



مجله خبری اتونت

شماره ی اول

تیر ماه ۱۳۹۷



معرفی هوندا S۶۶۰ مودولا X

# رقابت عمو زادگان

پورشه باکستر S یا آئودی TT RS



بسترن B۳۰ در مقابل  
برلیانس H۳۳۰



معرفی بهترین خودروهای  
۱۰ سیلندر تاریخ



## جگوار Pace SVR-۱، پرشتاب‌ترین خودروی دنیا خواهد بود

بررسی تخصصی

(صفحه ۱۸)

## معرفی هوندا مودولا X

معرفی

(صفحه ۳۶)



## فولکس‌واگن توارگ جدید ۲۰۱۹

بررسی شناسی‌بلند فولکس‌واگن  
توارگ مدل ۲۰۱۹ به عنوان مدل  
پرچمدار برای بازار اروپا

بررسی تخصصی

(صفحه ۲۴)



## رقابت عموزادگان

پورشه باکستر S یا آودی TT RS

ساخته‌شده

(صفحه ۶)



معرفی

## معرفی بهترین خودروهای ۱۰ سیلندر تاریخ

(صفحه ۳۲)



این مدل از تویوتا هرگز نمی‌میرد

اخبار داغ خارجی

(صفحه ۱۶)



### معرفی سدان لوکس و زیبای لکسوس ES

معرفی (صفحه ۱۲)



### بسترن B۳۰ در مقابل برلیانس H۳۳۰

بررسی خودرو داخلی (صفحه ۴۰)



### لاستیک سابی در خودرو و عوامل مرتبط با آن

آموزشی (صفحه ۲۰)



اخبار داغ خارجی

### جدیدترین نسخه از فورد موستانگ

شلی GT۳۵۰ (صفحه ۳۰)



### معرفی یاماها MT-07

معرفی (صفحه ۲۹)



### بیست و پنجمین سالگرد تولید ولوو FH

اخبار داغ خارجی

(صفحه ۳۸)



### جنسیس GV۰ سدان ی لوکس و اسپورت

اخبار داغ خارجی

(صفحه ۲۸)



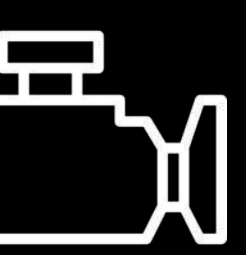
# مجله خبری اتونت

شماره ی اول

تیر ماه ۱۳۹۷

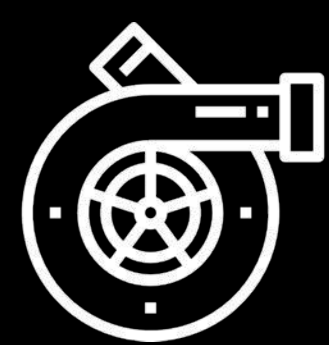


# HERE



2.0 L

Charged  
engine



230

Horse Power



ماموت خودرو



VOLSWAGEN



GTI is



6.4 sec



2.0

Turbo

En

## رقابت عمو زادگان پورشه باکستر S یا آئودی TT RS

سیما در دمای زیر صفر درجه راهی مناطق کوهستانی میشیگان شده‌ایم تا به بررسی و مقایسه دو خودروی آئودی TT RS و پورشه ۷۱۸ کیمن اس پردازیم. آئودی TT RS برای سال ۲۰۱۸ یک تازه‌وارد محسوب می‌شود و به پیشرانه ۴۰۰ اسب بخاری پنج سیلندر خطی توربوشارژ، به حجم 2.5 لیتر مجهز شده است. در مقایسه با سایر TT ها، RS از هواکش‌های بزرگتری در نمای روبرو برخوردار شده تا جریان هوای بیشتری را به داخل بکشد. ضمناً از یک بال عقب هدفمند و سر اگزوزهای بیضی شکل بزرگتر نیز بهره می‌برد.

بهای نسخه پایه TT RS معادل 65,875 دلار اعلام شده است. ضمناً آپشن‌های به کار رفته در نمونه مورد بررسی به شرح زیر است:

پکیج ۶ هزار دلاری دینامیک پلاس که دربردارنده دیسک‌های ترمز سرامیکی در جلو و سیستم تعلیق سفت‌تر است، پکیج ۳۵۰۰ دلاری فناوری شامل سیستم صوتی bang & olufsen و سامانه مسیریابی، بسته تزئینی ظاهری به مبلغ ۱۷۵۰ دلار و سیستم اگزوز هزار دلاری که در نهایت بهای این نسخه از آئودی TT RS را تا 80,200 دلار افزایش داده است

در سوی دیگر میدان پورشه ۷۱۸ کیمن اس قرار دارد که پیشرانه شش سیلندر را کنار گذاشته و به یک پیشرانه چهار سیلندر خطی توربوشارژ به حجم 2.5 لیتر و توان خروجی ۳۵۰ اسب بخار و گشتاور 419 نیوتن متری مجهز شده است. بهای نسخه پایه این خودرو معادل 67,350 دلار است که با احتساب آپشن‌های سفارش داده شده برای آن، قیمت نمونه مورد بررسی تا 81,590 دلار افزایش یافته است. در این خودرو تجهیزات سفارشی نظیر موارد ذیل به خدمت گرفته شده‌اند:

سامانه اگزوز به ارزش ۲۸۹۰ دلار، سیستم تعلیق اسپرت تطبیق پذیر PASM با بهای ۴۷۰ دلار که ارتفاع خودرو را تا 0.8 اینچ کاهش می‌دهد و به فنرهای سفت‌تر مجهز شده است، رینگ‌های ۲۰ اینچی 1580 دلاری، دیفرانسیل لغزش محدود با قابلیت تورک وکتورینگ ترمز پایه در ازای 1320 دلار و برخی آپشن‌های کم اهمیت‌تر دیگر به قیمت ۶۳۸۰ دلار.



## آئودی 2018 TTRS: مقام دوم

این خودرو به واسطه برخورداری از گشتاور 480 نیوتن متری در دور موتور 1700rpm و سامانه چهار چرخ محرک، مانند تیری است که از چله کمان در رفته باشد. استفاده از آئودی TTRS برای عبور از این کوهستان زیبا، واقعا یک روش باکلاس و سطح بالا محسوب می‌شود. شتاب صفر تا ۹۶ این خودرو برابر ۳.۲ ثانیه است که نشان از چابکی فوق العاده این خودرو دارد.

همچنین در آزمون یک چهارم مایل TTRS موفق شد تا رکورد ۱۱.۶ ثانیه با سرعت 191.5 کیلومتر بر ساعت را به ثبت برساند. حداکثر سرعت این خودرو برابر 280 کیلومتر بر ساعت و شتاب جانبی آن نیز معادل 1.05 جی ارزیابی شده است.

هنگام رانندگی با آئودی، در هر لحظه ای که اراده نمایید نیروی پیش‌برنده فوق العاده موتور پنج سیلندر آئودی در خدمت شما خواهد بود. ضمنا به نظر ما صدای آگروز می‌تواند طبیعی‌تر باشد تا اثرگذاری آن بیشتر شود.

کوپه کوچک آئودی در مبحث فضای داخلی، از نظر استایل و شیک بودن بی‌نظیر است. صندلی‌ها را ببینید که به وسیله چرم مشکی رنگ بسیار مرغوب، با الگوی الماسی شکل و خطوط دوخت متضاد قرمز رنگ، به زیبایی هرچه تمام‌تر روکش شده‌اند. حتی کمربندهای ایمنی در کناره‌های خود دارای نوار قرمز رنگ هستند؛ این در حالی است که کابین TT RS به هیچ عنوان شلوغ و گیج‌کننده به نظر نمی‌رسد. دریچه‌های گرد سیستم تهویه تعبیه شده بر روی داشبورد نیز بسیار خوش‌ساخت و سطح بالا به نظر می‌رسند.

به جز فضای صندلی‌های ردیف عقب که برای کودکان مناسب‌تر است، کابین آئودی نسبت به پورشه، به نظر جادارتر می‌رسد. البته در جاده‌های ناهموار امکان برخورد سر راننده‌های بلندقد با سقف خودرو وجود خواهد داشت.

مواردی نظیر دامنه جنبش کوتاه سیستم تعلیق و سفت بودن آن، موجب شده تا سواری این خودرو هم زمخت باشد و هم چابک و در عین حال کشسان. در عبور از جاده‌های صاف سواری خوبی را از خود به نمایش می‌گذارد اما حین عبور از سطوح ناهموار، ضرباتی را به داخل کابین وارد می‌آورد.

با این حال در حین رانندگی، آئودی نمی‌تواند حس و حالی به خوبی پورشه را ذهن راننده پدید آورد. فقدان جنبش بدنه و کمبود احساس متبادر شده از به دست گرفتن غربلیک فرمان آئودی، جزء مواردی است که نمره آئودی را در برابر پورشه کیمن اس پایین می‌آورد.

می‌شود گفت آئودی TT RS یک خودروی عملکرد بالای اسپرت تمام عیار است؛ یک انحراف دراماتیک نسبت به انواع TTها، فقط اندکی بیش از حد بر روی برخی ویژگی‌ها متمرکز شده و برخی دیگر را مورد تراضی و مصالحه قرار داده است. بنابراین به نظر ما پورشه کیمن اس به شاخصه‌های یک خودروی اسپرت همه فن حریف نزدیکتر است.



## پورشه 718 کیمن اس 2017: مقام اول

برخلاف آئودی TT RS، پورشه کیمن اس سواری راحتتری را به سرنشینان هدیه می‌دهد. اگرچه میزان شتاب جانبی آئودی در حدود 0.01 جی بیشتر از پورشه بوده اما باید بدانید که پورشه در بسیاری از ارزیابی‌های دینامیکی دست پیش را نسبت به آئودی دارد. میزان سفتی فرمان پورشه به صورت قابل پیش‌بینی در مواقع لزوم افزایش می‌یابد. طول کمتر درب کاپوت این خودروی موتور وسط موجب می‌شود تا دید جلو افزایش یافته و کنترل پورشه در جاده آسان‌تر گردد.

عملکرد سیستم تعلیق پورشه به گونه‌ای است که حتی در سفت‌ترین حالت نیز سواری نرم‌تری را نسبت به آئودی در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. صدای پیش‌رانه چهار سیلندر پورشه نسبت به نمونه پنج سیلندر آئودی گیرایی بیشتری دارد با این حال کیفیت سیستم صوتی پورشه به خوبی آئودی نیست.

همچنین با وجود پرداخت حدود ۸۰ هزار دلار بابت خرید این پورشه، شما حتی به سیستم تهویه مطبوع خودکار نیز دسترسی نخواهید داشت. از طرف دیگر پیش‌رانه چهار سیلندر پورشه به 14.5psi فشار هوا برای دستیابی به تمام توان خود احتیاج دارد. این رقم برای آئودی معادل 19.6 واحد است.

حین رانندگی با دوره‌های پایین و در سطح شهر، مقداری وقفه در عملکرد پیش‌رانه پورشه مشاهده می‌شود که در آئودی هرگز رخ نخواهد داد.

با وجود استفاده از گیربکس دستی و سامانه دیفرانسیل عقب، پورشه در شتاب‌گیری ضعیف‌تر از آئودی عمل می‌نماید. شتاب صفر تا ۹۶ پورشه برابر ۴.۱ ثانیه و رکورد مسیر یک چهارم مایل آن نیز برابر 12.4 ثانیه با سرعت 185 کیلومتر بر ساعت است. حداکثر سرعت پورشه 718 کیمن اس برابر 285 کیلومتر بر ساعت است.

وجود گیربکس دستی در پورشه کیمن اس موجب می‌شود تا شاخصه رانندگی درگیرکننده و هیجان‌انگیز در پورشه نسبت به آئودی بیشتر باشد. می‌شود گفت که گیربکس دستی پورشه بهترین نمونه در میان موارد مشابه خود است که شما می‌توانید امروزه به آنها دسترسی داشته باشید. تعویض دنده به وسیله اهرم، بسیار سریع و دقیق صورت می‌پذیرد. امور کمتری در زندگی مانند راندن این پورشه مجهز به گیربکس دستی وجود دارند که می‌توانند انسان را حتی بیشتر از راندن یک آئودی TTRS قدرتمندتر و سریعتر، مملو از نشاط نمایند.







**ADDINOL**<sup>®</sup>  
THE ART OF OIL • SINCE 1936

- ✓ قدرت پاک‌کنندگی بالا
- ✓ افزایش قدرت موتور
- ✓ صرفه جویی در مصرف سوخت
- ✓ انتقال بهتر حرارت
- ✓ افزایش طول عمر موتور
- ✓ ماندگاری بالا
- ✓ عملکرد یکنواخت در درجه حرارت های مختلف

[www.addinol.ir](http://www.addinol.ir)



## معرفی رسمی بامو سری ۸

بعد از قریب به بیست سال سری ۸ دوباره متولد شد چهره ای جذاب کوسه مانند چشمان خشمگین و حالت تهاجمی این خودرو چشمان دوست داران خودرو را به خود خیره میکند شوخی نیست بالاخره پس از انتظاری بسیار طولانی، سرانجام بامو کوپه جدید سری ۸ را در مراسم افتتاحیه مسابقات لمانز امسال رونمایی کرد و بدین ترتیب پس از نزدیک به بیست سال، سری ۸ رسماً بازگشت. این ماشین حالا کوپه پرچمدار جدید بامو محسوب می‌شود. سازنده باواریایی گفته است که هدف اصلی از ساخت نسل جدید سری ۸ ارائه رانندگی پویا و هیجان‌انگیز است. به این منظور شاسی، قوای محرکه و تعلیق سری ۸ چابکی عالی، دقت، ثبات و توازنی که از یک خودروی اسپرت طراز اول انتظار می‌رود را ارائه می‌کند؛ بنابراین شاید به همین دلیل است که بامو تصمیم گرفته سری ۸ جدید را در مسابقات لمانز رونمایی کند تا از این طریق اعتبار و توانایی‌های اسپرت کوپه پرچمدار جدید خود را نشان دهد. البته سری ۸ جدید درعین‌حالی که خودرویی اسپرت است، اگر به‌عنوان یک کوپه لوکس هم در نظر گرفته شود بسیار عالی خواهد بود.



