



دبیر انجمن قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

احتمال افت شدید تولید خودرو در هفته‌های آینده

بسیج قطعه‌سازان برای افزایش تولید با بازگشت دستوری قیمت فروش خودروسازان به حالت قبل، در هم شکست که این مسأله منجر به سقوط تیراژ و گران تر شدن خودرو در بازار...
۳ صفحات ۳۰۲



علی منصوری
عضو شورای سردبیری

آمادگی نیروی کار برای تغییرات آتی در صنعت خودرو

به رغم همه محدودیت‌ها و موانعی که بر سر پذیرش خودروهای الکتریکی در سراسر جهان وجود دارد، آن طور که از شواهد بر می آید، به نظر می‌رسد...

۲ صفحه ۲

تیتراهای امروز

در معاملات روز گذشته رخ داد:

صعود ۲۰ هزار واحدی شاخص بورس در غیاب لیدرهای خودرویی

۵ صفحه ۵

کاهش تقاضا برای پرمصرف‌ها

۱۰ صفحه ۱۰

«راناپلاس»؛ از دنده ششم تا گیربکس نیمه اتوماتیک

۲ صفحه ۲

پنج محصول جدید پورشه برای نمایشگاه لس آنجلس

۶ صفحه ۶

با ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان کراس اوور لکسوس بخریم؟

RX350؛ خودرو مطمئن برای ۵۰۰ هزار کیلومتر!

- ۱۵ خودروهایی که شهرها را برق می‌اندازند!
- ۱۰ افزایش قیمت وارداتی‌ها به نفع چینی‌ها تمام شد
- ۷ پورشه‌های لوکس و اسپرت میلیاردی در بازار
- ۱۲ X4M40i: کراس کوپه اسپرت ۶۱ هزار دلاری بامو
- ۱۲ نوآوری «برمیو» و «جنرال موتورز» برای ارتقای عملکرد ترمز

دلایل موفقیت محصولات سری «کانگورو پلاس» موتور «اتوسرویس‌های ناآگاه مالکان خودرو را به اشتباه می‌اندازند»
۱۱ صفحه ۱۱

فعالان بازار خودروهای سنگین در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کردند:
ورود کامیون‌های اروپایی به بازار قیمت‌ها را نشکست
کمت‌کسی حاضر است حدود ۶ میلیارد تومان برای خرید یک خودرو سنگین هزینه کند...
۹ صفحه ۹

فروش لاستیک‌های پرفرمدار به افراد خاص رونق گرفت
بازگشت پر قدرت نورچشمی‌های تیرسازان به بازار
۱۳ صفحه ۱۳

روغن موتورهای موتور، دارای تأییدیه از بزرگترین خودروسازان دنیا

Motosel ENGINE CARE

WWW.MOTOSEL.COM

MOTOSELIRAN

Flowmax Technology

Flowmax

روغن خودرو با فناوری فلومکس

انتخاب اول...

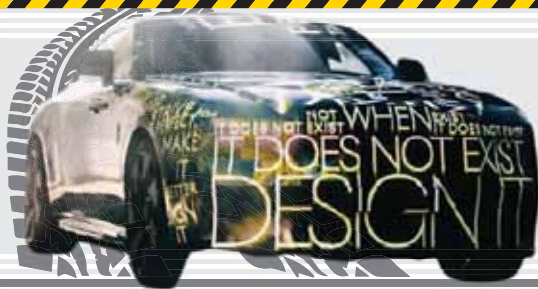
Flowmax MOTOR OIL Full Synthetic

SP TURBO CHARGED SAE 5W-30 5L

Flowmax 0W-20, 10W-40, 10W-40, CVT FLUID, ATF MV FLUID

بالاترین سطح کیفیت | روغن موتور تمام سنتتیک | روغن موتور بنزینی | فلومکس API SP

www.parsoilco.com
www.flowmaxoil.com



محصولات این برند در مدل الکتریکی اسپکتر نیز دیده خواهد شد. البته واضح است این جلونچره همان نقش مدل‌های درون‌سوز را نخواهد داشت. اگر چه مدیر عامل رولز رویس به صورت مستقیم وجود جلونچره سنتی در اسپکتر را تأیید نکرده است اما توکار می‌گوید طراحی سنتی رولز رویس به این سادگی‌ها محو نخواهد شد. با توجه به تیزهای قبلی نمی‌توان درباره صحت این ادعاها قضاوت کرد اما دماغه مرتفع پروتو تایپ یاد شده به وضوح به جلونچره سنتی رولز رویس اشاره می‌کند.

پس از تولید نسخه‌های پیش‌تولیدی از خودروهای الکتریکی، سرانجام رولز رویس از اواخر سال ۲۰۲۲ وارد دنیای خودروهای بدون آلاینده‌گی خواهد شد. اخیراً تیزری از خودرو الکتریکی این شرکت با نام اسپکتر منتشر شد. هر چند با این تصاویر نمی‌توان قضاوتی درباره طراحی نهایی خودرو مورد بحث داشت. البته به نظر می‌رسد طراحی این خودرو نسبت به مدل‌های درون‌سوز فعلی رولز رویس تغییر چندانی نخواهد کرد. تورستن مولر او توس، مدیر عامل رولز رویس اخیراً گفت جلونچره بزرگ خاص



برنامه «رولز رویس»
برای حفظ طراحی کلاسیک

بخش نخست

دبیر انجمن قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

احتمال افت شدید تولید خودرو در هفته‌های آینده

بسیج قطعه‌سازان برای افزایش تیراژ تولید با بازگشت دستوری قیمت فروش خودروسازان به حالت قبل، درهم شکست که این مساله منجر به سقوط تولید و گران‌تر شدن خودرو در بازار خواهد شد

صنعت خودرو و قطعه با منتفی شدن افزایش قیمت‌ها در چه شرایطی قرار دارند؟

وضعیت این صنایع اصلاً خوب نیست. با این شرایط کم‌کم به سمت تعطیلی حرکت خواهیم کرد. ادامه این وضعیت معمولاً صنعت خودرو و در ادامه آن، قطعه‌سازی را به سمت افت شدید تولید خواهد برد. عموماً به دلیل مشکلات نقدینگی فحیح که به یک بحران تبدیل شده است، حجم بالایی از این تولیدکنندگان از بین خواهند رفت و نمی‌توانند فعالیت خود را ادامه دهند. بنابراین موج قریب‌الوقوعی از بیکاری در صنعت قطعه‌سازی به‌زودی پیش خواهد آمد.

قرار بود بیش از ۱۶ درصد افزایش روی قیمت نهایی خودروهای داخلی اعمال شود. به نظر شما این اتفاق تا چه اندازه می‌توانست بروضعیت این دو صنعت تأثیر گذار باشد؟

قرار بود بین ۱۶ تا ۱۹ درصد تنها برای سال جاری افزایش قیمت روی محصولات خودروسازان داشته باشیم. با توجه به تورم بخشی که شورای رقابت محاسبه کرده، قرار بود این افزایش قیمت تنها تحویلی‌های تا پایان سال را پوشش دهد. بعد از آن قرار شد قیمت‌ها در اختیار هیات‌مدیره وزیر نظر سازمان حمایت قرار بگیرند. اما موضوع افزایش قیمت‌ها ملغی شد و قیمت به روال سابق بازگشت. البته این ۱۶ درصد حتی اگر هم اجرایی می‌شد قیمت خودروها افزایش می‌یافت، بیشتر شبیه مزاج بود. قیمت مواد اولیه‌ها شده و قیمت فولاد، مس، آلومینیوم و محصولات پتروشیمی سر به فلک برده است. اما تنها قرار بود ۱۶ درصد به قیمت نهایی خودروها اضافه شود. این در حالی است که افزایش بهای خودروها حتی به صورت درست و بدون در دسر انجام نمی‌شود.

