



نوبرانه کرمان موتور به بازار رسید

۵



مدیر عامل فولاد خوزستان در بازدید از بخش احیا

دستیابی به ظرفیت اسمی در واحد زمزم ۳، تبلور افتخار، اقتدار و ایستادگی است



احیا، حساس تر شده است. پیش از ورود به فصل گرما، باید برای انبارش آهن اسفنجی تولیدشده در زمزم ۳، زمین مناسب در نظر گرفته شود. در این دیدار که با حضور محمد نیکوکار قائم مقام مدیرعامل در امور بهره‌برداری و توسعه، عباسعلی تقوی معاون منابع انسانی و امور اجتماعی، میثم شهنیانی معاون طرح و برنامه و جمعی از مسئولان شرکت حضور داشتند، مدیران بخش احیا، با تشکر از توجه مدیرعامل شرکت نسبت به این بخش، درخواست‌هایی را ارائه نمودند که در دستور کار بررسی قرار گرفت. گفتنی است، پس از نشست یاد شده، امین ابراهیمی مدیرعامل و هیات همراه با راهنمایی سینا ربی سرپرست مدیریت بخش احیا و دیگر مسئولان از سایت صنعتی و اتاق‌های کنترل بخش یاد شده، بازدید میدانی نمودند.

این واحد، ۲ میلیون تن در نظر گرفته شده است. ابراهیمی در ادامه تصریح نمود: جبران خسارت توقف تولید باید با توان مضاعف جبران شده و همان‌گونه که در حوزه فروش شمش به استانداردهای لازم رسیدیم، باید برای فروش آهن اسفنجی نیز استانداردهای لازم لحاظ شود. وی افزود: سال جاری، وظیفه بخش

امین ابراهیمی مدیرعامل و هیات همراه با سینا ربی سرپرست مدیریت بخش احیا و جمعی از مدیران و کارکنان بخش، روز چهارشنبه ۵ اردیبهشت ماه ۱۴۰۳ در دفتر مدیر بخش احیا، دیدار و در ادامه از سایت صنعتی این بخش بازدید میدانی نمودند. ابراهیمی با تبریک تحقق ظرفیت اسمی تولید در واحد زمزم ۳ گفت: هدف تولید سالانه پیش‌بینی شده برای



روایتگری، نقطه گسست از تبلیغات سنتی

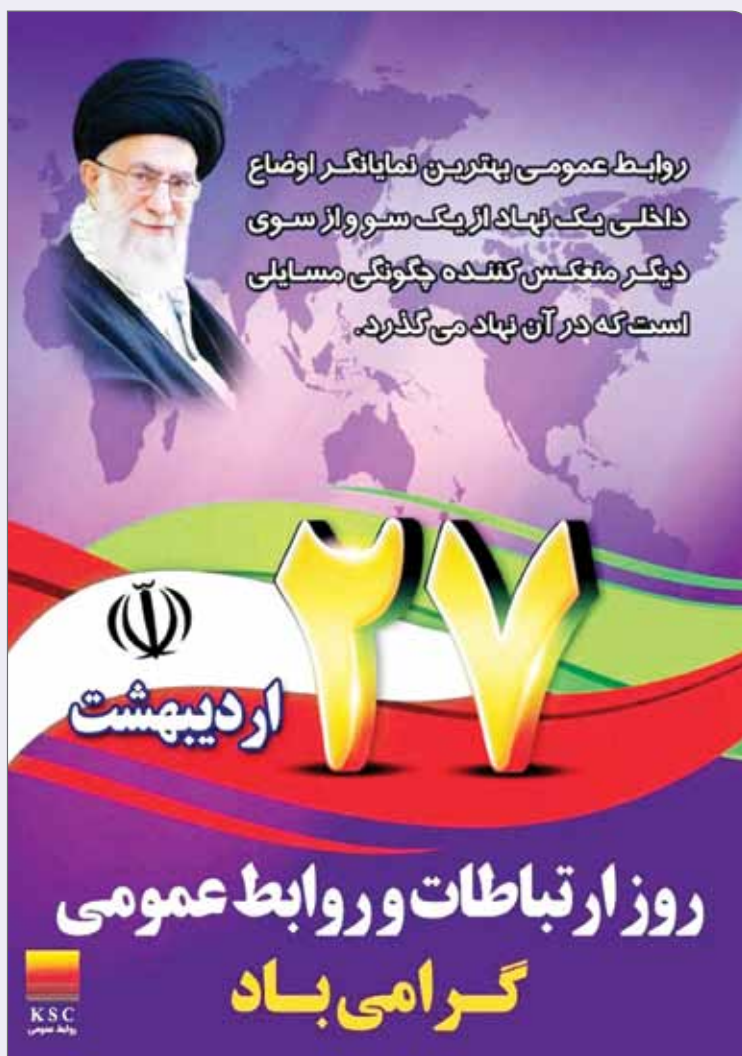
روابط عمومی، تحول محتوایی و افزایش سرمایه اجتماعی

عمومی را دوچندان کند، ضمن آنکه به نظر می‌رسد یک تغییر رویکرد جدی در روابط عمومی‌ها به سمت روایتگری ضروری است. رویکرد سنتی به روابط عمومی مبتنی بر انعکاس آماری و تصویری عملکردها با استفاده از ابزار قدیمی رسانه‌ای بوده است اما در عصر جدید با روایتگری می‌توان عملکرد موثرتری در انعکاس عملکردها و دستاوردها داشت به‌ویژه با استفاده از ابزار جدید رسانه‌ها و شبکه‌های مجازی. از این رو تولید محتوای مبتنی بر روایت می‌تواند دشواری‌ها، تلاش‌ها، کیفیت فعالیت‌ها و فرایند به ثمر رسیدن آنها را بخوبی به تصویر بکشد و مخاطبان ارتباط عینی‌تری با فعالیت‌های بخش‌های مختلف برقرار کنند

محمد جمعی - مدیر روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان به مناسبت ۲۷ اردیبهشت‌ماه روز جهانی ارتباطات و روابط عمومی: در سال‌های اخیر رهبر فرزانه انقلاب اسلامی با تحلیل نقشه‌ها و برنامه‌های دشمنان انقلاب اسلامی برای وارونه جلوه دادن حقایق و دلسرد نمودن مردم از انقلاب و نظام، بر ضرورت امیدآفرینی و نشاط بخشی در جامعه تاکید فرموده‌اند. دقیقاً در نقطه مقابل تلاش دشمن که برای نامید کردن مردم برنامه‌ریزی می‌کند تزریق امید به جامعه به‌عنوان راهبردی اصولی و ضروری می‌بایست مورد توجه قرار بگیرد. در این میان نقش نهاد روابط عمومی در سازمان‌ها، نهادها و شرکت‌های مختلف بسیار حائز اهمیت است. از یکسو انعکاس دستاوردها، موفقیت‌ها و پیشرفت‌ها و انتقال آن به افکار عمومی و از سوی دیگر کسب نظرات و دیدگاه‌های مردم و انعکاس آن به مدیران و متولیان امر رسالت مهمی است که روابط عمومی‌ها به دوش می‌کشند.

در سال‌های اخیر به موازات تحریم‌های گسترده و ظالمانه آمریکا، بنگاه‌های خبرپرگانی متعددی در خارج و گاهی داخل کشور سعی کرده‌اند تا با القای ناآرامی، سیاه نمایی و کوچک شمردن پیشرفت‌ها در عرصه‌های مختلف، میان مردم و نظام اسلامی زاویه ایجاد کنند. در چنین شرایطی بار اصلی و مهم حفظ انسجام اجتماعی، وحدت ملی و رابطه میان ملت و نظام از یکطرف بعهده مسئولان بخش‌های مختلف کشور بواسطه عملکردشان و از طرف دیگر برعهده روابط عمومی‌ها بواسطه انعکاس مطلوب و حرفه‌ای تلاش‌ها و دستاوردها بوده است.

نکته حائز اهمیت آنست که برون داد عملکرد روابط عمومی صرفاً بر نوع نگاه مردم به یک دستگاه، سازمان و یا شرکت محدود نمی‌شود بلکه بر امیدواری آنها نسبت به خدمات و پیشرفت‌های نظام می‌افزاید. سرلوحه قراردادن اصول مهم اخلاقی چون صداقت و راستگویی، استفاده از ابزار روز و تکنولوژی‌های رسانه‌ای و همگام شدن با تحولات در عرصه ارتباطات و ایجاد تحول در عملکرد روابط عمومی‌ها به لحاظ محتوایی می‌تواند اثربخشی روابط عمومی‌ها بر افکار



۱۲ هزار خودروی وارداتی کجا رفتند؟



طبق مستندات گمرک از سال گذشته تا پایان فروردین ماه امسال ۱۲ هزار خودروی وارداتی از طریق گمرکات کشور ترخیص قطعی شده‌اند. این در شرایطی است که معابر کمتر شاهد تردد خودروهای وارداتی سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ است.

برخی مستندات از روند روبه‌رشد ترخیص خودروهای وارداتی از گمرکات کشور حکایت دارد؛ این در شرایطی است که به نظر می‌رسد وارداتی‌ها بعد از ترخیص در مکان مشخصی متوقف می‌شوند.

طبق آمارهای گمرک در سال گذشته ۱۱ هزار و ۲۳۴ دستگاه خودروی سواری به ارزش ۲۲۳ میلیون و ۸۶۱ هزار دلار از طریق گمرکات کشور ترخیص قطعی شده است. این در شرایطی است که در فروردین ماه امسال نیز تعداد ۷۳۴ دستگاه سواری به ارزش ۱۵ میلیون دلار به طور قطعی وارد کشور شد. برخی منابع آگاه همچنین تایید می‌کنند که در اردیبهشت‌ماه روند ترخیص خودرو بهبود یافته و محصولات بیشتری از گمرکات کشور خارج شده‌اند.