طراحی نسخه تولیدی سری ۸ همانند نمونه‌ای تعدیل‌شده از نسخه کانسپتی به نظر می‌رسد که سال گذشته رونمایی شد؛ بنابراین در این کوپه لوکس همچنان دماغه کشیده با جلوپنجره کلیوی شکل باریک دیده می‌شود درحالی‌که روی کاپوت نیز دو برآمدگی کار شده است. در نمای عقبی خودرو هم چراغ‌های باریکی به چشم می‌خورد و سر آگزوزه‌های بزرگی نیز از بخش پایینی سپر بیرون زده است. به‌طورکلی طراحی بیرونی سری ۸ باظرافت و پویا است که استایلی عضلانی را در پکیجی ارائه کرده که صد درصد یک بامو اصیل احساس می‌شود. البته جلوپنجره بزرگ کلیوی شکل هم کاملاً به افراد نشان می‌دهد که این کوپه‌ای از باواریا است.

چراغ‌های سری ۸ به‌صورت استاندارد از نوع LED هستند اما امکان سفارش چراغ‌های لیزری هم برای آن وجود دارد. علاوه بر این، به‌منظور کاهش وزن، خریداران می‌توانند پکیج فیبر کربن را برای خودرو سفارش دهند که شامل ورودی‌های هوا، قاب آینه‌های جانبی، اسپویلر عقب و دیفیوزر از جنس فیبر کربن تقویت شده با پلاستیک می‌شود. این کوپه جدید آلمانی 4.84 متر طول، 1.90 متر عرض و 1.34 متر ارتفاع دارد که این ابعاد آن‌را در جاده در موقعیتی بسیار پویا قرار می‌دهد. فاصله محوری سری ۸ نیز برابر با 2.82 متر است.



در داخل این کوپه پرچم‌دار نیز جدیدترین نسخه از سیستم کنترل عملیاتی بامو ارائه شده است که شامل صفحه‌نمایش سیستم-اطلاعاتی سرگرمی و نمایشگر دیجیتالی صفحه آمپر می‌شود. اندازه نمایشگر اولی که درست در بالای کنسول مرکزی قرار گرفته است، برابر با 10.2 اینچ بوده و از طریق لمس، صدا یا کنترلر iDrive کار می‌کند درحالی‌که نمایشگری 12.3 اینچی هم به‌عنوان صفحه آمپر در نظر گرفته شده که چندین تنظیم گرافیکی مختلف را برای سلايق گوناگون ارائه می‌کند. علاوه بر این، امکان سفارش شارژر بی‌سیم، سیستم صوتی Bowers & Wilkins، تریم فولاد ضدزنگ و دسته‌دنده شیشه‌ای هم برای خودرو وجود دارد.



سری 8 در ابتدا تنها با دو پیشرانه مختلف ارائه خواهد شد. مدل اول که فقط در اروپا عرضه می‌شود، 840d XDrive نام داشته و به یک پیشرانه 3 لیتری شش سیلندر خطی بای‌توربودیزل مجهز است. این موتور 315 اسب بخار قدرت و 580 نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند که تمامی این گشتاور از دور تنها 1750 rpm در دسترس قرار می‌گیرد. به گفته بامو، مدل 840d با استفاده از این پیشرانه می‌تواند ظرف 4.9 ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر در ساعت رسیده و نهایتاً به حداکثر سرعت 250 کیلومتر در ساعت دست پیدا کند.

مدل دوم و البته قوی‌تر اما M850i XDrive نام دارد و از پیشرانه جدید 4.4 لیتری V8 بای‌توربو استفاده می‌کند که 530 اسب بخار قدرت و 750 نیوتن متر گشتاور دارد. این مدل می‌تواند ظرف تنها 3.7 ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر در ساعت دست پیدا کند که برای چنین کوپه بزرگی عدد بسیار چشمگیری است؛ اما حداکثر سرعت M850i به‌صورت الکترونیکی روی 250 کیلومتر در ساعت محدود شده است. انتقال نیرو در هردوی این موتورها نیز توسط نسخه بهبودیافته‌ای از گیربکس هشت سرعته اتوماتیک استپ‌ترونیک صورت می‌گیرد که به‌منظور ارائه تعویض دنده اسپرت‌تر و روان‌تر به همراه بهره‌وری بالاتر، از مدیریت نرم‌افزار جدید و بهینه‌سازی کنترل هیدرولیکی بهره‌مند شده است.

تجهیزات استاندارد سری 8 در هردو مدل شامل مواردی چون تعلیق تطبیقی M با کنترل الکترونیکی کمک‌فنرها و سیستم فرمان فعال بامو می‌شود درحالی‌که برای مدل M850i امکان سفارش نوار تثبیت‌کننده فعال هم وجود دارد. علاوه بر این، طیف کاملی از سیستم‌های ایمنی هم برای این کوپه لوکس در نظر گرفته شده که شامل مواردی مانند کروزر کنترل فعال با توانایی توقف و حرکت، سیستم کمکی فرمان و تغییر خط، سیستم حفظ حرکت میان خطوط با سیستم حفاظت برخورد جانبی، سیستم کمک پارک و... می‌شود.

بامو بر این باور است که بین پورشه 911 و مرسدس بنز S کلاس کوپه شکافی وجود دارد که سری 8 جدید آن‌را پُر خواهد کرد زیرا این خودرو بهترین ویژگی‌های هردو دنیا را ارائه می‌کند که شامل تجربه رانندگی هیجان‌انگیز خودرویی اسپرت به همراه کابینی لوکس می‌شود. این کوپه جدید باواریایی از پاییز امسال در ایالات متحده عرضه خواهد شد درحالی‌که اروپایی‌ها نیز از ماه نوامبر امکان خرید آن‌را خواهند داشت. همچنین غیر از این دو مدل، نمونه‌های دیگری هم از سری 8 در آینده ارائه خواهد شد به‌گونه‌ای که تصاویر جاسوسی نشان داده‌اند که مدل M8 هم‌اکنون در حال توسعه است درحالی‌که تصاویری از نسخه کابریولت هم دیده شده است. علاوه بر این، به‌احتمال زیاد نسخه چهاردر یا همان گرن کوپه سری 8 هم ساخته خواهد شد اما فعلاً هیچ زمانی برای معرفی این نسخه‌ها اعلام نشده است.

# معرفی سدان لوکس و زیبای لکسوس ES

## معرفی خودرو

لکسوس برند لوکس تویوتا در جدید ترین اقدام خود دست به معرفی خودروی ES جدید زده که ما نیز تمامی مشخصات آن را به عرض شما میرسانیم. لکسوس با معرفی خودرو کوپه LC 500 نشان داد که می‌تواند خودروهای اسپرت نیز تولید کند. این شرکت قصد دارد که فرمول مورد استفاده در این کوپه را در محصولات دیگر خود نیز به نمایش بگذارد. در همین راستا شاهد معرفی نسل جدید لکسوس LS با زبان طراحی جدید این کمپانی در گذشته بوده‌ایم و حال نسل جدید ES به این زبان طراحی مجهز شده است. نسل جدید لکسوس ES طراحی شبیه به سدان لوکس LS دارد و کیفیت مواد مورد استفاده در کابین آن بهبود فراوانی یافته است. لکسوس تلاش کرده که حس رانندگی با یک خودرو اسپرت را به راننده منتقل کند با این حال اولین تجربه رانندگی با نسل جدید لکسوس ES موضوع دیگری را به ما گوشزد می‌کند.

به نظر می‌رسد تلاش‌های لکسوس برای القای حس رانندگی اسپرت به راننده نافرجام بوده است چرا که در زمان رانندگی با این خودرو حس یک خودرو لوکس به راننده منتقل می‌شود و سرنشینان در آن آرامش کامل دارند. این موضوع می‌تواند تا حدودی برای خریداران نسل جدید لکسوس ES ناخوشایند باشد زیرا این خودرو به صورت اسپرت طراحی شده است. این خودرو بر پایه پلتفرم GA-K توسعه یافته است. در گذشته شاهد توسعه خودروهایی همانند تویوتا کمری و آوالون بر پایه این پلتفرم بوده‌ایم. لکسوس ES 2019 در حقیقت نسخه کوچک شده لکسوس LS محسوب می‌شود. ارتفاع این خودرو برای القای حس اسپرت در مقایسه با نسل گذشته کاهش یافته است با این وجود شاهد افزایش ۲ اینچی فاصله بین دو محور چرخ‌های این خودرو هستیم که باعث افزایش کلی ۲.۶ اینچی طول آن شده است. همانند نسل جدید تویوتا آوالون، نسل جدید لکسوس ES نیز طراحی تهاجمی و خشنی دارد.

ضریب درگ لکسوس ES برابر با ۰.۲۹ است که در نسخه F-Sport به ۰.۲۶ می‌رسد. این ضریب درگ نشان‌دهنده طراحی آیرودینامیک لکسوس ES 2019 است. این سبک طراحی علاوه بر کاهش مصرف سوخت توسط این خودرو، باعث کاهش صداهای مزاحم در کابین نیز می‌شود. کابین این خودرو بسیار ساکت است و صدای باد کوچک‌ترین مزاحمتی برای سرنشینان ایجاد نمی‌کند. سیستم تعلیق این خودرو تمامی صداهای مزاحم را جذب می‌کند. بدنه لکسوس ES 2019 بسیار عالی عایق‌بندی شده است. صدای موتور ۶ سیلندر ۳.۵ لیتری این خودرو بسیاری دلنشین است. در صورتی که طراحی کابین نسل جدید LS را شلوغ و نسل گذشته ES را کسل‌کننده می‌دانید، کابین نسل جدید لکسوس ES از طراحی متعادلی بهره می‌برد. طراحی بخش‌های مختلف کابین بسیار جذاب است و قطعات در جای بسیار مناسبی قرار گرفته‌اند. دسترسی به ادوات مختلف برای راننده بسیار راحت است.



در این خودرو به صورت استاندارد از نمایشگر ۸.۰ اینچی استفاده شده است که البته خریدار می تواند صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی برای لکسوس ES 2019 نیز سفارش دهد. در این نسخه همانند نسل گذشته شاهد حضور ترک پد هستیم که وجود آن می تواند برای برخی ناامیدکننده باشد. در طراحی کابین این خودرو از مواد بسیار با کیفیتی استفاده شده است به گونه ای که می توان از آن به عنوان بهترین کابین در خودروهای زیر ۵۰ هزار دلار یاد کرد. در حالی که پلاستیک مورد استفاده در کابین نسل جدید لکسوس ES کیفیت بالایی دارد، طراحان سعی کرده اند بخش کمی از کابین را به پلاستیک مجهز کنند. در بیشتر بخش های کابین شاهد حضور چرم هستیم. صندلی های لکسوس ES 2019 به روکش چرم مجهز شده اند که اگر چه کیفیت بالایی دارند ولی قابل مقایسه با لکسوس LS نیستند که با توجه به اختلاف قیمت میان این خودرو امری کاملاً طبیعی تلقی می شود. در کیلومتر شمار این خودرو از یک نمایشگر ۷.۰ اینچی TFT استفاده شده است.



برای بخش بالایی داشبورد طراحان از چوب استفاده کرده‌اند. همانند لکسوس LS شاهد استفاده از چوب برای فرمان لکسوس ES ۲۰۱۹ نیز هستیم. بخشی از داخل فرمان این خودرو به چوب مزین شده است. کابین این خودرو علاوه بر زیبایی، راحتی بالای سرنشینان را نیز در پی دارد. صندلی‌های این خودرو در ۱۰ جهت تنظیم می‌شوند و از سیستم تهویه پیشرفته لکسوس بهره می‌برند. نسل جدید لکسوس ES یک خودرو سدان لوکس محسوب می‌شود که برای سرنشینان خود راحتی را به ارمغان می‌آورد. برخلاف گفته لکسوس، نسل جدید ES حس رانندگی با یک خودرو اسپرت را به راننده القا نمی‌کند. نسخه F-Sport این خودرو در کابین و بدنه تغییراتی را در مقایسه با نمونه عادی این خودرو تجربه می‌کند. در این نسخه شاهد حضور چرم قرمز در کابین هستیم و همچنین کیلومترشمار آن شبیه به لکسوس LFA طراحی شده است. در این نسخه از رینگ‌های ۱۹ اینچی استفاده شده است.

این خودرو برای تامین قدرت خود به یک موتور ۳.۵ لیتری شش سیلندر مجهز شده است. این موتور قدرتی برابر با ۳۰۲ اسب بخار و ۳۶۲ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور به همراه جعبه دنده هشت سرعته اتوماتیک به صورت ترکیبی مصرفی برابر با ۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رانندگی دارد. سیستم تعلیق این خودرو حس آرامش را به راننده القا می‌کند با این حال سرگرم‌کننده نیست. فرمان این خودرو مقداری گیج به نظر می‌رسد. یکی دیگر از مشکلات سیستم فرمان، سبک بودن آن است که البته برای یک خودرو لوکس مناسب محسوب می‌شود ولی با گفته لکسوس مطابقت ندارد.