چرا این افزایش قیمت در حوزه خودرو و تا این حد حاشیه‌ساز است؟ چرا در مقابل افزایش قیمت خودرو و تا این حد مقاومت انجام می‌شود؟

قیمت

رسمی خودرو

طی هفته‌های

گذشته ۱۶

تا ۱۹ درصد

افزایش پیدا

کرد. اما این رشد قیمت تنها یک روز دوام آورد و بلافاصله با دستور رئیس جمهور به وزیر صنعت، معدن و تجارت به حالت سابق بازگشت؛ حالتی که مورد انتقاد خودروساز و قطعه‌ساز بوده و از آن به‌عنوان عامل اصلی زیان‌دهی تولید گلايه داشتند. اما آن افزایش قیمت یک‌روزه بسیار مورد اقبال خودروسازان و قطعه‌سازان قرار گرفت و قرار بر این بود که میزان تولید تا پایان سال افزایش پیدا کند. ضمن این که قرار بود محصولات پر تقاضا به صورت هفتگی و با تحویل کوتاه‌مدت به فروش برسند تا قیمت‌ها در بازار نیز شکسته شوند. اما با عدم انجام این اقدام، بحث افزایش تولید خودرو و ظاهر از دستور کار خارج شده و حالا با اوج‌گیری بحران نقدینگی برای قطعه‌سازان احتمالاً تا پایان سال حتی میزان تیراژ خودرو نیز روند کاهشی پیدا خواهد کرد. بنا بر شنیده‌ها، کمبود نقدینگی تولید بسیاری از قطعات را با کندی و توقف مواجه کرده است. بنابراین با این تثبیت قیمت دستوری، نه تنها تا پایان سال روند تولید منفی خواهد شد، بلکه برای سال آینده که وزارت صمت بحث افزایش تیراژ را مد نظر قرار داده است، نیز نمی‌تواند به‌سر منزل مقصود برسد. در همین زمینه با ما یار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو کشور به گفت‌وگو پرداختیم. وی تصمیم عدم افزایش قیمت خودرو را ناامیدکننده عنوان کرد. به عقیده او، به نظر می‌رسد قدرت دلالت در کشور که سالانه ۵۰ هزار میلیارد تومان رانت از تفاوت قیمت خودرو در کارخانه و بازار به دست می‌آورد بیشتر از تولیدکنندگان است.



فرشید سلگی

f.selligi@autoworld.ir

آمادگی نیروی کار برای تغییرات آتی در صنعت خودرو

«به‌رغم همه محدودیت‌ها و موانعی که بر سر پذیرش خودروهای الکتریکی در سراسر جهان وجود دارد، آن‌طور که از شواهد برمی‌آید، به‌نظر می‌رسد خریداران سریع‌تر از آن چه تصور می‌شد، به این خودروها روی خوش نشان داده‌اند. شاید یکی از دلایل اصلی تمایل خریداران آگاه شدن از عواقب تغییرات اقلیمی باشد، اما بدون شک نباید نقش مشوق‌های مالی دولت‌ها را نادیده گرفت.

از سوی دیگر تصویب قوانین سختگیرانه خودروسازان را وادار می‌کند برای خارج کردن هر چه سریع‌تر خودروهای درون‌سوز از خط تولید خود و به اصطلاح پاک کردن ردپای کربنی محصولات‌شان به تکاپو بیفتند. واضح است هر گونه تغییر اساسی مانند گذار از موتورهای درون‌سوز به سمت پیشرفته‌های پاک برقی نیازمند تغییر و تحولات اساسی در ساختارهای تولید است و این مساله همین حالا نیز شرکت‌های خودروسازی را با پیچیدگی‌های جدی روبه‌رو کرده است.

خودروسازان و شرکت‌های دیگری که در زمینه تولید قطعات مورد نیاز خودروها فعالیت می‌کنند، از یک‌سوی دولت‌ها و قوانین و استانداردهای سختگیرانه روبه‌رو هستند و از سوی دیگر باید بتوانند به‌صورت هم‌زمان رضایت اتحادیه‌های کارگری را نیز جلب و سعی کنند ساختاری‌ترین تغییرات را بدون تغییر دادن مهره‌های کاری خود امکان‌پذیر کنند. این درست است که شرکت‌ها باید تعهدی اخلاقی و انسانی نسبت به کارکنان خود داشته باشند و به آن‌ها فقط به‌عنوان ابزارهایی برای سودآوری خود نگاه نکنند، اما در شرایط کنونی این‌طور به‌نظر می‌رسد به‌رغم همه تلاش‌های اتحادیه‌های کارگری، کارگران بسیاری در سراسر جهان مجبور به تغییر شغل یا پذیرفتن بازنشستگی زود هنگام باشند.

شکی نیست پیشرفت فناوری در بلندمدت به ایجاد موقعیت‌های شغلی فراوانی کمک خواهد کرد، در نتیجه نباید در برابر تغییر مقاومت داشت. آنچه در چنین شرایطی می‌تواند یاری‌رسان باشد انعطاف‌پذیری در برابر تغییرات و آمادگی برای آموزش فنون جدید است. به‌عنوان مثال خودکار شدن مراحل مختلف تولید باعث خواهد شد کارگرانی که در خطوط تولید کارها را به‌صورت دستی انجام می‌دادند از کار برکنار شوند اما همین کارگران در صورتی که پذیرای تغییرات باشند، می‌توانند با فراگرفتن مهارت‌های دیگر در نقاط دیگری از خط تولید به فعالیت خود ادامه دهند. هر چند در نهایت الکتریکی‌سازی پیچیدگی‌های تولید خودروها را تا حد زیادی بر خواهد داشت و می‌توان مطمئن بود در آینده نه‌چندان دور صنعت خودرو با وجود افزایش تولید خود نیروی کار کمتری را به کار بگیرد.



علی منصوری
عضو شورای سردبیری



...because it works!
روغن موتور پرو-تک آلمان
021 79406
0902 432 2671
sales@aryachemi.ir
www.aryachemi.com



لنت‌پارس تولید کننده انواع لنت ترمز موتور سیکلت

ضعیف تر، S8 جدید نیز به چراغ‌های جلوی جدید و گرافیک تازه‌ای برای چراغ‌های عقب مجهز است تا با محصولات جدیدتر آئودی هماهنگ باشد. در عقب نیز چهار سسراگروز دایره‌ای که ویژگی معمول محصولات سری S آئودی اسپرت است حفظ شده، S8 به صورت استاندارد به سیستم فرمان‌گیری چهار چرخ سیستم تعلیق فعال با توانایی پیش‌بینی مسیر پیش‌رو و دیفرانسیل اسپرت با توزیع فعال گشتاور بین چرخ‌های عقب مجهز است. با پرداخت هزینه اضافه می‌توان ترمزهای کربن سرامیکی را هم برای توقف بهتر سفارش داد.

آئودی علاوه بر رونمایی از فیس لیفت A8 و A8 L و همین‌طور A8 L هورس برای بازار چین، فیس لیفت نسخه اسپرت S8 را هم معرفی کرد. این سدان اسپرت یکی از مهم‌ترین محصولات ارباب حلقه‌هاست و حالا برای مدل ۲۰۲۲، مردان انگولشتان چندان آن را دست‌کاری نکرده‌اند. به همین دلیل، S8 جدید همان ظاهر آشنای خود را حفظ کرده و فقط تغییرات ظریفی روی آن اعمال شده است. جلو بنجره کمی عریض‌تر از قبل شده و خطوط افقی آن حالا جای خود را به طرح جدید لانه زنبوری مانند داده که نمای اسپرتی به خودر و بخشیده است. همچنین مانند نسخه‌های



آئودی «S8» با طراحی جدید به روز شد



و پتروشیمی‌ها اتفاق می‌افتد. این اتفاق بسیار ناامیدکننده بود و پالس منفی به سمت خودروسازی و صنعت قطعه کشور به عنوان سومین صنعت استراتژیک کشور فرستاد. پالس منفی این اتفاق در بورس هم قابل مشاهده بود. آخر هفته گذشته صرف خرید سهام ایران خودرو و سایپا شد و داشت تکلیفی به بورس می‌داد. خودروسازی و پیش‌رو در صنایع بورسی است. با اتفاقی که افتاد، صف بورس از بین رفت و صبح شنبه بورس با افت شدید روبه‌رو شد. به نظر من دوستان هیچ پیامی منفی‌تر از این نمی‌توانستند به سمت صنعت بفرستند.

اگر این تصمیم به‌مرحله اجرامی رسید، آیا می‌توانست مقدمه‌ای برای منطقی شدن قیمت‌ها و افتادن آن به دست هیات‌مدیره خودروسازان باشد؟

اگر این تصمیم به قوت خود باقی می‌ماند، چند اتفاق مثبت داشت و اتفاقاً برنده اصلی آن مردم و مشتریان خودرو بودند. نخستین اتفاق بسیار خوب این بود که در این افق همه می‌توانستند برای افزایش تولید آماده شوند. همه قطعه‌سازان برای افزایش تیراژ تولید بسیج شده بودند که کامل از بین رفت. خواهید دید در هفته‌های آینده به همین دلیل به شدت افت تولید خودرو خواهیم داشت و در نتیجه خودرو و نسبت به قیمت‌های فعلی، بسیار گران‌تر خواهد شد.

نتیجه دوم این بود که اگر این قیمت‌ها منطقی می‌شدند، مشکل بازار را از بین می‌بردیم و ۴۰۰ هزار خودرو دپوشده توسط دلال‌ها و بازار می‌شد. بدین ترتیب قیمت خودرو به شدت در سطح بازار ریزشی می‌شد و تقاضا نیز به شدت کاهش پیدا می‌کرد. در نتیجه خودروسازان به این سمت می‌رفتند تا مابین اعتبار مالی خودروها و ایشان بفروشدند و مردم می‌توانستند خودروها را قسطی خریداری کنند. اما متأسفانه لغو این تصمیم، تمام آرزوها و خیالات مثبت ما را از بین برد. بدترین پیامی که می‌شد به صنعت خودرو و قطعه‌سازان سال کنند، همین بود. متأسفانه صنعت قطعه که تمام قد پشت رئیس جمهوری و دولت ایستاد، واقعا ناامید شده است.

