

اعجوبه همه چیز خوار

کرایسلر از جمله خودروسازان معروف و محبوب آمریکایی است که طرفداران زیادی هم دارد. این خودروساز سابقه تولید محصولات خاص و عجیب و غریب زیادی را در کارنامه خود دارد. یکی از این خودروها مدل توربین است. شاید بتوان کرایسلر توربین را ناشناخته و عجیب‌ترین خودروی کرایسلر دانست که هنوز بسیاری حتی از تولید آن هم خبر ندارند. در ادامه این نوشتار قصد داریم به بررسی...

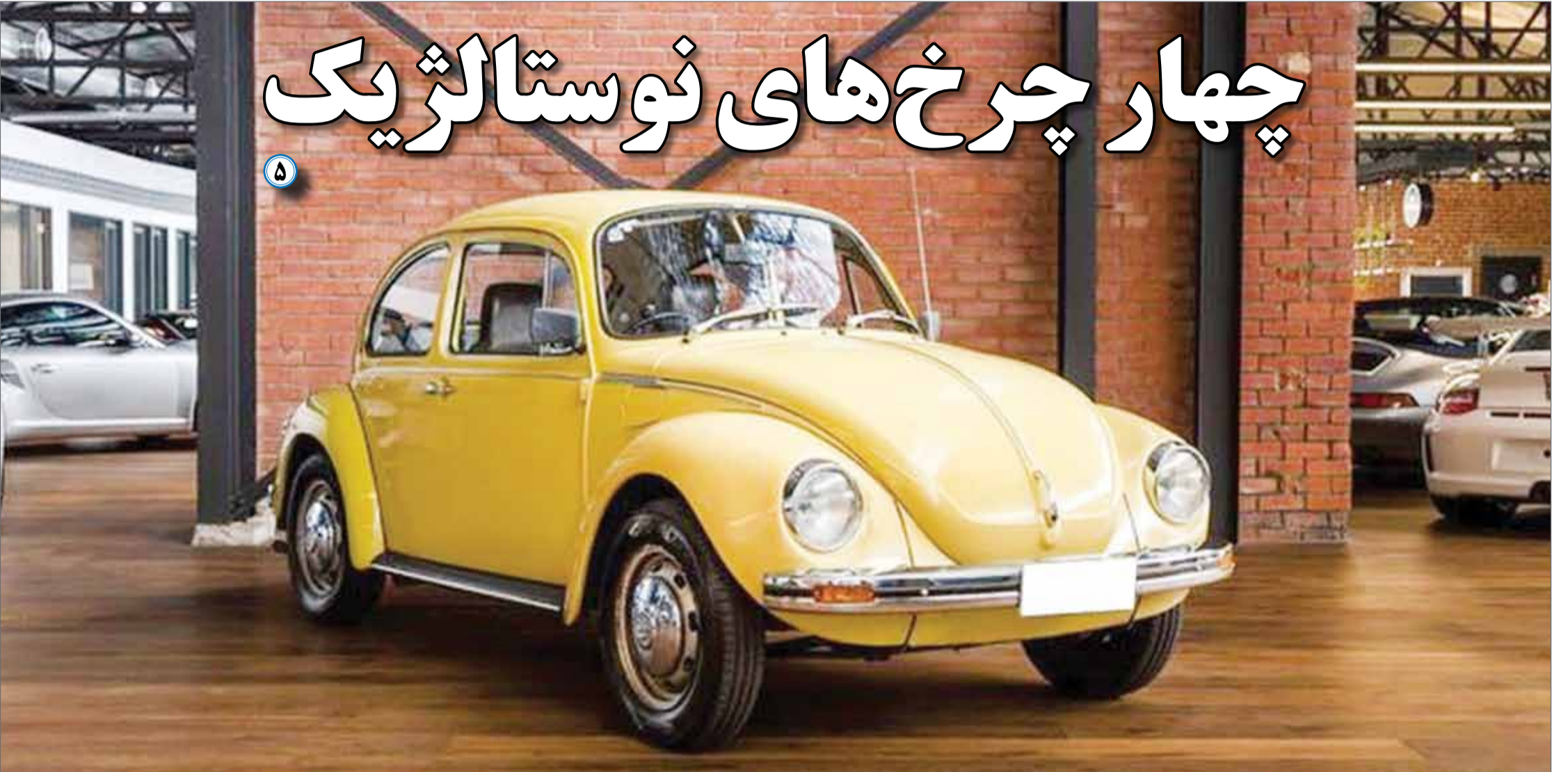


۳ حقیقت تلخ
در مدیریت بوفالویی



چهار چرخ‌های نوستالژیک

۵



جشنواره کریستال

تبلیغات با قیمت استثنایی

سایت
معرفت معدن تجارت

گسترش نیوز
پایگاه خبری

سایت‌ها
WWW.SMTNEWS.IR
WWW.GOSTARESH.NEWS
WWW.ROUZEGAREMADAN.COM

ایمیل ADS.SMTNEWS@GMAIL.COM

شماره بازرگانی ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲-۲۱

درج ۲ نوبت اگهی ۴ کادری در پر تیتراژ ترین روزنامه صنعتی کشور

تولید ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای و انتشار در پایگاه خبری گسترش نیوز

باز نشر ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای در روزنامه صمت

درج بنر سی روزه در پایگاه خبری گسترش نیوز

درج یک صفحه پوستر در اولین ویژه نامه صمت

درج بنر در سایت صمت و روزگار معدن و روزگار ما

چند نفر خودروی وارداتی ثبت نام کردند؟



بر اساس آماری که وزارت صنعت امروز رسانهای کرده است، تا آخر روز گذشته حدود ۵۱ هزار نفر در سامانه یکپارچه برای خرید خودروهای وارداتی ثبت نام کرده اند.

با وجود اینکه مدل فروش وارداتی ها بسیار عجیب بود و مدل خودرو و حتی تاریخ تحویل آن مشخص نبود، اما به هر حال تعداد زیادی از مشتریان در این سامانه ثبت نام کرده اند. بر اساس اطلاعات منتشر شده، تا شب گذشته حدود ۵۱ هزار نفر برای خرید خودروهای وارداتی ثبت نام کرده اند. این آمار نشان می دهد تا انتهای هفته جاری نهایتاً حدود ۱۰۰ هزار نفر یا حتی کمتر در این سامانه ثبت نام خواهند کرد و در این صورت، قرعه کشی تنها برای تعیین اولویت بندی انتخاب رقم می خورد و همه می توانند وارداتی بخرند.

آنچه وزارت صمت تا قبل از این پیش بینی می کرد ثبت نام های بیشتری بود، اما می بینیم که مشتریان در مورد روش عرضه وارداتی ها محتاطانه تر عمل کرده اند و ثبت نام های ثبت شده کمتر از اعداد نجومی ای بوده است که پیش تر وزارت صمت متصور می شد. البته ثبت ۵۱ هزار ثبت نام هم نشان می دهد همچنان بسیاری از مردم ریسک هندوانه درسته واردات را پذیرفته اند و با هر شرایطی برای خرید ثبت نام کرده اند.

سر مقاله



حقیقت تلخ در مدیریت بوفالویی

ناصر بزرگمهر - مدیر مسئول
nbzorgmehr@yahoo.com

به نام او که هر چه بخواهد همان می شود

در یادداشت مدیریت بوفالویی نوشتیم که در کتاب پرواز بوفالوها (flight of the buffalo) نوشته جین بلاسکو، او از زندگی بوفالوها و غارها به نتیجه های جذاب و تلخی از مدیریت دست پیدا می کند.

جین بلاسکو که در مراسم ترحیم یکی از دوستان نزدیک خود که در اثر حادثه رانندگی در جاده ای که به اطراف کار و مدیریت شرکتش در آن رفت و آمد می کرده، جان خود را از دست داده، شرکت می کند و در خلوت خود به این حقیقت تلخ می اندیشد که روزی و شاید هم همین فردا نوبت او باشد، چرا که هفته ای چند روز همین جاده را با همین سرعت برای کار طی می کند.

او از خود می پرسد که اگر این اتفاق فردا برای او بیفتد تکلیف چیست؟ برای بلاسکو ۳ سوال اساسی مطرح می شود:

۱- آیا ما سخت و بی وقفه کار می کنیم که کسب و کار موقتی بسازیم یا تلاش می کنیم که مراسم ختم باشکوهی مثل دوستش را به وجود بیاوریم؟

۲- آیا ما برای موفقیت و کامیابی و درک لذت زندگی خود می کوشیم یا می کوشیم تا فقط وارثان ما از تلاش ما لذت ببرند؟

۳- آیا ما برای زندگی کار می کنیم یا زندگی می کنیم که فقط کار کنیم؟ اصلاً هدف زندگی چیست؟ کار برای زندگی؟ یا زندگی برای کار؟ طرح این سؤالات در ذهن بلاسکو به شدت او را تکان می دهد و او را برای رسیدن به پاسخ های درست به تکاپو وامی دارد.

بلاسکو که اکنون با چندین سال سابقه علمی و تجربی در کسب و کار، یکی از مشاوران زنده مدیریت به شمار می رود، از آن پس تحقیقی را آغاز می کند که این نتایج را برای او حاصل می کند.

او می گوید من از میان شرکت های موفق جهان با مدیران ۲۴ شرکت که در یک دوره ۱۰ ساله حدود ۲۰ درصد سود سهام عاید سهامداران خود کرده بودند و در امور دیگر نیز در کارشان موفقیت چشمگیری داشتند، مصاحبه ای انجام دادم و در گفت و گو با این مدیران که در صنایع مختلف مدیریت می کردند به چند حقیقت آشکار دست یافتم.

- راز موفقیت مدیران این بود که اساساً نوع و طبیعت مدیریت و رهبری شان با دیگران کاملاً فرق داشت و در واقع «شیوه رهبری» عامل موفقیت آنها بود.

- دیگر اینکه در شیوه های مدیریتی و رهبری آنان، الزاماً تشابه و نقاط مشترکی وجود نداشت تا بتوانم از آن تقلید کنم، هر یک از آنها روش رهبری خاص خود را برای موفقیت داشتند. اما همه آنها در این امور با هم مشترک بودند:

- آنها برای کار زندگی نمی کنند، بلکه برای زندگی کار می کنند.

- آنها به همه امور زندگی اهمیت می دهند و همه چیز را با هم و با تعادل به پیش می برند؛ خانواده، امور شخصی، سلامت، تفریح، معاشرت، ورزش و سرانجام کسب و کار. بلاسکو به ۳ حقیقت تلخ دیگر هم در نتایج بررسی خود اشاره می کند.

- اول آنکه موفقیت و کامیابی، دشمن و گمراه کننده انسان، مدیران و سازمان ها است.

چیزی که ما را تا به امروز کامیاب کرده و به اینجا رسانده است، الزاماً همان چیزی نیست که کامیابی آینده را تامین کند.

این حقیقت باعث شکست و سقوط و محو بسیاری از شرکت های بزرگ جهان بوده که امروزه تنها نام و خاطره ای از آنها در جایی در قبرستان شرکت های مرده باقی است.

- دوم اینکه ما منتسفانانه همواره دیگران را مقصر می دانیم و هرگز در آینه حقیقت خود نمی نگریم.

- حقیقت تلخ سوم هم این است که من باید تغییر کنم، من باید عوض شوم، در حالی که همه دنبال تغییر دیگران هستند و تغییر را در آنها جست و جو می کنند.

او پس از درک این نتایج به درون سازمان خود مراجعه می کند و با درک و دیدگاه جدید به بررسی آن می پردازد و در این بررسی به دو نوع سازمان و تشکیلات اشاره می کند؛ زیرا از ویژگی های بوفالوها و غارها، نتایج مدیریتی جذابی به دست می آورد که در سازمان هایی که سبک مدیریتی آنها غازی است، مدیران تلاش می کنند که اهداف استراتژیک را نهادینه نمایند تا افراد سازمان همچون غارها، دارای روحیه تعاون و همکاری با یکدیگر بوده و تمایل زیادی به پذیرش مسؤلیت داشته باشند و از اعتماد به نفس بالایی برخوردار باشند و برای گرفتن تصمیمات درست، ابتدا فکر و بعد عمل کنند و برای رسیدن به هدف، دست به هر کاری بزنند و موفقیت خود را در موفقیت سازمان پیدا کنند.

اما در شیوه مدیریت بوفالویی همه اعضای سازمان منتظر هستند تا دستوری از مقامات ارشد سازمانی داده شود و آنها بدون هیچ مطالعه و بررسی اطاعت کنند و همین موضوع قدرت خلاقیت و نوآوری را از آنها می گیرد و سازمان را بعد از مدتی متلاشی می کند.

سر نوشت مبهم خودروهای مناطق آزاد

شدت افزایش یافته و هم اکنون تفاوت چندانی با قیمت خودروهای در حال تردد در سرزمین اصلی را ندارند.

با این حال، به نظر می رسد پلاک گذاری این خودروها می تواند برای بخشی از بنابر شنیده ها پس از ابلاغ این مصوبه، قیمت خودروهایی که مشمول پلاک گذاری می شوند به

گران شدن خودرو در مناطق آزاد؟

بر اساس برخی آمار ۳۰ هزار دستگاه خودرو در مناطق آزاد در حال تردد هستند، اما از یکسو، مشخص نیست چه تعداد از این خودروها آمریکایی و انگلیسی هستند و از سوی دیگر، علاقه مندان به این نوع خودروها جذاب باشد.

