



مجله خبری اتونت

شماره ی پنجم

آبان ماه ۱۳۹۷



بهترین فودرو های ديفرانسيل عقب بازار

نسل جديد اسطوره پايدار

بی‌ام‌و سری ۳

زیبا ، فشن ، پیشرو



با جذبه ی سامورایی

لکسوس S ۵۷۰ LX مدل ۲۰۱۹



معرفی بهترین فودروی ۲۰۱۸ در کلاس
نیمه لوکس



پرشتاب‌ترین شاسی‌بلند حال حاضر دنیا

معرفی

(صفحه ۷۸)



بهترین خودروهای ديفرانسیل عقب بازار

تزررها

(صفحه ۲۲)



جنسیس G۸۰ بهترین خودروی ۲۰۱۸ در کلاس نیمه لوکس

تزررها

(صفحه ۱۲)



بی ام و سری ۳ ، G۲۰ مشخصات ، قیمت و زمان عرضه

بررسی تخصصی

(صفحه ۴)



دمی با شاهکار جدید بی ام و M۵ کامپتیشن

جدیدترینها

(صفحه ۲۶)



با جذبہ ی سامورایی لکسوس LX۵۷۰ S مدل ۲۰۱۹

بررسی تخصصی

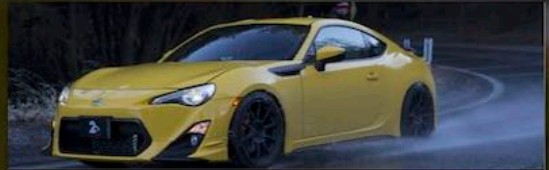
(صفحه ۶۴)



معرفی مرسدس بنز S550e هیبریدی

معرفی

(صفحه ۲۰)



چرا در باران لیز میخوریم؟ پدیده آب سواری چیست؟

آموزشی

(صفحه ۷۰)



رونمایی از آگوستا بروتاله درگستر ۸۰۰RR پیرلی

موتورسیکلت

(صفحه ۴۴)



چند هشدار ساده در مورد ایربگ خودرو

آموزشی

(صفحه ۴۶)



چلنجر SRT هلاکت Redeye

لیونینگ

(صفحه ۳۴)



عواقب سهل انگاری در تعویض تسمه تایم

آموزشی

(صفحه ۶۶)



بی ام و سری ۳.۰ G۲۰ مشخصات، قیمت و زمان عرضه

ارزسان اختصاصی

اگر فکر می کنید تغییرات صورت گرفته در سری ۵ و سری ۷ آنقدر چشمگیر نبوده باید در مورد سری ۳ نظرتان را عوض کنید چرا که تغییرات در این نسل بسیار مشهود بوده و شما از نظر نمای درونی و بیرونی خودرو کاملا با نمونه ی جدید طرف هستید .

در نمای جلویی خودرو جلوپنجره هایی گیراتر را مشاهده می کنید که نمای همیشگی بی ام و را یادآوری می کند و گرافیک داخلی چراغ ها نیز تغییراتی را داشته خودرو را بیش از پیش خشن کرده است.

علاوه بر تغییرات ذکر شده تغییراتی در سیستم ورودی جریان هوای خودرو نیز به چشم می خورد که به لطف آن سری ۳ جدید توانسته پایداری و ثبات بیشتری را در مسیر های پر پیچ و خم داشته باشد.



در نمای عقبی خودرو شاهد چراغ هایی با طراحی کاملا جدید هستیم که البته تا حد زیادی به مدل هایی از لکسوس شباهت دارد . و به نظر کمی استایل عقبی خودرو می توانست طراحی بهتری داشته باشد. این چراغ ها در ادامه طراحی جسورانه سری ۳ جدید همانند نمای جلویی خشن و خشمگین هستند اما در آنها خبری از افک های جذابی که در بعضی از نمونه های آئودی می بینیم وجود ندارد . به عنوان مثال در خودرو A7 آئودی هنگام باز و بسته شدن درب های خودرو چراغ های LED عقبی خودرو با افکتی زیبا روشن و خاموش می شوند.

البته بی ام و بسیاری از ویژگی های طراحی خارجی را در نمونه ی M عرضه خواهد که فعلا خبری از آن منتشر نشده است. نسخه ی 330i این خودرو دارای دو خروجی آگزوز است و این در حالی است که نسخه ی پایه تنها با یک خروجی ارائه می شود.

نسخه ی پایه سری ۳ جدید دارای رینگ های ۱۷ اینچی خواهد بود و در نمونه های بالاتر رینگ ها به صورت ۱۸ اینچی عرضه میگردند ، اما سایز ۱۹ نیز قابل سفارش خواهد بود و با عرضه ی نسخه ی M از این خودرو گزینه های دیگر نیز در دسترس خواهد بود.

سری ۳ جدید از نظر ابعادی ۴،۷۰۹ میلی متر طول دارد و عرض آن برابر است با ۱،۸۲۷ میلیمتر و البته ارتفاعی برابر با ۱،۴۴۲ میلی متر دارد. حدودا ۸۵ میلی متر افزایش طول داشته است و ۱۶ میلی متر نیز عرض آن اضافه شده است و ۱ میلیمتر نیز بلند تر شده است. همچنین فاصله ی بین دو محور خودرو ۴۱ میلیمتر افزایش داشته است.



طراحی درونی

در نمای داخلی خودرو تغییرات بسیاری وجود دارد . از جمله مهم ترین این تغییرات می توان به افزایش مشهود کیفیت مواد سازنده اشاره کرد که در مقایسه با نسل قبلی کاملا خودنمایی می کند. همچنین مواد بکار رفته در ساخت داشبورد از متریال بسیار نرم استفاده شده که حس خوشی را به سرنشینان القا خواهد کرد.

در داخل کابین خودرو نوارهای LED وجود که دارند که می توانند ۱۱ رنگ متفاوت را به خود بگیرند و همین مسئله باعث می شود تا حتی در زمان شب نیز کابین فضای جذابی برای سرنشینان باشد.



سامانه اطلاعات و سرگرمی

همانند گذشته خودروهای بی ام و از سیستم اطلاعات و سرگرمی iDrive بهره می برند که البته این سیستم در سری ۳ جدید ویژگی های بیشتری را نسبت به گذشته ارائه می کند.

این سیستم حالا به صورت لمسی با اهرم کنار سردنده کار می کند که در نمونه های قدیمی به صورت رولی بوده است. همچنین سیستم استارت دکمه ای به همراه دوربین ۳۶۰ درجه نیز در این مدل عرضه شده اند.

سامانه اطلاعات سرگرمی در این خودرو از اپل کارپلی پشتیبانی می کند اما اندروید اتو که در آئودی A۴ و مرسدس سی کلاس وجود دارد در سری ۳ جدید حتی به صورت آپشن نیز در نظر گرفته نشده است.

این سیستم دارای صفحه نمایش ۸.۸ اینچی و فضای لمسی ۵.۷ اینچی می باشد ، دو پورت USB برای تبادل اطلاعات و WiFi نیز از دیگر امکانات این سیستم هستند.

سامانه ی مسیریابی جغرافیایی آن نیز با ثبت نام در خدمات بی ام و هر ساله آپدیت می شود و خریداران می توانند به رایگان از این آپدیت های نرم افزاری استفاده کنند.

کاپیت جدید این خودرو که به طورت کاملا دیجیتالی عرضه میگردد دارای صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی است و جایگزینی نمونه ی آنالوگ شده که فضای مدرنی را برای راننده به ارمغان آورده است این سیستم دارای ۲۰ GB فضای ذخیره سازی اضافی نیز می باشد.

از دیگر امکانات این سیستم می توان به سامانه ی پیدا کردن فضای پارک و یا یادگیری عادات راننده اشاره کرد. به عنوان مثال شما هر روز پس از بازگشت از محل کار و سوار شدن بر خودرو با منزل تماس میگیرید ، بی ام و سری ۳ جدید قادر است تا این رفتار شما را به خاطر بسپارد و هر روز این عمل را به صورت اتوماتیک انجام دهد.

دستیار صوتی جدید بی ام و این قابلیت را فراهم کرده است تا با گفتن عبارت "هی بی ام و" راننده و یا سرنشینان بتوانند در خواستی را از خودرو داشته باشند . به عنوان مثال هنگامی که سردتان است با گفتن عبارت "هی بی ام و من سردم است" می توانید بخاری خودرو را روشن کنید. ویا این سیستم می تواند آدرس خانه ی شما را به خاطرش بسپارد و با گفتن "بی ام و من به خانه می روم" ، به صورت اتوماتیک مسیریاب شما را به خانه خواهد برد.

همانطور که قبلا نیز اشاره کردیم ابعاد بیرونی خودرو نسبت به نسل قبلی افزایش پیدا کرده است و این به معنی افزایش در اتاق خودرو نیز می باشد. اما فضای افزایش یافته ی مشهود بیشتر در صندلی های عقبی خودرو است که ۱۱ میلی متر افزایش داشته است و این افزایش فضای اتاق باعث شده تا علاوه بر راحتی در هنگامی حرکت خودرو در زمان پیاده و سوار شدن بر خودرو نیز راحت تر باشیم.

تجهیزات

سری ۳ جدید حالا با تجهیزات پیش فرض بیشتری حتی در نمونه ی پایه ارائه می گردد به عنوان مثال چراغ های هدایت LED که تا پیش از این تنها در نسخه های بالاتر ارائه می شد حالا در تمامی نسخه ها وجود دارد. همچنین دستیار پارک اتوماتیک نیز حالا توانایی این را دارد تا در هنگام پارک دابل فواصل را تا ۵۰ متر آنالیز کند و اطلاعات دقیق تری از فواصل اطراف خودرو را ارائه کند. در کنار این موارد آینه های برقی گرم شونده و تهویه مطبوع دو گانه ی اتوماتیک و شیشه ی سانروف دو جداره در کنار ترمیم فرمان چرمی در اختیار خریداران قرار می گیرد. صفحه نمایش ۸.۸ اینچی بی ام و که ۵.۷ اینچ آن به صورت لمسی کار می کند نیز از دیگر تجهیزات درونی کابین به شمار می رود.

پیشراشه

سری ۳ جدید با دو پیشراشه اولیه به بازار ارائه میشود و البته در ادامه انواع مدل های مختلف بنزینی نیز از راه می رسند به عنوان مثال مدل پلاگین هیبریدی و یا نسخه ی پرفورمنس M از این مدل ها خواهد بود.



پایه ای ترین نسخه ای که تولید آن تا کنون به صورت رسمی تایید شده است نمونه ی 320d دیزلی می باشد که موتور ۲ لیتری و با خروجی ۱۹۰ اسب بخار ارائه می گردد .

این پیشراشه می تواند سری ۳ جدید را در ۷.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برساند . در کنار این نمونه نسخه ی گیربکس اتوماتیک نیز عرضه میگردد که شتاب آن نیز برابر با ۶.۹ ثانیه می باشد.

اما مدل بنزینی که تولید آن به صورت رسمی تایید شده است نیز دارای حجم موتوری برابر با ۲.۰ لیتر است و می تواند ۲۵۸ اسب بخار قدرت را تولید نماید و شتابی برابر با ۵.۸ ثانیه داشته باشد.

اطلاعات منتشر شده در مورد نسخه ی پلاگین هیبریدی یا همان PHEV نیز بیان میدارد که شتابی زیر ۷ ثانیه خواهد داشت .

آپشن های اضافی

۴ پکیج آپشن های بیشتر برای این خودرو در نظر گرفته شده است. پکیج تکنولوژی سیستم هارمن کاردن را به داخل خودرو می آورد و البته هداپ و شارژ وایرلس و کنترل های اشاره ای نیز از دیگر امکانات این پکیج است. در کنار این موارد پکیج پریمیوم قرار دارد که حافظه برقی صندلی ها ماساژور کمر و سانروف برقی را برای شما به ارمغان می آورد. و نهایتا پکیج کامفورت نیز گرمکن فرمان و سیستم ورود بدون کلید را به مشتریان ارائه می کند.

تجربه ی رانندگی

بسیاری از رانندگان حرفه ای و حتی منتقدین مجله های خودرویی بر این عقیده هستند که یکی از لذت بخش ترین خودرو های سواری بی ام و سری ۳ است. در واقع سری ۳ جدید آمده است تا مهم ترین وظیفه ی خود که ارائه لذت رانندگی بالا و باکیفیت است را برای مشتریان به ارمغان بیاورد. البته با توجه به اینکه این خودرو هنوز به صورت رمس ارائه نشده و تنهای پیش نمایشی از طراحی داخلی و خارجی آن در نمایشگاه خودرویی پاریس ارائه شده است، نمی توان در مورد عملکرد آن در هنگام رانندگی نظری را ارائه کرد اما خبر خوش اینکه خودرو در کل ۵۵ کیلوگرم سبک تر از نسل قبلی خود شده است و این به چالاک و قدرت مانور بیشتر آن کمک شایانی می کند. در نسخه ی ۳۳۰i و M اسپرت از این خودرو تجهیزات همچون کالیبر های ترمز بزرگتر و سیستم کنترل کننده برقی دیفرانسل ها و دامپر های تطبیقی ارائه می شوند تا تجربه ی بهتری را در هنگام رانندگی به راننده القا کنند.

قیمت و زمان عرضه

طبق اعلام رسمی کمپانی بی ام و این خودرو با یک موتور بنزینی و یک پیشرانه ی دیزلی به بازار عرضه می گردد. این خودرو در ۹ مارس ۲۰۱۹ به بازار عرضه میگردد و قیمت پایه ای آن در حدود ۳۳،۶۱۰ دلار خواهد بود که البته این قیمت برای نمونه ی دیزلی با گیربکس دستی ۶ دستی خواهد بود. که در مقایسه با مرسدس سی کلاس دیزلی قیمتی بیشتر به حساب می آید. اضافه شدن ویژگی هایی همچون سامانه xDrive چهارچرخ متحرک و گیربکس اتوماتیک قیمت آن را به ۳۶،۸۰۰ دلار خواهد رساند و در نسخه ی قدرتمند تر آن یعنی ۳۳۰i قیمت آن به ۳۷،۶۶۰ دلار خواهد رسید.

