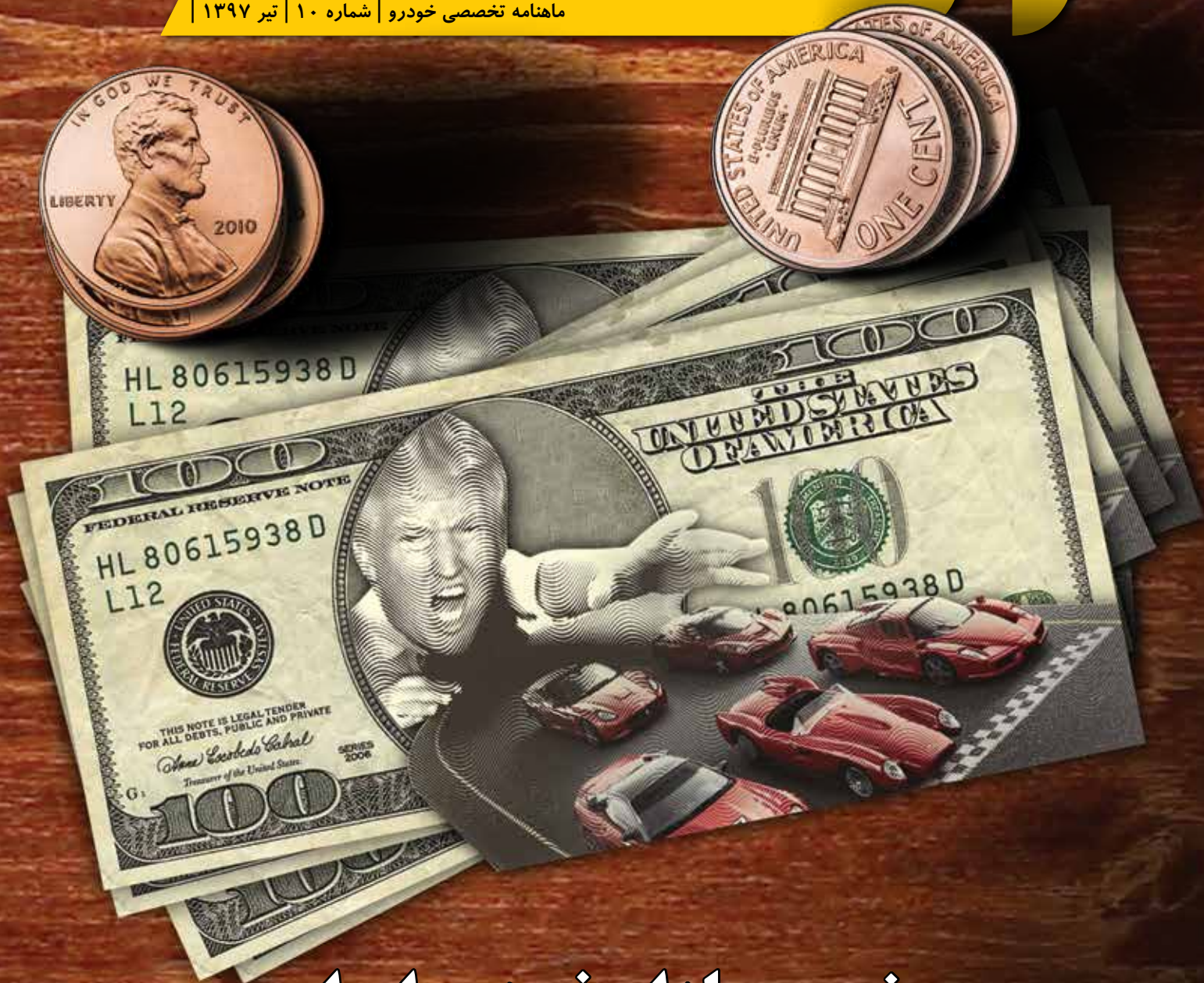


# راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۱۰ | تیر ۱۳۹۷



وضعیت بازار خودرو ایران  
بعد از خروج آمریکا از برجام

# DIDI

water

Natural Mineral Water From GorGor Spring



وزارة الصحة  
Ministry of Health  
TODAY



وزارة التعليم  
Ministry of Education  
TODAY



وزارة التعليم  
Ministry of Education  
Hope



دیده واتر

حامی ورزش کشور

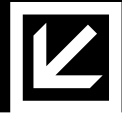


DIDI\_WATER

www.didiwater.com

Tel: 021-26215933





تیر ۱۳۹۷

### مفاهیم و کاربردها

آینده نگاری و صنعت خودرو

۰۴

### بازگشت به سمت چینی ها با افزایش توان تولید؟

پیش بینی وضعیت بازار خودروی ایران بعد از خروج آمریکا از برجام

۰۶

### هیب ری دی های بالاترکلیف

اما و اگر های موافقت دولت با افزایش تعرفه خودروهای سازگار با محیط زیست

۰۸

### راه نجات، بومی سازی صنعت خودرو است

کریمی سنجری کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با راز صنعت

۱۰

### کارت سوخت باز می گردد

نصب تجهیزات جدید در پمپ بنزین ها

۱۴

### ایران در مسیر کره یا ترکیه؟

بررسی دلایل کندی رشد صنعت خودرو کشور

۱۶

### آخرین تغییر و تحولات در صنعت خودرو

اخبار داخلی

۱۸

### جدول فروش محصولات بهمن موتور

آخرین قیمت ها

۲۰

### بزو سیتروئن دنبال بالا بردن قیمت

فربد زاوه، کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با راز صنعت

۲۲

### گشت و گذار در کلکسیون خودروهای لوکس دونالد ترامپ

سلبریتی

۲۶

### قتل و رایکونن؛ دوروی سکه فراری

گردن پری کانادا

۳۰

### معرفی j4، محصول جدید «جک»

معرفی خودرو

۳۲

### فرصت های تبلیغاتی در جام جهانی ۲۰۱۸

کمپانی هیوندایی با ۵۳۰ دستگاه خودرو حضور دارد

۳۳

### آفرود با چاشنی هیجان و آرامش

آفرود

۳۴

### آسیب های دست پر می آیند

پیشواز نمایشگاه خودرو ژاپن

۳۶

### بدون برتری در بعد فنی متفاوت در امکانات ظاهری

مقایسه مشخصات فنی و ظاهری آریو S300 اتوما تیک و دنا پلاس

۳۸

## فهرست اعضا

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 نوپری

تیم تحریریه (به ترتیب حروف الفبا): ریحانه جاویدی، الهام

گرافیک: حامد کاظمی

دبیر عکس: پرنو 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، آزاده صالحی و مریم اعظمی

آینده‌نگاری و صنعت خودرو

# مفاهیم و کاربردها

سروش امیریان مدیرعامل شرکت مالدپارت

یکی از مفاهیم نوین در حوزه مدیریت و استراتژی، مفهوم آینده‌نگاری و آینده‌پژوهی است. از اوایل قرن بیستم، با وقوع جنگ‌های جهانی اول و دوم، برخی کشورها نظیر فرانسه و آمریکا را بر آن داشت تا به‌منظور تدوین روند بازسازی کشورهای آسیب‌دیده در جنگ و همچنین پیشگیری از غافلگیری نیروهای مسلح از پیشرفت‌های فناوری در بلوک شرق، روش‌ها و رویکردهای جدیدی در تجسم و تصویرسازی آینده، ابداع کرده و به‌کار گیرند.

تاکنون، تعاریف گوناگونی برای آینده‌نگاری ارائه شده است. یکی از تعاریف اصلی آن، حاکی از این است که: «آینده‌نگاری، به‌ما امکان می‌دهد تا در فرآیندی منظم (سیستماتیک) و مشارکتی، ادراکات و تصورات از آینده را گردآوری کنیم و براساس آن، چشم‌اندازی میان‌مدت تا بلندمدت را با هدف اتخاذ تصمیمات روزآمد و به‌کارگیری اقدامات مشترک، بنا سازیم.» (جورجیو، ۲۰۰۱)

در نگاه اول، شاید این برداشت وجود داشته باشد که آینده‌نگاری، همان پیش‌بینی است. حال آنکه تفاوت‌های اساسی متعددی میان این دو مفهوم وجود دارد. به‌طور خلاصه، باید گفت که تفاوت اصلی این دو مفهوم، در نحوه برخورد آنها با آینده است. در واقع، پیش‌بینی کردن، نوعی برخورد منفعلانه است ولی آینده‌نگاری، یک برخورد فعالانه با آینده است که تلاش دارد نقشی در ایجاد و شکل‌گیری آن ایفا کند.

علاوه بر موارد فوق، شاید یک تفاوت اساسی دیگر در تعریف «مفهوم آینده» باشد. در پیش‌بینی، صرفاً یک نوع آینده و آن هم براساس روندهای تاریخی گذشته شناسایی می‌شود، ولی در آینده‌نگاری، با توجه به تلاش در جهت شکل‌دهی آینده، می‌توان چهار نوع شامل: آینده مطلوب (Preferable future)، آینده محتمل (Probable future)، آینده باور کردنی (Plausible future) و آینده ممکن (Possible future) را تصویرسازی کرد. تمامی این انواع آینده، برای دوره‌های زمانی میان‌مدت (۱۰ تا ۲۰ ساله) یا بلندمدت (۲۰ تا ۵۰ سال) ترسیم می‌شوند و تلاش بر این است تا تمامی تلاش‌ها در راستای تحقق «آینده مطلوب» متمرکز باشند. همچنین، آنچه که می‌بایست در ساختن

آینده مورد توجه قرار گیرد، توجه به چهار عامل: روندها (تغییرات دارای پیوستگی با گذشته تاریخی)، رویدادها (تحولات موردی دارای گسستگی تاریخی)، تصویرها (چشم‌اندازها و آرمان‌ها) و اقدامات است که با تحلیل آنها، در اغلب موارد ۳ تا ۴ سناریو برای آینده، طراحی می‌شود که در قالب سند استراتژی، برنامه‌های کلان سرمایه‌گذاری و... مدون و مکتوب می‌شوند. با این مقدمه، می‌توانیم به موضوع آینده‌نگاری در صنعت خودرو بپردازیم.

در سال ۲۰۱۷، موسسه تحقیقاتی مکنزی، چشم‌اندازی از آینده صنعت خودرو در سال ۲۰۳۰ میلادی ترسیم کرده است که آن سال را، به زیبایی، سال «انقلاب جهانی صنعت خودرو» نامیده است. برطبق این سند چشم‌انداز، توسعه حمل‌ونقل (استفاده از خودروهای اشتراکی، خودروهای خودران و...) و همچنین دگرگونی‌های عظیم در فناوری خودروها، یکی از مهم‌ترین رویدادها در آینده نزدیک به‌شمار می‌رود. به‌نحوی که خودروهای برقی و خودران، سهمی بزرگ در تولیدات شرکت‌های خودروسازی و جوامع بشری خواهند داشت و شیوه حمل‌ونقل نیز بسیار هوشمند خواهد شد. اکوسیستم صنعت خودروی جهان، در طی سال‌های آندک باقی‌مانده تا ۲۰۳۰، در چهار محور کلی دچار تغییر و تحولاتی بزرگ خواهد شد که اولین آنها، «تحول در بازارها و منابع سرمایه‌ای» است که از جمله آن، می‌توان به ورود شرکت‌های حوزه فناوری نظیر اپل، گوگل و تسلا به خودروسازی نام برد. «تغییر در رفتارهای حمل‌ونقل و تحولات مربوط به ترجیحات و سلیقه مشتریان»، «توسعه فناوری‌های پیشرفته» و «گونه‌های جدید از رقیابت و همکاری در صنعت خودرو» سه مورد دیگری هستند که در آینده‌نگاری موسسه مکنزی، بر دگرگونی آنها تأکید شده است.

از جمله این دگرگونی‌ها اما می‌توان به مسائلی مانند تغییر در ساختار فعلی فروش خودروها (مبتنی بر سلیقه مشتری)، توسعه گسترده خودروهای اشتراکی، تحولات بزرگ‌تر در حوزه فناوری و مسائل نقلیه و در کل تغییر سبک زندگی با محوریت حمل‌ونقل اشاره کرد. به‌عنوان مثال در چشم‌انداز موسسه مکنزی ۲۰۳۰ پیش‌بینی شده که خودروهای هوشمند و بدون راننده و همچنین خودروهای برقی، در سطحی وسیع تولید و عرضه شده و در نتیجه

سیستم حمل‌ونقل را به کل دگرگون کنند؛ همچنین در این چشم‌انداز تأکید شده که طی سال ۲۰۳۰ میلادی، «خودرو» دیگر به‌عنوان وسیله‌ای صرفاً برای حمل‌ونقل، به حساب نیامده و مفاهیم دیگری با محوریت زندگی فناور محور جایگزین خواهند شد. نکته دیگر اینجاست که طبق چشم‌انداز موسسه مکنزی، در سال ۲۰۳۰، تمایل مردم برای داشتن خودرو شخصی (دارا بودن مالکیت خودرو) کاهش قابل توجهی یافته و خودروهای اشتراکی در سطحی وسیع فعال خواهند شد. بر این اساس پیش‌بینی شده که ۱۳ سال دیگر از هر ۱۰ خودرو تولیدی دنیا، یکی برای مصرف اشتراکی فروخته شود و این یعنی در سال ۲۰۳۰ مردم ترجیح می‌دهند به‌جای مالکیت خودرویی خاص، گزینه‌های اشتراکی بیشتری برای حمل‌ونقل خود در اختیار داشته باشند. با توجه به اهداف بزرگ حمل‌ونقل در چشم‌انداز ۲۰۳۰، طبعاً با یک انقلاب بزرگ در صنعت خودرو جهان طی سال‌های آینده روبه‌رو خواهیم شد؛ به‌نحوی که فناوری و تکنولوژی خودروها به‌شدت دچار تغییر شده و با سرعتی بالا به سمت هوشمندتر شدن حرکت می‌کند. بر این اساس، خودروهای خودران و هوشمند و برقی، جایگاهی بسیار بزرگ را در سال ۲۰۳۰ میلادی به خود اختصاص خواهند داد و جهان خودروسازی رفته‌رفته با محصولات سوخت فسیلی و همچنین فاقد سیستم‌های هوشمند برتر وداع خواهد کرد. کما اینکه، کشورهای اروپایی و ایالات متحده، در راستای قوانین زیست‌محیطی و پیشرفت‌های تکنولوژی، با سرعت در حال ممنوع‌سازی خودروهای با موتور درون‌سوز و جایگزینی آن با فناوری‌های پاک نظیر هیبریدی و برقی هستند و در قاره کهن نیز، کشور چین سایه‌به‌سایه اروپا و آمریکا، در حال سرمایه‌گذاری و توسعه نسل جدید خودرو است.

علاوه بر تغییراتی که به‌طور خاص در صنعت خودرو در حال وقوع است، پیشرفت‌های آتی در سایر حوزه‌های فناورانه و مرتبط با خودرو نظیر الکترونیک، کامپیوتر و هوش مصنوعی، مخابرات، اینترنت اشیا، هوافضا و... نیز به اکوسیستم خودرو پیوند خورده‌اند و طبعاً، در تصویرسازی و نگارش آینده صنعت خودرو حتماً باید سایر حوزه‌های مرتبط را نیز، مد نظر قرار داد.

آنچه در این بین برای فعالان صنعت خودرو کشور و به‌طور خاص برای قطعه‌سازان رده‌اول کشور نظیر شرکت اورند پیشرو حائز اهمیت است، این است که برای حفظ جایگاه پیش‌تازانه خود در صنعت خودرو و قطعه‌سازی، ناگزیر به تدوین استراتژی‌های آینده‌نگر هستند و باید خود را همسو با تحولات جهانی صنعت خودرو، به‌روزرسانی کنند. تردیدی نیست که دیر بازودو شاید با تاخیر حداکثر ۱۰ تا ۲۰ ساله از کشورهای اروپایی (با توجه به فاصله فناورانه ایران با پیشگامان فناوری)، در ایران نیز خودروسازان ملزم به تولید خودروهای برقی یا تلفیقی خواهند بود و مفاهیمی نظیر سیستم انتقال سوخت (در حالت‌های سوخت مایع یا گاز) به‌خاطر تبدیل شده و جای خود را به انواع باتری‌های لیتیوم و کلاف‌هایی از سیم و کابل خواهند داد و آنچه در این میان می‌تواند به‌عنوان یک ابزار برای شرکت‌ها، سودمند واقع شود، توجه به مفهوم آینده‌نگاری و ایفای نقش فعالانه گروه شرکت‌های رایزکو در شکل‌دهی و بنانهان آینده صنعت خودرو ایران است و نه منفعل بودن و اکتفا به تطبیق باروندهای دیکته‌شده از سوی دیگران.

تفاوت‌های اصلی میان پیش‌بینی و آینده‌نگاری

پیش‌بینی (Forecasting)	آینده‌نگاری (Foresighting)
با کمک چند نفر خبره انجام می‌شود	با مشارکت گسترده طیف وسیعی از مردم در سطوح مختلف انجام می‌شود
متمرکز بر حوزه‌های خاص و مشخص	متمرکز بر حوزه‌های عام و کلان
فقط تحلیل آینده است	تحلیل و طراحی آینده است
آینده مطلوب تعیین نمی‌شود	راه‌های تحقق آینده مطلوب تعیین می‌شود
ساختن آینده بررسی نمی‌شود	راه‌کارهای ساختن آینده بررسی می‌شوند
انگیزه مشترک برای شکل‌دهی آینده وجود ندارد	باور عمومی و مشارکت جمعی برای تحقق چشم‌انداز وجود دارد

# «سرنوشت خودرو پس از خروج آمریکا از برجام»



پیش بینی وضعیت بازار خودروی ایران بعد از خروج آمریکا از برجام

# بازگشت به سمت چینی ها یا افزایش توان تولید؟



مرتضی میثاقی

کمتر از ۳ سال بعد از امضاء برجام در تاریخ ۲۳ تیر ماه ۱۳۹۴ مصادف با ۱۴ ژوئیه ۲۰۱۵ و توافق جامع

بر سر برنامه هسته‌ای ایران به دنبال تفاهم هسته‌ای لوزان در وین اتریش بین ایران، اتحادیه اروپا و گروه ۵+۱ (شامل چین، فرانسه، روسیه، پادشاهی متحد بریتانیا، ایالات متحده آمریکا و آلمان) بود که رئیس جمهور فعلی کشور آمریکا این توافق نامه را برهم زد و از برجام خارج شد. امضاء برجام در آن دوران مصادف شد با لغو بسیاری از تحریم‌های بین المللی برای کشورمان و باز شدن درها برای تبادلات در زمینه‌های مختلف از جمله تجاری و اقتصادی. جمهوری اسلامی ایران تا قبل از این اتفاق دوران سختی را به واسطه اجرای تحریم‌های هسته‌ای پشت سر گذاشته بود و مشکلات متعددی گریبان گیرمان شده بود. اما به لطف درایت دولت حسن روحانی و تیم مذاکره کننده‌اش که در رأس آنها محمدجواد ظریف، وزیر امور خارجه کشورمان قرار داشت توافقات حاصل شد و برجام به سرانجام رسید. دوران پسارجام دوران شکوفایی اقتصادی کشورمان بود و شرایط رفته به رفته در حال بهبودی بود. بسیاری شرکت‌های معتبر جهانی که در دوران تحریم‌ها حاضر به هیچ گونه مرادبه با ایران نبودند و بعد از اجرای تحریم‌ها ناگهان قطع همکاری کرده بودند مجدداً پای میز مذاکرات نشستند و فعالیت‌های اقتصادی با کشورمان را از سر گرفتند. این داستان تا روز ۱۸ اردیبهشت ۹۷ ادامه داشت تا اینکه دونالد ترامپ رسماً خروج آمریکا از برجام را اعلام کرد و راه رئیس جمهور قبلی آمریکا یعنی بارک اوباما را ادامه نداد. ترامپ در این روز در یک

نطق تلویزیونی با اعلام خروج آمریکا از برجام بر زیر میز زد و سر ناسازگاری گذاشت. رئیس جمهور آمریکا در همان نطق تلویزیونی خبر از اعمال تحریم‌های جدید علیه کشورمان در بازه‌های زمانی ۹۰ و ۱۸۰ روزه داد و بسیاری از کمپانی‌های معتبر آمریکایی و اروپایی را تهدید کرد که در صورت ادامه همکاری با ایران سر نوشت بدی در انتظارشان خواهد بود و اعلام کرد در صورت همکاری اروپایی‌ها با ایران، آنها هم در لیست تحریم‌ها قرار خواهند گرفت. هر چند سایر اعضا امضاکننده این توافق نامه یعنی اتحادیه اروپا، چین، فرانسه، آلمان، روسیه و بریتانیا در بیانیه‌هایی ادامه حضورشان در این توافق نامه را اعلام کردند اما بسیاری از کمپانی‌های معتبر اروپایی از دل همین کشورها خبر از قطع همکاری و مبادلات اقتصادی با کشورمان را دادند. در میان این کمپانی‌ها نام برخی از خودروسازان معتبر اروپایی هم به چشم می‌خورد که بعد از امضاء برجام پای میز مذاکرات با ایران نشستند و با عقد قراردادهایی، همکاری‌های دوجانبه با خودروسازی کشورمان را آغاز کرده بودند. اما حالا خبرهایی به گوش می‌رسد که برخی از این خودروسازان معتبر اروپایی، تحت تاثیر خروج آمریکا از برجام با بهتر بگوئیم خروج دونالد ترامپ از برجام خواهان پایان همکاری با کشورمان هستند. از جمله کمپانی‌هایی که طی روزهای اخیر شایعاتی مبنی بر قطع همکاری آنها با کشورمان به گوش رسیده است می‌توان به پژو - سیتروئن، رنو، هیوندای و... اشاره کرد. این در حالی است که باید در این باره گفت که کشور متبوع دو کمپانی رنو و پژو یعنی فرانسه بعد از تصمیم ترامپ رسماً اعلام کرد که قصد خروج از برجام را ندارد و معلوم نیست تصمیم این دو کمپانی خودروساز به چه دلیل بوده است. در بخش اول این پرونده تصمیمات

این کمپانی‌ها بعد از خروج آمریکا از برجام را بررسی خواهیم کرد.

## آغاز بدعهدی از جانب پژو - سیتروئن

حدوداً یک ماه بعد از تصمیم ترامپ برای خروج از برجام بود که گروه خودروسازی پژو - سیتروئن PSA برای جلوگیری از تحریم‌های آمریکا بعد از کناره‌گیری واشنگتن از قرارداد هسته‌ای بین المللی ایران اعلام کرد که فعالیت‌های اشتراک انتفاعی خود در ایران را به تعویق می‌اندازد. گروه پژو سیتروئن روز دوشنبه ۱۴ خرداد با صدور بیانیه‌ای این کناره‌گیری را اعلام کرد. در این بیانیه آمده است: «این گروه خودروسازی برای پیروی از قانون ایالات متحده تا ششم آگوست، فعالیت‌های اشتراک انتفاعی خود را به حالت تعلیق در می‌آورد. این گروه با پشتیبانی دولت فرانسه برای بررسی موضوع ادامه فعالیت‌های خود در ایران، در حال گفت‌وگو با مقامات آمریکایی است.» پژو - سیتروئن تعلیق فعالیت‌های مشترک خود با ایران را از ۱۶ آگوست ۲۰۱۸ (مصادف با ۱۵ مرداد) آغاز خواهد کرد و هدف از این کار، همراهی با تحریم‌های وضع شده توسط آمریکا اعلام شده است. نکته مهم اینجاست که گروه پژو - سیتروئن به عنوان دومین خودروساز بزرگ اروپا آمار فروش و پیش فروش بیش از ۴۴۵ هزار دستگاه خودرو و با برندهای زیرمجموعه PSA در ایران ظرف یک سال گذشته را داشته است و همین موضوع نشان می‌دهد که بازار کشورمان بیشتر از آنچه که در بیانیه خودروساز فرانسوی ادعا می‌شود، اهمیت تجاری دارد. بر اساس ادعای PSA، تعلیق فعالیت پژو - سیتروئن در ایران که حاصل سرمایه‌گذاری مشترک با ایران خودرو و سایپا است، تأثیر چندانی بر شرایط تجاری این گروه خودروساز ندارد؛ چرا که فعالیت اقتصادی PSA در ایران، کمتر از یک درصد مجموع فروش این گروه را تحت تأثیر قرار می‌دهد و این در حالی است که این کمپانی فرانسوی طی ۳ دهه اخیر بازار انجمنی در ایالات متحده نداشته است که در راستای همسویی با تصمیمات رئیس جمهور این کشور در حال برهم زدن توافقات با کشورمان باشد. هر چند که این گروه خودروساز اعلام کرده که با حمایت دولت فرانسه، در حال رایزنی با مقامات آمریکایی است تا برای این گروه خودروساز، معافیت در نظر گرفته شود اما انگار باز هم قرار است داستان بدعهدی پژو در دوران قبل از برجام و در اوایل دهه ۹۰ شمسی برای ما تکرار شود. البته بسیاری از کارشناسان این اتفاق را بیشتر یک باخت برای کمپانی پژو قلمداد می‌کنند تا صنعت خودروسازی کشورمان. یادمان نرفته که پژو بعد از برجام برای بازگشت دوباره به ایران هم غرامت پرداخت کرده و هم مجبور به سرمایه‌گذاری شده بود. بلافاصله





همکاری یکی پس از دیگری کمپانی‌های خارجی با خودروسازی کشورمان بود که خبری در رابطه با قطع همکاری مزدا هم به گوش رسید. اواسط خردادماه بود که ولی ملکی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در مصاحبه‌ای اعلام کرد: «در حال حاضر همکاری گروه بهمن و مزدا قطع شده و این شرکت به دنبال جایگزین کردن شرکت‌های دیگری به جای مزداست که شرکت‌های چینی از جمله این موارد هستند.» صحبت‌های این نماینده مجلس شورای اسلامی خیلی زود با واکنش گروه بهمن مواجه شد و این قطع همکاری از بیخ‌وبین تکذیب شد. روابط عمومی گروه بهمن با انتشار اطلاعیه‌ای در این باره اعلام کرد: «بیش از ۶۰ سال از همکاری گروه بهمن با مزدا در خصوص تولید انواع خودروهای سواری و وانت می‌گذرد و بهمن به‌عنوان تنها نماینده رسمی این شرکت در ایران در حال فعالیت است و در حال حاضر نیز هیچ لغو قراردادی نه‌از سوی بهمن و نه از سوی مزدا اعلام نشده است و روابط این دو شرکت همچنان ادامه دارد. هم‌اکنون شرکت بهمن موتور تولید و عرضه مزدا FL۳ را طبق برنامه ادامه خواهد داد و همچنین مذاکره برای ورود محصولات جدید این برند نیز صورت گرفته است.» بررسی تاریخچه همکاری کمپانی‌های خودروساز خارجی با کشورمان نشان می‌دهد که در مواردی این چینی خیلی نمی‌توان روی تعهدات آنها و نوع همکاری با این خودروسازان حساب باز کرد. پس چاره کار چیست؟ آیا چیزی غیر از اینکه بتوانیم وضعیت تولید خودرو در کشورمان را بهبود ببخشیم و کیفیت را افزایش دهیم؟ آیا مسئولان در این باره تصمیمات درستی را اتخاذ خواهند کرد یا باز هم دست‌نیز به سمت بازار معمولی کیفیت خودروهای چینی دراز خواهیم کرد؟ در ادامه این پرونده و در گفت‌وگو با کارشناس آینده‌باز خودرو را بررسی خواهیم کرد.

تهدید به خروج از ایران و توقف تولید محصولات کرده است. برخی از خبرگزاری‌های داخلی و سایت‌های تخصصی حوزه خودرو اعلام کرده‌اند که رنو تهدید کرده حداکثر تا دو ماه آینده و در صورت عدم دریافت مبالغ قطعات، تولید محصولات مربوط به خود را در ایران تعطیل می‌کند. این در حالی است که از سوی دیگر خبر می‌رسد کمپانی معتبر خودروسازی در کره جنوبی یعنی هیوندای هم سر‌ناسازگاری گذاشته است. پایگاه خبری صنعت نوپس در این باره اعلام کرد: «خروج آمریکا از برجام اگرچه با مخالفت جهانی مواجه شده، با این حال گویا خودروسازان خارجی میهمان ایران حاضر به پذیرفتن ریسک ماندن و پشت کردن به تحریم آمریکایی‌ها نیستند. در همین رابطه خبر می‌رسد خودروساز کره‌ای نیز قصد خروج دارد. به گفته یک منبع آگاه، کره‌ای‌ها بلافاصله پس از اعلام خروج آمریکا از برجام، به شرکت‌های ایرانی خود اعلام کرده‌اند چاره‌ای جز رفتن ندارند. بر این اساس، هیوندای که پس از توافق هسته‌ای و برجام وارد همکاری مشترک با کرمان موتور شد، از نیمه مردادماه امسال، از ایران خارج خواهد شد. در حال حاضر هیوندای چند محصول خود را در کرمان موتور مونتاژ می‌کند و قرار بود مدل‌های نتررا نیز به جمع آنها اضافه کند، اما در اولین قدم، ظاهراً مونتاژ این محصول در خودروساز بخش خصوصی کشور منتفی شده است. این البته پایان کار نیست و هیوندای در نیمه مرداد امسال و هم‌زمان با پایان یافتن ضرب‌الاجل آمریکایی‌ها برای بازگرداندن تحریم‌ها، به همکاری با کرمان موتور پایان داده و از ایران خارج خواهد شد.» البته این اتفاق هنوز به‌طور رسمی از سوی هیوندای اعلام نشده است و شاید برای اطمینان از تصمیم کره‌ای‌ها مجبور باشیم تا مردادماه منتظر بمانیم.

#### ❑ همکاری مزدا و بهمن ادامه دارد

بعد از انتشار شایعات فراوانی مبنی بر قطع

پس از اجرایی شدن برجام بود که خودروساز فرانسوی راینزی خود را برای بازگشت به ایران آغاز کرد، با این حال راه بازگشت این شرکت هموار نبود زیرا به پژو گفته شد که به دلیل لغو یک طرفه همکاری و ترک ایران در سال ۱۳۹۱، باید به طرف ایرانی غرامت پرداخت کند. بازار ایران هم آنقدر برای خارجی‌ها جذاب بود که طرف فرانسوی با پرداخت غرامت ۴۲۷ میلیون و ۶۰۰ هزار یورویی موافقت کرد. البته این تنها شرط حضور مجدد پژو در ایران نبود بلکه این شرکت برای آغاز دور جدید همکاری‌ها ملزم به سرمایه‌گذاری در ایران شد و به این ترتیب شرکت مشترک «یک‌کاپ» با سهم ۵۰ درصدی پژو و ایران خودرو تشکیل و آغاز به کار کرد. اما انگار این کمپانی به‌قدری از تهدید ترامپ و اهمیت دارد که بهرغم پرداخت غرامت چند صد میلیون یورویی و سرمایه‌گذاری در ایران، پس از خروج آمریکا از برجام اقدام به تعلیق فعالیت‌ها در ایران کرده است. این در حالی است که پژو در دور جدید حضور خود در ایران اقدام به انتقال تکنولوژی و همچنین سرمایه‌گذاری کرده است و باز هم طبیعی است که این شرکت نمی‌تواند سرمایه‌گذاری انجام شده در ایران را تبدیل به پول نقد کرده و از کشور خارج کند.