نکته‌ای که در روند بهبود یافته ورود خارجی‌ها خودنمایی می‌کند عدم رونمایی این محصولات در معابر عمومی، جاده و خیابان‌هاست. به تصدیق بسیاری از شهروندان، معابر شهری و جاده‌ها کمتر شاهد تردد خودروهای وارداتی سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ هستند. با توجه به این موضوع سوالی که مطرح می‌شود این است که مسیر اصلی خودروهای وارداتی کجاست؟ به بیان دیگر، محصولاتی که از گمرک ترخیص می‌شوند دقیقا در چه نقطه‌ای متوقف می‌شوند؟

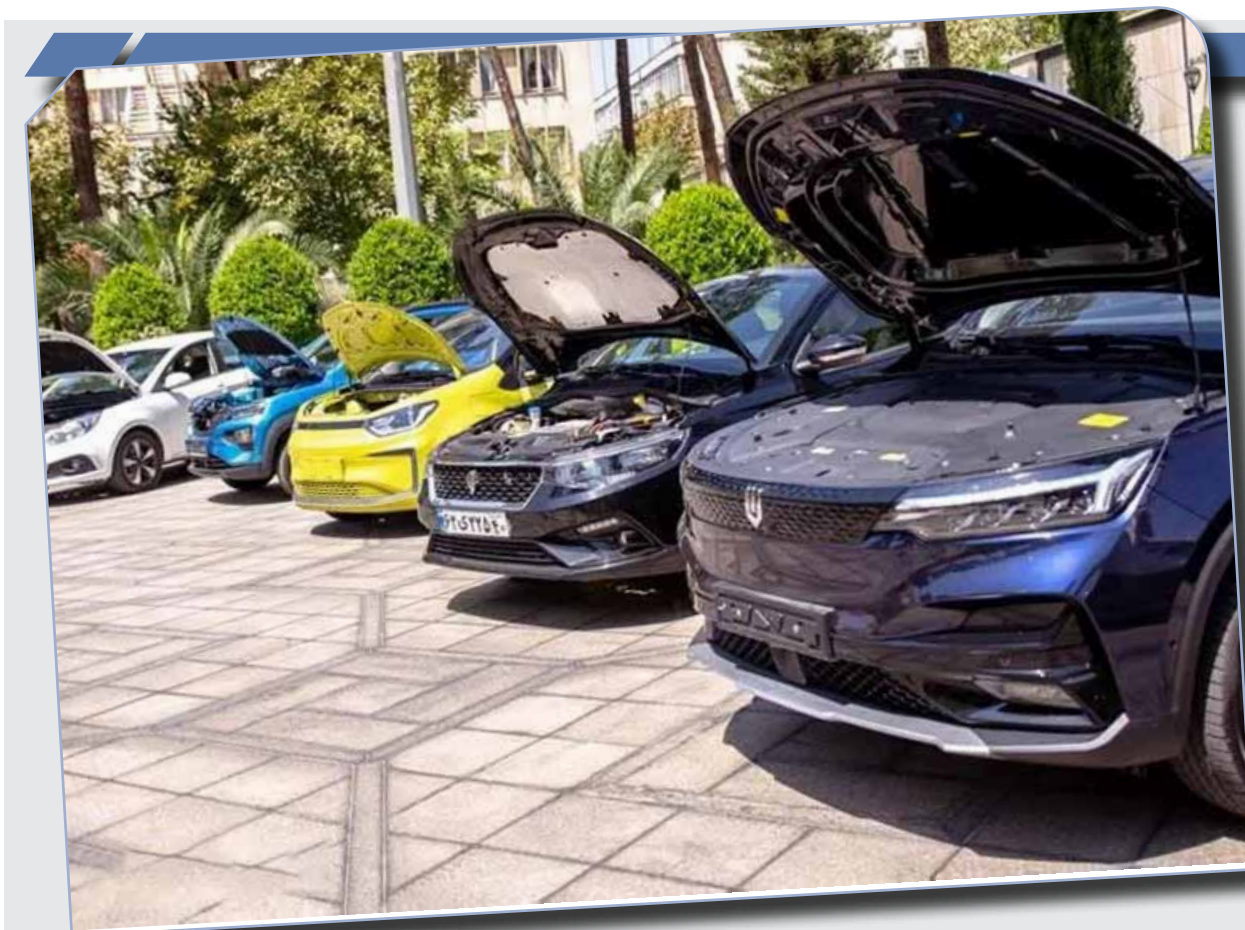
پرسش‌های یادشده در شرایطی مطرح است که از سال ۱۴۰۱ همراه با لغو توقف واردات خودرو، قرار بود ورود خارجی‌ها به تنظیم بازار کم کند؛ حال نه‌تنها این امر محقق نشد که محل توقف محصولات خارجی نیز با پرسش‌هایی مطرح است. از زمان ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو در شهریور ۱۴۰۱ تا به امروز حدود ۲۱ ماه می‌گذرد، این در حالی است که واردات مطابق با وعده‌ها پیش نرفت و روندی بسیار کند دارد. هرچند تا بوی واردات خودرو بعد از گذشت سه سال در دولت سیزدهم شکسته شد اما کج‌راهه سیاستگذار در وضع مقررات و دستورالعمل ورود خارجی‌ها از یک طرف و دخالت دولت در سازوکار خارجی‌ها از سوی دیگر، باعث شد وارداتی‌ها مسیر پرتخطایی را تا به امروز طی کنند. خطای اول از جایی شروع شد که سیاستگذار دادن وعده‌و وعده‌های واهی به متقاضیان خودرو را آغاز کرد و ورود خارجی‌ها به بازار را منجر به تنظیم‌گری بازار خودرو خواند. وعده‌های بی‌عمل تا جایی پیش رفت که قرار بر واردات ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال ۱۴۰۲ بود؛ این در شرایطی است که آمار گمرک در اسفندماه سال گذشته از ورود ۱۱ هزار و ۲۳۴ دستگاه خودرو حکایت دارد. در ادامه گزینش شرکت‌های وارداتی از سوی وزارت

مسیر ورود خارجی‌ها

همان‌طور که عنوان شد در معابر عمومی، خیابان‌ها و جاده‌های کشور نشانی از ۱۲ هزار خودرویی که تاکنون ترخیص شده، نیست. این در شرایطی است که عباس علی‌آبادی، وزیر صمت، به‌تازگی اعلام کرد ۱۳۳ هزار خودروی وارداتی ثبت سفارش شده و از این تعداد، ۵۰ هزار خودرو در گمرکات کشور است. با استناد به گفته وزیر که عنوان کرده بود در سال ۱۴۰۳ روند واردات سرعت می‌گیرد، برخی منابع آگاه از سرعت‌گیری ورود خارجی‌ها خیر می‌دهند؛ با این حال به نظر می‌رسد مسیر نهایی خودروهای وارداتی مسیر تنظیم‌گری نیست. این موضوع از این جهت اهمیت پیدا می‌کند که درحال حاضر بسیاری از نمایشگاه‌های خودروهای خارجی که بیشتر در دو خیابان مطهری و بهشتی تهران واقع شده‌اند، مملو از محصولات متعلق به سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ است. این موضوع نشان‌دهنده این است که متقاضیان خودروهای وارداتی که در اسفندماه سال ۱۴۰۱ با دیو کردن ۵۰۰ میلیون تومان پول در حساب‌های خود، اقدام به ثبت‌نام وارداتی‌ها کردند بیشتر قصدی برای استفاده شخصی نداشتند و به

صمت که بیشتر تمایل به تولیدکنندگان خودرو داشت و همچنین وضع شروطی همچون واردات در ازای انتقال فناوری، واردات خودرو را از مسیر اصلی منحرف کرد. در این مسیر واردکنندگان با سابقه کشور حذف شدند و به جای آنها تولیدکنندگانی در صف واردات خودرو قرار گرفتند که بیشتر دغدغه تولید داشتند تا واردات خودرو. در نهایت اینکه واردات با سد ایرادات و اشکالات سازمان ملی استاندارد و پلیس راهور نیز برخورد کرد که همین موضوع به ورود خارجی‌ها به صورت قطره‌چکانی دامن زد. این مسیر پرتخطایی سیاستگذار نه‌تنها روند واردات را کند کرد که مسیر نهایی خودروها بعد از ترخیص را نیز به بیراهه کشاند.

فروش حواله خودرو، فروش اولویت و گذاری محصولات خارجی و در نهایت دیپوی محصولات از نتایج سیاستگذاری در حوزه واردات خودرو است. فضای رانتی که هم‌اکنون در بازار محصولات خارجی حکم‌فرماست در هیچ دوره‌ای شاهد آن نبوده‌ایم. دولت سیزدهم را که متولی لغو توقف واردات خودرو بود، می‌توان مقصر شکل‌گیری چنین فضایی خواند.



ایده جدید قیمت گذاری خودرو لو رفت

سختگوی شورای رقابت از آزادسازی قیمت خودروهای برقی خبر داد.

براساس اظهارات سپهر دادجوی توکلی قیمت گذاری خودروی برقی از محصول ۵۴۳ شورای رقابت خارج شده است.

آن طور که سختگوی شورای رقابت گفت: «اعضای این شورا به اتفاق آرا تصویب کردند تا شیوه قیمت گذاری خودروهای برقی از ذیل مصوبه ۵۴۳ خارج شده و شرکت های واردکننده و شرکت های خودروساز خود به طور مستقل نسبت به تعیین قیمت محصولات تولیدی خود اقدام کنند.»

عرضه آسان‌تر و افزایش رقابت‌پذیری در بازار خودرو از مهم‌ترین دلایل این تصمیم بوده است.

اما به نظر می‌رسد علاوه بر دلایل یاد شده شورای رقابت به دنبال این بوده تا آزادسازی قیمت خودرو را نیز به صورت پایلوت امتحان کند و چنانچه این ایده در بازار خودروهای برقی جواب داد به تدریج و با یک برنامه زمان بندی قیمت محصولات پرتقاضا را هم در می‌آورد کند.

نزدیک به دو ماه از سال ۱۴۰۳ می‌گذرد و شرکت های بزرگ خودروسازی همچنان موفق نشده‌اند تا مجوز افزایش قیمت محصولات تولیدی خود را از وزات صمت دریافت کنند.