مشخصات کلی بی ام و سری ۳ ۲۰۱۹

پیشرانه: ۲ لیتری توربو
- قدرت: ۲۵۸ اسب بخار
گیربکس: ۶ سرعته اتوماتیک
شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت: ۵.۸ ثانیه
حداکثر سرعت: ۲۵۰ کیلومتر در ساعت
مصرف سوخت: اعلام نشده



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



BMW 3 Series 2019 (G20)



رونمایی پورشه پانامرا GTS مدل ۲۰۱۹

معرفی

پورشه پانامرا با شماره مدل ۹۷۰ یک خودروی سدان لوکس چهارسرنشین با مشخصه‌های یک خودروی کوپه و عقب هاچ‌بک است. موتور این ماشین در جلوی آن قرار دارد و در دو نوع دیفرانسیل عقب و دیفرانسیل وسط موجود است. از پورشه پانامرا برای اولین بار در ۱۳امین نمایشگاه خودروی شانگهای در آوریل ۲۰۰۹ رونمایی شد. مدل GTS از نسل دوم پورشه پانامرا سدان و گرن توریزمو (استیشن)، به پیشرانه‌ی V8 توربوشارژ با قدرت ۴۶۰ اسب بخار مجهز است. پس از عرضه‌ی مدل‌های استاندارد و توربو، بالاخره مدل GTS پورشه پانامرا رونمایی شد. کد GTS به هر دو مدل سدان و استیشن پانامرا اضافه خواهد شد تا فاصله بین مدل استاندارد و توربو، پر شود. همانند تمام تیپ‌های GTS محصولات مختلف پورشه، پانامرا GTS هم با تغییرات مشخصی در طراحی داخلی و خارجی همراه است. تزئینات سیاه رنگ جلو و عقب بدنه، رینگ‌های ۲۰ اینچ، نشان GTS و روکش آلکاترا و چرم سیاه کابین از این جمله هستند. همانطور که انتظار می‌رود، تغییرات مدل GTS تنها در ظاهر نیست و پیشرانه‌ی ۸ سیلندر V شکل ۴ لیتری توئین توربوشارژ پورشه هم پایه‌ی شهرت این برند آلمانی حرکت کرده است.



باتوجه به اینکه GTS باید مدل میانه‌ی پانامرا باشد، نهایت قدرت V8 آن به ۴۶۰ اسب بخار محدود شده است. جعبه‌دنده‌ی دو کلاچه‌ی ۸ سرعته و سیستم انتقال قدرت تمام چرخ محرک (AWD) مسئولیت مدیریت و کنترل ۶۲۰ نیوتن‌متر گشتاور (دور موتور ۱۸۰۰ تا ۴۵۰۰) این سدان و استیشن اشتوتگارتی را پذیرفته‌اند. هر دو مدل سدان و استیشن پورشه پانامرا GTS در زمان ۴.۱ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسند، اما نهایت سرعت مدل سدان با ۲۹۱ کیلومتر بر ساعت، یک کیلومتر بر ساعت بیشتر از استیشن پانامرا GTS است.



نسل گذشته‌ی پانامرا GTS به لطف داشتن پیشرانه‌ی V8 تنفس طبیعی ۴.۸ لیتری با قدرت ۴۴۰ اسب بخار، هیولای خوش صدایی بود؛ درحقیقت GTS نسل اول، تنها پورشه پانامرا با پیشرانه‌ی ۸ سیلندر تنفس طبیعی بود و دیگر مدل‌ها یا توربوشارژ بودند یا از نمونه‌ی ۶ سیلندر توربو و سوپرشارژ استفاده می‌کردند؛ اما تمام مدل‌های نسل دوم پانامرا توربوشارژ هستند. پانامرا GTS جدید به سیستم مدیریت تعلیق هوشمند پورشه مجهز شده است تا کاهش ارتفاع، به فرمان‌پذیری و سواری راحت لطمه وارد نکند.



در طراحی نسل دوم پورشه پانامرا GTS، استفاده از تزئینات سیاه رنگ، اولویت اول بوده است. البته در فضای داخلی، سفارشی‌سازی آلومینیومی و دوخت روکش‌های صندلی هم اضافه شده است، تا کابین چندان دلگیر نباشد. پنل تمام دیجیتال پشت فرمان و فناوری نمایش اطلاعات فنی روی شیشه (HUD) که برای اولین بار در مدل‌های پانامرا وجود دارد، به مدرن‌تر بودن GTS کمک فراوانی کرده است.

پیش فروش هر دو مدل سدان و استیشن (اسپرت توریسمو) پورشه پانامرا GTS مدل ۲۰۱۹ با قیمت پایه‌ی به‌ترتیب ۱۲۸ هزار و ۳۰۰ دلار و ۱۳۴ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز شده است؛ محصول جدید پورشه، سال آینده به بازار جهانی می‌رسد.





جنسیس G۸۰

بهترین خودروی ۲۰۱۸ در کلاس نیمه لوکس

کمپانی Genesis Motors شرکت خودروسازی کره‌ای است که در زمینه تولید خودروهای لوکس فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۲۰۱۵ توسط شرکت خودروسازی هیوندای در شهر سئول، کره جنوبی تأسیس شد و یکی از شرکت‌های زیرمجموعه شرکت هیوندای است. هیوندای این شرکت را برای رقابت با شرکت‌های خودروسازی لکسوس و اینفینیتی تأسیس کرد. از محصولات این خودروساز می‌توان به جنسیس جی ۷۰، جی ۸۰ و جی ۹۰ اشاره کرد. دومین سال پیاپی است که یکی از محصولات جنسیس در رده‌بندی کیفیت‌سنجی استراتژیک ویژن مقام اول را کسب می‌کند. فهرست نهایی بهترین خودروهای سال ۲۰۱۸ مؤسسه‌ی استراتژیک ویژن آمریکا با صدرنشینی محصولات ژاپن، آلمان، ایالات متحده و کره جنوبی، منتشر شد. مدل ۲۰۱۸ سدان کره‌ای جنسیس، برترین خودروی کلاس «نیمه‌لوکس» بنیاد استراتژیک ویژن آمریکا انتخاب شد.



سال گذشته جنسیس G90 بهترین خودروی لوکس از نظر این موسسه انتخاب شد. احتمالاً سدان‌های این برند تازه تأسیس، با قیمت مناسب و مطابق میل آمریکایی‌ها ساخته شدند که البته هدف مقامات برند لوکس و زیرمجموعه‌ی هیوندای نیز، بوده است.

سدان میان‌رده‌ی جنسیس موتورز است که کابین لوکس، قوای فنی مناسب و کیفیت ساخت بالا را ترکیب کرده G80 شکل ۳.۳ لیتری توئین توربوشارژ، تمام ۷ شکل ۵ لیتری و ۶ سیلندر ۷ است؛ برای مثال، دو پیش‌ران‌های ۸ سیلندر، نیازهای متقاضیان این کلاس را تامین می‌کند. انواع فناوری‌های مدرن کمک‌راننده و ایمنی مانند ترمز اضطراری خودکار، تشخیص عابرین پیاده، هشدار نقطه کور هوشمند با تشخیص وجود مانع در پشت خودرو، جلوگیری از انحراف مسیر، را به سدان‌ی خواستنی تبدیل کرده G80 جلوگیری از حواس‌پرتی راننده و چراغ‌های هوشمند با حالت نوربالای خودکار است.



مانند ۲۴ سال گذشته، امسال نیز کارشناسان استراتژیک ویژن آزمایش کیفیت سنجی را بر اساس نظرسنجی عمومی برگزار کردند. بیش از ۴۴ هزار نفر به سؤالات مختلفی در مورد ۹۰ روز اول مالکیت خودرو پاسخ داده‌اند؛ با کنار هم قرار دادن داده‌های حاصل از آزمایش‌های استراتژیک ویژن، بهترین خودروهای ۲۰۱۸ از نظر این مؤسسه معرفی شده است

فهرست کامل بهترین خودروهای ۲۰۱۸ به شرح زیر است.

هوندا سیویک Si سدان	سدان کوچک:
هوندا سیویک	هاچ‌بک کوچک:
فورد C-MAX هیبرید	خودروی کوچک هیبرید:
هوندا آکورد	سدان سایز متوسط:
سوبارو اوت‌بک	هاچ‌بک سایز متوسط:
هوندا آکورد هیبرید	سدان سایز متوسط هیبرید:
جنسیس G80	سدان تقریباً لوکس:
لینکلن MKZ هیبرید	سدان تقریباً لوکس هیبرید:
بی‌ام‌و سری 7	سدان لوکس:
آئودی A5 اسپرت‌بک	هاچ‌بک لوکس:
شورولت کامارو	کوپه:
شورولت کامارو	کوپه لوکس:
فورد موستانگ	کروک استاندارد:
مرسدس بنز SL	کروک لوکس:
شورولت کلرادو	پیکاپ استاندارد:
فورد F-150	پیکاپ بزرگ:
رم 2500/3500	پیکاپ سنگین:
جیپ رنژید	شاسی‌بلند کوچک:
سوبارو کراس‌ترک	کراس‌اور کوچک:
دوج دورانگو	شاسی‌بلند متوسط:
شورولت تراورس	کراس‌اور متوسط:
شورولت تاهو	شاسی‌بلند بزرگ:
بی‌ام‌و X3	شاسی‌بلند تقریباً لوکس:
کادیلاک اسکالید	شاسی‌بلند لوکس:
پورشه ماکان	کراس‌اور لوکس:
تسلا مدل X	شاسی‌بلند برقی لوکس:
کیا سدونا	مینی ون:



بهترین برند با محصولات کمتر از ۲۶ هزار دلار: فولکس واگن
 بهترین برند تولیدانبوه بازار: دوج
 بهترین برند لوکس: بی‌ام‌و
 بهترین شرکت: فولکس واگن



تجربه‌ی رانندگی با لامبورگینی آونتادور SVJ

این مدل که یکی از جدیدترین های لامبورگینی است را به جرات می‌توان حسن‌ترین و پیشرفته‌ترین نمونه‌ی تولیدی تا به امروز بدانیم. SVJ حالا به سریع‌ترین خودروی تولیدی پیست معروف نوربرگینگ تبدیل شده است.

عموما لامبورگینی با کاهش وزن و افزایش قدرت سعی در ارتقای نمونه‌های خاص خود دارد اما در مورد SVJ این رویه متفاوت بوده است چرا که در این خودرو با عبور هوشمندانه‌ی جریان هوا و سیستم‌های الکترونیکی پیشرفته لامبو توانسته به این مهم دست پیدا کند.



پیشرانه‌ی وحشی این خودرو یک موتور ۱۲ سیلندر تنفس طبیعی بوده که عملکرد آن به طرز شگرفی خارق‌العاده است، به لطف طراحی سیستم جدید جریان هوا این پیشرانه می‌تواند ۷۶۰ اسب بخار تولید کند و این میزان قدرت باعث شده تا SVJ در ۲.۸ ثانیه بتواند به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد و سرعت نهایی بالاتر از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت را برای خود به ثبت برساند.

سیستم آئرودینامیک فعال و هوشمند لامبورگینی از دو فلاپ در جلوی خودرو و یک فلاپ دیگر در بالای پوشش پیشرانه تشکیل شده است. با بسته بودن همه‌ی این فلاپ‌ها، شاهد کارکرد عادی بال‌ها و تولید ۴۰ درصد داون فورس بیشتر در مقایسه با لامبورگینی آونتادور SVJ هستیم. زمانی که فلاپ‌ها باز باشند و خودرو نیز در حالت شتاب‌گیری قرار بگیرد اثرات این سیستم‌ها به همراه ضرب درگ کاهش قابل‌توجهی پیدا می‌کند. همچنین این اثر روی بال عقب می‌تواند عملکرد بهتری را در پیچ‌ها به ارمغان آورد.

سیستم آئرودینامیکی پیشرفته‌ی لامبورگینی با سیستم فرمان بهبود یافته، سیستم چهار چرخ محرک، گیربکس پدال شیفتر دار، فرمان پذیری چرخ‌های عقب و جذب‌کننده‌های شوک تطبیقی همراه شده و باعث ایجاد پرفورمنس شگفت‌انگیزی شده است. این موضوع به همراه لاستیک‌های بسیار چسبنده‌ی پیرلی کورسای جدید و یا مدل‌های تروفئو R فوق‌العاده چسبنده‌تر باعث ایجاد یک گول درنده می‌شود.

از فیبر کربن نیز به‌صورت گسترده در این خودرو استفاده شده و یک دست هم‌رینگ‌های سبک‌وزن جدید در SVJ دیده می‌شوند. وزن این نسخه نسبت به وزن ۱۵۲۵ کیلوگرمی SV هیچ تغییری نداشته است. این موضوع با علم به اینکه تکنولوژی‌های اضافی جدید در پکیجی مشابه بکار رفته ارزش‌های کار لامبورگینی را دوچندان می‌کند.

همه‌چیز درباره SVJ بزرگ‌تر از همیشه است. حتی ورود به کابین این خودرو یک فیلم سینمایی بوده و با بالا بردن درب به داخل کابین تاریکی می‌خیزد که ترکیبی از چرم و جیر دست‌ساز است. صندلی‌های سطلی اسپورت هنوز هم به‌طور باورنکردنی‌ای ناراحت بوده و فضای سر و میدان دید نیز تعریف چندانی ندارند. در واقع دید عقب SVJ به لطف آئرودینامیک فعال خودرو تقریباً وجود ندارد اما خب خودروهای معدودی می‌توانند با سرعت یک آونتادور SVJ فوق‌العاده برابری کنند.



گیربکس پدل شیفتردار این خودرو دارای یک کلاچ بوده و در رانندگی نرمال تعویض‌های عجیب و نه چندان جالبی را می‌بینیم که بر سن بالای آونتادور اشاره می‌کند. البته در رانندگی سریع‌تر تعویض‌های سریع و قابل قبولی انجام می‌شود هرچند به نظر می‌رسد مشتریان لامبورگینی همین خشونت و بی‌رحمی را دوست دارند.

اما ستاره‌ی این نمایش پیش‌رانه‌ی ۶.۵ لیتری است که غرش‌های فوق‌العاده‌ی آن به هیچ خودروی دیگری شباهت نداشته و راننده را به وجد می‌آورد.



ما این فرصت را داشتیم تا با آونتادور SVJ به دل پیست استوریل بزنییم. سطح پیست چسبندگی کمی داشت اما با این وجود هم خودرو به‌طور سورپرایز کننده‌ای چابک عمل می‌کرد و تعویض خطوط آن در پیچ‌ها به خوبی صورت می‌گرفت.

ترمزهای کربن سرامیک نیز بسیار قدرتمند بوده و خب درباره تعویض‌های گیربکس باید گفت شما سبک رانندگی خود را با آن تنظیم کرده و به طرز عمل آن عادت خواهید کرد. شایان ذکر است ترکیب لاستیک‌های تروفئو R و یک پیست مسابقه‌ای خشک می‌تواند لپ تایم‌های این خودرو را به‌طور قابل توجهی بهبود بخشد.

این توانایی‌های لامبورگینی در استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته است که باعث شده آونتادور تیز و سریع بتواند بهترین لپ تایم‌ها را ثبت نماید. آونتادور SVJ این مأموریت را به خوبی انجام داده و درعین حال همچنان کاراکتر منحصر به فرد یک سوپرکار واقعی ایتالیایی را حفظ کرده است.