#### ❑ تصمیم بقیه کمپانی‌ها

اما به‌نظر می‌رسد که وضعیت سایر کمپانی‌های معتبر خودروسازی همکار با ایران مانند رنو، هیوندای و... هنوز به‌طور کامل مشخص نیست، هر چند شایعات مبنی بر قطع همکاری آنها هم به گوش می‌رسد. اگر پایان همکاری پژو با خودروسازی کشورمان را قطعی بدانیم باید در حال حاضر از شرکت فرانسوی رنو به‌عنوان آخرین شریک باقی‌مانده صنایع خودروسازی ایران در شرایط فعلی فشار و تحریم یاد کنیم. هر چند جسته‌و‌گریخته شایعاتی به گوش می‌رسد که رنو هم به‌خاطر مشکلات مربوط به دریافت مطالبات خود

اما و اگرهای موافقت دولت با افزایش تعرفه خودروهای سازگار با محیط زیست

# هیریدی های بلا تکلیف



ریحانه جاویدی

آلودگی هوا در سال‌های اخیر آنقدر شرایط بحرانی و خطر آفرینی پیدا کرد که تمام دنیا به صرافت

افتاده‌اند تا راه‌حلی برای کنترل یا احتمالاً کاهش آن پیدا کنند. این میان پیدا کردن راه چاره برای بهبود کیفیت خودروها به‌عنوان یکی از منابع اصلی آلاینده هوا، کار را به آنجا رساند که پای خودروهای هیبریدی به‌عنوان خودروهای سازگار با محیط زیست به میدان رقابت با خودروهای بنزینی باز شد. این میان ایران هم با وارد کردن خودروهای هیبریدی به بازار تلاش کرد تا از قافله عقب نماند اما میانه راه سیاست‌های دولت بر سر تعرفه واردات این خودروها تبدیل به کلاف سردرگمی شد که هنوز هم باز نشده است. یک بار تعرفه واردات هیبریدی‌ها، یازده برابر می‌شود و بار دیگر دولت عقب می‌نشیند و اندکی تعرفه را کاهش می‌دهد. اما اکنون دوباره بر اساس بخشنامه‌ای که به‌تازگی به گمرکات اجرایی ابلاغ شده است، واردکنندگان خودروهای هیبریدی همچون خودروهای بنزینی، علاوه بر تعرفه ابلاغی در کتاب تعرفه‌های گمرک، باید ۱۰ درصد ارزش گمرکی را هم بر اساس قانون بودجه سال ۹۷ به دولت پرداخت کنند. به این ترتیب، خودروهای هیبریدی که متناسب به حجم موتور خود باید با تعرفه ۲۵ درصدی وارد کشور می‌شدند، حالا باید عملاً تعرفه ۳۵ درصدی بپردازند. در بخشنامه گمرک درباره چنین تصمیمی آمده است: «پیرو استعلام صورت گرفته از سازمان برنامه و بودجه در خصوص تسری عوارض ۱۰ درصدی ارزش گمرکی خودروهای بنزین سوز به خودروهای هیبریدی، موضوع بند ۷ دستورالعمل ۲۸ اسفند، با عنایت به اینکه خودروهای هیبریدی موجود در بازار ایران از نظر نوع سوخت مورد استفاده بنزین سوز می‌باشند، لذا مشمول اخذ عوارض ۱۰ درصدی ارزش گمرکی خودروهای طی ردیف درآمدی ۱۸۱-۱۶۰ قانون بودجه سال ۹۷ کل کشور می‌باشند.»

## تصمیم دولت بدون کارشناسی است

افزایش ۱۰ درصدی تعرفه خودروهای هیبریدی در حالی است که مسئولان ارشد دولت پس از انتقادات کارشناسان و افکار عمومی در سال ۹۶، قول داده بودند که تعرفه این خودروها کاهش پیدا کند؛ اما با سیاست جدید دولت، کاهش نسبی تعرفه هیبریدی‌ها عملاً بی‌اثر شده و این خودروها تقریباً دوباره به همان تعرفه نجومی اواخر سال قبل که سبب انتقادات وسیع از دولت شد، بازگشته است. رضا عباسی، کارشناس صنعت خودرو و معتقد است، تغییراتی در پی در تعیین تعرفه

می‌دهد برای خودروهای هیبریدی تعرفه بالا وضع کند؛ اما خوب نیست تعرفه را به‌طور اسمی کم کند؛ اما رسماً تدابیری اتخاذ کند که این کاهش بی‌اثر شود. عباسی با تأکید بر اینکه مردم برای نهادهای و بخش‌های مختلف دولت تفکیک قائل نیستند، گفت: برای مردم فرقی ندارد که این بخش از تعرفه بر اثر تصمیم وزارت صنعت اخذ می‌شود و بخش دیگر بر اساس ابلاغیه سازمان برنامه و بودجه. مردم کلیت تعرفه را می‌بینند و دولت به‌معنای کلی آن را مسئول می‌داند. از این رو به نظر می‌رسد مسئولان ارشد دولت، برای حفاظت از سرمایه اجتماعی و جلوگیری از آسیب به اعتبار دولت، بهتر است خودشان در مقابل این نوع تصمیم‌گیری‌های هزینه‌ساز بایستند.

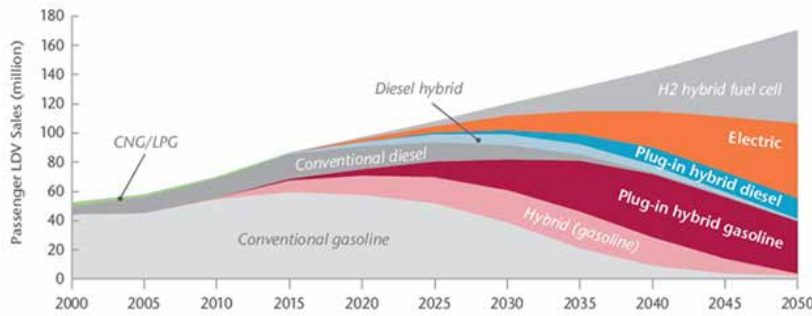
افزایش مجدد تعرفه خودروهای هیبریدی از سوی دولت در حالی است که به‌زودی طرح ساماندهی بازار خودرو به صحن علنی مجلس خواهد آمد. طرحی که در صورت تصویب، نه تنها تعرفه واردات خودروهای هیبریدی را به همان ۴ درصد قدیم بازمی‌گرداند، که باعث کاهش قابل توجه در تعرفه خودروهای بنزینی هم خواهد شد. در این میان اگر چه از هفته‌های قبل لایه‌ها و رایزنی‌های گسترده‌ای برای جلوگیری از تصویب این طرح در مجلس به‌راه افتاده؛ اما به نظر می‌رسد، تصمیماتی از جنس افزایش جدید ۱۰ درصدی تعرفه خودروهای هیبریدی، می‌تواند طراحان طرح ساماندهی خودرو در مجلس را برای پیگیری این طرح مصمم‌تر کند.

چرا دولت رای به افزایش تعرفه هیبریدی‌ها داد؟

خودروهای هیبریدی، حکایت از آن دارد که در برخی تصمیمات دولتی، مبنای کارشناسی لحاظ نمی‌شود. او بیان کرد: «وقتی سال گذشته تعرفه هیبریدی‌ها از ۴ درصد به ۴۵ درصد رسید و شدیداً مورد اعتراض واقع شد، وزارت صنعت پس از هفته‌ها بررسی و دستور مستقیم رئیس جمهور برای کاهش تعرفه، نهایتاً ۲۰ درصد تعرفه را کاهش داد. اگر چه این رقم از انتظار افکار عمومی کمتر بود؛ اما باز این امیدواری به‌وجود آمد که شاهد تأثیری مثبت در بازار خودروهای هیبریدی باشیم. حالا ولی هنوز جوهر تصمیم ابلاغی قبلی خشک نشده که خبر آمده سازمان دولتی دیگری (سازمان برنامه و بودجه) تصمیم گرفته خودروهای هیبریدی، ۱۰ درصد تعرفه بیشتر بپردازند.»

وی با اشاره به اینکه با تصمیم جدید، عملاً اثر کاهش تعرفه در بازار از بین می‌رود، گفت: طبیعی است که وقتی تعرفه‌ها را ۲۰ درصد کاهش دهیم و پس از آن به بهانه دیگری، دوباره آن را ۱۰ درصد افزایش می‌دهیم، این پالس را به افکار عمومی می‌دهیم که دولت قصد کاهش تعرفه را ندارد و همان تعرفه‌های بالا و قیمت بالای خودروهای هیبریدی در بازار مد نظر دولت است. این کارشناس صنعت خودرو، با انتقاد از رویکرد دولت در موضوع خودروهای هیبریدی، خاطر نشان کرد: اکنون با بخشنامه جدید دولت، افکار عمومی نوعی فریب را در این رفتار مشاهده می‌کند؛ به این معنا که وقتی دولت با انتقاد مواجه می‌شود اعلام می‌کند که به میزان مشخصی از تعرفه‌ها کم خواهد کرد، اما در عمل، وقتی آب‌ها از آسیاب افتاد، تقریباً به همان اندازه دوباره تعرفه را زیاد می‌کند. این طبعاً مورد پسند مردم نیست. دولت می‌تواند اعلام کند به دلایل خاصی، ترجیح





نمودار ۱: جایگاه خودروهای هیبریدی در افق سال ۲۰۵۰

تعارف نباید شامل حال خودروهای هیبریدی شود. مهدی مقدسی، عضو کمیسیون صنایع مجلس، درباره این موضوع می‌گوید: «نگاه نمایندگان مجلس این است که خودروسازی کشور حمایت شود، ولی این حمایت به چه قیمتی باید صورت گیرد؟ خودروسازان داخلی باید روی کیفیت و ایمنی خود کار کنند و این موارد را افزایش دهند، این در حالی است که نباید اجازه دهیم فضا انحصاری شود. یکی از جنبه‌های این طرح تعارف خودرو و به‌طور کلی ساماندهی بازار و خودروسازی کشور هدف اصلی آن است. در حوزه خودروهایی که توانایی تولید آنها در داخل وجود دارد، به‌طور طبیعی تعارف خودروهای مشابه باید بالا برود ولی خودروهای برقی و هیبریدی نباید افزایش تعارف داشته باشند. امروزه در صنعت خودروی جهان گرایش برای استفاده از این خودروها بسیار رشد یافته و برخی کشورها در سال‌های آینده تولید خودروهای دیزلی و بنزینی را ممنوع کرده‌اند. در چنین شرایطی مجلس با افزایش تعارف واردات خودروهای هیبریدی موافق نیست و با توجه به معضل آلودگی هوای تهران و سایر کلان‌شهرهای کشور، نه تنها نباید تعارف واردات خودروهای هیبریدی و برقی را افزایش داد، بلکه باید با ایجاد شرایط مناسب و تسهیلات، استفاده از آنها ترویج و توسعه یابد.»

او افزود: «امروزه در جهان گرایش به این است که از مصرف سوخت‌های فسیلی کاسته شود و در مقابل آن استفاده از سوخت‌های پاک جایگزین شود. گرایشی که روز به روز بیشتر می‌شود و در ایران نیز باید چنین چیزی جا بیفتد. این در حالی است که در مورد خودروهای برقی در کشور و قانون، تسهیلاتی برای استفاده اندیشیده شده است اما در مورد خودروهای هیبریدی چنین موضوعی دیده نشده و حتی در این زمینه دولت تعارف واردات خودروهای هیبریدی را افزایش داده است. این در حالی است که در حال حاضر هیچ‌گونه زیرساختی برای استفاده از خودروهای تمام‌برقی در کشور وجود ندارد اما با توجه به نوع خودروهای هیبریدی، آنها حداقل ۲۵ درصد در مصرف سوخت صرفه‌جویی می‌کنند و می‌توانند در مورد کاهش آلودگی هوای شهرها مفید باشند، اما عملاً شاهد آن هستیم که با افزایش تعارف آنها، گرایش به خرید این نوع خودروها با توجه به افزایش قیمت آنها کاهش می‌یابد.»

در استدلال سوم اما به بحث آلودگی پرداخته شده است. مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری تأکید کرده که اگرچه هیبریدی‌ها گاز منواکسید کربن و دی‌اکسید کربن و گاز گلخانه‌ای کمتری تولید می‌کنند، با این حال هم‌اکنون منواکسید کربن و گازهای گلخانه‌ای به‌عنوان آلاینده‌های هوای کلان‌شهرها مطرح نیستند. مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری در این بخش از گزارش خود، به آمار ارائه‌شده از سوی شرکت کنترل کیفیت هوا پرداخته و گفته که در چند سال گذشته، میزان تولید منواکسید کربن در کلان‌شهرها، وضع مطلوبی داشته و بنابراین در اولویت مقابله نیست. در ادامه اما افزایش ذرات معلق با قطر  $2.5$  میکرون، به‌عنوان آلاینده شاخص (به‌خصوص در تهران) مطرح و گفته شده که در وضع نامطلوبی قرار دارد. این گزارش تأکید کرده که میزان آلودگی خودروهای بنزینی مجهز به کاتالیست، تفاوت چندانی با هیبریدی‌ها ندارد. به‌عبارت بهتر، منظور مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری این است که می‌توان به‌واسطه خودروهای بنزینی دارای کاتالیست، ذرات معلق را کنترل کرد و نیازی نیست حتماً از محصولات هیبریدی برای تحقق این هدف بهره برد.

دیگر استدلالی که مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری مطرح کرده، به مسئله خروج ارز مربوط می‌شود. بر این اساس، این مرکز با اشاره به رشد ۱۱۰ درصدی ورود خودروهای هیبریدی به کشور، مسئله محدودیت منابع ارزی را پیش کشیده و تصمیم دولت مبنی بر افزایش تعارف هیبریدی‌ها را قابل توجیه دانسته است. بر این اساس، تنها در چهار ماه ابتدایی سال ۹۶، حدود ۸۰ میلیون دلار ارز صرف واردات خودروهای هیبریدی شده است. در نهایت با توجه به این آمار و آمارهای مشابه و البته سایر دلایل مطرح‌شده، دولت تصمیم به کنترل واردات هیبریدی‌ها از مسیر افزایش تعارف گرفت و این اقدام از نظر مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری، منطقی و قابل توجیه است.

### حمايت از خودروساز داخلی نباید به هر قیمتی باشد

با این حال اگرچه دولت رای به افزایش تعارف خودروها داده است، نمایندگان مجلس معتقدند این افزایش

انتقاد برخی کارشناسان از افزایش تعارف خودروهای هیبریدی در حالی است که دولت معتقد است سهم خودروهای هیبریدی - بنزینی در آینده صنعت خودرو رو به کاهش است و منتقدان افزایش تعارف هیبریدی‌ها، این موضوع را ناپایده گرفته‌اند. گواه چنین استدلالی، تحقیقی است که مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری ارائه کرده و براساس آن از افزایش تعارف خودروهای هیبریدی دفاع می‌کند. طبق گزارش مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری، در حال حاضر ژاپنی‌ها با سهمی ۱۹ درصدی، بیشترین استقبال را از خودروهای هیبریدی داشته‌اند و در کشورهایی مانند کره جنوبی و آمریکا و ممالک اروپایی، میزان استقبال حدود دو درصد است. این مرکز در ادامه به نموداری اشاره کرده که توسط آژانس بین‌المللی انرژی تهیه و در آن به آینده خودروهای به‌اصطلاح پاک (هیبرید، هیدروژنی و تمام برقی) پرداخته شده است.

طبق این نمودار، مشخص می‌شود که آینده صنعت خودرو به مدل‌های پیل سوختی هیدروژنی و تمام‌برقی و هیبریدی شارژی تعلق دارد و سهم مدل‌های هیبریدی - بنزینی که اکنون وارد ایران شده و تعارف آن ده درصد افزایش یافته، رو به کاهش است. مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری در ادامه این استدلال، تعاریفی را برای مدل‌های مختلف هیبریدی آورده و بر این اساس، «خودرو هیبریدی» محصولی است که از دو یا چند منبع انرژی برای حرکت استفاده می‌کند؛ همچنین در تعاریف مربوطه، خودرو هیبریدی - بنزینی به‌عنوان محصولی معرفی شده که اولاً امکان شارژ ندارد و ثانیاً کماکان به مصرف بنزین نیازمند است. این در حالی است که خودروهای هیبریدی قابل شارژ یا پلاگین هیبرید، قابلیت شارژ داشته و آلودگی کمتری حتی در مقایسه با هیبریدی - بنزینی‌ها تولید می‌کنند. در نهایت اما مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری به تعریف خودروهای تمام‌برقی نیز پرداخته و گفته که این محصولات دارای موتور برقی به‌همراه باتری‌هایی برای تامین انرژی هستند و کاملاً پاک و بدون آلودگی به‌شمار می‌روند. البته این مرکز در مورد خودروهای هیدروژنی نیز توضیح داده و گفته که این محصولات با استفاده از هیدروژن فشرده (که در موتور خودرو به الکتریسیته تبدیل می‌شود)، حرکت کرده و خروجی آگزوزشان نیز آب خالص قابل شرب است.

استدلال دوم اما به مسئله مصرف سوخت مربوط می‌شود. بر این اساس، مرکز پژوهش‌های استراتژیک ریاست جمهوری معتقد است اگرچه هیبریدی‌ها مصرف پایینی در مقایسه با مدل‌های بنزینی دارند، با این حال میزان تفاوت حداکثر ۳۰ درصد است، حال آنکه خودروهای تمام‌برقی اصلاً سوخت فسیلی مصرف نمی‌کنند؛ از همین رو این مرکز نتیجه گرفته که نمی‌توان تعارف یکسانی برای هیبریدی‌ها و تمام‌برقی‌ها لحاظ کرد و به‌نوعی بهتر است تعارف پایین (پنج درصد)، مخصوص تمام‌برقی‌ها باشد نه هیبریدی‌ها. خودروهای هیبریدی - بنزینی و هیبریدی‌های قابل شارژ، مصرف سوخت کمتری نسبت به مدل‌های بنزینی دارند؛ بر این اساس، مصرف سوخت یک خودرو بنزینی با حجم موتور زیر ۱۵۰۰ سی‌سی و در هر ۱۰۰ کیلومتر سیکل ترکیبی، ۵/۱۸ لیتر است که این میزان برای یک خودرو هیبریدی، ۴/۴ لیتر برآورد می‌شود.

کریمی سنجری کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با راز صنعت

# راه نجات، بومی سازی صنعت خودرو است

دورزدن تحریم‌ها به‌دست آوردند اما باطن کار در حال حاضر سخت‌تر خواهد بود. پژو سیتروئن اولین شرکتی بود که خبر از تحریم داد. تاریخ نشان داده است که پژو سیتروئن در دو، سه دهه اخیر بازار خوبی در آمریکا نداشته است؛ با این وجود تصمیم به تحریم گرفته است. از نظر شما چه دلیلی دارد؟ این ماجرا از چند زاویه قابل بررسی است. آینده خودرو در بازار آمریکا یکی از این دلایل است. در اجلاس جی هفت رئیس‌جمهور آمریکا، اروپایی‌ها را تهدید کرد که تعرفه واردات خودرو را افزایش می‌دهد. این مورد را نیز در کنار جریان نفت بگذارید. خودروسازی آمریکا ممکن است در ماجرای قطع ارتباط با مکزیک بخشی از تولیداتش را که در خاک مکزیک با قیمت تمام‌شده پایین‌تر تولید می‌شد را از دست داده و از طرفی تعرفه واردات خودروهای اروپایی افزایش پیدا خواهد کرد؛ بنابراین بازار خودرو آمریکا جذاب می‌شود و شرکت‌هایی چون سیتروئن که توان استفاده از این پتانسیل را دارا باشند قطعاً روند تحریم فضای خوبی را برایشان ایجاد خواهد کرد. آقای تاواریس چند ماه گذشته در دیترویت سخنرانی بلندبالایی داشت و وعده داد که طی ده سال آینده با قدرت و شتاب بیشتری به بازار آمریکا وارد خواهند شد و در حقیقت رشد خوبی را به خصوص با خودروهای نسل جدید در بازار آمریکا پیش‌بینی کرد. خودروهایی از جنس الکترونیک، هیبرید و... مشخص است که برنامه‌های بلندپروازانه را دنبال می‌کنند. در این میان باید پذیرفت که ما در انعقاد قرارداد با این شرکت شاید خیلی دست بالا عمل نکرده‌ایم که هزینه خروج این شرکت را از ایران بالا ببریم. با این حال هنوز اطمینان ندارم که پژو قصد خروج از بازار ایران را داشته باشد. در حقیقت ممکن است از این ماجرا دنبال منافع دیگری باشد. برای قضاوت قدری زود است. در صورت خروج پژو از ایران باید ابتدا خود را به‌خاطر نحوه عقد قرارداد شمانت کنیم و سپس انگشت اشاره به‌سمت جریانات سیاسی است که چرا نباید اقتصاد و صنعت ایران از پتانسیل واقعی بهره‌مند شده باشد.


**گمان می‌کنید شرکت پژو با این تصمیم به دنبال امتیاز گرفتن از ایران است؟**  
خیر. شاید بیشتر به دنبال کسب این امتیاز از سوی آمریکا است. همان‌طور که قبلاً اشاره کردم برای قضاوت بسیار زود است. البته همین که به

پیش‌بینی کارشناسان حوزه خودرو درباره وضعیت و آینده بازار صنعت خودروسازی در کشورمان بعد از خروج آمریکا از برجام و تهدید اروپایی‌ها توسط ترامپ برای قطع همکاری با کشورمان کمی با همدیگر متفاوت است. عده‌ای وضعیت فعلی را با دوران پیش از برجام قابل مقایسه نمی‌دانند و عده‌ای هم وضعیت پیش‌رو را به نوعی همسو و مشابه همان دوران تلقی می‌کنند. برخی از کارشناسان تصمیم ترامپ را خیلی تأثیرگذار بر بازار خودروسازی کشورمان نمی‌دانند و عده‌ای دیگر این تأثیر را به حدی قوی می‌پندارند که حتی احتمال می‌دهند که خودروسازان چینی هم از ترس تحریم‌های آمریکا عطای همکاری با ایران را به لقایش بخشند و از کشورمان خارج شوند. یکی از کارشناسانی که در همین رابطه پای گفت‌وگو با او نشستیم حسن کریمی سنجری بود. این کارشناس صنعت خودرو شرایط فعلی را تا حدودی مشابه با دوران پیش از برجام می‌داند و عاملش را هم فشار آمریکایی‌ها به بازار اروپا می‌داند. کریمی سنجری سرمایه، مدیریت و دانش فنی را سه مزیتی می‌داند که با کمک آنها می‌توانیم در مقطع پیش‌رو صنعت خودروسازی را از بحران خارج کنیم.

به نوعی با روند تحریم‌ها همسو شود و پوششی که در تحریم‌های قبلی نسبت به ایران اعمال کرد را در این دوره نداشته باشد؛ بنابراین گرچه به‌ظاهر گمان می‌بریم شرایط نسبت به دوره سابق بهتر است اما این‌طور نخواهد بود. مخصوصاً هنگامی که تجربه اقتصادی و صنعتی تجار ایرانی را بازبینی می‌کنیم، در دوره قبل تجربه‌ای در

پیش‌بینی شما در خصوص وضعیت بازار خودرو ایران بعد از جریان خروج آمریکا از برجام و تحریم کمپانی‌های خودروسازی و تهدید آنها توسط ترامپ به خروج از ایران چیست. مقایسه‌ای از وضعیت کنونی و آنچه در سال نود، نودویک رخ داد و آغاز داستان شکل‌گیری تحریم‌ها داشته باشید. آیا این دو مورد قابل قیاس هستند؟ وضعیت این روزها را بحرانی تصور می‌کنید؟

در تحریم‌های قبلی همه دنیا به‌طور یک‌دست جریان تحریم بر ضد ایران را تأیید کردند. به نوعی اروپا در کنار آمریکا و حتی روسیه و چین در این قضیه شرکت داشتند. آن سال‌ها در حقیقت ائتلافی جمعی در این مورد وجود داشت و البته در حال حاضر این ائتلاف شکل نگرفته؛ بنابراین به‌نظر شیطنتی از سوی آمریکایی‌ها است. جدیدت آمریکا در تحریم‌های اخیر محرز است و شاهد تقبیح این موضوع از سوی اروپا و اصرار به ادامه همکاری با اقتصاد ایران هستیم. با این وجود چون بخش مهمی از جریان اقتصادی، نظام بانکی و سرمایه‌گذاری در دنیا در گردش جهانی خود به نوعی از آمریکا عبور می‌کند و در بعضی صنایع حتی ریشه در آمریکا دارد مانند نظام بانکی و جریان سوئیفت، بنابراین بحث عدم حمایت اروپا در این پرونده عقیم خواهد ماند. آمریکایی‌ها در دوره جدید به اغلب معاهدات بین‌المللی پشت کرده‌اند؛ بحث تجارت آزاد بین آمریکا و سایر کشورها مانند جریان نفت و معاهده‌ای که میان کانادا و مکزیک و آمریکا وجود داشت؛ جریان آزاد مبادله تجاری میان آمریکا و چین وجود داشت. در این میان آمریکا نشان داده است که می‌تواند به هیچ‌یک از این معاهدات پای‌بند نباشد و این مسئله خیلی از کشورها همچون چین را ترسانده است. حتی چین ممکن است در جریان جدید



**سه فاکتور اساسی در توسعه داریم. سرمایه، مدیریت و دانش فنی سه فاکتور اصلی در هر صنایع و صنعتی هستند و خودروسازی نیز مستثنی از این موارد نیست. فرض بر اینکه در این صنعت، شرکتی با ما همکاری نداشته باشد، باید مانع ورود محصولات وارداتی شویم. ارزش فروش سالیانه خودرو به ایران در شرایط استاندارد حدود بیست میلیارد دلار است. در حقیقت فضای فروش بیست میلیارد دلار خودرو در ایران فراهم است**



پیشواز این ماجرا رفته و می‌گوید اگر جریانات مذاکرات با آمریکا به نتیجه مثبتی نرسد، ایران را ترک خواهد کرد یا به‌طور مثال از هم‌اکنون فعالیت‌ها را معلق می‌کند، به‌نوعی لفاظی خوبی به‌عنوان شریک تجاری ایران نداشته است و اگر در عمل نیز این مورد را اجرائی کند که دیگر با فاجعه فرقی نخواهد داشت.

#### البته ایران ادعا دارد که چون غرامت را گرفته‌ایم بنابراین بیروز این جریان هستیم.

تا آنجایی که اطلاع دارم در این مدت شرکت پژو خودروهای زیادی به ایران فروخته است و سرمایه‌چندانی نیز وارد ایران نکرده است. البته شرکت سیتروئن در کاشان سرمایه‌گذاری کرد و خط تولید راه‌انداخت ولی خب کسی از این قراردادها مطلع نیست.

**به نظر می‌رسد تنها چیزی که در این روند به‌عنوان دلخوشی طرف ایرانی وجود دارد خط تولیدی است که سیتروئن نمی‌تواند تبدیل به پول نقد کند. توصیه شما به‌عنوان یک کارشناس برای آینده وضعیت خودروسازی کشور چیست؟ توان تولید داخلی ما پایین است و با این روند هنگامی که دو کمپانی خودروساز رنو و پژو قطع همکاری کنند، چاره چیست؟**

درواقع سه فاکتور اساسی در توسعه داریم. سرمایه، مدیریت و دانش فنی سه فاکتور اصلی در هر صنف و صنعتی هستند و خودروسازی نیز مستثنی از این موارد نیست. فرض بر اینکه در این صنعت، شرکتی با ما همکاری نداشته باشد، باید مانع ورود محصولات وارداتی شویم. ارزش فروش سالیانه خودرو به ایران در شرایط استاندارد حدود بیست میلیارد دلار است. درحقیقت فضای فروش

بیست میلیارد دلار خودرو در ایران فراهم است. این مورد به‌واقع در ایران بازار و پتانسیل فروش قابل توجهی محسوب می‌شود؛ بنابراین گردش مالی ایجاد می‌کند. در این فضا باید مبحث مدیریت را به بخش خصوصی بسپاریم. بخش خصوصی بدون رانت و متخصص که دارای اختیارات باشد و توان تولید خودروی رقابتی باکیفیت را داشته باشد. در شرایطی که با دنیا ارتباط خوبی داریم توصیه من مونتاژ برای صادرات است. درمورد دانش فنی معتقدم ارزش افزوده در این است که ما برای خودروسازی‌های بزرگ مونتاژ کرده به‌شرط اینکه صادرات داشته باشیم نه اینکه مونتاژ برای مصرف داخلی انجام دهیم. درحقیقت نباید بازار را در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار دهیم. یعنی این شرکت‌ها خودروهایشان را وارد ایران کنند و باتوجه به اینکه شرایط خوبی برای کاهش قیمت تمام‌شده داریم، کار مونتاژ و سپس صادرات را پیش گیریم، اما وقتی مثل شرایط کنونی جریان بسته شود، این اتفاق نخواهد افتاد. حال باید استراتژی دیگری را پیش گرفته و دانش فنی خودروسازی را در ایران بومی کنیم. قبل از این جریانات بر این عقیده بودیم که بر پلت‌فرم و تولید قطعه باکیفیت سرمایه‌گذاری نکنید و اگر هم این قصد را دارید در سایه مشارکت دست به این کار بزنید زیرا آنها صاحب بازار هستند. شما اگر به‌تنهایی سمت بومی‌سازی بروید نهایتاً توان رقابت با بازار خود را خواهی داشت اما اگر با برند پژو، قطعه‌سازی کنید درحقیقت توان صادرات به بازارهای هدف پژو را نیز خواهید داشت. در شرایط کنونی از این مزیت برخوردار نیستیم

بنابراین بهتر است که به‌سمت سرمایه‌گذاری روی بومی‌سازی دانش فنی رفته و البته تا قبل از اینکه مدیریت خصوصی شود و تا قبل از اینکه جریان سرمایه در خودروسازی به شرایطی بهبود یافته و اصلاحی نرسیده باشد. بخشی از سرمایه‌ای که در خودروسازی چرخش دارد، به چرخه باز یافت بر نمی‌گردد و این میان بخشی از جریان سرمایه چه مالی و چه انسانی هدر خواهد شد. این موضوع به‌خاطر ساختارهای بسیار بزرگ، دولتی و نابلغی است که در خودروسازی ما وجود دارد. اگر جریان ارتباط با خارج تعطیل شود موردی که ذکر کردم راه‌گشا خواهد بود و گزینه تنها راه مشارکت خواهد بود.