افزایش پیدا نکردن قیمت کارخانه‌ای در شرایطی رقم خورده که شاهد هستیم بیش از یک سال از آخرین مجوز صادر شده برای افزایش قیمت محصولات شرکت های خودروساز می‌گذرد

و صورت های مالی این شرکت ها نیز تا پایان آذر سال گذشته در مجموع زیان انباشته حدود ۱۷۴ هزار میلیارد تومانی را ثبت کرده است. کارشناسان پیش بینی می‌کنند زیان انباشته این شرکت ها با انتشار صورت های مالی تا پایان اسفند ۱۴۰۲ به حوالی ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی برسد.

کارشناسان تاکید می‌کنند بنابراین سیاست گذار چاره ای ندارد تا فکر به حال شیوه قیمت گذاری خودرو در می‌آورد کند. اما تحلیلگران معتقدند مدیران صمت جسارت آزادسازی قیمت محصولات شرکت های خودروساز را ندارند و این مساله تنها مربوط به دولت سیزدهم نیست.

این تحلیلگران ادامه می‌دهند اما با توجه به وضعیت خودروسازان به نظر می‌رسد دیگر سیاست قیمت گذاری دستوری پاسخگو نیست و سیاست گذار باید فکر دیگر برای خودروسازان کند.

پیش بینی می‌شود آزادسازی قیمت خودرو در کوتاه مدت روی قیمت های بازاری خودرو اثر منفی گذاشته اما به تدریج با قوی شدن بنیه مالی خودروسازان و افزایش تیراژ خودروسازان بتوانند به تمام تقاضاهایی که به سمتشان می‌آید پاسخ مثبت دهند.

بنابراین منحنی قیمت خودرو در بازار نزولی شده و متقاضیان به جای خرید از بازار راه خود را به سمت دفاتر فروش شرکت های خودروساز کج می‌کنند.

بنابراین ایده آزادسازی قیمت خودروهای برقی می‌تواند تمیرینی برای آزادسازی قیمت خودروهای پرتقاضا باشد.

واردات خودروی خاص جتور به ایران



قدرت و ۳۹۰ نیوتن‌متر گشتاور است. نسخه‌ی دو دیفرانسیل این خودرو در زمان ۱۰ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و نهایت سرعت ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت فراهم می‌کند. وزن خالص T۲ همراه امکانات کامل شامل قفل دیفرانسیل، حدود ۱۹۰۰ کیلوگرم است و ۹ تا ۱۰ لیتر بنزین در هر صد کیلومتر، مصرف می‌کند.

کیسه هوای سرنشینان جلو و پرده‌ای سراسر اتاق، سانروف و سقف پانورامیک، کروز کنترل هوشمند با قابلیت رانندگی خودران سطح دو همراه ترمز خودکار، دوربین پارک و دید ۳۶۰ درجه، سیستم صوتی ۸ بلندگو، فناوری ترمز و پایداری ABS - EDB - BAS - TSC - ESP - HAC همراه حفظ خودرو در شیب، برای جتور تراولر T۲ ارائه می‌شود.

قیمت جتور تراولر T۲ در بازار جهانی و پیش‌بینی برای ایران

آستانه قیمت ۲۰ هزار دلار برای نسخه‌ی تک دیفرانسیل با موتور ۵/۱ توربو جالب توجه است. مدل قوی‌تر با امکانات دو دیفرانسیل نیز، ۲۵ هزار دلار قیمت دارد که چندین متفاوت از تیگو ۸ پرو مکس نیست. با شرایط موجود، ضمن توجه به نرخ دلار ۶۰ هزار تومانی و اضافه‌پرداخت‌های اجباری برای واردات خودروی خارجی، حدود قیمت جتور تراولر مجهز به موتور ۲ لیتر توربو و سیستم چهار چرخ محرک برای بازار ایران، ۳ میلیارد تومان خواهد بود.

شکی نیست که رانندگی خارج جاده با خودروهای چینی، کیفیت فنی مشابه محصولات تویوتا را فراهم نمی‌کند؛ اما غالب خریداران مدل‌های دو دیفرانسیل ساخت JAC و چری هم، صرفاً برای مسیری‌های سنگ‌لاخ و اصطلاحاً آفرود سبک، سراغ برندهای ساخت چین می‌روند. قیمت پایین‌تر نسبت به هایلوکس و پرادو دست دوم، ابعاد بزرگ، خدمات پس از فروش مناسب و گارانتی طولانی مدت، باعث جلب توجه مشتریان به سمت شاسی‌بلندهای چینی می‌شود.

مخاطب تداعی می‌کنند و شباهت چندانی به شاسی‌بلندهای آفرود از برندهای مشهور ندارند. این تجهیزات، همراه با چرم مرغوب داخل تودری‌ها، حس یک خودروی مدرن و باکیفیت را برای مخاطب ایرانی تداعی خواهد کرد.

نمایشگر لمسی ۱۵/۶ اینچ و پنل دیجیتال ۲۵/۱۰ مهم‌ترین عناصر داخل کابین هستند. فرمان لوکس با پوشش چرم هم‌رنگ صندلی، ساختار مستطیل مدور و چشم‌نواز دارد. این خودرو اساساً وابسته به دکمه‌های متعدد نیست. حتی برای تغییر حالت رانندگی و سیستم دو دیفرانسیل از کلیدگردان استفاده شده است. دسته‌دنده‌ی بزرگ و کر یستالی، دیگر عامل جلب توجه برای سرنشین T۲ است.

شاسی بلند دو دیفرانسیل چری، فاصله محوری مشابه تویوتالند کروزر دارد و به همین دلیل، فضای ایده‌آل مناسب ۵ سرنشین بلندقد فراهم می‌کند. کیفیت ساخت و راحتی صندلی‌ها بسیار خوب است و تراولر T۲ حتی نسخه‌ی سه ردیفه هم دارد. با این شرایط در مدل استاندارد، بیش از ۷۰۰ لیتر فضای قابل استفاده برای بار پشت صندلی‌ها فراهم است.

پیشروانه و تجهیزات فنی جتور تراولر T۲

مدل پایه، صرفاً محرک جلو است و سیستم دو دیفرانسیل برای نسخه‌ی سفارشی ارائه می‌شود. احتمالاً جتور تراولر با امکانات نزدیک به فول آپشن وارد ایران خواهد شد و چهار چرخ محرک خواهد بود.

ارزان‌ترین نمونه از موتور ۵/۱ لیتر توربوشارژ با قدرت ۱۸۴ اسب بخار و گشتاور ۲۹۰ نیوتن‌متر استفاده می‌کند. این مدل همراه گیربکس ۷ سرعته دبل کلاچ و سیستم تک دیفرانسیل، ۱۷۰۰ کیلوگرم وزن دارد و در زمان ۱۴ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

مدل اصلی جتور تراولر، مجهز به موتور ۲ لیتر توربوشارژ با ۲۵۴ اسب بخار

حالت مکعبی در تمام زاوی‌ها دیده و وجود دارد. حتی چراغ‌های اصلی هم، نمای چهار گوش ارایه می‌دهند تا حس یک شاسی‌بلند آفرود و خشن تداعی شود. روشنایی روز با سه LED در طرفین فراهم شده و مه‌شکن کوچک داخل سپر است. حجم‌دهی بدنه ساده به نظر می‌رسد و ادوات پلاستیک سیاه رنگ، نقش اصلی را در نمای اصلی دارد.

چرخ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچ برای تراولر T۲ همراه تایرهای عاج دار با پهنای ۲۵۵ میلی‌متر ارایه می‌شوند. در نمای جانبی هم، قاب گلگیرهای پلاستیکی توی ذوق می‌زنند و حس لوکس خودرو را کاهش می‌دهند. برای این خودرو، سقف تا انتهای بدنه، حالت افقی خود را بدون شیب واضح، حفظ می‌کند و ریل باربند با ابعاد بزرگ در تمام نسخه‌ها وجود دارد. خطوط برش درهای ورود به کابین و قاب پنجره‌ها نیز عمودی هستند.

در نمای پشت، خطوط عمودی و زوایای ۹۰ درجه نقش اصلی دارند. این شرایط حتی در نورهای LED داخل کاسه چراغ هم به وضوح دیده می‌شود. جتور تراولر T۲ از سپر سیاه پلاستیکی و درپوش صندوق بازشونده به سمت راست استفاده می‌کند. زاپاس بیرون از بدنه و دوربین عقب نزدیک سقف، دیگر مشخصات ظاهری این خودرو هستند.

جتور تراولر T۲ با طول بدنه ۴،۷۸۵ عرض ۲،۰۳۶ ارتفاع ۱،۸۸۰ و فاصله محوری ۲،۸۰۰ میلی‌متر تولید شده است. با این شرایط، عرض و فاصله محوری خودروی چینی، کمی بیشتر از تویوتا پرادو موجود در ایران و نزدیک به لند کروزر ۲۰۱۷ خواهد بود. شاسی‌بلند دو دیفرانسیل چری به لطف ۲۲ سانتی‌متر فاصله کف تا زمین، می‌تواند وارد شیب ۲۸ درجه صعودی و ۳۰ درجه نزولی شود.

طراحی داخلی و نمای کابین جتور تراولر T۲

داشبورد و نمایشگرهای نصب شده روی آن، حس یک خودروی برقی را برای

به تازگی محصول جدیدی از چری وارد ایران شده که پهن‌بیکر و دو دیفرانسیل با قابلیت رانندگی آفرود است. جتور تراولر T۲ از موتور و گیربکس مشابه فونیکس تیگو ۸ پرو مکس استفاده می‌کند.

چری در کنار جیلی و بی‌وای‌دی و هاوال، یکی از خودروسازان برتر چین از نظر کیفیت فنی و ایمنی است. محصولات جدید چری علاوه بر امکانات رفاهی متنوع و نزدیک به استاندارد جهانی، ظاهر جذاب و عامه‌پسند دارند که فراتر از انتظار عامه‌ی مردم است. بازار ایران در سال‌های گذشته، میزبان انواع محصولات چری شامل کراس اورهای X۳۳X۲۲، تیگو ۵ و X۵۵ و تیگو ۷ در کنار سدان آریزو ۵ و آریزو ۶ بود. با این اوصاف، می‌توان چری را مهم‌ترین برند خودروسازی چین در بازار کشورمان دانست.