خودروها نیز برای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی از طریق سامانه مرتبط با سازمان مالیاتی کشور (سامانه پرداخت مالیات نقل و انتقال خودرو) تعیین می شود.

ابلاغیه پلاک گذاری خودروهای مناطق آزاد

دوشنبه ۲۴ بهمن ماه بود که ابلاغیه شیوه چگونگی پلاک شدن خودروهای مناطق آزاد برای تردد در سرزمین اصلی از سوی محمدرضا مخبر اعلام شد. این ابلاغیه در شرایطی ابلاغ شد که پیش تر وزیر صمت از طرحی به همین منظور خبر داده بود. در متن ابلاغیه مخبر آمده است: «خودروهایی که تا پیش از ابلاغ این تصویب نامه طبق مقررات موجود مجاز به تردد در مناطق آزاد تجاری - صنعتی بوده اند، مشروط به پرداخت کلیه عوارض و بدهی های مربوطه و حقوق ورودی (مشمول بر حقوق گمرکی و سود بازرگانی مصوب) مجاز به پلاک گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی هستند.»

در حالی که مصوبه هیات وزیر در خصوص نحوه پلاک گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی دوشنبه ۲۴ بهمن ماه توسط معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شده حال مشخص شده است که کدام خودروهای مناطق آزاد پلاک ملی نمی شوند.

در همین رابطه مشاور وزیر صمت می گوید: «مقدمت پلاک گذاری ملی خودروهای مناطق آزاد پس از ابلاغیه آغاز شده است، اما در این میان، استثنایی نیز وجود دارد.»

به گفته امید قالیباف تمام خودروهایی که مجاز به تردد در مناطق آزاد تجاری - صنعتی بوده اند مشمول این ابلاغیه می شوند، اما خودروهای آمریکایی و انگلیسی به هیچ عنوان مشمول این طرح نبوده اند و مجاز به پلاک گذاری ملی نخواهند بود. به بیان دیگر، خودروهای آمریکایی و انگلیسی که در مناطق آزاد تردد می کنند برای تردد در سرزمین اصلی به هیچ وجه پلاک نخواهند شد. سخنگوی وزارت صمت ادامه داد: «قیمت این



سه محور اصلی برنامه های عظیمی در ایران خودرو

ایام مبارک ماه شعبان و خیر مقدم به اعضای جدید هیات مدیره، گفت: از خداوند متعال بهترین خیرات و برکات را برای تیم جدید این مجموعه آرزو مندیم. وی عنوان کرد: اگر اتفاق مثبتی در ۱۳ ماه حضورم در گروه صنعتی ایران خودرو افتاده به فضل و محبت خداوند و نتیجه تلاش، همکاری و مساعدت و دلسوزی همکارانم بوده است و هرگونه قصوری به ضعف اجرایی بنده بازمی گردد. وی با بیان اینکه در خصوص اقدامات صورت گرفته در زمینه توسعه محصول، افزایش تیراژ، کیفیت، صادرات، رضایت مندی کارکنان و دیگر موارد گزارش های لازم را به مدیرعامل جدید ارائه خواهم کرد، اظهار کرد: ایران خودرو امروز از منظر تمام شاخص های کمی و کیفی، اختلاف معنا دار و مثبتی با ایران خودروی ۱۳ ماه قبل دارد که باید از این بابت خدا را شاکر باشیم.

در پایان این برنامه، از مدیرعامل سابق گروه صنعتی ایران خودرو تقدیر و قدردانی به عمل آمد. همچنین مدیرعامل جدید ایران خودرو از خط مونتاژ این خودرو سواز بازدید به عمل آورده و با حضور در مزار شهید گمنام ایران خودرو، به مقام والای این شهید ادای احترام کرد

بود و بدون شک اگر کوچک ترین خدشه ای در روند فعالیت های صنعت خودرو سازی و قطعه سازی وارد شود، دیگر صنایع بسیار بزرگ کشور نیز دچار مشکل خواهند شد. عظیمی با بیان اینکه برای حفظ این امانت ارزشمند نمی توان برنامه ریزی سطحی انجام داد، افزود: ارتقای جایگاه صنعت خودرو به طور عام و استمرار نقش آفرینی ایران خودرو در اقتصاد و اشتغال کشور به صورت خاص مستلزم تلاش چندبرابری و برنامه ریزی دقیق و بدون حتی یک مورد اشتباه است و با وجود سرمایه های ارزشمند و نیروهای انسانی زنده و کارآمد از یکسو و زنجیره تامین چابک و توانا از سوی دیگر می توان این اهداف بلند را محقق کرد.

وی با بیان اینکه پوشیدن لباس ای ای ایران خودرو برای من مایه افتخار بوده و به مثابه لباس سربازی در جنگ اقتصادی است، تصریح کرد: در راستای اعتلای هرچه بیشتر صنعت خودرو و گروه صنعتی ایران خودرو، پذیرای نقد منصفانه و حرفه ای در حوزه عملکردی و به همراه پیشنهاد های اصلاحی تمامی ذی نفعان خواهیم بود. مهدی خطیبی، مدیرعامل سابق گروه صنعتی ایران خودرو نیز ضمن تبریک

به اهمیت و جایگاه نیروهای انسانی در برنامه های آتی گروه صنعتی ایران خودرو، افزود: بهبود و ارتقای رضایتمندی کارکنان یکی از مهم ترین برنامه ها در چشم انداز پیش رو خواهد بود و معاونت منابع انسانی شرکت نیز موظف خواهد بود تا با حفظ تمام مزایا و حقوق همکاران، نسبت به پرداخت و اقدام به موقع آن برنامه ریزی کنند.

عظیمی افزایش کیفیت را دیگر هدف ترسیم شده دانست و اظهار کرد: در شرایطی فعلی تصویر ذهنی جامعه در خصوص کیفیت تولیدات داخلی تغییر کرده و باید با تمرکز بیشتر بر روی موضوعات کیفیت تفکر جامعه نسبت به صنعت خودرو را تغییر دهیم و با توجه به گرایش های که از کیفیت خودروها وجود دارد برای رفع نقاط ضعف بکوشیم. وی همچنین توسعه سبد محصول را از مهم ترین اهداف ترسیم شده طی دوره جدید مدیریتی در گروه صنعتی ایران خودرو برشمرد و صنعت خودرو را امانتی در دست مدیران کشور دانست و افزود: صیانت از این صنعت به عنوان یکی از اصلی ترین سرمایه های کشور و لوگوموتو دیگر صنایع، وظیفه یکایک مدیران خواهد

مدیرعامل جدید گروه صنعتی ایران خودرو، مهم ترین محورهای فعالیت در ایران خودرو را افزایش تیراژ تولید، ارتقای کیفیت و توسعه سبد محصولات در راستای بهبود رضایتمندی مشتریان اعلام کرد.

علیمردان عظیمی ضمن قدردانی از تلاش های دکتر مهدی خطیبی و اقدامات وی در طول ۱۳ ماه حضور در سمت مدیرعاملی گروه صنعتی ایران خودرو، عنوان کرد: تلاش خواهیم کرد تا با همکاری تمام مدیران، کارکنان و کارگران زحمتکش این مجموعه عظیم صنعتی مسیر زحمات و تلاش های ایشان را ادامه داده و برنامه های مبتنی بر پیشرفت همه جانبه گروه را سرعت بخشیده و توسعه دهیم. وی با اشاره به اهم اهداف و برنامه های مدنظر برای گروه صنعتی ایران خودرو، اولین هدف را افزایش شمارگان تولید برشمرد و گفت: در حال حاضر با توجه به حجم بالای تقاضا برای خرید خودرو در کشور، وظیفه داریم تا تمام تلاش خود را برای افزایش تولید به کار گرفته و در راستای تامین نیاز بازار گام برداریم. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره



خبیر

دوران شاسی‌بلندها به پایان رسید؟



شاسی‌بلندها اگرچه همچنان به کسب سهم بیشتر از بازار خودرو ادامه می‌دهند اما استقبال از آن‌ها در بازارهای بزرگی همچون آمریکا و چین با افت محسوسی روبرو شده است. اگر تنها یک دلیل برای توانایی صنعت خودرو در مواجهه با بحران‌های گوناگون سال‌های اخیر وجود داشته باشد آن دلیل تولید شاسی‌بلندها خواهد بود. خودروی مورد بحث ما بیشتر از خودروهای برقی، وانت پیکاپ‌ها و توسعه بازارهای نوظهور روی پیشبرد اهداف خودروسازان نقش داشته‌اند. شاسی‌بلندها پیش‌تر درآمد و رشد یک برند محسوب می‌شوند و سود سرشاری را نصیب سازندگان می‌کنند؛ اما سؤال این است که آیا روند کنونی برای همیشه ادامه خواهد یافت یا اینکه خطراتی در کمین کلاس خودروهای شاسی‌بلند وجود دارد؟

شاسی‌بلندها در سال ۲۰۲۱ سهم حدود ۴۲ درصدی از فروش خودروهای جدید در کل جهان داشته‌اند. مشتریان در سراسر جهان حدود ۳۱.۹ میلیون دستگاه شاسی‌بلند خریداری کرده‌اند که رشد ۱۳ درصدی را نسبت به سال ۲۰۲۰ نشان می‌دهد. چنین رشدی واقعاً احساس‌برانگیز است مخصوصاً اینکه آمار را با رشد یک درصدی خودروهای سواری و رشد ۳ درصدی فروش وانت پیکاپ‌ها مقایسه کنیم. دلایل روشنی برای استقبال زیاد از شاسی‌بلندها وجود دارد که از جمله آن‌ها می‌توان گزینه‌های گسترده در کلاس‌های مختلف، تولید نسخه‌های هیبریدی و برقی و... اشاره کرد.

همچنین خودروهای یاد شده به خاطر موقعیت رانندگی خود حس اطمینان و ایمنی را القا می‌کنند و ورود و خروج به آن‌ها راحت‌تر است. داده‌های سال ۲۰۲۲ نیز نشان می‌دهند شاسی‌بلندها سهم ۴۵ تا ۴۶ درصدی از فروش خودروهای مسافری صفر کیلومتر در دنیا داشته‌اند.

استقبال از چنین خودروهایی در کشورهای هند، آلمان، بریتانیا، مکزیک، اندونزی، ترکیه، مالزی، ویتنام، آفریقای جنوبی، تایلند و فیلیپین رشد قابل توجهی داشته است اما تقاضا برای شاسی‌بلندها در آمریکا به عنوان دومین بازار بزرگ خودرو در جهان افت ۷ درصدی را نشان می‌دهد.

چینی‌ها نیز ۲ درصد کمتر از به استقبال شاسی‌بلندها رفته‌اند و ۱۰.۴ میلیون دستگاه از آن‌ها را خریداری نموده‌اند. باید به این نکته اشاره کرد که رشد فروش شاسی‌بلندها با خطر اعمال قوانین سخت‌گیرانه روی آلاینده‌گی و وزن آن‌ها وجود دارد.

با اینکه میزان آلاینده‌گی چنین خودروهایی در سال‌های اخیر بهبود قابل توجهی داشته است اما معمولاً خودروهایی سنگین که نیازمند پیش‌راننده‌های بزرگ‌تر هستند در نظر گرفته می‌شوند.

داده‌های جاتو دینامیک نشان می‌دهد کلاس خودروهای شاسی‌بلند به‌جز مدل‌های لوکس بین سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱ با کاهش آلاینده‌گی متوسط در قاره اروپا همراه بوده است اما میزان آلاینده‌گی کلی و متوسط آن‌ها در حدود ۱۰۷.۹ گرم دی‌اکسید کربن در هر کیلومتر است که رقم بالاتری را نسبت به خودروهای شهری و کامپکت نشان می‌دهد.

اگر فاصله آلاینده‌گی بین خودروهای شهری و شاسی‌بلندها ادامه یابد دولت‌ها در قاره‌هایی همچون اروپا می‌توانند جریمه‌هایی را در بخش‌های آلاینده‌گی و همچنین فضای اشغال شده اعمال نمایند. یک شاسی‌بلند همواره بزرگ‌تر و سنگین‌تر از مدل‌های قابل‌مقایسه سواری است. برای مثال یک شاسی‌بلند در اروپا ۲۷ درصد سنگین‌تر از خودرویی کوچک خواهد بود و این رقم در آمریکا به ۲۲ درصد می‌رسد.

اعمال مالیات بالاتر روی شاسی‌بلندها می‌تواند تقاضا برای آن‌ها را کاهش دهد و خطری جدی برای سوددهی سازندگان باشد.

از طرف دیگر باید گفت شاسی‌بلندها به دلیل تمرکز خودروسازان روی قوای محرکه سرمایه لازم را ایجاد می‌کنند.

برنامه‌های برقی سازی متنوعی که توسط برندهای گوناگون اعلام می‌شود بدون وجود سرمایه‌ای که از فروش شاسی‌بلندها بنزینی و دیزلی به دست می‌آید عملیاتی نخواهند شد؛ اما آیا قانون‌گذاران در زمان بررسی برنامه‌های احتمالی خود به منظور اعمال جریمه روی خودروهای سنگین‌تر و آلاینده‌تر چنین مواردی را مدنظر قرار خواهند داد؟ این سؤالی است که زمان پاسخ آن را خواهد داد.