لامبورگینی آونتادور SVJ در یک نگاه

پیشرانه : ۱۲ سیلندر ۶.۵ لیتری
قدرت و گشتاور : ۷۶۰ اسب بخار و ۷۲۰ نیوتن متر
شتاب صفر تا ۱۰۰ : ۲.۸ ثانیه
حداکثر سرعت : بیش از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت
گیربکس : ۷ سرعته اتوماتیک چهارچرخ متحرک
مصرف سوخت : ۱۹.۶ لیتر در هر صد کیلومتر



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



Lamborghini Aventador SVJ



همه چیز در مورد ضد یخ

آموزش

مایع خنک کننده موتور مایعی با پایه آب است که در سیستم خنک کننده برخی موتورها جریان دارد. در گذشته بیشتر از آب خالص برای انتقال حرارت داخلی موتور به رادیاتور استفاده می شد. استفاده از آب خالص مشکلاتی را در بر داشت. محدودیت فاصله بین نقطه انجماد آب (صفر درجه سانتیگراد) تا نقطه جوش آن (یکصد درجه سانتیگراد) باعث می شود که آب به عنوان مایع خنک کننده، کاربرد خود را در دماهای بسیار کم یا بسیار زیاد از دست بدهد. از طرفی قطعات آلومینیومی بدنه موتور در شرایط کارکرد موتور، به اندازه ای گرم می شود که مشکل خوردگی به وجود می آید.



سیالات خنک کننده، معمولاً نه تنها از قطعات فلزی در برابر خوردگی محافظت می کنند، بلکه نقطه جوش آب را بالا برده و نقطه انجماد آن را نیز کاهش می دهند. همچنین، این سیالات معمولاً ظرفیت انتقال حرارت آب را نیز افزایش می دهند. این سیالات در آب محلول بوده و غیر قابل اشتعال هستند با توجه به شروع فصل زمستان یکی از کالاهایی که مورد تقاضای دارندگان خودرو قرار می گیرد، مایعات خنک کننده موتور است که در بازار اصطلاحاً با عنوان ضدیخ شناخته می شود.



نکاتی که باید در استفاده از ضدیخ مورد توجه قرار بگیرد را در ادامه می خوانید:

۱- عمر مفید ضدیخ برحسب زمان و شرایط کاری متغیر می باشد. زمان مناسب تعویض ضدیخ دو سال، توصیه می شود.

۲- رنگ ضدیخ ربطی به کیفیت آن نداشته و سازندگان برای مشخص کردن محصولات خود از رنگ های گوناگونی استفاده می نمایند.

۳- هم رنگ بودن ضدیخ ها دلیلی بر کیفیت یکسان آنها نیست بنابراین از مخلوط کردن آنها باید جداً اجتناب کرد.

۴- در مورد نسبت صحیح رقیق سازی نیز باید به دستورالعمل سازندگان توجه نمود. بهترین کارایی ضدیخ- ضدجوش اسپیدی ترکیب آن به نسبت یک به یک با آب است.

۵- اگر عمل مخلوط سازی به نسبت یک به یک با آب صورت گیرد، ضد یخ- ضد جوش اسپیدی تا دمای ۳۸-درجه سانتیگراد نقطه انجماد مخلوط را پایین خواهد آورد.

۶- در مورد رقیق سازی نیز باید به دستورالعمل سازندگان توجه کرد. اگر غلظت ضدیخ بیشتر از مقدار توصیه شده باشد، امکان خرابی واترپمپ و افزایش خوردگی وجود دارد. همچنین اگر غلظت ضدیخ کمتر از حد توصیه شده باشد، موجب افزایش نقطه انجماد و یخ زدن آن در مجاری سیستم رادیاتور می شود.

۷- توجه کنید که کیفیت آب استفاده شده در رقیق سازی ضد یخ، مهم است. حتی المقدور باید از آب با املاح کم استفاده کرد.

۸- سطح سیال باید دائماً کنترل شود تا از میزان مشخص شده کمتر نباشد.

۹- ضد یخ ها معمولاً کف تولید نمی کنند. مشاهده کف می تواند به علت وارد شدن هوا به سیستم و سوراخ شدن بخش مکش واترپمپ باشد. در این صورت باید رادیاتور را کاملاً تخلیه کرده و تمامی لوله های رابط، واشرها، بست ها و ترموستات را بررسی و نسبت به تعمیر قطعات معیوب اقدام کرد.



معرفی Mercedes-Benz S560 هیبریدی

معرفی

سلطان لوکس ها لقب این ستاره ی درخشان اشتوتگارتی میباشد که الحق والانصاف لایق تمامی القاب خوب خود است به تازگی مدل دوست دار محیط زیست سلطان رونمایی و معرفی شده تا مدیران شرکت های فعال در عرصه ی انرژی پاک هم سوار خودرویی بشوند که هم لوکس است و با پرستیژ هم دوستانه خرس های قطبی میباشد ما به این مدیران مژده میدهیم که سدان پلاگین هیبریدی Mercedes S560e با ۴۷۶ اسب بخار قدرت و توانایی طی مسافت ۵۰ کیلومتر به صورت تمام الکتریکی، معرفی شد. با معرفی کراس اور جدید EQC، Mercedes-Benz با تمام سرعت در بازار خودروهای الکتریکی پیش می رود. در حال حاضر بخش عمده ای از محصولات برقی این شرکت آلمانی را مدل های هیبریدی و پلاگین هیبریدی تشکیل می دهند مثل مدل S560e جدید که به تازگی معرفی شده است. این خودرو نسخه ی پلاگین هیبریدی سدان S کلاس محسوب می شود.



با ۳۶۷ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتن متر گشتاور به همراه یک موتور الکتریکی با V6 به یک پیشراندهی ۳ لیتری S560e ۱۲۱ اسب بخار قدرت مجهز شده است. مجموع خروجی این سیستم ۴۷۶ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتن متر گشتاور است که توسط یک جعبه دنده ی ۹ سرعته خودکار به چرخ ها انتقال پیدا می کند. قدرت این مدل جدید به میزان قابل توجهی بیشتر هم نیروی S560e پلاگین هیبریدی با ۴۳۶ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتن متر گشتاور است و حتی از مدل بنزینی S500 از بیشتری دارد.



به لطف دو موتور خود ظرف پنج ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر در ساعت می‌رسد و تا حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت پیش می‌رود. این سدان هیبریدی با استفاده از پکیج باتری‌های ۱۳.۵ کیلووات ساعتی می‌تواند به صورت تمام الکتریکی با حداکثر سرعت ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت حرکت کند درحالی‌که با یک بار شارژ باتری‌ها و بدون نیاز به پیش‌راندهی بنزینی توانایی پیمودن ۵۰ کیلومتر را هم دارد.

هنگامی‌که باتری‌های S560e کاملاً خالی باشند، با استفاده از نسل جدید شارژرهای وال باکس (Wallbox) می‌توان ظرف تنها یک ساعت و نیم آن‌ها را به طور کامل شارژ کرد. این کار با شارژرهای معمولی اما پنج ساعت طول می‌کشد. این نسخه‌ی هیبریدی همچنین تمامی مزایا و ویژگی‌های S کلاس را با مصرف سوخت کمتری ارائه می‌کند. پذیرش سفارش‌های خرید S560e در آلمان به زودی با قیمت پایه ۹۶ هزار یورو آغاز می‌شود.



5.0 sec



3.0 L V6

+

electric engine



476

Horse Power



بهترین خودروهای دیفرانسیل عقب بازار

نشانها

در این مقاله قصد داریم بهترین خودروهای دیفرانسیل عقب که هم حس ناب لذت رانندگی را برای شما به ارمغان می آورند و هم از قیمت مناسبی برخوردار هستند را معرفی کنیم با ما همراه باشید..

(۱) الفارومئو جولیا

جولیا در بسیاری از بررسی ها و تست های مختلف توانسته خود را اثبات کند و همیشه شخصیت و جذاب و سواری هیجان انگیزی را ارائه کرده است.

این خودرو دارای برخی فاکتورهایی است که در رقبای آلمانی معمولاً پیدا نمی شود. غرور ذاتی، استایل احساسی و فاکتور جذابیت انکار نشدنی.

با یک شاسی بالانس شده، فرمانی پاسخگو و معماری دیفرانسیل عقب جذاب، جیولیا خودرویی سرزنده نشان می دهد.

پیشراهنای 4 سیلندر 2 لیتری توربوی این خودرو قدرت 280 اسب بخاری دارد اما مدل دیوانهوار کوادروفولیو از قطعات فیبر کربنی سود برده و پیشراهنای 6 سیلندر 2.9 لیتری توئین توربوی آن که دست پرورده‌ی فراری است قدرت 505 اسب بخاری را ایجاد می کند.



۲ بی ام و سری ۲



سری ۲ و نمونه های پر قدرت تر آن یعنی M2 همواره از گزینه های انتخابی رانندگان حرفه ای بوده اند. این دو خودرو اساساً یک ب ام و ناب بوده و دینامیک رانندگی و پرفورمنس رانندگی ذاتی محصولات ب ام و را به مالک ارزانی می دارند. M2 و M240i آن حس نابی را دارند که متأسفانه در اکثر محصولات ب ام و مشاهده نمی شود. این خودروها که به پیشرانهای 6 سیلندر 3 لیتری توربو و گیربکس های دستی مجهز هستند نیرو را به چرخ های عقب منتقل کرده و لذت فراوانی ایجاد می کنند.

۳ شورلت کامارو

کامارو از دیرباز جزو خودرو های جذاب و ارائه دهنده ی لذت رانندگی بالایی بوده است نمونه ی جدید آن که بر پایه ی شاسی بالانس شده و معماری دیفرانسیل عقب فوق العاده ساخته شده از هر جنبه ای احساس برانگیز است. از مدل پایه ی 4 سیلندر گرفته تا نسخه ی SS و ZL1، کامارو خودرویی برای راننده است. خودروهای عضلانی برای توده ی مردم ساخته شده اند و کامارو نیز همین سنت را ادامه داده است. شاسی کامارو بسیار درگیر کننده و تواناست.



۴ فورد موستانگ

موستانگ از محبوب ترین های تاریخ صنعت خودرو سازی حالا در لیست برترین خودرو های د ف عقب نیز قرار می گیرد. موستانگ همچنین پرفروش ترین خودروی اسپورت سه سال پیش بوده است. رانندگان می توانند نسخه های متعددی از موستانگ را انتخاب کنند که از نمونه ی 4 سیلندر اکوبوست کوبه و کانورتیبل تا مدل های 8 سیلندر GT را شامل می شود. همچنین نسخه ی متمرکز روی پیست شلبی GT350 هم موجود است که همه طرفدار آن هستند. موستانگ به وضوح رویای آمریکایی ها در دستیابی به خودرویی اسپورت و عضلانی را نشان می دهد.



۵) جنسیس G70



جنسیس بازوی لوکس هیوندای بوده و از زمان تأسیس تا کنون موج عظیمی را به خاطر تولید محصولات دینامیک و لوکس که می‌تواند با رقبای تثبیت‌شده‌ی آلمانی سرشاخ شوند به راه انداخته است. جنسیس G70 خودروی واقعاً احساس‌برانگیزی بوده و از نظر دینامیک رانندگی و توجه به جزئیات اشرافی در سطح بالایی قرار دارد. این خودرو در عین اینکه مناسب شرایط روزمره است اما در راه‌های پر پیچ و خم نیز لذت‌بخش نشان می‌دهد.

را با پیشرانه 2 لیتری توربو یا 6 سیلندر G70 3.3 خودرویی شیک، خوش قیمت و جوان‌پسند است. می‌توانید G70 لیتری توئین توربو خریداری کنید. این خودرو به‌صورت استاندارد دیفرانسیل عقب است اما می‌توان سیستم چهار چرخ محرک را نیز سفارش داد.

۶) کیا استینگر



این خودرو از زمان عرضه‌ی اولیه تا کنون در بسیاری از زمینه‌ها توجه علاقمه‌مندان را به خود جذب کرده است و توانسته در زمینه‌های مختلف پا به پای خودروهای آلمانی رقیب حرکت کند و با آنها رقابت نزدیکی داشته باشد. پلتفرم استینگر با جنسیس G70 یکی بوده اما خب شاهد بدنه‌ی اسپورت و شخصیت خاص هستیم.

یک خودروی دیفرانسیل عقب کره‌ای که کاملاً هیجان‌انگیز بوده دینامیک سواری خوبی هم دارد که آن را مدیون شاسی متوازن، فرمانی پاسخ‌گو و معماری دیفرانسیل عقب می‌باشد. استینگر تجربه‌ای واقعاً متفاوت بوده و از هر جنبه‌ای راضی‌کننده می‌باشد.

۷) مزدا میاتا

مزدا با تولید میاتا یکی از جذاب ترین خودرو های رودستر تاریخ را عرضه کرده است که علیرغم قیمت نسبتاً پایین آن از جذابیت و لذت رانندگی بالای برخوردار است. این رودستر کوچک و ویژه فرمول مخصوصی برای موفقیت داشته و یکی از نابترین و هیجان انگیزترین خودروهای بازار است.



میاتای سبک وزن، دیفرانسیل عقب و ارزان شاید خیلی جلب توجه نکند اما زمانی که آن را برانید قطعاً تحت تأثیر احساس آن قرار خواهید گرفت. میاتا با شما ارتباط برقرار می کند و باعث می شود خنده بر لب حس یک ابرقهرمان را داشته باشید.

۸) پورشه ۷۱۸ باکستر و کیمن

باکستر و کیمن که تا حد بسیاری به هم شباهت دارند در واقع سنگ محکی برای بسیاری از خودرو ها می باشند و طی این چند سال گذشته آنقدر عملکرد خوبی از خود به جا گذاشتند که بسیاری آنها را یک ۹۱۱ کوچک قلمداد میکنند.



دوقلوهای 718 از جمله خودروهای پیشرفته وسط ارزان قیمتی هستند که در بازار حضور دارند. البته فضای بار این خودروها نیز مناسب است. علاوه بر صندوق قابل استفاده، در جلو هم فضایی بزرگ وجود دارد. با یک بار راندن این خودروها فوراً خواهید فهمید که 718 ها از خودروهای مسابقه ای گرفته شده اند.

۹) تویوتا 86 و سواریو BRZ

بالاخره به سلطان دریفت میرسیم ، خودرویی که بارها و در تست های مختلف خود را اثبات کرده و یک از گزینه های محبوب دریفت بازان به حساب می آید .



جی تی ۸۶ خودرویی سبک وزن ، چابک و اسپورت است . هر دو خودرو حاصل همکاری تویوتا و سواریو بوده و قیمت مناسبی هم دارند. با این دو خودرو می توانید شجاعانه وارد پیچ ها شوید و از احتمال برخورد با گاردریل ها ترسی به دل راه ندهید.