اگرچه لکسوس برای طراحی نسل جدید ES نیم نگاهی به خودرو اسپرت LC داشته است ولی نتیجه نهایی به جای یک خودرو اسپرت، یک سدان لوکس است. نسل جدید لکسوس ES یک خودرو راحت و بی سرو صدا محسوب می‌شود. سیستم تعلیق این خودرو به خوبی ضربه‌های وارده به خودرو را جذب می‌کند. کابین این خودرو کاملاً ایزوله بوده و صدای محیط مزاحمتی برای سرنشینان ایجاد نمی‌کند. در مسافت‌های طولانی این خودرو حس بسیار لذت بخشی را برای سرنشینان به ارمغان می‌آورد. قدرت تولیدی موتور به خوبی به چرخ‌ها منتقل می‌شود و راننده می‌تواند به خوبی آن را مدیریت کند. در نهایت باید گفت نسل جدید لکسوس ES یک سدان لوکس با کیفیت ساخت بالا محسوب می‌شود که کابین بسیار آرامی دارد و موتور آن قدرت کافی در اختیار راننده قرار می‌دهد. برخلاف طراحی اسپرت این خودرو نمی‌توان آن را یک سدان اسپرت به حساب آورد چرا که حس یک خودرو اسپرت را به خودرو و سرنشینان منتقل نمی‌کند.



8.0 sec



3.5 L

Turbo Charged  
Engine



302

Horse Power



مجله خبری اتوننت  
WWW.AUTO-NET.IR



LEXUS ES



## این مدل از تویوتا هرگز نمی میرد!!!

اخبار داغ خارجی



این مدل از تویوتا هرگز نمی میرد اصلاً امیدواریم هیچ وقت از دیدن صلابت این خودرو محروم نشویم خودرویی که همیشه سخت ترین کارها را انجام داده زحمت هشت سال جنگ ما بر دوش این خودرو بوده سازمان های جهانی عام المنفعه از این مدل بسیار بهره برده و میبرند همراهان عزیز اتونت اگر در دنیا یک خودرو لیاقت احترام را داشته باشد آن تویوتا لندکروز سری ۷۰ است و البته مدل های دیگر از لندکروز. وانت جذابی که امروز به آن میپردازیم داستان جالبی دارد با ما باشید.

شهرت نشریه Top Gear به خاطر علاقه فراوان به خودروهای ساده و بی زرق و برق نیست و بعضی از پروژه ها با اینکه جزو پر زرق و برق ترین ها نیستند، خیلی خوب از آب در می آیند. این تویوتا لندکروز وانت که توسط Proffitt's Resurrection Land Cruisers بازسازی شده است که یکی از این نمونه ها است. این کارگاه که در ایالت کلرادو واقع شده و توسط Jeremiah Proffitt و همسرش اداره می شود، محصولات قدیمی تویوتا را انتخاب کرده و آنها را با انواع تقویت های مدرن و بازسازی بهبود می دهد. علت اینکه این تویوتا لندکروز توجه Top Gear را جلب کرده این است که در دنیای امروز که مملو از خودروهای تهاجمی پر زرق و برق است، این خودرو شبیه یک وانت کاری تمام عیار به نظر می رسد گرچه یک نمونه نسبتاً منحصر به فرد است.





این لندکروز در واقع ظاهر کلاسیک ولی باطن مدرنی دارد. این خودرو مجهز به موتور توربودیزل Cummins با حجم 2.8 لیتر است که 161 اسب بخار قدرت و 362 نیوتن متر گشتاور تولید می کند که به نوبه خود یک پیشرانه متوسط و ساده است. بدنه این خودرو متعلق به یک وانت لندکروز سری 79 است که روی شاسی FJ80 مدل 1993 سوار شده است که طول آن حدود 20 اینچ افزایش یافته است. قسمت عقب آن حدود 30 سانتی متر کوتاه شده است تا زاویه خروج از شیب بهتری هنگام رانندگی آفرودی داشته باشد. سیستم تعلیق آن در جلو از نوع اتصالات سه عضوی و در عقب از نوع 5 عضوی است و مجهز به ضربه گیرهای جدید Bilstein است. موتور این وانت به یک گیربکس 5 دنده دستی متصل شده است. سیستم انتقال قدرت آن 4 چرخ محرک غیر دائمی همراه با جعبه تقسیم گشتاور و دیفرانسیل های قفل دار الکتریکی است. تایرهای آن نیز Maxxis با قطر 34 اینچ هستند. ساده، کاربردی و مناسب!



سپرهای خاص، موتور بکسل، تعدادی چراغ اضافه و اندکی اصلاحات محتاطانه دیگر این وانت را به یک خودروی ایده آل و چند منظوره برای تمام نیازهای شما تبدیل کرده است. با مشاهده کابین آن متوجه می شوید که این وانت یک وانت کاری مناسب است زیرا داخل آن خبری از کفپوش و زیرپایی نیست و به جای آن از پوشش ساده Vortex برخوردار است. (Vortex نوعی رنگ شبیه بتون است که برای پوشش کف قسمت حمل بار وانت نیز از آن استفاده می کنند.) به همین دلیل می توانید پس از پایان کار داخل کابین آن را با شیلنگ آب به راحتی شستشو دهید!



ظاهرا این وانت خارج از ساعت کار عادی تنها در مدت 9 هفته ساخته شده است. جذابیت اصلی این وانت این است که یک خودروی نسبتا بی زرق و برق است که خیلی مفید و کاربردی به نظر می رسد. درست است که این خودرو از انبوه قدرت یا اجزای داخلی موتور از جنس تیتانیوم بی بهره است ولی گاهی اوقات سادگی و ظرافت کاربرد بیشتری دارد. این خودرو برای استفاده واقعی یک گزینه عالی است.





## جگوار I-Pace SVR، پرشتاب‌ترین خودروی دنیا خواهد بود

جگوار ادعا می‌کند که شاسی‌بلند الکتریکی جگوار I-Pace SVR قادر است در زمان ۱.۸ ثانیه به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست یابد، اما شتاب‌گیری آن محدود خواهد شد.

از زمان اولین نمایش شاسی‌بلند الکتریکی جگوار I-Pace، شایعاتی در مورد عملکرد بسیار عالی آن در سرعت و شتاب‌گیری منتشر شده است. پیش از این نیز بخش عملیاتی خودروهای ویژه جگوار (SVO)، تمایل خود را برای ساخت خودروی جگوار I-Pace SVR نشان داد؛ اما اکنون مصاحبه جدید، اعتبار بیش‌تری به شایعات در مورد امکان ساخت نسخه تولیدی می‌دهد. اوایل سال جاری نیز جگوار از نسخه‌ی SVR شاسی‌بلند F-Pace رونمایی کرد که دارای قدرت ۵۵۰ اسب بخاری و قیمتی در حدود ۸۰ هزار دلار است. این نسخه تقویت شده در نمایشگاه خودروی نیویورک امسال رونمایی شد و بهره‌گیری از ظاهر اسپرت، از مهم‌ترین ویژگی‌های آن است.

جگوار I-Pace SVR، پرشتاب‌ترین خودروی دنیا خواهد بود  
هانو کِرِنر، رئیس بخش برنامه‌ریزی تولید جگوار در مصاحبه‌ای با نشریه بریتانیایی اتوکار معتقد است که از لحاظ تئوری، مدلی از خودروی جگوار I-Pace SVR می‌تواند در خط تولید حضور داشته باشد. اما مشکلی نیز در این راه وجود دارد؛ شرکت جگوار نگران است که اگر مدل تولیدی وارد بازار شود، می‌تواند برای مصرف‌کنندگان متوسط نیز بسیار قدرتمند باشد. به عقیده کِرِنر، خودروی الکتریکی جگوار I-Pace SVR آن قدر توانایی دارد که می‌تواند در زمان کمتر از ۲ ثانیه به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست یابد.



کِرِنر گفت:

بله، ما می‌توانیم این خودروی الکتریکی را با زمان ۰ تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۱.۸ ثانیه داشته باشیم. چنین سرعتی، نشان از عملکرد بسیار بالای خودروی برقی جگوار I-Pace SVR دارد. این خیلی خوب است؛ اما هنگامی که یکی دو بار این کار را انجام دادید و چشم‌هایتان از حدقه بیرون آمد، ممکن است نخواهید که این کار را دوباره انجام دهید. من نگران هستم که گشتاور آنی و عملکرد سریع خودروی الکتریکی، ممکن است برای رانندگان کم‌تجربه و آموزش ندیده بسیار خطرناک باشد. به همین علت ما مجبوریم نوعی محدودیت اعمال کنیم تا کارایی خودروی برقی در بعضی مواقع محدود شود.

مدل کنونی جگوار I-Pace، در حال حاضر سریع‌تر از خودروی الکتریکی تسلا مدل X 75D است. دلیل چنین عملکردی استفاده از بسته باتری لیتیوم یون ۹۰ کیلووات ساعت است که ۳۹۴ اسب بخار قدرت و ۶۹۴ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ در نتیجه خودروی برقی جگوار در زمان ۴.۵ ثانیه به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. به این معنا که تقریباً به اندازه خودروی برقی جدید جگوار I-Pace SVR سریع است.

گیرنده در ادامه از عزم جدی جگوار برای تولید این خودروی برقی خبر داد:

اگرچه ممکن است جگوار نگران قدرت خروجی خودروی الکتریکی جگوار I-Pace SVR باشد، اما لزوماً به این معنا نیست که این ایده از روی میز برداشته خواهد شد. ما می‌توانیم مسیرهای متفاوتی را برای رسیدن به هدف انتخاب کنیم، بنابراین قطعاً خودرو یا خودروهای الکتریکی با عملکرد مناسب در خط تولید وجود خواهند داشت. اما در حال حاضر امیدواریم که در آینده نزدیک شاهد نسخه الکتریکی جگوار I-Pace SVR باشیم.



# لاستیک سایبی در خودرو ها

## آموزش

در مبحث خودرو در این مطلب زیر و بم لاستیک سایبی را برای شما بازگو میکنیم، بحثی است بنام هندلینگ ( که به معنی همان خوش دستی ماشین است ) که البته بخش عمده ای از آن مربوط به مسائل فنی و طراحی خودرو می شود و بخشی از آن هم ناشی از میزان بودن تنظیم های خودرو است. خودرویی که بخوبی تنظیم باشد، رانندگی به مراتب لذت بخش تر و راحت تری را دارد.

فرمان ماشین در حین حرکت نباید به چپ یا راست منحرف شود ، حتی اگر آن را رها هم کنید ، نباید چنین وضعی پیش بیاید . گاهی هم فرمان لرزش دارد ، بعضی از وقت ها تنظیم فرمان آنقدر به هم خورده است که اصطلاحاً می گویند فرمان گیج است چون بدرستی عمل نمی کند. همه این موارد به اضافه موارد متعدد دیگر می تواند علل گوناگونی داشته باشد از خرابی و سائیدگی پلوس ها گرفته تا ایراد در بالانس چرخها و یا حتی تنظیم نبودن باد لاستیک ها. که قضاوت در مورد این موارد متعدد کار تعمیرکار است تا بتواند عیب اصلی را تشخیص دهد و این مهم ترین بخش یک کار تعمیراتی است . در اینجا بدون اینکه وارد مباحث پیچیده تنظیم های گوناگون ماشین شویم به اشاره ای گذرا به این موضوعات اکتفا می کنیم تا لاقلاً دید تازه تری نسبت به موضوعی که بظاهر کم اهمیت می نماید، پیدا کنید.

سائیدگی غیر عادی لاستیک ها نشانه خوبی است برای اینکه متوجه شویم که زمان تعویض آنها فرا رسیده است ولی آیا این می تواند هشدار باشد برای اینکه شما متوجه شوید که بخش هایی دیگر خودرو از جمله: فرمان، جلوبندی و فنر بندی آن نیز دچار مشکل شده اند؟ اگر با این هشدارهای اولیه آشنایی داشته باشید می توانید با کارهایی که جزء تعمیرات پیشگیرانه است باعث شوید که از خرابی خودرو در جاده ها جلوگیری بعمل آید.

### ۱) فرمان خودروها

اگر خودرو شما به هنگام رانندگی به یک سمت کشیده می شود ( بخصوص زمانی که فرمان را رها می کنید ) اولین کاری که باید انجام دهید این است که میزان بودن باد لاستیک ها را چک کنید. اما اگر باد لاستیک ها را چک کردید و تنظیم بودند آنگاه ممکن است اشکال در جای دیگری باشد، ممکن است ،میل فرمان نامیزان باشد یا زاویه کمبر و کستر درست نباشند یا فرمان درست در مرکز تنظیم نشده باشد. اگر فرمان ماشین شما بیش از اندازه بازی دارد یا به سختی می پیچید، باید ماریچ فرمان و قطعات داخلی جعبه فرمان را چک کنید.

## ۲) فنربندی

فنربندی ماشین از اجزای متعددی تشکیل شده است در این حالت لازم است که همراستایی چرخها و یاتاقانهای آنها و بوش و میله تعادل و بازوهای کنترل فنر و خود فنرها را بررسی کنید. اگر بخش هایی از فنرها دچار سائیدگی شده یا صدمه دیده اند باید تعویض شوند. چون اگر این کار صورت نگیرد باعث فرسودگی و صدمه دیدن پیش از موعد سایر بخش های سیستم فنربندی و خودرو می شود.