برند جتور، سال ۲۰۱۸ تأسیس شد تا مخصوص شاسی‌بلندهای اسپرت چری باشد. در ایران، کراس اور فیدلیتی از محصولات جتور محسوب می‌شود و حالا یک مدل دو دیفرانسیل به نام تراولر T۲ یا شانهای T۲ نیز وارد کشورمان شده است. این خودرو، سال ۲۰۲۳ به بازار چین رسید تا وارد رقابت با شاسی‌بلندهای تانک ساخت گریت وال شود. با توجه به رونمایی از تانک ۳۰۰ و BJ۶۰ پایک در ایران، احتمالاً مدبران خودرو تصمیم گرفته است محصولی از چری با بدنه‌ی بزرگ و امکانات رانندگی آفرود را وارد کشورمان کند تا از این سبک بدنه، عقب نماند.

طراحی بدنه و نمای بیرونی جتور تراولر T۲

آنچه در نگاه اول نظر کارشناسان را جلب می‌کند؛ تلاش خودروساز چینی برای ساخت محصولی مشابه لندروور دیفندر و تویوتا پرادو امروزی است. این موضوع بلاچرخ زاپاس نصب شده روی درپوش صندوق و لولاهای جانبی به وضوح دیده می‌شود.



در حاشیه اولین روز ششمین نمایشگاه توانمندی‌های صادراتی (ایران اکسپو ۲۰۲۴) نشست خبری رئیس هیات مدیره فولاد خوزستان با اصحاب رسانه برگزار شد

انعقاد قراردادهای کوتاه مدت و بلند مدت با مشتریان و واسطه‌های معتبر بین‌المللی موارد دیگری هستند که فولاد خوزستان را نسبت به دیگر شرکت‌ها متمایز می‌کند.

رئیس هیات مدیره صادرات شمش فولاد خوزستان به ۲۸ نقطه جهان را نقطه عطف دانست و در ادامه گفت: تا به امروز محصولات فولادی بیست و هشت کشور جهان و با گستره ۵ قاره صادر می‌شود. کشورهای حاشیه خلیج فارس، آسیای میانه و کشورهای شرق اروپا، آمریکا مرکزی، مقصد محصولات این شرکت هستند. برنامه صادراتی که از سال گذشته در نظر گرفته شده، گسترش بازارهای صادراتی و شناسایی مشتریان جدید است.

طاهری در پایان از راهاندازی کارخانه زمزم سه و نقش جدید مجموعه فولاد خوزستان در بازیگرانی آن اسفنجی کشور خبر داد و افزود: توسعه و به‌روزرسانی تجهیزات راهبردی است که همواره در فولاد خوزستان مورد توجه قرار دارد. آن اسفنجی یکی از محصولات راهبردی

تولیدکننده و یا صادرکننده با مصرف‌کننده یا خریداران بین‌المللی از طریق ارائه کالا و خدمات قابل رقابت است. علاوه بر تولید محصول باکیفیت و بر اساس سفارش مشتری، فرآیند سفارش تا تحویل محصول در شرکت فولاد خوزستان به صورت یکپارچه از سوی کارشناسان این مجموعه رصد می‌شود.

طاهری در پاسخ به سوال دیگری تحلیل نیاز بازار با در نظر گرفتن بازه‌های زمانی را یکی از فاکتورهای موفقیت‌های مجموعه فولاد خوزستان دانست و افزود: پیش‌بینی صحیح بازار و رصد نیاز مشتری در کنار درک جو قالب، مواردی هستند که مشتریان را به سوی فولاد خوزستان سوق می‌دهد. شناسایی الزامات قانونی برای صادرات و ورود به بازار بین‌الملل، شناسایی و شناساندن خود به محیط بازار، توجه جدی به آموزش نیروی انسانی متخصص، شناسایی انتظارات مشتریان از نظر نوع محصول، قیمت، کیفیت، تحویل به موقع، افتتاح حساب‌های ارزی در بانک‌های داخلی و بین‌المللی، ارائه روش‌های متنوع پرداخت به مشتریان،

رضا طاهری رئیس هیات مدیره فولاد خوزستان در نشست خبری که با حضور فعالان رسانه عرصه صنعت فولاد، در غرفه فولاد خوزستان برگزار شد، از مزیت‌های رقابتی این شرکت نسبت به سایر رقبا سخن گفت و اظهار داشت: شرکت فولاد خوزستان ظرفیت تولید سالانه چهار میلیون تن شمش فولادی بیلت، بلوم و اسلب را دارد. از مهم‌ترین ویژگی‌های این کارخانه، دسترسی به آب‌های آزاد (مزیت صادراتی)، دسترسی به حامل‌های انرژی، حمل و نقل جاده‌ای، حمل و نقل دریایی و از همه مهم‌تر نیروی انسانی متخصص است. محصولات این شرکت از ابتدا طراحی بر پایه صادرات فولاد در پاسخ به سوالات یکی از خبرنگاران در مورد ویژگی‌های محصولات این شرکت و اقبال جهانی گفت: فعالیت مستمر در بازار بین‌المللی مستلزم تولید محصول باکیفیت و با توجه به نیاز مشتری است. از طرفی تحویل به موقع و عمل به تعهدات در زمان عقد قرارداد، باعث می‌شود، مشتری همواره در کنارتان باشد. صادرات ارتباط دائمی

زنجیره فولاد است.

کارخانه مگامدول آهن اسفنجی با فناوری ایرانی و تکیه بر توان داخلی سال گذشته به بهره‌برداری رسید. محصول این کارخانه با خلوص ۹۳ درصد، در کیفیت جهانی تولید می‌شود. حجم تولید کارخانه زمزم سه به مقداری است که علاوه بر تامین نیاز شرکت فولاد خوزستان و دیگر شرکت‌های داخلی، قابلیت صادرات را دارد. با تولید کارخانه زمزم سه، ایران و فولاد خوزستان در میان بازیگران تاثیرگذار بازار آهن اسفنجی جای می‌گیرد و به نوعی در میان تعیین‌کنندگان قیمت و نیاز بازار جای می‌گیرد.



اخبار

ون پشت به پشت سیتروئن تولید شد!



سیتروئن برای کاهش هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل و همین‌طور کاربری‌های خاص مثل موتورهوم، ون ریلای را به صورت متصل به هم عرضه می‌کند.

سیتروئن ریلای که نسخه ریج شده ون فیات دوکاتو محسوب می‌شود، در ترکیب عجیبی به بازار عرضه شده است. این ترکیب که Back to Back نام دارد، هرچند ممکن است فتوشاپ به نظر برسد اما واقعیت دارد و در وبسایت سیتروئن در بریتانیا قابل خریداری است. دلیل ساخت ریلای پشت‌به‌پشت کاهش هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل است. این ون‌ها روی یک سازه موقت به هم متصل می‌شوند و برای شرکت‌هایی که به ساخت موتورهوم، کمپینگ و انواع دیگر ون‌های تخصصی مثل آمبولانس می‌پردازند طراحی شده است.

با این ترکیب، هزینه‌های ساخت کاهش پیدا می‌کند زیرا سیتروئن ون‌ها را بدون نیاز به بخش عقبی شاسی معمولی می‌سازد. علاوه بر این، هزینه حمل‌ونقل هم کاهش پیدا می‌کند زیرا ون‌های پشت‌به‌پشت فضای کمتری را نسبت به دو ون کامل اشغال می‌کنند. همچنین از آنجایی که ریلای یک ون دیفرانسیل جلو است، هیچ میل‌گردانی وجود ندارد که در کوتاه کردن شاسی عقب مشکل ایجاد کند. در همین حال، شرکت‌های متفرقه نیز آزادی بیشتری برای ساخت بخش عقبی ون خواهند داشت زیرا دیگر نیازی نیست مطابق با شاسی عقبی که سیتروئن ارائه می‌کند عمل کنند.

این کار نه تنها هزینه‌های ساخت را کاهش می‌کند بلکه ضایعات را هم کمتر خواهد کرد زیرا شرکت‌هایی که خودروهای سفارشی بر اساس ون‌ها تولید می‌کنند دیگر نیازی نیست با شاسی کارخانه‌ای کلنچار بروند و می‌توانند مستقیماً به نصب قطعات سفارشی عقب بپردازند؛ بنابراین، طرح پشت‌به‌پشت هرچقدر هم که عجیب به نظر برسد اما یک طرح برد-برد خواهد بود. کمی جستجو کردیم و متوجه شدیم یکی دیگر از برندهای استرالیایی یعنی پژو هم همین ترکیب را برای ون باکسر ارائه می‌کند که همتای ریلای است.

البته این‌ها دو ون با پیش‌رانه، گیربکس و شماره وین اختصاصی خود هستند. در واقع این خودروها عملاً دو ون هستند که فقط هنگام حمل‌ونقل با پشت به هم متصل می‌شوند. ون پشت‌به‌پشت سیتروئن با قیمت پایه ۳۶ هزار یورو عرضه می‌شود که هرچند نمی‌دانیم این قیمت برای هر دو ون یا فقط برای یکی اما انتظار می‌رود چنین قیمتی فقط برای یکی از ون‌ها باشد.

معرفی نسخه ویژه ادیشن ۸ محصولات

بنتلی

بنتلی به زودی تمام محصولات خود را به قوای محرکه ۷۸ هیبریدی مجهز خواهد کرد و مدل‌های ادیشن ۸ آخرین خودروهای این شرکت با موتور ۷۸ غیرهیبریدی خواهند بود.

بنتلی با معرفی نسخه ویژه ۸ Edition برای مدل‌های کانتیننتال GT، کانتیننتال GTC و فلانگ اسپور، با پیش‌رانه ۴ لیتری ۷۸ خود خداحافظی می‌کند. این نسخه‌های ویژه فقط در ایالات متحده عرضه می‌شوند و ادای احترامی به موتور هشت سیلندر هستند که برای دهه‌ها به محصولات نمادین بنتلی نیرو بخشیده است. به گفته این شرکت، از زمان معرفی آخرین نسل موتور ۷۸ در سال ۲۰۱۲ تاکنون بیش از ۵۳ هزار دستگاه از این پیش‌رانه برای مدل‌های مختلف تولید شده است.