آیا در حال حاضر قطعه‌سازان بر نامه افزایش تولید را به‌طور کامل متوقف کرده‌اند؟

افزایش تولید منوط به اصلاح قیمت قطعات و تامین نقدینگی مورد نیاز این صنعت است. وقتی تمام این سازوکار از بین برفته، چطور می‌تواند این اتفاق روی بدهد.

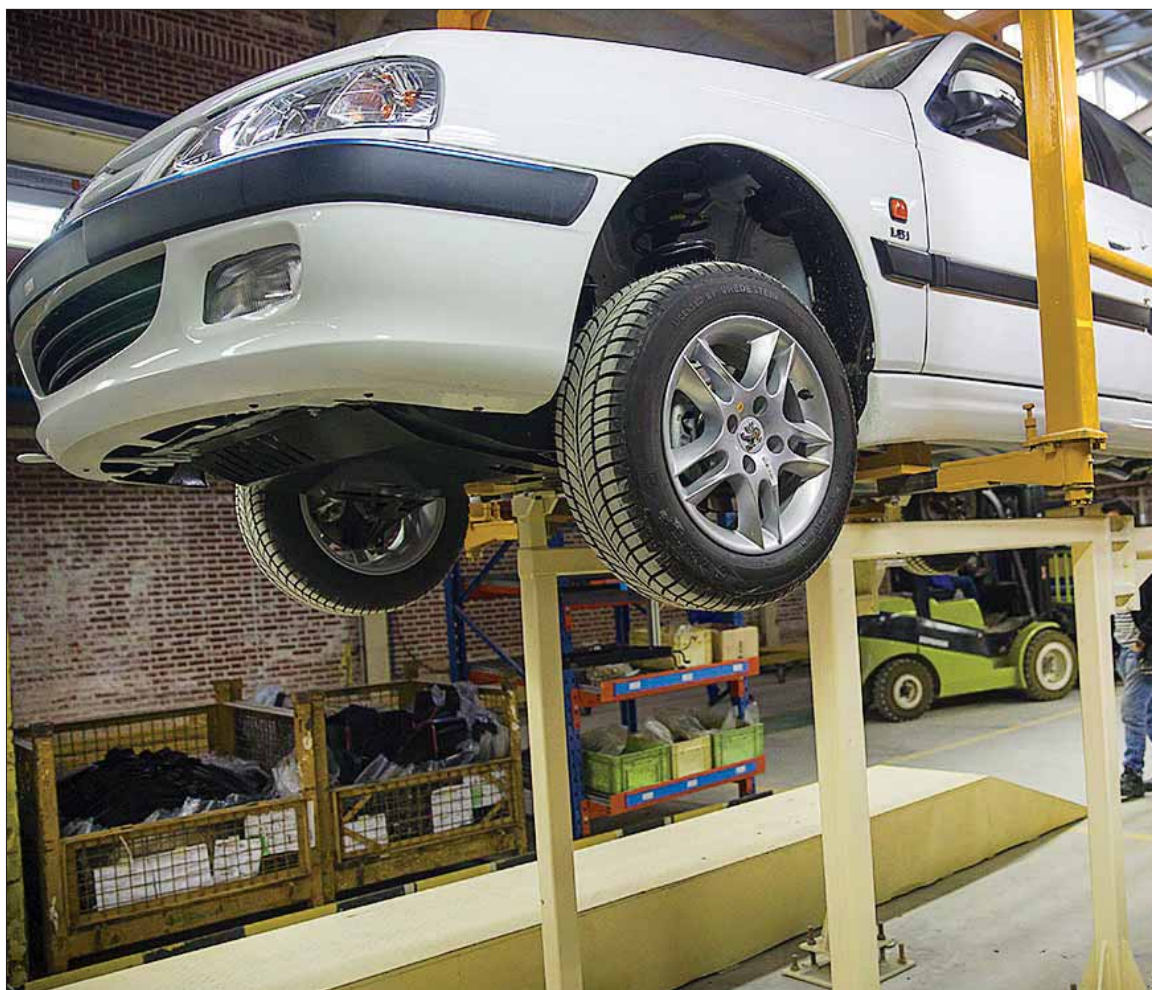
این قضیه نشان داد دلان کف بازار که سالی ۵۰ هزار میلیارد تومان رانت از قیمت‌گذاری خودروها به دست می‌آورند، قوی‌تر از ما هستند. در کشور ما دلال‌ها از تولیدکنندگان بسیار قوی‌تر هستند. البته پیش از این هم به این قضیه واقف بودیم، اما بعد از این اتفاق قدرت دلال‌ها علنی و مشخص شد می‌تواند یک تصمیم‌آخذنده را به راحتی تغییر مسیر دهند تا منافع ۵۰ هزار میلیارد تومانی خود را حفظ کنند.

به‌طور کلی این تصمیم چقدر می‌توانست تاثیرگذار باشد؟ آیا همین ۱۶ درصد می‌توانست حداقل تا پایان سال تاثیر مثبتی بر این صنعت بگذارد؟

تمام این موارد وابسته به چشم‌اندازی بود که قرار شد با همین ۱۶ تا ۱۹ درصد تا پایان سال مدیریت شود زیرا باید مثبتی که نسبت به بازار و آینده ایجاد می‌کند، به این سمت می‌رفت که تولید از سال ۱۴۰۰ به بعد با یک سود و قیمت منطقی فروش انجام شود. اما بالغ‌ترین تصمیم، این افق ناپدید شد و حتی اگر انگیزه‌ای در قطعه‌سازان وجود داشت که افزایش تولید دهند، به‌طور کامل از بین رفت. قطعه‌سازان پولی در بساط ندارند که آن را درگیر خرید مواد اولیه کنند. برای من جای سوال است چرا دوستان به مواد اولیه ورود نمی‌کنند و برای این که سر مردم را گرم کنند، قیمت‌های دستوری برای خودرو در نظر می‌گیرند؟ اما از سوی دیگر فاجعه در فولاد

نوروز

قیمت مواد اولیه را داشته و بهای فولاد، مس، آلومینیوم و محصولات پتروشیمی سر به فلک برده است، اما تنها قرار بود ۱۶ درصد به قیمت نهایی خودروها اضافه شود. این در حالی است که افزایش قیمت خودروها حتی به صورت در دست و بدون در دسر انجام نمی‌شود





مدیران خودرو

X22 PRO



NEW ARRIZOS T



شرایط ویژه فروش طرح جایگزینی خودروهای "کارکرده" با "نو"

تا ۷% تسهیلات / اقساط ۵ ساله / کلیه محصولات مدیران خودرو / شرکت ایرانیان خودرو مجری طرح جایگزینی محصولات مدیران خودرو

مراجعه به سایت WWW.IRANIANKHODRO.COM و یا نمایندگان منتخب طرح جایگزینی در سراسر کشور | ۰۲۱-۴۹۷۸۱

مدیران خودرو... ایده آل

امکان تست خودرو قبل از خرید در محل نمایندگی‌ها

WWW.MVMCO.IR
official.mvm

مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱



کیت کاهش ارتفاع یک اینچی موبار سود می برد. با ورود به کابین شاهد تر کبیبی از پوشش چرم و جبر روی صندلی ها خواهید بود و در جای جای کابین نیز از دوخت آبی رنگ موبار استفاده شده است. لوگو این شرکت روی صندلی ها نیز به چشم می خورد و همین موضوع درباره باتل پشت آمپر ها نیز صادق است. کیت بدال ها و کف پوش های چهار فصل نیز جزو دیگر ویژگی های دور انگو می باشد. پیش فروش این خودرو از سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ شروع شده و نخستین نمونه ها از تابستان همان سال عرضه خواهند شد. این پکیج قیمت سه هزار و ۹۹۵ دلار دارد.

بخش موبار استلاتیس در حال گرمی داشت هشتاد و پنجمین سالگرد تاسیس خود در سال جاری بوده و به همین دلیل نسخه ویژه ای از دوچ دور انگو ۲۰۲۲ را معرفی کرده است. این شرکت تنها ۲۵۰ دستگاه از دور انگو موبار ادیشن را تولید خواهد کرد که ۲۰۰ دستگاه برای آمریکا و ۵۰ دستگاه برای کانادا در نظر گرفته شده اند. دور انگو موبار با دورنگ سفید یا مشکی تولید خواهد شد؛ اما صرف نظر از رنگ انتخابی، یک نوار آبی رنگ خاص موبار روی بدنه دیده خواهد شد. نشان موبار روی جلو پنجره و کالیبرهای ترمز برمی خیزد و به همین رنگ برجسته خودنمایی می کند و این کراس اوور از رینگ های ۲۰ اینچی تیره و



معرفی نسخه موبار از دوچ دور انگو

با ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان کراس اوور لکسوس بخیریم؟

LEXUS RX350؛ خودرو مطمئن برای ۵۰۰ هزار کیلومتر!

