً امکان‌پذیر نیست.

۴ استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی

ناوگان اتوبوسرانی تهران با حدود ۶۵۰۰ دستگاه

برای حل این بحران هم می‌توان متوجه شد که بزرگ‌ترین این راه‌حل‌ها سرمایه‌گذاری عظیم در بخش حمل و نقل شهری و تلاش برای تغییر فرهنگ مردم بوده است.

۴ شهرهای پیاده‌محور

یکی از جدیدترین راهکارهایی که برای حل ترافیک ارائه شده است، «پیاده‌محور» بودن شهرهاست. تاکنون طراحی بسیاری از شهرهای جهان به‌گونه‌ای بوده است که رفت و آمد خودروها در آنها با سهولت بیشتری انجام پذیرد. جاده‌های عریض، پیاده‌روهای باریک، فضاهای سبز پرانگنده و محوطه‌های پارکینگ چندهزار متری همه‌وهمه شهرها را به مکان‌هایی دوستدار خودرو تبدیل کرده است. خودروها که زمانی برای سهولت رفت و آمد و بهره‌مندی از آزادی بیشتر طراحی شده بودند، این روزها به منبع اصلی آلودگی هوا، اتلاف وقت و تهدید جان انسان‌ها تبدیل شده‌اند. امروز بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند. شهرهایی که ساکنان آنها تا حد زیادی به ماشین‌ها وابسته‌اند. اما زمان آن فرا رسیده است تا با بازطراحی شهرها، ساختار آنها به‌گونه‌ای شود که اولین انتخاب افراد برای سفرهای درون‌شهری شان «پیاده‌روی» باشد. در این رابطه یکی از راهکارهای بلندمدت و پایدار برای تشویق به استفاده کمتر از خودرو و شخصی و انتخاب پیاده‌روی در سفرهای روزانه، توسعه فضاهای مناسب و منحصر به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری است.

۴ پیاده‌محورترین شهرهای جهان

بر اساس فهرست پیاده‌محورترین شهرهای آمریکا که از سوی پایگاه اینترنتی «والک اسکور» منتشر شده است، شهر نیویورک با کسب امتیاز ۸۸/۹، پیاده‌محورترین شهر آمریکادر سال ۲۰۱۷ لقب گرفت؛ همچنین این شهر با داشتن امتیاز ۸۴ در بخش حمل و نقل، رده نخست این حوزه را نیز در میان کشورهای آمریکایی به‌خود اختصاص داده است. همچنین پایگاه اینترنتی «د کالجری تریپ» در رتبه‌بندی دیگر، ۱۰ شهر برتر جهان در زمینه شهرهای پیاده‌محور را معرفی کرده است. بر این اساس، ۱۰ شهری که پیاده‌روی، بیشترین رواج را در آنها دارد عبارتند از: فلورانس (ایتالیا)، نیویورک (آمریکا)، مراکش (مراکش)، پاریس (فرانسه)، ونکوور (کانادا)، بوینس آیرس (آرژانتین)، دوبرونیک (کرواسی)، ملبورن (استرالیا)، بوستون (آمریکا) و لاوس.

۴ برای حال خوب خودمان..

راهکارهای پیشنهادی شاید برای خیلی از ما متحان شده باشد و باز هم ساعت‌ها را در ترافیک مانده باشیم اما برای حال خوب خودمان می‌شود گاهی با وسایل حمل و نقل عمومی مثل مترو و اتوبوس به محل کار رفت یا دوچرخه را جایگزین آنها کرد. همه اینها راهکارهایی بود تا علاوه بر کمتر کردن حجم ترافیک که تاثیر مستقیمی بر آلودگی هوا دارد، گامی بلند برای کمک به حال بهتر خودمان برداشته باشیم و آسوده‌تر قدم بزنیم در شهری که دوستش داریم و دوستانمان دارد. برای حال این شهر حداقل دو روز در هفته بدون وسیله نقلیه تک‌سرنشین به خیابان‌های تهران سر بزنیم...

اتوبوس و ۳۰۰ خط، بیش از ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار مسافر را در روز جابه‌جا می‌کند، اما این تعداد پاسخگوی حجم انبوه مسافرانی نیست که از ارزان‌ترین سیستم حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند و روزانه برای سوار شدن در صف‌های طولانی، ساعت‌ها منتظر اتوبوس‌هایی ایستاده‌اند که از شدت شلوغی در حال انفجارند. این در حالی است که مشکلات حمل و نقل عمومی صرفاً مختص تهران نبوده و بیشتر کلانشهرهای کشور با کمبود و مشکلاتی در سیستم حمل و نقل عمومی مواجه‌اند؛ همچنین اگر چه راه‌اندازی خطوط اتوبوس‌های تندرو (بی آر تی) به‌دلیل قرار گرفتن در مسیرهای پر مسافر با استقبال چشمگیر مسافران مواجه شد اما اگر یک روز مسافر این اتوبوس‌ها باشید، به‌وضوح می‌بینید که افزایش ۲ برابری ظرفیت اتوبوس‌ها هم دردی از مشکل کمبود اتوبوس و تقاضای بالای مسافران کم نکرده است. به‌طوری‌که این اتوبوس‌ها همچنان از شدت جمعیت در حال انفجار هستند.

۴ استفاده از نرم‌افزار google maps و waze

این دو نرم‌افزار که این روزها شاید یکی از نیازهای روزانه مردم شهر تهران باشد، می‌تواند وضعیت ترافیک جاده‌های شهری را با رنگ‌های مختلف به‌طور زنده نمایش دهد که این قابلیت می‌تواند برای مسیریابی بهتر و همچنین فرار از گره‌های ترافیکی، آن‌هم در شهرهای شلوغی مثل تهران بسیار مفید و موثر باشد. اما در اینجا یک مشکلی هست و آن هم نیاز این اپلیکیشن‌ها به اینترنت است.

۴ راه حل دیگر کشورها چیست؟

بر همگان واضح و مبرهن است که ترافیک در همه جای دنیا هست و مشکلی نیست که تنها مختص به منطقه یا کشور خاصی باشد، نکته اما این است که دیگر کشورها چه راهکاری برای آن اندیشیده‌اند و آیا در اجرای آن موفق هم بوده‌اند یا خیر؟ با این حال با مطالعه‌ای کوتاه در راهکارهای دیگر کشورها

05 شهر پاریس

شهردار این شهر قصد دارد تردد خودروها در مرکز شهر را به‌طور کامل ممنوع اعلام کند. علاوه بر این افرادی که در خارج از شهر زندگی می‌کنند، در روزهای تعطیلات آخر هفته با خودروهای شخصی حق ورود به این شهر را نخواهند داشت.



04 شهر اسلو

از اوایل ماه میلادی جاری تردد انواع خودروها در مرکز شهر اسلو تا سال ۲۰۱۹ ممنوع اعلام شد. قرار شده است در این شهر که پایتخت کشور نروژ است، ۳۵ مایل از مسیرهایی که مختص خودروها بودند، به مسیر دوچرخه تبدیل شوند. علاوه بر این سرمایه‌گذاری هنگفتی در بخش حمل و نقل عمومی انجام شده است.



اعلام شرایط فروش تابستانه انواع محصولات سایپا

الف) شرایط فروش فوری نقدی

شماره اطلاعیه	زمان تحویل	قیمت خودرو (ریال)	نام خودرو
۱۸۷۳۰۰۱۱	۳۰ روز پس از پذیرش	۲۷۵,۰۷۰,۰۰۰	تیبا بنزین سوز
		۳۰۱,۲۱۰,۰۰۰	تیبا ۲ رینگ فولادی

ب) شرایط فروش پیش فاکتور

شماره اطلاعیه	زمان تحویل	قیمت خودرو (ریال)	نام خودرو
۱۵۵۳۰۰۰۷	۳۰ روز پس از پذیرش	۶۲۷,۴۶۰,۰۰۰	آریو اتوماتیک
		۲۳۴,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۵۱
		۲۷۵,۰۷۰,۰۰۰	تیبا بنزین سوز
		۳۰۱,۲۱۰,۰۰۰	تیبا ۲ رینگ فولادی

ج) شرایط پیش فروش مشارکت در تولید نقدی ۱۰۰x و ۲۰۰x (قیمت قطعی)

شرح	شماره اطلاعیه	زمان تحویل	سود انصراف	سود مشارکت	مبلغ پیش پرداخت (ریال)	نام خودرو
قیمت قطعی تیرماه ۹۷	۱۱۷۰۰۰۰۷	شهریور و مهر	۱۲ درصد	۱۵ درصد	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا بنزین سوز
					۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
		شهریور			۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۳۲
					۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۵۱

د) شرایط پیش فروش مشارکت در تولید نقدی CS35

شماره اطلاعیه	زمان تحویل	سود انصراف	سود مشارکت	مبلغ پیش پرداخت (ریال)	نام خودرو
۱۱۷۰۰۰۰۸	مهر و آبان	۱۲ درصد	۱۵ درصد	۳۷۰,۰۰۰,۰۰۰	CS35

ه) شرایط پیش فروش مشارکت در تولید اعتباری

شماره اطلاعیه	زمان تحویل	شرایط بازپرداخت	نرخ تسهیلات	مبلغ تسهیلات	سود انصراف	سود مشارکت	مبلغ پیش پرداخت (ریال)	نام خودرو
۱۶۷۰۰۰۰۲	مهر و آبان	۵ چک ۴ ماهه	۲۲ درصد	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۲ درصد	۱۵ درصد	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا بنزین سوز
				۱۷۰,۰۰۰,۰۰۰			۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
				۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰			۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سایپا ۱۵۱

پیش فروش مشارکت در تولید نقدی بر لیانس H200 و H300 (با قیمت قطعی) کلیه مبالغ به ریال است

شماره اطلاعیه	توضیحات	سود انصراف	سود مشارکت	مبلغ پیش پرداخت	زمان صدور دعوتنامه	قیمت قطعی خودرو	نام خودرو
۲۱۷۳۰۰۱۳	باقیمت قطعی تیر ۹۷	۱۲ درصد	۲۲ درصد	۲۱۰,۰۰۰,۰۰۰	هفته چهارم مهر ۹۷	۴۳۶,۸۴۰,۰۰۰	بر لیانس H220 (MT) بارینگ فولادی
				۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰		۵۶۸,۳۶۰,۰۰۰	بر لیانس H230 (MT) بارینگ فولادی
				۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰		۵۴۸,۶۴۰,۰۰۰	بر لیانس H320 گیربکس معمولی (MT) موتور ۱۶۵۰ تریم مشکی
				۳۱۰,۰۰۰,۰۰۰		۶۳۷,۴۱۰,۰۰۰	بر لیانس H320 اتوماتیک (AT) موتور ۱۶۵۰ با مولتی مدیا تریم مشکی
				۳۳۰,۰۰۰,۰۰۰		۶۶۴,۸۱۰,۰۰۰	بر لیانس H330 اتوماتیک (AT) موتور ۱۶۵۰ با مولتی مدیا تریم مشکی

پیش فروش مشارکت در تولید اعتباری بر لیانس H200 کلیه مبالغ به ریال است

شماره اطلاعیه	سود انصراف	سود مشارکت	مبلغ پیش پرداخت	زمان صدور دعوتنامه	نرخ تسهیلات	بازپرداخت	زمان بازپرداخت	حداکثر تسهیلات	نوع خودرو
۲۲۷۳۰۰۲۹	۱۲ درصد	۱۵ درصد	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	هفته چهارم مهر و آذر ۹۷ (به انتخاب مشتری)	۱۸ درصد	۳ چک ۴ ماهه	۱۲ ماهه	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰ (صرفاً یکساله) ۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (به انتخاب مشتری)	بر لیانس H220 (MT) بارینگ فولادی
					۲۰ درصد	۳ چک ۶ ماهه	۱۸ ماهه		بر لیانس H230 (MT) بارینگ فولادی
					۲۳ درصد	۴ چک ۶ ماهه	۲۴ ماهه		بر لیانس H230 (MT) بارینگ فولادی

نکات مهم بخشنامه

- ۱- مشتریان محترم در انتخاب رنگ ثبت نامی دقت کنند، امکان تغییر رنگ میسر نخواهد بود.
- ۲- مهلت واریز وجه ۲۴ ساعت است.
- ۳- قیمت نهایی پیش فروش اعتباری خودروهای H200 با قیمت روز شرکت است و مابقی قیمت خودرو بر اساس قیمت زمان تحویل مشخص می شود.
- ۴- مدل، تیپ، آپشن، رنگ و تریم داخلی خودروها زمان ارسال دعوتنامه مشخص می شود.
- ۵- هرگونه افزایش نرخ بیمه، عوارض، شماره گذاری و سایر هزینه های قانونی از مشتریان ثبت نامی با شرایط پیش فروش عادی (با قیمت قطعی) اخذ می شود.

ماشین ملی کشورهای حاضر در جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه چیست؟

جام جهانی ماشین ها

تب داغ جام جهانی فوتبالی جهان را در بر گرفته و هیچ رسانه‌ای در دنیا وجود ندارد که اثری از این مسابقات در آن مشاهده نشود. این بازی‌ها میلیاردها بیننده در سراسر جهان دارند و برای مدتی نزدیک به یک ماه به بالاترین اولویت مردمان زیادی از کره زمین تبدیل می‌شوند. به همین دلیل مقالات جالبی هم با محوریت جام جهانی منتشر می‌شوند. عمده این مقالات به بررسی سبک بازی تیم‌ها، بازیکنان برتر و مربیان اختصاص دارند و در گوشه و کنار برخی گزارش‌ها درباره ویژگی‌های فرهنگی مردم کشورهای حاضر در جام جهانی دیده می‌شوند. اما در ادامه در پست‌های «جام جهانی ماشین‌ها» از دیدگاهی متفاوت به جام جهانی ۲۰۱۸ نگاه خواهیم کرد. در این مجموعه می‌بینیم که ماشین ملی هر یک از ۳۲ کشور حاضر در جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه چیست.

🇮🇹 لهستان، Arrinera Hussarya GT

در این ماشین از یک پیشرانه V8 استفاده شده که پیشتر توسط کوروت به کار گرفته شده بود؛ همچنین به دلیل همکاری کمپانی سازنده با نوبل، می‌توان شباهت‌هایی به خودرو Nobel M600 نیز در آن دید. ظاهر Arrinera Hussarya GT هم درست مانند تیم ملی لهستان هیجان‌انگیز است، اما برنده واقعی در میدان مسابقه تعیین می‌شود.

🇮🇹 سنگال، پورشه ۹۵۹ داکار

شاید سنگال با صنعت خودروسازی شناخته نشود اما هیچ‌اهل خبری نیست که یکبار نام مسابقات اتومبیلرانی پاریس داکار به گوشش نخورده باشد. داکار پایتخت سنگال است و به همین دلیل نماینده آنها در جام جهانی ماشین‌ها یکی از آیکون‌های رقابت‌های رالی پاریس داکار خواهد بود. خودروبی از پورشه متعلق به دهه ۸۰ میلادی که افتخارات زیادی را کسب کرده و کاملاً در خور یکی از شیرهای آفریقا است (تیم‌های دیگری در آفریقا هم بالقب شیرها حضور دارند).

🇨🇱 کلمبیا، دیسداستر

کلمبیا هم یکی دیگر از کشورهای بدون صنعت خودروسازی در جهان است. در واقع برخلاف ایران، بسیاری از کشورهای جهان اصراری به سرپا نگه داشتن صنعت خودروسازی ندارند و ترجیح می‌دهند هزینه‌های این حوزه را در بخش‌های پرسودتری سرمایه‌گذاری کنند. با این حال پر فروش‌ترین خودرو در کلمبیا رنو (یا

دیسدا) داستراست. ماشینی که اخیراً در ایران هم شاهد ورود آن به خیابان‌ها بودیم. صد البته که تیم ملی کلمبیا بسیار سرسخت‌تر و هیجان‌انگیزتر از نماینده آنها در جام جهانی ماشین‌هاست.

🇮🇹 ژاپن، هوندا NSX

ژاپنی‌ها همیشه و در همه جای جهان به نظم، دقت، تعهد کاری و در نتیجه محصولاتی فوق‌العاده با کیفیت مشهور بوده‌اند. برای این کشور می‌توان از نپسان نماینده‌ای انتخاب کرد یا سری به خط تولید مزدا زد. با این حال نماینده ژاپنی‌ها برای جام جهانی ماشین‌ها، سوپراسپور تی بی نظیر از سرزمین آفتاب تابان است. هوندا NSX که بردن نامی از آن برای برانگیختن تحسین همگان کافیست. ماشینی که از یک پیشرانه ۳٫۵ لیتری می‌تواند چیزی در حدود ۶۰۰ اسب بخار نیرو تولید کند بدون شک به خوبی نماینده ژاپنی‌های سختکوش خواهد بود.

🇮🇹 بلژیک، Gillet Vertigo

بلژیکی‌ها بیشتر از آنکه به ساخت ماشین مشهور باشند به شکلات‌های تلخ شهرت دارند. به همین دلیل هم عجیب نیست که خودروی ساخت بلژیک اسم خود را از روی لوازم پیرایشی مردان گرفته باشد! اما ژیلت ورتیگو حداقل از نظر ظاهری می‌تواند نماینده خوبی برای بلژیک باشد. تیمی که شاید به اولین قهرمان غیر کلاسیک جام جهانی تبدیل شود.

🇮🇹 پاناما، Ssangyacht

پاناما واقعا هیچ نماینده چهار چرخ‌سی در جام جهانی ماشین‌ها ندارد. اما می‌توان با کمی ارفاق یک قایق تفریحی را به عنوان تیم پاناما در جام جهانی ماشین‌ها قبول کرد. Admiral E Motion حتی ساخت پاناما هم نیست ولی پاناما به «کانال پاناما» مشهور است و چه چیزی بهتر از یک قایق تفریحی لوکس برای عبور از این کانال بین آمریکای شمالی و جنوبی؟

🇮🇹 تونس، Wallyscarlzis

کشور تونس یک خودروساز مشهور به اسم Wallyscar دارد و محبوب‌ترین ماشین ساخت این کمپانی هم

مدل Izis است. با نگاه کردن به ظاهر این ماشین می‌توانید شباهت‌های متعدد آن را با ۴ در ۴ های لندروور ببینید. البته این ماشین از نظر فنی چندان عملکرد جالبی ندارد و فقط ۲ ستاره ایمنی دریافت کرده و برای دور زدن هم به دایره‌ای به شعاع ۹ متر نیاز دارید.

🇮🇹 انگلیس، بنتلی کانتیننال GT

انگلیس هم مانند آلمان می‌تواند یک جام جهانی کامل با ماشین‌های بریتانیایی برگزار کند. شاید در نگاه اول رولزرویس فانتوم نماینده‌ای بسیار عالی برای انگلیس و پرستیژ خاص آنها باشد، اما برای شرکت در جام جهانی فقط تشریفات نیستند که اهمیت دارند و قدرت و سرعت هم شرط‌های اساسی به حساب می‌آیند. پس انتخاب ما برای تیم ملی انگلستان در جام جهانی ماشین‌ها بنتلی کانتیننال مدل GT خواهد بود. پیشرانه W12 با قدرت ۶۲۶ اسب بخار برای قهرمانی کافی به نظر می‌رسد.

🇮🇹 آلمان، AMG GTR

آلمان در صنعت خودروسازی جهان در جایگاهی قرار دارد که بسیاری از مردم، تنها ماشین‌های آلمانی را به عنوان اتومبیل قبول دارند و به جز چند استثنا، بقیه چهار چرخ‌ها را نوعی اسباب‌بازی در نظر

TM

WORLD CUP 2018

می گیرند. شاید بتوان یک جام جهانی ماشینی فقط با اتومبیل های ساخت آلمان برگزار کرد که همه در آن قهرمان شوند اما تک نماینده آنها در این جام، AMG GT است. ماشینی که در قله دستاوردهای تکنولوژیک صنعت خودروسازی قرار دارد و می تواند با یک موتور ۴ لیتری نزدیک به ۶۰۰ اسب بخار نیرو تولید کند و تنها در ۳،۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد. آلمانی ها با هیچ چیز شوخی ندارند، نه فوتبال و نه خودرو.

📌 مکزیک، Mاسترta

مکزیک، یکی از بهترین ها برای ورود به عرصه خودروسازی از آنها آغاز کردند. به این معنی که به جای ساخت ماشین های هاجیک، سپس سدان ها، بعد کراس اوور ها، رسیدن به SUV ها و در نهایت ساخت ماشین های سوپراسپورت، اولین بار Mاسترta را معرفی کردند. یک سوپراسپورت که البته قابل مقایسه با سوپراسپورت های ایتالیایی و آلمانی نیست اما برای شروع بسیار فراتر از کافی به نظر می رسد. البته این خودرو سرنوشت خوبی نداشت و به تدریج نه تنها خود آن، بلکه کمپانی سازنده هم در تاریخ محو شدند، اما با این وجود شاید یک نماینده از رده سوپراسپورت ها بتواند اشتیاق مکزیک ها برای تاریخ سازی را بهتر از هر چیز دیگری نشان دهد.