هیولای مسابقه‌ای هوندا



شده‌اند هرچند لولای پشتی باعث می‌شود برخی بخش‌های فنی خودرو را مشاهده کنید. با باز شدن بخش عقب هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای گیربکس ۶ سرعته پدال شیفتردار Xtrac و پیش‌راننده ۶ سیلندر تئوین توربوی هیبریدی ایندی کار را مشاهده خواهید کرد. مجموعه فنی خودرو جایی قرار دارند که معمولاً صندلی‌های عقب را در آنجا می‌بینیم. اگرچه قوای محرکه خودروی مورد بحث کپی کاملی از پیش‌راننده هوندا در مسابقات ایندی کار ۲۰۲۴ نیست اما پیش‌نمایشی از آن محسوب می‌شود. پیش‌راننده ۶ سیلندر ۲.۲ لیتری هوندا با سوخت مسابقه‌ای ۱۰۰ درصد تجدید پذیر کار می‌کند و هیبریدی است. رئیس بخش توسعه پرفورمنس هوندا تأیید کرده است مجموعه یاد شده ۸۰۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند هرچند جزئیات بیشتری از آن در دست نیست. بجای باتری‌ها شاهد سیستم ذخیره‌ای ابر خازن هستیم که بی‌شبهت به لامبورگینی نیست و باعث افزایش قدرت کل خودرو در بازه‌های زمانی کوتاه می‌شود. مدیر هوندا می‌گوید: دلیل اصلی وجود ابر خازن‌ها قدرت خودروست. ابر خازن‌ها در قدرت و دور بالا واقعاً خوب هستند و ایمنی را نیز بهبود می‌بخشند.

دلیل اصلی تولید هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای به دست آوردن داده‌های ارزشمند است. در واقع محصول یاد شده را می‌توان یک آزمایشگاه متحرک دانست که برای بررسی

شده‌اند هرچند لولای پشتی باعث می‌شود برخی بخش‌های فنی خودرو را مشاهده کنید. با باز شدن بخش عقب هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای گیربکس ۶ سرعته پدال شیفتردار Xtrac و پیش‌راننده ۶ سیلندر تئوین توربوی هیبریدی ایندی کار را مشاهده خواهید کرد. مجموعه فنی خودرو جایی قرار دارند که معمولاً صندلی‌های عقب را در آنجا می‌بینیم. اگرچه قوای محرکه خودروی مورد بحث کپی کاملی از پیش‌راننده هوندا در مسابقات ایندی کار ۲۰۲۴ نیست اما پیش‌نمایشی از آن محسوب می‌شود. پیش‌راننده ۶ سیلندر ۲.۲ لیتری هوندا با سوخت مسابقه‌ای ۱۰۰ درصد تجدید پذیر کار می‌کند و هیبریدی است. رئیس بخش توسعه پرفورمنس هوندا تأیید کرده است مجموعه یاد شده ۸۰۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند هرچند جزئیات بیشتری از آن در دست نیست. بجای باتری‌ها شاهد سیستم ذخیره‌ای ابر خازن هستیم که بی‌شبهت به لامبورگینی نیست و باعث افزایش قدرت کل خودرو در بازه‌های زمانی کوتاه می‌شود. مدیر هوندا می‌گوید: دلیل اصلی وجود ابر خازن‌ها قدرت خودروست. ابر خازن‌ها در قدرت و دور بالا واقعاً خوب هستند و ایمنی را نیز بهبود می‌بخشند.

دلیل اصلی تولید هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای به دست آوردن داده‌های ارزشمند است. در واقع محصول یاد شده را می‌توان یک آزمایشگاه متحرک دانست که برای بررسی

شده‌اند هرچند لولای پشتی باعث می‌شود برخی بخش‌های فنی خودرو را مشاهده کنید. با باز شدن بخش عقب هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای گیربکس ۶ سرعته پدال شیفتردار Xtrac و پیش‌راننده ۶ سیلندر تئوین توربوی هیبریدی ایندی کار را مشاهده خواهید کرد. مجموعه فنی خودرو جایی قرار دارند که معمولاً صندلی‌های عقب را در آنجا می‌بینیم. اگرچه قوای محرکه خودروی مورد بحث کپی کاملی از پیش‌راننده هوندا در مسابقات ایندی کار ۲۰۲۴ نیست اما پیش‌نمایشی از آن محسوب می‌شود. پیش‌راننده ۶ سیلندر ۲.۲ لیتری هوندا با سوخت مسابقه‌ای ۱۰۰ درصد تجدید پذیر کار می‌کند و هیبریدی است. رئیس بخش توسعه پرفورمنس هوندا تأیید کرده است مجموعه یاد شده ۸۰۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند هرچند جزئیات بیشتری از آن در دست نیست. بجای باتری‌ها شاهد سیستم ذخیره‌ای ابر خازن هستیم که بی‌شبهت به لامبورگینی نیست و باعث افزایش قدرت کل خودرو در بازه‌های زمانی کوتاه می‌شود. مدیر هوندا می‌گوید: دلیل اصلی وجود ابر خازن‌ها قدرت خودروست. ابر خازن‌ها در قدرت و دور بالا واقعاً خوب هستند و ایمنی را نیز بهبود می‌بخشند.

دلیل اصلی تولید هوندا CR-V هیبرید مسابقه‌ای به دست آوردن داده‌های ارزشمند است. در واقع محصول یاد شده را می‌توان یک آزمایشگاه متحرک دانست که برای بررسی



پیکاپ جذاب بنز از راه رسید



به‌زودی معرفی می‌شوند. قیمت شاسی‌بلند G۶۳ در بازار جهانی، ۱۸۰ هزار دلار است. ارزان‌ترین مدل G کلاس با کد G۵۵۰ و پیش‌راننده ۴۱۶ اسب بخار، ۱۴۰ هزار دلار قیمت دارد. برابوس P۹۰۰ راکت نیز نسخه‌ای از G کلاس پیکاپ است که با قیمت ۶۴۰ هزار دلار مه‌رامه امسال معرفی شد.

مهندسان Pit۲۶ دقیقاً از پشت اکسل عقب، برش‌کاری را شروع کرده و ۵۰ سانتی‌متر به فاصله محورها اضافه کرده‌اند. این خودرو، حالا نیم‌متر طول بیشتر نسبت به G۶۳ استاندارد دارد و همراه چرخ‌های ۲۰ اینچ با تایرهای علاج‌دار TOYO، جلب توجه می‌کند.

پیکاپ G۶۳ ساخت Pit۲۶ با لطف سیستم تعلیق جدید و فنرهای بلند از برند بیلستین (Bilstein) افزایش ارتفاع ۲۲ سانتی‌متر نسبت به مدل استاندارد G۶۳ دارد. برای کمک به سواری و پیاده شدن سرنشینان نیز، پلکان برقی زیر راکب اضافه شده است. شرکت تیونینگ ادعا می‌کند تجهیزات اصلی شامل موتور و ترمزها مشابه G۶۳ استاندارد هستند اما خریدار می‌تواند ترمزهای تقویت‌شده سفارش دهد. مرسدس G۶۳ پیکاپ ساخت Pit۲۶ آستانه قیمت ۳۸۵ هزار دلار دارد. شرکت سازنده ادعا می‌کند نسخه‌های ویژه و شخصی‌سازی شده از این خودرو با قیمت بالاتر راه‌گشا خواهد بود.

شرکت تیونینگ Pit۲۶ تولید بنز G کلاس پیکاپ برپایه AMG G۶۳ را آغاز کرده است. این مدل علاوه‌بر ظاهر ویژه، ارتفاع بدنه بالاتر نسبت به نسخه استاندارد دارد. مرسدس G۶۳ یکی از بهترین شاسی‌بلندهای دنیا برای طبیعت‌گردی و رانندگی آفرود است. این مدل با پیش‌راننده ۴ لیتر V۸ تئوین توربوشارژ ۵۷۷ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتن‌متر گشتاور دارد. سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت G۶۳ در مسیر مستقیم ۵/۴ ثانیه و میانگین مصرف سوخت ۱۴ لیتر در صد کیلومتر است.

برخلاف نسل قبلی، مرسدس بنز هنوز نسخه‌ی پیکاپ برای مدل جدید G کلاس معرفی نکرده است. در عوض، شرکت‌های تیونینگ مثل Pit۲۶، چنین خودرویی تولید کرده‌اند. محصول نهایی، نه تنها بدنه‌ی پیکاپ دارد؛ بلکه فاصله‌ی چشمگیر با سطح زمین ایجاد می‌کند که برای رانندگی آفرود، راه‌گشا خواهد بود.

معرفی النترا ۲۰۲۱

خط کابوت پرهیز شده است. حالا روشنایی اصلی، کمی کوچک‌تر و پایین‌تر دیده می‌شود تا حس اسپرت خودرو بهبود یابد. حجم‌دهی در سپر و جلوپنجره نیز، ساختار منسجم‌تری نسبت به مدل قبلی دارد.

در نمای جانبی و پشت، تفاوت چندانی بین النترا ۲۰۲۴ و ۲۰۲۰ دیده نمی‌شود. حالت کلی بدنه و چراغ‌های عقب، مشابه هستند؛ اما سپر خودرو بازطراحی شده است. مدل جدید همچنان با ۴۶۵۰ میلی‌متر طول، ۱۸۲۵ میلی‌متر عرض، ۱۴۱۵ میلی‌متر ارتفاع سقف و فاصله محوری ۲۷۲۰ میلی‌متر تولید خواهد شد.

برای نسخه‌ی پایه، موتور ۶/۱ لیتر با قدرت ۱۲۸ اسب بخار و گشتاور ۱۵۵ نیوتن‌متر حفظ می‌شود. در بسیاری از کشورها، ارزان‌ترین النترا مجهز به موتور هیبرید ۶/۱ لیتر GDI با قدرت ۱۴۰ اسب بخار و گشتاور ۲۶۴ نیوتن‌متر است. مدل ۱۲۸ اسب بخار در زمان ۱۰ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و نسخه ۱۴۰ اسب بخار حدود ۹ ثانیه زمان می‌برد.

دیگر پیش‌راننده‌ی مرسوم برای النترا، ۲ لیتر با قدرت ۱۴۷ اسب بخار و گشتاور ۱۷۹ نیوتن‌متر است. این مدل سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۸ ثانیه و میانگین مصرف سوخت ۵/۶ لیتر در صد کیلومتر دارد. النترا هیبرید با قدرت ۱۴۰ اسب بخار و گشتاور ۳۹۵ نیوتن‌متر نیز ساخته شده است که شتاب مشابه مدل ۲ لیتر معمولی فراهم می‌کند اما میانگین مصرف سوخت ۵/۴ لیتر در صد کیلومتر ارائه می‌دهد.

النترا N با موتور ۲ لیتر توربوشارژ، ۲۷۶ اسب بخار قدرت و ۳۹۲ نیوتن‌متر گشتاور دارد. این مدل، قوی‌ترین نمونه در بازار است و می‌تواند در زمان ۵ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد. نهایت سرعت النترا N امروزی، ۲۵۰ کیلومتر است و میانگین مصرف سوخت ۱۰ لیتر در صد کیلومتر دارد. اگر هیوندای النترا ۲۰۲۴ شرایط قیمتی مشابه سال ۲۰۲۲ را ادامه دهد، آستانه قیمت ۲۱ هزار دلار برای مدل ۲ لیتر ۱۴۷ اسب بخار خواهد داشت. همچنین النترا هیبرید و النترا N، به ترتیب حدود قیمت ۲۵ هزار و ۳۴ هزار دلار ارائه خواهند کرد.



دا. چراغ‌کشیده و بوم‌رنگی شکل، همراه ساختار یک‌پارچه با جلوپنجره در النترا ۲۰۲۰ وجود داشت. همچنین پهنای نسبتاً زیاد سپر، بخش بزرگی از گلگیر و فضای زیر چراغ جلو را پوشش می‌داد. برای مدل ۲۰۲۴، از امتداد چراغ جلو در راستای

النترا ۲۰۲۴ به نام آوانته جدید در کره جنوبی رونمایی شده است. این مدل تغییر چهره نسبت به مدل ۲۰۲۲ دارد و جذاب‌تر به نظر می‌رسد. رونمایی از النترا نسل هفتم در سال ۲۰۲۰، سبک جدیدی برای خودروهای هیوندای را نشان

آشنایی با تیم بویایی آئودی



یکی از جذاب‌ترین مواردی که در هنگام خرید خودرو با آن مواجه می‌شوید بوی نوی آن است. این بو حتی تا مدت‌ها نیز داخل خودرو احساس می‌شود و معمولاً اکثر افراد آن را دوست دارند.

اما در برخی خودروها اگر جنس مواد به کار رفته داخل کابین خوب نباشد این بوی خوب خودروی جدید به یک عذاب تبدیل می‌شود و تا مدت‌ها با شما خواهد بود.

به همین دلیل مجبور هستید به خوشبوکننده‌ها متوسل شوید که معمولاً هم حریف این بوی مزاحم نخواهند شد.

شاید شوخی به نظر برسد اما یک سری افراد در بخش بویایی شرکت آئودی فعالیت می‌کنند.

به نوعی این خودروساز آلمانی سعی دارد تا محصولاتش زمانی که به دست مشتری می‌رسد بهترین بو را بدهد پس برای این کار یک سری افراد را استخدام کرده است.

با این وجود شاید بتوان گفت این شغل یکی از پوچ‌ترین مشاغل است اما احتمالاً آئودی حقوق خوبی به این افراد می‌دهد.

یادداشت

وقتی خوب بودن کافی نیست!