دمی با شاهکار جدید بی ام و M5 کامپتیشن

بررسی تخصصی

در این چند وقت اخیر قسمت M کمپانی بی ام و دست به تولید خودرو های بی نظیری زده است و همانطور که در مقالات قبلی به آن اشاره کردیم نسخه M2 یکی از این خودرو های شاهکار بود. اما حالا به سراغ نسخه ای خاص از M5 رفته ایم یعنی M5 کامپتیشن که از بسیاری از جهت نسبت به نمونه استاندارد ارتقا پیدا کرده است. این خودرو دارای پیشرفته‌ای پرتوان‌تر، سیستم تعلیق با تنظیمات متفاوت و همچنین برخی به‌روزرسانی‌های ظاهری می‌باشد.



در زیر کاپیوت این باورایی زیبا یک پیشرفته ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری توپین توربو قرار گرفته است که می‌تواند ۶۱۶ اب بخار قدرت تولید کند و این عدد ۲۴ اسب بیشتر از نمونه ی استاندارد است. سیستم خروجی آگروز نیز در این نسخه تغییراتی داشته و می‌تواند جریان هوا را به نحوی بهتر به بیرون هدایت کند و البته صدای طنین انداز دلنشینی را هم بوجود بیاورد.

اگر به مشخصات پیشرفته دقت کنیم تفاوت آنچنانی با نمونه استاندارد ندارد ولی بیشتر توجه بی ام و بر روی شاسی و سیستم فنر بندی این خودرو بوده است و به عنوان مثال می‌توانیم به کاهش ۷ میلی متری خودرو اشاره کنیم البته سفنی فنر های نیز به میزان ۱۰ در صد افزایش داشته است. در کنار این مورد اکسل عقب نیز مفصل خای قوی تری را بجای نمونه های پلاستیکی به خود دیده است.



اگر پس از سواری بر نسخه ی استاندارد M۵ وارد نمونه ی کامپتیشن شوید به سرعت تغییرات در سیستم تعلیق را متوجه خواهید شد . M۵ کامپتیشن در سرعت های پایین و حتی در حالت کامفورت نیز کمی سفت تر است. با افزایش سرعت این سفتی باقی می ماند اما اصلاً ناراحت نیست. در بدترین شرایط هم این خودرو بدتر از نسخه استاندارد نمی شود.

هنگامی که به پیچ های تند نزدیک می شوید می توانید با خیال راحت و هرچقدر که بخواهید گاز دهید !! اصلاً نگران نباشید سیستم تعلیق به همراه سیستم کنترل ارتقا یافته ی بی ام و به راحتی از پس پیچ های تند و با شیب زیاد بر می آید . این خودرو هم اکنون پاسخ های سریعتری داشته و فرمان آن توازن وزنی خوبی داشته و به فرامین راننده با دقت گوش می دهد.





اگرچه M5 کامپتیشن در هنگام عبور از پیچ‌ها تیزتر عمل می‌کند اما در خط مستقیم واقعاً سریع‌تر نیست. اگرچه آگروز کارای این خودرو صدای پرتین و جذابی تولید می‌کند اما شما نیازمند استخراج تک‌تک اسب‌ها از دل پیش‌رانه‌ی ۸ سیلندر هستید تا به این ترتیب بتوانید پرفورمنس بیشتر خودرو را تشخیص دهید. خوشبختانه ترمزهای سرامیک کربنی این خودرو قدرت توقف فوق‌العاده‌ای دارند. البته قیمت ۷۴۹۵ پوندی این ترمزها را نمی‌توان به این سادگی‌ها فراموش کرد.

بامو M5 کامپتیشن جدید نسبت به مدل استاندارد ۶۵۰۰ پوند گران‌تر است. این تفاوت قیمتی چشمگیری است اما بهبودهای صورت گرفته در هندلینگ، صدای تولیدی و طراحی ظاهری باعث شده‌اند این اضافه قیمت ارزش پرداخت را داشته باشد حتی اگر فاصله عملکردی دو نسخه بسیار کم نشان داده شود. به‌روزرسانی‌های صورت گرفته در بامو M5 کامپتیشن باعث شده‌اند این خودرو بهترین سوپر سدان کلاس خود باشد.

نگاهی کلی به مشخصات بی ام و M5 کامپتیشن

پیش‌رانه : ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری توپین توربو
قدرت و گشتاور : ۶۱۶ اسب بخار و ۷۵۰ نیوتن متر گشتاور
گیربکس : ۸ سرعته اتوماتیک و چهارچرخ متحرک
شتاب ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت : ۳.۳ ثانیه
حداکثر سرعت : ۲۵۰ کیلومتر در ساعت (محدود شده)
مصرف سوخت در ۱۰۰ کیلومتر : ۱۰.۸ لیتر



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



BMW M5 Competition



BMW 7 Series



مجله خبری اتونِت
WWW.AUTO-NET.IR





قوی ترین موتور تنفس طبیعی دنیا برای آستون مارتین والکری

آستون مارتین (به انگلیسی: Aston Martin) شرکت خودروسازی بریتانیایی است، که در زمینه مهندسی، طراحی و ساخت خودروهای اسپورت فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۱۹۱۳ توسط رابرت بلفورد و لیونل مارتین در شهر لندن تأسیس شد. از سال ۱۹۹۴ تا ۲۰۰۷ آستون مارتین بخشی از گروه پرمیر اتوموتیو به‌شمار می‌آمد، که خود زیرمجموعه‌ای از شرکت فورد محسوب می‌شد. در ۱۲ مارس ۲۰۰۷ در پی انعقاد قراردادی به ارزش ۴۷۹ میلیون پوند، ۹۰ درصد از سهام آستون مارتین به کنسرسیومی متشکل از شرکت‌های سرمایه‌گذاری ادیپم، شرکت الدار و پرو درایو (که توسط دیوید ریچاردز مدیریت می‌شد) واگذار گردید. شرکت فورد نیز معادل ۴۰ میلیون پوند از سهام آستون مارتین که معادل ۱۰٪ از کل سهام آن بود را حفظ کرد. با احتساب این مبلغ، ارزش این شرکت در سال ۲۰۰۷ معادل ۹۲۵ میلیون دلار برآورد گردید.

آستون مارتین والکری جدیدترین سوپر اسپرت معرفی شده توسط خودروساز انگلیسی، با قوی‌ترین پیشراندهی تنفس طبیعی جهان عرضه می‌شود. آستون مارتین والکری یک ابرخودروی جدید است که سال آینده به تولید خواهد رسید. به‌گفته‌ی آستون مارتین این خودرو مجهز به قوی‌ترین پیشراندهی تنفس طبیعی خواهد شد که تاکنون در یک اتومبیل مجاز برای حرکت در خیابان نصب شده است.



پروژه‌ی ساخت موتور این ابرخودروی جدید را شرکت Cosworth بر عهده گرفته است و تمامی قسمت‌های تست، ساخت و طراحی آن توسط کاسورث انجام می‌شود. Cosworth را باید یکی از اصلی‌ترین شرکای آستون مارتین دانست که در پروژه‌های بزرگی با این برند همکاری می‌کند و پیشتر نیز سابقه‌ی کار با آستون مارتین و ردبول دارد. مدتی تا زمان والکری به بازار باقی مانده است و فعلاً نمی‌توان به مشخصات کامل و توانایی‌های این خودرو اشاره کرد. در توییتی که به تازگی توسط Cosworth منتشر شده، این شرکت اعلام کرده است که والکری با یک پیشراندهی ۱۲ سیلندر ۷ شکل به حجم ۶.۵ لیتر، توانایی تولید ۱۱۳۰ اسب بخار قدرت دارد.



البته بخشی از این قدرت نیز توسط پیشرانه‌ی برقی تولید می‌شود. چون آستون مارتین والکری یک خودروی هیبریدی است و تنها از پیشرانه‌ی احتراق داخلی برخوردار نیست. در صورتی که چنین ارقامی صحت داشته باشند، باید والکری را قوی‌ترین خودرویی دانست که پیشرانه‌ی آن فاقد هرگونه تکنولوژی پرخوران اعم از سوپر شارژر و توربوشارژر است. چون در حال حاضر قوی‌ترین پیشرانه‌ی تنفس طبیعی متعلق به فراری ۸۱۲ سوپر فست است که یک پیشرانه‌ی ۶.۵ لیتری ۷۱۲ بوده که توانایی تولید ۷۸۵ اسب بخار قدرت را دارد.



بنابراین مشاهده می‌کنید که پیشرانه‌ی طراحی‌شده توسط Cosworth که در آستون مارتین والکری نصب شده است، با قدرت ۱۱۳۰ اسب بخاری خود به‌طور قابل توجهی قوی‌تر از پیشرانه‌ی فراری ۸۱۲ سوپر فست است. آستون مارتین بنا دارد، تنها ۱۵۰ دستگاه از مدل والکری به تولید برساند. تولید این مدل از سال ۲۰۱۹ آغاز خواهد شد و تمامی ۱۵۰ دستگاه آن از همین حالا پیش‌فروش شده‌اند.

آستون مارتین والکری کاملاً مشخصه‌های یک ابر خودرو را دارند. چون برخی از افرادی که این خودرو را پیش‌فروش کرده‌اند، حالا پیش‌فروش خود را با سود بسیار زیادی به فروش گذاشته‌اند. البته آستون مارتین نیز تهدید کرده است اگر کسانی بخواهند پیش‌فروش خود را به فروش برسانند، سفارش آن‌ها را کنسل خواهد کرد.





چالنجر SRT هلکت Redeye

داج چالنجر یکی از مدل‌های محبوب خودروهای کمپانی داج است که از دهه ۱۹۷۰ تاکنون محبوبیت زیادی داشته است. داج چالنجر نام سه مدل متفاوت شرکت داج (زیر مجموعه کرایسلر) است. که در سال‌های نسل اول "از ۱۹۷۰ تا ۱۹۷۴" نسل دوم "از ۱۹۷۸ تا ۱۹۸۳" نسل سوم "از ۲۰۰۸ تا الان" تولید شده‌اند.



داج چالنجر SRT دیمن به لطف استایل عضلانی خود و پیشراندهی ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری سوپرشاژردار که قدرت ۸۴۰ اسبی و گشتاور ۱۰۴۲ نیوتون متری دارد از محبوبیت فوق‌العاده‌ای بین طرفداران برخوردار است؛ اما متأسفانه این خودرو تنها به تعداد محدود تولید شد و دیگر نمی‌توان آن را به صورت صفرکیلومتر از کارخانه خریداری نمود.

اگرچه خداحافظی با دیمن سخت است اما داج بیکار ننشسته و اقدام به تولید اولین نمونه‌ی چالنجر SRT هلکت Redeye ۲۰۱۹ کرده است. این خودرو ساز آمریکایی می‌گوید Redeye تحت تأثیر دیمن بوده و پیشراندهی ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری آن بسیاری از ویژگی‌های دیمن را داراست. از جمله ویژگی‌های اصلی پیشراندهی سوپرشاژر ۲.۷ لیتری، پیستون‌های قوی‌تر، سیستم تزریق سوخت مخصوص و سیستم روان‌کنندگی ارتقا یافته اشاره کرد.



اگرچه چلنجر SRT هلکت Redeye پیشرفته‌ی مشابهی با دیمن دارد اما قدرت آن 797 اسب بخار و گشتاورش هم 957 نیوتون متر می‌باشد. البته فاصله‌ی بین دو خودرو زیاد نیست زیرا دیمن هم تنها 808 اسب بخار قدرت و 972 نیوتون متر گشتاور در زمان استفاده از سوخت با اکتان 91 دارد.

از نظر پرفورمنس، Redeye می‌تواند تنها در عرض 3.4 ثانیه از سکون به سرعت 96 کیلومتر در ساعت برسد و سقف سرعت 326 کیلومتر در ساعت را ثبت نماید. داج می‌گوید این خودرو مسافت 400 متر را در 10.8 ثانیه و با سرعت 210 کیلومتر در ساعت طی می‌کند.



این آمار و ارقام برای خودرویی که قیمت پایه‌ی 69650 دلاری دارد کاملاً احساس برانگیز است. البته باید گفت به این قیمت باید 1700 دلار مالیات خودروهای پرمصرف و 1395 دلار هزینه‌ی تحویل را نیز اضافه نمود. از طرف دیگر دیمن را داریم که قیمت پایه‌ی 84995 دلاری داشته و البته پیدا کردن آن با این قیمت تقریباً غیرممکن است. با تمامی این تفاسیر، چلنجر SRT هلکت Redeye پرفورمنسی مشابه دیمن را با 13345 دلار کمتر ارائه می‌کند.



مجله خبری اتونت

شماره ی سوم

شهریور ماه ۱۳۹۷



HERE



0 L
Charged
engine



230
Horse Power



ماموت خودرو



VOLSWAGEN



GTI is



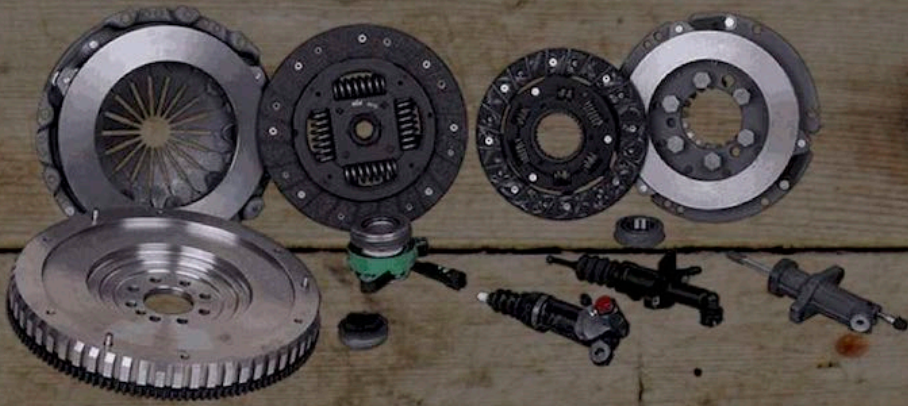
6.4 sec



2

Turbo

En



چگونگی افزایش عمر صفحه کلاچ خودرو آموزش

کلاچ یک وسیله انتقال نیرو به صورت قطع و وصل از موتور به جعبه دنده گیربکس است و با کلاچ کردن می توان ارتباط بین موتور و جعبه دنده را برای مدت کوتاهی قطع و پس از رها کردن کلاچ، دوباره آن را برقرار کرد. در صنعت خودرو در بخش انتقال قدرت، سیستم کلاچ به عنوان یکی از کلیدی ترین مجموعه ها مطرح است و عملکرد صحیح آن، تاثیر مستقیم در کارکرد خودرو و از جمله بخش تولیدکننده قدرت (موتور) و بخش انتقال نیروی محرکه (جعبه دنده، میله گاردان، دیفرانسیل، پلوس ها و...) دارد و در صورت بروز اشکال در این سیستم - حتی به شکل جزئی - راندها با مشکل مواجه می شود.