## ۳) همراستایی

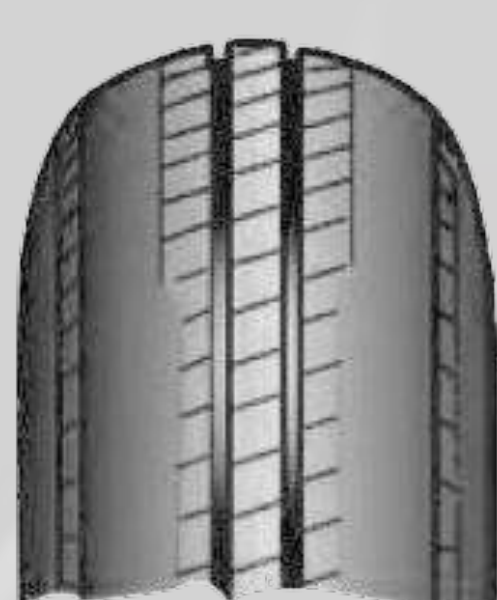
برای هدایت کردن مناسب و درست خودرو و جلوگیری از سائیدگی لاستیکها؛ لازم است که چرخها هم راستا باشند. این کار باعث می شود که از سائیدگی و اصطکاک و سر خوردن چرخها جلوگیری شود. ضمن اینکه میزان مصرف سوخت هم کاهش می یابد و از وارد آمدن فشار بر روی فرمان و سیستم فنربندی کاسته می شود و هدایت خودرو بهتر صورت می گیرد.



بارگی عرضی



کم بادی



پر بادی



اثر ترمز شدید و تیکاف

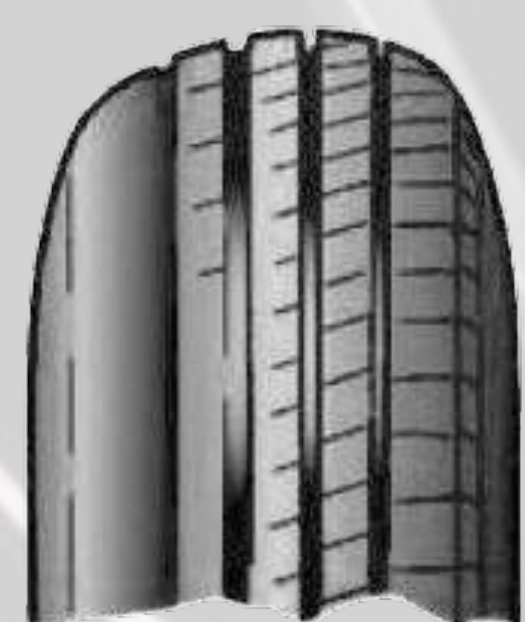


کندگی سطحی

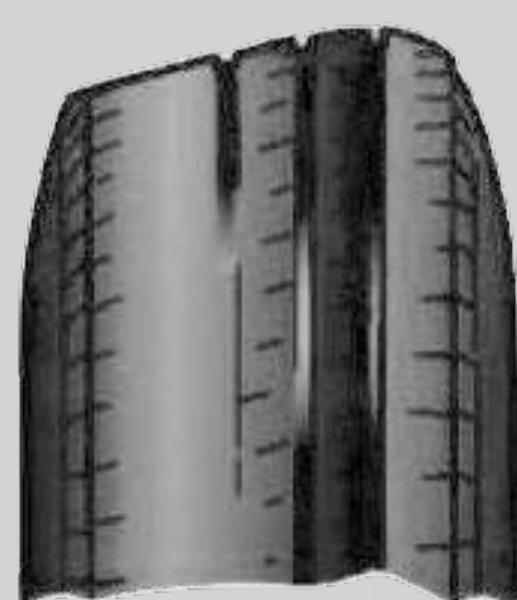
زوایای کبر، کستر و تفارب و تنافر زاویه چرخها (toe in و toe out)

کمبر و کستر به معنی مقدار بیرون بودن و داخل بودن قسمت جلوی چرخهاست. هدف از این تنظیم توزیع بار خودرو بطور متوازن بر روی سطح جاده است. این کار باعث می شود که فرمان دهی خودور بسهولت صورت گیرد و از سائیش لاستیک ها جلوگیری بعمل آید.

زاویه کستر میزان داخل یا بیرون بودن زاویه چرخهاست. تنظیم بودن زاویه کستر باعث می شود که چرخاندن فرمان خودرو راحت تر صورت گیرد. حرکت ماشین بر روی جاده از ثبات بهتری برخوردار باشد و برگشت فرمان در هنگام پیچیدن بهتر صورت گیرد. زوایای: " تو این " و " تو اوت " هم از این جهت مهم هستند. اگر آنها را با پاهای خودتان مقایسه کنید، اگر قسمت جلوی چرخها بطرف داخل متمایل باشد مثل حالتی است که نوک پاهای شما به طرف داخل متمایل است و به عکس " تو اوت " به معنی متمایل بودن نوک انگشتان بطرف خارج است. خارج از تنظیم بودن این زوایا باعث مالش و سائیش لاستیکها می شود.



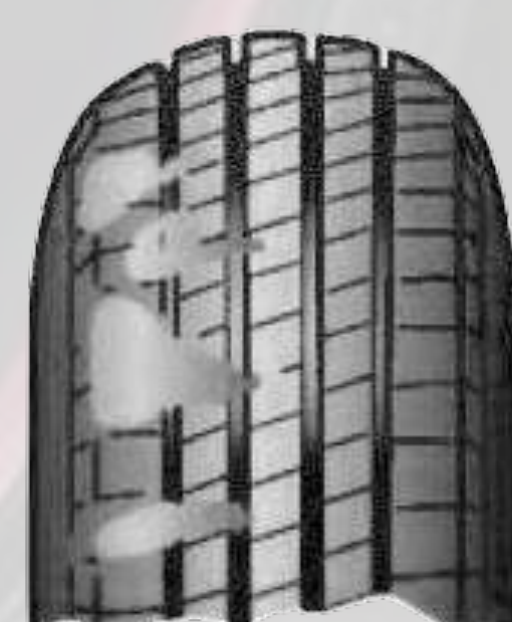
یا toe in



toe out

کمبر و

کستر



کندگی تایر با

باد زیاد



BENZ C CLASS



مجله خبری اتونت  
WWW.AUTO-NET.IR



MERCEDES B



## فولکس واگن توارگ جدید ۲۰۱۹

### بررسی تخصصی

توارگ جدید بسیار بسیار مورد توجه قرار گرفته چرا که کیفیت سواری آئودی Q7 و اسپرتی کاین را در یک مجموعه با قیمت مناسب جمع کرده دوستان این خودرو بسیار با ارزش است برای فولکس واگن چرا که فولکس واگن توارگ از سال 2003 تاکنون در بازار حضور دارد. این شاسی بلند اولین آفرودر فولکس واگن بوده و راه را برای تولید 4 شاسی بلند باز کرده است. البته نسل قبلی سن بالاتر از 8 سال داشته و نسل جدید آن یک اورهال کلی را تجربه کرده است. توارگ برای سال 2018 کاملاً نونوار شده است. توارگ جدید 77 میلی متر طول تر و 44 میلی متر پهن تر از قبل بوده و از پلتفرم پرچم دار MLVevo گروه استفاده می کند. بدین ترتیب بسیاری از قطعات داخلی این خودرو با محصولاتی همچون آئودی Q7 و پورشه کاین و همچنین خودروهای رده بالاتری همچون بنتلی بنتایگا و لامبورگینی اوروس مشترک است.

از نظر بصری طراحی این خودرو بسیار پیشرفت کرده است. خط سقف پایین تر باعث ایجاد نمایی اسپورت تر شده و چراغ های عقب LED در شب کاراکتر متمایزی ایجاد می کنند. همچنین جلو پنجره بزرگ و افقی توارگ جدید نیز روی دینامیک بصری تأکید زیادی دارند. اما بزرگ ترین تغییر در کابین رخ داده جایی که توارگ از نظر کیفیت و طراحی در کلاس خود یک سنگ محک محسوب می شود.



داشبوردهای دیجیتال در این کلاس جدید نیستند اما کاکپیت توارگ که در صورت پرداخت هزینه بیشتر به دو صفحه نمایش تجهیز می شود یک سر و گردن بالاتر از رقبا قرار گرفته و از دو صفحه 12.3 و 15 اینچی مرکزی تشکیل شده است.





این صفحه نمایش‌ها نه تنها ظاهر فوق‌العاده‌ای دارند بلکه عملکرد آن‌ها نیز کاملاً مناسب است. منوها قابل پیکربندی بوده و استفاده از سیستم به شما اجازه می‌دهد تا ایکن‌ها را در موقعیت‌های خود قرار دهید. البته این سیستم اطلاعات سرگرمی دارای سیستم ناوبری با ترافیک آنلاین و ارتباطات اپل کارپلی و اندروید اتو می‌باشد.

بالای پشت آمپرهای دیجیتال شاهد هدآپ دیسپلی کریستالی واضحی خواهید بود که اطلاعات زیادی را نمایش می‌دهد. از دیگر تجهیزات این خودرو می‌توان به سیستم دید در شب هوشمندانه و چراغ‌های جلوی ماتریکس LED اشاره کرد. کیفیت کابین توارگ جدید عالی است. چرم زیادی روی داشبورد و درب‌ها بکار رفته و پلاستیک باکیفیت و فلز نیز باعث بهبود هرچه بیشتر اوضاع شده است. هر چیزی که لمس کنید احساس خوش‌ساخت بودن داشته و البته با قیمتی که انتظار می‌رود از زیر 50 هزار پوند آغاز شود، توارگ جدید احتمالاً ارزان‌تر از خودروهایی همچون لندروور، مرسدس و آئودی خواهد بود.

انتظار می‌رود این شاسی‌بلند لوکس دارای تجهیزات ایمنی زیادی باشد. نسخه حاضر در تست به‌صورت استاندارد از کروز کنترل تطبیقی با عملکرد پیش‌بینی سود می‌برد. این سیستم به‌صورت خودکار سرعت خودرو را با استفاده از دوربین‌ها و داده‌های ناوبری تغییر می‌دهد. این سیستم به‌طور شگفت‌انگیزی خوب کار کرده و نیاز بسیار کمی به دخالت راننده حس می‌شود. دستیار ترافیک به همراه تشخیص عابران پیاده نیز در این خودرو وجود دارد که در صورت احساس تصادف قریب‌الوقوع شیشه‌ها را بسته و کمربندهای ایمنی را سفت‌تر می‌کند.

توارگ جدید با دو پیشرانه 6 سیلندر دیزلی هم عرضه خواهد شد. این پیشرانه‌ها قدرت 228 و 282 اسبی داشته و اواخر سال نیز نسخه بنزینی 6 سیلندر به برادران خود ملحق می‌شود. همچنین مدل 8 سیلندر دیزلی نیز در راه بوده و درحالی‌که عرضه نسخه پلاگین هیبریدی توارگ برای بازار چین تأیید شده اما هنوز عرضه این خودرو در اروپا اعلام نشده است. خودروی حاضر در تست از پیشرانه 6 سیلندر دیزلی قوی‌تر که کاملاً آرام و نرم است استفاده می‌کند. شتاب‌گیری خودرو بدون تلاش زیادی صورت گرفته و در صورت تخت گاز رفتن نیز قوی احساس می‌شود. گیربکس کمی تأخیر داشته و پاسخ پدال گاز نیز هر از گاهی کند است اما سواری خودرو فوق‌العاده ارزیابی می‌شود. نسل جدید توارگ حالت راحت و اسپورت داشته و البته تکان‌های بدنه در پیچ‌های تند به حداقل رسیده است.



عملکرد خودرو در سرعت‌های پایین نیز کاملاً خوب است. استفاده از سیستم فرمان پذیری چهار چرخ باعث شده دایره گردش خودرو به اندازه یک خودروی کوچک باشد. شما این موضوع را در زمان پیچیدن از دوربرگردان‌ها متوجه خواهید شد. البته با استفاده از دوربین‌ها نیز پارک کردن توارگ کاملاً آسان است. بزرگ‌ترین ناامیدی توارگ که به تجربه سواری آن آسیب می‌زند فرمان کرخ و گاهی پیش‌بینی‌ناپذیر آن است. احساس بسیار کمی وجود داشته و باعث بهبود اوضاع نمی‌شود. از نظر سواری، رینگ‌های بزرگ باعث برجسته شدن دست اندازه‌ها می‌شوند. اگر در صندلی عقب بنشینید توارگ را کاملاً بهبود یافته خواهید دانست. درحالی‌که رقبا به صورت 7 نفره هم عرضه می‌شوند، تحقیقات فولکس نشان داده استفاده از همه صندلی‌ها به ندرت رخ می‌دهد. به همین خاطر مهندسان شرکت این خودرو را تنها به صورت 5 نفره در نظر گرفته‌اند که همین امر باعث بهبود فضا در عقب می‌شود. فضای زانو و سر زیادی وجود داشته و درب‌ها نیز برای دسترسی بهتر خیلی پهن باز می‌شوند.

صندوق عقب توارگ نیز بسیار بزرگ است. وقتی صندلی‌ها در جای خود باشند فضای بار 40 لیتر بیشتر از آئودی Q7 می‌باشد (810 در برابر 770 لیتر) و همین میزان فضا با ولوو XC90 تقریباً برابری می‌کند. خودروی حاضر در تست دارای سیستم تعلیق بادی است که نه تنها ارتفاع خودرو را تا 70 میلی‌متر افزایش می‌دهد بلکه با کاهش ارتفاع به حمل اشیای سنگین نیز کمک می‌کند. نسل جدید فولکس واگن توارگ در کلاس شاسی بلندهای لوکس از نظر کیفیت کابین و تکنولوژی‌های بکار رفته یک سنگ محک برجسته است. کابین خودرو یک شاهکار بوده و راه را برای ایجاد آینده‌ای جذاب‌تر باز می‌کند. اینکه توارگ سواری درگیر کننده‌ای ندارد جای شرمساری داشته اما به عنوان یک خودروی لوکس که شما را از نقطه الف به نقطه ب می‌برد حرف‌های بسیار زیادی برای گفتن دارد. قضاوت نهایی درباره این خودرو را به آینده نزدیک موکول می‌کنیم اما نشانه‌های ابتدایی آن بسیار مثبت بوده‌اند...