📌 سوئد، کونیکزک آگرا RS1

سوئدی ها مردمی آرام، صبور و البته سختکوش هستند و این ویژگی ها را از اجدادشان در اسکاندیناوی به ارث برده اند. نکته دیگر درباره آنها تمرکز بر کیفیت به جای کمیت است. به همین دلیل آنها خودروسازان کمی دارند اما این چند شرکت ماشینی هایی تولید می کنند که به راحتی می توانند یک کتاب رکورد را به صورت کامل به خود اختصاص دهند. کونیکزک چندین و چند مدل اتومبیل در کلاس «ابر خودروها» دارد اما نماینده آنها در جام جهانی ماشین ها مدل Agera RS است. ماشینی با حداکثر سرعت ۴۵۰

کیلومتر در ساعت که یک رقیب بزرگ برای غول هایی مانند بوگاتی به حساب می آید.

📌 کره جنوبی، کیا استینگر GT

کشور های شرق آسیا از جمله کره جنوبی نماد روشنی از حرکت پیوسته و پیشرفت تدریجی هستند. شرکتی مانند کیا شاید همسنگ کمپانی های خودروسازی داخلی باشد اما کفایت به فهرست ماشین های خط تولید آنها نگاه کنید تا مفهوم پیشرفت را متوجه شوید. کره جنوبی آنقدر ماشینی بی ادعا و عالی دارد که بتواند یک تیم ۱۱ نفره را راهی جام جهانی کند اما نماینده آنها در جام جهانی ماشین ها مدل استینگر GT است. اولین خودرو GT از کمپانی کیا که تحسین منتقدان و رسانه های اروپایی را هم برانگیخته.

📌 برزیل، فولکس واگن کمبی

شاید کمپن های فولکس واگن با این ظاهر مدت ها باشد که از خط تولید خارج شده اند. اما برای کشوری مانند برزیل با ساحل های دلپذیر و امکان تفریحی بی پایان هیچ چیز بهتر از ماشینی نیست که بتوان یک اتاق خواب را در آن جا داد. کافی است در برزیل یک فولکس واگن کمبی داشته باشید تا بتوانید از آفتاب، شنا، فوتبال ساحلی، ضرباهنگ سامبا و کارناوال های رنگارنگ لذت ببرید.

📌 سوئیس، Rinspeed Oasis

سوئیس ها معمولاً خودشان را درگیر مسائل پیچیده نمی کنند و ترجیح می دهند در صلح و صفا به امور اداری و بانکداری و بیمه ای بپردازند و در اوقات خالی هم از مناظر طبیعی پوستر مانند لذت ببرند. به همین دلیل نماینده آنها در جام جهانی ماشین ها یک مدل مفهومی به نام Rinspeed Oasis است که در دسته ماشین های الکتریکی طبقه بندی می شود تا هیچگونه آلودگی برای طبیعت سوئیس نداشته باشد. سوئیس به احتمال زیاد قهرمان جام جهانی نخواهد شد و ظاهر ماشین نماینده آنها هم سرنوشت مشابهی خواهد داشت.

📌 کاستاریکا، جنرال موتورز آمیکو

این ماشین در دهه ۷۰ میلادی در کارخانه های جنرال موتورز در کاستاریکا و تنها برای مصرف داخلی ساخته می شد. شاید بتوان آن را یک کاتوری از توپوتا J40 دانست که توسط شخصی طراحی شده که تا به حال یک توپوتا J40 را از نزدیک ندیده. جنرال موتورز آمیکو را تنها برای کشور توسعه نیافته ای مانند کاستاریکا طراحی کرد و ساخت و همان طور که از تک تک جزئیات آن مشخص است هیچ اهمیتی به امکانات در آن داده نشده. شاید کاستاریکا یکی از شگفتی سازان جام جهانی قبلی بوده باشد اما ماشین نماینده آنها هیچکس را شگفت زده نخواهد کرد.

📌 صربستان، AQOS Javier

یک ماشین مفهومی دیگر برای حاضران در گروه پنجم جام جهانی. این خودرو با ظاهر عجیبش ۵۰۰ اسب بخار قدرت دارد و از یک پیشران ۷۱۰ استفاده می کند. هر چند به نظر نمی رسد حتی در آینده

نزدیک هم ردی از آن در جاده های واقعی دیده شود، اما به هر حال باید Javier را نماینده صربستان در این گروه سخت دانست.

📌 آرژانتین، IAME Justicialista

آرژانتین به خودی خود برند مطرحی در صنعت اتومبیل سازی جهان ندارد، اما تعدادی از بزرگ ترین شرکت های جهان کارخانه های خود را در این کشور راه اندازی کرده اند که از جمله می توان به فورد، شورولت، هوندا، مرسدس و حتی رنو اشاره کرد. با این حال می توان از دل موزه های ماشین در آرژانتین خودرو IAME Justicialista مدل ۱۹۵۰ را به عنوان نماینده آرژانتین پیدا کرد. البته، از نظر فنی نباید انتظار خاصی از این ماشین داشت. موتور دو سیلندر IAME Justicialista تنها توانایی تولید ۲۶ اسب بخار نیرو را دارد. شاید چیزی شبیه تیم ملی آرژانتین امسال.

📌 ایسلند، توپوتا هایلوکس آرکتیک

در باره ایسلند به جای انتخاب خودرو ملی باید پرسید «کدام ماشین در آب و هوای طاقت فرسای ایسلند دوام خواهد آورد؟». البته پاسخ دادن به این سوال چندان سخت نیست. اگر قرار باشد تنها یک خودرو تخریب پذیر در جهان انتخاب کنید چه ماشینی به ذهنتان می رسد؟ بله؛ توپوتا هایلوکس نسخه آرکتیک که به صورت اختصاصی برای عملکرد در یخبندان ها و آب و هوای فوق العاده سرد قطبی بهینه سازی شده است.

📌 کرواسی، ریماک C-Two

اگر قرار بود این فهرست برای جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل منتشر شود احتمالاً کرواسی نماینده قدرتمندی در آن نداشت. اما نماینده سال ۲۰۱۸ این کشور درست به اندازه تیم ملی فوتبال آنها هیجان انگیز و قدرتمند است. ریماک، رقیب اصلی تسلا در دنیای خودرو های الکتریکی یک کمپانی کروات است که تاکنون سه مدل خودرو الکتریکی را تولید کرده و Rimac Two یکی از تحسین شده ترین اتومبیل های کنونی جهان را نیز در اختیار دارد. ۱۹۰۰ اسب بخار با استفاده از پیشران های الکتریکی و شتاب صفر تا صد کمتر از ۲ ثانیه با حداکثر سرعت ۴۱۵ کیلومتر در ساعت نه تنها برای یک ماشین، بلکه برای قهرمانی یک تیم ملی هم کافی به نظر می رسد. شاید کرواسی اولین قهرمان غیر کلاسیک ادوار جام جهانی باشد.

📌 نیجریه، IVM Carrier 4x4

نیجریه احتمالاً ساده ترین انتخاب را پیش روی ما خواهد گذاشت. تنها یک شرکت خودروسازی به نام Innoson Vehicle در این کشور فعالیت می کند و چند مدل در خط تولید خود دارد. با این حال انتخاب IVM Carrier احتمالاً منطقی ترین کار خواهد بود. این ماشین به دلیل جادار بودن و توانایی حرکت در مسیرهای خاکی و سنگلاخی یکی از پرطرفدارترین اتومبیل های نیجریه است.

📌 فرانسه، آلپاین A110

فرانسوی ها برای حضور در یک رقابت ماشینی نماینده های متعددی دارند که البته تعداد زیادی از آنها را می توانید با نگاه کردن به نزدیک ترین خیابان روبه رویتان مشاهده کنید. با این حال نماینده ای در شان جام جهانی از



FIFA WORLD CUP RUSSIA

بیشتر به یک مدل مفهومی با تیراژ ۱ عدد شباهت دارد به گفته کمپانی مورد نظر از پیشترانه V8 استفاده می کند و ۱۲۰۰ اسب بخار هم نیرو دارد.

اروگوئه، Efaideal

اروگوئه کشوری نیست که به تولیدات صنعت خودروسازی شناخته شود. محصولات مورد استفاده توسط مردم این کشور عمدتاً با طراحی نه چندان خاصی از برخی مدل های چینی هستند. درست به همین دلیل خارج از اروگوئه خریدار خاصی برای ماشین های داخلی این کشور وجود ندارد. با همه این احوالات مدل Ide- از Efa را می توان خودرو ملی اروگوئه دانست.

مصر، رامسس

خودرو ملی مصری ها رامسس نام دارد و برخلاف تاریخ سرشار و شاهکارهای بی نظیر معماری مانند اهرام، ماشین دندان گیری نیست. این خودرو در ابتدا در سال ۱۹۵۰ در مصر تولید شده و می توان آن را ماشین ملی مصری ها دانست.

عربستان سعودی، KSUGazal1

عربستان هم هرگز به عنوان یک سازنده جدی ماشین به حساب نیامده اما در این کشور سرمایه کافی برای تلف کردن و ساختن یک ماشین کلی که احتمالاً هیچ خریداری هم ندارد موجود است. خودروی Gazal-1 بر اساس نسخه قدیمی تری از ماشین های G Class مرسدس ساخته شده است. این ماشین از پیشترانه ۵.۵ لیتری V8 مرسدس با توانایی تولید ۳۸۰ اسب بخار نیرو استفاده می کند.

روسیه، Vaz2101

باینکه روسیه در سال های اخیر سرمایه گذاری های جدی تری را در بخش خودروسازی انجام داده، اما همچنان ماشین VAZ جزو محبوب ترین و مطمئن ترین ماشین های ساخت این کشور به حساب می آیند. مدل ۲۱۰۱ بر اساس خودرو فیات ۱۲۴ ساخته شده که در سایر نقاط جهان با عنوان لادا شناخته می شود. از ظاهر این خودرو که ویژگی چندان هیجان انگیزی به چشم نمی خورد و باین حال باید لادا را ماشین ملی روس ها در نظر گرفت.

چندانی ندارد. شاید مهم ترین خودرو تولید شده در این کشور UMM 4x4 Cournil باشد که جایگزینی ارزان قیمت برای لندروور دیفنדרهای کلاسیک است. UMM در سال ۱۹۷۷ در شهر لیسبون در مرکز پرتغال تاسیس شده و امروز فعالیتی در صنعت خودروسازی ندارد.

اسپانیا، TramontanaXTR

صنعت خودروسازی اسپانیا عمدتاً با کمپانی Seat شناخته می شود که قبلاً زیر مجموعه ای از کمپانی عریض و طویل VW بوده و امروز به صورت مستقل به فعالیت خود که موفقیت آمیز هم ارزیابی می شود ادامه می دهد. برای مثال دو مدل Leon و Ibi- za پر فروش ترین خودروها در کشور اسپانیا هستند. اما برای جام جهانی انتخاب های بهتری هم وجود دارند. برای مثال Taramontana XTR که از پیشترانه تقویت شده V12 مرسدس بنز با توانایی تولید ۹۰۰ اسب بخار نیرو و استفاده می کند و از نظر طراحی هم با نوارهای طلایی رنگ چیزی کمتر از محبوب ترین سوپراسپورت های ایتالیایی ندارد (که اصلاً در جام جهانی حاضر نیستند).

ایران، پیکان

پیکان نه تنها خودرو ملی ایران، بلکه بخشی از هویت جمعی ماست. شاید در ابتدا این طور گفته شود که پیکان مدت ها است از چرخه تولید خارج شده اما وقتی هنوز هم در خیابان های همه شهرهای کشور با این ماشین روبرو می شویم صحبت کردن از پایان پیکان چندان دوستانه نیست. پیکان از پنجاه سال پیش تاکنون محبوب ترین ماشین نسل های مختلف ایرانی ها بوده و گفته می شود بیش از نیمی از مردم ایران حداقل یک پیکان داشته اند.

مراکش، LarakiEpitome

مراکش هم از جمله کشورهایی است که اصولاً صنعت خودروسازی در آن به معنای واقعی تعریف نشده و به نظر نمی رسد هیچ خودرو ملی در این کشور ساخته شود. با این حال وبسایت تاپ گیر در گزارشی به این نکته اشاره کرده که یک کمپانی مراکشی به اسم Laraki با سابقه بیست سال فعالیت در کازابلانکا به صورت محدود، ماشینی به نام Epitome طراحی و ساخته است. این خودرو که

فرانسه بدون شک آلبین است. مدل A110 از پیشترانه های ۱.۸ لیتری با قابلیت تولید ۲۴۹ اسب بخار استفاده می کند و در هر صد کیلومتر هم تنها ۶ لیتر مصرف بنزین دارد. البته برای خرید آن باید ۵۰ هزار پوند بپردازید که چندان هم کم نیست.

استرالیا، هولدن GTS مالو

استرالیا با دشت های وسیع و زمین های زراعی بی نهایت کیلومتری که محل زندگی کانگوروها و کوالاهاست شناخته می شود. ماشین نماینده آنها در جام جهانی هم درست به اندازه ابعاد زمین های خالی از سکنه استرالیا عجیب است. Holden GTS Maloo ماشین با ۵۷۷ اسب بخار به حساب می آید که تکلیفش با خودش مشخص نیست. موتور برای ثابت رکوردهای سرعت و البته صندوقی تاشو برای حمل علوفه به سبک نیسان وانت! احتمالاً درست به عجیبی خود استرالیا.

پرو، توپوتا یاریس

پرو با دهکده باستانی ماچو پیچو و طبیعت بکرش شناخته می شود، اما برای این اقوام اینکاها چیزی به نام صنعت خودروسازی تعریف نشده. باین حال از آنجا که هر تیمی باید در مسابقات نماینده ای داشته باشد توپوتا یاریس به عنوان پر فروش ترین خودرو در کشور پرو می تواند گزینه ای مناسب به حساب آید.

دانمارک، زنوو TSR-S

سوپراسپورت Zenvo به هیچ عنوان شوخی بردار نیست. خودرو بی نظیری ساخت دانمارک که برخلاف مردم خون سردش فوق العاده خشن و عصبی است و این ویژگی را می تواند به راحتی از طراحی مدل TSR-S مشاهده کنید. این ماشین به اندازه های جدید است که حتی خود زنوو هم اطلاعات چندانی از آن منتشر نکرده اما با توجه به موتور ۷ لیتری V8 خودرو ST1 به عنوان دیگر ماشین این کمپانی که قادر به تولید ۱۰۸۹ اسب بخار نیرو بود نباید انتظاری چیزی کمتر از TSR-S را داشت.

پرتغال، UMM 4x4 Cournil

هر چقدر که سواحل توریستی و دیدنی پرتغال بی نظیر به چشم می آیند، صنعت خودروسازی این کشور تعریف



نگاهی به وضعیت آشفته بازار تولید و واردات خودرو

تصمیمات بحران ساز



طی چند ماه اخیر، بازار خودرو در کشورمان وضعیت پرتلاطمی را پشت سر گذاشته است. این موضوع هم شامل محصولات داخلی می شود و هم گریبانگیر خودروهای وارداتی شده است. شاید یکی از مهم ترین دلایل این وضعیت نابه سامان از جمله افزایش بی رویه قیمت ها به نوسانات شدید ارزی به خصوص افزایش بی سابقه نرخ دلار طی دو سه ماه گذشته برمی گردد اما بی شک در کنار این موضوع عوامل دیگری هم هستند که این بازار پرتلاطم را به وجود آورده اند. در این گزارش اتفاقات رخ داده طی چند ماه اخیر را در بازار خودرو مرور خواهیم کرد و به بررسی عوامل موثر در نوسان عجیب قیمت خودروهای داخلی و خارجی خواهیم پرداخت...

❑ کمپینی که بی ثمر بود

همیشه و بعد رخ دادن نوسانات ارزی و افزایش دلار در کشورمان، یکی از محصولاتی که شدیداً از لحاظ قیمتی تحت تاثیر قرار می گیرند، خودروها هستند. طی دو سه ماه اخیر شاهد افزایش غیر معقول و عجیب و غریب قیمت اکثر خودروهای داخلی بوده ایم و کار تاجایی پیش رفت که کمپینی برای تحریم خرید خودرو هم به وجود آمد اما انگار این کمپین هم بی ثمر واقع شد. همان طور که این اتفاق (تحریم خرید خودروهای داخلی) هم سه سال قبل و با تصمیم دولت مبنی بر

فروش اقساطی خودروها با شکست مواجه شد. در پی راه اندازی کمپینی از سوی برخی سلبریتی ها برای نخریدن کالاهایی که مشمول افزایش قیمت بی رویه و گرانی شده اند که بازه زمانی یک ماهه نیز برای آن در نظر گرفته شده و مردم نیز تاحدودی از آن استقبال کردند، بسیاری از کارشناسان و مسئولان درباره آن اظهار نظر کرده اند و پدram سلطانی، نائب رئیس اتاق بازرگانی ایران هم در این باره گفت: «تاخیر و نخریدن کالاهایی که مشمول افزایش قیمت و گرانی می شوند، در برخی از گروه های خاص می تواند در مقطعی کوتاه پاسخگو باشد اما برای همه کالاها از جمله خودرو جواب نمی دهد.» مردم تشنه خرید خودرو بودند و خبری از تحریم نبود. روز به روز متقاضی خرید خودرو بیشتر می شد و بهانه برای افزایش قیمت خودرو در دست فروشندگان بود.

❑ آغاز داستان صعود!

استارت رشد صعودی قیمت ها از جایی رقم خورد که دونالد ترامپ خروج آمریکا از معاهده برجام را اعلام کرد و از تحریم های جدید پیش روی کشورمان خبر داد. همین عامل زرمه های خروج کمپانی های خودروساز از جمله رنو و پژو را به وجود آورد و زمینه ای برای افزایش قیمت ها رقم خورد. متأسفانه وضعیت طی یکی دو ماه اخیر به گونه ای پیش رفت که در بازار پرتلاطم

خودروهای داخلی شاهد افزایش بی رویه قیمت برخی از محصولات داخلی حتی تا ۵۰ درصد قیمت کارخانه را شاهد بوده ایم. سردرگمی مردم در آشفته بازار خودرو هر روز بیشتر از قبل شده و در این میان سکوت مدیران خودروسازی ها هم به وخامت بازار دامن زده است. نوسان قیمت به موضوعی معمولی و عادی تبدیل شده است و هیچ نشانه ای از ساماندهی وضعیت بازار دیده نمی شود. قیمت ها ساعتی شده است و فروشندگان خودرو و تأکید می کنند قیمت ها برای همان ساعت و دقیقه ای است که اعلام شده است، به این جهت اگر خواستید خریدی انجام دهید و شاهد رشد قیمت بودید تعجب نکنید، چرا که خودرو هم مانند بازار دلار و طلا شده است. نکته مهم در این میان ابهام در گزارش های ارائه شده از سوی وزارت صنعت و معدن و تجارت و مقایسه آن با وضع موجود در بازار خودرواست. بسیاری از کارشناسان کمبود موجودی و پایین آمدن تولید را یکی از دلایل افزایش بی سابقه قیمت ها می دانند و این در حالی است که آمار وزارت صنعت و معدن از رشد قابل توجه تولید خودرو طی یکی دو ماه اخیر خبر می دهد. به طور مثال این وزارتخانه یادآور شده است تولید انواع خودرو در اردیبهشت ماه ۳۹۸ درصد افزایش یافته است. بر این اساس تولید انواع سواری با افزایش ۴۰.۲ درصدی همراه بوده و از ۹۸ هزار و ۴۰۶ دستگاه در



گفت: «شما موظف هستید افزایش قیمت‌ها را پیگیری کنید.» این در حالی است مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) از سه اقدام دولت برای بازگشت آرامش به این بازار پرده برداشته است. به گفته منصور معظمی «اختصاص یک شناسه برای هر خریدار خودرو»، «الزام خودروسازان برای عرضه همه تولیدات به بازار» و «پیگیری از واردکنندگان برای ورود همه محصولاتی که روند قانونی ورود به کشور را طی کرده‌اند»، سه اقدام دولت برای آرام کردن بازار به‌شمار می‌روند. به گفته معظمی اتفاقاتی مانند تغییر نرخ ارز و تعرفه‌های گمرکی و همچنین حجم بالای نقدینگی‌های سرگردان و البته فضا سازی‌های روانی، سبب هجوم مشتریان به بازار خودرو شده‌اند. اظهارات معظمی در شریلی است که گفته می‌شد خودروسازان بخشی از تولیدات خود را احتکار و این موضوع دلیل اصلی افزایش قیمت‌ها در بازار بوده است. نکته مهم دیگر اینجاست که منصور معظمی معاون وزیر صنعت و رئیس هیئت عامل ایدرو، نسبت به تولید خودرو در سال جاری اعلام کرد که امسال تولید خودرو بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه رقم خواهد خورد و افزایش پیدا خواهد کرد. این در حالی است که دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در همین زمینه گفته است که در حال حاضر حجم زیادی از مواد اولیه و قطعات نیم‌ساخته قطعه‌سازان در گمرک مانده و امکان ترخیص ندارد. از این رو این وضعیت باعث ایجاد مشکل در فرآیند تولید قطعه‌سازان و در نتیجه خودروسازان خواهد شد.