اصل پایه ی کنترل کلاچ این است که با فشار پدال به کف خودرو با پای چپ آن را کاملاً غیر درگیر کرده و سپس با برداشتن پا از پدال دوباره آن را درگیر کنیم. با این کار می توانید به نرمی دنده ها را تعویض کرده و مانع از خوردن دنده ها به یکدیگر شوید. اگرچه این یک اصل پایه بوده اما زمان هایی هست که شما باید به کلاچ اجازه دهید بلغزد و کار خود را انجام دهد. این موضوع زمان های شروع حرکت در یک بلندی بیشتر به چشم می خورد اما اگر می خواهید قدرت زیادی را به یکباره به جاده منتقل کنید نیز این کار را انجام خواهید داد. البته این نوع از لغزش صفحات کلاچ می تواند باعث سایش اضافی صفحات شود و طول عمر قطعات را کاهش دهد و از آنجایی که این قطعات نیز همانند لاستیک ها و ترمزها مصرفی هستند تحت پوشش گارانتی خودروی جدید قرار نمی گیرند.

وضعیت دیگری که می تواند باعث وارد شدن فشار بیشتر به قطعات کلاچ شود زمانی است که راننده پای خود را روی آن می گذارد. این موضوع معمولاً زمانی رخ می دهد که راننده پای خود را پس از تعویض دنده به طور کامل از روی کلاچ برنداشته بنابراین این پدال کاملاً درگیر نشده است. شاید دلایل متعددی برای این کار وجود داشته باشند اما باید از انجام آن دوری کنید.



یک دلیل برای قرار دادن پا روی کلاچ می‌تواند موقعیت بد راننده باشد. اگر شما زیادی به پدال‌ها نزدیک هستید شاید فضای پای کافی برای قرار دادن پای چپتان در موقعیتی راحت و دور از پدال کلاچ نداشته باشید. توصیه می‌کنیم موقعیت رانندگی خود را تصحیح و تنظیم کنید. زمانی که این کار را انجام دادید پای خود را از روی پدال برداشته و بدین ترتیب باید فضای کافی برای جابجا کردن پا و جلوگیری از لمس پدال باید داشته باشید.

بسیاری از خودروها دارای مکان‌های استراحت پا هستند که این کار را آسان‌تر می‌کنند اما اگر شما خودروپی با فضای پای کم را می‌رانید شاید بتوانید پایتان را به نوعی پشت پدال قرار دهید. این موقعیت ایده آل نیست اما حداقل از خرابی سیستم کلاچ جلوگیری می‌کند.

- هرچقدر ریگلاژ کلاچ پایین‌تر درگیر شود و زودتر آزاد کند صفحه کلاچ دیرتر تمام می‌شود.

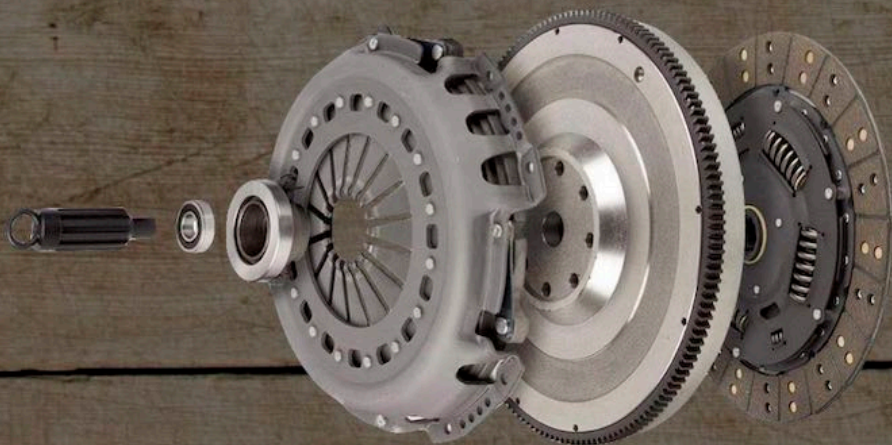
- در سر بالایی‌ها تا حد امکان با بار زیاد حرکت نکنید.

- هرچقدر می‌توانید از وزن خودرو کم کنید به موتور و صفحه کلاچ کمتر فشار وارد می‌شود.

- سیم کلاچ را بصورت دوره‌ای عوض کنید و پدال کلاچ همیشه نرم باشد.

- نشستی‌های دورگیربکس را بگیرید تا باعث چرب شدن فحه کلاچ نشود.

- یکی از نشانه‌های آسیب رسیدن به سیستم کلاچ و صفحات آن بوی متمایز سوختنی است که از صفحات بلند می‌شود.





آئودی R8 LMS GT3 در پاریس

پیش از این حدس‌هایی در مورد برنامه‌های آئودی برای نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۱۸ زده می‌شد و حالا به نظر می‌رسد که گمانه‌زنی‌های مرتبط با آئودی R8 اسرارآمیز درست بوده است. خودروساز آلمانی نسخه تکامل یافته‌ای از خودروی مسابقه‌ای آئودی R8 LMS معرفی کرد که R8 LMS GT3 نامیده می‌شود و چهارمین خودروی مسابقه‌ای آئودی اسپرت طی چهار سال اخیر خواهد بود.

چند روزی بود که همه درباره رونمایی از نسخه مرموز آئودی R8 در پاریس سخن می‌گفتند. سرانجام این خودروساز آلمانی اقدام به معرفی نسخه‌ی جدید R8 LMS مسابقه‌ای در پاریس با نام R8 LMS GT3 کرد. این خودرو چهارمین مدل مسابقه‌ای آئودی اسپورت در چهار سال گذشته می‌باشد.

این نسخه جدید قرابت نزدیکی با نیازهای مصرف‌کنندگان داشته و نگرانی‌های آن‌ها درباره تکنولوژی‌های بکار رفته و هزینه‌ها را برطرف می‌کند؛ بنابراین مهندسان و طراحان آئودی زمان زیادی را با مشتریان در مرحله پیش از طراحی بحث کرده‌اند.

موضوع جالب اینکه جدای از گفت‌وگوها با تیم‌های قهرمان، آئودی حتی با رانندگان آماتوری که در سراسر جهان مقام‌هایی کسب کرده‌اند گفت‌وگو کرده است.

مدیر بخش آئودی اسپورت می‌گوید:



ما در زمان توسعه‌ی این خودرو تمرکز بیشتری روی مصرف‌کنندگان و نیازهای آن‌ها داشتیم. مرحله‌ی پیش از طراحی R8 LMS GT3 با گفت‌وگوی زیاد بین شرکت و تیم‌ها گذشت. تیم آئودی اکثر تمرکز خود را روی جنبه‌های آئروپوینامیکی این خودروی مسابقه‌ای گذاشته و البته از بهبود سیستم خنک‌کنندگی نیز غافل نبوده است.



نتیجه‌ی این کار عملکرد و پایداری بهتر در رانندگی سنگین می‌باشد. موضوع مهم‌تر اینکه هم‌اکنون سرویس‌های دوره‌ای کلاچ و گیربکس در فواصل بیشتری انجام می‌شود و این امر باعث کاهش هزینه‌های تیم‌های حرفه‌ای و آماتور می‌شود. آنودی همچنین ادعا می‌کند اصلاحات دیگری هم روی کلیت خودرو صورت گرفته است.



آنودی اسپورت خاطر نشان ساخته اولین مشتریان این خودروی 398 هزار یورویی در اوایل ماه نوامبر به خودروی خود دست پیدا می‌کنند. شما می‌توانید یک مدل جدید R8 LMS یا نسخه‌ی نسل اول با کیت اوولوشن را بخرید که هزینه‌ی 28 هزار یورویی دارد.



رونمایی از اینفینیتی Black S

اینفینیتی شرکت خودروسازی ژاپنی است، که به‌عنوان زیرمجموعه‌ای از شرکت نیسان، وظیفه تولید خودروهای لوکس این شرکت را بر عهده دارد. اینفینیتی در تاریخ ۸ نوامبر ۱۹۸۹ فعالیت خود را با توزیع خودرو، در آمریکای شمالی آغاز نمود و در حال حاضر مالک شبکه‌ای از ۲۳۰ مرکز فروش در ۱۵ کشور جهان می‌باشد. اینفینیتی در سطح اتمبیل‌های نیمه لوکس و لوکس طبقه بندی می‌شود در حالی که محصولات عادی نیسان جزو طبقه اسپرت و سدان هستند. سه خودروساز بزرگ ژاپنی؛ تویوتا، هوندا و نیسان، همواره رقابت تنگاتنگی با یکدیگر داشته‌اند. این سه شرکت در بخش تولید خودروهای لوکس نیز با خلق برندهای لکسوس (تویوتا)، اکیورا (هوندا) و اینفینیتی، رقابت خود را در بازار خودروهای لوکس آمریکای شمالی پی گرفته‌اند. از مدل‌های تولید شده این شرکت می‌توان به خودروهای اینفینیتی کیو۴۵، اینفینیتی ام، اینفینیتی جی، اینفینیتی آی، اینفینیتی کیوایکس، اینفینیتی ای‌ایکس، اینفینیتی اف‌ایکس و اینفینیتی اسنس، اشاره کرد.



مدل پیش‌تولید اینفینیتی Project Black S Prototype با قدرت ۵۶۳ اسب بخار، از فناوری بازیابی انرژی مشابه خودروهای فرمول یک استفاده می‌کند. سال ۲۰۱۷ بود که اینفینیتی، برند لوکس و زیرمجموعه نیسان، مدل Project Black S Q60 را به‌عنوان ترکیب خودروی جاده‌ای با فناوری خودروهای فرمول یک معرفی کرد.

مدل مفهومی جدید اینفینیتی با رویکردی مشابه، در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸ به‌نمایش گذاشته می‌شود.

کانسپت Project Black S Prototype هم از لحاظ طراحی بدنه و هم قوای فنی به مدل سال گذشته شباهت دارد؛ در واقع همانند مدل مفهومی ۲۰۱۷ اینفینیتی، این کانسپت نیز بر اساس Q60 Red Sport 400 طراحی شده است.



مقامات شرکت ژاپنی اعلام کرده‌اند که پروژه‌ی بلک اس پرتوتایپ، نشان‌دهنده‌ی تصمیم جدی این برند جهت تولید و توسعه‌ی خودروهای قدرتمند با فناوری پیش‌رانه برقی در اتحاد رنو-نيسان-میتسوبیshi است. از سال ۲۰۲۱، تمام محصولات اینفینیتی با الهام از مدل مفهومی Q Inspiration از موتور الکتریکی استفاده خواهند کرد؛ خودروهای آینده‌ی اینفینیتی، ترکیبی از موتور برقی و سیستم e-POWER خواهند بود.



مهندسان این برند پیش از تولید مدل‌های برقی جدید، با معرفی پروژه‌ی بلک اس پرتوتایپ، پیش‌نمایشی از آینده ارائه می‌دهند. این کانسپت زیبا از موتور بنزینی ۶ سیلندر V شکل ۳ لیتری با دو توربوشارژر و سیستم بازیابی انرژی (KERS) مشابه خودروهای فرمول یک استفاده می‌کند. ۵۶۳ اسب بخار قدرت (۳۱۵ اسب بخار به ازای هر تن) و ۴۷۵ نیوتن‌متر گشتاور کافی است تا محصول مفهومی اینفینیتی در کمتر از ۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. مدل مفهومی سال گذشته ۵۰۰ اسب بخار قدرت در اختیار داشت و البته بر اساس گفته‌های مقامات این برند، پروژه‌ی بلک اس پرتوتایپ قدرتمندترین و سریع‌ترین محصول اینفینیتی است.

این مدل مفهومی از سه واحد MGU مشابه خودروهای فرمول یک استفاده می‌کند؛ علاوه بر این یک واحد MGU-K نیز برای بازیابی انرژی هدررفت ترمزگیری و دو واحد MGU-H برای بازیابی انرژی حاصل از حرارت تولیدی آگزوز هم در مجموعه قوای فنی استفاده شده است. تمام انرژی بازیابی شده در باتری لیتیوم-یون ۴.۴ کیلووات ساعت، ذخیره می‌شود تا در شرایط نیاز، برای افزایش قدرت تا ۱۶۰ اسب بخار و چرخاندن سریع‌تر پره‌های توربوشارژر، وارد عمل شود.



در بخش طراحی، باتوجه به کانسپت بودن، پروژه‌ی بلک اس پرتوتایپ با آزادی کامل شکل گرفته است. البته خبری از دو سراگزوز بزرگ مرکزی، کیت بدنه‌ی فوق‌العاده تهاجمی و انواع دریچه‌های هوای مدل مفهومی سال گذشته نیست، تنها در بخش عقب، باله‌ی بزرگ مشابه خودروهای فرمول یک جلب توجه می‌کند. بخشی از بدنه شامل سقف، باله و سپر جلو از فیبرکربن ساخته شده است اما وزن آن ۲۴ کیلوگرم بیشتر از Q60 کوپه‌ی استاندارد است. مدل مفهومی جدید اینفینیتی که محصول همکاری مهندسان ژاپنی با متخصصان تیم فرمول یک رنو بوده، در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸ به نمایش گذاشته شده است.



رونمایی از آگوستا بروتاله درگستر ۸۰۰RR پیرلی

ام وی آگوستا که در اصل مخفف Meccanica Verghera Agusta می باشد ، یک کارخانه ی تولید موتور سیکلت است که در ۱۲ فوریه سال ۱۹۴۵ در نزدیکی میلان توسط دومینیکو آگوستا تاسیس شد . این شرکت در حال حاضر توسط پدر و پسر اداره می شود . شهرتی بین المللی درزمینه فن آوری های پیشرفته، کارایی بالا و طراحی منحصر به فرد دارد و به همین دلیل یکی از خاص ترین برندهای موتورسیکلت در دنیا محسوب می شود. اموی آگوستا تاکنون 75 عنوان قهرمانی جهان در مسابقات موتورسیکلت رانی کسب کرده است (37 عنوان قهرمانی کارخانه ای و 38 عنوان قهرمانی راننده) و با عرضه طیف وسیعی از محصولات قادر به کسب جوایزی از سوی منتقدان تخصصی موتورسیکلت شده است.



موتورسیکلت سفارشی MV Agusta با قدرت ۱۴۰ اسب بخار، در بخش هایی از بدنه، به لاستیک مخصوص پیرلی مجهز شده است. همکاری دو شرکت مشهور موتورسیکلت سازی و تولیدکننده تایر، همیشه نتیجه بی نظیری داشته است. مدل MV آگوستا بروتاله 800 درگستر پیرلی (Brutale Dragster 800RR Pirelli)، هدیه ویژه ایالتیایی ها به عاشقان موتورسیکلت است.