امتیاز کلی برای خرید: ۹۰ امتیاز



و همچنین لوتوس او را استفاده شده است. این پیشرانه با توجه به سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها - VVT حداکثر قدرت را به ۱۲۷۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به ۳۳۶ نیوتون متر می رساند. نکته قابل توجه این که پیشرانه 2GR-FE لکسوس RX350 حساسیت بسیار پایینی به سوخت دارد؛ زیرا کمپانی تویوتا حداقل اکتان سوخت مصرفی این پیشرانه را ۸۷ اعلام کرده که با اضافه کردن اکتان توصیه شده توسط کمپانی تویوتا، در کارکرد این موتور هیچ مشکلی به وجود نمی آید. از سوی دیگر با توجه به تعویض قطعات مصرفی و استفاده از روغن موتور مناسب و سرویس های دوره ای، این پیشرانه حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر بی خرج و فاقد استهلاک خواهد بود. همچنین با نگهداری صحیح از خودرو پیشرانه ۳،۵ لیتری RX350 حداکثر تا ۵۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک است. این پیشرانه نسبت به هم کلاس آن در بازار ایران فاقد هر گونه مشکل هیدرولیکی در سیستم VVT و شیرهای هیدرولیکی OCV است. اما نکته قابل توجه این که صافی یا فیلتری برای فیلتراسیون روغن موتور استفاده شده که اگر مالک خودرو به آن توجه نداشته باشد، سبب خرابی سر سیلندر خودرو می شود. در زمینه قطعات پیشرانه، در کلاس سوخت مشکلی وجود ندارد و به راحتی قطعات پیشرانه و گیربکس لکسوس RX350 تامین می شود. همچنین از ۱۰۰ امتیاز می توان به پیشرانه ۹۰ امتیاز داد و از سوی دیگر گیربکس شش سرعته اتوماتیک به روز با پروگرام جدید انتقال قدرت را به چهار چرخ برعهده دارد. طراحی و ساخت این گیربکس شش سرعته اتوماتیک توسط مهندسان کمپانی تویوتا انجام شده که از طراحی منحصر به فردی برخوردار است. RX350 نسبت به رقبای هم کلاس خود در ایران، گیربکس گوش به فرمان و دقیقی دارد و با در نظر گرفتن آکومولاتورهای چندگانه و سونوئیدهای گیربکس و ساعت هیدرولیکی گیربکس و از طرفی پروگرام به روز TCU تعویض دنده ها به موقع و فاقد کوبش است. با در نظر گرفتن این مساله که این خودرو در حال حاضر کار کرده است، اما در زمان تست و رانندگی، عملکرد گیربکس جای هیچ شکایتی را باقی نمی گذارد. با تعویض به موقع روغن گیربکس شش سرعته RX350 در ۱۰۰ هزار کیلومتر، این گیربکس نیز تا حداکثر ۵۰۰ هزار کیلومتر کم استهلاک و کم خرج است (البته در نظر داشته باشید که باید به نکات نگهداری اصولی کمپانی دقت ویژه شود). امتیاز کلی برای گیربکس ۹۰ خواهد بود و دلیل آن هم عملکرد و کیفیت بالای آن است.

سواری و هندلینگ

۸۰ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز

مرکز ثقل پایین (پایداری بالا) در کنار فرمان برقی سبب شده است هندلینگ یا فرمان پذیری خودرو در سطح بالایی نسبت به همکلاسش قرار گیرد. نکته بسیار مهم این که با توجه به تایلر ۲۳۵/۶۰ رینگ های ۱۸ اینچی در این مدل، سواری نرم و پایداری ارابه ای می شود که در کلاس خود زبان زد است. همچنین جالب است بدانید با توجه به سطوح ناهموار جاده ها و خیابان های کشور، محصولات هیوندای و کیا پیش از رسیدن به ۱۰۰ هزار کیلومتر کار کرده اند، نیاز به تعمیر و تعویض قطعات خواهند داشت. این در حالی است که RX350 تا پیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر کار کرده نیاز به تعمیر و تعویض قطعات نخواهد داشت و به جرات می توان گفت کراس اوور اس یووی میان سائز لکسوس در بخش سیستم تعلیق طول عمری دوبرابر کیا و هیوندای دارد. در این بخش می توان ۸۰ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز را به RX350 داد.

لکسوس RX350 خوب یا بد؟

۸۰ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز

هزینه نگهداری و کیفیت قطعات بالا و خرابی پایین در بخش موتور و گیربکس، لکسوس RX350 را در اولویت خرید قرار می دهد. از نظر تامین قطعات این محصول از لکسوس با چالش جدی مواجه نشده و وضعیت قابل قبولی دارد. این روزها لکسوس RX350 مدل ۲۰۱۲ با کارکرد ۱۵۵ هزار کیلومتر با وضعیت بدنه سالم دو میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت می خورد.

کابین لوکس و بی صدا

۸۵ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز



در زمان ورود به کابین RX350 2012 که مورد بررسی مادر این مطلب است، با فضایی نسبتاً لوکس مواجه می شویم. زیرا تلفیق چوب و چرم در کنار یکدیگر و دورنگ بودن ترم داخلی این حس را به خوبی تداعی می کند. نمایشگر هشت اینچی عرض در بالاترین بخش داشبورد و کلاستر (مجموعه پشت آمپر) با صفحه TFT ۴.۳ اینچی فضای داخلی را از ساده بودن خارج و به مدرن بودن متمایل می کند. نکته مهم در طراحی این نسل و نسل قبلی RX350، طراحی دسته دنده در بخش میانی داشبورد است که به منظور ارتقای ارگونومی و ایجاد فضای بیش تر برای راننده و سرنشین جلو در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر استفاده از چرم با کیفیت، قطعات دکوراتیو چوب و کروم و دوخت با کیفیت از جمله ویژگی های مهم کابین RX350 است. عایق بندی بسیار خوب حرارتی و صدا، سبب شده است کابین این کراس اوور اس یووی میان سائز بسیار ساکت و فاقد از هر گونه صدا و نویز باشد. در نسخه های F اسپرت که در این نسل کمتر به کشور وارد شده، شاهد غریبک فرمان جدید و اسپرت هستیم و با توجه به فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۲۷۷۱، ۴۷۷۰، ۱۸۸۵ و ۱۶۸۴ میلی متری فضای کاملاً مناسب و راحتی را در اختیار سرنشینان می گذارد. از سوی دیگر با توجه به کارکرد بالای مدل های دست دوم این خودرو در بازار عایق بندی صدادار کابین بی نظیر است. همچنین از مهم ترین آپشن های RX350 می توان به ۱۰ ایربگ، سیستم ترمز ABS، EBD، BAS، مکانیزم هوشمند پیش کشنده کمر بند ایمنی، سیستم های کنترل کشش، کنترل پایداری الکترونیکی خودرو، دوربین دید عقب، DVD مانیتور برای سر نشینان عقب، سیستم صوتی ۱۵ بلندگو با اسپیکر مارک لونسون، صندلی های جلویی با ۱۰ حالت، گرم کن و سرد کن صندلی، در صندوق عقب با مکانیزم الکترونیکی، سیستم ورود بدون کلید کی لاس، استارت دکمهای، کرور کنترل، آینه میانی الکترونیکی و فو تو کروم و میک، سیستم چراغ تطبیقی و امکان نمایش تصویر دوربین روی آینه اشاره کرد. به دلیل کیفیت بالای ساخت می توان به طراحی داخلی این خودرو از امتیاز ۱۰۰ امتیاز ۸۵، ادا و به دلیل آپشن های نسبتاً قدیمی که با توجه به سال ساخت خودرو منطقی است، ۱۵ امتیاز از آن کسر می شود.

قلب پهنده ای که با دوام است!

۹۰ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز

پیشرانه RX350 نسل دوم در نسخه بنزینی یک موتور شش سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳،۵ لیتری تنفس طبیعی است و این موتور با کد 2GR-FE شناخته می شود. سیکل کاری این پیشرانه اکتینسون است و این پیشرانه در مدل های تویوتا کمری شش سیلندر، لکسوس ES350 و تویوتا اولون

تویوتا در صنعت و بازار

خودرو به دلیل فلسفه طراحی و تولیدش که کیفیت بالای ساخت است، همواره زبان زد بوده است و این خودروساز ژاپنی که هر ساله بالاترین سطح کیفی

را از نظر مالکان خودروها در یافت می کند، محصولات لوکس و خاص خود را با برند لکسوس به بازار عرضه می کند. لکسوس در بازار جهانی و بازار ایران جایگاه ویژه ای در میان خریداران دارد و از آنجا که این روزها بازار کراس اوور ها و اس یووی های خانوادگی مورد استقبال قرار گرفته، در این مطلب به بررسی کراس اوور اس یووی میان سائز لکسوس یعنی RX350 که جایگاه ویژه ای در بازار ایران دارد، می پردازیم.