## مشخصات فولکس واگن توارگ V6 TDI 3.0

قیمت: 49 هزار پوند (تخمینی)

پیش‌رانه: 6 سیلندر 3 لیتری توربودیزل

قدرت/گشتاور: 282 اسب بخار/600 نیوتون متر

گیربکس: 8 سرعته اتوماتیک، چهار چرخ محرک

شتاب صفر تا 100 کیلومتر در ساعت: 6.1 ثانیه

حداکثر سرعت: 235 کیلومتر در ساعت

مصرف سوخت: 6.9 لیتر در هر صد کیلومتر



مجله خبری اتوننت  
WWW.AUTO-NET.IR



# VOLKSWAGEN TOURAG



## جنسیس G70. سدان لوکس و اسپورت

همان قدر که به زمان عرضه سدان کامپکت جنسیس G70 نزدیک می‌شویم اطلاعات بیشتری از این رقیب بامو سری 3 منتشر می‌شود. سدان اسپورت و لوکس جنسیس G70 2019 که مدت‌های زیادی است منتظرش هستیم با ارائه پرفورمنس متمرکز روی راننده، اشرافیت بالا و همچنین استایل جذاب و جوان‌پسند سنگ محک کلاس خود خواهد بود. جنسیس می‌گوید این خودرو در کلاس خود یکی از محکم‌ترین ساختارهای بدنه را داشته و در معماری آن از آلومینیوم، فولاد با گرید بالا و چسب‌هایی که در صنایع هوایی بکار می‌رود سود برده شده است.

جنسیس G70 جدید همچنین پایین‌ترین ارتفاع و پهنای کلی در کلاس خود را داشته و به همین دلیل پرفورمنس دینامیکی استثنایی را ارائه می‌کند. خب صحبت از آئرو دینامیک شد و باید گفت این سدان لوکس کره‌ای ضریب درگ 0.28 را دارد. مدل‌های پایه این سدان از پیش‌رانه 4 سیلندر 2 لیتری توربو که قدرت 252 اسبی و گشتاور 352 نیوتون متری دارد استفاده خواهند کرد. پیش‌رانه یاد شده به یک گیربکس 8 سرعته اتوماتیک متصل می‌شود اما رانندگان مشتاق می‌توانند گیربکس 6 سرعته دستی را نیز به صورت سفارشی انتخاب کنند.

مدل‌های دستی G70 دارای پکیج پرفورمنسی خواهند بود که بجای قدرت 252 اسبی باعث استخراج 255 اسب بخار از پیش‌رانه می‌شود. این نسخه‌ها همچنین از سیستم اگزوز اسپورت، ترمزهای کارای برمبو و کمی کاهش وزن سود خواهند برد. اما نسخه پرچم‌دار جنسیس G70 دارای پیش‌رانه 6 سیلندر 3.3 لیتری توئین توربوی 365 اسب بخاری خواهد بود و تنها با گیربکس 8 سرعته اتوماتیک همراه خواهد شد. این سیستم با دیفرانسیل لغزش محدود استاندارد و لانچ کنترل ترکیب شده و باعث می‌شود شتاب صفر تا 96 کیلومتر در ساعتی 4.5 ثانیه‌ای ایجاد شود.

هر دو پیش‌رانه‌ی ارائه شده به صورت سفارشی با سیستم چهار چرخ محرک نیز همراه می‌شوند. جنسیس گفته ترکیب دیفرانسیل لغزش محدود عقب با سیستم چهار چرخ محرک در این کلاس برای اولین بار است که ارائه می‌شود و باعث هندلینگ تیزتر در مقایسه با رقبای اصلی خواهد شد. انتظار داریم جزئیات بیشتر و قیمت این خودرو در زمان نزدیک شدن به معرفی رسمی منتشر شود.



## معرفی یاماها MT-07



این موتورسیکلت جدید، تنها یک نسخه ی فیس لیفت از مدل های قبلی نبوده و تغییرات زیادی در آن ایجاد شده است. موتورسیکلت یاماها MT-07 مدل 2017، علاوه بر تغییرات ظاهری که سبب بهبود استایل و ظاهر آن شده، به یک سیستم تعلیق بهتر نیز مجهز شده است.

کمپانی تیونینگ فورک (Tuning Fork) با تغییراتی که به روی موتورسیکلت یاماها MT اعمال کرده، موجب بهبود طراحی آن شده است. هرچند که این تغییرات، جزئی به نظر می رسند اما همین تغییرات سبب شده تا موتور، ظاهری اسپرت تر داشته باشد. از جمله ی این تغییرات می توان به طراحی جدید مخزن ذخیره ی سوخت، رادیاتور و قسمت عقب موتور اشاره کرد.

قلب تپنده ی موتور MT-07 مدل جدید، پیشرانه ی 689 سی سی دو سیلندر یاماها است. این پیشرانه توانایی تولید 73.7 اسب بخار در دور موتور 9000 rpm و گشتاور تولیدی 50 پوند فوت در دور موتور 6500 rpm را دارد. قدرت تولید شده در پیشرانه، توسط جعبه دنده ی 6 سرعته به چرخ ها انتقال داده می شود.

رنگ موتورسیکلت یاماها MT-07 را می توان به عنوان نکته ی برجسته در ظاهر آن دانست. کمپانی ژاپنی از رنگ کاملا مشکی برای این موتور استفاده کرده و تقریباً می توان گفت به جز رنگ ها و مخزن ذخیره ی سوخت، باقی بخش های موتور با رنگ مشکی، پوشانده شده است. به همین دلیل یاماها لقب "نیمه ی تاریک ژاپن" (The Darker Side of Japan) را به این موتور به منظور فروش در آمریکا اختصاص داده است.

طراحی فریم مدل 2017 موتور MT-07، شباهت زیادی به فریم مدل قبلی این موتور دارد. این فریم به گونه ای طراحی شده تا وزن بدنه به حداقل مقدار خود برسد. در این راستا کمپانی یاماها موفق شده تا وزن بدنه ی موتور MT-07 مدل جدید را به 403183 کیلوگرم کاهش دهد. سیستم تعلیق این موتور شامل یک فورک 41 میلی متری در قسمت جلو با قابلیت جابجایی 5.1 اینچ و یک ضربه گیر در قسمت عقب با قابلیت تنظیم میزان دمپینگ است. سیستم ترمز این موتور نیز متشکل از یک دیسک 282 میلی متری در قسمت جلو و یک دیسک 245 میلی متری در قسمت عقب و همچنین به سیستم ترمز ABS نیز مجهز است. مدل 2018 موتور یاماها MT-07 قیمتی در حدود 7599 دلار دارد.





## جدیدتری نسخه از فورد موستانگ شلبی GT350

جدیدتری نسخه از فورد موستانگ شلبی GT350 با حفظ ظاهر، پیشراندهی هشت سیلندر ۵۲۶ اسب بخار و سیستم تعلیق ارتقا داده شده، اوایل سال ۲۰۱۹ عرضه می‌شود. تهاجمی‌ترین مدل فورد موستانگ (با تلفظ صحیح انگلیسی ماستنگ) استاندارد در مدل جدید و ۲۰۱۹ شلبی GT350 است که با بهبود سیستم تعلیق و پیشراندهی ۸ سیلندر V شکل ۵.۲ لیتری، پتانسیل بیشتری دارد.



موستانگ شلبی GT350 جدید در کنار بهبود سیستم تعلیق مغناطیسی، کمک فنرهای جدید و دمپرهای بهتر دریافت کرده است تا امکان فرمان‌پذیری و سواری چابک‌تر برای راننده فراهم شود. سیستم کنترل پایداری الکتریکی شلبی GT350 با سه حالت مختلف تنظیم در پیست تست مخصوص فورد آزمایش می‌شود تا در کنار تایرهای میشلن پایلوت اسپرت کاپ 2 با اندازه‌ی ۲۹۵ در جلو و ۳۰۵ در عقب، چسبندگی این پونی‌کار قدرتمند به بیشترین حد ممکن برسد.

رینگ‌های آلومینیومی ۱۹ اینچی، کالیپرهای ترمز برند برمبو با ۶ پیستون جلو و ۴ پیستون در عقب را مخفی کرده‌اند. از دیگر تغییرات مدل ۲۰۱۹ شلبی GT350 اسپوiler جدید عقب و باله‌ی کوچک سپر جلو برای بهبود آیرودینامیک است. فورد موستانگ شلبی GT350 مدل ۲۰۱۹ از پیشراندهی ۸ سیلندر V شکل ۵.۲ لیتری با قدرت ۵۲۶ اسب بخار و گشتاور ۵۸۱ نیوتن‌متر استفاده می‌کند که نهایت دور موتور آن به ۸۲۵۰ دور بر دقیقه می‌رسد. مسئولیت انتقال تمام این قدرت به محور عقب بر عهده‌ی گیربکس دستی ۶ سرعته از برند Tremec است.

بیلی جانسون راننده‌ی مسابقه‌ای تیم فورد در رقابت‌های استقامتی فدارسیون جهانی اتومبیرانی (WEC) و IMSA آمریکا در جریان تست مدل جدید GT350 گفت:

در کنار چسبندگی بهتر و ارتقای سیستم ترمز و شاسی، شلبی GT350 سطح جدیدی از رانندگی با عملکرد بالا را پیشنهاد می‌کند. رانندگی با آن در پیست برای حرفه‌ای‌ها و تازه‌کارها لذت بخش است، به‌طوری‌که حس ابرقهرمان را به راننده القا می‌کند. ثبات آن در پیچ‌ها مشوق رانندگی تهاجمی و فشار و سرعت بیشتر در پیچیدن است.

اما مدل جدید شلبی GT30 فقط در عملکرد فنی تغییر نکرده و کابین آن نیز با تجهیزات رفاهی بیشتر، متفاوت شده است. تزئینات آلومینیومی، فیبرکربن و دوخت‌های زیبا در پنل فرمان و درها جلب توجه می‌کنند، صندلی‌های مسابقه‌ای برند ریکارو به‌صورت استاندارد قابلیت تنظیم برقی دارند و سیستم صوتی حرفه‌ای Harman با ۱۲ بلندگو در کنار نمایشگر ۸ اینچی سیستم اطلاعات و سرگرمی سینک 3 فورد قرار گرفته است. بدنه‌ی موستانگ شلبی GT350 در مدل ۲۰۱۹ با دو رنگ آبی ولوسیتی و آبی پرفورمنس فورد و طرح نوارهای مسابقه‌ای با رنگ‌های سیاه براق، سفید آکسفورد یا آبی گنا در دسترس است. مقامات فورد اعلام کردند که پس از دریافت بازخوردهای مشتریان و طرفداران دنیای خودرو، تمرکز اصلی در مدل ۲۰۱۹ به سمت تغییرات شاسی پیش رفت و ظاهر دست نخورده باقی ماند.

برخلاف طراحی جلو پنجره در مدل جدید موستانگ استاندارد، شلبی GT350 نیازمند دریچه‌های هوای بزرگ است. بازطراحی دوباره این مورد در مدل جدید شلبی GT350 و ایجاد هماهنگی با طرح جدید چراغ‌های جلو مسلماً نیازمند هزینه‌های بیشتر است و برای یک مدل تولید محدود توجیه اقتصادی ندارد. البته نبود پنل تمام دیجیتال فرمان موستانگ جدید در شلبی GT350 کمی توی ذوق می‌زند. موستانگ شلبی GT350 جدید اوایل سال ۲۰۱۹ به بازار عرضه می‌شود. قیمت رسمی این مدل با نزدیک شدن به موعد رسمی عرضه مشخص خواهد شد. مدل فعلی این خودروی پرتعداد با قیمت پایه ۵۸ هزار و ۲۳۵ دلار فروخته می‌شود.



# تسلا رودستر با رانش گره‌های اسپیس ایکس

طبق اخبار واصله ایلان ماسک در آخرین اقدام و تصمیماتش قصد دارد در تولید تسلا رودستر از ادغام تکنولوژی تسلا و اسپیس ایکس استفاده کند. به عرضتان میرسانیم که ایلان ماسک مدیرعامل شرکت‌های تسلا و اسپیس ایکس اعلام کرد که نسل جدید تسلا رودستر به رانش گره‌های هوای فشرده مجهز خواهد شد. سال ۲۰۱۷ بود که تسلا با رونمایی از نسل دوم رودستر (Tesla Roadster)، توجه رسانه‌های خودرویی جهان را به خود جلب کرد. تسلا رودستر جدید با مشخصات فنی چون بیش از ۴۰۰ اسب بخار قدرت، ۱۰ هزار نیوتن متر گشتاور، شعاع حرکتی ۱۰۰۰ کیلومتر و زمان ۱.۹ ثانیه در تست سرعت صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، در سال ۲۰۲۰ وارد خط تولید می‌شود.



پس از رونمایی تسلا رودستر جدید، ایلان ماسک با پرتاب فالکون هوی و رودستر شخصی خود در فضا دوباره خبرساز شد. اما امروز ماسک دوباره جلب توجه کرد؛ تسلا رودستر جدید به رانش گره‌های (تراستر) ساخت اسپیس ایکس (SpaceX) مجهز خواهد شد. در ابتدا توئیت ماسک چندان جدی گرفته نشد؛ اما با ارائه‌ی جزئیات بیشتر به نظر می‌رسد که این کارآفرین موفق اصلاً مزاح نکرده است. بر اساس توئیت ماسک، تسلا رودستر جدید با پکیج آپشن اسپیس ایکس به چند رانش گر کوچک مجهز می‌شود تا شتاب، ترمزگیری و فرمان‌پذیری این کروک تمام‌برقی آینده بهتر شود.