هنگامی که دو شرکت ایتالیایی در کنار هم قرار می گیرند، برجسته ترین ویژگی در محصول نهایی چیزی جز زیبایی نخواهد بود. متخصصان پیرلی و MV Agusta از آخرین روش های مهندسی بهره گرفته اند تا مدل تولید محدود بروتاله 800 درگستر پیرلی در برخی از پنل های بدنه، از لاستیک کمک بگیرد. این موتورسیکلت که بر اساس بروتاله 800RR تولید شده است، با طرح سفارشی پیرلی به رنگ های زرد، سفید، نقره ای، سیاه و آبی (ترکیب زرد/سیاه/نقره ای و آبی/سفید/نقره ای) عرضه می شود. رینگ ها، صندلی و بخش هایی از بدنه نیز به رنگ های موجود مزین شده است. طرح های بدنه و رنگ آمیزی با الهام از تایر دیابلو سوپرکورسا SP پیرلی کار شده است.

اما متفاوت‌ترین ویژگی این موتورسیکلت، استفاده از لاستیک در بدنه است؛ بخش بیرونی مخزن سوخت و پنل روی آن، پلاستیک مخصوص پیرلی که در برابر خط و خش مقاوم بوده را انتخاب کرده است.

سراگروزهای سه‌تایی سنتی بروتاله نیز به پوشش محافظتی سرامیک برای مقاومت بیشتر در برابر دمای بالا، مجهز شده است. این مدل تولید محدود ویژه، در بخش قوای فنی تغییری نکرده است و همچنان از پیش‌رانه‌ی ۳ سیلندر ۷۹۸ سی‌سی، با قدرت ۱۴۰ اسب بخار (دور موتور ۱۲۳۰۰)، گشتاور ۸۷ نیوتن‌متر (دور موتور ۱۰۱۰۰) و نهایت سرعت ۲۴۴ کیلومتر بر ساعت استفاده می‌کند.

قیمت MV آگوستا 800 بروتاله درگستر، نسخه‌ی پیرلی اعلام نشده است اما مدل استاندارد بروتاله 800RR با قیمت پایه‌ی ۱۶ هزار یورو (حدود ۱۸ هزار و ۵۰۰ دلار) فروخته می‌شود.





چند هشدار ساده در مورد ایربگ خودرو

خودروهای داخلی و بسیاری از خودروهای وارداتی با کیسه هوای راننده و سرنشین جلو تولید و در اختیار مصرف کننده قرار می گیرند

از این رو هشدارها و موارد احتیاطی در خصوص ایربگ ها یا همان کیسه های هوا را باید جدی گرفت.

مواردی که باید در خصوص ایربگ به آنها توجه داشت عبارتند از:

۱- غریبک فرمان یا کیسه هوای آن را به هیچ وجه دستکاری نکنید.

۲- پوشاندن کیسه هوای فرمان ممنوع است.

۳- باز کردن غریبک فرمان ممنوع است (به جز برای پرسنل مجاز شبکه خدمات پس از فروش).

۴- هیچ وسیله ای را بین داشبورد و سرنشین قرار ندهید (حیوان، چتر، عصا، بسته و ...)

۵- به محض برداشتن صندلی کودک، برای اطمینان از ایمنی سرنشین در هنگام ضربه شدید، کیسه هوای سرنشین را دوباره فعال کنید.

۶- نصب صندلی کودک در حالت پشت به جاده در روی صندلی سرنشین جلو تا زمانی که تجهیزات مکمل کمربند ایمنی سرنشین جلو غیر فعال نشده باشد، ممنوع است.

۷- از قرار دادن صندلی مخصوص کودک در صندلی جلوی خودرویی که مجهز به سیستم کیسه هوای مسافر می باشد حتما اجتناب کنید (در صورتی که این سیستم مجهز به قابلیت از مدار خارج کردن یا خاموش کردن سیستم کیسه هوای سرنشین را دارد مجاز به استفاده صندلی کودک در صندلی جلو می باشید)

۸- چراغ هشدار دهنده بر روی داشبورد خودرو که پس از روشن شدن سوئیچ موتور به مدت چند ثانیه روشن باقی می ماند و سپس خاموش می شود. (نشان بر سالم بودن سیستم) در صورت روشن ماندن مداوم این چراغ به نمایندگی های مجاز مراجعه نمایید.

۹- از قرار دادن اشیاء و یا چسباندن آنها (سنجاق، آرم، ساعت، پایه تلفن همراه و ...) بر روی غربلیک فرمان اجتناب کنید. زیرا در صورت فعال شدن سیستم کیسه هوا ممکن است به صورت شما آسیب جدی برساند.

۱۰- هیچ نوع شیئی را بین خود و کیسه هوا قرار ندهید.

۱۱- هرگز با قرار دادن دست های خود در وسط غربلیک فرمان رانندگی نکنید.

۱۲- از قرار دادن ابزار و اشیاء بر روی داشبورد اجتناب کنید، زیرا ممکن است در اثر فعال شدن کیسه هوا به سر نشین مجاور، آسیبی برسد و یا در عملکرد سیستم کیسه هوای راننده خللی وارد کند.

۱۳- اطمینان حاصل کنید که سر نشین جلو پاهای خود را بر روی داشبورد در حین حرکت خودرو نگذاشته باشد. مسافر و راننده همیشه سعی داشته باشند نسبت به موقعیت داشبورد به صورت عمودی قرار گیرند و از دراز کشیدن و یا تکیه دادن به در، در حین رانندگی اجتناب کنید.

۱۴- در خودروهایی که دارای سیستم کیسه هوای جانبی است هرگز نباید از روکش صندلی استفاده کرد.

۱۵- کیسه های هوا هنگام واژگون شدن خودرو و یا وارد آمدن ضربه از پشت، عمل نمی کنند. در صورت وارد آمدن ضربه های شدید به قسمت زیر خودرو، به علت وجود چاله، سنگ و ... احتمال فعال شدن کیسه های هوا و تجهیزات مربوطه وجود دارد.



۱۶- هرگونه دستکاری یا تغییر سیستم کیسه هوای راننده یا سرنشین (کیسه های هوا، واحد کنترل الکترونیکی، سیم کشی ...) ممنوع است (مگر توسط پرسنل آموزش دیده شبکه خدمات پس از فروش).

۱۷- به منظور تضمین سیستم های ایمنی، بعد از بروز تصادف، سرقت یا اقدام به سرقت خودرو، به جهت کنترل این سیستم ایمنی به نمایندگی های مجاز مراجعه نمایید.

۱۸- هنگامی که قصد فروش خودرو را دارید، خریدار را از وضعیت ایربگ آگاه کنید و دفترچه راهنما را در اختیارش بگذارید.

۱۹- هنگام از رده خارج کردن خودرو، برای از بین بردن چاشنی های فعال کننده سیستم، به یکی از نمایندگی های مجاز مراجعه کنید.

۲۰- باز شدن کیسه های هوا در برخی موارد موجب زخمی شدن یا حتی مرگ رانندگانی شده که فاصله آنها تا فرمان خودرو بسیار کم بوده است، حداقل این فاصله باید ۲۵ سانتی متر باشد.



رعایت کردن این فاصله برای رانندگانی که بلند قد هستند، آسان است، اما رانندگان کوتاه قد، برای آن که پیشان به پدال گاز، ترمز و کلاچ برسد، ناچارند که بیش از اندازه خود را به فرمان خودرو نزدیک کنند. برای حل این مشکلات، از اهرم های تنظیم ارتفاع جلو و عقب بردن صندلی استفاده کنید. (نسل جدید کیسه های هوا که هوشمند هستند، به تازگی به بازار آمده است. سرعت باز شدن این کیسه ها بر حسب شدت تصادف، قد و وزن راننده و فاصله سر راننده تا فرمان خودرو تغییر می کند.)

۲۱- نباید کیسه هوا را با يك بالش نرم اشتباه گرفت، بلکه باید در نظر داشت که آن در زمانی کمتر از ۰.۵/۱۰ ثانیه یعنی سریعتر از يك چشم بر هم زدن با سرعتی بیش از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت به شکل بالشکت در می آید و خود این ضربه می تواند برای فردی که به کیسه هوا نزدیک است بسیار خطرناک باشد.

بر اساس قوانین سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ها در آمریکا، کودکان زیر ۱۲ سال باید در صندلی عقب که میزان ایمنی آن ۳۵ درصد بیش از صندلی جلو است قرار گیرند.

۲۲- در برخی از خودروها فعال بودن سیستم ایربگ به بسته بودن کمربند ایمنی منوط شده است، بنابراین حتما همیشه هنگام رانندگی کمربند ایمنی خود را ببندید.



ADDINOL®

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



قدرتمندترین ۸ سیلندر جهان

وانت ۶ چرخ شورولت سیلورادو هنسی رونمایی شد

تب آتشی که بنز G class 6x6 به جان بازار انداخت چند وقتیست به آمریکا رسیده است. شرکت آمریکایی هنسی از مدل ۶ چرخ و ۳ محور وانت پیکاپ شورولت سیلورادو مدل ۲۰۱۹، با نام Goliath و قدرت ۷۰۵ اسب بخار، رونمایی کرد. پس از تولید مدل ۶ چرخ از فورد F-150 توسط متخصصان هنسی، به نظر می‌رسد که بازار آمریکا همچنان تشنه‌ی وانت پیکاپ‌های بزرگ با سه محور محرک است. هنسی این بار نسل جدید شورولت سیلورادو را انتخاب کرده است تا یک محور اضافه به آن اضافه کند.



همانند ولوسی‌ریتور ۶ چرخ، شورولت سیلورادو (Silverado) مدل ۲۰۱۹ هم مطابق فرمول همیشگی هنسی؛ بزرگ و قدرتمند، ساخته شده است. مهندسان هنسی این مدل جدید را گلايث (جالوت، Goliath) نام‌گذاری کرده‌اند. یک محور اضافه در شورولت سیلورادو یا گلايث هنسی به معنی تولید بخش بار سفارشی با طول بیشتر، ارتفاع بالاتر (۲۰۳ میلی‌متر)، رینگ‌های بزرگ ۲۰ اینچ و تایرهای آفرود ۳۷ اینچ برند BFGoodrich است. سپرهای جدید جلو و عقب، رول بار سفارشی، چراغ‌های تمام LED و طراحی و رنگ‌آمیزی مخصوص هنسی در طراحی گلايث ۶ چرخ، جلب توجه می‌کند.





اما پس از هضم ظاهر فوق العاده تهاجمی هنسی گلايث، به پيشرانه و قوای فنی می‌رسیم؛ همانطور که از هنسی انتظار می‌رود، پيشرانه‌ی ۸ سیلندر با آرایش ۷ شکل و حجم ۶.۲ لیتر، زیر کاپوت این وانت بزرگ قرار داده شده است. این پيشرانه‌ی ۷۸ با یک سوپرشارژر بزرگ ۲.۹ لیتری و سیستم آگزوز جدید فولاد ضدزنگ همراه شده است تا ۷۰۵ اسب بخار قدرت و ۹۱۵ نیوتن‌متر گشتاور در اختیار راننده قرار بگیرد. با اینکه احتمالاً وزن این وانت گول‌پیکر قابل توجه باشد، اما بر اساس ادعای مهندسان هنسی، کمتر از ۵ ثانیه برای رسیدن گلايث به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نیاز است. علاوه بر این، آپشن افزایش قدرت پيشرانه تا ۸۰۸ اسب بخار، ترمزهای برند برمبو (Brembo) و طراحی سفارشی کابین هم وجود دارد.



نکته‌ی جالب توجه این است که این مدل در نسخه‌ی استاندارد ۷۰۵ اسب بخاری، با ضمانت کامل ۳ ساله و نهایت کارکرد ۵۸ هزار کیلومتر عرضه می‌شود؛ این مورد، اطمینان مهندسان هنسی از کیفیت محصول منحصر به فرد این شرکت را نشان می‌دهد. تنها ۲۴ دستگاه از این وانت ۶ چرخ، با قیمت پایه ۳۷۵ هزار دلار تولید می‌شود که برخلاف هنسی ولوسریپتور، امکان سفارش آن از خارج آمریکا هم وجود دارد.





کشنده جدید فورد F-Max

ترکیه با بهره‌گیری از این همکاری متممادی با فورد دست به کارهای بزرگی زده فورد اتوسان (Ford Otosan) شرکتی است که در سال 1959 با مشارکت فورد به‌عنوان پشتیبان فنی و شرکت ترکیه‌ای کوچ هولدینگ به‌عنوان سرمایه‌گذار در ترکیه تأسیس شد و تا به امروز به تولید ون‌های تجاری و کامیون‌های فورد در این کشور می‌پردازد. این شرکت که بزرگ‌ترین پایگاه تولید وسایل نقلیه تجاری فورد در اروپا محسوب می‌شود، در نمایشگاه وسایل نقلیه تجاری IAA هانوفر امسال، کشنده کاملاً جدیدی بنام F-Max را معرفی کرده است. F-Max که نام خود را از سری F افسانه‌ای فورد گرفته است، معیار جدیدی را در بخش کشنده‌ها تعیین نموده و نام خود را در بین برندهای جهانی پیشرو در زمینه وسایل نقلیه تجاری سنگین مطرح کرده است. مدیرعامل فورد اتوسان آقای «حیدر پنیگون» ضمن ستودن موفقیت شصت‌ساله این شرکت، F-Max را نقطه عطفی در تاریخ وسایل نقلیه سنگین و تجاری فورد دانسته است.

وی در ادامه گفته است:



«فورد اتوسان چهارمین همکاری موفقیت‌آمیز فورد در سراسر دنیا محسوب می‌شود. امروز ما در 33 بازار مختلف فعال هستیم و خدمات پس از فروش را در 142 نقطه مختلف به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ارائه می‌کنیم. هدف ما افزایش حضور به 51 بازار تا سال 2020 است.»

وی در مورد F-Max نیز گفته است:

«ما کشنده جدید خود را طبق اصول راحتی، قدرت، کارایی و تکنولوژی فورد توسعه داده‌ایم و برای اطمینان از اینکه طراحی کشنده بیشترین عمل‌گرایی و کارایی را تضمین کند، ما هر قسمت و هر جزء آن را بارها و بارها بررسی کرده‌ایم.»

از کابینی راحت و لوکس با طراحی مدرن و رویکرد راننده محور برخوردار است. طراحی داشبورد آن که به سبک کاکپیت هواپیما شکل گرفته، تمامی قسمت‌ها و کنترلرها را در دسترس راننده قرار داده است و به‌منظور افزایش لذت رانندگی حتی به جزئیات کوچک هم توجه شده است.