تصمیماتی بدون تدبیر

اما به‌سراغ وضعیت بحرانی واردات خودرو می‌رویم. حدوداً یک سال پیش بود که سایت ثبت سفارش برای واردکنندگان خودرو بسته شد. هر چند آن موقع مسئولان ذی‌ربط این تصمیم را موقتی اعلام کردند اما این محدودیت ۶ ماه به طول انجامید و همین تصمیمات افزایش شدید قیمت خودروهای وارداتی را در پی داشت. به این موضوع داستان خروج آمریکا از برجام و افزایش شدید نرخ ارز را هم اضافه کنید. این در حالی است که ثبت نام در سایت ثبت سفارش دوماه بعد از بازگشایی مجدد، باز هم با توقف روبه‌رو شد. این در حالی است که در همان بازه زمانی دوماه هم مشکلات فراوانی پیش روی واردکنندگان به‌وجود آمد داستان واردات به‌صورت کج‌دار و مریض ادامه داشت تا اینکه در اوج آشفتنگی بازار خودرو در پی نوسانات ارزی، وزیر صنعت و معدن و تجارت ممنوعیت واردات خودرو را در اوایل تیرماه اعلام کرد. پس از کش و قوس‌های فراوان در مورد تامین ارز خودروهای وارداتی و انتشار شایعاتی مبنی بر فروش ارز ۶۵۰۰ یا ۸ هزار تومانی به واردکنندگان خودرو، سرانجام روز دوم تیرماه، وزارت صنعت و معدن و تجارت دستور توقف واردات کالاهای غیر ضروری گروه ۴ را صادر کرد و بر این اساس واردات خودرو نیز به‌عنوان کالایی ارز بر و مشمول این دسته‌بندی به کلی ممنوع اعلام شد. البته زمره‌های این ممنوعیت از ماه‌ها پیش شنیده می‌شد و بسته شدن سامانه ثبت سفارش طی سال ۹۶ و آشفتنگی بازار خودروهای وارداتی، افزایش تعرفه‌ها و در نهایت عدم تخصیص ارز و ممنوعیت کامل واردات خودروها، مدت‌ها پیش برای فعالان بازار قابل پیش‌بینی بود. بر این اساس وزیر صنعت و معدن و تجارت در نامه‌ای به مسئولان مربوطه اعلام کرده است که تمامی ثبت سفارش‌های موقوفه از قبل لغو می‌شود

اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۶ به ۱۳۷ هزار و ۹۴۹ دستگاه رسید. با توجه به آمار تولید سوال این است اگر تولید خودرو افزایش قابل توجه داشت چرا بازار از کمبود خودرو انتقاد دارد و چرا قیمت‌ها ساعتی شده است؟ چرا در بسیاری از نمایندگی‌ها خبری از فروش محصولات نیست؟ محصولات تولیدی اگر در نمایندگی‌ها به‌دست خریدار نرسد، پس از کدام طریق برسد؟ وقتی نوسانات ارزی افزایش وحشتناک قیمت خودروهای وارداتی را رقم زد تقاضا برای خرید محصولات داخلی بیشتر شد و وقتی بازار نتوانست این تقاضا را تامین کند، آشفتنگی دامن خودروهای داخلی را هم گرفت. اواخر خردادماه بود که بعد از کش و قوس‌های فراوان، شورای رقابت افزایش ۵ تا ۷ درصدی نرخ خودروهای داخلی را اعلام کرد. بر این اساس و طبق اعلام رضا شیوا رئیس شورای رقابت به‌طور متوسط خودروهای ساخت داخل شرکت ایران خودرو که مشمول قیمت‌گذاری هستند مجوز افزایش ۷.۱۸ درصد را دریافت کرده‌اند و برای خودروهای سایپا هم به‌طور متوسط افزایش ۷.۰۱ درصدی تعیین شده است. این در حالی است که در بخش خودروهای مدیران خودرو هم به‌طور متوسط افزایش ۵.۶۲ مورد تأیید مرکز ملی رقابت قرار گرفت. نکته عجیب اینجاست که خودروسازان از اول تیرماه می‌توانستند محصولات خود را با نرخ جدید عرضه کنند و این در حالی است که برخی از خودروها پیش از این دستورالعمل با افزایش قیمت از سوی خودروساز مواجه شده بودند. نکته جالب اینجاست که طبق گفته‌های یکی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس محصولات فعلی خودروسازان کشور با قطعات با دلار ۳۲۰۰ تومان در آذرماه تولید شده است. این در حالی است که خودروسازان این مقدار افزایش را انعادالنه می‌دانند و خواهان تجدیدنظر در قیمت خودروها هستند. اوضاع به‌قدری آشفته شده که پای مجلسی‌ها به موضوع آشفتنگی بازار خودرو باز شده است و در جلسه‌ای که کمیسیون صنایع و معادن مجلس با مدیران خودروسازی برگزار کرد، مسئله اساسی خودروسازان این بود که با توجه به شرایط کشور باید قیمت خودرو باز هم افزایش یابد. اگر این اتفاق نیفتد آنها با ضررهای زیادی مواجه خواهند شد. اما اعضای کمیسیون معتقد بودند که افزایش قیمت خودروها باید منطقی باشد و خودروسازان باید به‌دنبال روش‌هایی برای کاهش قیمت‌های تمام‌شده باشند. با تمامی این شرایط بسیاری از کارشناسان دلیل اصلی وضع موجود در تلاطم بازار داخلی را عدم توازن در عرضه و تقاضا می‌دانند.

عدم توازن عرضه و تقاضا

شاید اگر خودروسازان در تزیق محصولات خود به بازار تدبیر بهتری در نظر می‌گرفتند و آمار بیشتری از محصولات خود را به بازار ارائه می‌کردند، کمی از تلاطم بازار کاسته می‌شد. این وضعیت شرایط را برای سودجویان و دلالان مهیا کرده است که سود هنگفتی را وارد جیب خود کنند. آیا دولت و وزارت صنعت و معدن و تجارت خواهند توانست در شرایط حساس کنونی راهی برای جلوگیری از آشفتنگی بازار خودرو پیدا کنند؟ اواخر تیرماه بود که وزیر صنعت و معدن و تجارت رسماً اعلام کرد که هیچ خودروسازی حق افزایش قیمت غیر از نرخ مصوب را ندارد و همچنین کارخانه‌ها موظفند به قیمت مصوب عمل کنند. محمد شریعت‌مداری همچنین خطاب به رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کننده

و از این رو بسیاری واردکنندگان ناچار به پس دادن وجوه دریافتی از مشتریان خواهند شد. اما آن دسته از پرونده‌های ثبت سفارش که تاکنون تامین ارز شده‌اند، مشمول این تصمیم نمی‌شوند و طبیعتاً در ادامه روند فعلی باید شاهد واردات آخرین محموله‌ها از خودروهای وارداتی ظرف چند ماه آینده باشیم. خودروهایی که احتمالاً در بازه زمانی قبل از عید یا کمی بعد از عید ثبت سفارش شده‌اند، البته براساس ابلاغیه فعلی، ممنوعیت واردات شامل قطعات منفرجه خودروهای مونتاژی (CKD) نمی‌شود و تنها خودروهای وارداتی به‌شکل کامل (CBU) را دربر خواهد گرفت. به این ترتیب به‌نظر می‌رسد که در ماه‌های آینده شاهد افزایش قیمت بیش از پیش خودروهای وارداتی موجود در بازار (در نتیجه کاهش عرضه) باشیم و البته از این به‌بعد خودروهای مونتاژی به‌شروط آنکه مشمول تحریم‌ها و عدم تعهد طرفین خارجی نشوند، نقش خودروهای پرچمدار بازار را بازی خواهند کرد و قطعا باز هم شاهد ویراژ بیش از پیش محصولات چینی خواهیم بود.

تبعات یک تصمیم

این در حالی است که با توجه به وضع تعرفه‌های ۴۰ تا



ایسنا اعلام کرد ۳ نفر از واردکنندگان غیرقانونی ۶۴۰۰ خودرو بازداشت شدند، ۳ نفر دیگر نیز برای مراجعه به مقامات قضایی احضار شده‌اند و در رابطه با جزئیات تخلف در ورود بیش از ۱۰۰ هزار خودرو به کشور ۴ یا ۵ خانواده هستند که در تباری با مسئولان وزارتخانه‌های مربوطه توانسته‌اند تخلفات زیادی انجام دهند. با این شرایط باید منتظر اتخاذ تصمیماتی در جهت کاهش بحران خودرو نشست. آیا دولت در تصمیم خود برای واردات خودرو تجدیدنظر خواهد کرد؟ برخی از کارشناسان این تصمیم را غیرکارشناسانه و در جهت فروش خودروهای در انبار مانده برخی از نمایندگی‌های می دانند. هر چه هست این تصمیم تأثیری عجیب بر قیمت محصولات داخلی و خارجی گذاشته است. چندی پیش بود که ریاست جمهوری دستوری مبنی بر آزادسازی تمامی کالاهای باقی مانده در گمرک‌ها را صادر کرد. قطعاً خودروهای خاک خورده در گمرک‌ها بخش عظیمی از این کالاهای شامل می‌شوند که تزریق آنها به بازار در کوتاه مدت تأثیر مثبتی بر کاهش قیمت خودروهای خارجی خواهد گذاشت. آیا این گام برداشته خواهد شد و در قدم بعدی شاهد رفع موانع واردات خودرو خواهیم بود؟

شورای اسلامی روز شنبه بیست و سوم تیرماه در این باره گفت: این تصمیم برای کوتاه مدت اتخاذ شده و به طور قطع تغییر می‌کند، اما رفع ممنوعیت واردات خودروهای هیبریدی در اولویت است. به گفته تابش تصمیم ممنوعیت واردات خودرو برای عبور از شرایط حاد و سخت اقتصادی اتخاذ شده است و پس از عبور از بحران‌های به وجود آمده، تجدیدنظر در آن صورت می‌گیرد. آیا می‌توان امیدوار بود که در این ممنوعیت تجدیدنظری صورت گیرد تا بحران فعلی قیمت خودروهای وارداتی از بین برود. فراموش نکرده‌ایم که رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت تهران خبر از تشکیل هزاران پرونده شکایت در بخش خودروهای وارداتی داده است. با این حساب، می‌توان ریشه تشکیل چنین پرونده‌هایی را تصمیماتی دانست که در حوزه واردات خودرو طی یک سال گذشته گرفته شده است. تصمیماتی که هم بازار را به هم ریخت و هم مشتریان را سرگردان کرد. به اینها داستان ثبت سفارش ۶ هزار و ۴۰۰ خودرو در روزهایی که سایت ثبت سفارش خودرو بسته بود را هم اضافه کنید تا متوجه شوید بازار خودرو در کشورمان چه وضعیت اسفناکی دارد. اواخر تیرماه بود که رئیس فراکسیون مبارزه با فساد اقتصادی و اداری و شفاف‌سازی مجلس در گفت‌وگو با خبرگزاری

۵۵ درصدی مستقیم و دریافت بسیاری عوارض دیگر در پروسه واردات و ترخیص خودروها از گمرک، در آمد قابل توجهی از مقوله واردات به دست می‌آید که علاوه بر بودجه دولت، بودجه مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده یا تأمین هزینه آمبولانس و... را تأمین می‌کند، اما با توقف کامل واردات خودرو نه تنها دولت از این درآمد هنگفت باز خواهد ماند، بلکه روند اسقاط خودروها و جایگزینی آمبولانس‌ها نیز با اختلال مواجه خواهد شد. اما این همه ماجرا نیست و احتمال بیکاری چند هزار نفر را نیز باید از عواقب این تصمیم دانست، بر اساس یک آمار کلی، در حدود ۵ هزار نفر در زمینه واردات خودرو به ایران فعالیت دارند که با احتساب افراد خانواده ایشان می‌توان حدس زد که بیش از ۱۰ هزار نفر دچار عواقب اقتصادی این تصمیم خواهند شد.

☑ به امید تدبیر

تصمیمات اخیر دولت در باره ممنوعیت واردات خودرو شوک عجیبی را به بازار وارد کرد و افزایش بی سابقه‌ای در قیمت خودروهای خارجی به دنبال داشت. همین عامل باعث شد تا خیلی زود شایعاتی مبنی بر مقطعی بودن این قانون به گوش برسد. محمدرضا تابش نماینده مجلس

سیاست‌های تجاری ترامپ

است. سرمایه‌گذاران و سرمایه‌گذاران به‌خوبی می‌دانند نرخ بازگشت سرمایه در هر بازار چقدر است. در اقتصاد غیر رانتی و آزاد دامنه معقولی برای هر چیز قابل تصور است. اغلب کلاهبرداری‌ها هم از موسسات مالی و شرکت‌های سرمایه‌گذاری معمولاً در شرایطی است که نرخ سودی (رشد) سرمایه عجیبوغریبی وعده داده شده بود. رشد سریع در کوتاهمدت منجر به رکود در بلندمدت می‌شود. این همان قانونی است که منجر به فروپاشی شوروی شد. الزاماً بیشترین نرخ رشد بهترین آن نیست بلکه نرخ رشد مطلوب بسیار پایین‌تر از بیشترین نرخ است. اما باید توجه داشت که نشانه‌های بیماری سیستم و اسباب و علل این بیماری‌ها به‌لحاظ زمانی و مکانی الزاماً نزدیک به هم نیستند. عملکرد ترامپ در کاهش نرخ بیکاری و افزایش درآمد آمریکا در مدت زمان ۱۵ ماه واقعا چشمگیر است. اما بایستی توجه داشت که این مسئله اثرات سوء خاص خودش را هم خواهد داشت.



کالاهایی را هدف قرار داده است که از مبدا این ایالتها صادر می‌شوند. این کار اقتصاد این ایالتها را تضعیف و نارضایتی عمومی را از رئیس‌جمهور افزایش می‌دهد.



وحید کمندلوی | کارشناس صادرات اورند پیشرو

فروپاشی رویای آمریکایی

اعمال تعرفه بر واردات الزاماً یک سیاست حمایتی تولیدی نیست بلکه گاهی یک بازی با مجموع صفر است که در آن هیچکس برنده نیست. اعمال تعرفه بر مواد خامی همچون آلومینیوم، فولاد و چوب منجر به افزایش قیمت تمام‌شده نهاده‌های تولید شده و در نتیجه منجر به کمتر شدن رقابت‌پذیری محصولات تولید آمریکا می‌شود. این تعرفه‌ها عملاً کار را برای شرکت‌های آمریکایی سخت می‌کند. اعمال تعرفه حتی بر کالاهایی که مشابه آمریکایی دارند نیز کار درستی نیست چرا که بخشی از بازار به هر دلیلی (کیفیت، قیمت، ویژگی و...) دست شرکت‌های خارجی است. اعمال تعرفه گزینشی مصرف‌کنندگان را کاهش و هزینه آنها را افزایش می‌دهد. به‌نوعی باعث ایجاد تورم می‌شود. پیشبینی شده است که تعرفه فولاد حدود ۱۴۰ هزار شغل در صنعت اتومبیل آمریکا را از بین خواهد برد.

آیا در آمریکا واقعا کسی این مسائل را نمی‌فهمد؟ پاسخ این است که خیلی از مباحثی که مطرح شد حاصل نظریه‌های دانشمندان آمریکایی است. آمریکا تا پیش از روی کار آمدن ترامپ در حلقه‌های مسائل فرامنطقه‌ای و جهانی پیش‌تاز بوده است آمریکا بنیانگذار بسیاری از سازمان‌ها و معاهدات بین‌المللی است. از جمله سازمان جهانی تجارت، سازمان ملل متحد، پیمان آبهوایی پاریس، نفتا و... با روی کار آمدن دونالد ترامپ خیل عظیمی از متخصصان شاغل در بخش دولتی آمریکا استعفا کردند. منجمله تقریباً تمامی افرادی که برای به‌سرانجام رسیدن برجام تلاش کردند. از جمله مخالفان سرسخت سیاست‌های اقتصادی ترامپ می‌توان موارد زیر را برشمرد، اساتید دانشکده اقتصاد دانشگاه شیکاگو که از مکاتب اقتصادی آمریکا نیز محسوب می‌شود در مخالفت با سیاست‌های اقتصادی وی نامه نوشتند، بیانیه صادر کرده‌اند و فرم تشکیل دادند. از دیگر مخالفان وی می‌توان به پائول کروگمن برنده نوبل اقتصاد، لورنس سامرز رئیس سابق بانک جهانی و وزارت خزانه‌داری آمریکا اشاره کرد. اما از آنجایی که برخلاف تصور مارکسیست‌ها واقعا تصمیم‌گیر است، تصمیم‌نهایی را مطابق با نظر خودش می‌گیرد.

دنیا به مثابه کشتی

در تحلیل شیوه مذاکره با رویکرد رئیس‌جمهور آمریکا باید گفت که شیوه یا پارادایم ذهنی ایشان در دو باخت است. اما بایستی اذعان کرد که این شیوه شاید جواب بدهد اما الزاماً مناسب نیست. اما چرا این شیوه در مناسبات جهانی مناسب نیست؟

چندین سال است که اتحادیه اروپا و سازمان‌های بین‌المللی بودجه چند میلیارد دلاری را برای مقابله با بی‌آبی و اثرات آن در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا اختصاص داده‌اند. به‌راستی چرا باید این کار را بکنند یا اینکه چرا باید به پیمان محیط‌زیستی پاریس متعهد باشند؟ چون فهمیده‌اند در نهایت تسلسل نتایج به خودشان برمی‌گردد که یکی از آنها ممکن است بحران پناهجویی از این منطقه باشد. در سطح وقایع این اتفاق قابل مشاهده است که سالانه هزاران پناهجو از مرز مکزیک وارد آمریکا می‌شوند باز مرز افغانستان وارد ایران میشوند. کشیدن دیوار روی مرز هیچ‌گاه نمی‌تواند منجر به از بین رفتن این پدیده شود. راه حل سیستمی شاید سرمایه‌گذاری برای ایجاد اشتغال در کشور همسایه باشد تا نیاز به مهاجرت از بین برود. نیازی که از نبود کار، بهداشت، رفاه و... ناشی می‌شود. با اعمال تعرفه بر سایر کشورها طبیعتاً بخشی از بازار از بین رفته و حجم تجارت کاهش می‌یابد. از آنجایی که آمریکا با در اختیار داشتن حدود یک‌چهارم ثروت جهان بزرگترین بازار منحصر به فرد یک کشور است، تأثیر سوئی بر درآمد سایر کشورها خصوصاً کشورهای پیشرفته خواهد داشت. وقتی که درآمد سایر کشورهای جهان کاهش یابد، درآمدی که تا پیش از این از محل صادرات به آمریکا به‌دست می‌آمده است به‌تبع آن حجم اقتصاد آن کشور کوچک‌تر شده و واردات نیز کاهش پیدامی‌کند. در واقع آمریکا قدرت خرید مشتریان خود را کاهش خواهد داد. یک چنین سیاستی در درازمدت منجر به رشد آمریکا نخواهد شد.