نسل دوم آئودی RS5 از زمان معرفی در حدود نیم دهه پیش یک معما بوده است. در آن زمان، آئودی نسل اول این خودرو که به پیشرانه ۷۸ تنفس طبیعی با ۴۵۰ اسب بخار قدرت و گیربکس هفت سرعته دوکلاچه مجهز بود را با نسل جدیدی جایگزین کرد که از پیشرانه ۲.۹ لیتری ۷۶ تونین توربو ۴۵۰ اسب بخاری و گیربکس هشت سرعته اتوماتیک استفاده می‌کرد و باین‌حال، خودروی جدید نسبت به نسل قبلی پیشرفت کرده بود.

البته در رقابتی که آن زمان بین RS5 جدید و مرسدس AMG C63 ترتیب دادیم، آئودی شکست خورد زیرا این ماشین نه به اندازه C63 پرخاشگر و عضلانی بود، نه به اندازه آلفارومئو جولیا کوادریفولیو اسپرت بود و نه به اندازه بامو M4 قدرتمند بود اما چیز شگفت‌انگیزی در آن وجود داشت. حال پنج سال بعد، آئودی در تلاش است با معرفی RS5 کامپیتیشن مدل ۲۰۲۳ جذابیت این مدل را افزایش دهد.

به گفته آئودی، خریداران RS5 همچنان‌نگیزتری می‌خواهند و با در نظر گرفتن این خواسته، تیم RS به‌جز موتور، تغییرات زیادی را در تقریباً همه قسمت‌های خودرو انجام داده است. لاستیک‌ها حالا پیرلی P Zero کورسا هستند و روی رینگ‌های جدیدی قرار گرفته‌اند که هر کدام ۲ کیلوگرم سبک‌تر شده‌اند. علاوه بر این، آئودی حدود ۸ کیلوگرم از مواد عایق صدای RS5 را هم حذف کرده تا مجموعاً به ۱۵ کیلوگرم وزن کمتر دست پیدا کند. حداکثر سرعت خودرو نیز با افزایشی ۴۰ کیلومتری به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است. حالت S گیربکس برای تعویض دنده‌های سریع‌تر باز تنظیم شده و در حالت دستی نیز زمانی که پیشرانه به ردلاین می‌رسد دنده‌ها را افزایش نمی‌دهد.

سیستم تعلیق خودرو نیز بشدت اصلاح شده و حالا یک سانتی‌متر ارتفاع خودرو کمتر شده که می‌تواند یک سانتی‌متر دیگر هم آن را کاهش داد. آنتی‌رول بارهای تطبیقی RS5 کامپیتیشن جدید هستند و در عقب بسیار سفت‌تر شده است؛ اما با وجود همه این تغییرات، هیچ نشانی در بیرون وجود ندارد که نشان دهد با RS5 کامپیتیشن طرف هستیم و صرفاً این موضوع را باید از روی آینه‌های فیبر کربنی و سر آگزهای مشکی‌رنگ فهمید. همان‌طور که در ابتدا گفته شد، در پیشرانه هم هیچ تغییری صورت نگرفته و همان ۴۵۰ اسب بخار قدرت قبل را تولید می‌کند زیرا افزایش قدرت این موتور نیاز به هزینه اضافی داشته و به اعتقاد آئودی، فروش RS5 آن‌قدر نیست که این هزینه‌ها را توجیه کند باین‌حال، به لطف کاهش وزن و دیگر تغییرات، شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت RS5 کامپیتیشن با ۰.۱ ثانیه بهبود به ۳.۴ ثانیه رسیده است. اولین چیزی که هنگام رانندگی با این خودرو جلب توجه می‌کند صدای غرغر شنیدنی پیشرانه است که بیشترین به گوش می‌رسد زیرا بخش زیادی از عایق‌های صوتی قسمت فایروال حذف شده‌اند. این ماشین از کیفیت سواری خوبی هم برخوردار است. خودروهای اسپرت و پرپرفورمنس باید سفت و درعین‌حال انعطاف‌پذیر باشند و RS5 کامپیتیشن دقیقاً همین‌طور است و دست‌انداها، ترک‌ها و ناهمواری‌های مسیر را با اعتمادبه‌نفس جذب می‌کند.

دلیل اصلی این عملکرد خوب، کمک‌فنرهای کاملاً قابل تنظیم هستند. در بخش هندلینگ نیز تغییرات به آنچه آئودی می‌خواسته یعنی جذابیت و درگیری بیشتر رانندگی منجر شده است. البته RS5 روی پلتفرم MLB Evo II گروه فولکس‌واگن ساخته شده و در نتیجه پیشرانه همچنان جلوتر از محور جلو قرار گرفته و به همین دلیل حدود ۵۷ درصد از وزن خودرو روی چرخ‌های جلو قرار دارد که این در هنگام رانندگی‌های شدید موجب کم‌فرمانی می‌شود اما در خیابان، لاستیک‌ها قبل از سیستم تعلیق شروع به جیج کشیدن می‌کنند که این بسیار چشمگیر است. برای آزمایش RS5 کامپیتیشن، آئودی پیست فوق‌العاده آسکاری در جنوب اسپانیا را در نظر گرفته بود. روی این پیست، RS5 با تنظیم ESP روی حالت اسپرت عمدتاً خوب عمل می‌کرد اما هنگام ترمز گیری‌های سنگین و شدید، عقب خودرو بیش از حد انتظار تکان می‌خورد و مطمئن نبودم که این موضوع به خاطر ضعف در ستاپ خودرو است یا سیستم کنترل پایداری. باین‌حال، وقتی همه سیستم‌های الکترونیکی را خاموش کردم، رفتار خودرو هنگام ترمز گیری کمی بهبود پیدا کرد. کمک‌فنرهای جدید این ماشین برای پیست نوربرگرینگ در نظر گرفته شده‌اند اما به دلیل آسفالت عالی پیست آسکاری، در اینجا کمی سفت‌تر تنظیم شده‌اند. هرچند RS5 کامپیتیشن هرگز یک خودروی پیست نیست ولی با هر بار دور زدن در پیست، اعتمادبه‌نفس بیشتری پیدا می‌کند که این خصیصه یک خودروی خوب است.

همچنین من آسکاری را کاملاً ناراضی ترک کردم و می‌خواستم بیشتر رانندگی کنم که این هم یکی دیگر از ویژگی‌های خوب یک خودرو محسوب می‌شود. باین‌حال، ۱۰۰ اسب بخار قدرت بیشتر قطعاً به بهتر شدن RS5 کامپیتیشن کمک شایانی می‌کند.

آئودی RS5 حتی در نسخه کامپیتیشن نیز هنوز یک معما باقی مانده است. این خودرو در مقایسه با رقبای مستقیم خود یعنی مرسدس AMG C63، آلفارومئو جولیا کوادریفولیو و بامو M3/M4 کاستی‌های آشکاری دارد. همه این سه خودرو روی پلتفرم موتور عقب ساخته شده‌اند (پلتفرم MLB Evo II فولکس‌واگن محرک جلو/چهار چرخ محرک است) و قدرت بیشتری دارند. آلفا و بامو هر دو ۵۱۰ اسب بخار قدرت دارند و نسل جدید C63 با قدرت فوق‌العاده ۶۸۰ اسب بخاری معرفی شده است. باین‌حال، در آئودی RS5 کامپیتیشن چیز خاصی وجود دارد.

به‌عنوان مثال، با اینکه میدانم M4 کامپیتیشن خودروی سریع‌تری است اما ترجیح می‌دهم آئودی داشته باشم. RS5 کامپیتیشن در سرعت‌های مجاز جذاب‌تر است، برای استفاده‌های روزمره بهتر است و ده‌ها برابر ظاهر زیباتری نسبت به بامو دارد. آئودی یک خودروی عالی را گرفته و آن را همچنان‌نگیزتر و بهتر کرده است. بله قیمت کامپیتیشن حدود ۱۶ هزار دلار نسبت به RS5 استاندارد افزایش یافته اما بهبودهایی که در هندلینگ تجربه کرده ارزش این مبلغ بیشتر را دارند؛ بنابراین به‌طور کلی، آئودی به آنچه در RS5 کامپیتیشن در نظر داشت رسیده است؛ خودرویی عالی را بگیرید و آن را خاص‌تر کنید.

نظارت بر بوی کابین

عطر و بوی پلاستیکی، احتمالاً سمی که در وسایل نقلیه تازه از خط مونتاژ باقی مانده، بیشتر از بوی خودروی جدید ساخته شده است.

اما آئودی با بکارگیری تیمی از دانشمندان شدیدترین و طنزآمیزترین رویکرد بوی ماشین جدید را اتخاذ کرده است. البته این طرز فکر آئودی کاملاً قابل ستایش است و میزان اهمیت به رضایتمندی مشتری را نشان می‌دهد. طبق گفته یک مطلع، مرکز کنترل کیفیت شرکت آئودی ظاهراً شیمیادان‌هایی را استخدام کرده است که ادعا می‌کنند از سال ۱۹۸۵ حس بویایی عملکردی دارند. این دانشمندان روی بوی فضای داخلی خودروهای آئودی کار می‌کنند و تمرکز زیادی روی مواد اولیه جدیدی که به کار می‌روند دارند زیرا آئودی بوی خوب را بخشی اساسی از راحتی مشتری می‌داند. در نوک این هرم سلسله مراتب رفاه مشتری است و درست بو نیز در همینجا قرار دارد.

گفته می‌شود که اگر مشتری احساس ناخوشایندی از بوی داخل کابین داشته باشد دیگر هرچقدر راحتی کابین بالا باشد آن حس خوب را دریافت نمی‌کند. او از استرس ناشی از بوی بیش از حد تحریک شده است. بوها از مقیاس ۱ (بی بو) به ۶ (غیرقابل تحمل) طبقه‌بندی می‌شوند. شیشه، سرامیک و فلزات اغلب با توجه به اینکه یک جزء اصلی وسیله نقلیه هستند، و سایر مواد نیز باید در زیر گروه یکی از چهار مورد بالا قرار بگیرند.



بازرسی تصادفی

مسئول بو است. پس از بهبود مواد، تأثیر این مرحله روی قسمت مورد آزمایش قرار می‌گیرد. سرانجام بوی ماشین با قطعات بهبود یافته تحلیل می‌شود.

این فرایند کاملاً معقول و البته تلاش تیم آئودی نیست. در عوض، آنها در گروه وسیع‌تری با نام تیم بوی آئودی قرار دارند. اما تیم بوی آئودی، به‌طور کلی به عنوان تیم بینی شناخته می‌شود و بوی مداوم و خوشایند در خودروهای

آئودی تضمین می‌کند. در نتیجه هیچ فرصتی برای قطعات پلاستیکی که بوی نامطبوع تولید می‌کنند وجود ندارد. اگر بخواهیم به پروسه کلی انجام کار اشاره کنیم به شکل زیر خواهد بود: ابتدا بوی هوا در کل خودرو آزمایش می‌شود. سپس قسمت‌هایی که عمدتاً مسئول این بو هستند جداگانه شناسایی می‌شوند. مرحله بعدی این است که بفهمیم کدام ماده‌ها در آن قسمت

این تیم همچنین پس از بازرسی اولیه، خودروها را به‌طور تصادفی از ناوگان و نمایشگاه‌ها بیرون می‌کشند تا مطمئن شوند که بوی جدید از آنجا که خودرو کنترل کیفیت کارخانه را ترک کرده، خالی نشده است. این دانشمندان بوی مواد اولیه را تست می‌کنند. قطعاتی مانند فرمان در اجاق‌ها قبل از بو کردن گرم می‌شود، یا اینکه لامپ‌ها را روی



چهار چرخ های نوستالژیک

خبر

۱۰ شرط

خرید خودروهای وارداتی

در اطلاعیه وزارت صمت شروطی ۱۰ گانه برای متقاضیان خرید محصولات وارداتی برندهای جهانی خودرو ساز اعلام شده است. امکان ثبت نام در سامانه یکپارچه تخصیص خودرو از امروز (۶ اسفند ۱۴۰۱) برای مشتریان مهیا می شود. متقاضیان تا پنجشنبه ۱۱ اسفند امسال فرصت دارند در سامانه ثبت نام کنند. البته مدیران وزارت صمت تاکید کرده اند تقدم یا تاخر در زمان نام نویسی در سامانه یکپارچه فروش تاثیری برای متقاضیان نخواهد داشت. شرط اولی که صمتی ها برای خرید خودروهای وارداتی مشخص کرده اند، داشتن حساب وکالتی است و بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان در حساب یاد شده است. متقاضیان می توانند این حساب وکالتی را نزد یکی از شعب بانک های تجارت، ملت، صادرات، ملی و قرض الحسنه مهر ایران افتتاح کنند.

شروط دوم تا پنجم همانند طرح های فروش خودروسازان داخلی تنظیم شده است. دارا بودن گواهینامه رانندگی، تحویل نگرفتن خودرو طی ۴۸ ماه گذشته از شرکت های خودروساز یا بورس کالا، نداشتن پلاک فعال انتظامی امکان صلح نیز کماکان برای متقاضیان خرید محصولات وارداتی برندهای جهانی خودرو ساز وجود ندارد.

در اطلاعیه وزارت صمت برای به متقاضیان تاکید شده تا زمان تحویل خودروهای وارداتی، شرط نداشتن پلاک انتظامی فعال، بررسی می شود. همچنین افرادی که به صورت هم زمان در بورس کالا یا سامانه های خرید شرکت های خودروساز ثبت نام کرده اند در صورت دریافت خودروی تولید داخل یا مونتاژی، تا قبل از عرضه خودروهای وارداتی باید از این طرح انصراف دهند. در صورت عدم انصراف، متقاضی با جریمه مندرج در قرارداد مواجه خواهد شد.