البته رانش گره‌های تسلا رودستر همانند راکت‌های اسپیس ایکس نیستند و از هوای فشرده استفاده می‌کنند. در واقع این رانش گره‌ها که حداکثر تا ۱۰ عدد قابل نصب خواهند بود، مخزن‌های فشرده‌ی COPV هستند و از هوای فشرده برای افزایش یا کاهش شتاب رودستر استفاده می‌کنند.

اما بزرگ‌ترین مشکلی که پکیج اسپیس ایکس در رودستر دارد، کمبود فضای مورد نیاز برای نصب است. ماسک اعلام کرد که در صورت سفارش این پکیج، صندلی‌های ردیف دوم قربانی خواهد شد و تسلا رودستر با ظرفیت ۲+۲، فقط برای دو سرنشین جلو ظرفیت خواهد داشت.



رانش گره‌ها به صورت مستقیم از طریق یک پمپ به سیستم برق تسلا رودستر متصل هستند و در یک آن با فشردن دکمه عمل می‌کنند. با توجه به اینکه رودستر با هر بار شارژ تا ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت طی خواهد کرد، استفاده از رانش گره‌ها و نگرانی از پایین آمدن شعاع حرکتی چندان مهم نخواهد بود.



نباید فراموش کنیم که تسلا رودستر با مشخصات فعلی هم خودروی متفاوتی است. کروک تمام‌برقی تسلا رودستر جدید با قیمت پایه ۲۵۰ هزار دلار در سال ۲۰۲۰ عرضه می‌شود و برای خرید اولین مدل‌های تولیدی، باید ۵۰ هزار دلار ودیعه به این شرکت آمریکایی پرداخت کرد.



# معرفی بهترین خودروهای ۱۰ سیلندر تاریخ

در این مقاله به معرفی خودروهای خاصی میپردازیم که موتور خاصی هم دارند. موتورهای V10 با صدایی شیهه کشان و توانایی برای دورهای بالا بسیار جذاب اند اما متأسفانه در حال فراموشی هستند اما در طول تاریخ، خودروهای زیاد و قابل توجهی با موتورهای V10 ساخته شده‌اند؛ بنابراین قصد داریم در این مطلب بهترین خودروهای 10 سیلندر تاریخ را معرفی کنیم.

در صنعت خودروسازی، انواع مختلفی از پیشرانها با تعداد سیلندرهایی گوناگون مورد استفاده قرار می‌گیرد. تعداد سیلندرهایی موتورهای خودروها از نمونه‌های دو سیلندر کوچک در خودروهای شهری آغاز شده و به نیروگاه‌های شانزده سیلندر در هایپراسپرت‌های میلیون دلاری می‌رسد. در این بین اما شاید یکی از خاص‌ترین نوع موتورها، پیشرانهای V10 یا همان ده سیلندر باشند. هرچند این موتورها مانند نمونه‌های شش سیلندر و هشت سیلندر چندان در صنعت خودروسازی فراگیر نیستند و خیلی مورد استفاده قرار نمی‌گیرند و حتی این روزها تقریباً رو به انقراض هستند.



## لامبورگینی گالاردو مدل 2003

پیشران ۵ لیتری V10

گشتاور ۵۱۰ نیوتن متر

تنفس طبیعی

قدرت ۵۰۰ اسب بخار

گالاردو (به ایتالیایی: گایاردو) پس از مورشیه‌لاگو، دومین محصول لامبورگینی بود که پس از مالکیت فولکس‌واگن ساخته شد. این خودرو در بین طرفداران لامبورگینی جایگاه ویژه‌ای دارد چراکه گالاردو پرفروش‌ترین محصول تاریخ این شرکت ایتالیایی است و خودرویی است که لامبورگینی را نجات داد. از سوی دیگر، گالاردو، یک زیبای ایتالیایی با قلبی آلمانی است. چرا آلمانی؟ چون پیشران ۵ لیتری V10 این خودرو توسط آئودی توسعه پیدا کرد و اولین موتوری محسوب می‌شود که زیر چتر گروه فولکس‌واگن برای لامبورگینی توسعه داده شد. این موتور در نمونه‌های اولیه گالاردو 500 اسب بخار قدرت و 510 نیوتن متر گشتاور داشت اما گالاردو طی 10 سال در دو نسل و در چندین نسخه ویژه مختلف به تولید رسید و پیشران آن نیز همواره ارتقاء پیدا کرد به گونه‌ای که حجم آن در نسل دوم گالاردو به 5.2 لیتر افزایش یافت.

پورشه کاررا GT یکی از پرفرمدارترین خودروهای V10 دنیا بوده و شاید بتوان آن را پادشاه دنیای ده سیلندرها دانست. این هایپرکار آلمانی که پیشینه آن به خودروهای مسابقات لمانز و فرمول یک بازمی‌گردد، بین سال‌های 2003 تا 2007 توسط پورشه به تولید رسید. کاررا GT به یک نیروگاه 5.7 لیتری V10 تنفس طبیعی مجهز شده بود که 610 اسب بخار قدرت و 590 نیوتن متر گشتاور تولید می‌کرد. برای انتقال این نیرو تنها یک گیربکس شش سرعته دستی در نظر گرفته شده بود که نیرو را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کرد. کاررا GT با تیکه بر پیشران توانمند خود می‌توانست ظرف 3.5 ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر در ساعت رسیده و به حداکثر سرعت 330 کیلومتر در ساعت دست پیدا کند. از این ماشین تعداد 1270 دستگاه ساخته شد.



## پورشه کاررا GT مدل 2004

پیشران 5.7 لیتری V10

تنفس طبیعی

قدرت 610 اسب بخار

گشتاور 590 نیوتن متر





### دوج رم SRT10 مدل 2004

پیشرانه 8.3 لیتری V10  
تنفس طبیعی  
قدرت 500 اسب بخار  
گشتاور 712 نیوتن متر

دوج در نمایشگاه شیکاگو 2003 نسخه اسپرتی از پیکاپ رم خود را معرفی نمود. هرچند شاید این مدل در ظاهر تفاوت چندانی با نسخه‌های معمولی رم در آن سال‌ها نداشت اما در زیر کاپوت آن خبرهای فوق‌العاده‌ای وجود داشت چراکه دوج نیروگاه عظیم 8.3 لیتری V10 مدل وایپر را در سینه رم قرار داده بود و بدین ترتیب یکی از قدرتمندترین پیکاپ‌های دنیا را روانه بازار کرد. این موتور 500 اسب بخار قدرت و 712 نیوتن متر گشتاور تولید می‌کرد که رم SRT10 با تکیه بر آن می‌توانست ظرف تنها 4.9 ثانیه از صفر به سرعت 96 کیلومتر در ساعت رسیده و نهایتاً به حداکثر سرعت 250 کیلومتر در ساعت دست پیدا کند. این پیکاپ اسپرت در دو نسخه تک کابین و دو کابین تا سال 2006 به تولید رسید.



### بامو M5 مدل 2005

پیشرانه 5 لیتری V10  
تنفس طبیعی  
قدرت 500 اسب بخار  
گشتاور 520 نیوتن متر

اواسط دهه اول قرن بیست و یکم دورانی بود که خودروسازان پیشرانه‌های 10 سیلندر بزرگی را در سینه‌های خود قرار می‌دادند و هیچ‌کسی هم به این موضوع اعتراض نمی‌کرد. اولین نتیجه این رویه، نسل چهارم بامو M5 بود که از سال 2005 به بازار آمد. این سوپرسدان آلمانی به یک پیشرانه 5 لیتری V10 تنفس طبیعی مجهز شده بود که 500 اسب بخار قدرت و 520 نیوتن متر گشتاور تولید می‌کرد؛ بنابراین M5 اولین سدان تولیدی دنیا با پیشرانه ده سیلندر محسوب می‌شد. چندی بعد از همین موتور در کوپه M6 هم استفاده شد؛ اما دوران استفاده از موتورهای ده سیلندر در سدان‌ها کوتاه بود و در نسل بعدی، همه آن‌ها به موتورهای هشت سیلندر مجهز شدند.



### آودی S8 مدل 2006

پیشرانه 5.2 لیتری V10  
تنفس طبیعی  
قدرت 450 اسب بخار  
گشتاور 540 نیوتن متر

آودی در اواخر سال 2005 نسل دوم سدان عملکردی S8 خود را معرفی نمود که با مدل 2006 به بازار آمد. این خودرو که نسخه عملکردی سدان لوکس A8 محسوب می‌شد، به یک پیشرانه 5.2 لیتری V10 تنفس طبیعی مجهز شده بود. این موتور اما در اصل همان پیشرانه 5 لیتری V10 لامبورگینی گالاردو بود که آودی برای استفاده در مدل S8 در آن تغییراتی ایجاد کرده و حجم آن را افزایش داده بود. به لطف این افزایش حجم، پیشرانه 5.2 لیتری S8 گشتاور بیشتری را در دور موتور پایین‌تر تولید می‌کرد. این موتور 450 اسب بخار قدرت و 540 نیوتن متر گشتاور داشت و می‌توانست جثه سنگین 2 تنی S8 را ظرف 4.8 ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر در ساعت برساند. در همان دوران، از این موتور در مدل کوچک‌تر S6 هم استفاده شد.



### آئودی RS6 مدل 2008

پیشرانه 5 لیتری V10  
تنفس توئین توربو  
قدرت 580 اسب بخار  
گشتاور 650 نیوتن متر

آئودی در سال 2008 نسل دوم سدان اسپرت و عملکردی خود یعنی RS6 را معرفی نمود. ویژگی اصلی این خودرو اما در زیر کاپوت آن قرار داشت یعنی جایی که در آن یک نیروگاه 5 لیتری V10 توئین توربوی فوق العاده پنهان شده بود. البته این موتور هم در اصل بر اساس پیشرانه 5 لیتری V10 تنفس طبیعی لامبورگینی گالارو ساخته شده بود اما در RS6 به دو توربوشارژر مجهز شده بود. علاوه بر این، حدود 400 قطعه از این پیشرانه V10 نیز در RS6 منحصربه فرد و جدید بودند که به طور خاص برای RS6 طراحی شده بودند. به لطف این تغییرات و البته وجود دو توربوشارژر، حالا این موتور 5 لیتری ده سیلندر، 580 اسب بخار قدرت و 650 نیوتن متر گشتاور تولید می کرد که RS6 را به قوی ترین محصول آئودی تا آن زمان تبدیل کرده بود.

که برای اولین بار رسماً در نمایشگاه توکیو 2009 رونمایی شد، LFA اولین و تنها سوپراسپرت تاریخ لکسس محسوب می شود. لکسس اما در بخش پیشرانه، برای اولین سوپراسپرت خود سنگ تمام تنفس V10 گذاشته و آن را به یک نیروگاه منحصربه فرد 4.8 لیتری طبیعی مجهز کرد که با همکاری شرکت یاماها توسعه پیدا کرده بود. این موتور 560 اسب بخار قدرت و 480 نیوتن متر گشتاور تولید می کرد که این نیرو از طریق یک گیربکس شش سرعته سکوننشال LFA، به چرخ های عقب منتقل می شد. طبق آزمایش کار اند درایور خود توانست ظرف 3.6 ثانیه از صفر به سرعت V10 با تکیه بر موتور 96 کیلومتر در ساعت برسد. تولید این سوپراسپرت ژاپنی در دسامبر 2012 پس از ساخت تنها 500 دستگاه خاتمه یافت



### لکسس LFA مدل 2011

پیشرانه 4.8 لیتری V10  
تنفس طبیعی  
قدرت 560 اسب بخار  
گشتاور 480 نیوتن متر

دوج وایپر برای اولین بار از سال 1991 به بازار آمد درحالی که ویژگی منحصربه فرد و همین طور نماد آن از ابتدا تا پایان تولیدش، همواره پیشرانه حجیم و غول پیکر V10 بوده است. این سنت در نسل پنجم یا در واقع نسل آخر وایپر که برای اولین بار در نمایشگاه نیویورک 2012 معرفی گردید هم حفظ شده بود به گونه ای که در زیر کاپوت این نسل نیز همچنان یک نیروگاه عظیم 8.4 لیتری V10 تنفس طبیعی قرار گرفته بود که حجیم ترین موتور ده سیلندر و به طور کلی حجیم ترین پیشرانه تولیدی مدرن دنیا محسوب می شد (البته در دنیای خودروها). خروجی این موتور در آخرین نسل وایپر به 650 اسب بخار قدرت و 813 نیوتن متر گشتاور رسیده است که قوی ترین موتور ده سیلندر دنیا محسوب می شود؛ اما متأسفانه سال گذشته تولید این افعی آمریکایی خاتمه یافت و فعلاً خبری از نسل جدید آن نیست.



### دوج وایپر مدل 2013

پیشرانه 8.4 لیتری V10  
تنفس طبیعی  
قدرت 650 اسب بخار  
گشتاور 813 نیوتن متر



### فولکس واگن توآرگ R50 مدل 2007

پیشرانه 5 لیتری V10

تنفس توربودیزل

قدرت 350 اسب بخار

گشتاور 850 نیوتن متر

فولکس واگن در سال 2002 نسل اول مدل توآرگ خود را معرفی نمود که از همان ابتدا در لیست موتورهای دیزلی آن یک گزینه هیجان انگیز دیده می شد. این یک پیشرانه 5 لیتری V10 توربودیزل بود که به صورت استاندارد 313 اسب بخار قدرت و 750 نیوتن متر گشتاور تولید می کرد. از این موتور در سدان لوکس فیتون هم استفاده شد؛ اما پس از فیس لیفت نسل اول توآرگ در سال 2007، فولکس واگن نسخه اسپرت و ارتقاء یافته ای از مدل V10 دیزلی آن را با نام R50 معرفی نمود. در این مدل خروجی پیشرانه 5 لیتری V10 توربودیزل توآرگ به 350 اسب بخار قدرت و 850 نیوتن متر گشتاور افزایش پیدا کرده بود. توآرگ V10 دیزلی اما به دلیل قوانین آلاینده گی، برای فروش در ایالات متحده با مشکل مواجه شد و به همین دلیل پس از دو دوره عرضه محدود، از بازار ایالات متحده کنار رفت.