رشد شدید در کوتاه مدت

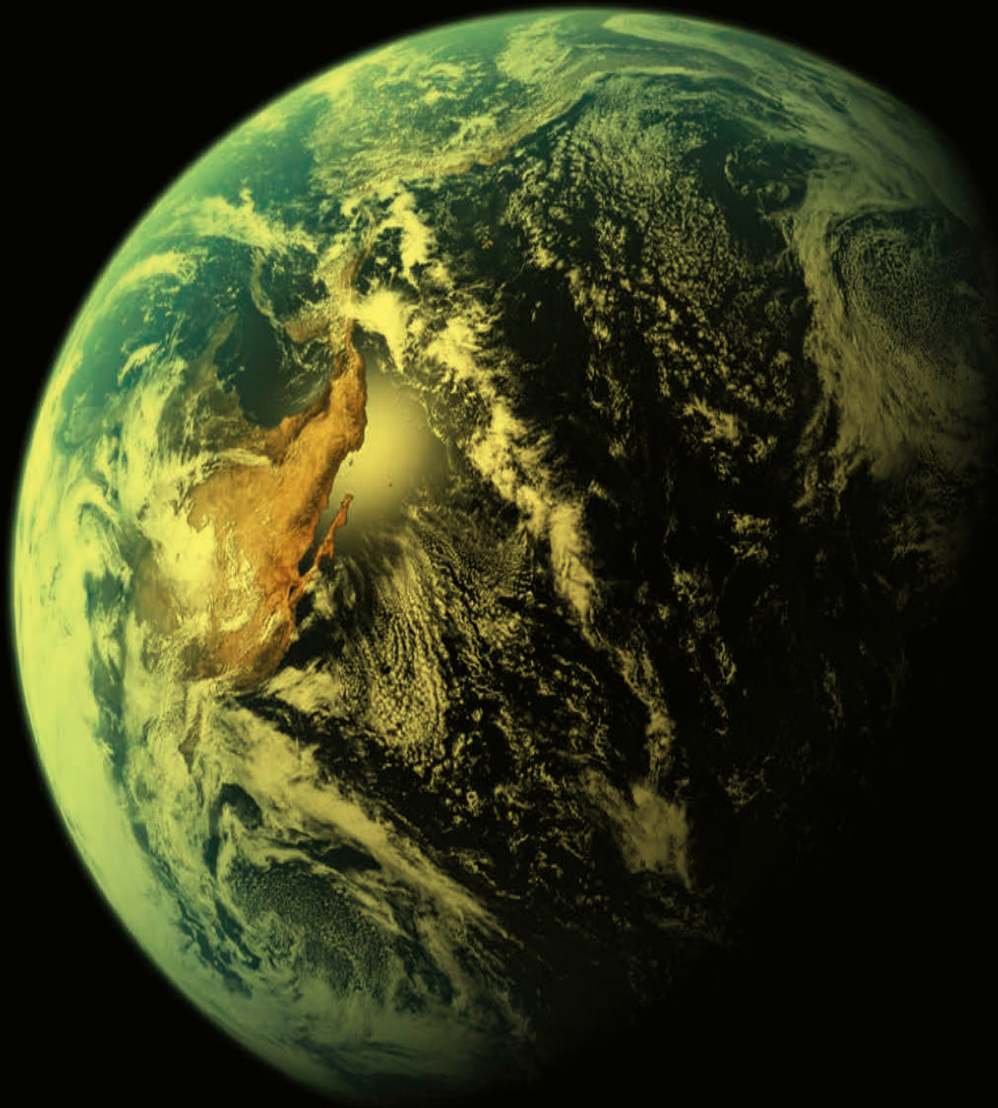
بازده بازارهای سرمایه‌گذاری برای اهل فن مشخص و معین

یکی از آفات اقتصاد و سیاست سادهان‌دیشی است. داشتن ذهن منطقی در مسائل پیچیده سیاسی اقتصادی نه تنها مزیت نیست بلکه تهدید بزرگی است. ذهن استدلال‌گرا و منطقی میل دارد تا روابط بین متغیرها را علی‌معلولی ببیند در صورتی که گاه روابط دوسویه، سیستمی یا غیر خطی هستند. مثلاً در دولت‌های پیشین استدلال میشد که قیمت مسکن گران است چون قیمت زمین گران است پس مایمیت زمین را با پدیده پیش از موده‌ای چون مسکن مهر کاهش می‌دهیم، در نتیجه انتظار داریم قیمت مسکن کاهش یابد. هر چند این مدل پیش از این بارها در کشورهای دیگر اجرا و شکست خورده بود اما باز هم در ایران اجرا شد. موضوع نوشتار حاضر بررسی اثرات جنگ تجاری آمریکا به رهبری دونالد ترامپ علیه جهان است. رئیس‌جمهور ترامپ سعی دارد تا با تحت فشار گذاشتن شرکای تجاری از جمله چین، کانادا، مکزیک، آلمان و... آنها را مجاب به افزایش واردات از آمریکا کند. ابزار این فشار اقتصادی اعمال تعرفه بر کالاهای وارداتی از کشورهای مورد بحث است. مثلاً عمده صادرات کانادا به آمریکا شامل چوب، فولاد و آلومینیوم است. با اعمال تعرفه‌ها قیمت تمام‌شده این کالاها از مبدا کانادا افزایش می‌یابد. در نتیجه سهم بازار کانادا یا حجم صادرات کانادا به آمریکا کاهش می‌یابد.

ریاست‌تک دورهای جمهوری

تاکنون کشورهای دیگر در برابر این سیاست‌های آمریکا با پرهیز از جنگ تجاری، مقابلیه‌ممثل کرده‌اند. اما نکته حائز اهمیت این است که این کار به‌صورت کاملاً هدفمند و در راستای تضعیف پایگاه رای ترامپ انجام داده‌اند. همانطور که می‌دانید سیستم رای‌گیری در آمریکا بر مبنای آرای اکثرال ایالتی است. در این بین ایالتی وجود دارند که همواره جمهوری خواه یا همواره دموکرات بوده‌اند، سرنوشت انتخابات آمریکا عملاً در دست ایالت‌های بی‌طرف موسوم به Swing است. کانادا در اعمال تعرفه‌ها

برون مرزی



در بخش برون مرزی می‌توانید گزارش‌هایی از مسابقات مهم خودروبی دنیا بخوانید. همچنین در هر شماره در مورد خودروی سلبریتی‌های جهانی گزارش‌های ویژه به همراه تصاویرشان خواهید خواند که در این شماره نوبت به رونالدو رسیده است. صفحه اخبار خودروهای خارجی نیز قسمت دیگر پرونده برون مرزی راز صنعت است.

بازسازی لامبورگینی میورا



شرکت لامبورگینی با همکاری پولو استوریکو توانست نسخه خاص و بسیار کمیاب میورا SVR را با موفقیت بازسازی و ترمیم کند. بسیاری از مردم لامبورگینی میورا (Miura) را اولین خودرو سوپراسپرت جهان در نظر می‌گیرند، اما گاهی اوقات مدل‌های خاص نسبت به بقیه کمی «فوق‌العاده‌تر» هستند. لامبورگینی میورا یکی از عجیب‌ترین خودروهای سوپراسپرت و کلاسیک دنیا به‌شمار می‌رود که بین سال‌های ۱۹۶۶ تا ۱۹۷۲ تنها ۷۶۳ دستگاه از آن ساخته شد، اما در این میان نسخه بسیار خاصی از خودرو سوپراسپرت لامبورگینی میورا به نام SVR وجود دارد که خودرو ساز ایتالیایی

تنها یک دستگاه از آن را ساخته است. این کارها زمانی آغاز شد که راننده تست و توسعه محصولات لامبورگینی، باب والاس در اوایل دهه ۷۰ تصمیم به ساخت نسخه مسابقه‌ای میورا جوتا (Jota) گرفت، والاس شروع به توسعه نسخه جوتا طبق مقررات مسابقه‌ای فدراسیون جهان اتومبیل‌رانی کرد، اما به دلیل عدم استقبال مؤسس لامبورگینی از این حرکت، تصمیم گرفت به‌طور شخصی آن را تولید کند؛ بنابراین والاس به تنهایی شروع به توسعه خودرو مسابقه‌ای لامبورگینی میورا جوتا کرد، با این تفاوت که از تجهیزات و ابزارهای لامبورگینی به‌خوبی بهره برد. والاس با به‌روزرسانی

خودرو سوپراسپرت لامبورگینی میورا SV، اصلاحات زیادی در آن انجام داد که شامل کاهش وزن بدنه خودرو، استفاده از پنجره‌های پلکسی‌گلاس، چراغ‌های جلو جدید و بهبود فضای داخلی می‌شود. والاس با بهره‌گیری از تجارب خود، توزیع وزن این خودرو سوپراسپرت را بهینه کرد که باعث بهبود آیرودینامیک آن شد. زیر کاپوت لامبورگینی میورا از پیش‌راننده خورجینی ۱۲ سیلندر با ۴۴۰ اسب بخار قدرت استفاده می‌شد که در آن زمان بسیار قابل توجه بود. شاهکار سوپراسپرت لامبورگینی میورا جوتا نهایتاً پس از آزمایش‌های گسترده به یک خریدار خصوصی فروخته شد، اما در سال ۱۹۷۱ ارائه کرده است.

رونمایی از ابرخودرو بلغاری



یکی از عجیب‌ترین ابرخودروهای آینده در یکی از کشورهای بالکان تولید خواهد شد. شرکت بلغارستانی آلینو (Alieno) که در سال ۲۰۱۵ بنیان‌گذاری شد، برای اولین محصول خود یک ابرخودرو باورنکردنی انتخاب کرده است. مقامات این شرکت تازه تأسیس که نام برند خود را از واژه ایتالیایی Alieno به معنی بیگانه (Alien) الهام گرفته‌اند، باهدف تولید یک ابرخودرو تمام‌برقی با قدرت بیش از ۵ هزار اسب بخار مسیری جاه‌طلبانه مانند شرکت اماراتی دوپل (Devel) در پیش گرفته‌اند که پایان آن مشخص نیست. براساس گفته‌های مقامات این شرکت بلغاری، ابرخودرو تمام‌برقی موسوم به آرکانوم Ar(-) canum) در چهار مدل مختلف با قوای فنی متفاوت ساخته خواهد شد. آرکانوم

در مدل پایه (RP2) با قدرت ۲۶۱۰ اسب بخار و گشتاور ۴۴۴۰ نیوتن متر همراه است؛ مدل بعدی (RP3) با ۳۴۸۲ اسب بخار قدرت و ۵۹۲۰ نیوتن متر گشتاور و مدل سوم (RP4) با ۴۳۵۱ اسب بخار قدرت و ۷۴۰۰ نیوتن متر گشتاور تولید خواهد شد. براساس ادعای مدیران ارشد این شرکت، آلینو آرکانوم در مدل (RP5) پرچمدار با ۵۲۲۱ اسب بخار قدرت و ۸۸۰ نیوتن متر گشتاور همراه است. کد RP در مدل‌های مختلف، به معنی قدرت خالص (Raw Power) است. همان‌طور که اشاره شد، آرکانوم از قوای فنی برقی استفاده می‌کند. در قدرتمندترین مدل، در هر چرخ آرکانوم ۶ موتور برقی مستقل کار گذاشته شده است تا با مجموع ۲۴ موتور برقی، این ابرخودرو «فضایی» به نهایت

سرعت ۴۸۸ کیلومتر بر ساعت برسد. پک باتری لیتیوم پلیمر (LiPo) در کنار چند ابرخازن در مدل‌های مختلف آرکانوم با ظرفیت ۶۰ تا ۱۸۰ کیلووات ساعت وجود دارد؛ در بزرگ‌ترین پک باتری، این ابرخودرو منحصراً به‌فرد با یک بار شارژ تا ۱۰۲۰ کیلومتر مسافت را طی می‌کند. آلینو آرکانوم در ۳ تیپ متفاوت خیابانی (STR)، پیست (TRC) و مسابقه‌ای (RCE) تولید خواهد شد. تیم مهندسی آلینو حتی آماده ساخت مدلی ویژه برای شرکت در کلاس خودروهای LMP1 مسابقات ۲۴ ساعته لمانز نیز هستند؛ البته در صورتی که ورود خودروهای تمام‌برقی به این مسابقات مجاز اعلام شود. هنوز هیچ اطلاعاتی از عملکرد فنی آلینو آرکانوم در تست‌های سرعت و درگ منتشر نشده



رونمایی زنوواز شاهکار دانمارکی



و شانس از دست رفتن چسبندگی را در قسمت پشت خودرو کم کند. در واقع می توان گفت کاری که مک لارن باید برای خودرو سنا انجام می داد زنووا برای TSR-S انجام داد. دیگر قسمت های بدنه نیز با اضافه شدن قطعاتی، سعی بر انطباق با شرایط آیرودینامیکی ایجاد شده کرده اند و هماهنگی فنی و ظاهری را در سرتاسر این خودرو به رخ کشیده اند. در واقع این خودرو برای هر چه سبک تر شدن دیگر از چیزی کم نگذاشته و هر چیز قابل جدا شدنی را به بهانه سبک تر شدن جدا کرده و حتی از صندلی های کربنی برای سرنشین استفاده کرده. ظاهراً فقط ۵ دستگاه از این خودرو تمام کربنی فضایی شکل در سال ساخته می شود که این ۵ عدد هم به طور خیلی زیادی شخصی سازی شده اند. حال باید دید این دانمارکی جسور چه زمانی را در پیست معروف نوربرگ برینگ آلمان ثبت می کند.

به همین دلیل است که زنووا از سیستم «باله عقب مایل به مرکز» (Centripetal Wing) در خودرو TSR-S استفاده کرده است. در واقع این سیستم به طور کل یک باله ای است که از دو طرف لولا شده و می تواند با تنظیم شیب و زاویه خود به عنوان ترمز هوایی یا کاهنده نیروی درگ یا حتی با چرخش در خلاف جهت محور تایرهایی که سر پیچ های خیابان نیروی وارده به آنها کمتر است را مجبور به چسبیدن به زمین کند. نیروی مرکز گرا منجر به کاهش تمایل و کشش از دست دادن کنترل قسمت عقب خودرو می شود که این قابلیت در خودروهای موتور وسط تقریباً یک اقدام ذاتی است. علاوه بر این، نقطه محوری بالای بال این اجازه را می دهد که به عنوان یک آنتی رول بار اضافی در عقب عمل کند که می تواند چسبندگی بیشتری را برای چرخ درونی فراهم کند.

بهره می برد. این کار خیلی خوفناک به نظر می رسد ولی در واقع دو جبهه دنده مستقل از هم نیستند، می توان گفت که زنووا از نسخه ۷ دنده موتور اسپرتی بهره می برد که هنوز هم توضیحی دقیق از آن به بیرون درز نکرده و برای مامهم است این موضوع، اما به ظاهر می توان در دو حالت خیابانی و مسابقه ای این جعبه دنده را تنظیم کرد که بتوان در هر دو حالت بهترین عملکرد را از خود نشان دهد. باتوجه به آمارهای زنووا، TSR-S می تواند خود را در ۲٫۸ ثانیه از صفر کیلومتر به ۹۶ کیلومتر بر ساعت رسانیده و در ۶٫۸ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۳۲۳ کیلومتر بر ساعت در نظر گرفته شده چونکه فلسفه این خودرو رسیدن به حداکثر سرعت و رکورد شکنی نیست و این خودرو باید در پیست حرفه ایی برای زدن داشته باشد.

زنوو کمپانی جوان اما نام آشنای دانمارکی از خودرو ۱۱۷۷ اسب بخاری به همراه باله عقب متحرک خودرو رونمایی کرد. به محض دیدن این خودرو می توانید دریابید که این خودرو نسخه ای دیگر از همان خودرو همیشه گی زنووا بوده و حتماً دوباره یک خودرو مجهز به ۲ توربوشارژر است. اما این بار این خودرو ۵٫۸ لیتری V8 به توان خروجی ۱۱۷۷ اسب بخار در دور موتور 8500RPM رسیده. ناگفته نماند که باتوجه به خبرهایی که رسیده می توان این توان خروجی را به صورت دستی در داخل کابین تنظیم کرد، ظاهراً در حالت پایه رانندگی می توان قدرت را حداقل روی ۷۰۰ اسب بخار تنظیم کرد. اما نکته جالب در مورد این نسخه از این خودرو جعبه دنده آن است. سیستم جدیدی که زنووا از آن بهره می برد به این شرح است که از دو جعبه دنده در قالب یک جعبه دنده



رشد فروش پژو در خارج از اروپا



PEUGEOT

مناسبی از محصولات را عرضه می کند، اما برند فرانسوی قصد دارد با افزایش خط تولید خود، فروش کراس اوورها را افزایش دهد. عرضه مدل های پژو ۵۰۸ معمولی و پژو ۵۰۸ تورینگ در سال آینده برای خارج از مرزهای فرانسه برنامه ریزی شده است؛ همچنین یکی از واردکننده های خودروهای پژو اعلام کرد که عرضه مدل های سدان تا اواخر ۲۰۱۸ در اروپا دنبال خواهد شد. اگر چه مدل های واگن (استیشن) نیز در این لیست سواری ها قرار دارند، اما تصمیم نهایی در این مورد تأیید نشده است.

نیز میزان ثبت درخواست خرید برای خودروهای سواری (غیر شاسی بلند)، در سال به ۶۹ درصد سهم فروش می رسید. طی سال مالی گذشته، طیف وسیعی از شاسی بلندهای پژو شاهد رشد ۲۰۸ درصدی در فروش بودند؛ در حالی که رشد خودروهای شاسی بلند در مدت مشابه پار سال تنها به ۶۵ درصد می رسید. پژو و سیتروئن گارانتی فروش محصولات خود را به ۳ تا ۵ سال افزایش داده اند و با تغییر ساختار قیمت گذاری، قصد دارند تا رقابت پذیری خود را در بازار فروش گسترش دهند. پژو در حال حاضر گستره

از سوی دیگر، پژو ۳۰۸ از سال گذشته تاکنون تنها ۱۶۳ دستگاه فروش داشته است، که نسبت به سال گذشته ۴۳٫۸ درصد کاهش نشان می دهد؛ با این وجود چنین رقمی تقریباً دو برابر فروش پژو ۲۰۸ است. پژو با داشتن طیف مناسبی از کراس اوورهای رقابتی در بازار که از سایز کوچک پژو ۲۰۰۸ تا مدل هفت صندلی پژو ۵۰۰۸ گسترده می شود، برای اولین بار در سال مالی جاری توانست فروش بالای کراس اوور نسبت به خودروهای سواری را تجربه کند. چنین موضوعی تاکنون در فروش پژو سابقه نداشت. پیش از این

پژو یکی از برندهایی است که سریع ترین رشد فروش را در استرالیا طی سال جاری به ثبت رساند و در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ با افزایش ۲۴٫۱ درصدی در میزان فروش خود مواجه شد. خودروساز فرانسوی تاکنون ۱۳۳۳ دستگاه سال جاری فروش داشته است، در حالی که این رقم طی مدت مشابه در سال ۲۰۱۷ به ۱۰۷۴ دستگاه رسید. بیش از نصف سهم فروش به کراس اوور پژو ۳۰۸ تعلق دارد که با ۶۹۱ دستگاه در سال، بوده است. در حالی که پژو ۵۰۸ طی همان مدت توانست به فروش ۳۰۷ دستگاه برسد.

نگاهی به مسابقات فرمول ۳

مقدمه‌ای برای ورود به دنیای فرمول یک

مسابقات فرمول ۳ (formula 3) که با نام F3 شناخته می‌شود، یکی از کلاس‌های مسابقات چرخ باز فرمولا است که عموماً از آن به‌عنوان مسابقات فرمول یک ساده شده یاد می‌شود. مسابقات قهرمانی F3 در بسیاری از نقاط دنیا نظیر اروپا، استرالیا، آمریکای جنوبی و آسیا برگزار شده و گام مهمی برای رانندگان حرفه‌ای به‌شمار می‌رود تا بتوانند راه خود را از طریق این مسابقات، به سری فرمول یک باز کنند. فرمول ۳ در حقیقت مسابقات پایه برای رانندگان حرفه‌ای بوده و سکوی پرتابی برای آنها به‌شمار می‌رود تا بتوانند به مسابقات فرمول یک راه پیدا کنند. بسیاری از رانندگان مشهور فرمول یک، پس از آموزش‌های لازم، در ابتدا از مسابقات کار تیگ شروع کردند و پس از کسب تجربه حرفه‌ای در مسابقات فرمول ۳، فرمان خودروهای فرمول یک را در دست گرفتند.

تاریخچه

فرمول ۳ (F3) نامی بود که توسط فدراسیون بین‌المللی اتومبیل‌رانی (FIA) در سال ۱۹۵۰ میلادی برای این مسابقات برگزیده شد. این مسابقه اتومبیل‌رانی نوظهور که چند سالی پس از پایان جنگ جهانی دوم کار خود را شروع کرده بود، از خودروهای سبکوزن باشاسی لوله‌ای و نیرو محرکه موتور سیکلت بهره می‌برد. نیرو محرکه مورد استفاده در خودروهای اولیه فرمول ۳، غالباً ۵۰۰ سی‌سی حجم داشتند و توسط شرکت‌هایی نظیر Nortons و JAP ساخته می‌شدند. پیشینه استفاده از نیرو محرکه‌های ۵۰۰ سی‌سی، به سال‌های اولیه پس از پایان جنگ جهانی دوم و مسابقات فرمول ۵۰۰ در بریتون انگلستان بازمی‌گردد. در سال‌های پس از جنگ جهانی، رفته‌رفته با ناپدید شدن آثار جنگ و تاپیش از اینکه سوخت از قیمت پایینی برخوردار شود، استفاده از نیرو محرکه‌های ۵۰۰ سی‌سی به دلیل داشتن مصرف سوخت پایین، ابعاد کوچک و قدرت مناسب، از محبوبیت ویژه‌ای برخوردار بودند. مسابقات موتوری بریتانیا پس از جنگ جهانی دوم در RAF Gransden Lodge در تاریخ جولای ۱۹۴۷ برگزار شد و این مسابقات، تنها کلاس ۵۰۰ سی‌سی را شامل می‌شد. متأسفانه اولین مسابقه برگزار شده در کلاس ۵۰۰ سی‌سی پس از جنگ جهانی دوم، به خوبی پیش نرفت چرا که تعداد ۳ راننده از مجموع ۷ شرکت‌کننده حاضر در آن رقابت، غیر حرفه‌ای بودند. جالب آنکه از ۴ شرکت‌کننده دیگر نیز همگی به‌جز یک راننده در همان دور اول، از حرکت باز ایستادند و آن راننده کسی نبود جز Eric Brandon که در یک کوپر پروتوتایپ (T2) توانست با موفقیت رقابت را به پایان برساند. میانگین سرعت او، ۹۰ کیلومتر بر ساعت بود در حالی که بهترین دور را با حداکثر سرعت ۱۰۵٫۱ کیلومتر بر ساعت (۶۵٫۴۸ مایل بر ساعت) پشت

سر گذاشت که در آن دوران سریع‌ترین سرعتی بود که از یک نیرو محرکه ۵۰۰ سی‌سی حاصل شده بود. برگزاری مسابقات فرمول ۵۰۰، مسیر را برای برگزاری سایر مسابقات موتوری در اوایل و اواسط دهه ۵۰ میلادی هموار کرد، ستاره‌هایی نظیر استرلینگ ماس (Stirling Moss) از این مسابقات به مسابقات فرمول ۳ راه پیدا کردند. دیگر ستاره‌های فرمول ۳ در کلاس ۵۰۰ سی‌سی شامل استوارت لوییس اوئیز، ایور بوب، جیم راسل، پیت کالینز، دان پارکر، کن تیپل و برنی اگلسون می‌شوند.