ششمین شرطی که مدیران صمت برای ثبت نام در سامانه یکپارچه خرید خودروهای وارداتی در نظر گرفته اند، عدم انتقال سند خودروهای وارداتی به مدت یک سال بعد از خرید و تحویل گرفتن خودروها است. شرط هفتم هم می گوید مبلغ ۵۰۰ میلیون تومانی که در حساب وکالتی مسدود شده است، باید تا زمان نهایی شدن خرید خودرو در حساب یاد شده موجود باشد. سیاستگذار خودرویی تاکید کرده که برداشت از حساب وکالتی به منزله ابطال ثبت نام برای دریافت محصولات وارداتی برندهای جهانی خودروساز است.

شرط هشتم در ارتباط با نحوی انصراف است. در این شرط آمده که امکان انصراف از معامله تا زمان انعقاد قرارداد نهایی با واردکننده خودرو از سوی خریدار در سامانه، بدون جریمه، وجود دارد. انصراف از معامله در صورت انعقاد قرارداد نهایی، مشمول پرداخت جریمه ای معادل ۵ درصد قیمت پایه به واردکننده می شود.

شرط نهم نیز نشان می دهد متقاضیانی که نام آنها در نوبت دریافت خودرو از لیست محصولات وارداتی درج شده، نمی توانند برای دریافت محصولات شرکت های خودروساز داخلی اقدام کنند.

شرط دهم و پایانی اعلام شده نیز می گوید انتقال امتیاز و حقوق ناشی از خرید خودرو، به اشخاص (حتی به صورت وکالتی) و نیز فروش حواله خودرو به صورت وکالتی، ممنوع است. متقاضیان حقوقی نیز فراموش نکنند که همچنان نمی توانند در این طرح فروش که مربوط به محصولات وارداتی برندهای جهانی خودروساز است، ثبت نام کنند.

مدیران وزارت صنعت، معدن و تجارت به متقاضیان هشدار داده اند که با افتتاح حساب وکالتی و ثبت نام اولیه در سامانه یکپارچه هیچ تعهدی مبنی بر تخصیص خودرو ایجاد نخواهد شد. بعد از نهایی شدن ثبت نام، گردهم های قرعه کشی بار دیگر به حرکت در می آید تا نوبت تخصیص افراد دارای شرایط مذکور طبق قرعه مشخص شود. با توجه به تعیین نوبت، متقاضیان می توانند در عرضه های آتی خودروی وارداتی، نسبت به انتخاب نوع خودرو در سامانه اقدام کنند.

نکته قابل توجه این است که نه تنها متقاضیانی در دوران گذشته خودرو از شرکت های خودروساز داخلی تحویل گرفته اند، چه به صورت مستقیم و چه به صورت خرید از بورس کالا، نمی توانند برای خرید خودروهای وارداتی اقدام کنند. آن دسته از متقاضیانی که در فاصله ثبت نام برای محصولات وارداتی تا دریافت نوبت و تحویل این خودروها نیز خودرویی از خودروسازان یا بورس کالا خریداری کنند، از مسیر خرید خودروهای وارداتی حذف خواهند شد. در بازه زمانی یاد شده، فعال شدن پلاک انتظامی برای متقاضیان خودروهای وارداتی، از سوی مدیران ارشد صمت به منزله وداع با محصولات وارداتی برندهای جهانی خودروساز تلقی می شود. حال باید منتظر ماند و دید با توجه به شرایط سخت و پیچیده ای که صمت در نظر گرفته، چه تعداد متقاضی برای خرید خودروهای وارداتی نام نویسی می کنند.

با ماسک زندگی اقتصادی را گسترش دهید

www.Gostaresh.news

۸۸۷۲۲۷۳۳

معروف شده است. برای همه ما سوار شدن در این خودروها و رانندگی با آن ها دارای جذابیت های بسیاری است. روزگار خودرو در این گزارش به بررسی خودروهای نوستالژیک در کشور پرداخته است.

درد که هر کدام دارای لقب های خاصی هستند و در واقع به یک اسم معروف اند. به عنوان مثال خودروی قدیمی بنز که بنز معماری معروف است و یا نسخه قدیمی فولکس که به قورباغه ای

چراغ قرمز ایستاده اید و یا حتی در خیابان تردد می کنید، یک خودرو نوستالژیک را ببینید و مدت زمان کوتاهی به آن خیره شوید. در کشور ما خودروهای نوستالژیک بسیاری وجود

خودروهای نوستالژیک در ایران همیشه دارای جذابیت بوده و می توان گفت که همه ما دوست داریم که یکی از آنها را داشته باشیم. قطعاً برایتان پیش آمده است که وقتی پشت

سیتروئن ژیان

سهامی سیتروئن ایران، نام ایرانی «ژیان» برای این خودرو در نظر گرفته شد. بد نیست با مشخصات فنی این خودرو محبوب آشنا شوید. حجم موتور ژیان

اگر به شهر اصفهان سفر کرده باشید، متوجه خواهید شد که ژیان یکی از خودروهای محبوب این استان در زمان گذشته بوده است و مردم این شهر علاقه بسیاری به این خودرو داشتند. کم تر خانواده اصفهانی بود که یک خودرو ژیان در پارکینگ خود نداشته باشد. ژیان یکی از پر فروش ترین خودروها در ایران و مخصوصاً در اصفهان بوده است.

ژیان را می توان از خاطره انگیزترین ماشین های بازار ایران دانست. این هاچ بک سوپر مینی که از اواخر دهه ۱۳۴۰ روی خط تولید سیتروئن قرار گرفت، به نوعی فرزند سیتروئن «CV۲» محسوب می شود و تولید آن تا سال ۱۳۶۲ ادامه داشت. اما هر چند کوچولوی خاطره انگیز فرانسوی «دیان» نام داشت، با قدم گذاشتن آن روی خط تولید شرکت



فولکس قورباغه ای

فولکس قورباغه ای یکی دیگر از خودروهای نوستالژیک در ایران است که طرفدارهای خاص خودش را دارد. بسیاری از جوانان علاقه دارند که به جای رانندگی با خودروهای لوکس، این خودروی محبوب و با نمک را داشته باشند. این کوچولوی دوست داشتنی آلمانی که از اواخر دهه ۳۰ میلادی روی خط تولید شرکت فولکس واگن قرار گرفت و به نوعی نخستین محصول سواری این خودروساز محسوب می شود، با فروش بیش از ۲۱ میلیون دستگاه تا سال ۲۰۰۳ دومین نام پر فروش در صنعت خودروسازی، پس از تویوتا کرولا بود. اما نام این خودرو در زبان لاتین «بیتل» به معنای «سوسک» است.

فولکس قورباغه ای قدیمی از پیشترانه ۱۲۰۰ سی سی با حداکثر ۳۰ اسب بخار قدرت و ۷۰ نیوتن متر گشتاور بهره می برد. سرعت بیتل به معنای واقعی کلمه پایین بود و در سرعت بالای ۹۰ کیلومتر بر ساعت، سر و صدای زیاد پیشترانه را باید تحمل کرد.

بنز معماری



یکی از دیگر خودروهای نوستالژیک، یک مدل از کارخانه بنز است که به بنز معماری معروف است. در دهه ۴۰ و ۵۰ شمسی، تعداد زیادی از معماران و افرادی که به کار ساخت و ساز ساختمان مشغول بودند، سراغ مرسدس بنز «معماری» می رفتند. اما معماری، کدام اتاق مرسدس بنز بود؟ در زبان تخصصی این برند، این اتاق تحت عنوان دبلیو ۱۱۴/۱۱۵ شناخته می شود و در بازار کشورمان هم نسخه ۲۳۰۰۴ و ۲۳۰۰۴ در نهایت ۲۸۰ این ماشین را بیش از نسخه های دیگر داشتیم. حجم موتور بنز معماری، ۲۲۹۹ سی سی است و دارای ۴ سیلندر و همچنین ۲ سوپاپ است. میزان مصرف بنزین در خارج از شهر ۸ لیتر و در داخل شهر ۱۲.۷ لیتر است. این خودرو تقریباً برابر با ۱۸۰ اسب بخار قدرت دارد.

بامو نیو کاسل

بامو نیوکاسل جزو خودروهای نوستالژیک است که همچنان طرفداران خود را دارد. با ورود به دهه ۱۹۶۰ میلادی، بامو سیاست های خودروسازی خود را به کلی دگرگون کرد. این خودروساز سری جدیدی از خودروهای سدان و کوپه نیمه لوکس را روانه بازار کرد که آغازگر هویت نوین این برند باورایی برای دهه های بعدی تا به امروز بود. خودروهای کلاس جدید (New Class/Neue Klasse) به طور کلی از زبان طراحی کاملاً متفاوت بهره می بردند که هدف آنها ایجاد بازار هدف و ارائه تعریفی جدید از محصولات بامو بود که باعث شد این برند پرآوازه آلمانی از آن پس به تولیدکننده خودروهای سدان (و کوپه) اسپرت مشهور شود. این کلاس بین سال های ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۷ بر خط تولید قرار داشت تا اینکه در سال ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۷ با تغییر در رویه تولیدات محصولات نوین بامو، با مدل E۲۱ سری ۳ به طور کامل جایگزین شد. از مشخصات فنی این خودرو می توان به پیشترانه ۴ سیلندر از نوع M۱۱۰ مشترک با ۲۰۰۲ و لی به حجم ۱۷۷۴ سی سی و کاربراتور تک دهانه که توانایی تولید حداکثر قدرت ۹۷ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۴۳ نیوتن متری را دارد اشاره کرد.



بنز کپل

خودروی نوستالژیک بعدی معروف به بنز کپل است. در اواخر دهه ۱۳۶۰ نسل جدید آن روزهای مرسدس بنز با مدل ۱۳۰۰ اتاق دبلیو ۱۲۴ وارد بازار کشورمان شد که با توجه به خطوط نرم تر بدنه در قیاس با نمونه های کلاسیک محصولات این خودروساز، لقب «کپل» را برای آن در نظر گرفتند. البته تعداد زیادی از افراد برای مرسدس بنز ۱۱۹۰ «اتاق دبلیو ۲۰۱» هم همین لفظ را استفاده می کردند. حجم موتور این خودرو ۲۲۹۹ سی سی و همچنین دارای دیفرانسیل عقب است. این خودرو ۴ سیلندر دارد و تعداد سوپاپ های آن ۸ عدد است. بنز کپل قدرتی برابر با ۱۳۰ اسب بخار در ۵۱۰۰ دور در دقیقه دارد.



اعجوبه همه چیز خوار



اخبار

ماجرای همکاری کر ایسلر و لامبورگینی

کرایسلر TC ساخت مزارتی را معمولاً یک خودروی به درد نخور گران قیمت می‌دانند که باعث شد شهرت این برند ایتالیایی لکه دارد شود؛ اما حتی اوضاع می‌توانست بدتر از این‌ها هم باشد.

باب لوتز مدیر سابق کرایسلر که برای رود اند تراک می‌نویسد فاش کرد همین اتفاق می‌توانست برای لامبورگینی هم بیفتد! آن گونه که لوتز می‌گوید، کرایسلر در سال ۱۹۸۷ لامبورگینی را با مبلغ ۲۵ میلیون دلار خرید و لسی لاکوکا اهمیتی به تاریخچه یا میراث لامبورگینی نمی‌داد.

لاکوکا می‌خواست سریع به سرمایه برسد و از لوتز خواسته بود تا لامبورگینی را به تریم سطح بالای کرایسلر تبدیل کند. لوتز و طرفدارانش در کرایسلر از این ایده‌ها وحشت‌زده شده و سریعاً تصمیم گرفتند تا به نوعی این پروژه را خراب کنند. البته آن‌ها با اطاعت بد از دستورات لاکوکا چنین کاری را انجام دادند.

لوتز به عنوان بخشی از تلاش‌های خود پیشنهاد کرد تا گیل معاون رئیس بخش طراحی کرایسلر یک نسخه‌ی به اصطلاح لامبورگینی ادیشن از K کار را بسازد. لوتز به گیل گفته بود این خودرو را به حدی دیوانه‌وار طراحی کند که حتی لاکوکا هم به بد بودن ایده‌ی خود پی ببرد.

گیل کار را شروع کرد و نسخه‌ای از لامبورگینی بر پایه‌ی کرایسلر ایمپریال ساخت. لوتز می‌گوید این خودرو ارتفاع کمتر، رنگ بدنه‌ی قرمز روشن و رینگ‌های لامبورگینی را داشت. کابین نیز سریعاً سرهم‌بندی شده و ظاهراً دارای چرم نرم و پشت‌سری‌های با لوگوی لامبورگینی بود. لوتز می‌گوید نتیجه‌ی نهایی همانند توهمین به مقدسات بود اما خب آن را زیباترین خودروی K کار عمر خود می‌دانست.

البته این خودرو هرگز تولید نشد ولی داستان خرید لامبورگینی توسط کرایسلر کاملاً هم سراسر است نبوده زیرا لوتز می‌گوید مهندسان شرکت وظیفه‌ی تبدیل پیش‌رانه‌ی ۱۰ سیلندر ۸ لیتری تراک به نمونه‌ای سبک‌وزن برای داج وایپر را داشته‌اند. اگر کرایسلر می‌خواست این کار را به تنهایی انجام دهد نه کارها به سرعت پیش می‌رفت و نه هزینه‌ها پایین می‌آمد اما خب با سپردن کار به لامبورگینی همه چیز به خوبی پیش رفت.