رضا برنابادی

r.bornabadi@autoworld.ir

طراحی خارجی

۹۰ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز

لکسوس به عنوان برند لوکس زیر مجموعه کمپانی تویوتا سال ۱۹۹۸ میلادی با هدف گسترش سبد محصولاتش کراس اوور اس یووی میان سائز خود را با نام RX به جهان معرفی کرد و نسل اول این خودرو چندان مورد استقبال قرار نگرفت؛ هر چند بعدها الگوی طراحی نسل اول کیا سورنتو شد. نسل دوم RX که سال ۲۰۰۳ میلادی معرفی شد تا سال ۲۰۰۸ توانست مجموع فروش ۶۲۸ هزار و ۲۱۴ دستگاه را در بازار آمریکای شمالی از آن خود کند و نوامبر سال ۲۰۰۸ بود که کمپانی لکسوس برای بالا بردن آمار فروش خود و بر آورده شدن نیازهای مشتریان نسل سوم RX را با چهره های متفاوت و به روز تر به جهان معرفی کرد. RX در نسخه های متعددی به بازار عرضه شد که در این نسل نسخه RX350 آن به ایران آمد. RX350 نسل سوم روی پلت فرم K تویوتا شکل گرفته که با طراحی به روز تر، استایلی جوان پسند را برای این کراس اوور اس یووی میان سائز فراهم آورد. RX350 با خط تیز افقی



روی بدنه و سطوح و فرم های تخت با تناسباتی پخته، اسپرت به نظر می رسد و چهره این کراس اوور اس یووی میان سائز لکسوس تا سال ۲۰۱۲ کمی ساده بود (چراغ های باریک زاویه دار با جلو پنجره باریک در جلوساده بودند). اما اواخر سال ۲۰۱۲ فیس لیفت جزئی روی آن اعمال شد که زبان جدید طراحی لکسوس را به خوبی به نمایش گذاشت. در حقیقت چهره خودرو با چراغ های مزین شده به LED با اندکی بزرگ شدن کاسه چراغ و فرم دو کی شکل که به جلو پنجره بخشیده بود جلب توجه می کرد و در نسخه F اسپرت این فرم دو کی شکل X مزین شده به کروم چهره RX350 را زیباتر و اسپرت تر جلوه می دهد. اما در نمای عقب همچنان سبک طراحی نسل دوم به خوبی دیده می شود و در نسخه فیس لیفت شده تغییرات در گرافیک چراغ ها اعمال شده که به واسطه LED که درون کاسه چراغ طراحی شده، چاشنی اسپرت بودن خودرو را دو چندان می کند. برای این کراس اوور اس یووی میان سائز لکسوس رینگ های ۱۸ و ۱۹ اینچی در نظر گرفته شده و نسخه استاندارد با رینگ های ۱۸ اینچی و نسخه F اسپرت با رینگ ۱۹ اینچی به بازار عرضه شده است.



استفاده از موتور «یورو ۴» روی کامیون‌های ایران خودرو دیزل



مدیر عامل ایران خودرو دیزل با بیان این که تمامی کامیون‌های این شرکت مجهز به قوای محرکه ساخت داخل بوده و دارای بالاترین استانداردهای موجود است، عنوان کرد: «موتور این محصولات دارای استاندارد یورو چهار است که با تجهیز به DPF (فیلتر جاذب دوده) به‌عنوان یکی از اجزای مهم، دارای بالاترین سطح استاندارد دیزل بوده و روی یکی از مدل‌های دیزلی نصب می‌شود.»

این که سیاست‌های کلان ایران خودرو دیزل، حرکت به سمت حداکثر استفاده از ظرفیت‌های تولید داخل است، ادامه داد: «محصولاتی که در حال حاضر در این شرکت تولید می‌شود، با موتورهای بنزینی است که در شرکت ایدم تبریز داخلی سازی شده و تولید می‌شود.» وی با اشاره به این که

موتور نصب شده روی محصولات ساخت داخل از جمله انواع کامیون ۱۹ و ۲۶ تن، از موتورهای گروه ۳۵۵ بوده و در آتوپوس موتور ۴۵۷ استفاده می‌شود، یاد آور شد: «هر دو این محصولات در مجموعه ایران خودرو دیزل تولید می‌شود.» وی بیان کرد: «موتور کامینز که از بهترین برندهای موتور دیزلی به‌شمار می‌رود، دارای بالاترین سطح استاندارد دیزل بوده و روی یکی از مدل‌های دیزلی نصب می‌شود.»

توسلی مهر افزود: «ایران خودرو دیزل در ۲۰ سال گذشته، در نوسازی ناوگان باری و مسافری همواره پیشرو بوده و آمادگی کامل خود را برای تولید و تحویل سالانه هفت هزار دستگاه کامیون با همکاری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، مشروط به اصلاح الگوی تامین مالی اعلام کرده است.»

فعالان بازار خودروهای سنگین در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کردند:

ورود کامیون‌های اروپایی به بازار قیمت‌ها را نشکست

کمتر کسی حاضر است حدود ۶ میلیارد تومان برای خرید یک خودرو سنگین هزینه کند

انتظار می‌رفت ورود کامیون‌های کار کرده اروپایی بتواند بازار خودروهای سنگین را رونق ببخشد اما آن طور که فعالان این بازار به روزنامه



«دنیای خودرو» خبر داده‌اند به رغم ترخیص حدود ۴ هزار دستگاه از این کامیون‌ها از گمرک کشور و ورود آن‌ها به بازار، همچنان رکود بر این بازار سایه انداخته است. یکی از فعالان بازار خودروهای سنگین که خواست نامی از وی برده نشود می‌گوید قیمت خودروهای کار کرده اروپایی چندان با مدل‌های موجود در بازار اختلاف قیمتی ندارد و این موضوع در کنار هزینه‌های بالای تعمیرات و نگهداری کامیون‌ها، باعث شده است خریداران تمایل چندانی به خرید این خودروها نداشته باشند.

سایه رکود بر بازار تجاری‌ها

این فعال بازار خودروهای سنگین در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص وضعیت بازار این خودروها گفت: «در حال حاضر این بازار دچار رکود شدید شده و کمتر کسی حاضر است حدود ۶ میلیارد تومان برای خرید یک خودرو سنگین هزینه کند، آن هم در شرایطی که می‌تواند این پول را در بانک گذاشته و سود بیشتر و بی‌دردسری دریافت کند.» وی در خصوص تاثیر ترخیص کامیون‌های کار کرده اروپایی بر بازار خودروهای تجاری اظهار کرد: «خودروهای دست‌دوم و کار کرده اروپایی به بازار رسیده‌اند اما مشغول به کار نشده‌اند. تنها تعداد کمی از این خودروها به دست مصرف‌کننده نهایی رسیده است.»

قیمت و هزینه نگهداری؛ مانع استقبال از تجاری‌ها

وی در خصوص دلایل کم‌قبالی کامیون‌های کار کرده در بازار داخلی عنوان کرد: «قیمت این خودروها بسیار بالاست و به توجیه به شرایط فعلی اقتصادی و توان خرید مردم، طرفدار چندانی ندارد.» وی افزود: «به همین دلیل بسیاری از این خودروها در حال حاضر بعد از گمرک در نمایشگاه‌ها خاک می‌خورند. حتی برخی از این خودروها با مدل‌هایی که پیش از این در بازار داخلی بود، از نظر قیمتی رقابت می‌کنند.» این فعال بازار خودروهای تجاری بیان کرد: «قرار بود با ورود کامیون‌های کار کرده اروپایی به بازار، رقابتی بین این محصولات و مدل‌های موجود در بازار داخلی به وجود بیاید و باعث کاهش قیمت‌ها شود. با این حال کار کرده‌های اروپایی به مبداء قیمتی تبدیل شده و قیمت‌ها افزایش یافته است.»

نبود قطعه و هزینه نگهداری تعمیرات

وی همچنین به مسائل مربوط به هزینه‌های تعمیر و نگهداری این خودروها اشاره و عنوان کرد: «یکی دیگر از دلایل کم‌قبالی این کامیون‌ها به قطعات و خدمات آن بر می‌گردد.» وی گفت: «باتوجه به هزینه‌های تامین قطعه و دستمزد تعمیر خودرو، هزینه‌های تعمیرات به شدت افزایش یافته و باعث شده تا در این شرایط دخل و خرج رانندگان با هم جور در نیاید.» وی ادامه داد: «مدل‌های قدیمی‌تر نیز با مشکلاتی از این دست مواجه هستند حتی برای تعویض کامپیوتر خودرو در برخی مدل‌های قدیمی نیاز به هزینه‌ای حدود ۷۰۰ میلیون تومان است که به گفته تعمیرکاران این بخش، این قطعات حتی در صورت تامین هزینه، امکان خرید در کشور ندارند و باید از کشورهایمانند آلمان تهیه شوند.» این فعال بازار گفت: «به‌عنوان مثال دیفرانسیل یکی از ماگ‌های موجود در بازار شکسته بود اما مالک این خودرو مجبور شده است دیفرانسیل بنز قدیمی‌تر را استفاده کند.» وی همچنین اظهار کرد: «در حال حاضر مردم قدرت خرید لاستیک خودرو را ندارند اما مزه افزایش قیمت آن هم شنیده می‌شود. در صورت افزایش قیمت لاستیک بعد از مدتی دوباره معضل در این زمینه بین کامیون‌ها دیده خواهد شد.»