موفق‌ترین رانندگان

دان پارکر (Don Parker) را باید موفق‌ترین راننده فرمول ۳ عنوان کرد. به‌رغم اینکه وی به‌هنگام ورود به مسابقات از سن نسبتاً بالاتری نسبت به سایر رانندگان برخوردار بود (۴۱ سال در سال ۱۹۴۹)، توانست در مجموع ۱۲۶ عنوان پیروزی را در مسابقات فرمول ۳ از آن خود کرده (طبق گزارش نشریه «موتور اسپرت»

چاپ سال ۱۹۹۸ میلادی) و نام خود را به‌عنوان موفق‌ترین راننده فرمول ۳ در طول تاریخ ثبت کند. اگر چه که در سال ۱۹۵۳، استرلینگ ماس، ستاره مسابقات فرمول ۳ بود، دان پارکر بیش از هر راننده دیگری با شکست وی، شهرت او را زیر سؤال برد و در سال ۱۹۵۲ و ۱۹۵۳ میلادی، با مغلوب کردن وی، جام قهرمانی را بالای سر گرفت و در سال ۱۹۵۴ نیز تنها با اختلاف نیم امتیاز، عنوان قهرمانی را به استرلینگ ماس واگذار کرد اما برای بار سوم، در ۵ سال بعد، توانست عنوان قهرمانی را پس بگیرد. در سال ۱۹۵۴ میلادی، پارکر جوانی را با نام نورمن گراهام هیل، به‌عنوان دستیار و مکانیک خود برگزید و به او شانس شرکت در مسابقات فرمول ۵۰۰ را داد. این راننده جوان و مستعد در حدود یک دهه بعد، توانست ۲ بار عنوان قهرمانی فرمول یک را در سال‌های ۱۹۶۲ و ۱۹۶۸ میلادی از آن خود کند. دان پارکر، پس از فصل ۱۹۵۹ میلادی، از مسابقات فرمول ۳ خداحافظی کرد و به دلیل سن بالا، تصمیم گرفت تا حرفه خود را به فرمول ۲ و فرمول یک ادامه ندهد. اما وی برای آخرین بار بنا به درخواست جگوار، در سال ۱۹۶۰ میلادی در مسابقات قهرمانی خودروهای بریتانیایی به رقابت پرداخت و در یک جگوار XK150، توانست رقابت را با پیروزی پشت سر بگذارد. جگوار نیز به‌منظور تکریم وی، در سال ۱۹۶۱ میلادی، یک نسخه خاص و تولید محدود از Mark II را راهی بازار کرد. گفته می‌شد که این خودرو با حداکثر سرعت ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت، سریع‌ترین نسخه تولید شده از مدل Mark II بوده است. محبوبیت فرمول ۳ در دهه ۵۰ سی‌سی در اواخر دهه ۵۰ میلادی افزایش یافت. این در حالی بود که در بریتانیا به دلیل ظهور «فرمولا جونیور» با نیرو محرکه‌های یک هزار یا ۱۱۰۰ سی‌سی، فرمول سه ۵۰۰ سی‌سی، در حال رنگ‌باختن بود.

به‌همین دلیل بود که در سال ۱۹۶۴ میلادی، فرمول ۳ با نیرو محرکه یک لیتری معرفی شد و بر پایه قوانین «فرمولا جونیور» شکل گرفت. نیرو محرکه‌های کاربراتوری آنها ۴ سیلندر داشت و بر پایه نیرو محرکه‌های تولید انبوه تکمیل می‌شد، با این تفاوت که اصلاحات بسیاری روی آنها اعمال می‌شد. نیرو محرکه فور د Anglia، عمدتاً پایه و اساس نیرو محرکه نسل جدید فرمول ۳ را تشکیل می‌داد که با نام screamer در بین هواداران‌ش جا باز کرده بود. اما در ابتدای دهه ۷۰ میلادی بود که عصر طلایی screamer به پایان رسید و سازندگانی نظیر Brabham، لوتوس و Tecno ظهور کردند. طراحی شاسی‌های اولین مدل‌های فرمول ۳ یک لیتری، شباهت غیر قابل انکاری را با خودروهای «فرمولا جونیور» داشت اما به‌زودی تکامل یافت و شکل جدیدی را به خودش گرفت. در سال ۱۹۷۱ میلادی، قوانین جدید این اجازه را می‌داد تا نیرو محرکه‌هایی به حجم ۱۶۰۰ سی‌سی در خودروهای



کیوان سوری راننده ۱۸ ساله ایرانی‌الاصل که در راند سوم مسابقات فرمول ۳ اروپا نیز روی سکو رفت، حالا نگاه‌های زیادی را به‌خود جلب کرده است. کیوان سوری که فرزند علی سوری کشتی‌گیر سابق هلندی «فان آمرسفورت ریسینگ» حضور یافته و با خودرو ۴ سیلندر ۲ لیتری مرسدس با کد -Dal- F317 lara وارد مسابقات شده است. بی‌شک این بالاترین سطح از مسابقات اتومبیل‌رانی در حال حاضر است که یک راننده ایرانی در آن حضور می‌یابد



زاندفورت هلند برگزار خواهد شد. کیوان سوری راننده ۱۸ ساله ایرانی الاصل که در راند سوم مسابقات فرمول ۳ اروپا نیز روی سکورفت، حالا نگاه‌های زیادی را به خود جلب کرده است. کیوان سوری که فرزند علی سوری کشتی‌گیر سابق ایرانی است امسال در تیم هلندی «فان امرسفورت ریسینگ» حضور یافته و با خودرو ۴ سیلندر ۲ لیتری مرسدس با کد Dallara F317 وارد مسابقات شده است. بی‌شک این بالاترین سطح از مسابقات اتومبیل‌رانی در حال حاضر است که یک راننده ایرانی در آن حضور می‌یابد. کیوان سوری که متولد سال ۲۰۰۰ است با توجه به شرایط سنی و موفقیت‌هایی که در مسابقات پیشین به‌دست آورده می‌تواند در آینده‌ای نزدیک خود را برای آزمایش در فرمول یک آماده کند. کیوان سوری از سال ۲۰۱۳ وارد مسابقات فرمول اسکایپ باربر (FSB) شد و با ۱۲ سکو و ۳۴۲ امتیاز به‌عنوان قهرمانی فصل دست پیدا کرد. در سال‌های بعد نیز وارد مسابقات اوپن بوروفرولا شد و از سال ۲۰۱۷ نیز به مسابقات فرمول ۳ اروپایی قدم گذاشت که یکی از مهم‌ترین مسابقات برای بروز و کشف استعداد رانندگان جوان است. کیوان سوری البته در چند رشته ورزشی دیگر مثل بوکس، موج سواری و جت اسکی نیز فعالیت دارد اما در مسابقات اتومبیل‌رانی او در فصل ۲۰۱۸ رقبای نامداری دارد که می‌توان از میان آنها به میک شوماخر (پسر میشائیل شوماخر کبیر)، اینام احمد (بریتانیا)، دانیل تیکتوم و مارکوس آرمسترانگ اشاره کرد. جالب است که در روز سوم از راند سوم مسابقات در شهر نورمبرگ و پیست نوریس رینگ میک شوماخر با کیوان سوری برخورد کرد و هر دو نتوانستند مسابقه را به پایان برسانند. با این حال کیوان سوری با ۱۶ امتیازی که در نورمبرگ کسب کرده به راند چهارم مسابقه در زاندفورت هلند امیدوارانه نگاه می‌کند.

تمام تمرکز خود را روی ساخت شاسی خودروهای فرمول یک معطوف کند که با شاسی F393 توانست با موفقیت تمامی رقبایش را کنار بزند. امروز شاسی‌های Dallara به جزء لاینفک مسابقات فرمول تبدیل شده است.

📌 خودروهای فرمول ۳

خودروهای فرمول ۳ از شاسی مونوکوک، تایرهای بدون عاج و باله برای محور جلو و عقب بهره می‌برند. Dallara تولیدکننده اصلی عمده شاسی‌های فرمول ۳ است در حالی که Mygale، Lola، Arttech و SLC نیز سهم اندکی را در تولید شاسی خودروهای فرمول ۳ در اختیار دارند. در سری‌های آماتور فرمول ۳ برخی از خودروهای قدیمی به‌چشم می‌خورند و معمولاً هر کلاس به ۲ یا تعداد کلاس‌های بیشتری تقسیم‌بندی می‌شود تا هر راننده‌ای با هر سطح مهارتی در راندگی بتواند در فرمول ۳ شرکت کند. نیرومحرکه‌های مورد استفاده در خودروهای فرمول ۳، واحدهای ۴ سیلندر ۲ لیتری با تنفس طبیعی هستند. پایه و اساس آنها را باید نیرومحرکه‌های تولیدانبوه تشکیل دهند با این تفاوت که به‌لطف اصلاحات و بهینه‌سازی‌های متعدد، برای شرکت در مسابقات آماده می‌شوند. امروز نیرومحرکه‌های ساخت هوندا اصلاح شده توسط MU-gen، فولکس‌واگن، آلفارومئو و رنو، بیشترین استفاده را در خودروهای فرمول ۳ دارند. اگر چه نیرومحرکه‌های مرسدس نیز اصلاح شده توسط HWA و فولکس‌واگن در سری‌های اروپایی و بریتانیایی استفاده می‌شوند و عمده سهم را به خود اختصاص می‌دهند، نیرومحرکه‌های MU-gen، TOM's-Toyota، Opel و Fiat نیز توانسته‌اند سهم اندکی را به خودشان اختصاص دهند.

📌 درخشش یک ایرانی

راند چهارم مسابقات مهم و جالب توجه فرمول ۳ اروپا با حضور یک استعداد جوان و تازه ایرانی در پیست

فرمول ۳ استفاده شود؛ اما محدودیت‌های بسیاری برای استفاده از ورودی‌های هوا وجود داشت. این خودروها در فصل‌های ۱۹۷۱ تا ۱۹۷۳ میلادی استفاده می‌شد. صنعت خودروسازی در دورانی بود که آپرودینامیک از اهمیت روزافزونی برخوردار بود. نیرومحرکه‌هایی با حجم ۲ لیتر برای فصل ۱۹۷۴ میلادی معرفی شدند اما هنوز محدودیت‌هایی برای ورودی‌های هوا وجود داشت. امروز با وجود اینکه ۴۰ سال از آن تاریخ می‌گذرد، قوانین فرمول ۳ بر پایه همان قوانین وضع شده در سال ۱۹۷۴ میلادی استوار است و این رکورد در حفظ و عدم تغییر قوانین در موتور اسپرت در طول تاریخ به‌شمار می‌رود. از آنجایی که لوتوس و Brabham، علاقه خود را به مسابقات فرمول ۳ از دست دادند و به‌سراغ سرمایه‌گذاری در مسابقات فرمول یک شتافتند، برندهایی نظیر آلپاین، Lola، March، Modus، GRD، Ralt و Ensign جای خالی آنها را در فرمول ۳ پر کردند. رفته‌رفته با گذر زمان در اوایل دهه ۸۰ میلادی، فرمول ۳ تکامل یافت و از مسابقه خودرویی ابتدایی به یک مسابقه مدرن تبدیل شده و به‌عنوان ميعادگاهی برای آموزش حرفه‌ای رانندگان و آماده‌سازی آنها برای مسابقات فرمول یک تلقی می‌شد. شاسی آنها برخلاف گذشته، از پیچیدگی بالایی برخوردار بود و در اواسط دهه ۸۰ میلادی بود که شاسی فیبر کربنی برای خودروهای فرمول ۳ معرفی شد. برند March تا سال ۱۹۸۱، Ralt تا اوایل دهه ۹۰ و Reynard بین سال‌های ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۲ میلادی، سازندگان اصلی شاسی خودروهای فرمول ۳ دولیتری بودند در حالی که Martini در همین مدت‌زمان، توانست در فرانسه خوش بدرخشد. در اواسط دهه ۸۰ میلادی، Reynard با معرفی شاسی فیبر کربنی و جایگزین کردن آن با انواع آلومینیوم و استیل، در میان رقبایش پیشتاز بود. Dallara یکی از برندهایی بود که در دهه ۸۰ میلادی وارد این عرصه شد و پس از یک تجربه ناموفق در فرمول یک، تصمیم گرفت تا

01

سیلستر استالونه عشق سرعت و قدرت

در دنیای پررمزوراز هالیوود سیلستر استالونه ستاره بی بدیل ژانر اکشن، خود را عاشق سرعت و قدرت می داند و البته در این رابطه نیز اظهار می دارد برای او در رسیدن به این عشق پول معنایی ندارد. استالونه که این روزها ستاره سری فیلم های Expendables است به فراری علاقه خاصی دارد. در طی این چند سال فراری هایی که او خریداری کرده است عبارتند از: Scagliet- 612 و California، 599 GTO و ti و گفته است که لافراری را نیز قصد دارد خریداری کند. ۲ توسط این ستاره هالیوودی دستگاه و برون نیز تا سال ۲۰۱۲ خریداری شده بود که یکی از آنها کانور تیبل بوده است. در مورد بوگاتی های سیلستر، نکته قابل توجه دورنگ نبودن این خودروها است، به نحوی که یکی از آنها تماماً نقره ای و دیگری مشکی

تجملاتی رولزرویس فانتوم نیز در کنار همه این اتومبیل ها، به عنوان خودرو تشریفاتی او محسوب می شود و برای تفریح در خیابان های لس آنجلس هم از بنتلی کانتیننتال رو باز استفاده می کند.

است. از بنزهای او نیز SL 65 Blackseries با ۶۲۰ اسب بخار و E63 AMG به شماره می روند و فورد موستانگ تنها خودرو آمریکایی آن است که با شعله های آتش و رینگ های ۲۰ اینچی نقاشی شده است. خودرو لوکس و



ملکه الیزابت دوم بنتلی شیشه ای

02

Bentley State Limousine نام خودرویی است که تنها ۲ عدد برای ملکه بریتانیای کبیر به صورت سفارشی ساخته و پرداخته شده است. بدون استثناء خاندان سلطنتی بریتانیا از خودروهای ساخت کشورشان که بسیار لوکس هستند استفاده می کنند و بیشتر هم تمایل به استفاده از خودروهای کلاسیک دارند، به نحوی که در مراسم ازدواج باشکوه شاهزاده ویلیام آستون مارتین DB6 مدل ۱۹۶۹ در کاخ باکینگهام به عنوان خودرو مخصوص حمل عروس انتخاب شده بود. اگر از جگوارهای مختص حمل وزراء و سران بریتانیا یا رنجروورهای سیستم امنیتی این خاندان بگذریم، چیزی که بسیار جلب توجه می کند تنها بنتلی خوش رنگ ملکه الیزابت دوم است. این خودرو را به عنوان جایگزینی برای درشکه سلطنتی این خاندان در عصر حاضر برگزیده اند و از سوی خاندان سلطنتی نیز از سال ۲۰۰۲ به این سمت، این خودرو به عنوان نماد قابل احترامی محسوب می شود. این ماشین به یک موتور ۶.۷۵ لیتری ۸ سیلندر خورجینی مجهز شده که می تواند حداکثر توان ۴۰۰ اسب بخار و گشتاور ۸۳۵ نیوتون متر تولید کند. بنتلی لیموزین نسبت به مدل معمولی ۸۳ سانتی متر کشیده تر، ۲۵.۵ سانتی متر

بلندتر و ۶.۸ سانتی متر عریض تر شده است. مکانیزم درهای این خودرو Suicide door نام دارد که در ب های طرفین به صورت متقارن نسبت به هم باز می شوند. طراحان نسل قبل از این استایل در خودروهای لوکس و تشریفاتی استفاده می کردند. بنتلی در خودرو تشریفاتی مخصوص ملکه از این سبک طراحی بهره برده است. این بنتلی که برای رؤیت شدن ملکه از داخل خودرو قسمت انتهایی سقف آن از شیشه ضد گلوله ساخته شده است، مجهز به پیشرانه ۸ سیلندر به قدرت ۴۰۰ اسب بخار و ۸۰۰ نیوتن متر گشتاور است و تا ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت می تواند سرعت بگیرد. این خودرو مجهز به انواع و اقسام سیستم های امنیتی و هشداری مانند کادیلاک پرزیدنت اوپاما و حتی در برابر راکت های با کالیبر بالا بدنه ای مقاوم نیست؛ اما مجهز به پیشرفته ترین فیلترهای تسویه گازهای میکروبی و شیمیایی است و همچنین بدنه ضد گلوله آن نیز در برابر انفجار بمب های کنار جاده ای می تواند تاب بیاورد. شایان ذکر است این خودرو بر پایه خودرو بنتلی Amage ساخته شده است؛ اما نسبت به بنتلی از آن ۸۳ سانتی متر کشیده تر، ۲۴ سانتی متر بلندتر و ۸ سانتی متر عریض تر است.

۸ سانتی متر عریض تر شده است. مکانیزم درهای این خودرو Suicide door نام دارد که در ب های طرفین به صورت متقارن نسبت به هم باز می شوند. طراحان نسل قبل از این استایل در خودروهای لوکس و تشریفاتی استفاده می کردند. بنتلی در خودرو تشریفاتی مخصوص ملکه از این سبک طراحی بهره برده است. این بنتلی که برای رؤیت شدن ملکه از داخل خودرو قسمت انتهایی سقف آن از شیشه ضد گلوله ساخته شده است، مجهز به پیشرانه ۸ سیلندر به قدرت ۴۰۰ اسب بخار و ۸۰۰ نیوتن متر گشتاور است و تا ۲۱۰ کیلومتر بر



03

زلتان ابراهیموویچ
عاشق فراری و پورشه

با قدرت مجموع ۲۸۵ اسب بخار با یک موتور ۶/۴ لیتری ۷۸ با قدرت ۶۰۸ اسب بخار با تعامل یکدیگر در نظر گرفته شده در نتیجه پورشه با گشتاور مجموع ۱۱۲۵ نیوتن متر که به تمام چرخ‌ها وارد می‌شود، بیشترین قدرت کشش ممکن را خواهد داشت البته لازم به ذکر است که ویرون ایتالیایی در مدت ۵/۲۵ ثانیه به مرز ۳۲۱ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و پورشه هم بر سر اینکه شتاب ویرون در سرعت‌های بالاتر، بیشتر بوده تصدیق می‌کند.

نکته جالب، به‌عنوان خودرو شهری و استفاده خانواده‌اش انتخاب ولوو T5C30 است که اشاره به ملیتش نیز دارد. زلاتان هم‌اکنون نیز مالک پورشه ۹۱۸ اسپایدر است و در تمرین‌های تیم پاریس ژرمن فرانسه با این خودرو حاضر می‌شد. پورشه ۹۱۸، این خودرو ایتالیایی معروف را پشت سر گذاشته و تنها در ۲/۲ ثانیه به سرعت ۶/۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و یک چهارم مایل را نیز در ۸/۹ ثانیه می‌پیماید. پیش‌رانه ۹۱۸، دو موتور الکتریکی

زلتان که امسال ۳۲ گل در ۳۲ بازی در جام‌های مختلف به ثمر رسانده، به گفته خودش دست پرورده‌های مارانلو توانسته‌اند او را جذب خود کنند. این بازیکن سوئدی که به نقل از خودش هیچ خودرویی طعم انزو را ندارد، تا به حال مالک ۳ دستگاه فراری F430، ۶۱۲ اسکالیتی و انزو بوده است. مرد اول چند سال اخیر سوئد علاقه‌اش به خودرو بی‌نظیر است تا حدی که از پورشه ۹۱۱ کررا خود هم در کتاب خاطراتش که پپ گواردیولا و بارسلونا را حساسی به چالش می‌کشد، سخن گفته که باید با سردی تمام بعد از رانندگی دلنشین با پورشه در تمرین بارسلونا حاضر می‌شده است. زلاتان بعد از حضور در بارسلونا که چندان موفق نبود، راهی میلان شد و با گالاردو صورتی‌رنگش در آن دوران نظرها را حساسی به خودش جلب کرد. مازراتی هم در دوران حضورش در ایتالیا یک خودرو گرن توریسمو سفارشی نیز برای وی فراهم کرد و علاوه بر همه اینها نیز یک دستگاه S۸ از اسپانسر خود آودی دریافت کرده بود.