پس از اینکه بنتلی خبر از خاتمه تولید پیش‌رانه W12 در تابستان امسال داد، به زودی موتور ۷۸ هم از کانتیننتال و فلانگ اسپور ابتدا در اروپا و سپس در ایالات متحده حذف خواهد شد و نسخه ادیشن ۸ آخرین نمونه با این پیش‌رانه خواهد بود. البته بنتلیا هم‌چنان برای مدتی با این موتور ۷۸ عرضه خواهد شد. علاوه بر این، قرار نیست بنتلی پیش‌رانه ۷۸ را به‌طور کامل کنار بگذارد بلکه آن را هیبریدی خواهد کرد. این شرکت قوای محرکه ۷۸ پلاگین هیبریدی جدیدی را معرفی کرده است که با ۷۵۰ اسب بخار قدرت جایگزین موتور W12 خواهد شد. این قوای محرکه در آینده نزدیک برای تمام محصولات بنتلی ارائه خواهد شد در حالی که موتور ۷۶ هیبریدی هم همچنان ارائه می‌شود زیرا به گفته بنتلی تقاضای زیادی برای آن وجود دارد.

بنتلی تمام آپشن‌های محبوب خود را برای مدل‌های ادیشن ۸ به‌عنوان آخرین خودروهای غیرهیبریدی خود ارائه می‌کند و خریداران امکان انتخاب اکثر آپشن‌های سفارشی مولینر را خواهند داشت که از جمله آن‌ها می‌توان به ترمیم بلک‌لاین که تزئینات بیرونی را مشکی می‌کند، رینگ‌های ۲۲ اینچی در طرح‌های ۵ یا ۱۰ پره با لوگوی ثابت و بیش از ۶۰ رنگ بیرونی از لیست مولینر اشاره کرد. درپوش باک جواهری و نشان ادیشن ۸ روی گلگیرها یا ستون D در فلانگ اسپور هم از ویژگی‌های خاص این نسخه هستند.

نسخه‌های ادیشن ۸ در داخل نیز از صندلی‌های کامفورت با دوخت متضاد به همراه نشان ۸ Edition روی پشت‌سری‌ها و پارکلی‌ها بهره می‌برند. این نسخه در بخش پیش‌رانه اما تغییری تجربه نکرده و با همان موتور ۴ لیتری ۷۸ ارائه می‌شود که ۵۵۰ اسب بخار قدرت و ۷۷۰ نیوتن متر گشتاور دارد.

معرفی کیا سورنتو ۲۰۲۵



دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی و... مجهز شده است. کیا برای تکمیل این پکیج، دستیارهای ایمنی دیگری چون سیستم جلوگیری از برخورد نقطه کور، جلوگیری بر خورد از جلو پیشرفته، جلوگیری از برخورد از عقب و دوربین ۳۶۰ درجه را نیز در آن به کار گرفته تا مشتریان به روز خود را راضی نگه دارد.

قیمت نسخه پایه سورنتو هیبریدی EX ۲۰۲۵ در دو نمونه دیفرانسیل جلو و چهار چرخ محرک به ترتیب برابر ۴۰۰۶۵ و ۴۱۰۸۶۵ دلار اعلام شده است. نسخه SX پرستیژ با برجسب ۴۸،۲۶۵ دلار عرضه می‌شود تا پرچمدار امسال سورنتو هیبریدی باشد. پیش‌رانه ۱.۶ لیتری ۴ سیلندر این مدل از سال ۲۰۲۴ تغییر نکرده و در کنار الکتروموتور خود همان ۲۲۷ اسب بخار را ارائه می‌کند. نیروی موتور برقی هم از یک بسته ۱.۵ کیلووات ساعتی تامین می‌شود.

حالت تمام برقی رانندگی کند. از امکانات استاندارد این نسخه می‌توان به صندلی‌های جلو برقی گرم‌شونده، نمایشگر مرکزی ۱۲.۳ اینچی، رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی، چراغ‌های LED، اپل کار پلی و اندروید اتو بی‌سیم و درگاه USB در ردیف سوم خودرو اشاره کرد. کیا قول داده که به روزرسانی‌های از راه دور، OTA، به صورت استاندارد برای این خودرو عرضه شوند.

سطح ایمنی سورنتو ۲۰۲۵ پلاگین هیبرید به لطف بهره‌وری از دستیار نگهداری خودرو بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی، هشدار ترافیک، هشدار نقطه کور، سیستم جلوگیری از برخورد از جلو و... افزایش یافته است.

نسخه بالاتر «SX پرستیژ» که با برجسب ۵۴،۴۶۵ دلار عرضه می‌شود به امکانات لوکس‌تری مانند تودوزی چرم، صندلی‌های مجهز به گرمکن و تهویه، سیستم صوتی «باس»،

کیا موفق شده با ایجاد بهبود و به‌روزرسانی‌های متعدد، قیمت سورنتو را کاهش دهد.

دیروز کیا مشخصات فنی و قیمت نهایی شاسی بلند سورنتو ۲۰۲۵ هیبریدی و پلاگین هیبریدی را منتشر کرد. همان‌طور که انتظار می‌رود قیمت نسخه‌های مختلف این خودرو افزایش چشمگیری داشته اما نسخه پایه پلاگین هیبریدی از سال گذشته ارزان‌تر شده است. این رخداد به لطف ارائه پکیج استاندارد جدید کیا با نام EX میسر شده که از ۴۹،۳۶۵ دلار آغاز می‌شود و ۲،۳۰۰ دلار ارزان‌تر از نسخه ۲۰۲۴ این خودرو است.

پیش‌رانه پلاگین هیبریدی ۱.۶ لیتری توربوشارژ این نسخه در کنار الکتروموتور آن، ۲۶۱ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور برقی از یک بسته باتری ۱۴ کلووات ساعتی استخراج می‌شود و می‌تواند برای ۴۸ کیلومتر در

بی‌وای دی شارک آمد



بی‌وای دی برای رقابت با وانت‌های برقی فول سایز، شارک ۴۲۰ اسب بخاری را با طراحی مشابه فورد لایت‌نینگ رونمایی کرده است. تاخت و تاز برندهای چینی آنقدر بالا گرفته است که حال برند بی‌وای دی قصد دارد آمریکایی‌ها را در بازی خودشان شکست دهد. این خودروسازی آسیایی با معرفی وانت شارک در بازار مکزیک در تلاش است تا از فرصت برقی شدن صنعت خودرو استفاده کرده و وانت پلاگین هیبریدی خود را به‌عنوان جایگزینی برای مدل‌های آمریکایی معرفی کند.

اولین چیزی که در طراحی شارک بیداد می‌کند، شباهت بی‌وچون‌وچرای آن به پرفروش‌ترین وانت آمریکا، فورد F-۱۵۰، است. فرم جمع‌بای بدنه و طاق چرخ‌ها به‌همراه چراغ‌های عمودی، همه المان‌های آشنایی هستند که در محصول فورد به چشم می‌خورند. تفاوت اساسی نمای جلوی شارک اما در جلوپنجره مخصص بی‌وای دی و گلگیر آن است. در بخش‌های دیگر بدنه شاهد به‌کارگیری ریل سقفی، گلگیرهای سیاه‌رنگ دور بدنه، رینگ ۱۸ اینچی آلیاژی، ستون‌های سیاه‌رنگ و به‌هم‌پیوستگی چراغ‌های جلو و عقب هستیم. بی‌وای دی مدعی است که شارک با ابعاد ۵،۴۵۷ در ۱،۹۷۱ در ۱،۹۲۵ میلی‌متر، بزرگ‌ترین خودرو در کلاس خود به شمار می‌رود. برای صحت این ادعا می‌توان به شورولت کورورادو و فورد رنجر اشاره کرد که کمی کوتاه‌تر از شارک هستند؛ اما در سویی دیگر جیب گلابیاتور ۸۱ میلی‌متر بزرگ‌تر از آن است که ادعا بی‌وای دی را نقض می‌کند.

اعلامیه شرکت چینی جزئیات زیادی در درباره کابین شارک اعلام نکرد. با نگاهی به تصاویر می‌بینیم که دو نمایشگر بزرگ ۱۰.۲۵ و ۱۲.۸ اینچی به ترتیب نقش ارائه داده‌های رانندگی و کاربری سیستم اطلاعات-سرگرمی را دارند. ظاهراً نمایشگر مرکزی امکان چرخش ۹۰ درجه‌ای هم دارد و به سیستم‌های اندروید اتو و اپل کار پلی و فناوری تشخیص صدا مجهز شده است. سرشیشان در صورت تمایل می‌توانند از ویژگی آهنگ‌خوانی در شارک استفاده کنند و با استفاده از میکروفون دستی خودرو، با آهنگ موردعلاقه‌شان همخوانی کنند (ویژگی که در تلاش است حس‌وحال یک تسلا را تداعی کند).

خوشبختانه بی‌وای دی به میکروفون سرگرمی بسنده نکرده و از امکانات کاربردی دیگری مانند فناوری کلید دیجیتال، شارژ بی‌سیم ۵۰ وات، نمایشگر ۱۲ اینچی HUD، تودوزی باکیفیت و نرم و پایش پیرامون خودرو که وضعیت سطح زمین زیر بدنه شارک را هم نشان

می‌دهد. ظاهراً این وانت از یک پیش‌رانه ۱.۵ لیتری توربوشارژ بهره‌مند شده که ۴۲۴ اسب بخار قدرت تولید می‌کند و برای دستیابی به سرعت معیار (۱۰۰ کیلومتربرساعت) تنها به ۵.۷ ثانیه زمان نیاز دارد. از آن مهم‌تر، شارک با توجه به چرخه رانندگی جدید اروپا، NEDC، می‌تواند در حالت تمام خود مسافت ۱۰۰ کیلومتری را پیماید. راننده می‌تواند باتری را با استفاده از شارژر مناسب و در عرض ۲۰ دقیقه از ۳۰ به ۸۰ درصد برساند. از آنجا که این محصول قرار است زندگی خود را به‌عنوان رقیبی برای مدل‌های آمریکایی شروع کند، انتظار می‌رود که ویژگی‌های حمل و یکد مناسبی داشته باشد. سازنده اعلام کرده که توان حمل بار و یکدکشی شارک به‌ترتیب برابر ۸۳۵ کیلوگرم و ۲.۵ تن است. بی‌وای دی برای اطمینان از سواری مناسب (موردی که بسیار موردتوجه خریداران وانت است) شارک، آن را به سیستم تعلیق مستقل جلو و عقب مجهز کرده که از قابلیت ۷۲L هم سود می‌برد و به کاربر اجازه می‌دهد از طریق نرم‌افزار گوشی

یا EV6 مدل ۲۰۲۵ با ظاهر جدید معرفی شد



شرکت کیا از جدیدترین نسخه خودروی برقی EV6 مدل ۲۰۲۵ با تغییرات ظاهری و داخلی و بهبودهای فنی رونمایی کرد. اولین خودروی برقی ویژه کیا از اواخر سال ۲۰۲۱ در دسترس مشتریان بوده است. در این بازه زمانی، EV6 توانسته به فروش بیش از ۲۱۰ هزار دستگاهی برسد که نشان از موفقیت این خودرو دارد. به منظور حفظ این روند کراهی‌های فیس لیفت EV6 مدل ۲۰۲۵ را رونمایی کرده‌اند تا وضعیت رقابتی خودرو در این کلاس حفظ شود. یکی از تغییرات خودروی موردبحث را می‌توان چراغ‌های جلوی تیزتر هم‌راستا با EV9 دانست.