البته مالکیت کرایسلر بر لامبورگینی عمر کوتاهی داشت و این برند در سال ۱۹۹۴ فروخته شد. نهایتاً هم لامبورگینی زیر چتر حمایتی فولکس‌واگن قرار گرفت و الان هم در جایگاهی است که همگان از آن آگاهی دارید.

حراج بامو خاص

شاید یکی از جذاب‌ترین خودروهای بی‌امو استیشن‌های آن باشند؛ اما آیا پرداخت مبلغی بیش از ۳۵ هزار دلار برای آن کاری عقلانی به شمار می‌رود؟

بی‌امو E۳۰ ۳۲۵i تورینگ نقش آن استیشن‌ها را داشت که هواداران دوست داشتند باواریایی‌ها بر پایه نسخه M۳ روانه بازار کنند اما این اتفاق هیچ‌گاه رخ نداد؛ اما خوشبختانه E۳۰ ۳۲۵i توانست به خوبی جای خالی این خودروی قدرتمند خانوادگی را پر کند. به تازگی یک نمونه بسیار زیبا، اسپرت و سالم از این خودرو که در میان سال‌های ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۳ تولید می‌شده، در حراجی «cars & bids» به فروش رسیده است که از کیت بدنه M۳ و چندین و چند تجهیز خاص دیگر سود می‌برد.

این خودرو که ۱۷۵ هزار کیلومتر کارکرد دارد، به یک موتور ۳ لیتری خطی ۶ سیلندر مجهز شده است که ۲۳۵ اسب بخار قدرت تولید شده توسط موتور را از طریق جعبه‌دنده ۵ سرعته خود به محور عقب منتقل می‌کند. گشتاور تولید شده این موتور نیز برابر ۳۰۰ نیوتن متر است که برای چنین خودرویی واقعا مناسب به نظر می‌رسد.

این بی‌امو خانوادگی برای به لطف بهره‌مندی از موتوری قوی، برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به ۸۸ ثانیه زمان نیاز دارد و نهایتاً به مرز سرعت ۲۱۴ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. رنگ زیبا و خاص بدنه این خودرو «سرخ هانا» نام دارد که با چرم و دوخت سیاه برای کابین همراه شده و تناقضی زیبا را آفریده است.

پیش از آنکه این خودرو وارد ایالات متحده شود، توسط مالکش در لهستان نگهداری می‌شده و یک‌بار هم در تصادف نکرده است. این خودروی به‌خصوص به جای موتور اصلی M۵۴ بی‌امو از یک نمونه ۲.۵ لیتری ۶ سیلندر خطی متعلق به بی‌امو E۴۶ ZHP i۳۰۰ استفاده می‌کند. لیست امکانات اضافه این خودرو که توسط مالک اعلام شده شامل مواردی چون رینگ‌های کلاسیک ۱۷ اینچی، کیت سری ۳ نسل E۴۶، فنربندی MTS تکنیک، ترمزهای جلو از بی‌امو سری ۳ نسل E۴۶، کیت پهن بدنه، صندلی‌های جلو از M۳ نسل E۳۰ و پخش کننده CD اشاره کرد.

بسیاری از قطعات مکانیکی این خودرو بهبود یافته، تعویض شده یا به‌روزرسانی شده‌اند؛ بخش‌هایی مانند سیستم ورودی هوا موتور، فنربندی، جعبه‌دنده، رینگ‌ها، ضربه‌گیر جلو، ترمزها، صندلی‌های جلو، دوخت چرم صندلی‌های عقب، فرمان، نشان‌گرها، پوشش داشبورد، سردنده و پخش کننده.

از مشکلات این خودرو می‌توان به پریدگی رنگ در بخش‌هایی از سپرها، خط و خش روی رینگ، چروک شدن روکش صندلی‌های جلو، شکستگی داشبورد، خرابی نمایشگر ساعت و کار نکردن سیستم قفل مرکزی، سانروف و شیشه‌های عقب اشاره کرد. این خودرو نهایتاً به قیمت ۳۷۷۵۰ دلار به فروش رسید. بسیاری از مزایده‌کننده‌ها معتقد بودند که با وجود زیبایی و سلامت فنی، پرداخت مبلغی بیش از ۲۰ هزار دلار برای آن معقول نیست. نظر شما درباره این خودرو چیست؟! آیا می‌توان خرید یک خودروی ۲۳ ساله را تحت هیچ شرایطی عقلانی دانست؟!

کرایسلر از جمله خودروسازان معروف و محبوب آمریکایی است که طرفداران زیادی هم دارد. این خودروساز سابقه تولید محصولات خاص و عجیب و غریب زیادی را در کارنامه خود دارد. یکی از این خودروها مدل توربین است. شاید بتوان کرایسلر توربین را ناشناخته و عجیب‌ترین خودروی کرایسلر دانست که هنوز بسیاری حتی از تولید آن هم خبر ندارند. در ادامه این نوشتار قصد داریم به بررسی و معرفی این ساخته جذاب آمریکایی بپردازیم.

سرگذشت خودروی ویژه کرایسلر

دهه ۵۰ و ۶۰ را می‌توان از جمله دهه‌های طلایی صنعت خودروسازی آمریکا دانست. در این دوران آمریکا و اتحاد جماهیر شوروی سعی بر ساخت خودروهای پر قدرت و خاص داشتند. مدل توربین هم از جمله همین خودروها است که آمریکا آن را به نوعی برای خودنمایی و نمایش توانمندی‌های خود به تولید رساند. بزرگ‌ترین ویژگی این خودرو بهره‌گیری از یک توربین گازی است. کرایسلر و فورد از جمله خودروسازانی هستند که همراه با جنرال موتورز روی تولید خودروهای مجهز به توربین گازی کار می‌کردند. اما در نهایت کرایسلر خودرویی با این قابلیت را به تولید رساند. در سال ۱۹۶۳ کرایسلر این خودرو را در هتل بی اسم Essex House به نمایش در آورد. در آن زمان کرایسلر اعلام کرد که پنجاه دستگاه از این خودرو را به تولید رسانده است که هیچ‌کدام از آن‌ها قابل فروش نیستند و تنها با هدف آزمایش تولید شده‌اند.

طراحی

در نگاه اول طراحی بخش جلوی کرایسلر توربین کاملاً عادی و ساده است. حتی شاید بتوان گفت طراحی جلوی این خودرو تا حدودی زشت است اما وقتی از کنار به این خودرو نگاه می‌کنید مجذوب آن می‌شوید. در بخش عقب هم می‌توان گفت به نوعی کرایسلر همانند به کار بردن توربین در بخش فنی غوغایی به پا کرده است. نوع طراحی بخش عقب کرایسلر توربین کاملاً منحصر به فرد است و آگروزها به صورت تکی در کنار هر یک از چراغ‌ها با ظاهری خاص و متفاوت قرار گرفته است. به طور کلی می‌توان گفت طراحی این خودرو هر عاشق خودرویی را می‌تواند مجذوب خود کند.

مشخصات فنی

این خودرو از یک پیش‌رانه گازی با نام A-۸۳۱ بهره می‌برد که توانایی تولید حداکثر توان ۱۳۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۵۷۶ نیوتن‌متر را دارد. این توان از طریق یک گیربکس اتوماتیک ۳ سرعته به محور عقب منتقل می‌شود. استفاده از توربین گازی در این خودرو کار ساده‌ای نبود اما به واسطه همین قابلیت، قطعات کمتری در کرایسلر توربین به کار رفت و همین عامل نیز نگهداری از این خودرو را ساده‌تر می‌کند.

یکی از دیگر قابلیت‌های جذاب در این خودرو به واسطه از توربین گازی امکان استفاده از سوخت‌های مختلف بود. راننده می‌توانست بنزین، نفت سفید، گازوئیل، سوخت جت JP-۴ و انواع مایعات قابل اشتعال همچون نفت کوره یا حتی روغن بادام زمینی را به عنوان سوخت استفاده کند. حتی اگر از بوی خروجی آگروز خوششان نمی‌آمد می‌توانستند در توربین خودرو عطر بریزند تا دود آگروز هم خوشبو شود. اما استفاده از این سوخت‌های مختلف باعث می‌شد که توربین در درازمدت از کار بیفتد و کرایسلر نتوانست این چالش را برطرف کند.

طراحی داخلی

همانند طراحی خارجی، کرایسلر برای طراحی داخلی هم سنگ تمام گذاشته است. با نگاه به داخل این خودرو متعجب می‌شوید که چطور چنین خودرویی در سال ۱۹۶۳ به تولید رسیده است. در طراحی داخلی هم از المان‌هایی همانند توربین استفاده شده است. پشت آمپر هم به صورت ۳ تایی ساخته شده است. یکی از نکات جالب استفاده از یک ساعت عقربه‌ای دقیقاً در وسط صفحه به کار رفته برای نمایش دور موتور است که به نوعی لوکس و خاص بودن خودرو را نشان می‌دهد. در طراحی داخلی این خودرو همانند رنگ به کار رفته در بدنه از تودوزی کرم قهوه‌ای استفاده شده است. صندلی‌ها هم مشخص است که به شدت نرم و راحت هستند.

سخن پایانی

قطعا داشتن خودرویی مثل کرایسلر توربین برای هر فردی یک آرزو است. آن هم چنین خودرویی که با هر نوع سوختی کار می‌کند و از طراحی داخلی و خارجی خاص و جذابی بهره می‌برد. تمامی پنجاه مدل کرایسلر توربین کار که در فاصله سال‌های ۱۹۶۳ تا ۱۹۶۴ ساخته شدند، پس از گذشت سه سال و پایان پروژه این شرکت به افراد مختلف اهدا شدند و برخی از آن‌ها اکنون در کلکسیون‌های شخصی قرار دارند. افرادی که چنین خودرویی را در اختیار دارند به نوعی صاحب یک جواهر خاص هستند که قیمتی هم نمی‌توان روی آن گذاشت.



خبر

پراید

نیم میلیاردی می‌شود؟

در آخرین ماه سال ۱۴۰۱ نوسانات قیمتی در بازار خودرو ادامه دارد، به طوری که قیمت برخی خودروهای تولید داخل ۱۰ تا ۶۰ میلیون تومانی تنها در طی هفته اخیر افزایش داشته است.

رقابت افزایش قیمت بین ارز و خودرو، نگرانی‌های زیادی را به وجود آورده است هر چند نوسان نرخ دلار بر تمام بازارها و کالاهای مصرفی ضروری و غیرضروری تأثیر توری داشته، اما در آخرین ماه سال وضعیت قیمت خودرو را به گونه‌ای تغییر داده که ارزان‌ترین خودرو با رقم بالای ۳۰۰ میلیون تومان رسیده و با توجه به سیاست ضد حمایت از مصرف کننده دولت سیزدهم، احتمال افزایش این محصول به ۵۰۰ میلیون تومان خیلی زیاد است!

شرایط بازار خودرو در یکسال اخیر دلیل اصرار نمایندگان برای برکناری فاطمی امین بود، اما با رایزنی‌ها از سوی بدنه دولت در مجلس این ماجرا ناتمام ماند.

وزیر کارت زردی دولت سیزدهم با وعده‌هایی چون، حذف قرعه‌کشی شرکت‌های خودروساز، آزادسازی واردات، واگذاری سهام دولتی خودروسازان، کاهش قیمت، بهبود کیفیت، افزایش تیراژ تولید خودرو و قطعه برای احیای صنعت خودروسازی همچنان بر مسند وزارت خود باقی مانده است و تنها هراز گاهی یک نماینده اعتراضی از پشت تریبون مجلس به راه می‌اندازد تا کمی دل مردم آرام گیرد!

عوامل تأثیرگذار بر ایجاد تورم در بازار خودرو

اما این مدل سیاست‌گذاری و اجرای هدفمند برنامه تورم را در بازار خودرو شایسته مردم نیست.

شاید در ظاهر عده‌ای در این بازار اقدام به سرمایه‌گذاری کرده‌اند، اما دومینوی این تورم به سایر بازارهای مصرفی مردم رسیده تا جایی که پس از ارز و سکه، معیار تعیین سایر محصولات، قیمت جدید خودرو در بازار شده است.

اسد کریمی، نایب‌رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران گفت: دولت مجری خوبی برای گرانی خودرو در بازار است چراکه قدرت کافی برای افزایش تولید خودرو را ندارد و با عرضه قطره چکانی خودرو به بازار و استفاده از تمام ظرفیت‌های اجرایی خود، این محصول را نزد مردم به کالای سرمایه‌ای تبدیل کرده تا مردم برای حفظ و افزایش سرمایه‌های خود در نبود اطمینان به بازار سرمایه و ارز و سکه به این بازار هجوم بیاورند و نقدینگی‌های خود را در بازار خودرو خرج و سرمایه‌گذاری کنند!

وی ادامه داد: از ابتدای سال جاری تا امروز بر تأثیر منفی نوسان نرخ ارز بر قیمت خودرو در بازار و کاهش قدرت خرید از سوی فعالان و کارشناسان این محصول هشدارهای زیادی داده شده است.

کریمی گفت: سیاست‌های دولت در راستای تنظیم عرضه و قیمت خودرو هیچ اثر مناسبی در وضعیت بازار این محصولات نداشته و حتی اثر معکوس بر جای گذاشته است.

وی ادامه داد: خرید خودرو در بورس یکی از سیاست‌های تحمیلی دولت به خریداران واقعی بود که متأسفانه باعث تشنج بیشتر قیمت‌ها در بازار شد تا حدی که خودروی پژو ۲۰۷، را با افزایش بیش از ۴۰۰ میلیون تومان به مرز یک میلیارد تومان رساند!