در مورد آقای گل سابق لوشامپیونه و سری آ و یکی از بهترین مهاجمان دهه‌های اخیر

سلین دیون
لوکس پسند

04

و یک دستگاه بنتلی کانتیننتال دارد و سلین دیون نیز به‌عنوان خودرو اسپرت خود مازراتی گرن توریسمو مشکی با تریم داخلی به‌رنگ قرمز را برگزیده است.

دارد و همیشه کمپانی کرایسلر نیز در هنگام معرفی خودروهای جدیدش به‌عنوان یکی از مهمانان ویژه از او دعوت به‌عمل می‌آورد. گفتنی است همسر او نیز یک فراری F1۲

خواننده مشهور کانادایی به‌واسطه شهرتی که از خوانندگی در فیلم بی‌نظیر تایتانیک به‌دست آورد و همچنین ثروت هنگفت همسرش، یک زندگی فوق‌لوکس و تجملاتی را انتخاب کرده است. در دوران نوجوانی سلین دیون با فولکس‌گلفی رانندگی می‌کرد که از پدرش قرض می‌گرفت، و به‌قول خودش سوار شدن بر یکی از لوکس‌ترین خودروهای تاریخ حتی به ذهنش هم خطور نمی‌کرده است. یک دستگاه رولزرویس کورنیش مدل ۱۹۹۵ متعلق به این خواننده است که طبق اظهاراتش این خودرو به‌عنوان دومین وسیله نقلیه مورد علاقه‌اش، پس از جت شخصی‌اش به نام **Bombardier**، به‌شمار می‌رود. او همچنین یک خودرو ميباخ زپلین ۶۲ نیز دارد که به‌وسیله آن فرزندانش را تا کالج همراهی می‌کند. این خواننده هالیوودی علاقه وافری به خودرو



رونمایی از نسخه نظامی «تانک»



اگر جزو افرادی هستید که از دیدن صحرانوردی جیب رنگر یا تویوتا لندکروزر خسته شده‌اید، باید به اولین شاسی‌بلند رضوانی موتورز با نام تانک نگاهی بیندازید. تانک، با اینکه هم نامش و طراحی‌اش راز خودروهای نظامی الهام گرفته است، سلاح گرمی به همراه ندارد؛ اما به یک پیشرانه پر قدرت ۶٫۴ لیتری هشت سیلندر V شکل، با قدرت خروجی ۵۰۰ اسب بخار و گشتاور ۵۸۳ نیوتن‌متر مجهز شده است. علاوه بر این، آپشن‌هایی چون دوربین حرارتی و پنل‌های ضد گلوله برای خریدار قابل سفارش خواهد بود تا این شاسی‌بلند حس یک خودرو نظامی و آماده نبرد را داشته باشد.

شاسی‌بلند تانک (Tank)، جدیدترین محصول شرکت آمریکایی «رضوانی موتورز» است که با قابلیت‌های آفرود، پیشرانه قدرتمند و طراحی زیبا جلب توجه می‌کند. مهندسان رضوانی با معرفی نسخه جدید تانک موسوم به مدل نظامی، سطح جدیدی از توانایی‌ها محصول منحصر به فرد این شرکت را به نمایش گذاشتند. پیش از این هم مدل استاندارد این خودرو معرفی شده بود. نسخه نظامی تانک با هدف عبور از سخت‌ترین مسیرهای خارج از جاده و مقاومت در میدان‌های جنگ مسلحانه ساخته شده است. تانک با مجهز شدن به پنل‌های سطل شاسی‌بلند تانک (Tank)، جدیدترین محصول شرکت آمریکایی رضوانی موتورز است که با قابلیت‌های آفرود، پیشرانه قدرتمند و طراحی زیبا جلب توجه می‌کند. مهندسان رضوانی با معرفی نسخه جدید تانک موسوم به مدل نظامی، سطح جدیدی از توانایی‌ها محصول منحصر به فرد این شرکت را به نمایش گذاشتند. نسخه نظامی تانک با هدف عبور از سخت‌ترین مسیرهای خارج از جاده و مقاومت در میدان‌های جنگ مسلحانه ساخته شده است. تانک با مجهز شدن به پنل‌های سطح ۷ ضد گلوله در برابر بیشتر سلاح‌های گرم با کالیبرهای بزرگ و گلوله‌های ۷٫۶۲ در ۵۱ میلی‌متر هم مقاومت می‌کند. علاوه بر این با اضافه شدن ماسک‌های محافظتی و محافظت در برابر انفجارهای بمب، تانک رضوانی در میدان جنگ‌های شیمیایی هم دوام خواهد آورد.

تیم طراحی رضوانی ادعا می‌کند که تانک، ظاهر خود راز خودروهای نظامی الهام گرفته است؛ ولی به نظر می‌رسد که بدنه این شاسی‌بلند، بیشتر آینده‌نگرانه باشد تا نظامی. گلگیرهای برآمده و فرم کاپوت، نمای جلویی تانک را تکمیل کرده است. فاصله بسیار کم بین سپر جلو تایرها جلو، عبور این شاسی‌بلند بی نظیر را از موانع بسیار ساده‌تر کرده است. سیستم چهار چرخ محرک تانک، قابلیت غیرفعال شدن دارد. در سقف تانک، به لطف وجود چراغ‌های LED، دید و روشنایی بیشتری در هنگام رانندگی در شب وجود خواهد داشت. برخلاف ظاهر

کمپرسور هوا، قفل دیفرانسیل و کیوم، ترمزهای سفارشی، کمک‌فترهای ۶ سانتی‌متری به همراه فناوری DSC رضوانی موتورز را شامل می‌شود. اگر به دنبال امنیت بیشتر باشید، آپشن پنل‌های ضد گلوله احتمالاً نگرانی شما را برطرف خواهد کرد. این آپشن شامل پنل‌های کولار، پنجره‌های ضد گلوله، تایرهای نظامی با قابلیت حرکت در صورت پنچر شدن و پنل‌های محافظتی بیشتر در اطراف مخزن سوخت، رادیا تور و کف خودرو است. مدل استاندارد تانک ۱۷۸ هزار و ۵۰۰ دلار قیمت دارد.

نسخه نظامی تانک در مقایسه با مدل استاندارد وزن بیشتری دارد که به همین دلیل، سیستم تعلیق آن تقویت شده است. علاوه بر پیشرانه استاندارد ۸ سیلندر V شکل ۶٫۴ لیتری، امکان سفارش نوع ۶٫۲ لیتری هلت با قدرت ۷۰۷ اسب بخار نیز وجود دارد. البته این پیشرانه به تنهایی، با قیمت ۶۵ هزار دلار در دسترس است که از قیمت پایه مدل ۲۰۱۹ دوج چلنجر SRT هلت (با تلفظ صحیح انگلیسی داج) معادل ۵۸ هزار و ۶۵۰ دلار هم بیشتر است. پکیج آفرود تانک نظامی رضوانی شامل کیت افزایش ارتفاع تا ۱۵٫۲ سانتی‌متر، کمک‌فترهای برند FOX و اکسل‌های برند Dynatrac با قفل دیفرانسیل می‌شود. نسخه نظامی تانک رضوانی با قیمت پایه ۲۹۵ هزار دلار عرضه می‌شود؛ استاندارد این شاسی‌بلند (نسخه غیر نظامی) با پیشرانه ۶ سیلندر V شکل ۳٫۶ لیتری ۲۸۵ اسب بخاری، ۱۵۹ هزار دلار قیمت دارد. البته قیمت فول آپشن تانک نظامی با داشتن آپشن‌هایی چون رینگ‌های سیاه و خاکستری، رکاب‌های سفارشی، پیشرانه هلت، پکیج آفرود، ترمز سفارشی با دیسک‌های ۱۶ اینچ و ۸ پیستون، کابین چرمی و دوخت‌های رنگی، نمایشگر ۱۱ اینچ به همراه اپل کارپلی، سیستم صوتی حرفه‌ای، چادر و کیت استارت باتری به ۴۰۰ هزار دلار می‌رسد.

خشن بدنه، فضای داخلی لوکس کار شده است و حتی پکیج آپشن روکش‌های چرم و چرم مخملی نیز در دسترس است. از دیگر موارد کابین می‌توان به نمایش اطلاعات فنی روی شیشه (HUD) و سیستم صوتی و مرکزی با نمایشگر ۱۷٫۹ اینچی با قابلیت استفاده از گوگل مپ، پاندورا، استیچر و اپلیکیشن‌های دیگر نام برد.

تایرهای پنچررو نظامی، جعبه‌های کمک‌های اولیه، سیستم آژیر و بلندگوهای پر قدرت برای برقراری ارتباط با خارج از خودرو، مخزن سوخت با پوشش کولار، نورافکن‌های پر قدرت برای مختل کردن بینایی، دوربین‌های دید در شب حرارتی، نارنجک‌های دودزا، دستگیره‌های در برقی برای جلوگیری از ورود افراد غیر مجاز، نوار طولی میخ‌های تیز برای پنچر کردن تایر خودروها و شیشه‌های B7 مقاوم از تجهیزات جدید تانک رضوانی در نسخه نظامی هستند. فریس رضوانی، مدیرعامل ایرانی - آمریکایی شرکت رضوانی موتورز گفت: «ما با ساخت نسخه نظامی تانک، این شاسی‌بلند را خواستنی‌تر کرده‌ایم. پس از موفقیت مدل استاندارد تانک، تصمیم گرفتیم خودرویی با امنیت بالا و در عین حال لوکس تولید کنیم. تانک با تجهیزات کامل یک خودرو نظامی شهری پیشرفته بوده که برای مقاومت در برابر جنگ‌ها و درگیری‌های شهری یا شرایط آخ‌الزمانی طراحی شده است.»

مدل استاندارد تانک، قابلیت افزایش ارتفاع تا ۱۵ سانتی‌متر با کمک‌فترهای برند FOX دارد؛ همچنین قفل دیفرانسیل برقی به همراه اکسل‌های سفارشی ۴۰/۶۰ برند Dynatrac روی مدل استاندارد قرار دارد. به لطف ارتفاع زیاد، نصب تایرهای ۳۷ اینچی بدون هیچ مشکلی ممکن شده است. تیم مهندسی رضوانی، دو پکیج مخصوص آفرود برای تانک در نظر گرفته است. پکیج آفرود اکستریم، مواردی چون اکسل‌های سفارشی ۸۰/۶۰ برند Dynatrac،

چارسو



در بخش چار سو صفحه سرگرمی گنجانده شده که شامل جدول خودرویی است و هر بار در شماره آینده مجله جواب جدول را خواهید دید. همچنین در هر شماره چار سو، اینفوگرافی‌هایی از موضوعات جذاب در حوزه خودرو و خواهیم داشت. «آیا می‌دانید که» های خودرویی صفحه دیگری از این بخش است و به نوعی می‌توان گفت «چار سو» را همچون ضرب المثل «از هر دری سخنی» بشناسید زیرا از هر سویی حرفی برای گفتن دارد. از شمال و جنوب و غرب و شرق، از چهار طرف، از چهار جهت، از چهار سو. چار سو را دنبال کنید.

کلاسیک‌های دوست‌داشتنی



افشین جم

دروود به همه دوستان ماشین‌باز که تو این آشفته‌بازار دنبال دلشون و صد البته علاوه

بر جمع کردن ماشینای باصالت و باحال چیزی که این وسط مهمه پیدا کردن دوستان و یاران همدله برای اینکه از پیله روزمرگی بیرون بیایم و به‌قول دوستان این باهم بودنه که باارزشه. القصه یه‌روز که رفته بودم از یه لوازم‌فروش ب.ا.م. و یه چیزایی برای ماشینم بگیرم، یه دونه bmw e12 تو جهمو جلب کرد که نمونه‌شو جای دیگه ندیده بودم. از صاحب ماشین پرسیدم این چه جور ماشینیه؟ گفت این ۶ سیلندره و تو جاده خیلی راه می‌ره و زانتیا که هیچی، ماکسیما و آزارو لوله می‌کنه! حرفشو جدی نگرفتم، گفتم لابد داره قصه می‌گه. گذشت تا اینکه یه ماشین مشابه اون دیدم چطوری راه می‌ره و چه شتابی داره تازه آزاریم (دیگه این روزا باید گفت ۵۰۰ تومن!) افتاد؛ یاد ماشینه افتادم و به صاحبش زنگیدم که چی کارش کردی؟ گفت چند وقت پیش فروختمش. دو سال بعد اتفاقی از سر یه کوچره رد می‌شدم که چشم ب.ا.م. و بینم (بخونید ماشین قدیمی بین!) به یه e12 نگون‌بخت افتاد که یه خروار خاک روش نشسته بود و مٲ به شیر پیر که منتظر مرگه ۴ چشمی به رهگذرا خیره شده بود. کنجکاویم گل کرد، رفتم از نزدیک دیدمش و فهمیدم همون ماشینه. خلاصه زنگ در روبه‌روی شو زدم، به آقایی جواب داد، گفتم ماشین فرووشیه؟ گفت بله. گفتم چند؟ گفت ۳ تومن. گفتم چه خبره آقا؟! گفت ۲ تومن خوبه؟ گفتم یک‌ونیم؛ گفت می‌خوام تحویلش بدم و کمتر از ۲ تومن نمی‌فروشمش. خلاصه منم که اوضاع پولیم روبه‌راه نبود دممم گذاشتم رو کولم و رفتم. فرداش دیدم ماشینه بدجوری رو مخمه؛ به صاحب ماشین زنگیدم که تورو خدا این ماشینو تحویل ندین، گناه داره بیچاره! گفتم آقای کیانی ماشینو می‌خوام ولی الان پولشو ندارم و اگه دلتون می‌خواد قولنامه‌ش کنیم خیالتون راحت باشه، همین‌جا بمونه چک سه‌ماهه دیگه رو می‌دم؛ نقد شد می‌برمش. گفت یه بنده‌خدایی اومده دور ماشین گشت و کلی روش ایراد گذاشت حرفاش که تموم شد، گفتم فرووشی نیست! ازش خوشم نیومد، من آدمشو نگاه می‌کنم و باهاش معامله می‌کنم؛ خیالت راحت



قولنامه و چک نمی‌خواد سه‌ماهه دیگه بیا ماشینو ببر. منم از طرفی خوشحال که جون ماشینه رو نجات دادم و از طرف دیگه ناراحت که با این همه بدهی و قسط عقب‌افتاده، چه کاری بود کردم. پس‌فردای اون روز به‌هوای ماشین از اون طرف رد می‌شدم که دیدم اعلامیه فوت آقای کیانی رو به دیوار چسبوندن؛ یه لحظه خشکم زد. پیش خودم گفتم بنده خدا همین پربروز سرورمو گنده داشت باهام حرف می‌زد! به موبایلش زنگ زدم،

خانومش با حال گریون جواب داد، گفت فلانی اگه واسه ماشین زنگ زدی، آقای کیانی فوت کرد. گفتم نه خانوم واسه تسلیت گفتن زنگ زدم. آقای کیانی دلش می‌خواست ماشینو به شما بده منم به‌خاطر رضای اون ماشینو به هیچکس دیگه نمی‌دم. بنده خدا کیانی؛ شب تو خواب سکنه کرده بود، مرد باصفایی بود، خدا روحشو قرین رحمت کنه. از آدمایه خوبی می‌مونه یه بدی، کاش ما آدمای متوجه باشیم عمرمون چقدر کوتاهه و تو این چند صباح سعی کنیم دل آدمارو به‌دست بیاریم، نه اینکه پا رو دلشون بذاریم. خلاصه ماه‌ها یکی بعد دیگری اومدن و رفتن؛ از یه طرف اوضاع کارم قمردرعرب بود و پول نداشتم، از طرف دیگه خانوم کیانی ورداشته بود تو سیاهه اموال شوهرش ماشینم نوشته بود و این مانعی بود برای اینکه نه بتونه تحویلش بده و نه بفروشدش. یه‌روز که داشتم از سر کوچون رد می‌شدم، دیدم ماشین نیست! خلاصه جا تر بود و از بچه خبری نبود. حالم گرفته شد، گفتم لابد انحصار وراثت کردن و دیده‌من تماس نگرفتم تحویل داده یا فروخته. باهاش تماس گرفتم و گفتم خانوم کیانی قرار بود خبرم کنین. گفت خیالت راحت آقای جم، خونه‌مون عوض کردیم و هنوز از دادگاه نامه نگرفتم، گرفتم خبرت می‌کنم. فهمیدم ماشینه هم نمی‌خواد جز من کسی صاحبش بشه! بعد از چند ماه تماس گرفتم، خانوم کیانی گفت کجایی آقای جم؟! یه جوون اومده گیر داده که ماشینو بده به من، منم گفتم قولشو به یه آقایی دادم ولی شماره‌شو گم کردم؛ اونم فکر می‌کنه دارم بازار گرمی می‌کنم، کار خدا رو ببین که شما سر بزنگاه زنگ زدی و گفت هنوزم نامه دادگاه رو نگرفتم. بالاخره زنگ زد که بیا ماشینو ببر، منم که گرفتاریای مالیم همچنان به‌راه بود هرطور بود دو تومن پول



ماشین وقتی خیلی وقت بخوابه، به‌خاطر رطوبت، لوله‌های فلزی بنزین زنگ می‌زنن، کیپ می‌شن و بازکردنشون کار حضرت فیله! باید با یه ظرف پلاستیکی باک موقت برانش درست کنی و از پارکینگ بیاریش بیرون و ببریش تعمیرگاه که لوله‌ها رو واست باز کنه. فردای اون روز با بنزین و بطری ۵/۱ لیتری نوشابه، شیلنگ و باتری رفتم سروقت ماشین

چرا هیبریدی هادر خارج طرفدار دارند ولی در ایران نه؟

محسن آل طه | کارشناس خودرو

شاید این سوالی باشد که بارها و بارها در هفته‌های گذشته جوابگو هستیم که آیا فلان خودرو هیبریدی را بخریم یا نه؟ یا اینکه اصلا چرا باید هیبریدی بخریم؟ شاید بد نباشد به فلسفه وجود خودروهای هیبریدی برگردیم و بعد از آن به ایران خودمان بیاییم که چند وقتی است هیبریدی‌های متفاوت در آن جولان می‌دهند. در بعضی از کشورهای خارج که پر است از خودروهای رنگارنگ و رقابتی سخت بین خودروسازان و واردکنندگان برقرار است، یک دغدغه عمومی وجود دارد و آن هم حفظ محیط زیست است. در این راستا تنها مردم بلکه دولت‌ها هم سختگیرانه به خودروسازان فشار می‌آورند و هر ساله قوانین سخت‌تری را برای رسیدن به میزان آلایندگی کمتر و حتی رسیدن به امنیت بیشتر وضع می‌کنند. در این کشورها، یکی از فاکتورهایی که در خرید یک خودرو بسیار مهم است، میزان تولید آلایندگی خودروهاست. بر این اساس هر خریداری باید براساس میزان آلایندگی که خودرویش در سال تولید می‌کند، سالیانه مالیاتی را بپردازد، پس هر چه میزان تولید آلایندگی خودرو او کمتر باشد، مالیات پرداختی سالیانه آن کمتر است. از طرف دیگر، میزان مصرف سوخت این خودروها نیز بسیار مهم است زیرا هر لیتر بنزین یا گازوئیل در این کشورها گاهی بیش از ۵ برابر کشور ما ارزش دارد. اینجا بود که خودروهای هیبریدی متولد شدند و موتورهای برقی به کمک موتورهای بنزینی آمدند تا نه تنها میزان مصرف سوخت را کم کنند، بلکه مالیات سالانه برای تولید آلایندگی را هر چه بیشتر کاهش دهند تا خریداران بتوانند خودروهایی اقتصادی‌تر و با هزینه‌های آبی کمتر سوار شوند. حال به ایران باز می‌گردیم. در ایران قیمت بنزین لیتری هزار تومان است و جزو کشورهای با ارزان ترین سوخت‌ها هستیم. در سال‌های اخیر و حتی با ورود خودروهای هیبریدی، کمتر کسی در مورد خرید یک خودرو سوالی می‌پرسد و نگران مصرف سوخت آن است و حتی کسانی که به دنبال خودروهای هیبریدی بوده‌اند، یا از روی علاقه و تنوع طلبی بوده یا به دنبال تکنولوژی و توان خروجی جذاب‌تر آنها بوده‌اند و قطعا دغدغه اصلی آنها کمتر مصرف شدن سوخت نبوده است و گرنه کسی که برای یک خودرو بی‌زبان در این شرایط اقتصادی ۲۰۰ میلیون تومان پول نقد کارت می‌کشد، قطعاً مشکلی با ماهی ۵۰ هزار تومان هزینه سوخت کمتر یا بیشتر ندارد! در مورد تولید آلایندگی که بهتر است خیلی صحبت نکنیم چون این موضوع اصلا در ایران تعریف شده نیست و اگر کسی در مورد میزان CO₂ تولید شده خودرویش بپرسد، مطمئناً نمی‌داند در مورد چه صحبت می‌کنید. چه رسد به مالیات سالانه تولید آلایندگی و محیط زیست. اما حال به سوال اول باز می‌گردیم، آیا خرید خودروهای هیبریدی در ایران عاقلانه است؟ باید بگویم بله، عاقلانه است! درست است که ما به اندازه اروپایی‌ها دغدغه هزینه سوخت را نداریم و میزان CO₂ تولید شده در خرید یک خودرو، فاکتوری فراموش شده است اما باید گفت خرید همین خودروها در کنار استفاده از تکنولوژی برتر و خروجی بیشتر پیشرفته، به اندازه خود می‌تواند به کم شدن آلودگی هوا و کمتر مصرف شدن سوخت، سرمایه ملی خودمان کمک کند. اگر راستش را بخواهید، با توجه به فلسفه تولید این خودروها در بازارهای جهانی، در ایران خرید این نوع خودروها به اندازه آنجا عاقلانه نیست، اما در حد خود عاقلانه و کمک مهمی به محیط زیست خواهد بود. در نهایت باید گفت که بازیگر اصلی این داستان، تاکسیرانی و حمایت‌های دولتی است. حمایت‌هایی که امیدواریم در نهایت باعث نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی با خودروهای هیبریدی و برقی شود تا شاید ما هم بتوانیم هر روز صبح به جای دود و آلودگی همیشگی، نفسی تمیز را استنشام کنیم و انرژی آکسیژنی را به خون‌هایمان تزریق کنیم.