کیا تصاویر مربوط به هر دو نسخه استاندارد و GT لاین را منتشر کرده و در مدل دوم یک نوار نورانی هم در قسمت جلو وجود دارد. این دو ترمیم با سپرهای متفاوت از یکدیگر متمایز می‌شوند. از آنجایی که با یک خودروی فیس لیفت شده طرف هستیم بنابراین پروفایل جانبی EV6 مدل ۲۰۲۵ تغییری نکرده اما مشتریان می‌توانند رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی را سفارش دهند.

با اینکه کابین خودرو کاملاً آشنا به نظر می‌رسد اما کیا EV6 مدل ۲۰۲۵ از فرمان سه پره جدید و فریم به‌روز نمایشگرها سود می‌برد. کیا همچنین سیستم تائید هویت با اثرانگشت، هداپ دیسپلی ۱۲ اینچی و آینه وسط دیجیتالی را به خودروی خود افزوده است. نکته مثبت دیگر درباره این خودروی برقی به حذف ترمیم پیانو بلک براق

به‌صورت استاندارد در کیا EV6 مدل ۲۰۲۵ ارائه شده‌اند. بزرگ‌تر ۸۴ کیلووات ساعتی را نصب کرده‌اند. با استفاده از شارژ سریع می‌توان در عرض ۱۸ دقیقه شارژ باتری را از ۱۰ به ۸۰ درصد رساند. مدل دیفرانسیل عقب برد بلند EV6 هم‌اکنون شعاع حرکتی ۴۹۴ کیلومتری دارد که نسبت به برد ۴۷۴ کیلومتری نسخه پیشین بهبود مناسبی را نشان می‌دهد. کیا EV6 مدل ۲۰۲۵ از ماه آینده راهی بازار کره جنوبی خواهد شد و به تدریج این خودرو وارد بازارهای دیگر نیز می‌شود.

در کنسول مرکزی مربوط می‌شود. در قدم بعدی باید به تغییراتی بپردازیم که در معرض دید نیستند. EV6 مدل ۲۰۲۵ از کیسه‌های هوای ردیف دوم و ستون‌های B ضخیم‌تر برای افزایش استحکام بدنه استفاده می‌کند. همچنین موتورهای برقی این خودرو هم‌اکنون صدای کمتری تولید می‌کنند و کیفیت و راحتی سواری خودرو هم با بازنگری در جذب‌کننده‌های شوک افزایش یافته است. علاوه بر این مترال ایزوله کننده صدای بیشتری در اطراف موتورها وجود دارد. به‌روزرسانی از راه دور کیا نیز شامل موارد بیشتری شده و اندروید اتو و اپل کار پلی بی‌سیم هم

جک S۵ خودرویی بود که توانست نظر بسیاری از مشتریان را به خود جلب کند و فروش خوبی را در ایران تجربه کرد



نوبرانه کرمان موتور به بازار رسید

سنسور پارک و دوربین دید عقب و کول باکس هم در این خودرو قرار دارد.
قیمت کی ام سی X۵ در کارخانه ۱۴۰۳
 در آخرین شرایط فروش کرمان موتور قیمت ۱ میلیارد و ۳۸۶ میلیون تومان برای کی ام سی X۵ اعلام شد.
 قیمت کی ام سی X۵ در بازار
 قیمت کی ام سی X۵ در بازار آزاد در اردیبهشت ۱۴۰۳ حدود ۱.۷ الی ۱.۸ میلیارد تومان است.

کی ام سی X۵ نسبت به جک S۵ امکانات رفاهی بیشتری دارد. از جمله امکانات بیشتر این خودرو می توان به دوربین ۳۶۰ درجه، ۱۰ اسپیکر به همراه یک ساب ووفر، سقف پانوراما با قابلیت باز شدن، پاورویندوز، مانیتور لمسی بزرگ ۱۲.۳ اینچی، اپل کارپلی و اندروید اتو و نورپردازی داخل اسپیکرها اشاره کرد.
 آپشن های دیگری نظیر استارت دکمه ای، ۴ ایربگ، صندلی راننده برقی با گرمکن و مموری، پشت آمپر دیجیتالی، سیستم کنترل شروع حرکت در سربالایی، سنسور نور، سنسور باران،

اسب بخار و حداکثر گشتاور ۲۸۰ نیوتن متر بهره می برد. توان این پیشرانه از طریق گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته دو کلاچه تر به محور جلو منتقل می شود. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو حدود ۷.۵ لیتر در هر صد کیلومتر است. شتاب صفر تا صد کی ام سی X۵ هم زیر ۱۰ ثانیه است.
 با توجه به این موارد می توان گفت با یک کراس اوور مناسب برای خانواده و به خصوص برای مصارف شهری طرف هستیم. در عین حال این خودرو کند هم نیست و شتاب قابل قبولی ارائه می دهد.
امکانات رفاهی کی ام سی X۵

شروین اشیدری: کرمان موتور اخیرا خودروی جدیدی را با نام X۵ روانه بازار کرد. جک S۵ خودرویی بود که توانست نظر بسیاری از مشتریان را به خود جلب کند و فروش خوبی را در ایران تجربه کرد. حال محصولی جدید توسط کرمان موتور عرضه شده که از پلتفرم مشترک با S۵ بهره می برد و در حقیقت جایگزین این خودرو است.
مشخصات فنی کی ام سی X۵
 کی ام سی X۵ از پیشرانه ۱.۵ لیتری توربو با حداکثر توان ۱۷۲



دست پرورده جدید سایپا آمد



اطلس جدیدترین محصول سایپا اخیرا وارد بازار خودروی کشور شد.
مشخصات فنی اطلس
 سایپا اطلس از پیشرانه ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی با حداکثر توان ۹۳ اسب بخار و ۱۴۵ نیوتن متر گشتاور بهره می برد. گیربکس این خودرو از نوع ۵ سرعته دستی است که البته نسخه اتوماتیک هم در آینده روانه بازار می شود.
 مصرف سوخت ترکیبی اطلس سایپا چیزی در حدود ۷ لیتر در هر صد کیلومتر است.
 سیستم تعلیق اطلس شامل مک فرسون در جلو و تیر پیچشی در عقب است که استواری خوبی در شرایط مختلف رانندگی فراهم می کند. ترمز دیسکی در جلو و کاسه ای در عقب، و فرمان کمکی برقی در مدل های E و L و فرمان هیدرولیکی در G و S از دیگر ویژگی های تعلیق و فرمان اطلس هستند.
امکانات رفاهی اطلس
 اطلس در بخش امکانات رفاهی شرایط قابل قبولی دارد. البته آپشن های این خودرو بر حسب تیپ ها کم و زیاد می شود. از جمله امکانات رفاهی مهم اطلس می توان به مانیتور لمسی، سانروف، فرمان دی کات، دی لایت، سنسور نور، سنسور عقب، دوربین عقب، سنسور فشار باد تایر، قابلیت اتصال موبایل به سیستم چند رسانه ای، سیستم تهویه نیمه اتوماتیک و سیستم کنترل پایداری اشاره کرد.
قیمت اطلس در کارخانه ۱۴۰۳
 قیمت نهایی سایپا اطلس در کارخانه البته در پاییز ۱۴۰۲ مبلغ ۴۰۶ میلیون و ۶۱۵ هزار تومان اعلام شد.
قیمت اطلس در بازار آزاد
 قیمت اطلس در بازار آزاد در اردیبهشت ۱۴۰۳ به حدود ۶۰۰ میلیون تومان رسیده است. به نوعی می توان گفت حدود ۲۰۰ میلیون تومان سود به خریداران این خودرو رسیده است.



دنیای خودرو

دنیای خودرو هر روز اتفاقات غافلگیرکننده‌ای دارد که نمی‌توان از آن گذشت. از بازار و قیمت‌های نجومی خودروهای ایرانی و خارجی تا کلاسیک‌های همیشه ماندگار که روزی روی جلد مجله‌ها و دیوار اتاق‌ها بود. هر هفته در این بخش از روزگار خودرو نگاهی کوتاه به تمام جنجال‌های خودرویی خواهیم داشت.

کار به اجاره خودرو برای کار در اسنپ و تپسی رسید



بسیاری از افراد توان خرید خودرو برای کار در اسنپ یا تپسی را ندارند به همین خاطر اجاره خودرو باب شده است. ارزان ترین خودروی بازار هم برای کار در اسنپ و تپسی پراید است. قیمت‌های عجیب و غریبی برای اجاره پراید به صورت روزانه در فضای مجازی اعلام می‌شود. به عنوان مثال فردی پراید خود را به صورت روزانه با قیمت ۴۹۰ هزار تومان اجاره می‌دهد. با این حساب هزینه اجاره ماهانه این خودرو چیزی حدود ۱۴.۵ میلیون تومان می‌شود.