درواقع راحت‌ترین راه میان‌بر، مشارکت با برندهای بزرگ خواهد بود. حتی گمان می‌کنم باید در این دو سال به‌قدری چابک عمل می‌کردیم که پنجاه‌ویک درصد ایران خودرو را به پژو فروخته و سایپا را نیز به رنو می‌دادیم طوری که این شرکت‌ها در ایران پاگیر می‌شدند، چراکه آن زمان برای خرید پنجاه‌ویک درصد، سرمایه و تجهیزات و دانش فنی آورده بودند به این منظور که به اندازه کافی پتانسیل بازار برای خود در ایران محیا کنند اما وقتی این کار صورت نگیرد طرف مقابل به سهولت شانه خالی می‌کند، اما با آن شرایط شرکت خودش در ایران بود و بابت تحریم ایران قطعاً واکنش نشان داده و می‌جنگید. در حال حاضر این شرکت‌ها را به اجبار نگاه داشته که از رانتشان استفاده کنیم؟ یا اینکه از گردش مالی این شرکت‌ها به‌نفع دولت استفاده کنیم؟ سبب این واژه چیست؟ تا این اتفاق نیفتد درحقیقت توسعه‌ای رخ نخواهد داد.



### دو شرکتی که نام بردید آیا خودشان راغب بودند که سهام را بخرند؟

قطعاً قابل مذاکره بود. بالاخره در رنکینگ خودروسازی بزرگ دنیا حداقل ده شرکت داریم که وقتی با یکی از آنها مذاکره‌ای صورت می‌گرفت، احتمال خرید سهام نیز از آن سو کم نبود. رنو شرکت مشترک تأسیس کرد و ۶۰ درصد را نیز به نام خود کرد. در فضای نامساعد کسب و کار و اقتصاد ایران، این شرکت را چه اندازه دواندیم؟ حتی سایت تولیدش را معرفی نکردیم. وقتی این شرکت حاضر شد ۶۰ درصد را بخرد و نزدیک به شصت میلیون یورو وارد ایران کرد، بنابراین بیشتر از اینکه عدم میل طرف خارجی در میان باشد به‌واقع کوتاهی از سوی خودمان بود.

### بحث مشارکت را مطرح کردید. منظور شما از مشارکت همین مشارکت کنونی که نیست؟

مهم‌ترین شرط مشارکت در حقیقت صادرات محوری است. اتفاقی که در بسیاری از کشورها نیز رخ داده است. ترکیه به شرکت فورد آمریکا سایت واگذار کرده است. شرکت رنو در اینجا محصولات را تولید کرده و به بازار می‌برد، حال اینکه ۶۰ درصد خودروهایی تولیدی در ترکیه به کشورهای اروپایی صادر می‌شود. یعنی ترکیه اشتغال خود و ارزش افزوده مونتاژ را جمع کرده و با برند آن کشورها برایشان خودرو تولید می‌کند. اما ما اصرار داریم که خودرو با برند ملی تولید کنیم. آیا نباید ابتدا دانش فنی این کار را کسب کنیم؟ دانش فنی در جریان آزاد رقابتی به‌وجود می‌آید. ابتدا باید توان تولید خودروی رقابتی با قیمت و کیفیت متناسب

را کسب کرده و بعد مدعی دانش فنی و پلت فرم باشید. در دنیا غیر از چند شرکت بزرگ آیا شرکت خودروسازی‌ای می‌شناسید که پلت فرم ملی داشته باشند؟ تمام شرکت‌های چینی پلت فرم‌های مشارکتی دارند و با طرف‌های اروپایی و آمریکایی مشارکت دارند. شرکتی در دنیا وجود ندارد که بدون برند صاحب پلت فرم باشد.

### بحران ارزی تا چه اندازه بر این مشکلات دامن می‌زند؟

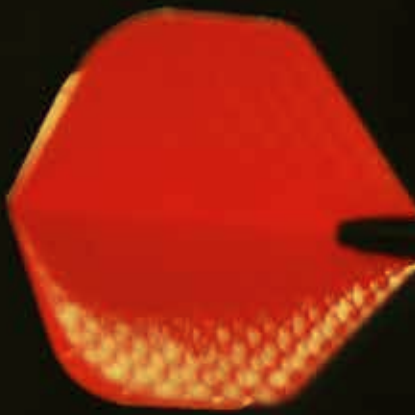
بسیار زیاد، چرا که وقتی قیمت ارز بالا می‌رود ارزش پایه پولی شما پایین آمده و امید به آینده به‌شدت کاهش یافته و تورم انتزاعی آتی نیز افزایش پیدا می‌کند. خودروسازی، صنعتی ارزآور در ایران نیست. هنگامی که از صنعتی صحبت کنیم که فعالیت صادراتی داشته باشد، بنابراین افزایش قیمت ارز مزیت خواهد بود. هنگامی که صحبت از نفت، فرش یا پسته باشد جریان فرق دارد اما وقتی از خودرو می‌گوییم در حقیقت صنعتی است که بخشی از قطعات و نیازهای ما در این بخش از طریق واردات صورت می‌گیرد. بنابراین جریان ارزی ضربه‌زننده است و مهم‌تر از افزایش نرخ ارز در حقیقت بی‌ثباتی آن مطرح است. اینکه هر روز با یک قیمت مواجه باشیم و افزایش افسارگسیخته نرخ ارز را شاهد هستیم و کنترلی نیز صورت نمی‌گیرد به‌واقع موارد ضربه‌زننده به تولیدکننده محسوب شده و برعکس دلالی را توسعه می‌دهد. فردی که دارایی ثابت داشته است امروز ترجیحش بر این است که در عوض کار تولیدی، قطعه و زمین و خودرو می‌خرد. این اتفاق البته هر چند سال در

دوره‌های مختلف تکرار می‌شود.

تا قبل از این جریان وضعیت قطعه‌سازان بحرانی بود. پیش‌بینی وضعیت قطعه‌سازان چگونه است؟ دولت بارها اعلام کرده است که ارز دولتی به این صنف تعلق خواهد گرفت اما این وعده عملی نشده است. با ادامه داستان تحریم‌های جدید، قطعه‌سازان دچار چه مشکلاتی می‌شوند؟

قطعه‌سازی در ایران جریان مستقلی نیست و وابسته به خودروسازی است. بارها اشاره کرده‌ام که قطعه‌سازان باید با یکدیگر ائتلاف کنند و هولدینگ‌های بزرگ قطعه‌سازی را به‌وجود آورند تا جریان سرمایه در این میان رشد کند و به‌صورت مستقل در جریان زنجیره شرکت‌های بزرگ قرار گیرند. اما قطعه‌سازان نیز چشم به عملکرد خودروسازان دوخته و هنگامی که خودروسازی دچار ضعف است این مورد دامن قطعه‌سازان را نیز می‌گیرد. در قطعه‌سازی به‌لحاظ زیرساخت دچار ضعف‌های فراوان هستیم. از اتوماسیون لازم که امروزه یکی از مهم‌ترین فاکتورها در افزایش کیفی یک قطعه است، برخوردار نیستیم و همین تجهیزات فعلی نیز بعضاً دچار کهولت و فرسودگی هستند. همه این موارد به‌سبب عدم جریان پول در قطعه‌سازی است و شرایط بدتری از خودروسازی را تجربه خواهند کرد. به هر حال خودروساز ممکن است به هر طریقی قطعات را با هر قیمت و کیفیتی از هر کجای دنیا تأمین کند اما قطعه‌سازی به‌خاطر قیمت مواد اولیه، کیفیت پایین و کمبود نقدینگی قادر به تضمین ادامه حیات نخواهد بود.

## 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.

نصب تجهیزات جدید در پمپ بنزین‌ها

# کارت سوخت باز می‌گردد

سالیان گذشته از کارت‌های شخصی خود استفاده کنند، به گفته موسوی دلیل این اتفاق این است که استفاده از کارت‌های شخصی می‌تواند اطلاعات آمار مدیریتی خوبی در خصوص مدل خودروها، میزان سوخت مصرفی و حتی میزان مصرف در صد کیلومتر را در اختیار مسئولان قرار دهد که پایه اطلاعات آماری کشور خواهد بود.

## در دسر جدید برای صاحبان خودروها

هر چند که اکثر خودروهای موجود در کشورمان دارای کارت سوخت هستند اما به دلیل اینکه استفاده از کارت‌های سوخت شخصی در جایگاه‌های سوخت‌رسانی طی چند سال اخیر الزامی نبوده است بسیاری از آنها کارت‌های سوختشان مفقود شده است و قطعاً اگر استفاده از کارت‌های سوخت شخصی در کوتاه‌مدت الزامی شود، بسیاری از مردم در این باره دچار مشکل خواهند شد. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در باره این مشکل احتمالی اعلام کرد که اگر کسی کارت سوختش را گم کرده باشد می‌تواند با مراجعه به دفاتر پست و پلیس + ۱۰ کارت المثنی خود را پیگیری کند. موسوی خواه با بیان اینکه تمام خودروهای نوشماره دارای کارت سوخت هستند هم گفت: «به دلیل اینکه مدتی است از این کارت‌ها استفاده نمی‌شود؛ مردم برای تحویل این کارت‌ها اقدام نکرده‌اند و در حال حاضر بیش از ۵۰۰ هزار کارت سوخت در بانه‌های پست معطل مانده‌اند که مردم می‌توانند با مراجعه به دفاتر پست محل زندگی خود یا سایت پست کارت‌های خود را تحویل بگیرند. اگر کسی رمز کارت‌ش را هم فراموش کرده باشد، در ابتدای اجرای این طرح تجهیزاتی در جایگاه‌ها نصب خواهد شد تا شهروندان بتوانند رمز خود را بازیابی کنند.

## دلایل بازگشت کارت سوخت به جایگاه‌ها

اما چند روزی بعد از صحبت‌های مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بود که سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس، دلایل بازگشت کارت سوخت به جایگاه‌ها را تشریح کرد. اسدالله قره‌خانی در گفت‌وگو با خبرنگار خبرگزاری خانه ملت، با اشاره به انتشار اخباری مبنی بر استفاده از کارت‌های سوخت شخصی در جایگاه‌های سوخت، گفت: کارت سوخت در گذشته به منظور مدیریت کردن مصرف سوخت و کاهش مصرف سوخت در هدفمند کردن یارانه‌ها، ارائه سوخت ارزان‌قیمت به سرویس‌های عمومی و در زمان تحریم‌ها شکل گرفت که در زمان خود نیز تاثیر مثبتی بر جای گذاشت. سخنگوی کمیسیون انرژی با بیان اینکه در یک دوره زمانی بود نبود کارت‌های سوخت تفاوتی نداشت، صحبت‌هایش را اینگونه ادامه داد: «در این دوره با توجه به اینکه قیمت بنزین تک‌نرخ شده

این تجهیزات مجهز خواهد شد.» اما دلیل این کار و تغییرات در جایگاه‌های سوخت برای چیست؟ توجیه مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی این است که تجهیزات فعلی جایگاه‌های سوخت عمر مفید خود را سپری کرده و قدیمی شده‌اند؛ اما از آنجا که ارائه بنزین با کارت سوخت الزامی است، آنها موظف هستند که با وجود هزینه‌های گزاف میلیاردي از این تجهیزات نگهداری کنند.»

## به روز رسانی جایگاه‌های سوخت

اما ابتدا باید دید که به زودی قرار است چه تغییراتی در جایگاه‌های سوخت‌رسانی رخ دهد. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در این باره گفت: کارشناسان فنی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بررسی‌های فراوانی درباره تجهیزات موجود در دنیا انجام دادند تا مناسب‌ترین قطعات قابل جایگزین را انتخاب کنند که در حال حاضر، این اتفاق رخ داده و این تجهیزات جدید در حال نصب است. فناوری‌های نصب‌شده بر کارت‌خوان‌های جدید قابلیت توزیع سوخت و انجام عملیات‌های بانکی را دارا است و از این پس، تمامی نازل‌ها به سیستم توزیع سوخت و پرداخت هم‌زمان مجهز می‌شوند که شهروندان می‌توانند از طریق خدمات بدون کارت یا با وارد کردن کارت‌های بانکی خود و حتی از طریق موبایل، پرداخت‌های خود را انجام دهند. به گفته موسوی خواه به‌روز رسانی این تجهیزات با مشارکت شبکه بانکی و سرمایه‌گذاری شرکت‌های توزیع‌کننده اینترنت تحت نظارت و مالکیت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی انجام می‌شود. نکته مهم اما اینجاست که با این تغییرات و تحولات و استفاده از سیستم‌های جدید، صاحبان خودرو نیاز خواهند داشت تا بار دیگر همچون

بیش از ۱۱ سال از زمانی که فروش بنزین در تمامی جایگاه‌های سوخت فقط از طریق کارت سوخت قابل ارائه شد، گذشته است. ۳۱ اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۶ بود که این اتفاق رخ داد و تیرماه همان سال طرح سهمیه‌بندی ماهانه بنزین برای خودروها هم به اجرا درآمد و برای خودروهای سواری شخصی بنزین سوز ماهانه ۱۰۰ لیتر، خودروهای سواری شخصی دوگانه‌سوز ۳۰ لیتر و موتورسیکلت‌ها نیز ۳۰ لیتر سهمیه در نظر گرفته شد. اما طی این ۱۱ سال تصمیمات دیگری هم در فروش سوخت خودروها از طریق جایگاه‌های سوخت گرفته شد و کار تا جایی پیش رفت که در مقاطعی استفاده از کارت سوخت دیگر لزومی نداشت و سهمیه‌بندی هم از بین رفت و بنزین تک‌نرخ شد؛ اما به نظر می‌رسد که انگار قرار است با تجهیز تدریجی جایگاه‌های سوخت در سراسر کشور استفاده از کارت‌های سوخت شخصی مجدداً از سر گرفته شود. روز دهم خردادماه بود که مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در گفت‌وگو با صدا و سیما اعلام کرد که با نصب تجهیزات جدید از پانزدهم تیرماه اولین سری کارت‌خوان‌های جدید در جایگاه‌های توزیع سوخت رونمایی خواهد شد. سید محمد رضا موسوی خواه، با اشاره به ورود نسل جدید کارت‌خوان‌های سوخت از تیرماه سال جاری گفت: «این تجهیزات جدید لمسی بوده و صفحه نمایشگر بزرگ‌تری دارد؛ ضمن اینکه از نظر حجم حافظه نیز چندبرابر کارت‌خوان‌های قدیمی است و علاوه بر اینکه امنیت بالایی دارد، می‌توانند توزیع سوخت و پرداخت را به صورت هم‌زمان انجام دهند. به گفته موسوی تا یک‌ماه دیگر، استفاده از سری اول این تجهیزات آغاز خواهد شد و در یک بازه زمانی مشخص، تمامی جایگاه‌های سوخت کشور به





مالکان خودروهایی که به هر دلیل فاقد کارت سوخت هستند باید به منظور جلوگیری از ایجاد مشکل نسبت به اخذ کارت اقدام کنند. این خبر اندکی پس از بحبوحه احتمال افزایش قیمت بنزین براساس لایحه بودجه‌ای بود که دولت تقدیم مجلس کرد و شائبه‌های دونرخی شدن بنزین را پررنگ‌تر کرد. حتی بیژن حاج محمدرضا، رئیس اتحادیه جایگاه‌داران سوخت ضمن اعلام مخالفت با استفاده دوباره از کارت سوخت اعلام کرد که ممکن است استفاده از کارت سوخت مقدمه دونرخی شدن بنزین باشد. اعتراضات آن موقع تشدید شد و شایعه افزایش نرخ بنزین و سهمیه‌بندی آن بالا گرفت تا اینکه بیژن زنگنه، وزیر نفت در نشست خبری خود در اسفندماه با اشاره به تصمیم مجلس شورای اسلامی مبنی بر استفاده مجدد از کارت سوخت، گفت: وزارت نفت قانون مجلس شورای اسلامی را اجرا کرد، قانون گفته است باید سوخت با کارت ارائه شود، وزارت نفت هم اعلام کرده افرادی که کارت سوخت ندارند، برای گرفتن آن اقدام کنند اما این اتفاق به معنی سهمیه‌بندی بنزین نیست. حالا چندماه از آن دوران گذشته است و به نظر می‌رسد که تصمیمات جدی برای استفاده مجدد از کارت سوخت در پمپ بنزین‌ها اتخاذ شده است. بررسی دوران ۱۱ ساله درباره وضعیت بنزین و استفاده از آن ما را به یک نتیجه می‌رساند، اینکه هزینه‌های میلیاردی دولت برای تجهیز جایگاه‌های سوخت و استفاده مجدد از کارت‌های سوخت شخصی شاید برای مصرفی نه چندان بلندمدت باشد و احتمال دارد همچون دفعات قبلی با تغییر دولت یا تغییر در ترکیب نمایندگان مجلس تصمیمی جدید در این باره اتخاذ شود. شاید این تغییرات متوالی در بازه‌های زمانی چندساله حاصل این است که اینگونه تصمیمات بدون نگاه بلندمدت و بررسی‌های دقیق و کارشناسی شده صورت می‌گیرد. آیا عمر استفاده مجدد از کارت سوخت، باز هم کوتاه خواهد بود و اصلاً به سرانجام خواهد رسید؟

بنزین ۸۰۰ ریال بود که با اجرای سهمیه‌بندی سوخت در ایران در دولت احمدی‌نژاد از تیرماه ۱۳۸۶ هر لیتر بنزین سهمیه‌ای با نرخ ۱۰۰ تومان و بنزین آزاد ۴۰۰ تومان عرضه شد. مرحله بعدی افزایش قیمت بنزین در ۲۸ آذر ۱۳۸۹ با اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها در ایران کلید خورد و هر لیتر بنزین سهمیه‌ای به ۴۰۰ تومان و بنزین آزاد ۷۰۰ تومان افزایش یافت. افزایش بعدی قیمت بنزین در سال ۱۳۹۳ در دولت تدبیر و امید با اجرای مرحله دوم هدفمندسازی یارانه‌ها در ایران هر لیتر بنزین سهمیه‌ای را به ۷۰۰ تومان و بنزین آزاد ۱۰۰۰ تومان رساند؛ که با تک‌نرخی شدن بنزین در سال ۱۳۹۴ به قیمت ۱۰۰۰ تومان پرونده بنزین سهمیه‌ای بسته شد. این درحالی است که استفاده از کارت سوخت تا سال ۱۳۹۵ هم ادامه داشت تا اینکه در شهریورماه این سال و بعد از گذشت ۱۵ ماه از تک‌نرخی شدن بنزین بالاخره دولت دهم با مجوز صادر شده از سوی مجلس کارت سوخت را از چرخه مصرف خارج کرد. کارت سوخت هوشمند از زمان سهمیه‌بندی بنزین در تیرماه ۱۳۸۶ توسط راننده‌ها برای سوختگیری در جایگاه‌ها استفاده می‌شد ولی از خرداد ۱۳۹۴ و با تک‌نرخی شدن بنزین، عملاً استفاده از آنها بی‌معنی شده بود و جایگاه‌ها همیشه کارتی دائمی در تلمبه‌ها قرار می‌دادند. این درحالیست که فروردین‌ماه سال ۹۵، مجلس دولت را مکلف به تجهیز همه وسایل نقلیه بنزینی، گازوئیلی و دوگانه‌سوز به کارت سوخت، حداکثر تا چهار ماه پس از تصویب بودجه ۹۵ کرده بود. طبق تصمیم اولیه مجلس، جایگاه‌ها فقط با استفاده از کارت سوخت مشترکین می‌توانستند به آنها سوخت بفروشند و در صورت نیاز، مازاد، راننده‌ها باید بنزین را با قیمت آزاد می‌خریدند که با حذف کارت سوخت، بنزین دیگر به صورت تک‌نرخی ارائه می‌شد. اما داستان به همین جا ختم نشد و تصمیمات جدیدی از سوی بهارستان نشینان گرفته شد و مجلس شورای اسلامی در اواخر پاییز ۹۶ استفاده دوباره از کارت سوخت را تصویب و اعلام کرد

و دیگر بحث سهمیه‌بندی و دونرخی بودن منتفی شده بود، خودبه‌خود استفاده از کارت سوخت خاصیت خود را از دست داد، اما زیرساخت آن حفظ شد و برای حفظ زیرساخت کارت سوخت قانونی در مجلس مصوب شد مبنی بر اینکه کارت سوخت بنا بر ضروریات و مقتضیات استفاده شود و دولت برای استفاده از آن برنامه‌ریزی داشته باشد. سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه می‌توان از طریق کارت‌های سوخت میزان مصرف را مدیریت کرد، این موضوع را یک تصمیم دولتی خواند و گفت: دولت در حال حاضر برای بازگشت کارت سوخت شخصی تصمیم گرفته و در حال حاضر مطالعاتی روی آن انجام شده؛ اما هنوز عملیاتی نشده است.

#### تاریخچه سهمیه‌بندی و استفاده از کارت سوخت

همان‌طور که گفتیم بیش از یک‌دهه از آغاز استفاده کارت سوخت در جایگاه‌های سوخت در کشورمان سپری شده است. دومین سال روی کار آمدن دولت نهم بود که ابزار الکترونیکی جدیدی برای سهمیه‌بندی و نظارت بر مصرف سوخت در کشور معرفی شد. توجه دولت وقت در به کارگیری از کارت سوخت مواردی همچون کنترل میزان مصرف سوخت و سهمیه‌بندی و پیشگیری از قاچاق سوخت و همچنین کسب اطلاعات میزان مصرف منطقه‌ای بیان شد؛ بنابراین از تیر ۱۳۸۶ برای تمامی خودروها در ایران کارت هوشمند سوخت صادر شد و تمامی جایگاه‌های سوخت مجهز به دستگاه‌های کارخوان و پین‌پد شدند. هزینه اولیه‌ای که برای اجرای این طرح در نظر گرفته شد رقمی معادل ۳۵۲ میلیارد تومان بود اما طی حدود ۱۰ سال، تاکنون بیش از ۵۰ میلیون کارت سوخت صادر شده است که هزینه هر کارت سوخت نیز بیش از ۱۰ هزار تومان بوده است. علاوه بر ۵۰ میلیون کارت سوخت صادر شده، برخی کارت سوخت‌ها به دلیل مفقود یا شکسته شدن دوباره صادر شده است. قبل از شروع سهمیه‌بندی قیمت هر لیتر



بررسی دلایل کندی رشد صنعت خودرو کشور

# ایران در مسیر کره یا ترکیه؟



سعیده علیپور

صنعت خودرو در ایران حدود هشتاد سال سابقه دارد، این در حالی است که برخی از کشورها با سابقه

مشابه و حتی کمتر وضعیتی به مراتب بهتر از ایران در جایگاه صنعت خودرو جهان دارند. بسیاری معتقدند، خودرو سازی در ایران به کندی رشد می کند. این در حالی است که پتانسیل های فراوانی در صنعت قطعه سازی کشور وجود دارد. برخی ایران را از جهت سابقه فعالیت در صنعت خودرو قابل قیاس با صنعت خودرو کره جنوبی می دانند، گرچه تفاوت وضعیت فعلی آنها در این صنعت از زمین تا آسمان است و به همین دلیل معتقدند این صنعت باید راه دیگری در پیش گیرد تا از رکود بیرون آید و سهم بیشتری در بازار جهانی داشته باشد. اینکه چرا صنعت خودرو سازی کره

جنوبی قادر به تسخیر بازارهای جهانی شد حال آنکه این صنعت در ایران با چالش های جدی در کیفیت، تولید و صادرات مواجه است سوالی است که می توان بار جوع به تاریخچه خودرو سازی در ایران و اظهار نظر کارشناسان این حوزه پاسخ آن را دریافت.

## تاریخچه صنعت خودرو در ایران

صنعت خودرو ایران برخلاف آنچه اکثر مردم ایران فکر می کنند با تولید پیکان متولد نشد، بلکه فعالیت صنعت خودرو ایران در سال ۱۳۱۹ با ساخت بدنه اتوبوس و کامیون آغاز شد. فیات گرچه نخستین شرکت خودروسازی بود که در سال ۱۳۳۲ در ایران تأسیس شد، اما تولید اولین محصولش (فیات ۱۱۰۰) در سال ۱۳۳۹ آغاز شد. پیش از او شرکت جیپ ایران (پارس خودرو کنونی) توانست تا در سال ۱۳۳۸ اولین خودرو تولید شده در ایران را که جیپ شش سیلندر کالسکه ای

نام داشت را تولید کند. در سال ۱۳۴۱ ایران ناسیونال (ایران خودرو) همزمان با شرکت هیوندایی کره جنوبی با سرمایه ای در حدود ۱۰ میلیون تومان و با هدف مونتاژ و تولید انواع خودرو تأسیس شد و در سال ۱۳۴۵ نخستین خودرو همه گیر تولید داخل یعنی پیکان تولید شد. پیکان خودرویی بود که بسیاری به آن عشق می ورزیدند و صنعت خودرو ایران را از ورشکستگی نجات داد. در سال ۱۳۴۵ قراردادی بین شرکت ایران خودرو و روتس در مورد مونتاژ و ساخت خودرو پیکان که نام انگلیسی آن هیلمن بود منعقد شد و به طور رسمی با وارد شدن قطعات تولید پیکان در اردیبهشت سال ۱۳۴۶ با ظرفیت ۶۰ هزار دستگاه آغاز شد، این شمار به تدریج به ۱۲۰ هزار دستگاه رسید. در آن زمان برادران خیامی (مدیران ایران ناسیونال) قصد داشتند تا سال ۱۳۶۰ کاملاً پیکان را داخلی کنند





و در ادامه یک خودرو کاملاً ایرانی طراحی و تولید کنند. در این میان اقداماتی برای مونتاژ و تولید خودروهای آمریکایی نیز از سوی سایر شرکتهای خودروسازی آغاز شده بود. گرچه تمام این برنامه‌های صنعتی پس از افزایش قیمت نفت در سال ۱۳۵۳ و تغییر استراتژی حکومت شاه دستخوش تحول شد.

با وقوع انقلاب و ملی شدن صنایع، تأثیر دولت در صنعت خودرو افزایش یافت. در آن سال‌ها اعتقاد بر این بود که بهتر است به جای صنعت خودرو به صنایع کشاورزی اهمیت داده شود.

در سال ۱۳۷۰ در حالی که صنعت خودرو در آستانه ورشکستگی کامل بود، بسیاری معتقد بودند دیگر نیازی به صنعت خودرو نیست و عده‌ای نیز خواستار ادامه تولید کارخانه‌های خودروسازی و نجات آن بودند، اما پیکان در آن سال‌ها، صنعت خودرو ایران را نجات داد. راحت تعمیر شدن، ارزان بودن تعمیر، همه‌جا تعمیر، هزینه کم و انس مردم ایران با این خودرو، همچنان این خودرو را تا سال ۱۳۸۰ به عنوان پرمشتری‌ترین خودرو مطرح می‌کرد.

اما در سال‌هایی که این صنعت در حال نابودی درگیر تولید پیکان بود، کره جنوبی به سال‌های اوج خود در این صنعت می‌رسید. از اواسط دهه ۷۰، پس از واردات خودرو و ورود اتومبیل‌های متنوع کره‌ای، فشار دوباره بر صنعت خودرو ایران تشدید شد که چرا ما نمی‌توانیم

حتی چراغ‌های پیکان را تغییر دهیم، همین موضوع طرح خودرو ملی را دوباره زنده کرد.

پیکان نیز در اوایل دهه ۸۰ به مشکل بزرگی تبدیل شده بود. از طرفی چهره شهرهای ایران را عقب‌مانده جلوه می‌داد و از سوی دیگر مشکلات آلودگی هوا و مصرف سوخت را تشدید می‌کرد. شرکت رقیب سایپا نیز تنها پراید را با شمار بالا تولید می‌کرد. این خودرو نیز مانند پیکان که ایران خودرو را از نابودی نجات داد، سایپا را به اوج رسانده بود.

خط تولید پیکان در سال ۸۴ متوقف شد و با قرارداد با شرکت ال ۹۰ یا تندر ۹۰ در کشور تولید شد و به نظر می‌رسید صنعت خودرو در آستانه یک ارتباط با دنیا و البته تحول است. بسیاری از قطعه‌سازان جهانی به دنبال همکاری با صنایع ایران بودند؛ اما با تغییر دولت در سال ۸۴ به ناگاه همه چیز تغییر کرد. مدیران صنعتی تغییر کردند و قرارداد رنو هم استعماری تعبیر شد. رنو پس از مدتی کشمکش و تغییراتی در قرارداد تولیدش با تأخیر مواجه شد. شرکت بنز و بسیاری از قطعه‌سازان خارجی هم همکاری خود را با ایران قطع کردند. با افزایش درآمد نفت واردات به شدت افزایش یافت. در سال ۱۳۸۶ دوباره پروژه‌های ملی‌گرایی در صنعت خودرو نمود یافت و خودرو تیبدا در سایپا که تلفیقی از پراید و ریو با طراحی بدنه جدید بود به عنوان دومین خودرو ایرانی متولد شد. در ادامه در سال ۸۹ تولید خودرو در ایران به بیش از ۵٫۱ میلیون دستگاه رسید و ایران جزو ۱۵ کشور تولیدکننده خودرو در جهان شد، گرچه به اعتقاد بسیاری این تولید فراوان، فاقد کیفیت لازم بود و به همین دلیل جایی در بازار جهانی نداشت و همچنان استراتژی مشخصی نداشت و هنوز هم از دولتی بودن رنج می‌برد. با شدت گرفتن تحریم‌ها نقاط ضعف صنعت خودرو بیشتر نمایان شد و تولید این صنعت به یک‌سوم کاهش یافت. از طرف دیگر کیفیت محصولات تولیدی به شدت کم شد.

### دلیل در جازدن

کارشناسان صنعت خودرو، دولتی بودن، بازار انحصاری، سوء مدیریت راز دلایل در جازدن صنعت خودرو در کشور می‌دانند، حتی برخی از آنها معتقدند الگوی توسعه در این بخش از ابتدا اشتباه بوده و به جای حرکت در مسیری که کره جنوبی در آن گام نهاد باید مسیر کشور ترکیه را پیمود.

فرید زاوه کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: «برخی از علل عقب‌افتادگی در صنعت خودرو عمومی است و تنها گریبان این صنعت را نگرفته است. در هر حال همان‌طور که کشورهای توسعه‌یافته‌ای مثل چین و کره و حتی ترکیه در جهات مختلف با توسعه مواجه بودند برعکس آن نیز می‌تواند صادق باشد.»

این کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: «بررسی الگوی ترکیه و کره جنوبی نشان از نگاه متفاوت این دو کشور به صنعت خودرو دارد؛ به طوری که دولت کره از سال ۱۹۴۶ با تدوین برنامه‌های مدون و مشخص تلاش کرد با تمرکز بر تولید در زمره مهم‌ترین کشورهای خودروساز جهان قرار بگیرد، حال آنکه ترکیه با جذب سرمایه‌های خارجی و تأسیس شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک، در کنار سازوکارهای مناسب اقتصادی و پرهیز از سیاست‌های حمایت‌گرایانه، کلید موفقیت این کشور را در صنعت خودرو رقم زد.»

فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه

صنعت خودرو ایران برای هر دو الگوی ترکیه و کره جنوبی مزایا و معایبی دارد، می‌گوید: «الگوی کره برای ایران بسیار بلندپروازانه است؛ چراکه توسعه برند داخلی نیازمند فراهم کردن زیرساخت‌های سیاسی و اقتصادی و صنعتی است که نیاز به برنامه‌ریزی منسجم و منظم دارد. هر چند صنعت خودروی ایران می‌تواند بر اساس الگوی ترکیه عمل کند، اما امکان رسیدن به این الگو نیز وجود ندارد؛ چراکه صنعت خودرو این کشور توسعه خود را مرهون حضور برندهای بزرگ خودروسازی جهان می‌داند. افزایش مشارکت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های خارجی در صنعت خودروی ترکیه به روابط سیاسی و اقتصادی این کشور در عرصه جهانی بازمی‌گردد. این در حالی است که به دلیل فضای سیاسی و اقتصادی کشور کمتر سرمایه‌گذاری حاضر است در بازار ایران فعالیت کند.»

در سند چشم‌انداز آمده است تا افاق ۱۴۰۴ ایران باید به عنوان یکی از بزرگ‌ترین قدرت‌های خودروسازی منطقه باشد که سالانه سه میلیون دستگاه خودرو تولید می‌کند که دو میلیون آن در بازارهای داخلی و یک میلیون در بازارهای صادراتی توزیع می‌شود، اما واقعیت آن است که صنایع خودروسازی ما راه زیادی دارند.

نظام تعرفه‌گذاری خودرو در ایران تابع سیاست خصوصی نیست و همین مطلب باعث شده رقابت‌پذیری خودروسازان داخلی همواره در پوشش حمایتی قدرتمندی قرار داشته باشد که نتیجه آن کندی اعتدالی صنعت خودروست؛ بنابراین به نظر می‌رسد در برنامه ششم توسعه باید احکام مدونی برای تعرفه و تولید خودرو لحاظ شود که با وجود عمر کوتاه دولت‌ها و تغییر مجلس در دستور کار مدیران قرار گیرد.

محمد سیماجی، کارشناس خودرو معتقد است: «صنعت خودروسازی با عقب‌ماندگی در طراحی، پاسخگویی به نیاز مشتری و انعطاف‌ناپذیری در تولید مواجه است و این مشکلات تنها به این صنعت مربوط نمی‌شود؛ به طوری که بسیاری از صنایع مادر این زمینه دچار مشکلات بسیاری هستند.»

او تشکیل شورای رقابت برای کنترل بازار را نمونه روشنی برای افزایش دخالت‌های دولت در تعیین قیمت خودرو می‌داند و می‌گوید: «اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و خصوصی‌سازی واقعی، تنها راهکاری است که در بلندمدت به پیشرفت صنعت خودرو و محبوبیت آن در نزد مردم منجر می‌شود.»

سیماجی ادامه می‌دهد: «در سال‌های گذشته تلاش کردیم تا با ابزار تعرفه و جلوگیری از واردات خودرو به اتکای تعابیری نظیر خودکفایی لایه پوششی قدرتمندی برای صنعت خودرو به وجود آوریم که جامعه هدف صرفاً داخل کشور شد؛ بدون آنکه خودروهای ایرانی بتوانند با برندهای معتبر دنیا رقابت کنند و کار به جایی رسید که نه خودروسازان از درآمد خود راضی هستند و نه مصرف‌کنندگان رضایتی از خودروهایی که به ناچار باید انتخابشان کنند، دارند.»

او با بیان اینکه ما قابلیت رشد بسیار زیادی داریم، می‌گوید: «شاید اصلاً لزومی نباشد ما در کشور خودرو تولید کنیم، ما می‌توانیم در بخش قطعه‌سازی موفق باشیم. ما باید راجع به مزیت‌ها فکر کنیم. در قطعه‌سازی می‌توانیم مزیت‌هایی داشته باشیم. ما در خودروسازی کجا هستیم؟ می‌توانیم پژو را برداریم برویم در نمایشگاهی شرکت کنیم.»

### اعلام جدیدترین رتبه‌بندی کیفی خودروهای داخلی



سازمان بازرسی و کیفیت و استاندارد ایران جدیدترین رده‌بندی کیفی خودروهای داخلی را اعلام کرد. طبق گزارش این سازمان در گروه خودروهای با سطح قیمتی کمتر از ۲۵ میلیون تومان، سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ یک پله صعود کیفی داشته و دو ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. سایپا ۱۱۱ اما همچنان در پایین‌ترین سطح کیفی قرار داشته و تنها یک ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده است. در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومان، ساندرو، پژو ۲۰۷ اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس و پارس تندر چهار ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. خودروهای تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک، تندر ۹۰، رانا، پژو ۲۰۶، پژو ۲۰۶ صندوق‌دار و دنا پلاس سه ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. باقی خودروهای قرار گرفته در این گروه قیمتی شامل نیو ام‌وی ام ۳۱۵، دنا، دانگ فنگ H30، سورن، پژو ۴۰۵، سمند، پژو پارس، تیبا، ساینا و تیبا هاج‌بک دو ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۵۰ تا ۷۵ میلیون تومان، B30 دارای چهار ستاره کیفی است. چانگان CS۳۵، آریزو ۵ و برلینس H330 سه ستاره کیفی کسب کرده‌اند. خودروی لیفان X60 اتوماتیک نیز دارای دو ستاره کیفی است، اما در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۷۵ تا ۱۰۰ میلیون تومان، سراتو و هیوندای آی ۲۰ دارای چهار ستاره کیفی هستند. تیگو ۵، هایما S7 اتوماتیک و جک S5 سه ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه خودروهای با سطح قیمتی بالاتر از ۱۰۰ میلیون تومان نیز، سه خودروی قرار گرفته در این گروه شامل پژو ۲۰۰۸، نیومزدا ۳ و سوزوکی گراند ویتارا دارای چهار ستاره کیفی هستند. اما در بخش وانت‌ها در سطح قیمتی ۲، خودروی وانت تندر با اخذ ۳ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در

این ماه به خود اختصاص داده است. در گروه خودروهای سنگین و در بخش باری خودروهای کامیونت ایسوزو و NPR75K، کامیون ولوو باری FM460، کامیون ایسوزو NPR75M و کشنده ولوو FH500، کشنده اسکانیا G410 و کشنده ولوو FH460 با اخذ ۴ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند. در بخش مسافری تنها خودروی تولیدی، اتوبوس بین شهری اسکانیا ۴۲۱۲ مارال است.

طرحی خواهان ساماندهی به بازار خودرو بودند اما انگار این طرح فعلا مسکوت مانده است. سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن در حاشیه نشست روز سه‌شنبه ۲۲ خردادماه کمیسیون صنایع و معادن، گفت: با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت طرح ساماندهی بازار خودرو در دستور کار کمیسیون قرار گرفت و موافقان و مخالفان ثبت‌نام کرده نظرات خود را مطرح کردند. در نهایت ۱۲ نفر از اعضای کمیسیون تقاضای مسکوت ماندن طرح به مدت ۶ ماه را ارائه کردند که بعد از اظهار نظر مخالفان و موافقان با اکثریت آراء تصویب شد. به گفته ولی ملکی وزیر صنعت، معدن و تجارت در ادامه این نشست مسائل و مشکلات تامین ارز و تولید را تشریح کردند. این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با اشاره بر اینکه یک‌هزار و ۵۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی در اختیار مردم است که این میزان به هر بخش اقتصادی وارد شود باعث ناپهسامانی در آن بخش می‌شود، گفت: «در یک روز طی ۲ ساعت ۴ هزار نفر برای خرید خودرو پراپید ثبت‌نام کرده‌اند، بخشی از نقدینگی موجود در دست مردم به سمت بازار خودرو حرکت کرده و این بازار را متشنج و حاشیه بازار ایجاد کرده است.» نکته مهم این است که بخشی از طرح ساماندهی خودرو به خودروهای زیر ۴۵ میلیون تومان اشاره دارد، در این خصوص آمده است که نرخ این خودروها باید به سال ۹۶ بازگردد، در این صورت رقابت هم دوباره ایجاد خواهد شد.



### مسکوت ماندن ۶ ماهه طرح ساماندهی بازار خودرو در مجلس

در آشفته‌بازار وضعیت خودرو در کشورمان برخی از نمایندگان مجلس با ارائه

### ادامه همکاری فرانسوی‌ها با قطعه‌سازان ایرانی



در حالی که بعد از خروج آمریکا از برجام خبرهای ناامیدکننده‌ای از سوی اروپایی‌ها به بازار خودروی ایران به گوش می‌رسید و در تازه‌ترین شایعات از این دست خبر لغو سفر یک هیئت از قطعه‌سازان فرانسوی به ایران منتشر شده بود، اما رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی با تکذیب این اتفاق اعلام کرد که انجمن قطعه‌سازان فرانسه در نامه‌ای رسمی به ما اعلام کردند که به همکاری با ایران ادامه خواهند داد. به گفته محمد رضا نجفی منشی این انجمن اعلام کرد که این سفر به تعویق افتاده است اما در ترجمه خبر، موضوع به درستی منتقل نشد و اشتباه‌ها اعلام شد که این سفر لغو شده است. در همین رابطه این انجمن در نامه‌ای رسمی به ما اعلام کرد که سفر نمایندگان انجمن قطعه‌سازان فرانسه به ایران لغو نشده بلکه به تعویق افتاده است. به گفته رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی، انجمن قطعه‌سازان فرانسه در نامه خود به ما با اشاره به سابقه همکاری حدوداً دو دهه‌ای قطعه‌سازان فرانسوی و ایرانی تأکید کرده که این انجمن به همکاری خود با ایران ادامه خواهد داد.

## صدور مجوز گرانی ۵,۶ تا ۷,۱ درصدی خودروهای داخلی از سوی شورای رقابت

شورای رقابت مجوز افزایش ۵,۶ تا ۷,۱ درصدی قیمت محصولات ۳ شرکت خودروسازی ایران خودرو، سایپا و مدیران خودرو از اول تیر صادر کرد. رئیس این شورا در گفت‌وگو با خبرنگاران با اشاره به اینکه شورای رقابت دستورالعمل تنظیم قیمت را برای سال ۹۷ تأیید کرده است، گفت: براساس محاسبات مرکز ملی رقابت میزان افزایش قیمت خودروهای ساخت داخل که مشمول قیمت‌گذاری هستند اعلام شد. رضا شیوا با بیان اینکه به‌طور متوسط خودروهای ساخت داخل شرکت ایران خودرو که مشمول قیمت‌گذاری هستند مجوز افزایش ۷,۱۸ درصد را دریافت کرده‌اند، صحبت‌هایش را اینگونه ادامه داد: برای خودروهای سایپا هم به‌طور متوسط افزایش ۷,۰۱ درصدی تعیین شده است و در بخش خودروهای مدیران خودرو هم به‌طور متوسط افزایش ۵,۶۲ مورد تأیید مرکز ملی رقابت قرار گرفته است. به گفته رئیس شورای رقابت از اول تیرماه امسال خودروسازان می‌توانند حداکثر به میزان درصدی اعلامی قیمت محصولات خود را افزایش دهند.



## همکاری شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد با مرکز تست خودرو اسپانیا

دروازه‌هایی که خبرهایی مبنی بر خروج برخی شرکت‌های اروپایی از ایران به گوش می‌رسد، مذاکره‌های صورت گرفته با بزرگ‌ترین و معتبرترین مرکز تست خودرو اسپانیا (IDIADA) منجر به امضاء قرارداد همکاری آن با شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران شد. اشکان گلپایگانی مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) با اعلام امضاء این قرارداد در تهران گفت: مذاکره‌ها با پشتیبانی و حمایت سازمان ملی استاندارد ایران و به‌منظور توسعه دانش براساس استانداردهای روز اتحادیه اروپا برای تأیید نوع خودرو صورت گرفت. به گفته گلپایگانی بر پایه این قرارداد، دو طرف با نظارت و حمایت سازمان ملی استاندارد ایران در مرحله نخست، دوره‌های آموزشی مرتبط با آخرین استانداردها و مقررات خودرویی اروپا برای شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو و سایر نهادهای مرتبط برگزار خواهند کرد؛ همچنین مطابق این قرارداد دو شرکت توافق کردند در خصوص انجام تست‌های ایمنی و عملکردی، انجام فعالیت‌های بازرسی بر کیفیت کالاها در داخل و خارج کشور، تأیید نوع و تطابق تولید خودروها همکاری کنند و امکان صدور گواهینامه E-MARK برای خودروهایی که در مرکز تست ISQI آزمون می‌شوند وجود خواهد داشت. مرکز تست خودروی اسپانیا یک شرکت چندملیتی است که خدمات طراحی، مهندسی تست و تأیید نوع خودرو ارائه می‌کند و اکنون در ۲۵ کشور جهان فعالیت و مرکز تست داشته و یکی از هفت مرکز تست اتحادیه اروپا برای انجام تست‌های عملکردی ایمنی خودرو (EURO NCAP) است. ۲۰ درصد سهام این شرکت متعلق به دولت اسپانیا و ۸۰ درصد دیگر آن متعلق به یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های بازرسی جهان (APPLUS) است.



خودروهای وارداتی در نخستین ماه سال ۹۷ به ۲۳ میلیون و ۶۵۱ هزار دلار رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل از نظر ارزش ۷۷ درصد کاهش داشته است. براساس این گزارش در ۱۲ ماه سال ۹۶ نیز تعداد ۷۰ هزار و ۷۵ دستگاه خودرو به ارزش یک میلیارد و ۸۲۸ میلیون و ۸۵۱ هزار دلار به کشور وارد شد. بازار خودروهای وارداتی در سال ۹۶ شاهد افت و خیزهای فراوانی بود، به طوری که ابتدای سال واردات خودرو افزایش یافت و این امر سبب شد تا وزارت صنعت تیرماه با هدف «مدیریت منابع ارزی» سایت ثبت سفارش خودروهای خارجی را ببندد و اصلاح آیین‌نامه واردات خودرو را به دولت ارسال کند؛ سرانجام این آیین‌نامه تصویب شد و از دی‌ماه سامانه ثبت سفارش بار دیگر به روی واردکنندگان خودرو باز شد. با توجه به بسته شدن ۶ ماهه سامانه ثبت سفارش و افزایش تعرفه‌های گمرکی در مجموع پارسل ۷۰ هزار و ۷۵ دستگاه خودرو سواری به ارزش یک میلیارد و ۸۲۸ میلیون و ۸۵۱ هزار دلار وارد کشور شد؛ یعنی از نظر تعداد ۸,۶۶ درصد و از نظر ارزش ۸,۴۴ درصد کاهش داشت. سال جدید نیز شروع خوبی برای خودروهای وارداتی نبود و شاهد نوسانات نرخ ارز و اعلام یکسان‌سازی نرخ ارز از سوی بانک مرکزی در بیستم فروردین‌ماه، دست‌اندرکاران حوزه خودروهای وارداتی، آشفته شدن بازار را به‌دلیلی همچون «مشخص نبودن نرخ ارز» و «بالا بودن تعرفه‌های گمرکی» نسبت دادند. براساس گزارش گمرک درباره ثبت سفارش غیرقانونی و شائبه‌دار خودرو در زمان بسته بودن سامانه ثبت سفارش در سال گذشته، موضوع جدیدی به‌طور رسمی به این سازمان اعلام نشده و طبق اطلاع‌رسانی‌ها تنها ثبت سفارش ۶ هزار و ۴۸۱ دستگاه خودرو از سوی سازمان توسعه تجارت غیرقانونی اعلام شده است.



## کاهش ۷۳ درصدی واردات خودرو در ۲ ماهه اول سال

گمرک جمهوری اسلامی واردات خودرو در ۲ ماهه نخست امسال را سه هزار و ۱۱ دستگاه اعلام کرد که این آمار کاهش ۷۳ درصدی واردات خودرو نسبت به مدت مشابه در سال گذشته را نشان می‌دهد. براساس آمار مذکور در اردیبهشت نیز یک هزار و ۹۶۶ دستگاه خودرو وارد گمرک کشور شده است که مجموع این دو ماه نشان از کاهش ۷۰ درصدی واردات نسبت به مدت مشابه سال گذشته دارد. براساس آمار گمرک ارزش

# جدول فروش محصولات بهمن موتور

بهمن موتور که از اوایل خرداد فروش محصولاتی همچون هاوال H2 و مزدا ۳ جدید را آغاز کرده بود با استقبال قابل توجه مشتریان از این دو محصول مواجه شد و با تکمیل ظرفیت، فروش این دو خودرو با کیفیت را به طور موقت متوقف کرد، اما فروش دیگر محصولات بهمن موتور محبوب بهمن موتور یعنی B30 همچنان ادامه دارد. این خودرو با مواعدهای تحویل مرداد، شهریور و مهر به صورت اینترنتی در سایت بهمن موتور به فروش می رسد. دیگر محصولات بهمن موتور یعنی وانت های کاپرا و کارا هم در همین سایت به صورت نقدی و ودیعه ای به فروش اینترنتی می رسد.

## پیش فروش دو ودیعه ای B30 ( قیمت ها به ریال است )

نام خودرو	موعد تحویل	مبلغ پیش پرداخت	ودیعه دوم	موعد ودیعه دوم	قیمت	سود مشارکت	سود انصراف	مابه التفاوت	رنگ های قابل عرضه
B30	مرداد ۹۷	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	-	-	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد	پس از صدور دعوتنامه	سفید، مشکی، سرب، سرمایه و قهوه ای
		۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم تیر ۹۷					
	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	-	-						
	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم مرداد ۹۷						
	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	-	-						
	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم شهریور ۹۷						

## فروش نقدی وانت کارا تک کابین و دو کابین ( قیمت ها به ریال است )

نوع خودرو	قیمت فاکتور خودرو	زمان تحویل	موعد تحویل
وانت کارا تک کابین ۲۰۰۰	سفید، نقره ای متالیک، نقره آبی متالیک	۳۸۹,۹۰۰,۰۰۰	۱۰ روز کاری بعد از تکمیل مدارک
وانت کارا دو کابین ۲۰۰۰	سفید، نقره ای متالیک، نقره آبی متالیک	۴۲۳,۴۰۰,۰۰۰	

## پیش فروش دو ودیعه ای کاپرا دو کابین ( قیمت ها به ریال است )

نام خودرو	موعد تحویل	مبلغ پیش پرداخت	ودیعه دوم	موعد ودیعه دوم	قیمت	سود مشارکت	سود انصراف	مابه التفاوت	رنگ های قابل عرضه
کاپرا دو کابین	مرداد ۹۷	۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	-	-	قیمت روز کارخانه	۱۷ درصد	۱۴ درصد	پس از صدور دعوتنامه	سفید، مشکی، سرب
		۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم تیر ۹۷					
	۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	-	-						
	۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم مرداد ۹۷						

**روش فروش: نقدی و نقدی - اعتباری و انت مزدا کار اتک کابین و دو کابین ( قیمت ها به ریال است )**

نام محصول	رنگ قابل عرضه	نرخ سود	شرایط پرداخت	مبلغ پیش پرداخت	مبلغ چکها	تاریخ چکها
کار اتک کابین ۲۰۰۰	سفید، نقر آبی متالیک، نقره ای متالیک	۹ درصد	۶ ماهه	۱۹۵,۱۵۰,۰۰۰	۱۰۰,۹۵۰,۰۰۰	۹۷/۶/۲۰ ۹۷/۹/۲۰
		۱۶ درصد	۱۲ ماهه	۱۹۵,۱۵۰,۰۰۰	۵۵,۲۷۰,۰۰۰	۹۷/۰۶/۲۰ ۹۷/۰۹/۲۰ ۹۷/۱۱/۲۰ ۹۸/۰۳/۲۰
		۱۸ درصد	۱۸ ماهه	۱۹۵,۱۵۰,۰۰۰	۳۹,۹۴۰,۰۰۰	۹۷/۶/۲۰ ۹۷/۹/۲۰ ۹۷/۱۲/۲۰ ۹۸/۰۳/۲۰ ۹۸/۶/۲۰ ۹۸/۹/۲۰
		۲۱ درصد	۲۴ ماهه	۱۹۵,۱۵۰,۰۰۰	۴۳,۰۰۰,۰۰۰	۹۷/۷/۲۰ ۹۷/۱۱/۲۰ ۹۸/۳/۲۰ ۹۸/۷/۲۰ ۹۸/۱۱/۲۰ ۹۹/۳/۰۲
		۲۳ درصد	۳۰ ماهه	۱۹۵,۱۵۰,۰۰۰	۴۷,۳۰۰,۰۰۰	۹۷/۸/۲۰ ۹۸/۱/۲۰ ۹۸/۶/۲۰ ۹۸/۱۱/۲۰ ۹۹/۴/۲۰ ۹۹/۹/۲۰
		۹ درصد	۶ ماهه	۲۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۱۰۹,۶۵۰,۰۰۰	۹۷/۶/۲۰ ۹۷/۹/۲۰
		۱۶ درصد	۱۲ ماهه	۲۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۷/۰۶/۲۰ ۹۷/۰۹/۲۰ ۹۷/۱۱/۲۰ ۹۸/۰۳/۲۰
		۱۸ درصد	۱۸ ماهه	۲۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۴۳,۷۳۵,۰۰۰	۹۷/۶/۲۰ ۹۷/۹/۲۰ ۹۷/۱۲/۲۰ ۹۸/۰۳/۲۰ ۹۸/۶/۲۰ ۹۸/۹/۲۰
		۲۱ درصد	۲۴ ماهه	۲۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۴۶,۷۳۷,۰۰۰	۹۷/۷/۲۰ ۹۷/۱۱/۲۰ ۹۸/۳/۲۰ ۹۸/۷/۲۰ ۹۸/۱۱/۲۰ ۹۹/۳/۲۰
		۲۳ درصد	۳۰ ماهه	۲۱۱,۹۰۰,۰۰۰	۵۱,۳۶۰,۰۰۰	۹۷/۸/۲۰ ۹۸/۱/۲۰ ۹۸/۶/۲۰ ۹۸/۱۱/۲۰ ۹۹/۴/۲۰
کار ادو کابین ۲۰۰۰	سفید، نقر آبی متالیک، نقره ای متالیک					

فربد زاوه، کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با راز صنعت

# پژو سیتروئن دنبال بالا بردن قیمت

یکی دیگر از کارشناسانی که پای صحبت با او نشستیم فربد زاوه است. تحلیل این کارشناس حوزه خودرو از وضعیت آینده بازار ایران بعد از خروج آمریکا از برجام و شایعه خروج کمپانی‌های اروپایی خودروساز این است که آنها به دنبال گرفتن امتیاز از ایران و بالا بردن قیمت محصولات خود در کشورمان هستند.



بحثی جانبی است.

**در حال حاضر تنها پژو سیتروئن بیانیه رسمی داده است.**

سیتروئن بیشتر از اینکه نگران تحریم باشد در حقیقت دنبال بالا بردن قیمت در ایران است. شرایط بازار به آنها اجازه نمی‌دهد بر فرض پنج هزار دلار راهفت هزار دلار بفروشند به این خاطر دنبال بهانه هستند. بعید است که قطعه ندهند و البته ما نیز وابستگی چندانی به این شرکت نداریم. اما در مورد قطعات احتمالا از واسطه استفاده کند. در مورد اقلام قدیمی شرکت قطعه ساز طرف قرار داد احتمالا بهانه آورده و منجر به شارژ هزینه اضافه‌ای خواهد شد و قطعه از طریق واسطه چینی یا دست دوم، سوم اروپایی جنس را تحویل ایران خواهد داد.

**پیش بینی شما نسبت به سایر کمپانی‌ها به چه شکل است؟**

باقی نیز احتمالا همین روند را پی می‌گیرند. در واقع سعی می‌کنند کمترین امتیاز ممکن را به ایران بدهند و در حقیقت هر سرمایه‌گذاری‌ای باید از سوی خود ایرانی‌ها صورت گیرد.

**آیا تبادلات ایران با چین بیشتر از قبل خواهد شد؟**

خیر. چینی‌ها نیز همین اندازه سختگیرانه بر خورد خواهند کرد. اتفاقا اتصال چین به دلار به مراتب بیشتر از اتصال فرانسه به دلار است. چین به لحاظ صنعت خودرو و آسیب بیشتری به ما می‌زند. چینی‌هایی که در این حوزه هستند یا از طریق شرکا به آمریکا وصل هستند یا به شدت در بازارهای آفریقا فعال هستند و روابط دلاری دارند. خود چین در حقیقت بازار دلاری

**آینده بازار خودرو در ایران بعد از خروج آمریکا از برجام را چگونه ارزیابی می‌کنید. آیا شرایط تحریم‌های فعلی قابل مقایسه با تحریم‌های قبل از برجام است؟**

خیر قابل مقایسه نیست. تخلف از تحریم‌های سال نود برای همه کشورهای جهان جرم بود اما تحریم‌های فعلی تحریم آمریکایی است و خطر فقط خزانه‌داری آمریکا است و معطوف به جریانات مالی است و می‌توان در کشورهای مختلف راه‌حل‌هایی را گنجانند تا کمی از تأثیر گذاری آن کاسته شود. شرایط از لحاظ تحریمی بهتر از اوایل دهه ۹۰ است، اما مشکل این جاست که شرکت‌ها از تنش و فشارها به‌سزوه آمدند و در حقیقت علاقه‌مند به تحمل تنش نیستند و گزینه به‌لحاظ شرایط قانونی وضعیت بدتر از سال نود نیست.

**می‌گویند دلیل خروج شرکت پژو سیتروئن از ایران به دست آوردن بازار آمریکا است. نظر شما در این مورد چیست؟**

خیر به این شکل نیست. سیتروئن چهل سال در ایران بوده است و طی این مدت بازاری در آمریکا نداشته. این شرکت دو مشکل دارد. موضوع اول ایل است که حدود یک سال است خریداری شده و میلیارد دلار بابتش هزینه شده و این شرکت به ژنرال موتور متصل است و اگر به خاطر دستور آمریکا قادر به فروش جنس نباشد، ایل نابود خواهد شد و اما مشکل اساسی همه شرکت‌ها این است که قادر به حذف مبادلات دلاری از گردش مالی نیستند و این اتفاق سبب ویرانی بازار می‌شود. بحث فروش جنس داخل آمریکا در واقع

محسوب می‌شود. کم‌اینکه در تحریم‌های سابق نیز چینی‌ها کنار ما نماندند و جنس‌های چینی برای بازرگانان ایرانی بسیار گران تمام می‌شد.

**چاره چیست، بومی‌سازی و تولید داخلی؟**

اینکه ما قادر باشیم همه چیز را صادر صد خودمان تولید کنیم امری غیر ممکن است. قطعاتی که در خودرو سازی به آن وابسته‌ایم به‌واقع قطعات اصلی هستند که عدم وجود آنها مساویست با عدم کار کردن خودرو. اگر به دوران پراید کار بر اتوری نیز برگردیم باز هم این مشکلات وجود دارد. در حال حاضر ما حتی ضبط صوتمان نیز وارداتی است چه برسد به قطعات اساسی خودرو. قطعه‌تصور ساخت صدر صدی داخلی از لحاظ تکنولوژی امری دست نیافتنی است. قاعدتا راه این بود که هنگام امضاء برجام وقتی وزارتخانه تلاش داشت که همه قیمت‌ها را کنترل کند در عوض دخالت‌های بی‌مورد، باید ما را وارد زنجیره تأمین جهانی می‌کرد. اگر فکر کنید به‌طور مثال رادیاتورهای محصولات این شرکت از ایران صادر می‌شد به این راحتی نمی‌توانست بیانیه خروج از ایران دهد. اگر خودرو ۲۰۰۸ صرفاً در ایران تولید شده و سپس صادر می‌شد پژو قادر به خروج از ایران نبود. تنها راه افزایش امنیت اقتصادی و افزایش قدرت دیپلماسی این است که به چرخه جهانی متصل باشیم. هر چه از این زنجیره دور باشیم آسیب پذیری بیشتری ما را تهدید خواهد کرد. اگر در قالب فروشنده به چرخه جهانی نزدیک باشیم در حقیقت روند خوبی برای این صنعت محسوب می‌شود. در چند سال اخیر بحث بر سر بزرگی بازار ایران بود و این میان هیچکس ادعا نمی‌کرد ما تولید کننده بزرگی هستیم، اگر تبدیل به تولید کننده بزرگ می‌شدیم و اقلام را با تعداد بالا تأمین می‌کردیم حال امنیت بیشتری داشتیم.