خلاصه بعد کلی استرس کشیدن دیدم کار من نیست، این دفعه دست به دامن آقا نادر مکانیک شدم و بردمش بالا سر ماشین، اونم دید وضع چه جوریه، عینکشو جابه‌جا کرد و گفت آقای جم ماشینو با جرثقیل بیار بیرون ببر خیابون سیلان، پیش آقا مر تزی که لوله‌های بنزینشو باز کنه، بعد بیار پیش من. گفتم خب این چه کاریه؟ مستقیم میارمش پیش خودتون! خلاصه به جرثقیل خبر کردم و با سلام و صلوات ماشینو بکسل کردیم و از رمپ پارکینگ آوردیم بالا و بردمش مکانیکی. چند روزی مهمون بود تا بالاخره آقا نادر مسیئر بنزینو باز کرد و ماشینو تحویلیم داد و گفت موتورش مر خصه، جلو بنددی و کمکاشم همین‌طور. فردای اون روز و کالت تعویض پلاک گرفتم و ماشینو با اون وضع داغون که استارت از توی موتور می‌خورد و ترمز دستتیش خراب بود و به خاطر خراب بودن جلو بنددی و کمک فنر آقیقاج می‌رفت، خودمو رسوندم مرکز تعویض پلاک جاده مخصوص کرج و در عین شگفتی پلاکو عوض کردم، چون به خاطر خصوصی شدن مرکز تعویض پلاک، داشستن معاینه فنی و بیمه لغو شده بود. بعد تعویض پلاک خواستم برم محضر و کاشف به عمل اومد همه مدارک ماشین جز اون برگ سبزی که بهم داده بودن، گمشده؛ ماند چه مکفاتی کشیدم چون محضر دار می‌گفت باید برگ سبز گمر کیش باشه و با هر مکفاتی بود شماره ترخیصشو از اداره گمرک ترمینال جنوب گرفتم و با یه کپی برگه از محضری که قبلا و کالت خورده بود و یه کپی سوابق بیمه که آخرین مال سال ۸۶ بود و بعد پرداخت عوارض شهرداری بالاخره موفق شدم سند زبون بسته رو به نام خودم بزنم.

جور کردم و اوستا احمد اصفهانی رفیقمو بچه کردم رفتیم بالا سر ماشین که روشنش کنه، اونم بعد کلی ور رفتن به ماشین تو تاریکی پارکینگ از بالای کاربراتور بنزین ریخت تو حلقوم خشکیدش و با اتصال پیچ گوستی از روی اتوماتیک استارت به پیچ برقی (از توی کابین استارت نمی‌زد) از سرای باقی به عالم فانی برگردوندش و موتور روشن شد، چند دقیقه‌ای با همین روش بنزین ریختن از سر کاربراتور موتور روشن نگه داشت و پارکینگو به اتفاق پرود کردیم!

گفت ماشین وقتی خیلی وقت بخوابه، به خاطر رطوبت، لوله‌های فلزی بنزین زنگ می‌زنن، کبک می‌شن و باز کردنشون کار حضرت فیله! باید با یه ظرف پلاستیکی باک موقت براش درست کنی و از پارکینگ بیار پیش بیرون و ببریش تعمیرگاه که لوله‌ها رو واست باز کنه. فردای اون روز با بنزین و بطری ۱/۵ لیتری نوشابه، شیلنگ و باتری رفتم سر وقت ماشین. اول چرخشو باز کردم بردم به آپاراتی ولف چرخا رو عوض کرد و بادشون کرد. بعد با همون روش از بالای کاربراتور بنزین ریختم و با پیچ گوستی از سر استارت ماشینو روشن کردم و انتظار داشتم که پمپ، بنزینو از ۱/۵ لیتری بکشه و خودش روشن بمونه، ولی پمپه کار نمی‌کرد لعنتی! یه بار دیگه که استارت زدم جرقه زد و پرید به بنزینایی که ریخته بود دور کاربراتور، آتیش گرفت و از اونجا سرایت کرد به لوله که روکش پارچه‌ای داشت و بنزینو از ۱/۵ لیتری مثل فیتیله به خودش کشیده بود، خلاصه به موقع به دادش رسیدم؛ اگه بطری پر بنزین آتیش گرفته بود، خود ماشین که هیچی، کل ساختمون دود می‌شد می‌رفت آسمون!



مخور غم گذشته

01

وقتی صاحب ماشین خلاق باشد و غم دنیا را نخورد، نتیجه اش می شود عکسسی که در تصویر می بینید. چند لاستیک نیمه سالم و تکه هایی از ماشین که به هم وصله پینه شده است، باله های کوسه هم شاهد حرف های ما هستند! البته این روش، حرفه ای هم برای مقابله با دیگر ماشین ها است که به تازگی کشف شده است!



طبیعت گرد حرفه ای

02

کارتون پر طرفدار سگ های خالدار ۱۰۱ را به یاد دارید؟ این ماشین از همان خانواده است فقط با ابعادی بزرگ تر و کمی شیک تر که در خدمت نیازهای انسان است و شاید برایتان جالب باشد اگر بدانید در کشور سوئد به تولید انبوه رسیده است! در سوئد این ماشین به منظور طبیعت گردی استفاده می شود و جزو ماشین های بسیار پر طرفدار است.



خوشمزه ترین ها!

03

این ماشین که در یکی از ایالت های آلمان ساخته شده است، برگزیده کار نام دارد و به منظور جذب مشتری روزها و شبها در خیابان می چرخد تا مردم به سمت یکی از رستوران های فست فود این ایالت جذب شوند! اما نکته جالب ماجرا این است که افرادی که با فرزندان کوچک خود به این رستوران بروند، می توانند یک دور با این ماشین بزنند!



بیربط به حیوانات!

04

این ماشین کوچک ترین ربطی به حیوانات ندارد اما به دلیل اصرار یکی از افراد پولدار، به شکل یک گربه ساخته شده تا احتمالاً این فرد بتواند همسر خود را سورپرایز کند! دلیل دیگری اگر به نظر تان می رسد، لطفاً با رسم شکل اعلام کنید! این ماشین گربه ای در کشور سوئیس تولید می شود و مشتری های خاص خود را دارد. کاربرد اصلی این ماشین در شهر بازی ها است.



بازیافتی ها را دور نریزید!

05

بارها شنیده ایم که گفته اند هر چیز که عار آید، یک روز به کار آید. این مثل نمونه بارز و مشهود این ماشین است که به نظر می رسد راننده با انواع مواد بازیافتی و هر چه در خانه داشته، سعی در تزئین آن داشته است و شاید تلاشش هم بیپوده نبوده است!



الهه مسواک!

نمونه بارز دندان‌های خود را هر شب قبل از خواب به مدت ده دقیقه مسواک کنید، به روایت تصویر... نکته دیگری که در ساخت این ماشین به آن اشاره شده است، خنده رو بودن آن است که بر عکس بسیاری از ماشین‌های ساخته شده در جهان نیست و شکل منحصر به فردی دارد!

06



جای طلبان همیشگی!

هر چند ایرانی‌ها اعتقاد دارند که یکی از حرفه‌ای‌ترین مصرف‌کنندگان جای در جهان هستند، اما این عکس نشان می‌دهد مردم دیگر کشورها هم خیلی از این قاعده مستثنی نیستند و شاید روزی که خیلی دیر نیست، چند نمونه از این ماشین را برای ایرانی‌ها صادر کنند!

07



یک تیر و دو نشان

هر چند در این تصویر مشخص نیست که فرد تلاش نافرجامی برای استفاده بهینه از طرح پرنده‌های خود داشته و ماشین نیمه‌کاره‌اش، اما آنچه واضح و مبرهن است این است که راننده پرواز را در فیلم‌های کلاسیک بسیار می‌پسندیده ولی راه‌وروش استفاده از آن را درست متوجه نشده است!

08



برای ویراژ طلبان!

شاید اگر چند نمونه از این نوع ماشین به ایران صادر شود، تعداد ویراژ طلبان و لایبی‌کشان که معضلات همیشگی کشور هستند، به کمتر از نصف برسد و مردم بتوانند شب‌ها با خیال آسوده‌تری سر بر بالین بگذارند. آقایان مسئول لطفا رسیدگی کنند...

09



برای کلاسیک‌بازان

اگر شما هم جزو افرادی هستید که هنوز چهره فولکس‌های قدیمی را فراموش نکرده‌اند، دبدن این عکس خالی از لطف نیست. این ماشین در نمایشگاهی از ماشین‌های کلاسیک قدیمی به بالاترین قیمت فروخته شد!

10

توصیه‌های تابستانه برای خودرو شما

خودرویی برای تمام فصول

راه بیندازید، سعی کنید که آن را در یک سطح کم و یکنواخت روشن کنید. استفاده بهینه از سیستم کولر می‌تواند موجب بهبود مصرف سوخت شده و همین‌طور، خودرو شما را در یک فرم خوب نگه دارد.

آماده‌سازی سیستم خنک‌کننده

شاید خیلی‌ها فکر کنند استفاده از ضدیخ تنها مخصوص فصل زمستان است اما افزودن ضدیخ به سیستم خنک‌کننده ماشین یکی از نکات ضروری ماشین در فصل تابستان است. پیش از افزودن ضدیخ در سیستم خنک‌کننده باید از سلامت و کارایی قسمت‌های مختلف سیستم خنک‌کاری مانند ترموستات، پمپ آب، شیلنگ‌ها و درب رادیاتور مطمئن شوید.

با باز کردن بست اتصال خروجی از ترموستات و شیلنگ لاستیکی باید تمام مسیر گردش ضدیخ، با آب یا محلول‌های ویژه، شست‌وشو و تمیز شود. بدنه بیرونی رادیاتور به وسیله برس پلاستیکی نرم با محلول آب و صابون شسته می‌شود تا عبور هوا از میان پره‌های رادیاتور بهتر انجام شود. پس از انتخاب ضدیخ مناسب، با توجه به توصیه سازنده خودرو، شرایط آب‌وهوایی و در نظر گرفتن حجم خنک‌کننده، مقدار ضدیخ مورد نیاز را داخل رادیاتور بریزید. شایان ذکر است که سازندگان خودرو، استفاده از محلول ۱:۱ ضدیخ و آب (۵۰ درصد حجمی آب و ۵۰ درصد ضدیخ) را به عنوان سیال خنک‌کننده مناسب در خودروها توصیه و به کارگیری آن را در مدت سال تأکید می‌کنند.

توصیه‌های مهم در سفرهای تابستانی

هر اتومبیلی قبل از سفر باید به‌دقت مورد بازرسی و معاینه فنی قرار گیرد تا از آماده بودن آن برای سفر مطمئن شد. هنگام سفر، سالم بودن چراغ‌ها و ترمز از ضروری‌ترین مسائلی است که باید به آن توجه کرد و دقیقاً میزان روغن موتور و پاکیزه بودن فیلتر هوا، آب رادیاتور، باد و وضعیت لاستیک‌ها، بخاری، موتور برف پاک‌کن و تیغه‌های آن، روغن گیربکس و دیفرانسیل را بررسی کرد. توصیه‌های زیر را جدی بگیرید.

۱. کودکان خردسال به هیچ‌وجه نباید در روزهای داغ تابستان در خودرویی که در هایش قفل و شیشه‌هایش بالاست، تنها بمانند. دمای درون خودرو می‌تواند در اثر تابش مستقیم نور خورشید در هر دقیقه یک درجه سانتی‌گراد افزایش یابد و در مدت زمانی کوتاه به بیش از ۷۰ درجه برسد.
۲. می‌توان همه درها را پیش از استارت زدن خودرو باز کرد تا گرما از اتاق آن خارج شود.
۳. در سفرهای طولانی در فواصل زمانی منظم مدتی پدال ترمز را پایین نگه دارید.
۴. از خودرو خود غافل نشوید. شیلنگ‌ها، کمر بندها، سیستم تهویه، باد چرخ‌ها و روغن آن را کنترل کنید.



خنک‌کاری و تسمه را بررسی و عیب آن را رفع کنید. موتور خودرو در فصل تابستان به زمان کمتری برای گرم شدن نیاز دارد.

الزامی به نام کولر...

این روزها هوا در شهر تهران آنقدر گرم است که در خیابان‌ها کمتر ماشینی را می‌بینید که با شیشه‌های باز و بدون استفاده از کولر در حال حرکت باشد، اما برای بهتر کار کردن کولر ماشین در فصل گرما نکاتی هست که باید به آن توجه کرد.

۱. ابتدا آنکه سیستم کولر خودرو را بازدید و سرویس‌های مربوط به آن مانند شارژ گاز، تعویض تسمه کولر و تعویض فیلتر خشک‌کن هوای کولر را انجام دهید. با توجه به اینکه روشن بودن کولر، توان زیادی را از موتور می‌گیرد و باعث ازدیاد دمای موتور و مصرف سوخت می‌شود، بهتر است از کولر به‌صورت بهینه استفاده شود.
۲. اگر جعبه‌دنده و دیفرانسیل خودرو شما از نوع زمستانه است حتماً آن را تعویض و از روغن‌های مناسب فصل یا چهارفصل استفاده کنید.
۳. آب مصرفی در خودرو باید سختی کمی داشته باشد تا رسوب نگیرد؛ به‌ازای هر هزار کیلومتر یا هفته‌ای یک‌بار باید سطح سیار خنک‌کننده بازدید شود. زمان تعویض سیال خنک‌کننده کولر در شرایط عادی معمولاً سالانه یا پس از طی مسافت ۳۰ هزار کیلومتر است اما زمان‌های تعویض سیال در شرایط سخت رانندگی و بسته به شرایط، انجام می‌شود.
۴. به‌جای اینکه کولر را در یک زمان کم، با فشار زیاد

شاید خیلی از ما حتی حوصله حرکت و راه رفتن را در گرم‌ترین روزهای سال نداشته باشیم و این بی‌حوصلگی را مدام به گرمای بیش از حد هوا نسبت دهیم، با این حال اما شاید برایتان جالب باشد اگر بدانید خودرو و اتومبیل شما هم ممکن است حوصله حرکت در روزهای تابستان را نداشته باشد! این مسئله بدین معنی است که اتومبیل هم نیازمند نگهداری دقیق‌تر در تابستان است و این روزها توصیه‌های متفاوت‌تری از دیگر فصول سال را می‌طلبد. در این گزارش بخشی از این نکات را باهم می‌خوانیم.

پیشگیری بهتر از درمان است

این روزها هوا آنقدر گرم شده که شرایط سهولت نگهداری را برای دارندگان خودرو نیز سخت‌تر کرده است. شاید خیلی از مردم هنوز ندانند که گرم شدن زیاد قطعات ماشین می‌تواند موجب خسارت یا از بین رفتن آن شود، پس بهتر است علاج واقعه را قبل از وقوع آن دانست و تدابیری برای نگهداری خودرو خود اندیشید. نکته مهم در این باره این است که در ابتدای فصل گرما، موتور خودرو را تحت آزمایش عملکرد قرار دهید و به‌گونه‌ای تنظیم کنید که دمای سیستم خنک‌کاری موتور در حد نرمال باشد؛ همچنین بررسی مدار سیستم جرقه‌زنی و سیستم خنک‌کاری و رفع عیب آن ضروری است.

از دیگر نکاتی که می‌توان به آن اشاره کرد این است که اگر فکر می‌کنید وجود ترموستات باعث گرم شدن موتور می‌شود از سالم بودن آن مطمئن شوید. سپس بقیه سیستم خنک‌کاری از جمله رادیاتور، پمپ

گفت و گو با مجید آقا ابراهیمی

با خود رو خود زندگی کنید



مجید آقا ابراهیمی، یکی از معروف ترین مکانیک‌های شهر تهران است که تحصیلات مرتبط با خودرو دارد. او در گفت و گوی اختصاصی با ما نکات مهمی از نگهداری ماشین در فصل تابستان را متذکر شده است که خواندنشان خالی از لطف نیست.

آقای ابراهیمی مهم ترین نکات نگهداری از خودرو در فصل تابستان چیست؟

ماه‌های گرم سال می‌توانند خسارت و خرابی‌های زیادی به وسیله نقلیه مردم وارد کنند. با این حال اما دانستن برخی تکنیک‌های ساده می‌تواند از بسیاری مشکلات احتمالی جلوگیری کند. از قدم‌های کوچکی مانند تمیز کردن کفپوش‌ها گرفته تا کارهایی مانند بالا زدن کاپوت، روش‌های مختلفی برای رانندگی ایمن تر و راحت تر در فصل تابستان وجود دارند. اولین نکته شاید این باشد که بگویم در وهله اول باید ماشین خود را تمیز نگه دارید!

یعنی تمیزی ماشین از نکات نگهداری از آن در فصل تابستان است؟

دقیقا همین‌طور است. ببینید یک زمستان و بهار پر بارش و طولانی می‌تواند فشار زیادی را به خودرو و شما وارد کند بنابراین، شما می‌بایست یک بررسی دقیق در بیرون و داخل داشته باشید و لکه‌های زنگ‌زدگی احتمالی را در زیر خودرو و بدنه پیدا کنید. وجود لکه زنگ در این قسمت‌ها احتمالا نشان دهنده مشکل در سیستم ترمز یا گل گیر هاست که نقص در آنها خسارت‌های جبران ناپذیری برای خودرو در پی دارد. به این منظور لبه‌های برف پاک‌کن، درز گیرها و سایر قطعات لاستیک را دوباره بررسی کنید و در صورت لزوم آنها را تعویض کنید. در همین حال، حتماً از پاک کردن نمک‌ها و تمام باقی مانده‌های فصل زمستان مطمئن شوید تا به این وسیله احتمال خوردگی قطعات را کاهش دهید.

در خصوص بررسی تایرها چطور؟

آب و هوای تابستانی هوای داخل تایرهای شما را منبسط می‌کند و آنها را در خطر ترکیدگی قرار می‌دهد. بر این اساس، می‌بایست همیشه از وضعیت مناسب فشار باد آنها اطمینان حاصل کنید. متأسفانه بسیاری از افراد به اشتباه فکر می‌کنند که فشار باد مناسب بر دیواره تایر درج شده است، ولی چنین چیزی درست نیست. چیزی که در آنجا درج شده، حداکثر فشار باد لاستیک است. آج‌ها نیز اهمیت خود را دارند و همیشه باید برای تعویض تایرهای قدیمی آماده باشید. ضمن اینکه همین کارها، یعنی بررسی آج‌ها و فشار باد را برای لاستیک زاپاس نیز باید انجام دهید؛ چرا که همین لاستیک است که قرار

است شما را از ماندن و توقف طولانی در جاده نجات دهد. نکته دیگر هم درباره کاپوت است. نکات آن چیست؟

ببینید طبق آمار، بررسی ۱۵ دقیقه‌ای زیر کاپوت در هر ماه می‌تواند ۷۰ درصد از مشکلات منجر به خرابی در جاده و بزرگراه را کاهش دهد. بدین منظور وضعیت باتری را نیز در نظر داشته باشید؛ چرا که دماهای بالا می‌توانند فشار زیادی وارد کنند. ضمن اینکه، بررسی سطح مایعات و سیله نقلیه خود را فراموش نکنید. ۵ مایع مهم، یعنی روغن، میرد، روغن‌های گیربکس، فرمان و ترمز، همگی خودرو شما را سرپا نگه می‌دارند. سطح پایین مایعات می‌تواند نشان دهنده یک نشتی در شیلنگ‌ها، یا یک مشکل بزرگ‌تر باشد. مهم‌تر از همه، به سطح پایین روغن ترمز توجه کنید. شاید باور اینکه خرابی و نقص جدی ماشین‌ها در فصل تابستان بسیار از آمار این میزان در فصل زمستان بیشتر است کمی سخت باشد اما واقعیت دارد. مردم بیشتر در فصل زمستان به فکر اتومبیل خود هستند اما در حقیقت باید برعکس این ماجرا باشد.