### لامبورگینی اوراکان مدل 2015

پیشرانه 5.2 لیتری V10

تنفس طبیعی

قدرت 610 اسب بخار

گشتاور 560 نیوتن متر

لامبورگینی اوراکان که برای اولین بار در نمایشگاه ژنو 2014 به عنوان جایگزین گالاردو معرفی شد، از نسخه ارتقاء یافته همان پیشرانه 5.2 لیتری V10 تنفس طبیعی نسل دوم گالاردو استفاده می کند. بنابراین حالا خروجی این موتور در نسخه استاندارد اوراکان به 610 اسب بخار قدرت و 560 نیوتن متر گشتاور رسیده است؛ مانند گذشته، از همین موتور در آودی R8 هم استفاده می شود. همانند گالاردو، در نسخه استاندارد اوراکان هم نیروی موتور به هر چهار چرخ انتقال پیدا می کند اما مدل ضعیف تر LP580-2 به صورت دیفرانسیل عقب ارائه می شود. در نمایشگاه ژنو 2017 اما لامبورگینی نسخه ارتقاء یافته ای از اوراکان را با نام پرفورمانته رونمایی کرد که قدرت پیشرانه 5.2 لیتری V10 در آن به 640 اسب بخار افزایش یافته است؛ بنابراین اوراکان پرفورمانته قوی ترین لامبورگینی V10 تاریخ محسوب می شود.

# آخرین دستاورد های صنعت خودرو سازی دنیا



## معرفی هوندا S660 مودولا X

کوچولوی زیبای دوست داشتنی هوندا لباسی تازه به تن کرده و مشغول دلبری کردن شده این سبک خودروها در ژاپن بسیار محبوب هستند و در دنیا نیز دوست دارانی دارند اخیراً در ژاپن هوندا برای مدل S660، پکیج اسپرت با نام مودولا X معرفی کرده است که در بازار ژاپن عرضه خواهد شد. خودروهایی که ژاپنی‌ها سوار می‌شوند، می‌تواند متفاوت با مدل‌هایی باشد که در کشورها گوناگون وجود دارد. محبوب‌ترین خودروها در کشور ژاپن، کلاس Kei Car هستند. خودروهای کلاس Kei car دارای ابعاد بسیار کوچکی هستند تا بتوان به راحتی برای آن‌ها جای پارک پیدا کرد. چنین خودروهایی را فقط در ژاپن می‌توان دید. فضا در این کشور از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و استانداردهای آلاینده‌گی و مصرف سوخت، بسیار سخت‌گیرانه هستند. یکی از این خودروهای کوچک که محبوبیت بسیار بالایی دارد، هوندا S660 است.



کمتر خودروی اسپرتی در کلاس خودروهای Kei Car وجود دارد؛ اما هوندا تصمیم گرفته است S660 را به عنوان یک مدل اسپرت در این کلاس معرفی کند. به همین خاطر است که S660 برای هوندا اهمیت بسیاری دارد. ضمن اینکه این خودرو در حال حاضر تنها محصول اسپرت موتور وسط هوندا در بازار است که از این نظر، در بازار ژاپن می‌توان آن را در کنار پورشه قرار داد؛ البته هوندا S660 قدرت بسیار پایین‌تری دارد. این خودرو برای اولین بار سه سال پیش معرفی شد و از طراحی مدرنی برخوردار است؛ اما درست همانند مدل قدیمی S2000 که یک خودروی موتور وسط از هوندا بود، هوندا هیچگاه به فکر فروش جهانی این مدل نبوده و نیست.



اما حال یک کیت اسپرت برای هوندا S660 معرفی شده است که با نام مودولا X شناخته می‌شود و با خرید این پکیج می‌توان انتظار لذت رانندگی بیشتری از این خودروی دونفره داشت. تغییرات مدل مودولا X شامل سپر جدید با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر است. دو ردیف چراغ LED در قسمت جلویی این خودرو در نظر گرفته شده است که نقش چراغ‌های روشنایی در روز را بازی می‌کنند. آینه‌های خودرو برای اینکه به خودرو نمای اسپرت‌تری بدهند به رنگ مشکی درآمده‌اند و یک رکاب مشکی رنگ نیز نصب شده است تا طراحی این خودروی اسپرت دونفره را عضلانی و اسپرت‌تر نشان دهند. در بخش عقبی می‌توان به خروجی اگزوز یکپارچه با سپر عقب اشاره کرد که در وسط آن قرار دارد. همچنین هوندا برای این خودرو یک باله‌ی عقب فعال و تنظیم‌شونده در نظر گرفته است و چند رنگ جدید شامل خاکستری تیره، نقره‌ای روشن و آبی به رنگ‌های قابل انتخاب برای بدنه‌ی این خودرو اضافه شده‌اند. هوندا در مدل مودولا X سقف خودرو را به رنگ قرمز درآورده است و از رینگ‌های ۱۵ اینچی اسپرت در جلو و ۱۶ اینچی در عقب استفاده شده است که به رنگ مشکی براق هستند.

در داخل کابین تودوزی چرم و پوشش جیر برای صندلی‌ها در نظر گرفته شده است و غربلیک فرمان و داشبورد نیز دارای پوشش چرمی هستند. پکیج مودولا X شامل پدال‌ها آلومینیومی، اهرم تعویض دنده‌ی متفاوت و پوشش چرم برای ترمز دستی نیز می‌شود. برای مدل S660 مودولا X هوندا یک کفپوش بسیار باکیفیت و لوکس در کف خودرو نصب کرده است. شاید هوندا S660 چندان به مشخصات یک خودروی اسپرت موتور وسط نزدیک نباشد؛ اما اکثر خودروهای موجود در کلاس Kei CAR دارای مشخصاتی در همین حدود هستند. در این مدل از یک پیشران سه سیلندر توربو با حجم ۶۶۰ سی‌سی استفاده شده است که می‌تواند ۶۴ اسب بخار قدرت تولید کند و در زمانی حدود ۱۰ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. انتقال قدرت با استفاده از یک جعبه‌دنده‌ی شش سرعته دستی به چرخ‌های عقب انجام می‌شود که البته به‌صورت آپشن امکان سفارش جعبه‌دنده‌ی ضریب متغیر از نوع CVT برای این خودرو وجود دارد. سایر تغییرات فنی شامل استفاده از سیستم تعلیق جدید به همراه کمک‌فنرهایی با قابلیت تنظیم ۵ مرحله‌ای و همچنین دیسک‌های ترمز بزرگ‌تر هستند. آستانه قیمت هوندا S660 در بازار ژاپن، حدود ۱۶ هزار دلار است.



## بیست و پنجمین سالگرد تولید ولوو FH

برای ما ایرانیان کامیون ولوو بسیار آشناست از همان مدل های اولیه در بازار ایران داریم تا تمامی ۳ نسل ولوو fh. این کمپانی در ایران به قدرتمندی مشهور است به قول رانندگان جاده ای پر و خالی ولوو تفاوت ندارند با هم و اما این روزهای اخیر مدل FH به سن ۲۵ رسیده و ولوو در حال گرامیداشت بیست و پنجمین سالگرد تولید سری محصولات FH خود بوده و علیرغم گذشت ربع قرن از آغاز تولید این محصول سوئدی ها می گویند FH هنوز هم کامیون آینده است. این کامیون سه بار در سال های 1994، 2000 و 2014 عنوان کامیون برتر سال را به دست آورده فروش حدود یک میلیون دستگاهی داشته و مدیرعامل ولوو تراکس آقای کلاوس نیلسون می گوید FH پایه و اساس تصویر ذهنی ولوو بوده و همه را به یاد دوران بسیار موفق این کمپانی سوئدی می اندازد. او می گوید:

ما به پایان رکود اقتصادی نزدیک می شدیم اما تصمیم گرفتیم حرکتی نو انجام دهیم و این حرکت یک موفقیت محض را به ارمغان آورد. ما FH را در زمانی صحیح عرضه کردیم و زمانی که اقتصاد و صنعت حمل و نقل جانی دوباره یافته بود جذابترین محصول را معرفی نمودیم. بنا به گفته های مدیرعامل شرکت، کلید موفقیت این کامیون استفاده از شاسی جدید و آئرودینامیکی بود که باعث کاهش مصرف سوخت می شد. همچنین قوای محرکه ساختار شکن و طراحی کابین متمرکز روی راننده باعث شد این خودرو به موفقیت عظیمی دست یابد. شایان ذکر است در طراحی کابین FH از نظرات بیش از 1500 راننده استفاده شده است.

کابین این خودرو بین سال‌های 1993 تا 2008 حداقل سه فیس لیفت را داشته و در سال 2012 نیز نسل جدید FH با کابینی متفاوت و سیستم تهویه مطبوع یکپارچه عرضه شد. در سال 2013 نیز شاهد اضافه شدن فرمان دینامیک به این کامیون بوده‌ایم. ولوو تراکس همچنین اولین برند کامیون سازی است که در سال 1995 اقدام به ارائه کیسه هوا کرده و در سال 1996 نیز سیستم FUPS را معرفی کرد که به پیشگیری از جدا شدن دماغه کامیون در زمان برخورد شاخ‌به‌شاخ با خودروهای دیگر کمک می‌کند. گیربکس آی شیفت ولوو که بنا به گفته شرکت اولین نمونه اتوماتیک در نوع خود است نیز جایگاه ویژه‌ای در تکامل این کامیون داشته و با نیازهای گوناگون رانندگان همخوانی دارد.



ولوو می‌گوید گیربکس دوکلاچه آی شیفت به حمل و نقل‌های طولانی و منطقه‌ای به ویژه در سربالایی‌ها و مسیرهای پر پیچ و خم کمک شایانی کرده و تعویض دنده‌های آن با دقت صورت گرفته و از هدر رفت قدرت و گشتاور جلوگیری می‌نماید. معرفی ولوو FH LNG در سال پیش همچنان سنت قدیمی ولوو را ادامه داده است. نیلسون می‌گوید این کامیون همان عملکرد دیگر کامیون‌های ولوو FH را با استفاده از بیوگاز یا گاز طبیعی فراهم می‌کند. این مدیر ارشد خاطر نشان می‌سازد: ما سفر و داستان فوق‌العاده احساس برانگیزی با FH داشته‌ایم و اخبار هیجان‌انگیز زیادی نیز در راه است. با توجه به تکنولوژی‌های جدید، ما واقعاً به ادامه راه موفقیت‌آمیز خود اطمینان داریم. بی‌شک می‌توان گفت سال‌های آینده حتی جذاب‌تر از 25 سال پیش خواهد بود...





## بسترن. B30 در مقابل برلیانس. H33

در این مقاله به بررسی و مقایسه دو خودروی خانوادگی محبوب بازار در رنج قیمتی ۵۵ تا ۶۵ میلیون تومان میپردازیم که توسط خودروسازن وطنی منتاژ میشوند امیدواریم اگر در خرید این دو خودرو مردد هستید با این مقایسه به نتیجه برسید.



### طراحی ظاهری

خوشبختانه هر دو خودرو امروز ما از نظر ظاهری وضعیت قابل قبولی دارند. ابتدا نگاهی به دماغه شان بیاندازیم. در اینجا چشمان بادامی H330 و جلو پنجره ای که به محصولات ب ام و شباهت دارد ترکیب شکلی را تشکیل داده اند و تلفیق این قسمت ها با سپری اسپرت و کاپوتی برحسته، صورت برلیانس را جذاب نشان میدهند. اما با تمامی این تعاریف این بسترن است که با جلو پنجره بزرگ و چشمان خشمگینش توجهات بیشتری را به خود جلب مینماید و با این ظاهر جسور، مدرن تر از H330 به نظر میرسد. ولی وقتی از روبرو به سمت قسمت کناری حرکت میکنیم جذابیت های B30 کم رنگ و کم رنگ تر میشوند و به نظر میرسد که طراحان بسترن در این قسمت اندکی دچار سردرگمی شده اند.



البته شاید بعضی ها بگویند که خط شانه B30 که در انتها حالتی مواج به خود گرفته توانسته کمبود هیجان در این قسمت را جبران نماید اما به نظر من این خط هارمونی چندانی با سایر خطوط بدنه ندارد و گاه اینطور به نظر میرسد که دماغه یک ماشین را بر روی بدنه یک خودرو دیگر سوار کرده اند! البته برلیانس هم در این بخش حرف خاصی برای گفتن ندارد اما موفق شده با گلگیرهای برجسته و خطوط ساده ای که با طراحی کلی اتومبیل هماهنگ است، ظاهری پخته تر برای نیم رخ H330 ترسیم کند. خوب نگاهی هم به پشت سر خودروها داشته باشیم. متأسفانه در قسمت انتهایی هیچ کدام از ماشین ها نتوانسته اند زیبایی قسمت جلوئی خود را تکرار کنند و هر دو خودرو از این زاویه ارزان قیمت تر از دماغه شان به نظر میرسند. فقط این نکته را بگوئیم که در اینجا چراغهای B30 جذاب تر از H330 طراحی شده اند اما در عوض سپر برلیانس اندکی خوش فرم تر است و تا حدودی نقص چراغها را پوشش داده. با تمامی این صحبت ها، در مجموع از ظاهر هر دو ماشین راضی بودیم و مشاهده کردیم که در برخی قسمت ها بسترن و در برخی دیگر برلیانس بهتر عمل کرده بودند. اما با توجه به اینکه طراحی دماغه اتومبیل بیش از سایر قسمت ها به چشم می آید میبایست امتیاز برتر این بخش را به B30 بدهیم. دلیل دیگر انتخابمان این است که محصول بسترن تازه وارد تر از برلیانس می باشد و ظاهرش هنوز مثل H330 تکراری نشده.