حذف اختار از کامپیوتر خودرو به جای تعمیر اساسی

وی اما به موضوع دیگری در این خصوص اشاره و اعلام کرد: «متأسفانه برخی تعمیرکاران تخصصی این خودروها، به دلیل نبود قطعه مجبور هستند برای رفع اشکال هر خودرو، آن مشکل را از مدار خارج کنند.»

وی بیان کرد: «برخی مکانیک‌ها می‌گویند به دلیل نبود یکسری قطعات مجبوریم به جای تعمیر خودرو، اختار را از روی کامپیوتر پاک کرده و سیستم آن را قطع کنیم.» وی در خصوص عواقب این وضعیت گفت: «البته رانندگان که از این وضعیت بی‌خبر هستند تصور می‌کنند که مشکل خودرو حل شده است. در این شرایط ورود خودرو به جاده‌ها و حتی خیابان‌های شهری بسیار خطرناک است و امکان وقوع هر خطری وجود دارد.»

وی در پایان بیان کرد: «این در حالی است که در صورت عدم تعمیر خودرو به هر شکل گاه برخی مدل‌ها مجبور به توقف و خواب در تعمیرگاه می‌شوند. همین موضوع با توجه به شرایط اقتصادی فعلی مشکلاتی را برای رانندگان به وجود می‌آورد و همان‌اندک بازار کار را هم از دست آن‌ها خارج می‌کند.»

برخی مکانیک‌ها می‌گویند به دلیل نبود یکسری قطعات مجبوریم به جای تعمیر خودرو، اختار را از روی کامپیوتر پاک کرده و سیستم آن را قطع کنیم. امارانندگان که از این وضعیت بی‌خبر هستند و تصور می‌کنند مشکل خودرو حل شده است. در این شرایط ورود خودرو به جاده‌ها و حتی خیابان‌های شهری بسیار خطرناک است و امکان وقوع هر خطری وجود دارد

بهمن دیزل؛ از تولید پنج ستاره‌ها تا داخلی سازی ۶۰ درصدی



بر اساس گزارش ارزشیابی کیفی صورت گرفته توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در گروه خودروهای سنگین تولیدی مهر ماه امسال، کامیون ایسوزو «NPR75M» بهمن دیزل نسبت به ماه‌های پیش از تقای کیفی داشته و در هفتمین ماه سال ۱۴۰۰ با پنج ستاره کیفی تولید شده است. کامیون ایسوزو «NPR75M» به پیش‌ران ۱۹۳ سی‌سی ۴ سیلندر توربو شارژ ۱۶ سوپاپ مجهز است و می‌تواند به‌عنوان یک پیش‌ران دیزلی، ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت را با گشتاور ۴۰۲ نیوتون‌متر تولید کند، همچنین این پیش‌رانه با جعبه دنده ۶ سرعته دستی توان را به چرخ‌های عقب می‌رساند. کامیون‌های ایسوزو «NMR85E» و «NPR75K» نیز همچنان پنج ستاره کیفی خود را حفظ کرده‌اند و کامیون شیلر بهمن دیزل در مقام چهار ستاره کیفی قرار گرفته است. در بخش مسافری، مینی‌بوس پگاسوس تولید گروه بهمن دیزل سه ستاره از پنج کیفی را به خود اختصاص داده است. در بخش کامیون‌ها نیز کامیون «FAW Tiger V» هشت‌تن و در بخش کشنده نیز «FAW J6» هر دو محصول شرکت سیام‌تور چهار ستاره کیفی کسب کرده‌اند. بهمن دیزل از سال ۱۳۹۵ ضمن خصوصی سازی، افزایش ظرفیت دو برابری در شهرک صنعتی البرز و اشتغال ۳۰ درصدی در پی داشته و به عنوان یک شرکت بهره‌ور و بزرگ‌ترین تجاری‌ساز کشور شناخته شده است. دستیابی به داخلی سازی ۶۰ درصدی در شیلر، ارتقای سطح کیفی محصولات، افزایش صد درصدی تولید و صادرات از اهداف بهمن دیزل در سال جاری است.

بازگشت توپو تا به مسابقات رالی با هایلوکس توربوشارژ پس از وقفه‌ای نسبتاً طولانی، توپو تا ورود مجدد خود به رالی داکار ۲۰۲۲ را اعلام کرد. نماینده توپو تا در این رقابت‌ها توپو تا هایلوکس T1+ است که با پسوند GR DKR معرفی شده است و ثابت می‌کند که این خودرو به صورت اختصاصی برای استفاده در رالی داکار خواهد بود. این خودرو و همچنان در حال توسعه است و تا روز برگزاری رالی داکار یعنی دوم ژانویه ۲۰۲۲، مراحل توسعه و آزمایش آن ادامه خواهد داشت. مهم‌ترین بخش توپو تا هایلوکس T1+ داکار، پیش‌ران آن است. موتور این خودرو از نسل جدید لندکروز به این خودرو آمده است و بنابراین شاهد پیش‌ران شش سیلندر خورجینی توربو دو قلو در این خودرو خواهیم بود. این پیش‌ران ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۶۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. توپو تا ادعا می‌کند که استفاده از این پیش‌ران سبب شده تا نسخه جدید هایلوکس داکار نسبت به نسخه قبلی سبک‌تر، قوی‌تر و سریع‌تر شود. اگرچه توپو تا خاطر نشان کرد که وزن کلی کامیون مطابق با مقررات جدید موتور اسپرت به ۴۴۰۹ پوند (۲۰۰۰ کیلوگرم) افزایش یافته است. علاوه بر پیش‌ران، برخی دیگر از بخش‌های توپو تا هایلوکس نیز برای شرکت در رالی داکار تغییر یافته‌اند. حرکت سیستم تعلیق از ۲۸۰ به ۳۵۰ میلی‌متر افزایش یافته است و لاستیک‌های مخصوص گودریج جایگزین لاستیک‌های استاندارد شده‌اند. علاوه بر آن جدیدترین رنگ‌های توپو تا Gazoo Racing برای این هایلوکس در نظر گرفته شده‌اند. توپو تا با چهار نسخه کاملاً جدید GR DKR T1+ هایلوکس به رهبری ناصر العطیه قطری و ماتپو باومل، راننده فرانسوی، وارد رالی داکار ۲۰۲۲ خواهد شد. جینیل دی ویلیرز و دنیس مورفی برندگان رالی داکار به همراه هنک لاتگان و پرت کامینگز از آفریقای جنوبی برای توپو تا باز خواهند گشت. Shameer Variawa و کمک راننده Danie Stassen تیم آخرین هایلوکس ناوگان داکار توپو تا خواهند بود.



واحد فروش: ۰۲۱۲۲۲۲۷۰۸۰ / داخلی ۱
 و ۰۹۱۲۲۱۱۵۲۲۶
 www.synolexoil.com
 telegram.me/synolexoil

دلایل موفقیت محصولات سری «کانگورو پلاس» موتوسل

اتوسرویس های نا آگاه مالکان خودرو را به اشتباه می اندازند

اگرچه اتوسرویس های نا آگاه باعث مقاومت مشتریان در برابر دریافت اطلاعات درست می شوند. از جمله مواردی که این اتوسرویس کار با تجربه اصفهانی وظیفه خود می داند به اطلاع مشتریان برساند، می توان به این نکته اشاره کرد که روغن موتور با کیفیت ضمن حفاظت از سلامت موتور هزینه های نگهداری و تعمیرات و حتی تعداد تعمیرات را نیز کاهش می دهد. از وی درباره اشتباه های مکرر خریداران پرسیدیم، وی در پاسخ گفت تعویض به موقع روغن موتور باعث کاهش هزینه های نگهداری و افزایش طول عمر خواهد شد اما متأسفانه بارها مشاهده شده است به این موارد توجه چندانی نمی شود.