سیاست شکست خورده دولت

نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران گفت: سیاست‌های شکست خورده دولت در راستای قیمت‌گذاری و عرضه خودرو آنقدر تبعات داشته که پس از ارز که به عنوان مرجع اصلی تعیین قیمت خودرو محسوب می‌شود، سلیقه فروشندگان در قیمت‌گذاری نیز تأثیر زیادی بر نوسان نرخ محصولات داخلی و وارداتی در بازار گذاشته است.

به گفته کریمی، سیاست‌های خودرویی اشتباه دولت در بازار خودرو پُر قدرت است.

هنوز دولت تکلیف خود را در نحوه عرضه و قیمت‌گذاری خودرو نمی‌داند و بازار را به گونه‌ای در اختیار قیمت ارز گذاشته که با هر تغییر یک هزار تومانی نرخ دلار، چند میلیون تومان به قیمت خودرو افزوده می‌شود.

این فعال صنفی با تأکید بر اینکه دولت با این تصور که مردم پول دارند و کشتش خرید خودرو بیش از این قیمت‌ها است، گفت: احتمال افزایش قیمت‌ها بیش از رقم‌های فعلی بازار بسیار زیاد است تا جایی که قیمت پراید به عنوان ارزان‌ترین خودروی بازار تا رسیدن به ۵۰۰ میلیون تومان نزدیک است.

سبک جدید دلال بازی در بازار خودرو

نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه داران خودرو تهران گفت: امروز دیگر دلال بازی در بازار مختص یک گروه خاص نیست؛ نگاه مردم به خرید خودرو صرفاً سرمایه‌ای است و برای حفظ و توسعه سرمایه‌های خود اقدام به خرید خودرو می‌کنند.

وی ادامه داد: خرید و فروش خودرو به عنوان کوتاه‌ترین و پُر سودترین مسیر افزایش سرمایه در بین مردم جا افتاده و همین دلیلی بر صف‌کشی مردم در زمان ثبت نام برای پیش خرید و قرعه‌کشی خودرو شده است.

کریمی تأکید کرد: خودرو هرچند کالای اساسی نیست، اما به سبب بالا بودن حساسیت اجتماعی نسبت به آن و سودآور بودن آن برای بخش اقتصادی، دولت راضی به آزادسازی قیمت در این حوزه نیست و حتی در کاهش قیمت هم احتیاط به خرج می‌دهد.



تفریح میلیون‌ها ماشین دوستان

امیرمحمد درویش: یکی از تفریح‌های هیجان‌انگیزی که مدت‌هاست جای خود را در میان اقلشاری خاص باز کرده، ورزش و تفریح کارتینگ است. رانندگی با سرعت بالا، یکی از بهترین و هیجان‌انگیزترین کارهایی است که هر کسی دوست دارد حداقل برای یکبار هم که شده آن را تجربه کند. این علاقه و هیجان سن خاصی ندارد و هر کس علاقه دارد تا پای خود را بر روی گاز گذاشته و با سرعت فراوان مسیری را طی کند. در بسیاری از شهرها، مکان‌هایی مشخص شده است که تعدادی از ماشین‌های مسابقه‌ای به همراه یک پیست مخصوص وجود دارد که برای خالی کردن هیجان به خصوص برای کسانی که طرفدار سرعت بالا با ماشین هستند مناسب است. چنین تفریح و ورزشی هزینه‌ای بالا دارد و برای نیم ساعت استفاده از خودروهای مجموعه‌های کارتینگ باید هزینه‌های بسیاری را متحمل شد. هزینه‌های بالای این تفریح پرهیجان، سبب شده است تا کم‌تر کسی به سمت سوی کارتینگ برود و یا در گزینه‌های دیگری اصرار داشته باشد. فعالیت‌ها و ورزش‌های هیجانی از گزینه‌های پرطرفدار در میان تفریحات هستند که همه گروه‌های سنی را به خود جذب می‌کنند. کارتینگ، یکی از همین فعالیت‌ها است که عاشقان سرعت و هیجان را به سوی خود می‌کشاند. کسانی که دوست دارند فنون رانندگی را با آدرنالین درآمیزند و سرعت را به اوج برسانند.



مسابقه کارتینگ نوعی ورزش موتوری به حساب می‌آید که با خودروهای چرخ‌باز بانام کارت انجام می‌شود؛ خودروهای ۱۲۵ سی‌سی و ۴ چرخ کوچکی که چرخ‌هایشان بیرون از بدنه و بیرون از گلگیرها قرار دارد. این ماشین‌ها تنها در مسیرهای کارت سواری قابل استفاده هستند و فقط جنبه تفریحی و ورزشی دارند. کارتینگ به‌عنوان رشته «مادر» اتومبیلرانی شناخته می‌شود و نقش مهمی در آموزش شرکت‌کنندگان در مسابقات اتومبیلرانی دارد. البته که حتماً نباید شوماخر باشید تا بتوانید هیجان ماشین سواری را تجربه کنید. کارتینگ‌ها حتی برای کسانی که گواهینامه هم ندارند مجاز است و همه افراد اعم از خانم‌ها و آقایان می‌توانند از سوارشدن بر آن لذت ببرند. باید بدانید که کارت‌ها در اصطلاح ۲ نوع دارند: کارت (رنتال) برای مبتدیان و کارت (ریس) برای حرفه‌ای‌ها. ماشین‌های رنتال، فرصت تجربه سرعت را به مردم عادی می‌دهند و تنها برای استفاده از آن‌ها یک آموزش ۵ دقیقه‌ای نیاز است. رنتال‌ها بیش از ۷۰ کیلومتر در ساعت سرعت ندارند. ماشین‌های ریس اما برای مسابقه‌دهندگان و حرفه‌ای‌ها هستند و سرعشان به ۱۸۰ کیلومتر در ساعت هم می‌رسد. در همه جای دنیا می‌توانید از سن ۶ یا ۷ سال سوار ماشین‌های کارتینگ شوید؛ چراکه این ماشین‌ها در سایزهای مختلف برای رده‌های سنی ۶ سال به بالا تولید می‌شوند. اگر هم بخواهید، می‌توانید به‌صورت حرفه‌ای این فعالیت را دنبال کنید و به یکی از رانندگان حرفه‌ای کارتینگ تبدیل شوید.

هزینه بالا برای استفاده از کارتینگ

استفاده‌کنندگان از این ورزش و تفریح هیجان‌انگیز اگر بخواهند تنها برای مدت ۶ دقیقه هیجان را با ماشین‌های کارتینگ تجربه کنند باید مبلغ ۱۲۰ هزار تومان پرداخت کنند. یعنی برای استفاده به مدت یک ساعت و معادل ۶۰ دقیقه باید مبلغ یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان پرداخت شود. برای همین کمتر کسی پیدا می‌شود که این تفریح را در اولویت خود قرار دهد. این ورزش هیجان‌انگیز و البته گران‌قیمت، نیاز به یک سری اقدامات و تجهیزات و لوازم دارد. لوازمی از قبیل: لباس مخصوص یکسره، کلاه ایمنی شخصی، ریس کارت (برای سطح حرفه‌ای) پارکینگ کارت (قابل اجاره در مکان پیست) تعمیرکار مخصوص (در پیست‌ها خدمات‌رسانی می‌کنند) شرکت در دوره‌های آموزشی مبتدی و حرفه‌ای، پشت‌سر گذاشتن آزمون‌ها و دریافت گواهینامه کارتینگ.



تاریخچه کارتینگ

این ماشین‌ها زد. این شرکت برای ساخت نخستین موتور، از ویژگی‌های موتور اره‌برقی الگوبرداری کرد. در دهه ۱۹۶۰ الگوبرداری از موتورهای موتورسیکلت برای تولید موتور کارت رواج یافت و پس‌از آن تولیدکنندگان، به‌خصوص در ایتالیا، شروع به ساخت موتورهای حرفه‌ای برای این ماشین‌ها کردند. از سال ۱۹۶۴ رقابت‌های کارتینگ قهرمانی جهان به‌صورت رسمی شکل گرفت و در نخستین دوره سال‌گایدی ایتالیایی در شهر رم به‌عنوان قهرمانی دست‌یافت.

به سرعت این وسیله کوچک در میان مردم محبوبیت پیدا کرد و سر از کشورهای دیگر درآورد تا آنجا که به فعالیتی محبوب در اروپا تبدیل شد. نخستین تولیدکننده رسمی ماشین‌های کارتینگ یک شرکت آمریکایی به نام Go Kart Manufacturing Co در سال ۱۹۵۸ بود. شرکت مککولاش (McCulloch) هم نخستین شرکتی بود که در سال ۱۹۵۹ دست به تولید موتور برای

شاسی‌اش از لوله بود و یک موتور ماشین چمن‌زنی هم نقش موتور را برای آن داشت. یک سال بعد، تولید این ماشین کوچک به حدود ۵۰۰ عدد در ماه رسید و زمینه برای برگزاری نخستین مسابقه رسمی کارتینگ در آمریکا مهیا شد. سال ۱۹۵۹ با برگزاری نخستین مسابقه کارتینگ در شهر ناسائوی کشور باهاما در آمریکای مرکزی همراه بود؛ مسابقه‌ای که جیک پامان آمریکایی عنوان قهرمانی آن را به‌دست آورد.

آنچه امروز به‌عنوان کارتینگ می‌شناسیم حاصل زحمات آرت اینگلس (Art Ingels) آمریکایی است که او را با عنوان پدر کارتینگ جهان می‌شناسند. یک راننده کهنه‌کار که سازنده ماشین‌های مسابقه در شرکت کورتیس کرفت (Kurtis Kraft) بود. او نخستین کارت را در سال ۱۹۵۶ (مرداد ۱۳۳۵) در جنوب کالیفرنیا ساخت. البته نه کارت‌های امروزی؛ یک ماشین کوچک که



شنبه ۱۳ اسفند ۱۴۰۱ ۱۱ شعبان ۱۴۴۴ ۴ مارس ۲۰۲۳ سال ششم شماره ۱۸۹
صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی هنری روزگار و مومس فرهنگی و مطبوعاتی صمت
مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر
مدیر فنی و هنری: مهدی نجفی
سرمدیر: شروین آشیدری
نماینده دفتر اروپا: چکاوک بزرگمهر
آدرس: تهران - میدان هفتم تیر - خیابان قائم مقام فراهنی - کوچه آزادگان - شماره ۲۶
تلفن: ۸۲۱۹۰ - شماره: ۸۸۷۱۳۳۲۰ - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهیها: ۸۸۷۲۲۳۲۲ - شماره: (داخلی-۱۰۴)
امور مشترکین: ۸۸۱۰۵۳۳۰۶ - توزیع و سازمان شهرستانها: ۸۸۲۴۲۱۱
Rouzegarekhodro@gmail.com www.rouzegarekhodro.ir
www.instagram.com/rouzegarekhodro
www.twitter.com/rouzegarekhodro
www.t.me/rouzegarekhodro
tozi.smtnews@gmail.com

اخبار

حواستان به تعویض این قطعه باشد

کنیستر یکی از قطعاتی است که مرتبط با بخارات بنزین است و پس از مدتی خاصیت خود را از دست می‌دهد و باید تعویض شود.

اجزای مختلفی در ارتباط با سوخت خودرو در باک فعالیت خود را انجام می‌دهند و باید به هر کدام از آن‌ها توجه لازم را داشت. یکی از قطعاتی که در این زمینه به فعالیت می‌پردازد کنیستر است که بخارات بنزین را در هنگام خاموش بودن خودرو جذب خود می‌کند. مخزن کنیستر پر از دانه‌های کربن فعال است و معمولاً زیر گلگیر در سمت شاگرد تعبیه می‌شود. این مخزن دارای دو شلنگ است که یکی از آن‌ها به سمت باک و دیگری به سمت ورودی هوای موتور می‌رود. هنگامی که پیش‌ترانه خودرو روشن است، بخارات بنزین به داخل پیش‌ترانه کشیده و سوخته می‌شود اما هنگامی که پیش‌ترانه خاموش است، این بخارات جذب کنیستر می‌شود و از ورود به هوا جلوگیری می‌کند. به طور کلی می‌توان گفت یکی از وظایف مهم کنیستر جلوگیری از آلودگی هوا است.

نشانه‌های خرابی

خراب بودن کنیستر یک سری نشانه دارد که باید به آن‌ها توجه کرد ضمن این که خرابی آن باعث می‌شود آلودگی‌های بنزین به هوا منتقل شود. از جمله نشانه‌های خرابی کنیستر می‌توان به روشن شدن چراغ چک، بوی بنزین و صدای تق تق اشاره کرد. زمانی که چراغ چک خودرو روشن شود باید به وسیله دستگاه دیاگ خطاهای موجود را مشخص کرد و در نهایت امکان مشاهده خطای مرتبط با کنیستر وجود دارد. یکی از مهم‌ترین عواملی که می‌تواند نشان‌دهنده خراب بودن کنیستر باشد به مناسم رسیدن بوی بنزین است. اگر بوی بنزین به صورت دائم احساس شود باید شلنگ‌ها را بررسی کرد اما اگر این بو برخی از اوقات به مناسم می‌رسد احتمال خرابی کنیستر وجود دارد. در نهایت یکی دیگر از عوامل این است که اگر خرابی کنیستر به علت پارگی شلنگ یا شکستگی مخزن کنیستر باشد، گاهی از اوقات صدای تق تق شنیده خواهد شد.