فورد F-Max به یک پیشرانۀ 13 لیتری عملکرد بالا مجهز شده که 500 اسب بخار قدرت، 2500 نیوتن متر گشتاور و 400 کیلووات قدرت ترمز تولید می‌کند. این پیشرانه که از یک توربوشارژر هندسه متغیر سود می‌برد، در کنار طراحی آئرودینامیکی کاملاً جدید کِشنده، موجب کاهش 6 درصدی مصرف سوخت نسبت به مدل‌های قبلی شده است. این موتور به مدتی بیش از پنج سال توسط 500 مهندس فورد اتوسان طراحی و آزمایش شده است. این آزمایش‌ها با استفاده از 233 پروتوتایپ در یازده کشور مختلف در چهار قاره صورت گرفته است. درکل این پیشرانه 15,500 ساعت تست‌های آزمایشگاهی را پشت سر گذاشته و در بیش از 4.8 میلیون کیلومتر مورد آزمایش‌های جاده‌ای قرار گرفته است؛

بنابراین به ادعای فورد، این موتور حداکثر عملکرد و حداقل مصرف سوخت را در هر شرایط جاده‌ای ارائه می‌کند. انتقال نیروی این پیشرانه نیز توسط یک گیربکس 12 سرعته اتوماتیک ZF با حالات مختلفی مثل Eco صورت می‌گیرد که به کاهش مصرف سوخت کمک می‌کند.



در F-Max هزینه‌های نگهداری تا 7 درصد کاهش یافته و فواصل بین سرویس آن بیشتر شده که این ویژگی هزینه‌های کلی مالکیت کِشنده را پایین می‌آورد. فورد این کِشنده جدید خود را به تکنولوژی انقلابی ConnectTruck هم مجهز کرده که مزایای فراوانی را ارائه می‌کند. این تکنولوژی راننده را قادر می‌سازد که با کِشنده خود ارتباط برقرار کند و با استفاده از نرم‌افزار، امکان نظارت از راه دور بر وسیله را هم فراهم می‌کند. این تکنولوژی همچنین با نقشه‌توپوگرافی هم همراه شده که به F-Max کمک می‌کند تا شرایط جاده را تجزیه و تحلیل کند. این ویژگی، کارایی کِشنده را بهبود بخشیده و مصرف سوخت آن را تا 4 درصد کاهش می‌دهد.

به طیف گسترده‌ای از سیستم‌های کمک‌راننده هم مجهز شده که از جمله آن‌ها می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، ترمز F-Max اضطراری پیشرفته، سیستم کمکی شروع حرکت در سراسیپی‌ها، هشدار خروج از خط، سیستم محدودیت سرعت قابل تنظیم و سیستم کنترل الکترونیکی پایداری اشاره کرد. این سیستم‌ها در جاده‌ها بسیار کاربردی و ارزشمند هستند. در رنگی تعبیه شده است که همه‌چیز از فشار TFT صفحه آمپر این کِشنده پیشرفته آمریکایی نیز یک صفحه‌نمایش 8 اینچی باد تایرها گرفته تا وضعیت دمایی را مقابل راننده به نمایش درمی‌آورد. علاوه بر این، یک نمایشگر لمسی 7.2 اینچی هم برای ارائه سیستم اطلاعاتی-سرگرمی در نظر گرفته شده که به اتصال بلوتوث و کارپلی اپل مجهز است.



انتخاب به عنوان کامیون بین‌المللی سال ۲۰۱۹

کشنده جدید فورد F-Max در اولین نمایش جهانی خود در نمایشگاه وسایل نقلیه تجاری IAA، جایزه ارزشمند و معتبر کامیون بین‌المللی سال 2019 را به دست کرده است. هیئت‌داوران رقابت کامیون بین‌المللی سال از روزنامه‌نگاران برجسته و حرفه‌ای از 23 کشور اروپایی مختلف تشکیل شده است که این داوران ارزیابی‌های دقیقی را برای انتخاب کامیون بین‌المللی سال 2019 انجام داده‌اند. F-Max پس از گذراندن آزمایشات جاده‌ای در دسته‌های مختلف و قرار گرفتن تحت بررسی‌های دقیق در معیارهای کلیدی نظیر نوآوری‌های تکنولوژیکی، راحتی، ایمنی، توانایی‌های رانندگی، مصرف سوخت و هزینه کلی مالکیت، بالاترین امتیاز را کسب نموده و با مغلوب ساختن رقبای سرسخت خود، برنده جایزه کامیون بین‌المللی سال 2019 شد. جایزه کامیون بین‌المللی سال 2019 در نمایشگاه وسایل نقلیه تجاری IAA توسط رئیس هیئت‌داوران رقابت کامیون بین‌المللی سال آقای «Gianenrico Griffini» به رئیس شرکت فورد اتوسان آقای «حیدر ینیگون» اهدا شد. این جایزه موفقیت بزرگی برای کشنده جدید F-Max محسوب می‌شود. آقای ینیگون در این باره گفته است:

«پیروزی در رقابت کامیون بین‌المللی سال گام بسیار مهمی به سمت آینده ما است. من از تمام کارکنانمان به خاطر تلاش‌هایشان که منجر به کسب این جایزه معتبر گردید تشکر می‌کنم.»





Ford F-Max



هایپرکار آپولو IE

نام آپولو همیشه نشانگر چیزی فرا زمینی و قدرتمند بوده در دنیای خودرو این نام برای ما بسیار قابل احترام است چرا که آپولو یک خودرو ساز عالی با پشتوانه ی فنی قوی. آپولو IE همچنان به فرایند توسعه‌ای خود و رسیدن به خط تولید ادامه می‌دهد. این هایپرکار جدید که در سال 2017 معرفی شده چندین بار در رویدادهای گوناگون رؤیت شده است. IE شبیه فضایی‌های بیگانه‌ای است که آماده‌ی حمله به زمین می‌باشد اما زیر این طراحی رادیکال و صدای آگروز دیوانه‌وار یک سوپرکار قدرتمند وجود دارد که آماده‌ی به چالش کشیدن خودروهای مشهور امثال فراری، لامبورگینی و... می‌باشد. آپولو اوایل سال جاری همکاری خود با HWA AG را شروع کرد.



این شرکت در واقع مغز متفکری است که در پشت صحنه‌ی ساخت مرسدس CLK GTR مسابقه‌ای حضور داشت. HWA همچنین مسئول ساخت نسخه تولیدی هر دو مدل کوپه و رودستر بوده است. این دو شرکت با یکدیگر همکاری می‌کنند تا پیش از تولید آپولو IE تنظیمات نهایی را انجام دهند.

مدیرعامل آپولو آقای نورمن چائو می‌گوید:

ما از حضور در این مرحله از تست و همکاری با HWA AG بسیار خرسندیم. این برنامه در بالاترین سطح خود به پیش می‌رود و ما خودروی خود را هم در جاده و هم در پیست تست می‌کنیم. مفتخریم که اطلاعات این تست‌ها را در اختیار عموم قرار می‌دهیم و این‌گونه طرفداران می‌توانند در جریان فرایند توسعه‌ی IE قرار گیرند.





این هایپرکار از پیشرانه 6.3 لیتری با قدرت 780 اسب بخار و 759 نیوتون متر گشتاور استفاده می‌کند. این قدرت به همراه وزن کم 1250 کیلوگرمی که به لطف استفاده از فیبر کربن زیاد در شاسی و بدنه حاصل شده باعث می‌شود بهترین فرمول ساخت یک هایپرکار به دست آید. حداکثر سرعت IE برابر با 333 کیلومتر در ساعت اعلام شده است.

مدیرکل آپولو هم خاطرنشان می‌سازد:

ما در خلال این تست‌های پایداری اقدام به تحلیل‌های عمیق از مهندسی خود کردیم. به دنبال انتشار جزئیات بیشتر از فرایندهای توسعه در ماه‌های آینده هستیم. اولین نمونه‌های هایپرکار آپولو IE از سال آینده آغاز خواهند. تنها 10 دستگاه از این خودرو با قیمت 2.6 میلیون دلاری ساخته خواهد شد.



EXY 6x6
concept design



معرفی وانت ۶ چرخ مرسدس بنز با تیونینگ کارلکس دیزاین

ایکس کلاس خوش تیپ و جذاب به لطف کارلکس دیزاین به محور سوم خود دست پیدا کرده و صاحب ابهتی فرا تصور شده است قابل توجه است که به تازگی تیونر لهستانی کارلکس دیزاین، اولین رندرهای رسمی از پروژه‌ی جدید خود را بر اساس مرسدس بنز X کلاس منتشر کرد.

این محصول، یک وانت ۶ چرخ خواهد بود. شرکت تیونینگ کارلکس دیزاین (Carlex Design) به شخصی‌سازی کابین انواع خودروها شهرت دارد. متخصصان این برند، تغییرات در بدنه و قوای فنی خودرو هم انجام می‌دهند، ولی معمولاً تمرکز اصلی بر فضای داخلی است.

جدیدترین محصول کارلکس دیزاین، تیونینگ وانت پیکاپ لوکس مرسدس بنز X کلاس موسوم به X-Class Exy 6x6، یکی از جذاب‌ترین پروژه‌های تاریخ این شرکت خواهد بود؛ با اینکه تنها فقط تصاویر این مدل در قالب کانسپت منتشر شده است، اما با توجه به سابقه‌ی این شرکت، محصول نهایی تغییر چندانی با مدل مفهومی نمی‌کند.

به نظر می‌رسد که به زودی عضو جدیدی به خانواده‌ی خودروهای خاص ۶ چرخ اضافه خواهد شد. متخصصان این برند لهستانی، تغییرات قابل توجهی در بدنه‌ی X کلاس داده‌اند؛ جلوپنجره با دریچه‌های هوای بزرگ و وینچ مرکزی کاملاً تهاجمی شده است. کاپوت به ورودی هوای بزرگ و گلگیرها هم به پنل‌های برجسته و عریض مجهز شده‌اند.



EXY 6x6
concept design

نوار چراغ‌های LED سقفی و رکاب‌های بزرگ‌تر برای پیاده و سوار شدن از این وانت جذاب، کاملاً جلب توجه می‌کنند. اما همانطور که از تصاویر مشخص است، بزرگ‌ترین تغییر کارلکس دیزاین را باید در بخش عقب مرسدس X کلاس جستجو کرد.

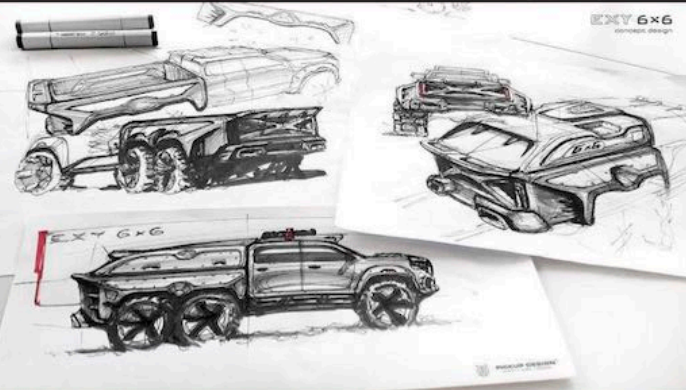


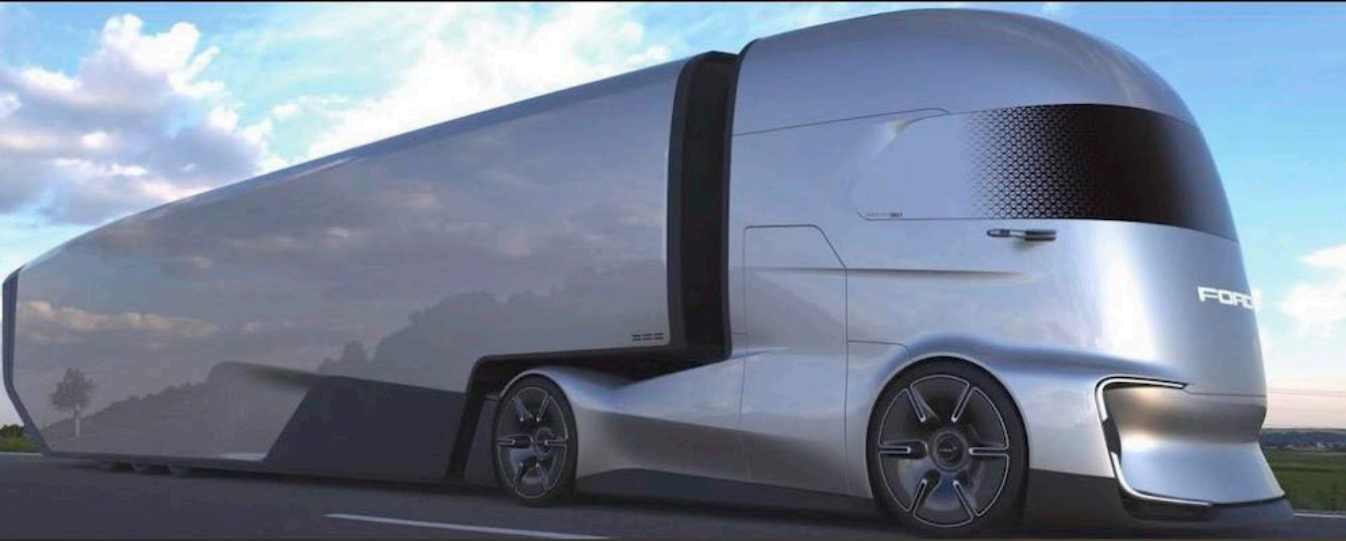
طول فضای بار بیشتر شده است تا یک محور و دو چرخ دیگر هم به وانت اضافه شود؛ تایرهای آفرود، دو گلگیر برجسته و ترکیب سپر جدید عقب با آگزوها در کنار نشان X بزرگ پشت بدنه، همه به توانایی‌ها X کلاس در مسیرهای آفرود اشاره می‌کنند.

تغییرات ظاهری X کلاس به قدری است که باید انتظار قوای فنی قابل توجه داشته باشیم؛ اما مقامات کارلکس دیزاین غیر از تأیید تولید این مدل مفهومی، در مورد پیشرانه و سیستم انتقال قدرت آن، اطلاعاتی اعلام نکرده‌اند؛ شاید ورودی هوای بزرگ در کاپوت نشانه‌ای از قوای فنی قدرتمند محصول کارلکس دیزاین باشد. مرسدس X کلاس استاندارد در گران‌ترین تیپ، از پیشرانه‌ی ۶ سیلندر ۷ شکل ۳ لیتری توربو دیزل با قدرت ۲۵۸ اسب بخار و گشتاور ۵۵۰ نیوتن‌متر به‌همراه جعبه‌دنده‌ی ۷ سرعته‌ی اتوماتیک، استفاده می‌کند.