بد نیست بدانید متوسط درآمد هر ساعت در تهران برای هر سفیر برابر است با ۸۷ هزار و ۵۰۰ تومان که جمع آن بسته به میزان زمان کارکرد راننده بالاتر می‌رود. مثلاً در شهر تهران هر راننده با ۴ ساعت رانندگی، ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان درآمد کسب خواهد کرد. با ۸ ساعت، ۲۱ میلیون تومان و با ۱۲ ساعت کار، درآمدی برابر با ۳۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان در سال ۱۴۰۲ درآمد ماهیانه کسب خواهد کرد.

فروش کد ملی برای واردات خودرو ۵۰۰ میلیون تومان!



با شروع دور جدید فروش خودروهای وارداتی دوباره بازار فروش

کد ملی داغ شده است. از روز گذشته فروش ۱۴ خودروی وارداتی در سامانه یکپارچه شروع شد. پیش از این شاهد فروش کد ملی برای ثبت نام خودروهای وارداتی و همچنین هشدار درباره غیرقانونی بودن این کار بودیم. حال مجدد شاهد تبلیغات مختلف فروش کد ملی با قیمت‌های عجیب هستیم. به عنوان مثال فردی کد ملی خود را به قیمت ۴۰۰ میلیون تومان برای ثبت نام خودروهای وارداتی آگهی کرده است. فرد دیگری قیمت ۵۰۰ میلیون تومان را برای کد ملی در نظر گرفته است.

حمل و نقل برقی در تهران استارت خورد



بعد از شکست پروژه استفاده از دوچرخه‌های بیدود حال شاهد رواج حمل و نقل برقی در تهران هستیم. استفاده از دوچرخه برقی دقیقه‌ای ۲۵۰۰ تومان و برای موتورسیکلت برقی دقیقه ای ۳۰۰۰ تومان تمام می‌شود. نکته قابل توجه اینجاست که اگر این سیستم حمل و نقل عملی شود می‌تواند از بار ترافیکی تا حدی زیادی بکاهد. به طور مثال هزینه رفت و آمد ۱۵ دقیقه ای با موتورسیکلت برقی حدود ۴۵ هزار تومان می‌شود. در حال حاضر شرکتی با نام زی رو استارت حمل و نقل برقی در تهران با موتورسیکلت و دوچرخه برقی را زده است.

معاوضه سیم کارت و ملک با خودرو مد شد



این روزها وضعیت بازار خودرو بسیار عجیب شده است و در بسیاری از موارد خبری از پول نقد در معاملات نیست. به عنوان مثال فردی خودروی سوزوکی بالنو را برای معاوضه با ملک در تهران و کیش گذاشته است. فرد دیگری ۵ عدد سیم کارت را برای معاوضه با خودروی تاکسی آگهی کرده است. در آگهی دیگری هم پژو ۴۰۵ با طلا و سکه برای مبادله گذاشته شده است.

نصف حقوق روزانه مسافران تاکسی‌های اینترنتی دود شد!



بحث کرایه تاکسی‌های اینترنتی این روزها به سوژه داغی تبدیل شده که عموماً اعتراض رانندگان را به علت کم بودن کرایه به دنبال داشته اما آیا از دید مسافران هم اینگونه است؟ هر ساله در اوایل اردیبهشت ماه شاهد افزایش نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی هستیم به طور مثال امسال کرایه تاکسی‌ها تا ۴۵ درصد افزایش را تجربه کرد. اما نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی که شناور است و بر اساس مولفه‌هایی مثل میزان مسافت، ترافیک، میزان درخواست و... تعیین می‌شود متفاوت است. در سال‌های اخیر با توجه به بالا رفتن شدید قیمت خودرو و قطعات یدکی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از کرایه‌ها گلایه دارند.

البته به این نکته هم باید توجه کرد که سهمیه بنزین این خودروها نیز بیش از یک سال است که قطع شده و واریز نمی‌شود. به طور کلی راننده با در نظر گرفتن بنزین ۳۰۰۰ تومانی و استهلاک شدید خودروهای داخلی همراه با نرخ بالای آن از شرایط فعلی کرایه‌ها راضی نیستند. اما طرف دیگر ماجرا مسافران هستند که اغلب در این بین کمتر دیده می‌شوند. عده زیادی از مردم در جاهایی با حداقل حقوق ممکن وزارت کار مشغول به کار هستند و حتی با افزایش ۳۵ درصدی حقوق وزارت کار درآمد آنان از ۹ میلیون هم بیشتر نمی‌شود. حتی حقوق افراد متاهل و فرزند دار به زور از ۱۰ میلیون تومان عبور می‌کند. به طور کلی طیف زیادی از مردم میانگین روزانه ۳۰۰ هزار

تومان کسب درآمد دارند اما برای جابه‌جایی با تاکسی‌های اینترنتی باید مبالغ بالایی بپردازند. به طور مثال برای یک سفر از غرب تا شرق تهران (پاسداران-شهران) تا قبل از شروع ترافیک بعدازظهر مبلغی معادل ۱۱۵ هزار تومان هزینه دارد. این مبلغ در ساعات ترافیک بیشتر شده و حتی به نزدیک ۱۷۰ هزار تومان در اوج ترافیک می‌رسد. حال اگر هوا، هوس بارش باران یا برف کند باید قید یک روز درآمد خود را برای جابه‌جایی با تاکسی اینترنتی بزنید.

شمارش معکوس برای فروش ری را ایران خودرو



ری را ایران خودرو به زودی وارد بازار می‌شود و احتمالاً باید تا اواخر خرداد ماه منتظر بخشنامه فروش آن باشیم. ری را در حقیقت اولین کراس اوور ملی است که توسط ایران خودرو به بازار عرضه می‌شود.

این خودرو در دو نسخه بنزینی و برقی تولید می‌شود که البته نسخه بنزینی ابتدا در صف عرضه قرار گرفته است.

ری را بنزینی از پیش‌ران ۱.۶ لیتری توربو با حداکثر توان ۱۶۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۲۴۰ نیوتن متر بهره می‌برد. توان پیش‌ران از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به محور جلو منتقل می‌شود.

شتاب صفر تا صد ری را بنزینی حدود ۱۰.۴ ثانیه اعلام شده است. مصرف سوخت ترکیبی این خودروی جدید داخلی هم زیر ۸ لیتر در هر صد کیلومتر است.

از جمله مهم‌ترین آپشن‌های خودروی ری را می‌توان به ترمز پارک برقی، سامان ترمز اتوماتیک، سیستم کنترل پایداری و سیستم کنترل کشش، نمایشگر دوگانه دیجیتال شامل جلو آمپر ۱۲ اینچی و سیستم مالتی مدیا با ۹ بلندگو، سنسور نور و باران، ورود بدون کلید، چراغ گردش چپ و راست، چراغ خوش آمدگویی، سامانه کمکی حرکت در سربالایی، سانروف، نورپردازی مخفی داخلی، کروک کنترل با محدودکننده سرعت، دوربین ۳۶۰ درجه، هشدار نقطه کور، سنسور پارک برای باز کردن در صندوق و... اشاره کرد.

بسیار توجه به تمامی این موارد می‌توان گفت با لوکس ترین و پراپشن ترین خودروی داخلی مواجه هستیم.

آیین بزرگداشت مقام معلم در شرکت فولاد خوزستان برگزار شد

خود قرار دهید و قدرت خلاقیت، پژوهشگری و حوصله در رسیدن به نتایج را به دانش‌آموزان منتقل کنید.

دکتر مخبر دزفولی افزود: گاهی در جواب سوال دانش‌آموزان بگویید من دقیقاً جواب این سوال را نمی‌دانم شما در این مورد تحقیق کنید و من هم جست‌وجو می‌کنم و بعداً در این مورد صحبت خواهیم کرد.

به دانش‌آموزان بگویید آنچه امروز جزو بدیهیات علمی تلقی می‌شود از اول بدیهی نبوده و افراد کنجکاو و مضمی چون شما از پشت همین میز و صندلی‌ها با همت و تلاش و حوصله و پیگیری این امور را کشف کرده و در خدمت بشریت قرار داده‌اند.

سید سمیع موسوی مدیر آموزش و توسعه منابع انسانی ضمن تبریک روز معلم، اظهار داشت: سیستم آموزشی در فولاد خوزستان که از مهدکودک تا دانشگاه علمی کاربردی را شامل می‌شود، مانند سایر سیستم‌های این شرکت موفق و سرآمد است و این سرآمدی به دلیل تلاش و همکاری معلمان و اساتید و مربیان پرتلاش و فرهیخته‌ای است که در افتخارات کسب شده توسط مدیریت آموزش نقش اصلی را ایفا نمودند.



دکتر مخبر دزفولی با اشاره به جمله عجیب علامه طباطبایی (ره) که فرمودند: وقتی شهید مطهری در درس من حاضر بود حال طربی داشتم چون می‌دانستم که هر چه می‌گویم هدر نمی‌رود؛ گفت: کاش این رابطه عمیق استاد و شاگرد در حوزه و دانشگاه آموزش و پرورش ترویج می‌شد. وی با بیان اینکه جز در مورد شغل معلمی در مورد هیچ شغل دیگری نمی‌توان گفت که همه پیشرفت‌های بشری مدیون این شغل است.

این دانش‌آموخته دکترای حرفه‌ای پزشکی و دکترای تخصصی روانشناسی در بخش پایانی سخنان خود خطاب به معلمان حاضر در جلسه گفت: تلاش کنید آموزش کاوش محور را مبنای تدریس

آیین بزرگداشت مقام معلم به میزبانی مدیریت آموزش و توسعه منابع انسانی با حضور دکتر علیرضا مخبر دزفولی قائم مقام مدیرعامل در امور ستادی و مسئولیت‌های اجتماعی، عباسعلی تقوی معاون منابع انسانی و امور اجتماعی و جمعی از مدیران شرکت با هدف تجلیل از اساتید مرکز آموزش و دانشگاه علمی کاربردی، معلمان هنرستان فنی شهادی فولاد و مربیان مهد کودک سرور، ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۳ در تالار شهید امتی برگزار شد.