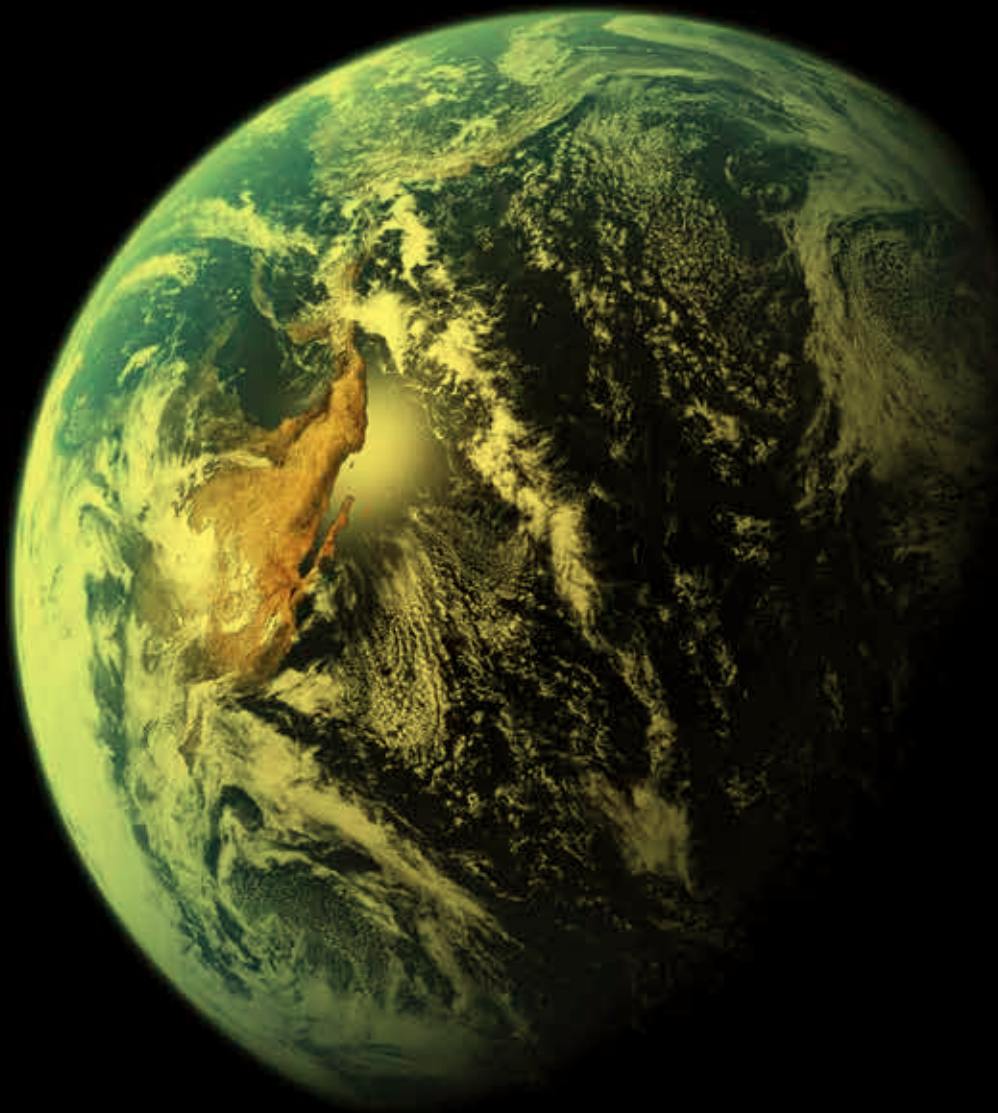
**آیا بازار ایران برای شرکت‌ها بازار خوبی محسوب می‌شود؟**

سال گذشته صدوسی میلیون خودرو تولید شده است. که متوسط قیمت نیز حدود هجده تا بیست هزار دلار بوده است. ما یک و نیم میلیون خودرو در ایران تولید می‌کنیم، یعنی یک درصد بازار جهانی هستیم و مشکل اینجاست که کمتر از نیم درصد ارزش بازار جهانی را داریم. به‌واقع بازار بزرگی محسوب می‌شویم اما بازار حیاتی نیستیم.

**آیا پیش‌بینی شما مدیران این جریان است؟**

بله. اگر مدیران داشته باشیم قادر به مقابله با شرایط کنونی خواهیم بود. مجموعه عوامل همچون پرداخت سودهای بانکی، تولید نقدینگی است که در حقیقت سود به مردم می‌دهیم. این روند باعث بروز آسیب‌های جدی خواهد بود. اصولاً معتقدم بلایی که قرار است آمریکا بر سر ما بیورد کمتر از ده درصد بلایی است که خودمان تحمیل کرده‌ایم. دلیل اتفاقاتی که افتاده است تحریم‌های آمریکاییست بلکه سوء مدیریت ما نقش عمده در این اتفاق دارد.

# برون مرزی



در بخش برون مرزی می‌توانید گزارش‌هایی از مسابقات مهم خودرویی 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.

# راهنمایی برای مراقبت از خودرو در ماه های گرم بهار و تابستان

گرم شدن زیاد قطعات خودرو خسارت زیادی را به وجود می آورد. پس بهتر است علاج واقعه را قبل از وقوع آن دانست و تدابیری برای نگهداری از خودرو در تابستان اندیشید.

نکات ساده برای مراقبت از ماشین در تابستان که هر راننده ای باید بداند.

هر چیزی را می تواند دچار

موجودات زنده نبیستند

دمای بالای هوا از

کنند بلکه

خودرو نیز

بیشتری دارد

بدنه و اجزای

است که گرما را به

و گرمای بیش از

در رانندگی شما است،

برای شما خواهیم گفت که

کمک می کند تا ماشین خود را خنک نگه دارید. پس با استفاده از این

ترفند ها اصول نگهداری از خودرو در تابستان را بیاموزید.

تابستان با گرمای داغ خود

آسیب کند و این تنها

که باید در برابر

خود مراقبت

مواردی همچون

نیاز به مراقبت

چون که تمام

آن از جنسی

خود جذب می کند

حد به معنای مشکل

ترفندهایی در ادامه این بخش



۱- در ابتدای فصل گرما، موتور خودرو را تحت آزمایش عملکرد قرار دهید و به گونه ای تنظیم کنید که دمای سیستم خنک کاری موتور در حد نرمال باشد. همچنین بررسی مدار سیستم جرقه زنی و سیستم خنک کاری و رفع عیب آن ضروری است.

۲- هرگز ترموستات موتور را در فصل تابستان باز نکنید. برخلاف اغلب تعمیرکاران و رانندگان وجود ترموستات روی موتور در فصل تابستان نیز ضرورت دارد و باعث می شود موتور در ساعات اولیه صبح و پس از روشن شدن، به سرعت به دمای نرمال برسد و سرد کار نکند.

۳- سیستم کولر خودرو را باز کنید و سرویس های مربوط به آن مانند شارژ گاز، تعویض تسمه کولر و تعویض فیلتر خشک کن هوای کولر را انجام دهید. با توجه به اینکه روشن بودن کولر، توان زیادی را از موتور می گیرد و باعث از دیاد دمای موتور و مصرف سوخت می شود، بهتر است از کولر به صورت بهینه استفاده شود.

۴- در ابتدای فصل تابستان و گرم شدن هوا اگر روغن موتور، جعبه دنده و دیفرانسیل خودروی شما از نوع زمستانه است حتما آن را تعویض و از روغن های مناسب فصل یا چهار فصل استفاده کنید.

۵- پس از انتخاب ضد یخ مناسب، با توجه به توصیه سازنده خودرو، شرایط آب و هوایی و در نظر گرفتن حجم خنک کننده، مقدار ضد یخ مورد نیاز را داخل رادیاتور بریزید. شایان ذکر است که سازندگان خودرو، استفاده از محلول ۱:۱ ضد یخ و آب (۵۰ درصد جیمی آب و ۵۰ درصد ضد یخ) را به عنوان سیال خنک کننده مناسب در خودروها توصیه و به کارگیری آن را در مدت سال تاکید می کنند.

۶- هرگز ترموستات موتور را در فصل تابستان باز نکنید. برخلاف اغلب تعمیرکاران و رانندگان وجود ترموستات روی موتور در فصل تابستان نیز ضرورت دارد و باعث می شود موتور در ساعات اولیه صبح و پس از روشن شدن، به سرعت به دمای نرمال برسد و سرد کار نکند.

۷- اگر فکر می کنید وجود ترموستات باعث گرم شدن موتور می شود از سالم بودن آن مطمئن شوید. سپس بقیه سیستم خنک

۸- اگر فکر می کنید وجود ترموستات باعث گرم شدن موتور می شود از سالم بودن آن مطمئن شوید. سپس بقیه سیستم خنک



با توجه به اینکه محلول ۵۰ درصد ضد یخ، پنج درصد ضد انقباض - جمی دارد، در صورت نبودن منبع انقباض، باید حدود پنج درصد حجم کل سیستم خنک کننده را خالی بگذارید. کار آبی نداشتن مناسب رادیا تور باعث افت نقطه جوش سیار خنک کننده و به جوش آمدن سریع آن می شود.

۷- آب مصرفی در خودرو باید سختی کمی داشته باشد تا رسوب نگیرد. به ازای هر هزار کیلومتر یا هفته ای یک بار باید سطح سیار خنک کننده بازدید شود. زمان تعویض سیال خنک کننده در شرایط عادی معمولاً سالانه یا پس از طی مسافت ۳۰ هزار کیلومتر است اما زمان های تعویض

سیال در شرایط سخت رانندگی و بسته به شرایط، انجام می شود. توجه داشته باشید:

یک زمستان خیس و طولانی می تواند فشار زیادی را به خودروی شما وارد کند. بنابراین، شما می بایست یک بررسی دقیق در بیرون و داخل داشته باشید و لکه های زنگ زدگی احتمالی را در زیر خودرو و بدنه پیدا کنید. وجود لکه زنگ در این قسمت ها احتمالاً نشان دهنده مشکل در سیستم ترمز یا گل گیرهاست. این لکه وسایل نقلیه امروزی تمهیدات زیادی برای جلوگیری از زنگ زدگی در نظر گرفته اند، ولی باز هم بهتر است که توجه ویژه ای به نواحی مشکل ساز و نحوه هندلینگ خودرو در هنگام رانندگی داشته باشید.

به جای اینکه کولر را در یک زمان کم، با فشار زیاد راه بیندازید، سعی کنید که آن در یک سطح کم و یکنواخت روشن کنید. استفاده بهینه از سیستم کولر می تواند موجب بهبود مصرف سوخت شده و همین طور، خودروی شما را در یک فرم خوب نگه دارد.



### بررسی تایرها

آب و هوای تابستانی هوای داخل تایرها شما را منبسط می کند و آنها را در خطر ترکیدگی قرار می دهد. بر این اساس، می بایست همیشه از وضعیت مناسب فشار باد آنها اطمینان حاصل کنید. مطابق راهنمایی که در اختیار شما قرار گرفته (معمولاً در قالب یک برچسب بر روی درب کنار راننده)، فشار باد تایرها را تنظیم کنید. بسیاری از افراد به اشتباه فکر می کنند که فشار باد مناسب بر روی دیواره تایر درج شده است، ولی چنین چیزی درست نیست. چیزی که در آنجا درج شده، حداکثر فشار باد لاستیک است. آنچه نیز اهمیت خود را دارند

و همیشه باید برای تعویض تایرهای قدیمی آماده باشید. ضمن اینکه همین کارها، یعنی بررسی آنها 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.



### ۱۵ دقیقه زمان

بررسی ۱۵ دقیقه ای زیر کاپوت در هر ماه می تواند ۷۰ درصد از مشکلات منجر به خرابی در جاده و بزرگراه را کاهش دهد. شیلنگ ها را برای ترک خوردگی های احتمالی بررسی کنید.

همچنین بست های فرسوده می توانند باعث نشست شوند. وضعیت باتری را نیز در نظر داشته باشید؛ چرا که دماهای بالا می توانند فشار زیادی وارد کنند. ضمن اینکه، بررسی سطح مایعات و وسیله نقلیه خود را فراموش نکنید. ۵ مایع مهم، یعنی روغن، میرد، روغن های گیربکس، فرمان و ترمز، همگی خودروی شما را سر پا نگه می دارند. سطح پایین مایعات می تواند نشان دهنده یک نشتی در شیلنگ ها، و یا یک مشکل بزرگتر باشد. مهمتر از همه، به سطح پایین روغن ترمز توجه کنید. مطابق داده های انجمن اتومبیل آمریکا (AAA)، ۸۰ درصد از تعمیرکاران می گویند که رانندگان از تنظیم سطح روغن ترمز خودرویشان صرف نظر می کنند.



### حرارت درونی

دمای هوا را با پایین آوردن شیشه پنجره و ورود هوا به داخل ماشین در حین رانندگی که، هوای داغ را خارج می کند و موجب چرخش هوای خنک داخل ماشین می شود، کاهش دهید. بعد از مدت کوتاهی، وقتی دمای داخل ماشین همانند خارج از ماشین شد، شیشه را بالا بکشید.

### فرار از داغی فرمان

از سوختن دستتان با این ترفند جلوگیری کنید. قبل از خروج از ماشین فرمان ماشین را ۱۸۰ درجه بچرخانید. با این روش تاوقتی شما خارج از ماشین هستید، سمتی که شما لمس می کنید در سایه است.



# گشت و گذار در کلکسیون خودروهای لوکس دونالد ترامپ



## شورولت کامارو مارشال ایندیاناپولیس

این شورولت کامارو در مسابقات ایندیاناپولیس ۵۰۰ به عنوان خودروی مارشال انتخاب شد و رنگ آمیزی آن همانند نمونه‌های است که در سال ۱۹۶۹ مورد استفاده قرار گرفته بود و یک نوار نارنجی رنگ از جلو تا عقب آن کشیده شده است. این خودرو مجهز به موتور وی ۸ است که ۶.۸ لیتر حجم دارد و می‌تواند ۴۲۶ اسب بخار قدرت تولید کند. رینگ‌های آلومینیومی ۲۰ اینچی این خودرو نیز مجهز به تایرهای مسابقه‌ای هستند. در سقف این کامارو برای کاهش صدا در سرعت‌های بالا از یک فوم عایق صوتی استفاده شده است. شورولت نسخه ایمنی کامارو Z/28 را به مسابقات Indianapolis ۵۰۰ سال ۲۰۱۴ فرستاد؛ خودرویی که قهرمانان سابق مسابقات ایندی آن را می‌رانند. شورولت برای ایندی ۲۰۱۴ کوبه عضلانی خود را کاملاً سیاه پوش کرده و در طرفین و روی کاپوت نیز لوگوی گرافیکی ایندی ۵۰۰ را حک کرده؛ مشخص است که کیت بدنه خودرو و نسبت به نسخه‌های استاندارد Z/28 تغییر کرده، همچنین مجهز به آگزوزهای دوپل در طرفین سپر بوده و نهایتاً دارای رینگ‌های ۱۹ اینچی فورج آلومینیومی با تایرهای PZero Trofeo R ساخت پیرلی است.

## لامبورگینی دیابلو

لامبورگینی، نامی آشنا برای عاشقان سرعت است. حال فرض کنید که یکی از مدل‌های شاهکار و تاریخی آن را داشته باشید. لامبورگینی دیابلو ۱۹۹۷ از یک پیشران ۶ لیتری ۱۲ سیلندر خورجینی سود می‌جوید که به لطف همین قلب تپنده، توانایی تولید ۵۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۰۵ نیوتون متر گشتاور دارد و می‌تواند به حداکثر سرعت ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت نیز دست پیدا کند. این خودروی اسپرت از ویژگی‌هایی نظیر سیستم صوتی پیشرفته و تنظیمات صندلی و فرمان برای یک تجربه رانندگی ایده‌آل، برخوردار است. این اتومبیل بین سال‌های ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۸ تولید و تنها حدود ۴۰۰ دستگاه از آن ساخته شد. این لامبورگینی دیفرانسیل عقب و موتور آن نیز برای دستیابی به پایداری بیشتر در وسط بدنه قرار دارد. امکانات استاندارد این خودرو شامل فرمان قابل تنظیم، صندلی‌های تنظیم‌شونده، سیستم صوتی پیشرفته، شیشه‌های برقی و درهای کلاسیک لامبورگینی هستند. ترامپ حتی برای این خودرو صندلی‌های ویژه راحتی نیز سفارش داده بود.

## مرسدس بنز مک لارن SLR

ترامپ این مرسدس اس ال آر را در سال ۲۰۰۵ به قیمت ۵۴۴ هزار دلار خریداری کرد. این مرسدس خودرویی است به یادماندنی با طراحی چشم‌نواز و قدرتی باورنکردنی. در دل این اتومبیل، یک موتور ۸ سیلندر ۵.۴ لیتری مخفی

دونالد ترامپ رئیس‌جمهور ایالات متحده که یک تاجر و یک میلیاردر است، مانند هر میلیاردر دیگری خودروهای بسیار خاصی را در کلکسیون خود رهاش دارد که تنها تعداد کمی از این خودروها مورد استفاده قرار می‌گیرند. همانطور که قبلاً دیده‌ایم ترامپ هر از گاهی حتی هدایت جت شخصی خود را نیز بر عهده می‌گیرد و زمان چندانی برای رانندگی با خودروهایش ندارد؛ بنابراین تصمیم گرفت تا خودروهای خاصی را جمع‌آوری کند. در ادامه خودروهای کلکسیون شخصی رئیس‌جمهور آمریکا را معرفی خواهیم کرد.

## رولزرویس فانتوم

شاید باور نکنید که شخص علاقه‌مند به خودرو همانند دونالد ترامپ با یک رولزرویس راضی شود. این خودرو دست‌ساز بریتانیایی که در استایل‌ها و نسخه‌های گوناگونی در دسترس است گل سرسید گاراژ دونالد ترامپ است. رولزرویس فانتوم یک خودرو و سطح بالا است و با وجود امکان انتخاب رنگ از بین ۴۴ هزار رنگ برای خودرو حتماً می‌تواند دونالد ترامپ سخت‌پسند را نیز راضی کند. این خودرو مجهز به سیستم رهیاب صوتی نیز هست که با صدای دونالد ترامپ کار می‌کند. در این مدل فانتوم، جلو پنجره بزرگ رولزرویس به صورت یکپارچه با کیت بدنه ساخته شده، طرح چراغ‌های اصلی نیز جدید است و از فناوری لیزری در آنها استفاده شده که توانایی نوردهی تا فاصله ۶۰۰ متر دارند؛ ضمن اینکه رولزرویس طرح چراغ‌های دوگانه نسل قبلی را کنار گذاشته است و در جلو خودرو تنها دو عدد چراغ اصلی وجود دارد. حالت کلی بدنه کمی آیرودینامیک تر از قبل شده است که به مدل گوشت شباهت دارد. این موضوع سبب شده است نسل جدید از ظاهری اسپرت‌تر در مقایسه با نسل قدیمی فانتوم برخوردار باشد. دیگر مشخصه‌های ظاهری این خودرو، جلو پنجره و زه حاشیه شیشه‌های کرومی و رینگ‌های بزرگ ۲۲ اینچی و پولیش خورده آلومینیومی هستند. در داخل کابین فانتوم نیز شاهد ادامه طراحی انقلابی سابق هستیم؛ به طوری که تفاوت محسوس با قبل ندارد. اما رولزرویس اقدام به اضافه کردن امکانات جدیدی به این خودرو کرده است. بارزترین این تغییرات شامل یک صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی، نورپردازی LED برای نشان‌دهنده‌های مقابل راننده و حاشیه کرومی صفحه کیلومتر شمار است که تا حدودی این بخش را شبیه به کابین مجازی محصولات بی‌ام‌و نشان می‌دهد. راننده از طریق این صفحه به اطلاعاتی چون سرعت، قدرت تولیدی پیشران، میزان سوخت و دما و اطلاعات مربوط به بروز کنترل و ناوبری دسترسی دارد.

شده که با یک استارت، غرش ۶۱۷ اسب بخار قدرت و ۷۸۰ نیوتون متر گشتاوری آن، کف خیابان‌ها را به لرزه درمی‌آورد. احتمالاً کسی نمی‌تواند در نگاه اول عاشق این اتومبیل نشود! اگر روزی ملاقات مهمی داشته باشید و دیرتان شده باشد، نیاز نیست نگران باشید، چرا که در داخل این اتومبیل تنها به ۳،۳ ثانیه زمان احتیاج دارید که از حال سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسید؛ همچنین در صورت نیاز می‌توانید به حداکثر سرعت ۳۳۷ کیلومتر بر ساعت نیز، در طول مسیر نزدیک شوید. همچنین به جای آنکه ترامپ برای تحویل خودرو به اروپا سفر کند این کمپانی سازنده بود که خودرو را برای تحویل به وی در برج ترامپ ارسال کرد. این خودرو مجهز به درهای قیچی مانند است و ترامپ نسخه دنده دستی آن را سفارش داده است. شاید وی باین خودرو خیلی رانندگی نکند ولی در هر صورت می‌خواهد که در صورت رانندگی با آن یک تجربه مسابقه‌ای را داشته باشد. این خودرو مجهز به سیستم ترمز پیشرفته‌ای است که در صورت رانندگی در هوای بارانی دیسک‌ها را خشک می‌کند و همانند آن است که روی دیسک‌های ترمز یک برف پاک‌کن داشته باشید.

## کادیلک اسکالید

اینکه کسی که عاشق سرعت است اقدام به خریداری کادیلک اسکالید کند کمی عجیب است. خودروی مجهز به صندلی‌های چرمی و غربلیک فرمان چوبی است و سیستم تهویه مطبوع آن نیز از نوع سنقطه‌ای است. دیگر امکانات این خودرو نیز شامل صندلی‌های جلو گرم‌شونده و سردشونده و جالیوانی‌های گرم‌شونده هستند. بد نیست به این نکته نیز اشاره کنیم که دونالد ترامپ هیچ‌گونه مشروبات الکلی مصرف نمی‌کند. کادیلک اسکالید لوکس‌ترین SUV ساخت آمریکا است. خودرویی بسیار بزرگ که دارای بهترین ویژگی‌های لوکسی است که



#### تسلا

این خودرو نخستین خودروی تمام الکتریکی است و مشخص نیست که مدل خریداری شده توسط دونالد ترامپ متعلق به کدام سال است. وی مدل جدیدی را نیز خریداری کرده است که از سیستم پارک خودکار بهره‌مند است. این خودرو با هر بار شارژ می‌تواند تا ۲۰۰ مایل مسافت را بپیماید. این خودروی دونفره فضای کوچکی دارد و خرید آن توسط دونالد ترامپ با قادی بیش از ۱۸۵ سانتی متر کمی عجیب است.

#### میباخ

این خودرو جدیدترین خودرو آلمانی خریداری شده توسط دونالد ترامپ است و مدل لوکس تر بنز اس کلاس محسوب می‌شود. این خودرو مجهز به گرم کن صندلی و زیر آرنجی، ماساژور صندلی‌ها و سیستم معطر کننده کابین است. سیستم صوتی سه‌بعدی آن نیز دارای ۲۴ عدد بلندگو است. این خودرو ۶۰۳ اسب بخار قدرت دارد.

#### مرسدس بنز S600

به نظر می‌رسد که ترامپ از کلکسیون خودروهای آلمانی خود راضی نبوده و تصمیم گرفته تا بنز S600 را نیز به این کلکسیون اضافه کند. این نسخه خاص از S600 می‌تواند در مقابل گلوله و مواد منفجره سبک مقاومت کند. این خودرو معمولاً مورد استفاده سیاستمداران مهم قرار می‌گیرد.

#### فراری

مدل این فراری مشخص نیست و خودرو در زیر یک کاور نگهداری می‌شود اما خریداری آن توسط ترامپ نشان از علاقه وی به این اسب‌زیبی ایتالیایی دارد. ترامپ قبلاً نیز یکبار با تی شرت فراری دیده شده بود.

می‌توان خریداری کرد. اسکالید کت و شلوار بسیار شیکی بر تن دارد که زیر آن شاسی یک پیک‌آپ فول‌سایز پنهان شده است. این خودرو می‌تواند تا هفت نفر (در نسخه ESV هشت نفر) را در نهایت راحتی و تجمل حمل کند؛ بنابراین واضح است که چرا بسیاری از ورزشکاران و ستارگان تلویزیون اسکالید را دوست دارند، چون آنها را مهم جلوه می‌دهد. موتور ۶٫۲ لیتری V8 اسکالید انسان را از لحاظ قدرت، وقار و بهره‌وری نسبی به تعجب وامی‌دارد. ۴۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۲۵ نیوتن‌متر گشتاور این نیروگاه موجب می‌شود که این هیولا بسیار پانشاط و چابک احساس شده و همچنین توانایی کشش ۳٫۷ تن بار را هم داشته باشد. نمونه مورد آزمایش ما که از نوع چهار چرخ محرک است در بزرگراه ۱۱٫۷ لیتر بنزین در هر صد کیلومتر مصرف کرد اما حتی توانستیم در سفرهای بین ایالاتی مصرفی کمتر از این راه‌هم ثبت کنیم. پیش‌ران V8 بزرگ اسکالید با تجهیز به فناوری‌هایی مانند تزریق مستقیم سوخت، غیر فعال‌سازی سیلندر ها و زمان بندی متغیر سوپاپ‌ها، با توجه به نیروی تولیدی مصرف معقولی دارد. اسکالید از تعلیق و کنترل سواری مغناطیسی شرکت مادر، جنرال موتورز استفاده می‌کند که با تنظیم کمک‌فترها و نوساناتی تا هزار بار در دقیقه، در تمامی مواقع سواری بسیار راحت و بدون تکانی را ارائه می‌کند. این تعلیق به خوبی وظیفه خود را انجام می‌دهد و سواری قابل ملاحظه‌ای را برای یک SUV که بر اساس یک وانت ساخته شده و روی رینگ‌های بزرگ ۲۲ اینچی حرکت می‌کند، فراهم می‌کند. سیستم تعلیق MRC مخفف Magnetic Ride Control یا کنترل سواری مغناطیسی این خودرو راه‌حل بهتری برای ارائه هندلینگ خوب در خودروهای بزرگی مانند اسکالید نسبت به تعلیق بادی پیچیده مرسدس بنز GLS یا سیستم هیدرولیکی اینفینیتی QX80 است.

#### کادیلک آلتنه

این خودرو ۲ نفره رولز رویز مجهز به موتور V8 به حجم ۴٫۱ لیتر است. این مدل یکبار نیز به عنوان خودرو مارشال مسابقات ایندیاناپولیس استفاده شده است و هدف از طراحی آن، یک خودرو مسابقه‌ای با قابلیت‌های خیابانی بوده است؛ البته احتمالاً نسخه‌ای که ترامپ خریداری کرده است مجهز به رول بار ایمنی نیست اما آنچه مسلم است این است که ترامپ تاکنون رول بار را تست نکرده است.

#### رولز رویز سیلور کلود مدل ۱۹۵۰

اگر ثروتمند باشید، حتماً کمبود یک خودرو انگلیسی در گاراژ مخصوص و کلکسیونی اتومبیل‌های تان را احساس می‌کنید. به همین دلیل است که ترامپ به جای یکی، نام دو عدد از خودروهای لوکس رولز رویز را در لیست اتومبیل‌های شخصی خود ثبت کرده است. گویا ترامپ هم علاقه زیادی به خودروهای کلاسیک دارد که یکی از خودروهای کلکسیونی او به نام رولز رویز سیلور کلود، به دهه ۵۰ میلادی تعلق دارد. در بعضی منابع گفته شده که این خودرو، یکی از اولین اتومبیل‌های ترامپ است. این رولز رویز مجهز به یک پیش‌ران ۶ سیلندر خطی ۴٫۹ لیتری با توان ۱۵۵ اسب بخار بوده که با همراهی گیربکس ۴ سرعته خودکار آن، برای رسیدن از حال سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۱۴ ثانیه زمان لازم است. حداکثر سرعت این خودرو ۱۶۵٫۶ کیلومتر بر ساعت ذکر شده است. این خودرو فوق‌العاده زیبا انسان را به زمان فیلم‌های سیاه و سفید می‌برد. این خودرو بیشتر یادآور فیلم‌های برنده جایزه اسکار است. خودرویی است که در سال‌های ۱۹۵۵-۱۹۶۶ در انگلستان تولید شده است. طراحی آن خودروهای موتور جلو محور عقب بوده است. سیستم جعبه‌دنده آن ۴ دنده به صورت خودکار است.



## رونمایی از هوندا S660 مودولا



عضلانی و اسپرت تر نشان دهند. شاید هوندا S660 چندان به مشخصات یک خودروی اسپرت موتور وسط نزدیک نباشد؛ اما اکثر خودروهای موجود در کلاس Kei CAR دارای مشخصاتی در همین حدود هستند. در این مدل از یک پیشران سه سیلندر توربو با حجم ۶۶۰ سی سی استفاده شده است که می تواند ۱۶۴ اسب بخار قدرت تولید کند و در زمانی حدود ۱۰ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. انتقال قدرت با استفاده از یک جعبه دنده شش سرعته دستی به چرخ های عقب انجام می شود که البته به صورت آپشن امکان سفارش جعبه دنده ضریب متغیر از نوع CVT برای این خودرو وجود دارد.

هوندا هیچگاه به فکر فروش جهانی این مدل نبوده و نیست اما حال یک کیت اسپرت برای هوندا S660 معرفی شده است که با نام مودولا X شناخته می شود و با خرید این کیت می توان انتظار لذت رانندگی بیشتری از این خودرو دوفره داشت. تغییرات مدل مودولا X شامل سپر جدید با ورودی های هوای بزرگ تر است. دور دیف چراغ LED در قسمت جلویی این خودرو در نظر گرفته شده است که نقش چراغ های روشنایی در روز را بازی می کنند. آینه های خودرو برای اینکه به خودرو نمای اسپرت تری بدهند به رنگ مشکی در آمده اند و یک رکاب مشکی رنگ نیز نصب شده است تا طراحی این خودروی اسپرت دوفره را

بالایی دارد، هوندا S660 است. کمتر خودرو اسپرتی در کلاس خودروهای Kei Car وجود دارد؛ اما هوندا تصمیم گرفته است S660 را به عنوان یک مدل اسپرت در این کلاس معرفی کند. به همین خاطر است که S660 برای هوندا اهمیت بسیاری دارد. ضمن اینکه این خودرو در حال حاضر تنها محصول اسپرت موتور وسط هوندا در بازار است که از این نظر، در بازار ژاپن می توان آن را در کنار پورشه قرار داد؛ البته هوندا S660 قدرت بسیار پایینی تری دارد. این خودرو برای اولین بار سه سال پیش معرفی شد و از طراحی مدرنی بر خور دار است؛ اما در دست همانند مدل قدیمی S2000 که یک خودروی موتور وسط از هوندا بود،

هوندا برای مدل S660، کیت اسپرت با نام مودولا X معرفی کرده است که در بازار ژاپن عرضه خواهد شد. خودروهایی که ژاپنی ها سوار می شوند، می تواند متفاوت با مدل هایی باشد که در کشورها گوناگون وجود دارد. محبوب ترین خودروها در کشور ژاپن، کلاس Kei Car هستند. خودروهای کلاس Kei Car دارای ابعاد بسیار کوچکی هستند تا بتوان به راحتی برای آنها جای پارک پیدا کرد. چنین خودروهایی را فقط در ژاپن می توان دید. فضا در این کشور از اهمیت بسیار زیادی بر خور دار است و استانداردهای آلاینده و مصرف سوخت، بسیار سخت گیرانه هستند یکی از این خودروهای کوچک که محبوبیت بسیار



## رونمایی از سومین نسل CLS



Mercedes-Benz

سال گذشته شرکتی به نام EQ راثبت کرد تا از این به بعد محصولات برقی این کمپانی بزرگ آلمانی، به اسم EQ به بازار عرضه شود. مثلا اگر نسخه الکتریکی کلاس اس مرسدس بنز، به بازار عرضه شود، نام آن EQ-S خواهد بود؛ همچنین دایملر تمامی اسم های مربوط به EQ را ثبت جهانی کرد. مانند EQA، EQB، EQX، EQ Boost و EQ Inside که احتمالا از آنها بیشتر خواهیم شنید. البته باتوجه به اینکه به احتمال خیلی بالا، AMG، تیونر رسمی مرسدس بنز هم محصولات بر پایه CLS عرضه کند، نمی توان پیشرانهای CLS را به سه مورد ذکر شده بالا محدود دانست. حال تنها کاری که از دست ما بر می آید، انتظار برای تست جاده ای این خودرو و عملکرد آن در مقابل رقیب است.