چطور؟

عملکرد نادرست و نادقیق سیستم جرقه‌زنی می‌تواند سبب افزایش دمای موتور و جوش آوردن آن در تابستان شود؛ بنابراین بهتر است از هر ۸ هزار تا ۱۰ هزار کیلومتر، دلکو بررسی و تنظیم شده و پلاتین‌های فرسوده تعویض شوند. ضمناً شمع‌ها را نیز در این فاصله بازدید و تمیز کرده و حداکثر هر ۲۵ هزار کیلومتر، آنها

را تعویض کنید. نکته دیگر این است که در فصل گرما، آب باتری‌ها نیز زودتر تبخیر می‌شود؛ بنابراین طی هر بار تعویض روغن، آب باتری‌ها را نیز بررسی و کنترل کنید و در صورت کمبود آب، فقط به آن آب مقطر اضافه کنید.

نکته دیگری هست که مردم باید از آن مطلع باشند؟

چند نکته هست که فکر می‌کنم اگر مردم بدانند و آن را رعایت کنند، شاهد خرابی‌های کمتر ماشین در این فصل هستیم. در فصل تابستان اگر هوا بسیار گرم باشد، ممکن است خدای ناکرده به ماشین آسیب جدی برسد و حتی منجر به آتش‌سوزی شود؛ بنابراین اتفاقات ناگواری می‌افتد که کسی حتی فکرش را هم نمی‌کند. یکی از ساده‌ترین نکات این است که از پارک کردن اتومبیل در زیر نور مستقیم آفتاب خودداری کنید تا بدین وسیله تبخیر بنزین از باک اتومبیل را به حداقل برسانید.

۲. وجود ضد یخ در آب رادیاتور حتی در فصل تابستان نیز مفید است زیرا دمای جوش آب را بالا برده و از رسوب‌گرفتنی و خوردگی زود هنگام آن جلوگیری می‌کند.

۳. هر ۸ هزار تا ۱۰ هزار کیلومتر تسمه پروانه را بررسی کنید تا سالم بوده و لمی آن در حد و اندازه‌های توصیه شده باشد.

۴. تقریباً هر دو سال یک‌بار باید آب درون رادیاتور را خالی کرده و اقدام به تمیز کردن و رسوب‌زدایی لوله‌های آن کرد.

Laboratory

of AVRAND PISHRO

آزمایشگاه صنعتی اورند پیشرو



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



www.avrand.com

بنز معماری، ماشین کلاسیک‌بازها



شود. آنچه آن زمان همگان را شگفت زده کرد، سیستمی در قسمت تعلیق عقب این خودرو بود که باعث می‌شد ارتفاع خودرو در سرعت‌های بالا به‌طور خودکار (بر اثر فشار هوای وارد شده روی اتاق و صندوق عقب) کم شود تا فرمان‌گیری آسان‌تر شود. مزیت دیگر این سیستم این است که هنگام پر بودن صندوق عقب و سنگین بودن عقب ماشین، چرخ‌ها کمی تغییر زاویه داده و از هم باز می‌شوند.

یک فرمان تقریباً هیدرولیک!

جعبه فرمان این خودرو حتی در نوع معمولی (غیر هیدرولیک) طوری تنظیم شده که با نیروی کم، راحت می‌چرخد. دلیل ساده‌ای هم دارد. اینکه فرمان اغلب ماشین‌ها اصطلاحاً ۳ دور قفل تا قفل می‌گردد ولی فرمان این ماشین ۴٫۵ دور قفل تا قفل قابلیت چرخش دارد. همین ویژگی باعث می‌شود تا پارک کردن این ماشین خیلی ساده‌تر از چیزی باشد که همه افراد تصور می‌کنند. مصرف سوخت این مدل از بنز، هم در مدل ۲۲۰، در صورت تنظیم بودن موتور ۱۲ تا ۱۳ لیتر در ۱۰۰ Km سیکل ترکیبی و ۹ تا ۱۰ لیتر در ۱۰۰ Km جاده‌ای است که تقریباً با ۴۰۵ و سمنند و پرشیا و... برابری می‌کند.

لذت‌راندگی

پدال گاز این ماشین برخلاف همه اتومبیل‌ها که با سیم به دریچه گاز موتور وصل می‌شوند، به کمک چند اهرم فلزی به دریچه گاز کار براتور می‌رسد که باعث سفت نشدن پدال گاز پس از چند سال و افزایش بیش از حد طول عمر آن می‌شود. در میان همان اهرم‌ها یک قسمت الکلنگ مانند هست که باعث می‌شود وقتی راننده پایش را روی پدال گاز می‌گذارد، ماشین گاز نخورد و فقط وقتی که به پدال فشار می‌آورد ماشین گاز می‌خورد. این امر باعث می‌شود عضلات پادیرتر خسته شوند و فرد رانندگی لذت‌بخشی را تجربه کند.

طراحی و ساخت، برای کلاسیک‌بازها

طراحی و ساخت این اتومبیل در سال ۱۹۶۷ به پایان رسید. در سال ۱۹۶۸ متولد و به بازار ارائه شد و تولید آن تا سال ۱۹۷۵ ادامه داشت. این ماشین با دو شماره شاسی مختلف ارائه شده است؛ شاسی W114 و شاسی W115. آن دسته از ماشین‌هایی که موتور ۶ سیلندر یا ۵ سیلندر داشتند، با کد شاسی W114 به بازار ارائه شدند و آنها که موتور ۴ سیلندر داشتند با کد شاسی W115 ارائه شدند.

تغییرات عمده

اواخر سال ۱۹۷۲ بود که تغییری در این ماشین ایجاد شد و با شمایی جدید راهی بازار شد. اما تغییرات ایجاد شده، چه بود؟ شیشه‌های لچکی حذف و آینه‌های بغل هم عوض شدند. کنار ستون‌های جلو و لبه سقف آپگیرهایی نصب شدند که در هنگام بارندگی از پاشیدن آب برف پاک‌کن به شیشه‌های کناری جلوگیری شود. رادیاتور و جلوپنجره عریض‌تر شدند. پلاک جلو از زیر سپر به روی آن منتقل شد و زه‌های استیل زیر سپر حذف شدند؛ همچنین پایه ستاره ایستاده جلو کوچک‌تر و دستگیره صندوق عقب بلندتر شد. این تغییرات باعث شد مردم اشتیاق بیشتری به داشتن این ماشین نشان دهند و باعث هر چه محبوب‌تر شدن این نوع مرسدس بنز در دنیا شد.

مزیت‌های جالب

سیستم تعلیق مستقل جلو و نیمه‌مستقل عقب که شامل دیفرانسیل سه‌تکه و فنرهای مارپیچ و کمک‌فنرهای گازی است، این امکان را به این خودرو می‌دهد که در پستی‌بلندی‌ها هر چرخ به‌صورت مستقل عمل کرده و از کج شدن خودرو جلوگیری می‌کند. مزیت دیگر این نوع دیفرانسیل این است که دیفرانسیل زیر اتاق بسته شده و حرکتی ندارد که باعث فرسودگی گاردان و چهارشاخ آن

هر چند اگر خرید ماشین کلاسیک در ظاهر کار عاقلانه‌ای نباشد، اما تجار با ماشین‌های کلاسیک یکی از پرکارترین و جالب‌ترین سرگرمی‌های مردم در دنیا است. این راز علاقه مردم به نمایشگاه ماشین‌های قدیمی که همه‌ساله در اغلب کشورهای جهان برگزار می‌شود، می‌توان فهمید. نکته دیگر اما علاقه مردم همه کشورها به این نوع خودروها است. در این صفحه با یکی از پرطرفدارترین نوع ماشین‌های کلاسیک آشنا شوید.

چرا این ماشین در دسته کلاسیک‌ها است؟

اینکه یک ماشین چقدر باید قدمت داشته باشد تا به‌عنوان یک خودرو کلاسیک شناخته شود در کشورهای مختلف، متفاوت است. میانگین این عدد ۲۵ سال است، اما در کشورهای اروپایی به ۳۰ سال و در کشورهای آمریکایی به ۱۵ سال نیز می‌رسد و می‌توان عنوان یک ماشین کلاسیک را در این بازه قدمت به یک ماشین داد. همچنین زمان تولید یک ماشین و زمان توقف یک مدل هم می‌تواند در کلاسیک‌نامیدن آن نقش داشته باشد. مرسدس بنز ۱۱۵ که در ایران بنز معماری نامیده می‌شود، یکی از مهم‌ترین و جذاب‌ترین نوع ماشین‌های کلاسیک در دنیا است.

در دسته آلمانی‌ها!

پس از معرفی و محبوب شدن ماشین کلاسیک آمریکایی، ماشین‌های کلاسیک آلمانی نیز جایگاه ویژه‌ای در دهه هفتاد پیدا کرد. (۱۹۶۸-۱۹۷۵) BMW 2002، (۱۹۶۳-۱۹۷۱) MERCEDES W113 SL، (۱۹۶۳-۱۹۷۱) MERCEDES W115 و MERCEDES SLC که در ایران با نام بنز معماری معروف است، جزو محبوب‌ترین خودرو کلاسیک آلمانی محسوب می‌شوند که ظرافت، دقت، طراحی قطعات ماشین کلاسیک آلمانی نکته قابل توجه در این ماشین‌ها است.

ایرادات خودروی تان را بوبکشید



این کار استفاده کنید.

☑ بوی گوگرد

بعد از یک رانندگی بسیار طولانی و توقف خودرو ممکن است بوی گوگرد را حس کنید که دلیل آن وجود گوگرد در روغن گیربکس های دنده ای است که برای افزایش مقاومت روغن به کار می رود و بعد از چندین سال به ماده ای بدبو تبدیل می شود.

☑ بوی کاغذ سوخته

هنگامی که دنده ها را عوض می کنید و در همه حال این بو وجود دارد دلیلی می تواند از صفحه کلاچ ماشین باشد که در حال از بین رفتن یا به اصطلاح در حال سوختن است. چرا که در ساخت صفحه کلاچ از ترکیبی از کاغذ استفاده می شود. در این شرایط بهتر است که هر چه سریع تر به تعمیرگاه مراجعه کنید و صفحه کلاچ خودرو خود را عوض کنید

☑ بوی تخم مرغ فاسد

اگر این بوزمانی که موتور ماشین روشن است به مشام رسید دلیل آن به خاطر بوی هیدروژن سولفید در اگزوز است که عامل ایجاد هیدروژن سولفید ذرات کم گوگرد در بنزین است. این ذرات در مبدل کاتالیک تبدیل به دی اکسید گوگرد شده و نشان دهنده مشکل در سیستم انژکتوری است. اما بیشتر اوقات این مشکل به دلیل خرابی مبدل کاتالیک است.

☑ بوی نان نَست سوخته

این بو ممکن است از یک مدار کوتاه الکتریک یا عایق روی سیم باشد که در حال سوختن است. زیر کاپوت را چک کنید رانندگی در این شرایط خطرناک است پس به نزدیک ترین تعمیرگاه مراجعه کنید یا از نیروهای امداد کمک بخواهید.

خنک کننده خودرو از محوطه آن نشست کند، شما بویی شبیه بوی شربت شیرین یا بوی شیر درخت افرا را استشمام خواهید کرد که نشانه بسیار مهمی از این اتفاق است. این بو بعد از گرم شدن موتور یا زمانی که موتور را خاموش کردیم حس می شود. دلیل آن هم مایع خنک کننده موتور است که بوی شیرینی دارد، اما سمی است. این مایع حاوی اتیلن گلیکول است. در صورتی که نشستی این مایع از محوطه بسیار جدی باشد، می تواند صدمات جبران ناپذیری به موتور خودرو وارد کرده و با افزایش دمای موتور، صدماتی به موتور وارد کند.

☑ بوی پلاستیک سوخته

بوی پلاستیک سوخته معمولاً به لنت ترمز و سیستم ترمز خودرو بازمی گردد. به طور مثال در صورتی که با ترمز دستی نیمه بالا حرکت کنید، قطعاً پس از چند کیلومتر راه رفتن، لنت بسیار داغ شده و دود غلیظی از آن بلند خواهد شد ولی قبل از اینکه لاستیک خودروی تان آتش بگیرد، می توانید با بوی پلاستیک سوخته ای که ابتدا از آن بلند می شود از این اتفاق جلوگیری کنید. به طور کلی در صورتی که با هر کدام از بوهای گفته شده مواجه شدید، بدون فوت وقت به نمایندگی مجاز یا تعمیرگاه های مجاز مراجعه کرده و مشکل را برطرف کنید تا از پرداخت هزینه های اضافی نجات پیدا کنید.

☑ بوی بد یا باجوراب

این بوزمانی که سیستم ایرکاندیشن را روشن می کنید به مشام می رسد. دلیل آن می تواند وجود نوعی قارچ باشد که در فضای مرطوب ایرکاندیشن و داخل سیستم تبخیر به وجود آمده و رشد کرده است. برای رفع این مسئله می توانید فقط پنکه ماشین را تا درجه آخر روشن کنید و اجازه بدهید که فن چندین دقیقه کار کند تا فضای داخل سیستم را خشک کند. اما اگر مشکل پابرجا بود باید از اسپری های مخصوص

گاهی پیش از آنکه خودرو خراب شود و هزینه های بالایی را روی دستتان بگذاردمی توانید به ایرادات خودرو پی ببرید و پیش از اینکه شما را متحمل ضررهای هنگفت کند به تعمیرگاه مراجعه کنید. راننده های کار کشته برای بوبردن از ایرادات احتمالی به وسیله شامه خود عیب و ایرادات خودرو را بومی کشند. به همین دلیل می توانید با آشنایی با انواع بوهایی که ممکن است در اتومبیل به مشامان بخورد، می توانید ایرادات خودرو خود آگاه شویم.

☑ بوی روغن داغ

یکی از مهم ترین مواردی که با بویایی می توان به آن پی برد، بوی روغن داغ است که در بعضی از خودروهای پرکار احساس می شود و در صورت عدم پیگیری می تواند منجر به ضررهای سنگینی در خودرو شود. این اتفاق در زمانی رخ می دهد که روغن به سیستم اگزوز خودرو نشست کرده و بسوزد. با مراجعه به تعمیرگاه های مجاز نسبت به عیب یابی خودرو اقدام کنید.

☑ بوی بنزین

یکی دیگر از بوهایی که اغلب افراد حداقل یک بار آن را احساس کرده اند، بوی بنزین است که نشان از یک عیب و ایراد در خودرو دارد. معمولاً بوی بنزین به صورت خام به مشام افراد می رسد که این بو نشان از نشستی موجود در سیستم تزریق خودرو یا دیگر مواردی است که با بنزین سروکار دارند. در بعضی از موارد که نشستی بنزین زیاد است، حتی اتفاقات ناگواری همانند آتش سوزی خودرو ناگزیر بوده و می بایست برای جلوگیری از این اتفاقات نسبت به تعمیر و رفع این مشکل اقدام شود.

☑ بوی شربت شیرین

شاید برایتان عجیب باشد که بدانید در هنگامی که مایه

جایزه:
کارت هدیه
۲۰۰ هزار
تومانی

اسامی برندگان جدول شماره ۱۰:

علی فرهادی - ۳۹۵۸

حمید شکورزاده - ۴۵۳۲

جواد محمودی آذر - ۳۴۱۸

راز صنعت در هر شماره با برگزاری مسابقه پیامکی به قید قرعه به شما خواننده محترم جوایزی اهدا می‌کند. شما تنها می‌توانید از طریق ارسال رمز جدول به شماره ۰۷۲۱۶۰۳۰۰ در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید.

افقی

- ۱- قطعه‌ای معمولاً به شکل بادام برای تبدیل حرکت دورانی به حرکت رفت و برگشت - بخشی از خودرو، جایگاه سوخت
- ۲- از خودروهای گرانبه‌تر برای مقاصد تشریفاتی - شرکت خودروسازی آمریکایی از شرکت‌های تابعه جنرال موتورز
- ۳- حمیر بافتنی - کلمه شگفتی - شرکت خودروسازی ایتالیایی به نام بنیانگذارش
- ۴- پذیرفته نشده - ادویه پر مصرف - قانون مغولی
- ۵- سال ترکی - ... آن نیست که گه تند و گه آهسته رود، ... آن است که آهسته و پیوسته رود - واحد طول دستی غیر استاندارد
- ۶- حاکم ولایت - به جریان انداختن - نیم تنه
- ۷- پر ثمر و نفیس - قطعه‌ای در خودرو که وظیفه روشن کردن موتور را بر عهده دارد
- ۸- صدای پرواز زنبور - سنگینی که بر جسم فرود می‌آید - آزادی و نجات
- ۹- وسیله خودکار برای تنظیم دما - از قطعات خودرو که حالت دفاعی دارد - مخترع تلفن
- ۱۰- امر آوردن - از وسایل ضروری خودرو، مولد الکتریسیته - اولین دو رقمی
- ۱۱- درخت تسیح - بازنده شطرنج - درچه مخصوص باز و بسته کردن سیلندرهای موتور خودرو
- ۱۲- بارکش شهری - نوعی بالا پوش - پیامبری در کام ماهی
- ۱۳- پایان نامه - از سوره‌های طولانی قرآن - خوردنی در دناک! - علامت جمع
- ۱۴- شرکت خودروسازی کره ای - شرکت خودروسازی ژاپنی که دفتر مرکزی آن در شهر یوکوهاما قرار دارد
- ۱۵- از خودروهای مشهور، لوکس و پر فروش جهان ساخت کشور آلمان - بزرگترین تولیدکننده موتور سیکلت در جهان

عمودی

- ۱- گونه‌ای از چرخنده با ساچمه‌های کروی (باتاقان توپی) - مارک معروفی بر خودروهای ژاپنی
- ۲- شرکت سازنده خودروهای لوکس آلمانی - ناحیه صنعتی آلمان - آلت موسیقی
- ۳- بهر و خوابیده - اسباب و وسایلی که برای انجام کاری مورد نیاز است - رود اروپایی - زهشپاران عالم ... که را دیدم غمی دارد، دلا دیوانه شود بیوانگی هم عالمی دارد
- ۴- گوشواره - اشاره دور - تعجب خانم‌ها - ورزشی با راکت
- ۵- آرامگاه - عضوی در صورت - غذای تزریقی - نفع و فایده
- ۶- چه وقت؟ - از بچه‌های بانک - تاکسی تلفنی
- ۷- تحت تعلیم پهلوان - شجاعت و دلیری - خرس فلکی
- ۸- فریاد تشویق - آینده - باسکول، ترازویی بزرگ
- ۹- مخفف آسان پرداخت - غله پاک کن - خویشاوندی - یزید نصف شده!
- ۱۰- مرکز خلافت حضرت علی (ع) - خاک سفالگری - سازمان جهنمی رژیم منحوس پهلوی
- ۱۱- پوستر بزرگ تبلیغاتی - از مهم‌ترین قطعات خودرو که باعث خنک شدن موتور خودرو می‌شود - بدنه
- ۱۲- پیامدها و ثمرات، جمع نتیجه - شهر آذری - بهره هوشی در روانشناسی
- ۱۳- مجرای خروج آب از حمام یا حوض - علامت مغولی - انبار ماشین‌آلات سنگین - صحنه نمایش
- ۱۴- عقیق و نازا - لوح سنگی - طینت و سرشت
- ۱۵- منقار کوتاه - ضد عفونی شده، عاری از میکروب - هادی جریان برق

توضیح: پس از حل جدول از به هم پیوستن حروف خانه‌های زرد رنگ رمز جدول به دست می‌آید.

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

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



The right choice of procurement

شرکت بازرگانی آذر آبادگان ماد پارت ارس
تامین کننده مواد اولیه پلیمری

A hand holding a pen is positioned over a document with a pyramid background. The pyramid is divided into sections, with the number '7' in a circle on the left and '5' in a circle on the right. The text 'The right choice of procurement' is overlaid on the pyramid.

The right
choice of procurement



GENERAL
CAB
PARS

شرکت جنرال کب پارس

تولید کننده الکتروفن، پمپ بنزین، شیشه بالابر و ...



460 w
150 pa
2800 rpm



100 w
150 pa
2350 rpm

آدرس: تهران، ملارد، شهرک صنعتی صفادشت، خیابان اول
شرفی، پلاک ۱۱۲
تلفن: ۰۲۱۶۵۴۳۷۲۳۹ - ۴۱
فکس: ۰۲۱۶۵۴۳۲۰۸۴
info@gcpars.com

TUV NORD
ISO / TS 16949 : 2009

TUV NORD
DIN EN ISO 9001 : 2008



AVRAND
P I S H R O



دریافت تندیس یکصد برنده برتر
ارزش آفرین در سال ۹۶



www.avrand.com





مادپارت

شرکت آذربین ماد پارت راز

تمام قطعات را
فقط در بسته بندی مادپارت
با گارانتی یکساله تحویل بگیرید.



تامین و توزیع کننده قطعات یدک خودرو

www.maadpart.com

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



مادیارت

شرکت آذین ماد پارت راز

یک هفته در شهر

بیلورد های ما را در سطح شهر تهران مشاهده کنید



تامین و توزیع کننده قطعات یدک، خودرو

www.madpart.com

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