## طراحی داخلی



با ورود به داخل کابین هر دو خودرو در انبوهی از قطعات پلاستیکی بی کیفیت محاصره شدیم که حس خوبی که از ظاهر ماشین ها بدست آورده بودیم را تا حدودی خراب کرد! از نظر زیبایی هم حرف خاصی برای گفتن وجود ندارد اما حداقل اوضاع طراحی نسبت به کیفیت متریال، نمره بالاتری بدست می آورد. ابتدا نگاهی به H330 بیاندازیم. برلیانس در مواردی مثل کنسول میانی و غربلیک فرمان تا حدودی بهتر از رقیب عمل کرده و ترکیب اینها با پشت آمپری جذاب، توانسته فضای داخلی را تا حدودی اسپرت نشان بدهد. در طرف مقابل بسترن هم سعی نموده با خطوطی ساده، طرحی شیک و منطقی خلق نماید اما نتیجه کار کمی بی روح و کسل کننده از آب درآمده. یکی از نکات نامناسب در داشبورد بسترن محل قرار گیری دریچه های تهویه مرکزی است که در جایی غیر متعارف در زیر نمایشگر نصب شده اند. این کار ضمن زشت کردن داشبورد باعث شده که در هنگام رانندگی پرتاب باد سیستم تهویه به جای بالاتنه، به دست راننده برخورد کند. البته در عوض نمایشگر در محل بالاتری قرار گرفته و دید بهتری دارد. اما در مورد جادار بودن باید بگوئیم که B30 با ابعاد بزرگتر و فاصله محورهای بیشتر به عنوان یک ماشین خانواده فضای کارآمد تری "بخصوص روی صندلی عقبی" در اختیار سرنشینان قرار میدهد. ضمناً این برتری نسبی بسترن، در خصوص فضای صندوق هم پا برجاست.

با اینکه ماشین های امروز ما از لحاظ سطح آپشن کاملترین نیستند اما با این وجود توانستند ما را راضی نگاه دارند. داخل برلیانس H330 گزینه هایی از قبیل ایربگ های راننده و سرنشین کناری، ترمزهای مجهز به ABS و EBD، سنسور دنده عقب، سانروف برقی، سامانه ورود و استارت بدون کلید، سیستم مالتی مدیا و رهیاب، فرمان با سیستم کمکی برقی و مواردی از این دست دیده میشوند که برای این رده قیمتی تقریباً کافی به نظر میرسد. درون بستر نیز امکانات مناسبی از قبیل سیستم های ترمز ABS, EBD, BA, ESC، سیستم کنترل کشش و پایداری، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، کیسه هوای راننده و سرنشین کناری، کروز کنترل، سیستم مالتی مدیا با نمایشگر لمسی، سیستم رهیاب، چراغ های اتوماتیک بعلاوه چراغ روشنایی در روز، سانروف، فرمان با سیستم کمکی برقی و... وجود دارند که انصافاً راضی کننده است.

## ایمنی

متأسفانه تست معتبری برای سنجش ایمنی برلیانس H330 در دسترس نیست و از این رو نمیتوانیم در مورد میزان امنیت این محصول با قطعیت نظر بدهیم. اما نمونه 6 ایربگ بستر B30 موفق شده 5 ستاره موسسه C-NCAP را بدست آورد که نتیجه خوبی به حساب می آید. البته با توجه به اینکه ایمنی در کشور ما به نوعی سوسول بازی محسوب میشود(!) تعداد ایربگ های B30 موجود در ایران به 2 عدد کاهش یافته! اما به هر حال در قیاس با رقیب امروز که آن نیز 2 ایربگ است و تازه تست ایمنی هم انجام نداده باید بگوئیم که همین ستاره های چینی B30 در کنار سیستم کنترل پایداری اش، محصول بستر را در جایگاه مطمئن تری نسبت به H330 قرار میدهد.

## پیشرانه

بیائید نگاهی به قوای حرکتی ماشین ها داشته باشیم. زیر کاپوت بستر B30 یک موتور 1.6 لیتری تنفس طبیعی قرار گرفته که قادر است 107 اسب بخار قدرت و 155 نیوتن متر گشتاور در اختیار راننده قرار دهد. اما برای برلیانس امروز ما یک موتور 1.5 لیتری در نظر گرفته شده که با 103 اسب بخار قدرت و 138 نیوتن متر گشتاور عملکرد ضعیف تری از رقیب به نمایش میگذارد.

اما خوشبختانه جدیداً یک موتور بزرگتر و قدرتمند تر بر روی برلیانس قرار گرفته که حدود 150 سی سی حجم تر است و میتواند حداکثر 114 اسب بخار قدرت در دور 6000 و 154 نیوتن متر گشتاور در دور 4000 در اختیار راننده قرار دهد. خوب این پیشرانه نه تنها از انجین برلیانس مورد تست قویتر می باشد بلکه حتی در مورد اسب بخار از محصول بستر هم پیشی میگیرد. ضمناً در نمونه های جدید برلیانس، جعبه دنده نیز توسط شرکت "هیوندای پاورتک" مورد بازنگری و تغییر قرار گرفته و از نظر ضرائب با موتور جدید هماهنگ شده است. البته همچنان تعداد دنده ها در نمونه اتوماتیک برلیانس 4 عدد است و از این نظر در مقایسه با گیربکس 6 سرعته اتوماتیک آیسین B30 قدیمی به نظر میرسد.



با وجود اینکه از کیفیت و زیبایی کابین خودروها خیلی راضی نبودیم اما در عوض به هنگام رانندگی متوجه شدیم که ارگونومی قطعاتشان قابل قبول است و ادوات هر دو خودرو به راحتی در دسترس راننده قرار میگیرند. دید به اطراف هم مناسب است و برای عادت کردن به ابعاد خودروها نیاز به زمان زیادی نداریم. از نظر فرمان باید بگویم که با توجه به وجود سیستم کمکی برقی در هر دو ماشین، کار در ترافیک شهر برایمان بسیار ساده بود و غربیلکشان با نرمی مناسبی زیر دست میچرخید؛ اما یک نکته منفی هم در مورد فرمان هر دو خودرو وجود دارد و آن اینکه در سرعت های بالاتر اطلاعات چندان دقیقی از وضعیت چرخ ها به راننده منتقل نمیشود که البته این مسئله در اتومبیل های اقتصادی تا حدودی شایع و طبیعی است. نکته منفی دیگری که در هنگام رانندگی متوجه میشوید، صدای نسبتاً زیاد موتور می باشد که به داخل کابین نفوذ میکند اما این را هم بگوئیم که در رانندگی عادی و دور موتور زیر 3500 این قضیه آزار دهنده نیست.

دست اندازها و سرعتگیرهای خیابان های ما با اینکه همیشه روی اعصاب هستند اما بهنگام تست خودرو یک نعمت محسوب میشوند(!) زیرا تنها پس از چند دقیقه رانندگی در خیابان های فرعی میشود به قدرت جذب ضربات سیستم تعلیق ماشین ها پی برد! در این خصوص محصول بسترن در برخورد با دست انداز های خشن، ملایمت بیشتری از خود نشان داد و در قابلیت جذب ضربات برتر از برلیانس ظاهر شد. البته سیستم تعلیق اسپرت تر H330 هم یک مزیت دارد و آن اینکه با محدود کردن حرکات عرضی حس پایداری مناسبی در پیچ ها به راننده ارزانی میدارد. البته با وجود این برتری ظاهری H330، میبایست نمره برتر هندلینگ را هم به رقیب امروزش یعنی B30 بدهیم زیرا محصول بسترن با داشتن سیستم کنترل پایداری الکترونیکی قادر است اشتباهات راننده را تا حدود مناسبی جبران نماید و در پیچ های تند "بخصوص در زمین های خیس" امنیت بیشتری برای سرنشینان به ارمغان آورد.

اما کمی هم پدال گاز را بفشاریم تا ببینیم وضعیت قدرتشان در چه سطحی است. با توجه به اینکه برلیانس امروز ما از نوع 1.5 لیتری یا به اصطلاح موتور قدیمی است از نظر شتاب شرایط بسیار معمولی دارد. گیربکس 4 سرعته اش هم با اینکه به نرمی دنده ها را سبک و سنگین مینماید اما از نظر سرعت تعویض، زیادی با حوصله است و این قضیه ناتوانی موتور را بیش از پیش نمایان میکند. اما در مورد B30 با توجه به قدرت و گشتاور بالاتر انتظاراتمان بیشتر است. تازه اینجا دو تا دنده اضافه هم داریم که به کمک آنها میتوانیم بازه متنوع تری را در گیربکس انتخاب کنیم. اما متأسفانه پشت فرمان B30 هم خبری از هیجان نیست و ماشین با شتابی کاملاً عادی از جا کنده میشود. جعبه دنده هم دقیق اما آرام و آهسته انجام وظیفه میکند و نتیجه اینکه شتابگیری B30 فقط اندکی بهتر از برلیانس است. البته به لطف گشتاور بالاتر و گیربکس 6 سرعته، B30 در برخی شرایط مثل سربالایی ها یا هنگامی که از میانه راه تصمیم به شتابگیری کنید کاملاً برتر ظاهر میشود. راستی سیستم کنترل حرکت در سربالایی هم برای ماشینی در این رنج قیمتی گزینه جالب و کارآمدی به حساب می آید که خوشبختانه در B30 وجود دارد.

اما اگر موافق باشید در مورد H330 های 1.65 لیتری هم کمی صحبت کنیم تا حق برلیانس این وسط ضایع نگردد. با توجه به افزایش حجم موتور، بهبود قدرت و گشتاور و اصلاح ضرائب گیربکس در برلیانس های جدید، شتاب خودرو به شکل محسوسی بهتر شده اما مهمتر از شتاب بحث کشش است که در نمونه های جدید پیشرفت بسیار خوبی داشته و حالا دیگر برلیانس سوارها هیچ مشکلی با سربالایی نخواهند داشت. ای کاش در کنار همه این اتفاقات مثبت، جعبه دنده نیز با نمونه 5 یا 6 سرعته تعویض میشد تا خیالمان همه جوهره آسوده گردد اما به هر حال همین الان هم میتوانیم بگوئیم که مشکل کندی برلیانس های قدیمی مرتفع شده است.

راستی در خصوص ترمزها، هر دو ماشین شرایط قابل قبولی دارند که هرچند واکنش هایشان خیلی هم شاهکار نیست اما از پس جمع و جور کردن توان محدود موتور به خوبی بر می آید.

## نتیجه گیری

برای خرید یک ماشین اقتصادی قیمت مناسب حرف اول را میزند. اما متأسفانه در زمان نگارش این متن، بازار به قدری متلاطم و قیمت ها رو به افزایش است که نمیتوانم حدس بزنم قیمت این دو تا زمان بارگزاری مقاله چقدر خواهد شد و اصلاً تا آن زمان اینها جزء ماشین های اقتصادی در کشور محسوب خواهند شد یا خیر! فقط همین را میدانم که فعلاً بسترن B30 حتی از برلیانس های موتور جدید هم چند میلیونی گران تر است که این قضیه میتواند به عنوان یک برگ برنده برای H330 به حساب آید. ضمناً شما با انتخاب برلیانس محصولی را برگزیده اید که سالهای طولانی تری در کشورمان تولید شده و در نتیجه تعمیرکارها و قطعه فروش های بیشتری به آن سرویس میدهند. اما خوب در نظر داشته باشید که با چند میلیون تومان هزینه بیشتر میتوانید ماشینی با ظاهر به روزتر، ایمنی بیشتر و کابین راحت تر بنام بسترن B30 را خریداری کنید که برای خیلی ها ارزش چند میلیون هزینه بیشتر را خواهد داشت.

مدل	بسترن B30	برلیانس H330
پسترا نه	۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ	۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ
حجم موتور	۱.۶ لیتر	۱.۵ لیتر
حداکثر قدرت	۱۰۷ اسب بخار در دور ۵۵۰۰	۱۰۳ اسب بخار در دور ۵۸۰۰
حداکثر گشتاور	۱۵۵ نیوتن متر در دور ۳۶۰۰	۱۳۸ نیوتن متر در دور ۳۸۰۰
حداکثر گشتاور	۶ سرعت اتوماتیک	۴ سرعت اتوماتیک
مصرف سوخت ترکیبی	۶.۷ لیتر	۶.۷ لیتر



# اتونت

اتونت اولین شبکه اجتماعی خودرو در ایران با هدف افزایش دانش فنی و اطلاعات تخصصی و عمومی خودرو برای هموطنان ایرانی آغاز به کار کرده است.

وبسایت و اپلیکیشن اتونت محل مناسبی برای کسب دانش تخصصی خودرو و به اشتراک گذاری اطلاعات فنی می باشد.

اطلاع از قیمت روز خودرو ها و ایجاد پروفایل کاربری و انتخاب برند و باشگاه مورد علاقه و دریافت اطلاعاتی های مرتبط با علاقه مندی شما از دیگر امکانات اپلیکیشن اتونت می باشد.



[WWW.AUTO-NET.IR](http://WWW.AUTO-NET.IR)



دانلود از سیب اپ iOS



اندروید دانلود از کافه بازار



وبسایت