شد. دومین موتور دیزل، ۳۴۰ اسب بخار و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که با کد CLS400 به مشتریان عرضه می شود. اما موتور بنزینی شش سیلندر مرسدس، ۳۶۷ اسب بخار قدرت تولید می کند. این اعداد را باید به توان تولیدی موتور الکتریکی جدید مرسدس که EQ Boost نام دارد اضافه کنیم. با این حساب، CLS450، توانایی تولید ۳۹۰ اسب بخار قدرت را داراست که می تواند آن را در مدت ۴٫۸ ثانیه از سرعت صفر تا صد کیلومتر در ساعت برساند. این طور که به نظر می آید، مرسدس از موتورهای شش سیلندر در کنار سیستم EQ Boost، برای جایگزینی موتورهای هشت سیلندر قدیمی استفاده خواهد کرد که مصرف سوخت را به طور چشمگیری کاهش خواهد داد. دایملر،

از کنار شیشه جلو شروع می شوند و به جلو پنجره ختم می شوند. چراغ های جلو برای بازدهی بهتر، دوباره طراحی شده اند و از لامپ های جدیدی در آنها استفاده شده است. ظاهر چراغ ها، کاملا متناسب و موازی با خطوط روی کاپوت است. در مرکز جلو پنجره، ستاره سه پر بنز مثل همیشه جلب توجه می کند. در نمای عقب، شاهد یک طراحی پویا هستیم. پیچ و خم خطوط از درهای عقب تاروی گلگیرها ادامه دارند و تمام نمای پشتی ماشین را می سازند و به طرف دیگر ماشین می روند. CLS جدید با سه موتور جدید، یکی بنزینی و دوتای دیگر دیزل، عرضه می شود. موتور دیزل اول که قدرتی ۲۸۶ اسب بخار و گشتاور ۶۰۰ نیوتن متری دارد، با کد CLS350 فروخته خواهد

مرسدس با معرفی نسل جدید CLS، همچنان اصرار بر خط مشی در طراحی دارد که در سال ۲۰۱۳ با معرفی کلاس S جدید در پیش گرفت. مرسدس در حالی سومین نسل CLS را معرفی کرده که شاید بتوان گفت وقتی اولین نسل آن در سال ۲۰۰۴ عرضه شد، اولین کوپه چهار در، در بازار خودرو بود CLS همواره خودرویی عصبانی بوده. اگر به نسل های قبلی هم نگاهی بیندازید، مطمئنا متوجه چهره خشمگین آن می شوید! کناره های نسل جدید CLS، در نگاه اول بسیار ساده تر از نسل های پیشین به نظر می رسند. خطوط بلند روی درها، کاملا احساس یک ماشین عضلانی را به بیننده القا می کنند. خطوط روی کاپوت هم همین فرمول را تکرار می کنند. خطاها



## کمری ۲۰۱۸؛ تاج سرزمین آفتاب تابان



تویوتا که بازه دمایی ۴۰ درصد دارد و مربوط به تغییر زمان باز و بسته شدن سوپاپ‌ها می‌شود و همچنین سیستم خنک‌سازی متغییر اشاره کرد. با این موتور مصرف سوخت کمری در شهر ۸٫۴ و در جاده ۶ لیتر در هر صد کیلومتر است. ژاپنی‌ها برای مهار قدرت سدان پر فروششان آن را به چهار عدد ترمز دیسکی مجهز کرده است، کمری XSE با وزن ۱۶۶۲ کیلوگرم با سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۳۷٫۴ متر متوقف می‌شود و XLE با وزن ۱۵۸۳ کیلوگرم در ۳۷٫۱ متر اما آکورد با وزن ۱۴۹۰ کیلوگرم به ۳۳٫۲ متر مسافت نیاز دارد. از جمله امکانات سفراری کمری می‌توان به سیستم بررسی نقاط کور، سیستم بررسی ترافیک، سیستم WiFi داخلی و یک ساب ووفر ۱۰ اینچی همراه با سیستم صوتی شرکت JBL اشاره کرد.

V6 XSE برابر ۵٫۸ ثانیه است و این در حالیست که آکورد مدل ۲۰۱۸ با موتور 2.0T و جعبه‌دنده ۱۰ سرعته خودکار در ۵٫۷ ثانیه به صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد. اما در طرف دیگر کمری XSE شش سیلندر، توانسته هیوندای سوناتا و کیا اوپتیما را در شتاب صفر تا صد شکست دهد ولی از شورولت مالیبو ۲۰۱۷ با موتور ۴ سیلندر توربو و جعبه‌دنده ۹ سرعته شکست خورده است. کمری XLE یا همان مدل استاندارد کمری، به یک پیش‌راننده ۲٫۵ لیتری چهار سیلندر با ۲۰۳ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور موسوم به "Dynamic Force Engine" مجهز شده است. از جمله ویژگی‌های این موتور می‌توان به ضریب تراکم بالا، سیستم تزریق مستقیم و تزریق پورت بنزین، سیستم اختصاصی "VVT-iE"

یافته است. موتور اکثر رقبای کمری نسبت به گذشته کوچک‌تر شده است، برای مثال هوندا آکورد به جای موتور ۳٫۵ لیتری از یک موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ که توان تولید ۲۵۲ اسب بخار قدرت دارد استفاده کرده ولی در زیر کاپوت کمری XSE هنوز هم مثل گذشته یک موتور V6 به نام D-4S قرار دارد. این موتور ۳۰۱ اسب بخار قدرت و ۳۶۱ نیوتون متر گشتاور دارد و با یک جعبه‌دنده ۸ سرعته خودکار با چرخ‌ها در ارتباط است. جعبه‌دنده جدید از دنده دوم تا هشتم قفل مستقیم دارد، این کار باعث کاهش اتلاف توان موتور در حین تبدیل شدن به گشتاور می‌شود. XSE با موتور شش سیلندر به‌ازای پیمایش صد کیلومتر در شهر و جاده به‌ترتیب مصرف سوختی برابر ۱۰٫۶ و ۷٫۳ لیتر دارد. صفر تا صد

کمری در سال ۲۰۱۶ موفق به کسب عنوان پرفروش‌ترین خودرو ایالات متحده شد و حالا در سال ۲۰۱۸ کمری جدید با هدف لذت‌بخش کردن رانندگی و با ظاهری اسپرت به بازار عرضه شده است. آکیو تویوتا مدیر عامل تویوتا از مهندسان درخواست کرد تا سواری کمری جدید را لذت‌بخش‌تر از گذشته کنند. مدل ۲۰۱۸ کمری بر پایه پلتفرم "TNGA" تویوتا طراحی شده است و موفق شد نظر آقای مدیر عامل را کاملا جلب کند. به‌همین منظور آنها کمی سیستم تعلیق را سفت‌تر و همچنین محور عقب سیستم تعلیق را به بازوهای کنترلی مجهز کرده‌اند که باعث بهبود هندلینگ ماشین شده است. ابعاد تویوتا کمری جدید نسبت به نسل‌های قبلی کمی تغییر کرده است. ماشین کمی عریض‌تر شده و ارتفاع آن هم کاهش



## جریمه یک میلیارد یورویی فولکس واگن



بدون هیچ‌گونه اعتراضی از سوی فولکس واگن تا حدودی جالب توجه است، چراکه احتمالاً این خودروساز آلمانی در تلاش است جلوی تحقیقات بیشتر پیرامون ایرادات بیشتر در اروپا را بگیرد. پس از جریمه ۴۰۳ میلیارد دلاری آژانس حفاظت از محیط زیست آمریکا، این دومین جریمه میلیاردی تعیین شده برای این خودروساز است. باتوجه به یک میلیون دستگاه خودرو تولید شده توسط این شرکت، به‌نظر نمی‌رسد که این خودروساز به‌زودی از تیرتیک روزنامه‌ها کنار برود.

این خودروساز را به پرداخت جریمه‌ای یک میلیارد یورویی محکوم کرده است. نمایندگان فولکس واگن در واکنش به این محکومیت با انتشار بیانیه‌ای اعلام کرده‌اند: «پس از بررسی‌های جامع، شرکت فولکس واگن AG جریمه یک میلیارد یورویی را پذیرفته است و قرار نیست اعتراضی به این جریمه داشته باشد. با این کار، فولکس واگن AG، مسئولیت این اشتباه بزرگ را پذیرفته است و قدمی بزرگ برای پشت سر گذاشتن این وضعیت برداشته است.» پذیرفتن این جریمه سنگین

تزریق مستقیم فولکس واگن، موسوم به TDI، طوری برنامه‌ریزی شده‌اند که فقط در هنگام آزمایشات کنترل میزان آلاینده‌ها نتایج قابل قبولی ارائه دهند و در عمل تا ۴۰ برابر حد مجاز آلاینده تولید می‌کنند. پس از این رسوایی فولکس واگن در سراسری سقوط قرار گرفت و از آن زمان تاکنون به پرداخت جریمه‌های سنگین مختلفی محکوم شده است. با این وجود، هنوز هم کابوس آلمان‌ها پایان نیافته است. به‌گزارش رویترز، دولت آلمان در جدیدترین واکنش خود

سه سال از رسوایی بزرگ فولکس واگن در دستکاری نتایج مربوط به میزان آلاینده‌ها محصولات می‌گذرد، اما همچنان جریمه‌های سنگین مالی برای این خودروساز تعیین می‌شود و حالا دولت آلمان، حکم به جریمه یک میلیارد یورویی فولکس داده است. اواسط سال ۲۰۱۵ میلادی آژانس حفاظت از محیط زیست آمریکا با انتشار بیانیه‌ای فولکس واگن را به دست‌کاری نتایج مربوط به انتشار گازهای آلاینده متهم کرد. براساس این گزارش، پیش‌راننده‌های دیزلی

گردپری کانادا

# فتل و رایکونن؛ دو روی سکه فراری



صدرنشینی در جدول قهرمانی برای سباستین فتل، خیزش دوباره مکس ورشتین و یک راندگی فوق العاده دیگر از راننده آکادمی فراری چارلز لکلرک. گردپری کانادا با خیلی ها به نر می برخورد کرد اما همه آنها بی که به آن طرف اقیانوس اطلس سفر خواهند کرد از عملکرد آخر هفته خود راضی نیستند.

## بازگشت فتل به صدر جدول قهرمانی

این پیروزی یک پیروزی «شسته رفته» بود. سباستین فتل راننده فراری از زمانی که ماشین خود را از پول پوزیشن به سرعت کند و به عنوان لیدر مسابقه وارد پیچ شماره ۱ شد، دیگر به پشت سرش نگاه نکرد. راننده فراری هر زمانی که لازم شد، سریع بود و با ایجاد اختلاف وارد پیست شد و به راحتی به عنوان لیدر دوباره به پیست برگشت. به نظر می رسید که او این کار را به راحتی انجام داده است، اما در مصاحبه بعد از مسابقه او تأکید داشت که این گونه نبوده است. «در اواسط مسابقه من مجبور بودم که تنظیمات زیادی را روی فرمان تغییر دهم. بعضی لحظات بود که با خودم می گفتم خوب چه زمانی اجازه دارم که دوباره راندگی کنم؟ قطعاً ما در پس زمینه برخی چیزها را مدیریت می کردیم. جایزه او برای یک راندگی بی نقص، پنجاهمین پیروزی گردپری اش و صدرنشینی در جدول قهرمانی بود. او اختلاف ۱۴ امتیازی با لوئیس همیلتون را که قبل از گردپری کانادا وجود داشت، از بین برد و با اختلاف ۱ امتیاز پیشرو جدول قهرمانی شده و همچنین از این حس پیروزی اعتماد به نفس گرفت، چیزی که او از مسابقه دوم فصل نتوانسته بود از آن لذت ببرد. با این عملکرد، رقبا باید مواظب باشند. جای شگفتی نبود که او بعد از مسابقه پرش های خوشحالی انجام می داد.

راکسب نکرده است. آقای ثابت قدم در ۷ مسابقه فصل ۴ بار روی سکوی دوم ایستاده است. قطعاً و پیروزی را ترجیح خواهد داد اما این نتیجه هم چیزی نیست که بخواهد به آن پشت کند. آخرین راننده فنلاندی در رسیدن به جایگاه دوم یک بار دیگر نشان داد زمانی که عملکرد مرسدس در بالاترین شکل خود نیست او توانایی افزایش عملکردش را دارد. زمانی که هم تیمی اش لوئیس همیلتون مشکل داشت، بوتاس یک کار تمیز و مرتب انجام داد و در یک نقطه از مسابقه برای رقابت بر سر پیروزی، به سرعت به فتل رسید. حالا بوتاس به جایگاه سوم در جدول قهرمانی نزدیک است، ۳۵ امتیاز اختلاف با فتل صدر نشین. اما اگر فقط یک DNF برای راننده آلمانی یا بریتانیایی رخ دهد، بوتاس به مبارزه بر خواهد گشت، خصوصاً با در نظر گرفتن اینکه هنوز ۱۴ مسابقه تا پایان فصل باقی مانده است.

## رنودر جایگاه چهارم

در اکثر مسابقات فصل تیم هاس نشان داد که آنها چهارمین ماشین برتر را دارند. اما این تیم پوشیده در زرد بود که با کسب امتیازات ارزشمند این عنوان را از آن خود کرده است. کارلوس ساینز در ۶ مسابقه از ۷ مسابقه فصل امتیاز کسب کرده است، در حالی که هم تیمی اش نیکو هالکنبرگ ۵ بار مسابقه را در بین ۱۰ راننده برتر تمام کرده است. پاداش این نوع از استمرار برای تیم قرارگیری راحت در جایگاه چهارم جدول سازندگان است. آنها با نزدیک ترین رقیب خود یعنی مکلارن ۱۶ امتیاز اختلاف دارند. آنها هنوز راه درازی برای رسیدن به تیم های جلوتر دارند؛ هالکنبرگ و ساینز در کانادا یک دور عقب تر از لیدر، مسابقه را به ترتیب در جایگاه هفتم و هشتم تمام کردند. اما دستاوردهایی که آنها در ۱۲ ماه اخیر به دست آورده اند بسیار واضح است.

## روز خوب لکلرک

سال پیش کسب امتیاز برای سانوبر آرزوی نایابی بود. اما تیم سوئیسی امسال کارها را درست کرد، و لکلرک تازه کار در این امر تأثیر زیادی داشت. ششمین راننده موناکویی در باکو می تواند عملکرد قوی اما اتفاقی به نظر برسد، اما تمام کردن ۲ مسابقه از ۳ مسابقه بعدی با امتیاز که شامل کانادا نیز می شود این ادعا را قوت می بخشد که لکلرک یک ستاره آینده است. راننده سانوبر تا جایگاه هفتم صعود کرد و حتی قبل از اینکه در نهایت رده دوم را کسب کند، با فرناندو آلونسو وارد یک مبارزه هیجان انگیز شد. شاید بهترین معیار سنجش عملکرد خوب او اختلاف امتیازش با هم تیمی اش مارکوس اریکسون که الان ۸ امتیاز دارد، باشد. امید او برای ارتقاء در سال بعد هرگز خوب نبوده است.

## خیزش دوباره ورشتین

موناکو مسابقه ای نبود که ورشتین به خوبی از آن یاد کند. در واقع، تا اینجای فصل مرد هلندی چیز زیادی برای جشن گرفتن نداشته است. اما او در کانادا به زیبایی و با قرار گرفتن در صدر تمرینات پاسخ داد، موضوعی که در این فصل کمتر پیش آمده بود. در تایم گیری، او سومین راننده سریع بود و سپس در مسابقه سخت تلاش کرد و فقط با ۱ ثانیه اختلاف نسبت به والتری بوتاس از خط پایان گذشت. البته این صرفاً یک نتیجه است، اما برای راننده ای که با خطر از هم پاشیدن فصل مواجه است، این یک پاسخ پخته بود. حالا، این دومین سکو در سه مسابقه است. یک جفت نتیجه قوی دیگر و شروع مایوس کننده اش به فصل چیزی نخواهد بود به غیر از یک خاطره دور. البته، گفتن این از انجامش آسان تر است.

## بوتاس ثابت قدم

در فصل ۲۰۱۸ هیچ راننده ای به اندازه بوتاس جایگاه دوم

## بخت بد گروزان

رومن گروزان چه کار باید بکند تا شانس بیاورد؟ بعد از

## کیمی رایکونن در پایان راه؟

مارتین براندل می گوید اگر فراری می خواهد که مرسدس

و ردبول را در جدول سازندگان شکست دهد، باید دنیل ریکاردو یا حتی چارلز لکلرک را جایگزین کیمی رایکونن کند. با وجود شایعات بسیار در اواخر فصل گذشته، فراری قرارداد رایکونن را برای یک فصل دیگر تمدید کرد. راننده فنلاندی با کسب ۶۸ امتیاز در مکان پنجم جدول رده بندی قرار دارد، در صورتی که هم تیمی او، سباستین فتل با ۱۲۱ امتیاز صدر نشین است. براندل راننده سابق فرمول یک و تحلیل گراساکی اسپورتز گفت: «فراری باید در مورد کیمی نگران باشد، من می دانم او یکی از محبوب ترین رانندگان در پیست است، اما پس از یک اشتباه دیگر در تعیین خط، او مسابقه روز یکشنبه را ۳۰ ثانیه پشت سر هم تیمی اش به پایان رساند. آنها می خواهند چه کار کنند؟ به نظر من کیمی به انتهای خط رسیده است. او هنوز هم در زمان هایی، جلوه ای از سرعت را به نمایش می گذارد اما او دیگر نمی تواند با بی رحمی سرعت ضروری یک مسابقه را ارائه دهد. او همچنان به عنوان یک سلاح موثر در ردیف های عقب برای سباستین کار نمی کند. برنده شدن در جدول سازندگان مسابقات برای فراری بسیار مهم است و آنها لیست عناوین قهرمانی خود را در داشبوردهای ماشین های جاده ای خود برای سرگرمی قرار نمی دهند و اگر آنها می خواهند در این زمان در برابر ردبول و مرسدس پیروز شوند، به ریکاردو یا حتی لکلرک در کنار فتل برای سال بعد نیاز دارند و فتل نیز باید با این کنار بیاید.»



قرارگیری در بین ۱۰ راننده برتر بود. به هر حال، زمانی که با ساینز در حال رقابت بر سر جایگاه نهم بود، باهم برخورد کردند و پرز وارد چمن‌ها شد. کنترل فوق‌العاده ماشین توسط راننده مکزیک‌ی باعث شد که آسیب وارده به خودرو به حداقل برسد، اما امیدهایش برای کسب امتیاز به پایان رسید. او و فورس ایندیا چیزهای متفاوتی را امتحان کردند، ۲ پیت استاپ را انتخاب کردند، اما هیچکدام برای برگرداندن امتیازات کافی نبودند؛ بنابراین در بین ۱۰ خودرو برتر فقط یک خودرو صورتی استبان اکون وجود داشت.

### ❑ **گری خوانی مک‌لارن**

مک‌لارن استارت خوبی در ابتدای فصل داشت، در هر ۵ مسابقه اول امتیازاتی کسب کرد که در ۳ تای آنها با هر دو خودرو به این مهم نائل آمد. اما از آن زمان کارها از مسیر عادی خارج شدند. موناکو یک ناامیدی بزرگ بود، خصوصاً زمانی که پیست برای خودرو و آنها مناسب بود اما یک اجنه مکانیکی در حالی که فرناندو آلونسو در رده هفتم قرار داشت باعث خراب شدن خودرواش شد و با خودرو دیگر هم نتوانستند امتیازی اخذ کنند. آلونسو در گرندپری کانادا می‌توانست امتیاز کسب کند، اما مشکلات فنی دوباره قهرمان ۲ دوره فرمول یک را از پا در آوردند. با شانزدهمی استافل و ندورن، مک‌لارن از اخذ امتیاز برای دو مسابقه بی‌درپی باز ماند، و این بدین معنی است که فاصله آنها با راننده باتر شد، نو که با موتور مشابه سریع‌تر از آنها بود.

نتیجه اینکه بوتاس دوم شد و همیلتون پنجم. مرسدس در حالی صدرنشین جدول سازندگان است که اختلاف امتیاز به ۱۷ کاهش یافت و همیلتون که با ۱۴ امتیاز اختلاف صدرنشین بود، صدرنشینی‌اش را از دست داد و آمریکای شمالی را با اختلاف ۱ امتیاز در تعقیب فتل ترک کرد. مدیر تیم مرسدس توتو ولف این نتیجه را با اصطلاح «زنگ بیداری» برای تیم تعبیر کرد. قبل از فرانسه تیم مرسدس کارهای زیادی برای انجام دارد.

### ❑ **قهرمان خانگی استرول رنج می‌برد**

لنس استرول اولین امتیازاتش در فرمول یک را سال پیش در خاک وطن و پیست ژیل ویلنوو تجربه کرد، اما در بازگشت به گرندپری کانادا راننده ویلیامز آنقدر خوش شانس نبود. او در تایم‌گیری به طرز ناامیدکننده‌ای شانزدهم شد و در مسابقه کارها خیلی بهتر از این نبود. در واقع، مسابقه او ثانیه‌ها بعد از استارت و در برخورد با برندون هارتلی در پیچ شماره ۵ به پایان رسید، حتی اگر برخوردی هم رخ نمی‌داد، کسب امتیاز محتمل نبود. اما او و طرفدارانش؛ که خیلی از آنها سکوهای اطراف هیرپین را پر کرده بودند و هرگز لحظه‌ای هم قهرمانشان را ندیدند؛ بیشتر از آنچه که در روز مسابقه اتفاق افتاد، انتظار داشتند.

### ❑ **ناکامی پرز بعد از برخورد با ساینز**

در گرندپری کانادا سرجیو پرز به وضوح در جایگاه کسب امتیاز بود و در مراحل اولیه مسابقه در حال رانندگی برای

رانندگی‌های وحشتناک در این فصل، گروژان در کانادا فرصتی برای جبران پیدا کرده بود. او در تمام آخر هفته سریع‌ترین راننده هاس با یک آپدیت بزرگ شاسی، بود. اما آماده‌سازی او زمانی که با یک عضو بدشانس از جمعیت حیات وحش منطقه در تمرینات برخورد کرد، دچار اختلال شد. مشکل گروژان رفع شد و او سرعت خوبی را برای نشان دادن در یک چهارم سوم مسابقه داشت، اما مشکلی در موتور کمی بعد از شروع تایم‌گیری پیدا شد. او مصمم بود و مسابقه را خیلی خوب شروع کرد و بعد از یک رانندگی طولانی در بخش اول حتی تا جایگاه هفتم بالا آمد. دوازدهمی ناامیدکننده بود، خصوصاً زمانی که او گمان کرد که می‌بایست هفتم می‌شد، البته به شرط این که می‌توانست در تایم‌گیری شرکت کند، و برای او که بدون شک بهترین عملکردش در این فصل را نشان داد، پاداش کمی به حساب می‌آید.

### ❑ **همیلتون و مرسدس شکست خورده**

روی کاغذ، این طور به نظر می‌رسید که همیلتون و مرسدس سلطه کامل بر گرندپری کانادا داشته باشند. همیلتون از ۱۰ مسابقه گرندپری کانادا ۶ بار و مرسدس در هر سه مسابقه اخیر پیروز شده است. اما آنها ناکام ماندند. تیم نتوانست مطابق با برنامه‌ریزی انجام‌شده، به روزرسانی جدید موتور را به کانادا بیاورد. کاری که فراری انجام داد. مرسدس نمی‌توانست بهترین عملکرد را از لاستیک هایپر سافت بگیرد، خصوصاً در تک‌دورها. کاری که فراری؛ خصوصاً فتل؛ قادر به انجامش بودند.

# معرفی J4، محصول جدید «جک»



این خودرو در بازارهای جهان به خصوص در کشور چین با نام Heyue A30 شناخته می‌شود ولی بعدها نام آن به جک J4 یا JAC J4 تغییر یافت. خودرویی در سبک سدان و در ابعادی جمع و جور که توسط جیانهای پوی طراح و شخصی که پلت فرم نسل دوم JAC برای خودروهای جمع و جور ارائه کرد طراحی شده است. جک J4 دقیقاً چیزی بین جک J5 و جک J3 است برای نیازهای متفاوت. تولید جک J4 در سال ۲۰۱۳ متوقف شد و به همین دلیل بود که این شرکت اقدام به ساختن جک J4 کرد. دانیل گاگالین در مرکز طراحی JAC در ایتالیا شروع به یک طراحی جدید در قسمت بیرونی خودرو کرد. قبل از راه اندازی رسمی آن در نوامبر ۲۰۱۲ در نمایشگاه خودرو گوانگژو، جک J4 به عنوان «B II» شناخته شد. در ایران، کرمان موتور که نمایندگی خودروهای هیوندای، جک و لیفان را بر عهده دارد در تازه ترین اقدام تولید مدل J4 جک را آغاز کرد. این سدان کوچک چینی چندی قبل و در نمایشگاه خودرو کرمان رونمایی شد و قرار است جایگزین برادر بزرگ تر خود یعنی جک J5 شود که تولید آن مدتی قبل به پایان رسید. جک J5 در زمان عرضه در بازار، به یکی از موفق ترین خودروهای چینی تبدیل شد که این اتفاق علت های مختلفی داشت از جمله طراحی زیبا، قوای محرکه نسبتاً قدرتمند و استهلاک کمتر در مقایسه با سایر خودروهای چینی. حالا باید ببینیم جک J4 با توجه به ظاهر متفاوت و امکانات کمتری که دارد قادر خواهد بود موفقیت های J5 را تکرار کند یا خیر. جک J4 دارای پلت فرم مشابهی با جک S3 است و فاصله بین دو محور این پلت فرم ۲۵۶۰ میلی متر است. جک J4 در سال ۲۰۱۳ توانست فروش مناسبی داشته باشد و ماهانه حدود ۴ تا ۵ هزار خودرو را به دست مشتریان رساند ولی در سال های آتی این عدد کمی افت کرد و در سال ۲۰۱۴ تنها کمی بیش از ۱۱ هزار دستگاه از جک J4 در بازار چین فروخته شد.

سیستم تعلیق در جلو مک فرسون و در عقب نیم مستقل است. سیستم فرمان نیز برقی است که خبر از یک فرمان نرم را می دهد. سدان جی ۴ مجهز به سیستم های EBD، ABS، TPMS و... است. جی ۴ در نسخه فول به کمر بند ایمنی Pretensioners مجهز شده و فرمان آن در تمام نسخه ها قابلیت جذب ضربه را دارد و موضوع جالب توجه اینکه تمام سیستم های ایمنی جک J4 تحت لیسانس کمپانی بوش آلمان به تولید رسیده است. نمونه فول جک J4 به امکاناتی مانند: سانروف، کروز کنترل، ۶ بلندگو، آینه های برقی، چراغ های جلو اتوماتیک، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، سنسور پارک عقب و تهویه مطبوع اتوماتیک مجهز شده است. مطابق استاندارد اروپا، خودرو جک جی ۴ در اسکلت خود از مقیاس بزرگی از فولاد فوق مقاوم استفاده شده که این پنل های فولادی حرارت دیده و فوق مستحکم با ضخامت های مختلف باعث استحکام و ایمنی بیشتر خودرو می شوند. این خودرو در تست ایمنی در چین، با داشتن ۱۶ ایربگ موفق به کسب ۵ ستاره ایمنی (نمره کامل) شده است.

از J5 است و به زیبایی برادر بزرگ تر و محبوبش نیست. طراحی بدنه جک J4 کاملاً ساده و نه چندان مدرن به نظر می رسد. ابعاد جک J4 معادل ۴۴۳۵ میلی متر طول، ۱۷۳۵ میلی متر عرض و ۱۵۰۵ میلی متر ارتفاع است که کمی کوچک تر از جک J5 محسوب می شود اما جک J4 در داخل کابین طراحی بهتری دارد و وجود یک نمایشگر در مرکز داشبورد و کلیدهای کنترلی در کنسول وسط و روی فرمان، کمی آن را مهیج کرده اند. اما از آنجا که J4 یک خودرو ارزان قیمت است، متر یال با کیفیتی در آن به کار نرفته و استفاده گسترده از پلاستیک در کابین و داشبورد و پنل درها، کمی آزار دهنده است؛ اما خوشبختانه صندلی ها با روکش چرمی پوشیده شده اند و از نظر آپشن هم جک J4 از رقبای هم سطح ایرانی و چینی خود عقب نمی ماند. رینگ های نصب شده روی جک J4 از نوع ۱۵ اینچی آلومینیومی هستند و

## مشخصات فنی

این محصول جدید کرمان موتور به پیشرانه ۱،۵ لیتری مجهز شده که توان خروجی این پیشرانه برابر با ۱۰۳ اسب بخار و گشتاور ۱۴۶ نیوتون متر است. جی ۴ با جعبه دنده CVT راهی بازار شده که امکان انتخاب حالت رانندگی برف و اسپرت را دارد. میزان مصرف سوخت این خودرو ۶،۳ لیتر اعلام شده و حجم باک بنزین این خودرو ۴۵ لیتر است و با استاندارد آلایندگی یورو ۴ همراه شده است. وزن خالص جی ۴ در حدود ۱۱۱۰ کیلوگرم و حداکثر سرعت این سدان جمع و جور ۱۸۰ کیلومتر در ساعت است. جک J4 در یک کلاس پایین تر از J5 قرار می گیرد و قیمت پایین تری هم دارد. به همین دلیل طراحی جک J4 به وضوح ضعیف تر

## رقبا

جک J4 باید به رقابت با خودروهایی چون فو بسترن B30، برلیانس H330، ام جی ۳۶۰، جیلی GC6، دنا و دنا پلاس و تندر پلاس و نیز پژو ۲۰۷ صندوق دار بپردازد. باید ببینیم این سدان چینی در دراز مدت چه عملکردی از خود نشان می دهد و اینکه آیا دچار افت قیمت و افت کیفیت می شود یا نه. به علاوه اینکه با سابقه خوبی که جک J5 داشت، کار J4 کمی سخت است و باید بتواند مشتریان را راضی نگه دارد.





کمپانی هیوندایی با ۵۳۰ دستگاه خودرو حضور دارد

# فرصت‌های تبلیغاتی در جام جهانی ۲۰۱۸



کرده در اقدامی خلاقانه شعار منتخب کشورهای جهان در طول بازی‌های جام جهانی روی این اتوبوس‌ها ثبت می‌شود تا روحیه رقابتی تیم‌ها و طرفدارانشان را افزایش دهد.