نحوه تست و زمان تعویض

برای این که کنیستر را تست کنید کافی است شلنگ اتصال باک به کنیستر را جدا کنید. زمانی که پیش‌ترانه روشن است می‌توانید مکش هوا از سر شلنگ را بررسی کنید و اگر مکش به اندازه کافی بود یعنی کنیستر سالم است اما اگر مکشی رخ نداد نشانه‌ها حاکی از خرابی کنیستر است. علاوه بر مورد گفته شده باید مکش هوا از مجرای هوای آزاد نیز کنترل شود. قابلیت جذب بخارات توسط زغال‌های کنیستر زمان محدودی دارد و اگر به موقع این قطعه را تعویض نکنید قابلیت جذب بخارات در آن از بین می‌رود. معمولاً عمر کنیستر حدود ۳۰ هزار کیلومتر یا ۲۴ ماه اعلام می‌شود.

نشانه‌های خرابی

در بوستر ترمز

سیستم ترمز خودرو از اجزای مختلفی تشکیل می‌شود و با توجه به این که این سیستم با ابعادی سرنشینان در ارتباط است باید به آن توجه ویژه‌ای داشت. بوستر یکی از اجزای سیستم ترمز است و بروز مشکل در آن می‌تواند خطرناک باشد. سیستم ترمز خودرو از جمله بخش‌هایی است که باید به صورت دوره‌ای و منظم بازدید شود چرا که هرگونه مشکل در آن می‌تواند با جان سرنشینان در ارتباط باشد. قطعات مختلفی در سیستم ترمز به فعالیت می‌پردازند که بوستر یکی از این قطعات است. بروز مشکل در هر یک از قطعات نشانه‌هایی دارد و باید به آن‌ها دقت کرد.

بوستر چیست و چه وظیفه‌ای دارد؟

بوستر ترمز نقش نیروی کمکی در سیستم ترمز را ایفا می‌کند و اگر تجربه خرابی بوستر ترمز را داشته باشید متوجه خواهید شد که این قطعه تا حد زیادی فشار روی پدال ترمز برای متوقف کردن خودرو را کاهش می‌دهد. به صورت کلی می‌توان گفت مشکلاتی که در ارتباط با بوستر ترمز هستند به درستی تشخیص داده نمی‌شود و به همین دلیل مشکلات مختلفی ایجاد خواهد شد. وظیفه بوستر و نحوه کارکرد آن از گذشته تا کنون تغییر خاصی نکرده است و این قطعه به گونه‌ای عمل می‌کند که فشار پای راننده روی پدال ترمز چندین برابر شود.

انواع بوستر

بوسترها دارای انواع مختلفی هستند که از جمله آن‌ها می‌توان به بوستر مستقیم و غیر مستقیم اشاره کرد. در بوستر مستقیم فشار پای راننده ابتدا به بوستر و سپس به پمپ ترمز انتقال پیدا می‌کند اما در بوستر غیر مستقیم برعکس است. در بوستر غیر مستقیم فشار پای راننده ابتدا به پمپ و سپس توسط روغن به بوستر انتقال پیدا می‌کند. شرکت‌های سازنده خودرو هر یک با توجه به تشخیص خود یکی از این نوع بوسترها را بر روی محصولات خود قرار می‌دهند.

علائم خرابی

در مورد خرابی بوستر همانند هر قطعه دیگری از خودرو یک سری علائم و نشانه وجود دارد که در صورت مشاهده آن‌ها باید به سرعت نسبت به تعمیر یا تعویض بوستر اقدام کنید.

از جمله علائم خرابی بوستر می‌توان به کاهش نیروی کمکی ترمز، ایجاد سر و صدا و بازگشت ضعیف پدال ترمز به حالت اولیه اشاره کرد. لازم به ذکر است در بسیاری از موارد بوستر سالم اشتباهاً به عنوان بوستر خراب شناخته و تعویض می‌شود. قبل از تعویض بوستر ترمز باید همیشه منبع تولید خلاء در بوستر را آزمایش کنید.

مکمل بنزین مفید یا مضر؟

این روزها دسترسی به بنزین سوپر برای همه به راحتی امکان پذیر نیست در نتیجه بسیاری از افراد به سمت مصرف مکمل‌های سوخت می‌روند. بازار مکمل‌های سوخت بسیار داغ شده است اما سوالات مختلفی در مورد این مکمل‌ها وجود دارد که آیا واقعاً مفید هستند و برای خودرو ضرر ندارد یا خیر؟ در این گزارش می‌خواهیم پاسخ این سوالات را بدهیم. معمولاً هنگامی که به پمپ بنزین‌ها مراجعه می‌کنید، متصدیان جایگاه‌ها به خصوص اگر خودرو شما لوکس باشد، استفاده از مکمل سوخت را به شما پیشنهاد می‌کنند. بر اساس ادعای سازندگان، این نوع مکمل‌ها سوخت می‌توانند باعث تمیز شدن مجاری سوخت‌رسانی و کمک به عملکرد روان تر پیش‌ترانه شوند. یکی دیگر از مواردی که سازندگان این نوع مکمل‌ها بر آن تاکید دارند جلوگیری از یخ زدگی سوخت و کاهش میزان آلاینده‌ها است. تاکنون اثبات خاصی در این زمینه صورت نگرفته است و همچنان مشتریان در مورد خرید این نوع مکمل‌ها تردید دارند.



افزایش عدد اکتان

عدد اکتان نوعی درجه بندی برای سنجش مقاومت سوخت در برابر پیش سوزی است. هر چه عدد اکتان یک سوخت بیشتر باشد آن سوخت در مقابل احتراقی که مخرب باشد و به پیش‌ترانه صدمه بزند مقاوم تر است. در خودروهای قدیمی هنگامی که سوخت مصرفی اکتانی کمتر از مقدار مشخص داشته باشید شتاب گیری خودرو کمی کند می‌شود و هنگام شتاب گیری صدای تقه و یا کوبش از پیش‌ترانه به گوش می‌رسد. امروزه خودروسازان با قرار دادن سنسوری به نام knock از ایجاد چنین ضربه‌هایی به پیش‌ترانه خودرو جلوگیری می‌کنند. به طور کلی بر اساس استاندارد اروپا از سال ۲۰۰۴ عدد اکتان بنزین نباید کمتر از ۹۵ باشد. در حال حاضر در کشورمان، عدد اکتان بنزین معمولی ۸۹ و بنزین سوپر در حدود ۹۵ است. تأثیر مکمل‌های سوخت با توجه به این که در مقدار کم نسبت به بنزین اضافه می‌شود بر این اساس توجیه می‌شود که در این نوع مکمل‌ها افزودنی‌هایی وجود دارد. این نوع افزودنی‌ها باعث افزایش فشار سوخت و احتراق دیرتر و قوی تر در پیش‌ترانه خواهد شد و از ایجاد ضربه در داخل سیلندرها جلوگیری می‌کند.



سردرگمی خریداران

خرید مابقی مکمل‌ها را می‌توان ناکارآمد دانست یعنی از نظر فنی و اقتصادی به صرفه نخواهند بود و تأثیر چندانی نیز نخواهد داشت.

مکمل‌های با اکتان بالا تقسیم کرد. این دودسته از مکمل‌ها تنها گزینه‌هایی هستند که می‌تواند بر روی خودرو تأثیر اندکی داشته باشند.

می‌کنند. در حقیقت نمی‌توان گفت کدام دسته از این افراد حرف کاملاً صحیحی می‌زنند. به طور کلی می‌توان مکمل‌ها را به دودسته مربوط به خودروهای قدیمی و بنزین بدون سرب و خودروهای جدید

بسیاری از راننده‌ها هستند که از مکمل سوخت استفاده می‌کنند و بسیار راضی هستند اما در مقابل عده‌ای نیز هم به کلاهبرداری و هم به مضر بودن آن‌ها برای محیط زیست اشاره

تمیز کردن مدار سوخت

مکمل‌های مختلفی نیز برای تمیز کردن انژکتورها امروزه عرضه می‌شود که در مورد آن‌ها نیز باید ذکر کرد که فیلترها تقریباً تمام ناخالصی‌های سوخت را جذب می‌کنند. زمانی که فیلترها کهنه می‌شوند نیز با توجه به این که منافذ فیلتر بسته می‌شود، امکان عبور ذرات نو نیز نخواهد بود بنابراین ناخالصی‌های کوچک‌تر را نیز جذب می‌کنند. در نتیجه می‌توان گفت مکمل‌های سوخت در زمینه تمیز کردن انژکتور تأثیر خاصی نخواهند داشت و تنها اصطکاک سیستم را کاهش می‌دهند هر چند که این کاهش اصطکاک نیز به مقدار بسیار جزئی است. یکی از اصلی‌ترین مواد در مکمل‌های انژکتور شوی پلی ترمین است که می‌تواند کربن‌های ته نشین شده را از بین ببرد. در نهایت کربن‌های ته نشین شده نیز به راحتی از سیستم اگزوز خودرو خارج خواهد شد.



نتیجه گیری

این مکمل‌ها وجود دارند اما این است که در صورتی که خودرویتان صفر کیلومتر است، می‌توانید تأثیر این نوع مکمل‌ها را متوجه شوید. در مقابل اگر از کارکرد خودرویتان چندین سال می‌گذرد، این نوع مکمل‌ها نمی‌تواند عملکرد مناسبی داشته باشد.

یک مورد پیش‌ترانه‌ای می‌شود از مکمل‌های مخصوص استفاده کرد که شرکت سازنده خودرو آن را پیشنهاد کرده باشد. در این زمینه نیز معمولاً شرکت‌های سازنده خودرو وصحت خاصی برای استفاده از مکمل‌های سوخت نمی‌کنند. نکته خاصی که در مورد

خودرو است و این مکمل‌ها ممکن است تنها ۵ تا ۱۰ درصد عمر سیستم سوخت‌رسانی اضافه کنند. در حالی که هزینه‌ای که برای خرید این مکمل‌ها در طول ۴ یا ۵ سال از جیب مشتری می‌رود، از نرخ تعمیر کامل سیستم سوخت‌رسانی فراتر خواهد بود. تنها در

باهمه این اوصاف علی‌رغم این که عرضه بنزین سوپر در کشور با مشکل مواجه شده است، به نظر می‌رسد استفاده از چنین مکمل‌هایی تأثیر به سزایی نداشته باشد و می‌توان نام آن را آتش زدن پول گذاشت. عمر سیستم سوخت‌رسانی خودرو به اندازه عمر مفید

علائم خرابی سنسور دریچه گاز

است. بدین صورت که موقعیت دریچه گاز توسط سنسور به دستگاه ارسال می‌شود. زمانی که پیش‌ترانه در دور ایده‌آل یا آرام قرار دارد باید موقعیت در حالت صفر یا چند درجه بالاتر باشد. معمولاً خرابی سنسور دریچه گاز بین ۲۰ تا ۳۰ درجه رخ می‌دهد و باید خرابی و ارسال سیگنال در این محدوده را با گاز دادن و توجه به قطع و وصل شدن سیگنال تشخیص داد. در صورتی که دستگاه دیاگ امکان نمایش شرایط سنسور را نداشته باشد می‌توانید از طریق ولتمتر به کانتکتور سنسور آن را مورد بررسی قرار دهید.

این که ایراد در سیم کشی یا کامپیوتر خودرو نیز می‌تواند منجر به خرابی سنسور دریچه گاز شود. زمانی که سنسور دریچه گاز خراب می‌شود علامتی را از خود بروز می‌دهد که از این موارد می‌توان به بدکار کردن و گاز نخوردن پیش‌ترانه، بالا ماندن دور موتور، تأخیر در گاز خوردن، خاموش شدن پیش‌ترانه با گاز دادن، گاز هرز و کپ کردن اشاره کرد.

چکاپ

در صورتی که علائم بالا را مشاهده کردید باید نسبت به تست سنسور دریچه گاز اقدام کنید. تست کردن این قطعه توسط دستگاه دیاگ امکان پذیر

نزدیک به استپر قرار دارد اما در برخی خودروها در بخش جلویی پیش‌ترانه است. سنسور دریچه گاز در زبان انگلیسی TPS خوانده می‌شود که مخفف Throttle Position Sensor است. لازم به ذکر است که تنظیم اولیه سنسور دریچه گاز باید تا حد امکان به مشخصات کارخانه نزدیک باشد که این تنظیم نیز توسط اهم‌تر دیجیتال انجام می‌شود. به طور کلی سنسور دریچه گاز اغلب خودروها به ندرت دچار خرابی می‌شود اما عوامل مختلفی در خرابی آن تأثیر خواهد داشت. از جمله این عوامل می‌توان به شست‌وشوی موتور اشاره کرد ضمن

خودرو از قطعات مختلفی تشکیل می‌شود و باید بازدید منظمی از هر یک از قطعات داشت و علائم خرابی آن‌ها را دانست. سنسور دریچه گاز از جمله قطعاتی است که باید توجه ویژه‌ای به آن داشت و به صورت دوره‌ای آن را تمیز کرد. سنسور دریچه گاز از جمله قطعاتی است که در خودروهای مختلف انژکتوری وجود دارد. زمانی که بحث در مورد سنسور دریچه گاز می‌شود منظور سنسوری است که بر روی دریچه گاز قرار دارد و کامپیوتر یا ECU را از موقعیت دریچه گاز مطلع می‌سازد. این قطعه معمولاً پشت دریچه گاز و