البته اشتباه دیگری که رایج است و باعث می شود کار اتوسرویس های آگاه با سختی پیش برود، فعالیت اتوسرویس هایی است که بدون دانش کافی و فقط برای کسب درآمد اقدام به تعویض روغن می کنند. متأسفانه این مراکز با انتقال اطلاعات اشتباه باعث می شوند مشتریان با مشکلات زیادی روبه رو شوند و حتی در برخی موارد در برابر اطلاعات علمی و فنی مقاومت کنند. اگرچه در نهایت مشتری آسیب می بیند اما وظیفه ما که اطلاع رسانی صحیح است، با مشکل روبه رو می شود. در نهایت درباره برگزاری بستری برای آگاهی سازی بیشتر اتوسرویس ها پرسیدیم؛ علی محمدی در پاسخ گفت: «در سمینارها و همایش ها اطلاعات فنی و آموزشی خوبی ارائه می شود که همچون یک کلاس درس برای مالکان اتوسرویس هاست، و موتوسل نیز در سال های گذشته در برگزاری چنین سمینارها و بستری سازی های آموزشی به خوبی عمل کرده است.»

محصول «کانگورو پلاس»: محبوب مشتریان
 علی محمدی در خصوص اقبال این محصول گفت: «این محصول که امروز با سطح کیفی SM تولید و عرضه می شود، علاوه بر پشتیبانی از نیاز خودروهایی متنوع بازار توانسته است تمام موارد کیفی و نیاز مصرف کنندگان را به طور کامل برطرف کرده و همچنین منافع بیشتری را برای مصرف کننده ارائه کند. از جمله این منافع و مزایا می توان به ویژگی دومنظوره بودن آن اشاره کرد و منظور، سازگاری آن با موتورهای با سوخت ترکیبی (موتورهای بنزین سوز و گازسوز) است. همچنین بسته بندی خاص این محصول که دارای یک لیتر روغن رایگان است؛ مقرون به صرفه بودن این محصول برای مصرف کننده و اتوسرویس را نشان می دهد. بدین صورت که با توجه به حجم روغن مصرفی خودروهای هدف در این گروه که معمولاً بین ۳،۵ تا ۴،۷۵ لیتر است، استفاده از این محصول موجب می شود به ازای هر ۳ یا ۴ دوره تعویض روغن، یک بار تعویض روغن برای مصرف کننده رایگان باشد.» وی همچنین به موضوع سرریز روغن اشاره و تصریح کرد: «بسته بندی متفاوت و خاص این محصول مشکل سرریز کردن روغن با بسته بندی های باز برای خودروهایی مانند پژو پارس، پژو ۴۰۵ و سمند را که حجم روغن مصرفی آنها بیش از ۴ لیتر است نیز برطرف کرده است، زیرا اکثر بسته بندی های موجود در بازار با حجم ۴ لیتر هستند بنابراین برای این خودروها معمولاً مازاد حجم راز بسته بندی های باز سرریز می کنند اما محصول «کانگورو» موتوسل با حجم ۵ کوآرتز که معادل ۴،۷۳ لیتر است که با اطمینان خاطر این موضوع را پوشش می دهد. کاهش نگرانی مالک خودرو از بابت هزینه های تعمیرات از اهداف یک اتوسرویس کار حرفه ای است،

با هدف آگاه سازی و اطلاع رسانی در راستای سلامت خودرو و همچنین توجه به حساسیت های موجود در این بخش، این بار پای صحبت های یکی دیگر از اعضای خانواده بزرگ موتوسل نشستیم: آقای علی محمدی از استان اصفهان.

وی در ابتدای مصاحبه خود با روزنامه «دنیای خودرو» بیان می کند تعویض روغن شغل پدری او بوده و بیش از ۲۵ سال در این حرفه سابقه دارد، با در نظر گرفتن تجربه ۴۵ ساله پدر در این کسب و کار، این اتوسرویس که در منطقه کاوه اصفهان واقع شده است، حدود نیم قرن تجربه دارد.

درباره آشنایی با موتوسل، علی محمدی به ۱۳ سال پیش اشاره می کند که فعالیت موتوسل در استان اصفهان آغاز شد و اولین برندی بود که محصولات 20W50 را که تا پیش از این با سطح کیفی SL توسط رقبا عرضه می شدند، با سطح کیفی SL به بازار عرضه کرد.

البته این سطح گرانروی پر مصرف بازار (20W50) با عنوان سری خاص کانگورو و با بر خورداری از ویژگی های خاص برای مصرف کننده عرضه شد. با توجه به رضایت بالای مشتریان، این همکاری از سال ۱۳۸۷ تا کنون به صورت پیوسته تداوم داشته و روز به روز افزایش یافته است.



روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانروی	محصول	تنرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	هایلوکس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN		

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانروی	محصول	تنرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت موتوسل	درجه گرانروی	محصول	تنرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	موتوسل توربو (Motosel TURBO)	5w40SN/5W30SN	گلف	

TITAN FORMULA SM

شرکت روغن فوکس ایرانیان
 شعبه فوکس آلمان در ایران

روغن موتور بنزینی نیمه سنتزی با عملکرد فوق العاده بالا - مناسب خودروهای سواری بنزینی - دارای خواص پاک کنندگی و ضد سایش در موتور

گرید: SAE 10W-40

LUBRICANTS.
 TECHNOLOGY.
 PEOPLE.

www.fuchs.ir
 fuchs.ir
 ۰۲۱ - ۷۱۱۶۴
 www.aparat.com/fuchs.ir



دلیل گزارش نشده است. مشکل این خودروها آن است که احتمال دارد لوله ترمز سمت راست با مهره‌ای نادرست ساخته شده باشد و اگر این مهره شل شود ممکن است روغن ترمز نشست کند که به نوبه خود می‌تواند سبب دیر عمل کردن ترمز شود و خطر تصادف را افزایش دهد. این مشکل تنها روی یک مدار ترمز و کاهش عملکرد آن تأثیر می‌گذارد و از ارسال نوبت فراخوان به مالکان این خودروها از ۳۱ دسامبر آغاز می‌شود.

گروه فولکس واگن آمریکا برخی نسخه‌های فولکس واگن تیگوان ۲۰۲۲ را فرخوان می‌کند. زیرا ممکن است در این نسخه‌ها لوله ترمز با گشتاور نامناسب چرخ جلو در سمت راست ارتباط داشته باشد که این موضوع می‌تواند منجر به نشست روغن ترمز و اشکال در عملکرد ترمز شود. این فراخوان حدود یک‌هزار و ۲۸۵ دستگاه خودرو و شاسی‌بلند را پوشش می‌دهد و بخش ۵۷۳ سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه آمریکا گزارش داده است که هیچ حادثه‌ای تا امروز به این



فراخوان تیگوان ۲۰۲۲ در آمریکا به دلیل نقص در ترمز

نوآوری بر مبنای جنرال موتورز برای ارتقای عملکرد ترمز

چالشی که «برمبو» از آن سربلند خارج شد



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

دام لستر، مهندس ارشد جنرال موتورز می‌گوید: «مشتریان پیکاپ و شاسی‌بلند جنرال موتورز انتظار دارند تمام ویژگی‌های تولیدی یکسان، از جمله سیستم ایمنی و کیفیت را در اختیار داشته باشند و در عین حال تجربه رانندگی با سیستم ترمز جدید را با ارتقای لوازم جانبی به دست آورند.»

دن سندبرگ، رئیس و مدیرعامل برمبو آمریکا شمالی نیز در خصوص این سیستم نوآورانه و مزیت‌های آن می‌گوید: «سیستم ارتقای ترمز برمبو به مشتریان این فرصت را می‌دهد تا محصول شورولت، کامیون GMC و شاسی‌بلند یا کادیلک اسکالارا که قبلاً در اختیار داشته‌اند یا تازه خریداری کرده‌اند، با عملکرد نهایی ترمز ارتقا دهند.»

این کالیبر فرمز منحصراً در فرآیند تست پیوسته دور یک روتور بزرگ و دارای تهویه می‌پیچد که نه تنها عالی به نظر می‌رسد و دهانه چرخ را پر می‌کند، بلکه به ترمزگیری بهینه و کنترل بهتر هنگام حمل بار یا کشیدن تریلر کمک می‌کند.



سیستم ترمز در خودرو یکی از مهم‌ترین بخش‌ها که با ایمنی افراد سروکار دارد شناخته می‌شود و از این حیث تولید محصولات جدید و نوآور و عرضه محصولاتی که سطح ایمنی را افزایش می‌دهد از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. شرکت برمبو به عنوان پیشرو و مبتکر شناخته شده فناوری ترمز به همراه مهندسان شرکت جنرال موتورز، سیستم ارتقای عملکرد ترمز را برای خودروهایی مانند شورولت سیلورادو، تاهو، سیرا، یوکان و... طراحی و آزمایش کردند. سیستم ارتقای عملکرد ترمز برمبو برای عملکرد بی صدا و ثابت در خیابان و همچنین توقف قابل اعتماد و قوی هنگام کار با یکسول طراحی شده است. بر این اساس جنرال موتورز تیم برمبو را به منظور طراحی یک کالیبر شش پیستونی که بیش از ۲۰ پروفیل چرخ مختلف را در خود جای می‌دهد، به چالش کشید. این روند به مشتریان این امکان را می‌دهد که سیستم ارتقای عملکرد ترمز شش پیستونی جسورانه را در ترکیب با طیف گسترده‌ای از تولیدات جنرال موتورز اضافه کنند.