## کیا، اولین حضور خودرویی هادر جام جهانی روسیه را رقم زد

کمپانی کیا کره جنوبی در اولین بازی جام جهانی فوتبال ۲۰۱۸ روسیه، حضور تبلیغاتی داشت و در تبلیغات رسمی دور زمین بازی روسیه و عربستان، دو محصول خود را تبلیغ کرد.

کیا استیونگر و اسپورتیج دو خودرویی بودند که بیشترین سهم تبلیغات روز اول جام جهانی ۲۰۱۸ را به خود اختصاص داده بودند. سبک تبلیغات کیا در این بازی به شکلی بود که سادگی را در برداشت و از طرفی با نمادهای ساده سعی به طرف عام بودن این تبلیغ حرکت کرده بود. برخلاف اینکه برخی پشتیبان‌های تبلیغاتی اولین بازی جام جهانی، با چند زمان مختلف و با طرح گوناگون سعی داشتند تا خود را به مخاطبان و مشتریان معرفی کنند، اما کیا با اصولی ساده و بین‌المللی در تبلیغات حاضر شده است. این حرکت کیا نشان می‌دهد که امروز اصل اولیه تبلیغات این برند کره‌ای برای معرفی سبک جدید طراحی آن است و از طرفی برایش بسیار مهم است که استیونگر و اسپورتیج بیشترین مخاطبان را داشته باشد. کیا استیونگر به عنوان یک سدان نیمه لوکس دیفرانسیل عقب قصد دارد تا بیشترین سهم یک سدان اسپرت کره‌ای را به خود اختصاص دهد و سبک تبلیغات آن در جام جهانی روسیه، به شکلی است که حس اسپرت آن به مخاطب القاء شود و از طرفی مشتریان با هم و بنزرا به سمت خود بکشاند. کیا اسپورتیج هم به عنوان یک کراس اوور جذاب معرفی می‌شود و در تبلیغات آن سعی شده تا با نمادهای ساده اما نفوذپذیر بازم خاص بودن آن به مشتریان اعلام شود.

فولکس واگن و تویوتا به عنوان چهارمین خودروساز بزرگ جهان شناخته می‌شود. هیوندای فعالیت خود با فیفا را از سال ۱۹۹۹ آغاز کرده است و در مسابقات جام جهانی ۲۰۰۲ کره و ژاپن هم حضور نسبتاً پر رنگی داشت؛ اما این همکاری با پشتیبانی مالی هیوندای از جام جهانی ۲۰۰۶ آلمان اوج گرفت.

در آن مسابقات حدود یک هزار دستگاه خودروی هیوندای در کشور آلمان فعالیت کردند. این همکاری در جام جهانی ۲۰۱۰ نیز ادامه یافت اما در فصل ۲۰۱۴ برزیل، فصل تازه‌ای از همکاری میان هیوندای و فیفا شکل گرفت، به طوری که ۱۴۳۲ خودروی هیوندای و کیاموتورز و ۲۸۰۰ دستگاه اتوبوس در آن مسابقات با قهرمانی قاطع آلمان‌ها به پایان رسید، مسئولیت حمل و نقل تیم‌ها و مسافران ویژه و عادی را بر عهده داشتند.

در این دوره از مسابقات جام جهانی کمپانی هیوندایی ۵۳۰ دستگاه خودرو را برای تسهیل برگزاری مسابقات ۲۰۱۸ روسیه به این کشور ارسال کرده، پیش از این تورنمنت بزرگ فوتبالی نیز همکاری‌های قوی و پایداری را با فدراسیون جهانی فوتبال در کارنامه خود به ثبت رسانده است. حمل و نقل در چنین رویداد بزرگی نقش بسیار کلیدی دارد و به همین دلیل کمپانی هیوندایی بیش از ۵۳۰ خودرو مانند سانتافه، توسان و H-1 را برای حمل و نقل و جابه‌جایی اعضای تیم‌های ملی، داوران، مقامات بین‌المللی و اعضای فیفا به روسیه ارائه کرده است.

از دیگر سس‌و هیوندایی خودروهای مسافری چند ده دستگاه اتوبوس را برای جابه‌جایی اعضای تیم‌های ملی شرکت‌کننده در جام جهانی در اختیار روسیه و تیم برگزارکننده مسابقات قرار داده تا حمل و نقل بازیکنان از محل استقرار تا استادیوم به خوبی میسر شود.

این اتوبوس‌ها با امکانات بسیار زیاد ارائه شده و فضای راحتی را برای فوتبالیست‌ها ایجاد می‌کنند. این خودروسازی اعلام

جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه با حضور ۳۲ تیم از پنج قاره دنیا در حالی برگزار می‌شود که بسیاری از شرکت‌های بزرگ به این رویداد به چشم یک فرصت مناسب تبلیغاتی نگاه می‌کنند و حتی تعدادی از شرکت‌های بزرگ با صرف هزینه‌های بسیار جزو حامیان مالی برگزاری این مسابقات می‌شوند.

در میان حامیان مالی اصلی در مسابقات جام جهانی نام دو شرکت آشنا برای اهالی صنعت حمل و نقل دنیا به چشم می‌خورد، هیوندای و شرکت هواپیمایی قطر. نام این دو، در میان هفت حامی مالی اصلی جام جهانی روسیه دیده می‌شود.

زمانی که برپایی جام جهانی ۲۰۲۲ در قطر قطعی شد، شرکت هواپیمایی قطر همکاری گسترده‌ای را با فیفا آغاز کرد که از جمله آنها حمایت از جام جهانی فوتبال زنان و جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه است. این شرکت یکی از جوان‌ترین و سریع‌ترین شرکت‌های هواپیمایی جهان بوده و از رهگذر حمایت مالی از مسابقات جام جهانی ۲۰۱۸ و ۲۰۲۲ به دنبال ارتقاء برند خود در جهان است.

## هیوندای در جام‌های جهانی

داستان حمایت هیوندای از رویدادهای جهانی از جمله فوتبال با شرکت هواپیمایی قطر کاملاً متفاوت است. این شرکت خودروسازی کره‌ای و چندملیتی در سال ۱۹۶۷ تأسیس شده است.

هیوندای مالک بزرگ‌ترین کارخانه یکپارچه تولید خودرو در جهان است و در شهر اولسان قرار دارد و سالانه بالغ بر ۷ میلیون دستگاه خودرو تولید می‌کند. هیوندای شرکت کیاموتورز را نیز به عنوان قدیمی‌ترین تولیدکننده خودرو در کره جنوبی خریداری کرده است و دفتر مرکزی این شرکت خودروسازی در شهر سئول قرار دارد.

هیوندای در حال حاضر پس از شرکت‌های جنرال موتورز،

# آفرود با چاشنی هیجان و آرامش



آرش فرزند

«تخلیه انرژی» تنها توصیفی است که می توان برای مسابقات آفرود به کار برد. اوج هیجان و لذت را می

توانید در این مسابقات تجربه کنید. حتی تماشاگر آن هم باعث می شود برای چند ثانیه نفس ها در سینه حبس شود. همین ویژگی مسابقات آفرود موجب شده تا بسیاری را عاشق، شیفته و دلباخته خود کند. مسابقاتی که نه در بوق و کرنا می افتد و هیچ معروفیتی برای برندگان آن ندارد و نه منفعت مالی در پیش دارد که کسی برای کسب سود وارد این رشته شود. برای آنکه یک آفرودباز حرفه ای آن هم در بخش مسابقات باشد باید عاشق شوید. عاشق ماشین هایی که هیچ کارخانه ای نظیر آنها را نمی سازد و تک تک بدنه و موتور و... دست ساز هستند و با توجه به ایده و خلاقیت هایی که در این رشته وجود دارد خلق می شوند تا یک آفرودباز حرفه ای پشت فرمانش بنشیند و بتازد. با وجود آنکه آفرود در ایران آنطور که باید شناخته شده نیست و حمایتی هم از آن صورت نمی گیرد؛ اما عاشق و دلباخته نیز کم ندارد. پوریا حسین اهل شهر یار است و سال های زیادی می شود که تمام زندگی و فکر و ذکرش را آفرود و تیونینگ گرفته است. به طوری که حتی کسب درآمدش هم از این طریق است و می گوید ۹۰ درصد درآمدش را صرف شرکت در مسابقات آفرود می کند و البته از این کار لذت فراوان نیز می برد. او می گوید با شرکت در مسابقات آفرود انرژی اش را تخلیه می کند و بارفتن به دل طبیعت از طریق ماشین دوست داشتنی اش به آرامش مطلق می رسد. آرامشی که تنها طبیعت

آن را به شما ارزانی می کند. طبیعت بگری که شاید کمتر کسی بتواند پا به آن بگذارد؛ اما پوریای ۳۲ ساله می گوید سال هاست که به عنوان تورلیدر جنگل و بیابان این کار را انجام می دهد و آرزویش این است که همیشه در این دنیای دوست داشتنی اش باقی بماند و وقتی پا به سن گذاشت و دیگر نتوانست پشت فرمان بنشیند به جوان ترهای عاشق آفرود و تیونینگ رمز و راز کارهایش را بیاموزد.

عشق به ماشین های آفرود از پدر به پسر رسیده است. پدری که در سال های دور به شکار علاقه داشته و برای آنکه بتواند به شکار بپردازد؛ باید سوار بر ماشین های آفرود می شد. پوریا حسین می گوید که با پدرش فراوان به دل طبیعت زده است و اصلا از طریق «سیمرغ» که ماشین پدرش بود در همان بیان ها و دشت و دمن ها رانندگی یاد گرفته؛ «با پدرم برای اولین بار با ماشین های آفرود آشنا شدم. او با انواع و اقسام ماشین های آفرود و ماشین های بیابانی سر و کار داشت. از آن زمان علاقه زیادی به این ماشین ها و شرکت در مسابقات پیدا کردم». پوریا عاشق هیجان است و یک شعار دارد: «زندگی بدون هیجان هیچ ارزشی ندارد». او ابتدا تخلیه انرژی اش را با موتور انجام می داده و می گوید: «تخلیه انرژی را ابتدا از طریق موتور شروع کردم. آن زمان ها موتور کراس داشتم و هفته ای یک بار به بیابان می رفتم و پرش های هیجان انگیز می زدم؛ اما در آخر مادرم موتورم را آتش زد.»

## مقام های برتر

سال ۸۶ بود که پوریا حسین با مسابقات آفرود آشنا می شود و تنها یک سال بعد از آن قهرمان کشوری

این مسابقات را از آن خود می کند: «سال ۸۶ از طریق دوستم، فرامرز کلانتری با مسابقات آفرود آشنا شدم. در اولین مسابقه ماشینم به خط پایان نرسید. دومین مسابقه ای که شرکت کردم ماشینم خراب شد. اما بالاخره یک سال بعد در سومین مسابقه بود که توانستم قهرمان کشور شوم و اول شدم. بعد از آن انگیزه ام بیشتر شد و سعی کردم حرفه ای تر پیش بروم. تا امروز ۳-۴ ماشین مسابقه ساخته ام. هنوزم هم در استان های کشور فعالیت می کنم و در تمام آنها مقام دارم.» او بیش از ۲۰ مقام در این سال ها کسب کرده است و می گوید: «مقام های دیگری که تا به حال به دست آورده ام بیش از ۲۵ مقام کشوری است که حدود ۱۸ تای آنها مقام اولی هستند و نزدیک به ۳۰ مقام استانی دارم. هر چه مسابقه استانی برگزار می شود شرکت می کنم و تقریباً در تمامی آنها مقام آورده ام.»

## ورود به مسابقات جهانی

وقتی از پوریا درباره شرکت در مسابقات جهانی سوال می کنیم می گوید: «معمولاً در کشور ما به جز رشته های ورزشی مانند والیبال، فوتبال و چند ورزش رزمی به باقی ورزش ها مخصوصاً موتوری بها نمی دهند و هیچ گونه بازدهی مالی ندارد. کسانی که در این رشته وارد شده اند و از آن بیرون نمی آیند فقط و فقط برای ارضا شدن روحی شان است و یک هدف دارند و می خواهند به آن هدف برسند. مثلاً هدف من قهرمانی ۵ سال متوالی در کشور است. من دوست دارم به این هدف برسم. در غیر این صورت هیچ بازدهی برای ما ندارد و تنها عشق شخصی به این رشته است.» او ادامه می دهد: «برای ورود به مسابقات جهانی راه وجود دارد و نمی توان گفت غیرممکن است؛ اما برای رفتن به این مسابقات نیاز به اسپانسر قوی است. معمولاً مسابقات خارجی یک نفر هم ماشین اش را نمی سازد هم مسابقه بدهد و هم هزینه ها را شخصاً به گردن بگیرد. در دنیا هر راننده برای شرکت در یک مسابقه پشت اش یک تیم از ۴۰ تا ۱۵۰ نفر قرار دارد. آنها هستند که یک ماشین را می سازند و راننده تنها وظیفه اش رانندگی است و زندگی اش را هم تامین می کنند تا تنها به رانندگی کردن فکر کند. اما در ایران چنین چیزی وجود ندارد. خودروسازهای ما دنبال هدف های دیگری هستند و چون بازار انحصاری دارند می توانند ماشین هایشان را بدون مشکلی بفروشند و نیاز به تبلیغ ندارند و با خودشان می گویند برای چه وارد این رشته ورزشی بشوند؟»

## آفرود

شرکت در مسابقات آفرود هزینه های زیادی را بر روی دست شرکت کنندگان می گذارد. پوریا حسین درباره این هزینه ها می گوید: «برای آنکه یک ماشین





همین بسیار احساس خوشبختی دارم.» پوریا عاشق رانندگی است و در جواب آنکه اگر مجبور باشد بین آفرود و تیونینگ یکی از انتخاب کند می گوید آفرود را انتخاب خواهد کرد: «اگر مجبور باشم یکی را انتخاب کنم که البته امکان پذیر نیست چون آمیخته با هم است؛ اما ترجیه می دهم که دست به ماشین نزنم و تنها سوار بر ماشین در مسابقات شرکت و طبیعت گردی کنم.»

رقابت در آفرود زمانی معنا پیدا می کند که وارد پیست مسابقه شوی در غیر این صورت دیگر باید لذت برد. پوریا در اینباره می گوید: «در مسابقات آفرود کل کل و رقابت بسیار زیاد وجود دارد؛ اما در طبیعت گردی این طور نیست. چون ماشین های طبیعت گردی برای کل کل و رقابت ساخته نشده اند. ماشین من ایمنی اش به این گونه است که مطمئنم اگر ۴۰-۵۰ ملق هم بزنند من و کابین ماشینم مشکلی برایش پیش نمی آید و سالم از آن بیرون می آیم. اما ماشین طبیعت گردی برای این ساخته نشده. چون باید سبک باشد تا لوازم لازم را برای رفتن به بیابان و جنگل حمل کند. ماشین طبیعت گردی برای آرامش ساخته شده. برای آنکه با این ماشین بتوانی به جاهایی که با ماشین های معمولی نمی شود رفت بروی و جاهای بکر را ببینی و البته بدون صدمه زدن به آن از آن فضا به درستی استفاده کنی و برگردی.» پوریا عاشق شرایط فعلی زندگی اش است و در آخر درباره برنامه آینده زندگی اش می گوید: «زندگی ام را خیلی دوست دارم و خیلی احساس خوشبختی می کنم. دوست دارم به همین روال ادامه دهم تا جایی که بدنم بکشد و به من اجازه دهد مسابقه می دهم و بعد از آن هم دوست دارم به جوان ها آموزش دهم تا در این رشته موفق باشند.»

#### طبیعت گردی و شرکت در مسابقه

حسین، عاشق طبیعت هم هست و تمام زندگی و فکر و ذکرش شرکت در مسابقات نیست و می گوید: «من تورلیدر توریست های خارجی برای داخل کویر و جنگل های ایران هم هستم. ما آرامش را در طبیعت به دست می آوریم و هیجان ها را در مسابقات تخلیه می کنیم.» پوریا علاوه بر آنکه یک راننده آفرود مسابقه ای حرفه ای است در تیونینگ هم مهارت دارد و اصلا امرار معاشش نیز از همین طریق صورت می گیرد و می گوید: «من از طریق شاگردی کردن تیونینگ را یاد گرفته ام و پیش استاد سرپولکی آموزش دیده ام. من از اول عاشق الکترونیک، برق و کارهای فنی بودم. اختراع را دوست دارم دوست دارم یک چیزی بسازم که به درد بخورد. در ماشین سازی هم همین علاقه را دارم؛ اما اصلا کار یک فرد مکانیک را انجام نمی دهم. اگر کسی بخواهد بهینه سازی بر روی ماشین اش انجام دهد و تغییرات خاصی بر روی ماشینش صورت گیرد آن را انجام می دهم؛ اما اگر کسی بخواهد ماشینش را تعمیر کند که یک مکانیک معمولی هم آن کار را انجام می دهد اصلا قبول نمی کنم.» او از درآمدش راضی است و می گوید: «درآمدم از این کار خوب است. کسانی که پیش من می آیند دنبال کار خاص هستند و کار خاص هم یکجورایی قیمت ندارد. با وجود آنکه دو سال می شود که ازدواج کرده ام ۹۰ درصد درآمدم را برای مسابقات آفرود هزینه می کنم. همسرم هم با این موضوع مشکلی ندارد و خیلی مشوق من است. حتی کمکم هم می کند. ما یک خودروی ۲۰۶ برای رفت و آمد شهری داریم که به من می گفت برای آنکه از مسابقه عقب نیافتم و بتوانم موتورم را تقویت کنم ۲۰۶ را بفروشم. چنین همسری همراهی ام می کند و برای

جهت شرکت در مسابقه آماده شود لازم است تا هزینه های زیادی روی آن انجام گیرد. مثلاً من برای شرکت در یک مسابقه ممکن است تا ۲۵ میلیون تومان بابت ساخت یک موتور هزینه شود. اگر یک سنگ زیر این موتور بخورد ۲۵ میلیون خسارت به بار خواهد آورد. برای همین شرکت در هر مسابقه بسته به اینکه چقدر خسارت روی دست شما می گذارد هزینه های متغییری را به بار می آورد. بعضی وقت ها ممکن است ۱۵ میلیون تومان هزینه کنید و ممکن است در یک مسابقه اتفاقی برای ماشین شما رخ ندهد و مثلاً تنها ۱۰۰ هزار تومان هزینه بنزین بدهید. اگر یک نفر بخواهد وارد این بازی شود و مقام بیاورد باید برای آن بیش از ۵۰ میلیون تومان هزینه کند و بداند که هیچ برگشت مالی هم برایش نخواهد داشت.»

#### طبیعت گردی

وقتی از ماشین های مسابقه اش سوال می کنیم با عشق از آنها حرف می زند. ماشین هایی که می گوید تمام آنها دست ساز بوده و خودش آنها را تقویت کرده است: «تا امروز بیش از ۶ ماشین مسابقه عوض کرده ام که انواع و اقسام جیپ، پاژن و پاترول بوده اند. در حال حاضر هم ماشین من پاترول سافاری دو در است. منتهی همه چیز آن بهینه شده و تقویت شده است. یعنی شاسی، اتاق، موتور، سیستم انتقال نیرو و... تقویت شده و تغییر پیدا کرده. بهترین ماشینی که می تواند در آفرود موفق باشد ماشین دست ساز است. هیچ کارخانه ای ماشین برای مسابقه نمی سازد. باید ماشین ها را برای استفاده بسازیم. خودم به زودی یک ماشین کاملاً دست ساز خواهیم ساخت که هیچ چیزش کارخانه ای نیست.»

پیشواز نمایشگاه خودرو ژاپن

# آسیایی هادست پر می آیند



بزرگ‌ترین همایش خودروسازان دنیا در آسیا، تا چند ماه دیگر در توکیو آغاز می‌شود و اخبار غیررسمی حاکی از این است که بسیاری از کمپانی‌ها از جمله خودروسازان آسیایی شگفتی‌های زیادی در این نمایشگاه خواهند داشت. نمایشگاه خودرو توکیو در چشم‌انداز بزرگ توکیو (Tokyo Big Sight) که محل برگزاری مهم‌ترین نمایشگاه‌های بین‌المللی پایتخت ژاپن است، میزبانی می‌شود. اتحادیه خودروسازان ژاپن که اختصاراً با نام JAMA شناخته می‌شود، مسئولیت اصلی نمایشگاه خودرو توکیو را بر عهده دارد. در میان خبرنگاران و کارشناسان صنعت خودرو دنیا، ۵ نمایشگاه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند که به نام ۵ رویداد بزرگ این صنعت (Motorshow's Big Five) شناخته می‌شوند. این نمایشگاه‌ها، ژنو، فرانکفورت، دیترویت، پاریس و توکیو هستند. وجه تمایز نمایشگاه خودرو توکیو با ۴ رویداد دیگر، حضور پررنگ مدل‌های مفهومی و آینده‌نگر، در کنار آخرین خودروهای واقعی و در حال تولید است. از سویی دیگر، موتورسیکلت‌ها و فناوری‌های مرتبط با آنها نیز در توکیو حضور خواهند داشت. امسال، چهل و ششمین دوره نمایشگاه خودرو توکیو برگزار می‌شود. طبق معمول، برندهای ژاپنی در صنعت خودرو و موتورسیکلت، نقش اصلی را در نمایشگاه توکیو بازی می‌کنند و تقریباً همه آنها با آخرین مدل‌های خود، حاضر می‌شوند. حتی شرکت یاماها که با ساخت موتورسیکلت در دنیا شناخته می‌شود، یک خودرو مفهومی در توکیو رونمایی خواهد کرد. از سویی دیگر، برندهای آلمانی مرسدس، آئودی و بی‌ام‌و هم با مدل‌های متنوع در توکیو دیده خواهند شد. از نظر قدمت، نمایشگاه خودرو توکیو با حدود ۶۰ سال سابقه، قابل مقایسه با نمایشگاه‌های پاریس، ژنو و دیترویت نیست، چراکه این سه مورد بیش از یک قرن سابقه دارند؛ اما اکنون به دلیل رشد خودروسازی ژاپن و بازار کشورهای آسیایی و خصوصاً چین، از اهمیت خاصی برخوردار است. اولین بار، نمایشگاه خودرو توکیو در سال ۱۹۵۴ با حضور ۲۶۷ خودرو برگزار شد؛ اما تنها ۱۷ مدل سواری در آن دیده شد و باقی محصولات، در کلاس حمل‌ونقل عمومی، باربری و موتورسیکلت بودند. استقبال ۵۴۷ هزار بازدیدکننده از این نمایشگاه، مسئولان آن را به فکر گسترش این رویداد انداخت تا از دور سوم در سال ۱۹۵۶، خودروهای سواری و مردمی، بار اصلی نمایش در این رویداد را بر عهده بگیرند. نگاهی کوتاه داریم به مهم‌ترین خودروهایی که در نمایشگاه خودرو توکیو معرفی خواهند شد.

توسط یاماها در نمایشگاه خودرو توکیو عرضه خواهند شد.

**میتسوبیشی**

به نظر می‌رسد که محصول جدیدی از میتسوبیشی در توکیو وجود نداشته باشد و مدل‌های مفهومی اولوشن برقی و کراس‌اور قابل تولید اکلیپس کراس که چند ماه پیش رونمایی شدند، در نمایشگاه خودرو توکیو با جزئیات فنی بیشتر، در دسترس بازدیدکنندگان باشند.

**تویوتا**

طبق معمول، بزرگ‌ترین خودروساز ژاپن با انبوهی از مدل‌های تولیدی و مفهومی در توکیو حضور خواهد داشت. مدل‌های فاین کامفورت راید و T کروزر در گروه مدل‌های مفهومی، نمایی از خودروهای آینده تویوتا ترسیم خواهند کرد و در نمایشگاه حاضر خواهند بود. جدیدترین محصول تولیدی تویوتا، خودرو لوکس سنچوری هم برای اولین بار در توکیو دیده خواهد شد.

**سوزوکی**

این برند با سابقه ژاپنی با تولید موتورسیکلت و خودروهای اقتصادی در دنیا شناخته می‌شود. مدیران سوزوکی، قرار است سرمایه‌گذاری ویژه‌ای در تولید مدل‌های آفرود کراس‌اورهای ساین کوچک با قابلیت حرکت در مسیرهای خارج از جاده داشته باشند. با این هدف، خودروی مفهومی سورویور (Survivor (نجات یافته) در نمایشگاه خودرو توکیو رونمایی خواهد شد. این محصول، علاوه بر ظاهر خلاقانه و توانایی‌های جالب توجه، به دلیل استفاده از پیشرفته الکترونیکی، آغازگر فصل جدید در محصولات سوزوکی خواهد بود.

**سوبارو**

یکی از جذاب‌ترین برندهای ژاپنی که با تولید خودروهای با کیفیت و علمه‌پسند فعالیت می‌کند، یک طرح مفهومی به توکیو می‌آورد. خودرو مفهومی ویزو (VIZIV) الهام گرفته از سدان پرفروش لگاسی است؛ اما اسپرت‌تر طراحی شده و با آخرین فناوری سوپارو در سیستم دو دیفرانسیل، عرضه می‌شود.

**هوندا**

در ادامه رونمایی هوندا از خودروهای مفهومی این شرکت که ظاهر ساده و چراغ‌های دایره‌ای به سبک مدل‌های کلاسیک هوندا دارند، طرح مفهومی اسپرت برقی (Sport EV) در نمایشگاه خودرو توکیو معرفی خواهد شد. این خودرو، یک محصول هوشمند و احتمالاً با رویکرد فناوری خودران خواهد بود.

**نيسان**

از نظر کارشناسان صنعت خودرو، برند نسیان بعد از تویوتا، مهم‌ترین و قدرتمندترین خودروساز ژاپن است که پس از ادغام با شرکت فرانسسه و خریداری سهم زیادی از میتسوبیشی، هر روز بر تیراژ و تنوع محصولات خود اضافه می‌کند. در نمایشگاه خودرو توکیو، نسیان در کنار محصولات تولیدی خود، از مدل مفهومی IMX رونمایی خواهد کرد که یک کراس‌اور کامپکت با پیش‌رانه تمام‌برقی است.

**لکسوس**

در کنار تویوتا، بر مجموعه مهم این شرکت هم در نمایشگاه خودرو توکیو حضور خواهد داشت. مدل ارتقاء یافته‌ای از LC500 به نام نسخه پلنگ سیاه (Black panther) و طرح مفهومی LS+ در توکیو دیده می‌شوند. مدل فعلی از سری LS که پرچمدار خودروهای لوکس لکسوس محسوب می‌شود، با استقبال چشمگیری در بازار جهانی روبرو نشده است و طرح مفهومی LS+، احتمالاً پیش‌درآمدی بر مدل جدید این خودرو برای تولید در آینده نزدیک خواهد بود.

**مزا**

این شرکت با سابقه ژاپنی، معمولاً مدل‌های مفهومی خیره‌کننده‌ای در نمایشگاه‌های خودرو دنیا عرضه می‌کند. دو طرح مفهومی جدید به نام‌های ویژن کوپه و کای (Kai) در نمایشگاه خودرو توکیو معرفی خواهند شد. هاجبک چهار در کای، می‌تواند نشانه‌ای از مزدا ۳ در سال‌های بعد باشد؛ اما خودرو مفهومی ویژن کوپه، محصولی اسپرت، لوکس و چهارنفره است که جای خالی آن در سبد مزدا دیده می‌شود.

**یاماها**

خودروی مفهومی یاماها، هنوز نام مشخصی ندارد این شرکت، عبارت Sports Ride Concept یا همان خودرو اسپرت مفهومی را برای محصول خود به کار می‌برد. با توجه به طراحی معقول و قابل تولید این خودرو، می‌توان پیش‌بینی کرد یاماها به گروه خودروسازان در کلاس اسپرت کوچک بپیوندد و به‌زودی رقیب جدی لوتوس باشد. علاوه بر خودرو و دوچرخه و مفهومی، ۱۸ مدل موتورسیکلت هم

## 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 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.

مقایسه مشخصات فنی و ظاهری آریو S300 اتوماتیک و دنا پلاس

# بدون برتری در بعد فنی متفاوت در امکانات ظاهری

همین عنوان زوتی Z300 به بازار عرضه کرد تا شرایط را بسنجد و در ادامه این خودرو نخست بانام S300 و بعدتر با عنوان آریوری خط تولید سایپا قرار گرفت.