در ابتدای این مراسم دکتر علیرضا مخبر دزفولی قائم مدیرعامل در امور ستادی و مسئولیت‌های اجتماعی با اشاره به سالروز شهادت استاد مطهری گفت: دو مدال بی‌ظنیر و استثنایی بر سینه شهید مطهری می‌درخشد. مدال اول جملات حضرت امام (ره) در توصیف ایشان است که فرمودند: آثاری که از او هست؛ بی‌استثنا، همه آثارش خوب است و من کسی، دیگری را سراغ ندارم که بتوانم بگویم بی‌استثنا آثارش خوب است. ایشان بی‌استثنا آثارش خوب است، انسان‌ساز است و مدال استثنایی دوم جمله مقام معظم رهبری که در مورد تالیفات ایشان فرموده اند: آثار شهید مطهری مبنای فکری نظام جمهوری اسلامی ایران است.

بهترین خودروهای فایبر گلاس تاریخ



در حالی که بدنه اکثر خودروهای جهان از فلز ساخته می شود، در طول تاریخ خودروهای جذاب زیادی با بدنه فایبر گلاس تولید شده اند.

هفتاد سال پیش، یک سازنده قایق آمریکایی بنام «بیل تریب» اقدام به ساخت خودروی اسپرتی با بدنه فایبر گلاس کرد. تجربه وی از ساخت این خودرو باعث تولید رودستری بنام Glasspar G2 شد که توجه مهندسان جنرال موتورز را جلب کرد.

پس از این بود که فایبر گلاس به دلیل وزن سبک تر از فلز مورد توجه خودروسازان قرار گرفت و رفته رفته خودروهای زیادی در سراسر جهان با بدنه فایبر گلاس ساخته شدند. در ادامه با بهترین نمونه های این خودروها آشنا خواهیم شد.



به چالش می کشید.
ماترا رانچو سال های ۱۹۷۷ تا ۱۹۸۴



رانچو از زمان خود جلوتر بود اما نه فقط به خاطر بدنه فایبر گلاس. این پیشگام کراس اوورهای امروزی بود یعنی خودرویی که در ظاهر شبیه شاسی بلندهای ۴×۴ به نظر می رسید اما در واقع دیفرانسیل جلو بود و بر اساس هاج بیک سیمکا ۱۱۰۰ ساخته شده بود. ماترا برای نیرو بخشیدن به این خودرو نیز یک پیشران ۱.۴ لیتری را از خانواده بزرگ کرایسلر قرض گرفت. شرکت فرانسوی همچنین نسخه های بنام گرند راید را هم برای رانچو ارائه کرد که دیفرانسیل لغزش محدود، صفحات محافظ، وینچ و یک چرخ زاپاس اضافه روی سقف را به همراه داشت.

رنو اسپیس سال های ۱۹۸۴ تا ۱۹۹۱



رنو اسپیس ممکن است خودروی هیجان انگیز و جذابی به نظر نرسد اما این مفهوم هوشمندانه ای بود که منجر به خلق یکی از کاربردی ترین و همه کاره ترین خودروهای تاریخ شد. اسپیس که به خودروی خانوادگی اصلی اروپا تبدیل شد، از هفت صندلی مجزا بهره می برد که پنج صندلی عقب را می شد خواباند تا فضای بار وسیعی فراهم شود. علاوه بر این، صندلی های جلو هم قابلیت چرخش داشت تا امکان صحبت و معاشرت با سرنشینان عقب را فراهم کند. از آنجایی که بدنه اسپیس طبق ایده ماترا از فایبر گلاس ساخته شده بود، باعث کاهش وزن بدنه بزرگ خودرو شد و در نتیجه اسپیس نسبت به اندازه اش خودروی بسیار چابکی بود.



فراری GTB ۳۰۸ سال های ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۷

GTB ۳۰۸ در سال ۱۹۷۵ به عنوان جایگزین دینو ۲۴۴ معرفی شد. هرچند این خودرو توسط پینین فارینا طراحی شده و همچنان توسط شرکت اتاق سازی محبوب انزو فراری یعنی کاروتزیا اسکالیتی ساخته می شد اما اولین فراری بود که از بدنه فایبر گلاس استفاده می کرد. این کار وزن GTB ۳۰۸ را به تنها ۱۰۵۰ کیلوگرم رساند. با این حال، در ژوئن ۱۹۷۷ بدنه این فراری به نمونه فولادی تبدیل شد و ۱۵۰ کیلوگرم به وزن خودرو اضافه کرد. گفته می شود تنها ۷۱۲ دستگاه GTB ۳۰۸ با بدنه فایبر گلاس ساخته شده است.

لوتوس الیزه S1 سال های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰



لوتوس یکی از پیشگامان استفاده از فایبر گلاس در خودرو بود. این شرکت در رویکردی غیر معمول، به طور گسترده ای از این ماده برای ساخت الیت سال ۱۹۵۷ استفاده کرد. برخلاف کوروت آن سال ها که از فایبر گلاس فقط برای بدنه بیرونی استفاده می کرد، لوتوس از این ماده برای ساخت کل ساختار مونوکوک خودرو استفاده کرد و تنها قسمت فولادی آن، ساب فریمی بود که پیشران و سیستم تعلیق جلو به آن متصل می شد. سال ها بعد در نسل اول الیزه نیز لوتوس همچنان به بدنه فایبر گلاس پایبند ماند اما این بار بدنه روی شاسی آلومینیومی قرار گرفت.

TVR گرفت سال های ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۲

انتخاب یک مدل از بین محصولات تاریخ TVR کار بسیار سختی است اما مطمئناً خودرویی که این برند با آن شناخته می شود، گرفت است. این ماشین همه چیز داشت، از بدنه زیبا با خطوط منحنی تا پیشران ۷۸ جذاب. گرفت همچنین متعلق به قبل از دورانی بود که TVR تصمیم گرفت همه چیز از پیشران گرفته تا درهایی که به صورت برقی بسته می شدند را خودش بسازد. این موضوع بسیار مهمی است زیرا پس از آن، شرایط قابلیت اطمینان محصولات TVR آن قدر نابسامان شد که میزان صبر خریداران را



بریتانیایی در آفریقای جنوبی مونتاژ می شد.
لاتچیا استراتوس سال های ۱۹۷۳ تا ۱۹۷۸



در سال ۱۹۷۳، استراتوس با طراحی گاندینی به نظر می رسید از فضا آمده است. این خودروی اسپرت موتور وسط که برای مسابقات رالی ساخته شده بود، از دماغه و انتهای تاشویی بهره می برد که از فایبر گلاس ساخته شده و به سمت بالا باز می شدند. در سینه خودرو هم یک پیشران ۲.۴ لیتری ۷۶ از فراری دینو با ۱۹۰ اسب بخار قدرت قرار داشت. استراتوس در رالی بسیار موفق عمل کرد و در سال های ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۶ قهرمان WRC شد. از این ماشین کمتر از ۵۰۰ دستگاه ساخته شد.

کاترهام سون سال های ۱۹۷۳ تا کنون



هرچند بدنه کاترهام سون به طور کامل از فایبر گلاس ساخته نشده اما قسمتهایی که معمولاً نیاز به تعویض داند مثل دماغه و گلگیرها از این ماده ساخته شده اند و کسانی که تاکنون با سون در پیست مسابقه داده باشند از این موضوع سپاسگزار خواهند بود. این خودروی اسپرت سبک وزن بریتانیایی که ریشه در لوتوس سون سال ۱۹۵۷ دارد، در طول سال ها تغییرات زیادی را تجربه کرده اما خوشبختانه خلوص خود را از دست نداده است.



آلبین ۸۶۱۰ سال های ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۵

۸۶۱۰ اساساً نسخه بازطراحی شده آلپین GTA بود. این یک خودروی اسپرت موتور عقب با حداکثر سرعت ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت بود که تجربه رانندگی جذابی را فراهم می کرد. ۸۶۱۰ از پیشران ۷۶ توربوشارژر مشترک رنو، پژو و ولوو استفاده می کرد که بیشتر به سمت جلو کشیده شده بود و در نتیجه توزیع وزن بهتر ۴۳ به ۵۷ جلو/عقب را نسبت به GTA با ۳۷ به ۶۳ فراهم می کرد. این کوپه اسپرت فرانسوی با ۲۵۰ اسب بخار قدرت، کشش خوب، فرمان پراساس و بدنه فایبر گلاس سبک روی شاسی فولادی، توانست رقیبی برای پورشه ۹۱۱ باشد.

شورلت کوروت CV سال های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹



هرچند کوروت از همان نسل اول از بدنه فایبر گلاس استفاده می کرد اما زمانی که شورلت تصمیم گرفت برای اولین بار آن را خارج از آمریکا هم عرضه کند، می دانست که باید چیزی در حد خودروهای اسپرت اروپایی بسازد. نتیجه کوروت CV بود که سطح این سوپرکار آمریکایی را بسیار ارتقاء بخشید. بدنه این کوروت همچنان از فایبر گلاس ساخته شده بود اما حالا برای کاپوت و سقف از فیبر کربن هم استفاده شد. CV همچنین روی پلت فرم آلومینیومی جدیدی ساخته شد که باعث کاهش وزن می شد. زیر کاپوت اما همچنان همان پیشران حجیم و سنتی پورشه را می دیدیم که از دهه ۵۰ مشخصه اصلی کوروت محسوب می شد. این یک ۶.۲ لیتری ۷۸ با ۴۶۰ اسب بخار قدرت بود که نه تنها پرفورمنس بلکه تصویر کوروت را هم بسیار بهبود بخشید.

نوئل GTO M12 سال ۲۰۰۰

«لی نوئل» طراح و مهندس خودروهای اسپرت با عرضه اولین خودروی خود بنام M1۰، دنیا را غافلگیر کرد. این یکی از کامل ترین و هیجان انگیزترین خودروهای موتور وسط دونفره بریتانیایی زمان خود بود. با این حال، نوئل خیلی زود با معرفی GTO M1۲ به اندک انتقاداتی که از M1۰ شده بود پاسخ داد. بدنه فایبر گلاس این ماشین روی یک شاسی فولادی قرار گرفته و یک پیشران ۷۶ توئین توربو فورد هم در وسط نصب شده بود. این سوپرکار جذاب