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	لنت پارس (ایران)	
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریجیپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیبر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۲	لنت جلو پراید صبا	لنت پارس لنت تیبیا لنت جلو پژو ۴۰۵ لنت جلو پارس لنت جلو سمند بدون لوازم لنت جلو پژو ۲۰۶ لنت جلو سمند سورن لنت جلو تندر ۹۰ لنت جلو ساینا لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ لنت جلو دانگ فنگ H30 لنت جلو ۲۰۷ لنت جلو دنا پلاس	
	۱۱۰,۰۰۰ (آبی)	۹۲,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۶۰,۰۰۰ (آبی)	۱۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۱۵۵,۰۰۰ (آبی)	۱۶۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۷۰,۰۰۰ (آبی)	۱۹۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۸۰,۰۰۰ (آبی)	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۲۱۰,۰۰۰ (آبی)	۱۸۳,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۴۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				
	۱۵۰,۰۰۰ (آبی)	۲۰۵,۰۰۰ (آبی)			۵۸۶				

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	ایران لنت (ایران)
	-	-	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریجیپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیبر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۴	لنت جلو پراید صبا	
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	جهان ترمز کانتان (ایران)
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰	آلمان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریجیپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیبر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۷۸	لنت جلو پراید صبا	
	۸۰,۰۰۰	۷۸,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۵۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۹۰,۰۰۰	۱۲۵,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۹۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۴۵,۰۰۰	۱۳۰,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۰۰,۰۰۰	۱۴۵,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۷۰,۰۰۰	۱۵۵,۰۰۰			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			

تصاویر	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	دارای تاییده استاندارد جهانی	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای استانداردهای ملی ایران	شروع فعالیت	محصولات	گیرا لنت (ایران)
	۹۰,۰۰۰	۶۵,۲۰۰	آلمان و انگلستان	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- تریجیپس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیبر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	۵۸۶	۱۳۹۸	لنت جلو پراید صبا	
	۹۰,۰۰۰	۶۵,۲۰۰			۵۸۶			
	۱۵۰,۰۰۰	۱۱۳,۰۰۰			۵۸۶			
	۲۰۰,۰۰۰	۹۲,۳۰۰			۵۸۶			
	۲۰۰,۰۰۰	۹۲,۳۰۰			۵۸۶			
	۱۹۰,۰۰۰	۱۱۷,۰۰۰			۵۸۶			
	۱۶۶,۰۰۰	۱۱۱,۰۰۰			۵۸۶			
	۲۱۲,۰۰۰	۹۲,۳۰۰			۵۸۶			
	۱۸۸,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			
	-	-			۵۸۶			

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح باله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لوله دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لوله دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ و عدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ - به دلیل عملکرد نامناسب کالیبر و یا آب بندی نشدن لنت

عدم پخش قطعات برگشتی



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲ آذر ۱۴۰۰. سال هفتم. شماره ۱۵۴۲

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۱۴ آذر ۲۰۰۰، اصفهان ۱۷ آذر ۲۰۰۰، شیراز ۲۲ آذر ۲۰۰۰، مشهد ۱۹ آذر ۲۰۰۰، تبریز ۱۲ آذر ۲۰۰۰، ارومیه ۱۲ آذر ۲۰۰۰، رشت ۱۹ آذر ۲۰۰۰، گرگان ۱۹ آذر ۲۰۰۰، ساری ۱۸ آذر ۲۰۰۰، شهرکرد ۱۳ آذر ۲۰۰۰، اهواز ۲۷ آذر ۲۰۰۰، یزد ۲۱ آذر ۲۰۰۰، کرمان ۲۲ آذر ۲۰۰۰، بندرعباس ۳۱ آذر ۲۰۰۰، زاهدان ۲۶ آذر ۲۰۰۰

بیلیورد
Billboard

کابوس تمام عیار!

این آگهی توسط آژانس بین‌المللی اوگیلوی برای نمایندگی فروش تویوتا در امارات متحده طراحی شده و در آن به اهمیت خدمات پس از فروش اشاره شده است که در صورت بی‌توجهی می‌تواند سفر ما را به کابوسی تمام عیار بدل کند.

Drive fearless.
Service contract package,
from AED 1,528*.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
خبرنگار

زیر پا گذاشتن حقوق شهروندی تا کجا؟!

بیش از ۲۰ ماه است از ورود ویروس منحوس کرونا به کشورمان می‌گذرد و در ابتدا طی تحقیقات صورت گرفته از سوی وزارت بهداشت و سازمان بهداشت جهانی درباره این ویروس این گونه مطرح شد که «رعایت فاصله اجتماعی و تمیز شدن سطوح می‌تواند از همه‌گیری کرونا جلوگیری کند.» اما با گذشت یک سال و دقیقاً در اواسط سال ۲۰۲۰ (۱۳۹۹) این ویروس تکامل یافته‌تر شد و مطابق تحقیقات پژوهشگران و محققان بخش ویروس‌شناسی دانشگاه آریزونا، ساختار آن نسبت به قبل قدرتمندتر و تاثیرگذارتر شد. به گونه‌ای که هم‌اکنون می‌تواند ظرف کمتر از ۴۸ ساعت فرد مبتلا را از پا در آورد. در عین حال طی تحقیقات بعدی مشخص شد که ویروس جدید تنها از راه تنفس و سرریح‌تر از گذشته از فردی به فرد دیگر منتقل می‌شود که این مساله به خودی خود حساسیت‌ها و مراقبت‌های فردی را تا حد زیادی کاهش داد. به طوری که امروزه در اماکن شلوغی مانند جایگاه‌های سوخت شاهد آن هستیم که عده‌ای که تعداد آن‌ها کم هم نیست به پروتکل‌های بهداشتی همچون گذشته توجه چندانی ندارند. این مساله زمانی جدی‌تر می‌شود که برخی افراد در مکان‌های بسته و مسقف همچون مترو و اتوبوس نیز به حقوق شهروندی در این باره توجهی نمی‌کنند و متأسفانه گاه با تذکر مسافران نیز برآشفته شده و در کل برخوردی ناپسند و غیرمنطقی با چنین موضوعاتی دارند. اما به هر حال آنچه سلامتی شهروندان را همچنان به شدت تهدید می‌کند و بیم آن می‌رود با بی‌توجهی و مسئولیت‌ناپذیری در برابر آن جامعه را وارد امواج بعدی خود کند، کروناست و می‌طلبد تک‌تک شهروندان آن را همچون گذشته جدی بگیرند و در برابر افرادی که در این باره بی‌توجهی می‌کنند، موضع جدی‌تری داشته باشند.

نکته آموزشی

اهمیت توازن تایرها

گاهی پیش می‌آید که هنگام حرکت با خودرو خصوصاً در سرعت‌های بالا فرمان خودرو شروع به لرزیدن می‌کند و در چنین شرایطی برخی خرابی‌ها را علت لرزش می‌دانند؛ در حالی که مشکل اصلی بالانس نبودن چرخ‌هاست. اگر جرم چرخ به صورت کاملاً متقارن توزیع نشود، چرخ هنگام گردش به لرزش خواهد افتاد و بالانس تایر به این شکل صورت می‌گیرد که به چرخ وزنه‌های کوچکی اضافه می‌شود تا توزیع جرم به صورت یکسان باشد. عمل بالانس به دو شیوه استاتیکی و دینامیکی انجام می‌شود و در صورتی که چرخ خودرو بالانس نباشد می‌تواند به خرابی سیستم‌های تعلیق و فرمان و گاهی نیز خرابی گیربکس منجر شود.

گاهی پیش می‌آید که هنگام حرکت با خودرو خصوصاً در سرعت‌های بالا فرمان خودرو شروع به لرزیدن می‌کند و در چنین شرایطی برخی خرابی‌ها را علت لرزش می‌دانند؛ در حالی که مشکل اصلی بالانس نبودن چرخ‌هاست. اگر جرم چرخ به صورت کاملاً متقارن توزیع نشود، چرخ هنگام گردش به لرزش خواهد افتاد و بالانس تایر به این شکل صورت می‌گیرد که به چرخ وزنه‌های کوچکی اضافه می‌شود تا توزیع جرم به صورت یکسان باشد. عمل بالانس به دو شیوه استاتیکی و دینامیکی انجام می‌شود و در صورتی که چرخ خودرو بالانس نباشد می‌تواند به خرابی سیستم‌های تعلیق و فرمان و گاهی نیز خرابی گیربکس منجر شود.

ایساکو
رتبه یک خدمات پس از فروش
برای نخستین بار در تاریخ صنعت خودرو کشور
همزمان با دوازده سال صدرنشینی



www.isaco.ir

آمیزه ای از دانش نوین و تجربه کهن

ایساکو
ایرانلنت