## مشخصات ظاهری

نمای ظاهری هر خودرو و بسته به سلیقه مشتری یان، هم می تواند زیبا باشد و هم چندان مورد پسند قرار نگیرد. پس به صورت دقیق نمی توان گفت که کدام خودرو زیباتر است. اما به اعتقاد کارشناسان و علاقه‌مندان، دنا پلاس با توجه به نمای تهاجمی تر و اسپرت تر، خودرویی جذابتر در دیدگاه اغلب مشتری یان قلمداد می شود. البته باید اشاره کرد که طراحی بیرونی و داخلی آریو بر اساس پلتفرم و طراحی کلی تویوتا الیون مدل ۲۰۰۷ صورت گرفته است که طرفداران خاص خود را دارد و مشخصا هماهنگی لازم در بخش های مختلف آن به خوبی رویت می شود. دنا در ظاهر یک خودروی جدید به نظر می رسد اما اگر به ابعاد و شمایل کلی این خودرو به ویژه در بخش کنار بیشتر دقت کنیم، رگه هایی بسیار واضح از رگور یسه سمند را مشاهده می کنیم. این خودرو شبیه نسل پیش فورد ماستنگ طراحی شده و از کنار کاملا مشابه سمند سورن است؛ همچنین در بخش عقب دنا شاهد چراغ خطر ال ای دی هستیم. این خودرو در بخش ظاهر از رینگ های آلومینیومی ۱۵ اینچ، آینه های جانبی برقی به همراه چراغ راهنما و قابلیت تاشوندگی

## مونتاژ یا تولید

طی چند دهه اخیر همیشه کمپانی های معتبر خودرو سازی در کشور مان به فکر تولید خودروی ملی بوده اند. هر چند طی سال ها تولید خودروی پیکان در ایران، همگان از این محصول نوستالژی به دلیل سال ها تولیدش در کشور مان به عنوان خودروی ملی یاد می کردند اما فراموش نکنیم که پیکان یک خودرو اصالتا انگلیسی بوده و خیلی نمی شد نام خودروی ملی را روی آن گذاشت. این داستان ادامه داشت تا اینکه ایران خودرو، سمند را به عنوان خودروی ملی روانه بازار کرد. داستان به همین جا ختم نشد و ایران خودرو طی سال های بعد از دیگر محصولات ملی خود یعنی سورن و رانا هم رونمایی کرد، تا اینکه در اواخر سال ۹۳ نوبت به دنا رسید. دنا قطعا محصولی پیشرفته تر از سایر خودرو های ایران خودرو و به شمار می رود اما در کل می توان گفت که دنا به نوعی نسخه پیشرفته و تغییر ظاهر داده شده سمند است و در پیشرفت بعدی محصولی به نام دنا پلاس در حال ارائه به بازار است، اما در سوی دیگر میدان آریو قرار دارد. سایپا تا قبل از این فقط تیارا به عنوان خودروی ملی به تولید رسانده و در این زمینه تفاوتی زیاد با ایران خودرو دارد. هر چند آریو توسط سایپایی ها عرضه می شود اما این خودرو بر گرفته از برند چینی زوتی (Z300) است که در ایران تولید و به فروش می رسد. البته سایپا پیش از قرار دادن این خودروی خط تولیدش، یکسری از این خودرو را به صورت وارداتی و با

همیشه وقتی صحبت از خرید یک خودرو می شود پای مقایسه خودرو های کاندید از سوی خریداران به میان می آید و شاید همین مسئله کار را برای خرید خودرو سخت می کند. انتخاب بین دو خودرو هم رده و هم قیمت کاری بسیار سخت و مشکل است و در نهایت، خریداران با در نظر گرفتن مواردی همچون طراحی، مشخصات فنی، عملکرد، خدمات پس از فروش و... اقدام به انتخاب خودرو مورد نظر خود می کنند. در این شماره تصمیم داریم دو خودرو تولیدی سایپا و ایران خودرو در رده قیمت های ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون ریالی در بازار کشور مان را مقایسه کنیم. همیشه اولین عامل مقایسه بین خودرو ها، قیمت های آنهاست و شاید تصمیم نهایی بر اساس این عامل گرفته شود. در بسیاری از کشور ها معمولا خودرو سازان محصولات با رنج قیمت های مشابه به بازار ارائه می دهند و همین موضوع شاید انتخاب را برای خریدار تا حدودی سخت می کند. در بازار خودرو کشور مان هم در بین محصولات دو خودرو ساز بزرگ یعنی سایپا و ایران خودرو محصولات با این شرایط به بازار عرضه می شود. از جمله این محصولات می توان به دنا پلاس از ایران خودرو و آریو اتوماتیک سایپا اشاره کرد که در حال حاضر و بعد از افزایش ناگهانی قیمت ها در بازار با قیمتی در حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون ریال ارائه می شوند. این دو محصول را از لحاظ ظاهر، کیفیت فنی و... مورد بررسی قرار خواهیم داد.



### امکانات رفاهی

اما در رابطه با امکانات رفاهی، قطعاً دنا پلاس خودرویی بهتر و کامل‌تر از آریو اتوماتیک است؛ زیرا این مدل با دارا بودن مواردی همچون ۴ کیسه هوا، ترمز ضد قفل، فرمان مجهز به کلیدهای کنترلی سیستم صوتی و هندزفری موبایل، دارای مانیتور مالتی مدیا تصویری لمسی با رهیاب (GPS)، بلندگوهای جلو و عقب و تیوتر، فرمان هیدرولیک، کروز کنترل، تنظیم اتوماتیک کانال تپویه برای سر نشینان عقب، چراغ جلو دارای لامپ LED و نئون و چراغ روز (Day Light)، چراغ مه‌شکن جلو و عقب، چراغ نقشه‌خوان، چراغ‌های سقفی جلو و عقب، آینه‌های جانبی برقی و راهنما، سیستم ضدسرفت (ایموبلایزر)، سیستم هشدار دهنده هوشمند مرکزی ورود غیرمجاز، دوربین دید عقب، هشدار دهنده موانع عقب، سیستم عیب‌یابی هوشمند (مالتی پلکس)، قفل مرکزی با ریموت کنترل رادیویی، کمربندهای ایمنی جلو سه‌نقطه‌ای با قابلیت تنظیم ارتفاع، سیستم کنترل بخار بنزین، شیشه‌های سولار (ضد اشعه مضر UV خورشید)، سانروف، ستون فرمان تلسکوپی (جمع‌شونده)، سیستم روشنایی موقت در محیط‌های تاریک، آنتن سقفی جدید (Shark fin) به‌همراه سیستم پشتیبانی از رهیاب، جاعینکی، تودوزی مخمل، دسترسی به صندوق عقب از داخل، قطعات دکوراتیو طرح چوب، سیستم قطع سوخت خودکار، سیستم کنترل بخار بنزین و... اتومبیلی بهتر از سوی مشتریان به‌شمار می‌رود.

### خدمات

دنا پلاس با دارا بودن سه‌سال گارانتی و یک‌سال بیمه بدنه و سرویس‌های دور‌های رایگان و مهم‌تر از همه، حضور بیشتر در خطوط تولید و محبوبیت بالاتر نسبت به آریو اتوماتیک که خودرویی کمتر شناخته‌شده است، اتومبیلی قابل اطمینان‌تر در این قسمت قلمداد می‌شود. در سوی مقابل آریو از سوی سایپا به‌مدت ۲ سال یا ۴۰ هزار کیلومتر گارانتی می‌شود. با این شرایط شما کدام محصول را برای خرید ترجیح می‌دهید؟ دنا پلاس ملی را یا آریو اتومات با اصالت چینی را؟

پلاس از یک پیش‌راننده چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ با حجمی برابر با ۱.۷ لیتر بهره می‌برد که موتور قادر به تولید قدرتی برابر با ۱۱۴ اسب بخار و ۱۵۵ نیوتن متر است که این نیرو تولیدی توسط یک گیربکس ۵ سرعته دستی، به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود (در واقع دنا پلاس یک خودرو محرک جلو یا همان FWD است) همچنین، در زمینه عملکرد دنا پلاس باید گفت که این خودرو در زمانی برابر با ۱۳.۵ ثانیه به سرعت صد کیلومتر در ساعت دست پیدا خواهد کرد و حداکثر سرعت آن در حدود ۲۰۰ کیلومتر در ساعت اعلام شده است. از دیگر نکات مهم در رابطه با عملکرد این خودرو، مصرف سوخت آن بوده که طبق نمودار سیکل ترکیبی، دنا پلاس در هر صد کیلومتر مسیر شهری و اتوبان، به‌صورت مجموع دارای مصرفی برابر با ۷.۹ لیتر بنزین است و استاندارد آلایندگی آن یورو ۴ است. (ظرفیت باک این مدل ۶۰ لیتر است) اما در سوی دیگر این میدان، آریو دارای یک پیش‌راننده چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ با حجمی برابر با ۱.۶ لیتر است که این موتور قادر به تولید قدرتی برابر با ۱۱۲ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۱۵۱ نیوتن است که این نیرو تولیدی توسط یک گیربکس اتوماتیک، به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. موتور این خودرو تحت لیسانس میتسوبیشی ژاپن تولید شده و گیربکس آن نیز در نسخه اتوماتیک، ساخت کره جنوبی است. در زمینه عملکرد این مدل نیز باید به این صورت گفت که آریو اتوماتیک در زمانی برابر با ۱۴.۱ الی ۱۴.۵ ثانیه به سرعت صد کیلومتر در ساعت از صفر مطلق دست پیدا خواهد کرد و حداکثر سرعت آن در حدود ۱۸۵ کیلومتر در ساعت اعلام شده است. همچنین، مصرف سوخت این مدل در نمودار سیکل ترکیبی در هر صد کیلومتر مسیر شهری و اتوبان، برابر با ۷.۴ لیتر بنزین اعلام شده و استاندارد آلایندگی آن یورو ۴ است (گنجایش باک آریو اتوماتیک ۵۵ لیتر است). حال در این بخش نوبت به اعلام برنده بین این دو خودرو است که با توجه به مشخصات و عملکرد، باید گفت که هر دو خودرو تقریباً عملکرد یکسانی را از خود نشان داده‌اند و نمی‌توان در کل برتری محسوس‌تری در یکی از این دو خودرو نسبت به دیگری پیدا کرد.

برقی اتوماتیک، مه‌شکن جلو و عقب، چراغ‌های هالوژن و ال‌ای‌دی جلو بهره می‌برد. در مقابل آریو از نظر ابعاد طول، عرض و ارتفاع چند میلی‌متر بزرگ‌تر از دنا طراحی شده است. همچنین این خودرو از چراغ خطرهای ال‌ای‌دی، سیستم چراغ بدرقه و امکانات ظاهری شبیه دنا بهره می‌برد. پس از نمای بیرونی، حال نوبت به نگاهی به نمای داخلی و کابین این دو خودرو می‌رسد که در این بخش، با توجه به نظر مشتریان و علاقه‌مندان، دنا پلاس با قاطعیت کامل دارای کابینی زیباتر از آریو اتوماتیک است و این موضوع به‌خودی‌خود باعث توجه بیشتر خریداران به دنا پلاس شده است. لازم به یاد آور است که جنس متریال استفاده شده در هر دو خودرو تقریباً یکسان بوده اما فضای سر نشینان آریو بسیار بهتر و بیشتر از دنا پلاس است. آریو از سیستم تپویه مطبوع اتوماتیک، رایانه اطلاعات سفری، دو کیسه ایمنی هوا برای راننده و سر نشین جلو، کمربندهای ایمنی پیش‌کشنده سه‌نقطه‌ای، تنظیم آینه‌های جانبی و بالابر شیشه‌های برقی، ریموت کنترل تاشو، قفل شدن خودکار در هر دو سرعت سنسور پارک دنده عقب بهره می‌برد؛ همچنین روکش چرمی صندلی‌ها، پایه‌های ISOFIX برای نگه‌داشتن صندلی کودک در ردیف عقب و سیستم صوتی ساده همراه با قابلیت پخش از روی CD یا USB از دیگر مواردی است که به‌صورت استاندارد برای این خودرو در نظر گرفته شده است. در طرف مقابل و در دنا از مواردی مثل تنظیم برقی آینه‌های جانبی به‌همراه بالابر برقی شیشه‌ها، ترمیم مشکی‌رنگ داخلی به‌همراه تودوزی پارچه‌ای، مانیتور مالتی مدیا به‌همراه رهیاب ماهواره‌ای، دکمه‌های کنترل سیستم صوتی از روی فرمان، کروز کنترل، کیسه هوای ایمنی برای راننده و سر نشین جلو، سیستم تپویه مطبوع خودکار، سیستم ضدسرفت (ایموبلایزر)، شیشه‌های سولار، تنظیم تلسکوپی فرمان، تنظیم برقی صندلی‌ها، قابلیت تنظیم زاویه نور چراغ‌های جلو از داخل کابین و پایه‌های ISOFIX استفاده شده که روی هر دو فته امکانات نسبتاً خوبی به‌شمار آید می‌کند.

### مقایسه فنی

در رابطه با مشخصات فنی این دو مدل باید گفت که دنا



# از ابتدا تا امروز با صنعت خودرو ایران



بیشتر نمونه‌هایش از تیغ اسقاط طرح تبدیل خودروهای فرسوده در اواسط دهه ۸۰ جان سالم به‌در برد.

## ۷۰ دهه

پژو ۴۰۵ در شرایطی در ابتدای دهه ۷۰ شمسی به بازار ایران رسید که مرزها به‌روی خودروهای مدرن و شیک اروپایی و آسیایی باز شده بود و تعداد قابل توجهی رقیب، آن‌هم با قیمت‌هایی مناسب‌تر در بازار ایران داشت. همین مورد سبب شد تا سری اول GL405 در ایران موفق مظاهر نشود. ممنوعیت واردات و تغییر تیم از GL به GLX اما سبب شد تا پژو ۴۰۵ برخلاف هم‌عصرانی مانند پژو ۲۰۵ و رنو ۲۱، به موفقیتی خیره‌کننده دست یابد و به اسطوره شتاب، هندلینگ و حتی خودرویی لوکس در بازار ایران تبدیل شود. محبوبیت ۴۰۵ به‌خاطر مسائل فنی و کیفیتی سال‌های اخیر، با روزهای اوجش فاصله گرفته است.

## ۸۰ دهه

هیچ پروژه مرتب با صنعت خودرو ایران در سال‌های اخیر به‌اندازه پروژه L90 بحث برانگیز نبوده است. رنو به‌عنوان بخشی از استراتژی جهانی خود، ایران را به‌عنوان یکی از قطب‌های تولید خودرو در جهان انتخاب کرد و قرار شد تا داجیا لوگان در پارس خودرو مونتاژ شده، با قیمت ۶ هزار دلار به بازار ایران عرضه شود. پس از کش و قوس‌های فراوان همراه با چاشنی سیاسی - اقتصادی، ایران خودرو نیز به این پروژه اضافه شد و لوگان از اواسط دهه ۸۰ با نام تندر ۹۰ راهی بازار شد. بسیاری از اهداف اولیه پروژه L90 عملی نشدند، اما در نهایت این خودرو یکی از مهم‌ترین پدیده‌های اقتصادی معاصر ایران است.

از متوسط گرفته تا ثروتمند، احتمالاً یک دستگاه فولکس واگن در خانه داشتند. دوام و استحکام بالای رکنار عملکرد فنی بسیار خوب در شرایط آب‌وهوایی ایران سبب شد تا به‌امروز هم تعداد قابل توجهی فولکس واگن در ایران باقی بماند. شرکت سهام ثابت پاسال که واردکننده فولکس واگن بود نیز نقش به‌سزایی در این عرضه مناسب داشت.

## ۵۰ دهه

پیکان برای تمام ایرانیان چیزی بیش از یک خودرو و در حد یک پدیده اجتماعی - سیاسی - فرهنگی - اقتصادی است. از اواخر دهه ۴۰ که تولید این خودرو آغاز شد، تا اواسط دهه ۸۰ که خط تولید پیکان به‌طور رسمی تعطیل شد، این خودرو در جریان حیاتی صنعت خودرو، علت اصلی صاحب خودرو شدن و محبوب بسیاری از ایرانیان بود. هیچ خانواده‌ای نبود که برای مدتی یک دستگاه پیکان در آن حضور نداشته و اگر هم کسی خودرو نداشت، در زندگی روزمره با آن بارها مواجه می‌شد. پیکان پس از یک دوره کوتاه مغضوب شدن، امروزه دوباره محبوبیت یافته است.

## ۶۰ دهه

غایب بزرگ این روزهای معاصر ایران، خودرویی کوچک بود که ایرانیان را با خودروهای شهری اقتصادی مدرن آشنا کرد و در دهه ۶۰، یکی از معدود تولیدات قابل توجه صنعت خودرو ایران بود. رنو ۵ در دهه ۵۰ به ایران رسید، اما با قطع واردات خودرو و رسیدن به دهه ۶۰ مشکلات اقتصادی دوران جنگ تحمیلی بود که ایرانیان قدرش را دانستند و در دهه ۷۰ نیز، هنوز محبوبیت خود را حفظ کرد. متأسفانه رنو ۵ به‌اندازه‌ای سخت‌جان و بادوام نبود که

صنعت خودروسازی در ایران، اگر چه همواره نسبت به استاندارد جهانی عقب‌تر بوده و پیشرفت این صنعت از گذشته تا امروز آرام آرام رخ داده است اما در هر دهه خودروهای مختلفی در کشور وجود داشته که برای مردم خاطر‌انگیز شده است. نیم‌نگاهی به شاخص‌ترین خودروها در هر دهه نشان می‌دهد که ذائقه و سلیقه ایرانی‌ها در هر دوره تاریخی به‌سمت کدام یک از خودروها گرایش داشته و خاطر‌انگیزهای هر دهه خودروهای کدام کمپانی و کدام کشور بوده‌اند.

## ۳۰ دهه

دهه ۳۰ شمسی مصادف بود با دهه ۵۰ میلادی؛ دورانی که در آن خودروسازی آمریکا به‌دوران طلایی خود رسید و محصولات آمریکایی با ظاهر استثنایی و عملکرد فنی بی‌نظیری که داشتند، در سطح جهانی مطرح شدند. در این میان خودروهای آمریکایی همانند دهه‌های قبل در کنار محصولات اروپایی به ایران وارد می‌شدند و در این دهه به‌خاطر بهبود قدرت خرید مردم و عرضه بیشتر خودروهای مناسب، محبوبیت خودروهای آمریکایی به‌شدت افزایش یافت. در این میان باید شورولت بل ایر را به‌لطف قیمت، امکانات، ظاهر و تمامی محسناتش، خودرویی دانست که نگرش ایرانیان در مورد محصولات آمریکایی را برای همیشه دگرگون کرد.

## ۴۰ دهه

اگر به مرور عکس‌های این دهه بگردیم، به‌سختی می‌توان عکسی را پیدا کرد که در آن ردی از فولکس واگن نباشد؛ چرا که فروش فولکس واگن در ایران (و در سطح جهانی) در این دوران به‌قدری زیاد بود که اقشار مختلفی،



# ۲۱ نکته در مورد خودرو سواری



آیا می دانید؟!

هیچ موقع ماشین را در زمانی که بدنه آن داغ است یا مثلاً بعد از رانندگی یا زمانی که زیر نور مستقیم آفتاب بوده است، نباید شست؛ زیرا این کار باعث به وجود آمدن لکه یا رسوب می شود. همچنین بعد از شستن ماشین و زمانی که ماشین خیس است نیز آن را زیر نور مستقیم خورشید پارک نکنید.

آیا می دانید؟!

هنگام روشن کردن کولر باید حتماً توقف کرد و در سریالایی های طولانی و توقف زیاد کولر را خاموش یا با گرفتن کلاچ یا خلاص کردن ماشین، کولر را روشن کرد.

آیا می دانید؟!

سوراخ کردن فیلتر هوای نو هنگام تعویض، سبب وارد شدن ذرات گردوغبار به موتور شده و صدمات جبران ناپذیری به آن وارد می کند.

آیا می دانید؟!

در زمان نقص در سیستم برق رسانی به دلیل موتور شویی یا رطوبت محیط و سردی هوا می توانید به وسیله یک سشوار قسمت های دلکو، کونل و شمع ها را گرم کنید تا اتومبیل آسان تر روشن شود.

آیا می دانید؟!

در زمان بکسوات کردن خودرو در گل ولای و برف می توان با کم کردن باد تایرها و قرار دادن کفی لاستیکی یا گونی در زیر آنها باعث اصطکاک بیشتر شوید و خود را از مهلکه نجات دهید.

آیا می دانید؟!

در مواقع بارندگی که برف پاک کن خراب است می توانید یک سیب زمینی را از وسط نصف کنید و روی شیشه بمالید. (نشاسته موجود در سیب زمینی باعث پایین آمدن قطرات آب شده و مزاحم دیدتان نمی شود.)

آیا می دانید؟!

با روشن شدن چراغ انژکتور، خودرو را خاموش کرده و بسط باتری را از چند ثانیه جدا و سپس اتصال دهید. (در صورت خاموش نشدن چراغ، به نمایندگی مراجعه کنید.)

آیا می دانید؟!

در فصول سرد سال ماهی یک بار کولر خودرو را به مدت چند دقیقه برای مخلوط شدن گاز با روغن مخصوص آن و جلوگیری از فاسد شدنش روشن کنید.

آیا می دانید؟!

خلاص نکردن دنده پشت چراغ قرمز و ترافیک باعث وارد آمدن فشار مضاعف روی دو شاخه کلاچ و گیربکس می شود.

آیا می دانید؟!

گرفتن ترمز و کلاچ به طور هم زمان برای نگه داشتن خودرو باعث می شود که متراژ ترمز افزایش یابد. چون وقتی کلاچ درگیر است، از نیروی ترمز موتور هم استفاده می شود و وقتی ترمز و کلاچ باهم فشار داده شود باعث می شود خودرو دیرتر بایستد. بهترین کار

این است که ترمز را فشار داده و قبل از اینکه خودرو به لرزش بیفتد، کلاچ را بگیریم.

آیا می دانید؟!

بعضی مواقع راننده ها صبر می کنند تا فن خودرو خاموش شود بعد موتور را خاموش کنند. غافل از اینکه این کار ضرر جدی به موتور وارد می کند. اگر خودرو بیش از اندازه گرم باشد زمانی که آن را خاموش کنیم سیستم فن اتوماتیک روشن می ماند و نیازی به روشن گذاشتن خودرو نیست. این کار برای ماشین های گازوئیلی است نه بنزینی. (ولی در موتور خودروی پراید پس از خاموش کردن خودرو فن نیز خاموش می شود پس قبل از خاموش شدن فن آن، خودرو را خاموش نکنید.)

آیا می دانید؟!

در زمین خیس و بارانی اگر خودرو شروع به لرزیدن کرد فقط باید پایتان را از روی پدال گاز بردارید و فرمان را در جهتی که می خواهید جلو خودرو حرکت کند، بچرخانید.

آیا می دانید؟!

گاز دادن قبل از خاموش کردن خودرو قبلاً در خودروهای کاربراتوری برای بهتر روشن شدن خودرو انجام می شد، ولی در خودروهای انژکتوری این کار مضر است. زیرا زمانی که شما گاز می دهید و سپس سوئیچ را می بندید مقداری بنزین سوخته باقی می ماند که خود باعث خرابی سوزن انژکتور و بد کار کردن خودرو در هنگام استارت زدن می شود.

آیا می دانید؟!

روشن شدن چراغ بنزین به دلیل نداشتن سوخت بعضی مواقع باعث سوختن پمپ بنزین می شود زیرا رسوبات و ناخالصی های ته باک وارد مسیر سوخت می شود و باعث اختلال در کار پمپ بنزین، فیلتر بنزین و نهایتاً انژکتور می شود.

آیا می دانید؟!

لازم است قبل از استارت خودرو، سوئیچ را به مدت ۱۰ ثانیه در حالت باز گذاشته و سپس نسبت به استارت خودرو اقدام کنید. (مخصوصاً در مواقعی که خودرو سرد است.)

آیا می دانید؟!

لرزش در خودرو می تواند نتایج بدی به همراه داشته باشد و از بروز عیب و ایراد در بدنه و دیگر قسمت ها، خصوصاً مفاصل و اتصالات چرخ ها و قسمت های بدنه خبر دهد و موجب به صدا افتادن داخل اتاق و افزایش مصرف سوخت شود. به طور کلی زمانی که قسمتی از یک خودرو دچار لرزش می شود، نیرویی که توسط موتور تولید می شود در این قسمت ها هدر خواهد رفت.

آیا می دانید؟!

در حالت عادی فیلتر باید حداکثر هر ۱۰۰۰ کیلومتر تعویض یا تمیز شود و صافی روغن هر ۲۰۰۰ کیلومتر تعویض شود تا بازدهی و رانندمان موتور مطلوب شود.

آیا می دانید؟!

گریس روی قطب های باتری مانع سولفاته شدن سه کابل باتری نمی شود.

آیا می دانید؟!

برابر هر ۱۰ کیلومتر سرعت در ساعت، در شب و تاریکی معادل ۶ متر از عمق بینایی کاسته می شود.

آیا می دانید؟!

اگر تایلر خودرو در سرعت 80Km/hr صد درصد کار کرده باشد در سرعت 130Km/hr به ۴۰ درصد سایش زودرس خواهد داشت.

آیا می دانید؟!

خطرناک ترین زمان رانندگی در روز بین ساعت ۲ تا ۴ بعد از ظهر و ۶ تا ۸ صبح است. در این زمان بدن انسان به طور طبیعی دچار انرژی می شود.

# ماشین دودی تاریخ خودرو در ایران را تغییر داد



محمدعلی شاه، احمد شاه یکی، دو خودرو برای خود خرید و گاهی اوقات سوار آنها می شد. سلطنت رضا شاه با دوران تجدد و گسترش مظاهر غربی در زندگی ایرانیان مقارن بود. به همین دلیل در این دوران تا زمان اشغال کشور توسط متفقین (شهریور ۱۳۲۰) اتومبیل به شکل یک کالای لوکس و تجملی بین اقبشار پولدار، رجال، درباریان صاحب نفوذ، سفرا و نمایندگان خارجی در ایران، مالکان و تجار بزرگ رواج یافت، ولی تعداد آنها محدود بود؛ سپس به دنبال گسترش شهرنشینی میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۰ میلادی) افزایش یافت و بعد از آن در زمان محمدرضا پهلوی، فصل تازه‌ای در تاریخ خودروی ایران باز شد.

هزار لیره استقراری از بانک شاهنشاهی ایران که متعلق به انگلیسی‌ها بود دو دستگاه رنو خریداری کرد. رنگ این اتومبیل آبی آسمانی تیره و راننده آن یک مهندس به نام موسیو وارونه فرانسوی بود. مدیر کمپانی رنو خطاب به مظفرالدین شاه می گوید: ما حدود ۱۰۰ دستگاه اتومبیل برای صدور به ایران در نظر گرفته‌ایم، زیرا مسلم می دانیم به محض بازگشت اعلیحضرت به ایران، عده زیادی از شاهزادگان و بزرگان و سیاستمداران و رجال ایرانی خواهان خرید اتومبیل خواهند شد.

پس از مظفرالدین شاه فرزندش محمدعلی شاه نیز از این خودرو استفاده می کرد تا اینکه روزی در خیابان‌های تهران مورد سوء قصد واقع شد. پس از

داستان ورود خودرو به ایران به یک اتومبیل فورد گره خورده است. ماشینی که اوایل قرن بیستم به دستور مظفرالدین شاه از بلژیک خریده شد تا ایران هم سرانجام در فهرست کشورهای قرار بگیرد که خیابان‌هایش رد چرخ ماشین‌ها را بر خود دارند. فورد بلژیکی آنقدر دود تولید می کرد که تا مدت‌ها به ماشین دودی معروف شد. بعد از آن در سال ۱۲۸۱ شمسی یا ۱۹۰۲ میلادی مظفرالدین شاه در اولین سفر خود به اروپا با اتومبیل آشنا شد و دو دستگاه از آن را خرید و با خود به ایران آورد. این خرید دقیقاً در زمانی انجام شد که خزانه دولت ایران خالی بود و ملت ایران با شرایط بد اقتصادی روبه‌رو بودند. او در اولین نظر به اتومبیل‌ها به آنها دل بست و از محل چند صد

شرکت بازرگانی  
آذر آبادگان مادیپارت ارس  
تامین کننده مواد اولیه پلیمری  
[www.azarmaad.com](http://www.azarmaad.com)  
Tel :021 -27607000

جایزه:

کارت هدیه  
۲۰۰ هزار  
تومانی

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 ۳۰۰۰۷۲۱۶۰ در مسابقه پیامکی راز صنعت شرکت کنید.

اسامی برندگان جدول شماره ۷:

امید منصوری به شماره پرسنلی ۲۶۷۲  
علی کاظم‌نیا به شماره پرسنلی ۳۱۸۲  
محمد راجی به شماره پرسنلی ۱۳۰۰

### افقی

- ۱- نام قطعه ای برای روشن کننده موتور خودرو - بخشی از خودرو
- ۲- از وسایل ایمنی در خودرو - اما مان
- ۳- حرف ندا - بله روسی - خطی در دایره - نیکوکار
- ۴- آتش قرآنی - خواب کودکانه - شرکت خودرو سازی ژاپنی که تولید خودروهای سواری را به عهده دارد
- ۵- لقب حضرت فاطمه (س) - یکی پس از دیگری - حرف بیست و پنجم
- ۶- به آن زنده ایم - قاره پهناور
- ۷- مردن از غصه - درخت انگور - محل ورود
- ۸- فلانی - جا گرفته
- ۹- شگرد کشتی - طلا - نوعی نارنگی
- ۱۰- سلطان میوه ها - پوشش کتاب
- ۱۱- در پناه - عنوان جانوری سال ۹۷ - اینک - قیمت بازاری
- ۱۲- برکت سفره - تیم خودرو سازان در لیگ برتر فوتبال به مربیگری علی دایی - تهمت زدن
- ۱۳- نام آزمون گلزن تیم ملی فوتبال - وسیله ای که نور را تجزیه می کند - گروهی از مردم
- ۱۴- بله آلمانی - وسط - ابله و کم عقل - باج
- ۱۵- ترمز کشتی - دیار و سرزمین - وسیله ای مکانیکی در نزدیکی هر چرخ (دمپر)

### عمودی

- ۱- بیگانگان - قطعه ای است در زیر خودرو بین دو چرخ جلو یا عقب
- ۲- از قطعات خودرو، تکیه گاه دو تکه محورهای گردنده به شکل دو نیم استوانه از جنس فلز نرم - دوستان
- ۳- عید ویتنامی ها - ایتالیای قدیم - خودرو وطنی
- ۴- گندم کوبیده - از خودروهای گر انقیمت جهت مقاصد تشریفاتی - سحاب
- ۵- فالگیر - مادر ورزش ها - خداوند - محرمانه
- ۶- پایان نامه - مادر عرب - از ادوات تشبیه - یار سوزن
- ۷- هیئت وزیران - واحد والیبالی
- ۸- باغ - بادبزنی برقی
- ۹- داروی بیهوشی - انکار کردن
- ۱۰- چه وقت؟ - جهت - میدان شمال تهران
- ۱۱- نیک - در مثل غنیمت است - نامی زنانه
- ۱۲- جانشین - کفش پاشنه دار - کلام تنفر
- ۱۳- فتوکپی خشک - رییس فدراسیون فوتبال ایران - حسرت و افسوس
- ۱۴- دریا - عقیده شمردنی - از قطعات ایمنی خودرو
- ۱۵- پاسخ منفی - بجا آوردن بیمان - مخزن آب خودرو

توضیح: پس از حل جدول از به هم پیوستن حروف خانه های زرد رنگ رمز جدول به دست می آید.

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

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



رمز جدول شماره ۹ هیوندای



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

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



## شرکت جنرال کب پارس

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



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





Co.  
**AVRAND**  
P I S H R O



Since 1994, Avrand Pishro always concerned about technical knowledge improvement and utilizing most up to date technologies in order to ensure wealthiest and safety of customers and society. Beside fuel system components, R&D has developed other parts such as catalyst, dynamic weather strips, brake lines, and other injected parts.

اورند پیشرو از سال ۱۳۷۶ تاکنون همواره در مسیر گسترش دانش، مهارت و تخصص مطابق با به روزترین تکنولوژی و در جهت بهبود ایمنی و رفاه جامعه و مشتریان خود گام برداشته و با استفاده از تحقیقات و نوآوری نسبت به طراحی و تولید سیستم های سوخت خودرو و سایر سیستم های خودرویی نظیر کاتالیست، نوارهای آبنندی، لوله های ترمز و قطعات تزریقی اقدام نموده است.



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



برسکوی قهرمانی  
همراه باشیر ایرانی



**MAADPART**

www.maadpart.com

تامین و توزیع کننده قطعات یدک خودرو



بامراجعه به لینک زیر در این  
قرعه کشی شرکت نمایید.  
<https://goo.gl/z9WCvB>



FIFA WORLD CUP  
RUSSIA 2018

بامادپارت پیش بینی کنید  
وجایزه بگیریید!!!