تبدیل X کلاس به یک وانت ۶ چرخ، اصلاً کار آسانی نیست؛ متخصصان کارلکس دیزاین باید یک دیفرانسیل و میل‌کاردان دیگر به واحد قدرت این وانت اضافه کنند و احتمالاً جعبه‌دنده‌ی کمکی جدید هم مورد نیاز باشد. مدل نهایی مرسدس X کلاس ۶ چرخ کارلکس دیزاین، به‌زودی رونمایی خواهد شد.



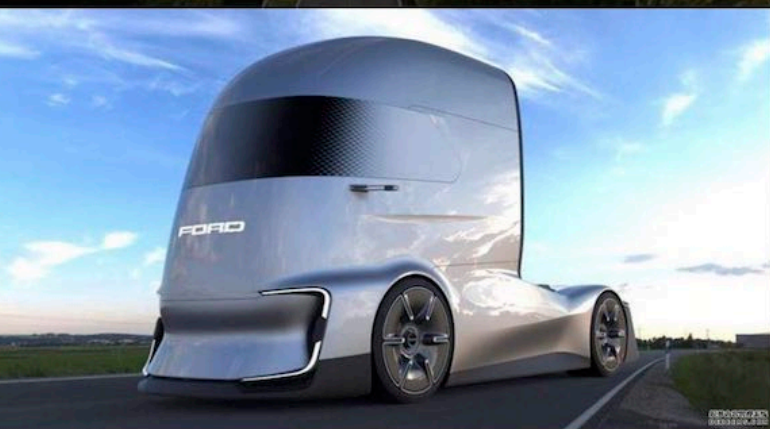


رونمایان کامیون کشتنده برقی مفهوم فورد اف ویژن

معرفی

خودروی برقی یا خودروی الکتریکی به خودرویی گفته می‌شود که از باتری جهت نیروی محرکه به جای موتور درون‌سوز استفاده می‌کند. در این ماشین‌ها موتور در زیر بدنه قرار دارد. اولین خودروهای برقی در قرن نوزدهم تولید شدند. تولید این‌گونه خودروها با تولید انبوه اتومبیل احتراقی دچار افت شدید گردید.

در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ میلادی با وقوع بحران انرژی مجدداً خودروی برقی مورد توجه قرار گرفت ولی این علاقه‌مندی سبب تولید انبوه و ایجاد بازار رقابتی نشد. از سال ۲۰۰۸ میلادی با توجه به پیشرفت فناوری باتری‌ها، مدیریت شبکه برق، نگرانی‌ها در خصوص قیمت نفت و نیاز به کاهش گازهای گلخانه‌ای تحول اساسی در تولید خودروهای برقی صورت گرفته است.



از مزایای خودروی برقی نسبت به خودروی احتراقی می‌توان به کاهش قابل ملاحظه آلودگی هوای محلی کاهش گازهای گلخانه‌ای و کاهش وابستگی به نفت اشاره کرد. برخی از کشورها و دولت‌های مربوطه به منظور ترویج و گسترش بازار خودروهای برقی از انگیزاننده‌های دولتی برای خودروهای برقی استفاده می‌کنند.

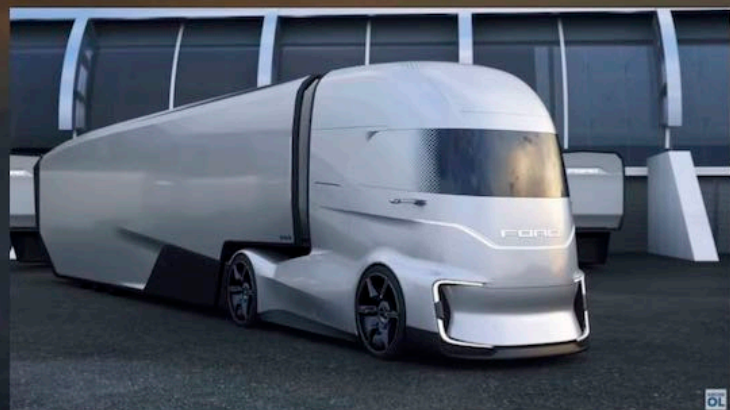


فورد در نمایشگاه IAA هانوفر از کامیون مفهومی، خودران و برقی اف-ویژن رونمایی کرد که می‌تواند رقیبی جدی برای سمی تراک تسلا سمی باشد. این محصول در ترکیه ساخته شده است. بسیاری از محصولاتی که تسلا تا به امروز معرفی کرده است، در کلاس خود بی‌رقیب هستند.

این موضوع در مورد خودروی برقی تسلا مدل S، مدل X و مدل 3 صادق است؛ رقابت تسلا با سایر خودروسازان دنیا طی سال‌های گذشته به تولید مدل‌های سازگار با محیط زیست کمک کرده است تا نمونه‌هایی پاک برای حمل‌ونقل، ابداع شوند.

در حالی که کامیون برقی ایده نسبتاً جدیدی در بخش خودروهای سنگین به شمار می‌رود، تسلا سمی (Tesla Semi) را می‌توان از پیشگامان این بخش به حساب آورد. همان‌طور که بازار حمل‌ونقل برای ورود کامیون برقی تسلا سمی آماده می‌شود، برخی از خودروسازان قدیمی نیز به تولید محصولات مفهومی برای رقابت روی آورده‌اند.

پس از ظهور رقبایی مانند نیکولا و کامینز، این بار نوبت به فورد رسیده است تا از اولین کامیون مفهومی و برقی با انتشار آلاینده‌گی صفر رونمایی کند. جدیدترین مدل مفهومی این کلاس، فورد اف-ویژن (Ford F-vision) نام دارد و می‌تواند به عنوان یکی از زیباترین رقبای تسلا سمی شناخته شود. کامیون برقی فورد اف-ویژن پنجشنبه گذشته در نمایشگاه خودروهای تجاری IAA آلمان رونمایی شد.



این کامیون برقی توسط فورد اتوسان (Ottosan) ساخته شده است؛ خودروسازی که در ترکیه و به عنوان زیرمجموعه فورد فعالیت می‌کند. فورد خاطر نشان کرد که کامیون مفهومی اف-ویژن از توانایی رانندگی خودران سطح ۴ بهره می‌برد. در حالی که فورد جزئیات زیادی در مورد قدرت و شعاع حرکتی کامیون برقی آینده خود منتشر نکرده است، اما این شرکت بر قابلیت‌های خودران اف-ویژن تأکید داشت.

فورد اف-ویژن به گونه‌ای طراحی شده است که بتواند توسط انسان رانده شود یا به صورت خودران کار کند. کامیون برقی فورد بیشتر سازگاری با محیط زیست را نسبت به تمام محصولات مشابه دارد و از آخرین فناوری‌های هوشمند در آن استفاده می‌شود. به عنوان پنجره‌های کامیون خودران فورد اف-ویژن به صورت خودکار میزان تابش نور خورشید را تشخیص می‌دهند و متناسب با آن، رنگ شیشه‌ها را تغییر می‌دهند تا نور اضافه محیط دید راننده را مختل نکند. علاوه بر این، پنجره‌ها می‌توانند زاویه دید راننده در موقعیت‌های زمانی و مکانی حداقل و حداکثر برسانند تا او با حداکثر راحتی به رانندگی خود ادامه دهد. تغییر رنگ پنجره‌ها متناسب با بدنه کامیون برقی صورت می‌گیرد. طراحی آن بسیار زیبا باشد. طراحی بخش جلوی فورد اف-ویژن نیز بسیار جالب به نظر می‌رسد. این کامیون مفهومی نشان دهنده کامیون‌های بزرگ مخصوص حمل بار تا چه اندازه می‌توانند زیبا طراحی شوند و متفاوت با آنچه تاکنون وارد خیابان‌ها شده است، به نظر می‌رسد. در سمت چپ کامیون و برای ورود راننده، دری تعبیه شده که به سیستم هوشمند و خودکار متصل است و می‌تواند راننده را شناسایی کند. این در هوشمند با محیط پیرامون ارتباط برقرار می‌کند و انواع فناوری‌های بی‌سیم (وایرلس) برای آن در نظر گرفته شده است.

فورد اف-ویژن به گونه‌ای طراحی شده است که بتواند توسط انسان رانده شود یا به صورت خودران کار کند. کامیون برقی فورد بیش‌ترین درصد سازگاری با محیط زیست را نسبت به تمام محصولات مشابه دارد و از آخرین فناوری‌های هوشمند در آن استفاده می‌شود.

به عنوان مثال، پنجره‌های کامیون خودران فورد اف-ویژن به صورت خودکار میزان تابش نور خورشید را تشخیص می‌دهند و متناسب با آن، رنگ شیشه‌ها تغییر می‌کند تا نور اضافه محیط دید راننده را مختل نکند. علاوه بر این، پنجره‌ها می‌توانند زاویه دید راننده در موقعیت‌های زمانی و مکانی مختلف را به حداقل و حداکثر برسانند تا او با حداکثر راحتی به رانندگی خود ادامه دهد. تغییر رنگ پنجره‌ها متناسب با بدنه کامیون برقی صورت می‌گیرد تا شکل ظاهری آن بسیار زیبا باشد.

طراحی بخش جلوی فورد اف-ویژن نیز بسیار جالب به نظر می‌رسد. این کامیون مفهومی نشان داده است که کامیون‌های بزرگ مخصوص حمل بار تا چه اندازه می‌توانند زیبا طراحی شوند و متفاوت با آنچه تاکنون وارد خیابان‌ها شده است، به حمل و نقل بار بپردازند.

در سمت چپ کامیون و برای ورود راننده، دری تعبیه شده که به سیستم هوشمند و خودکار متصل است و می‌تواند راننده را شناسایی کند. این در هوشمند با محیط پیرامون ارتباط برقرار می‌کند و انواع فناوری‌های بی‌سیم (وایرلس) برای آن در نظر گرفته شده است.

ساختار آیرودینامیکی فعال خودروی مفهومی فورد اف-ویژن متناسب با تریلی متصل شده به آن عمل می‌کند تا در بالاترین سرعت‌ها هم تعادل کامیون برقی از بین نرود. این موضوع موجب می‌شود تا ضمن افزایش شتاب کامیون، ایمنی آن هم افزایش یابد و ساختاری یکپارچه در اختیار راننده قرار گیرد.

این خودروی خودران سنگین قادر است با دیگر کامیون‌های در حال حرکت پیرامون خود ارتباط برقرار کند و ضمن تشخیص موقعیت جغرافیایی آن‌ها، جلوی هر گونه تصادف احتمالی را بگیرد. کامیون برقی فورد اف-ویژن روی چرخ‌هایی غول‌پیکر سوار می‌شود. دریچه‌های هوا در این مدل مفهومی با نوارهای باریک LED از دو طرف ارائه شده‌اند. همچنین شاهد استفاده از دوربین به جای آینه‌های جانبی در این کامیون خودران هستیم.

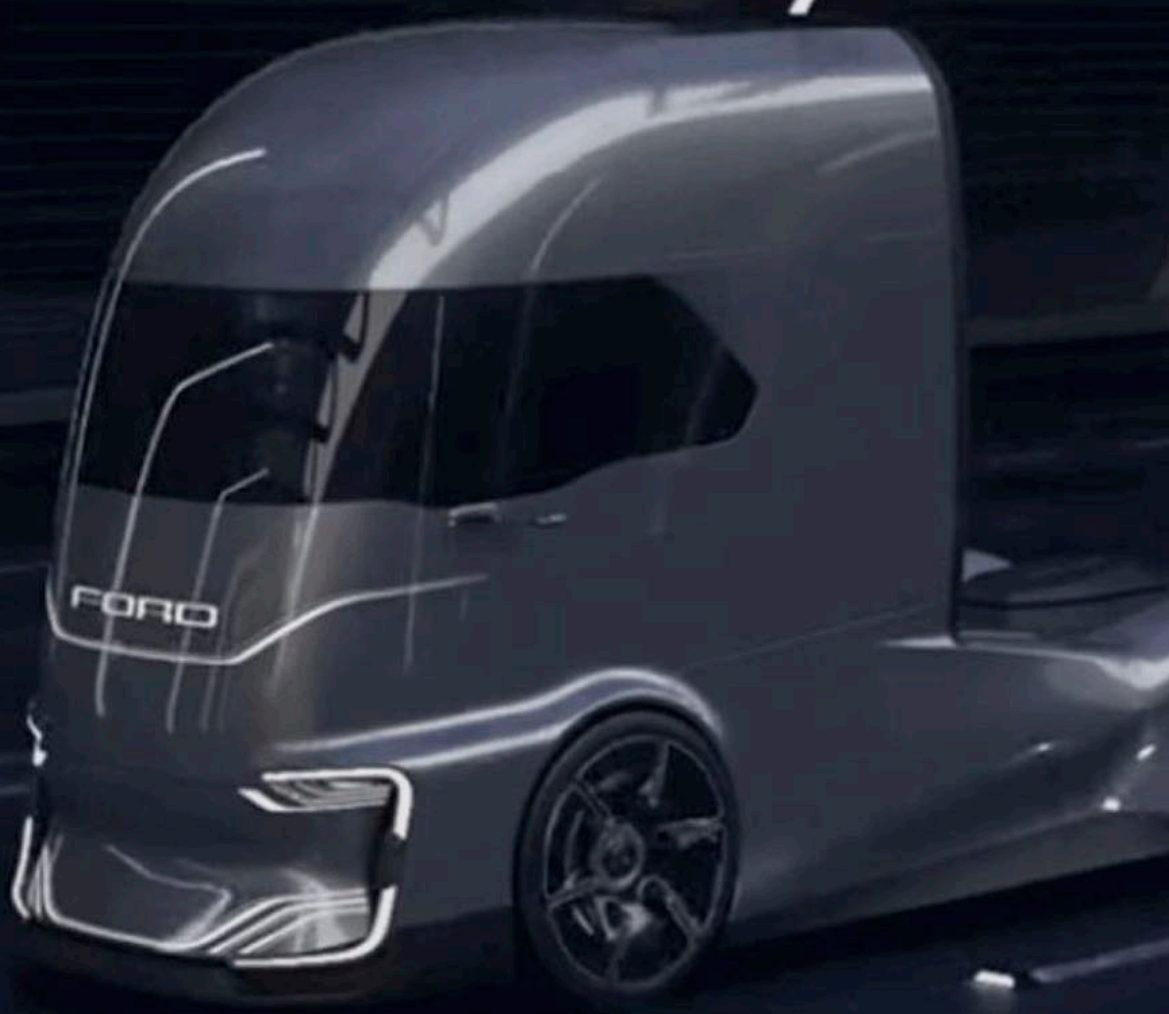
طراحی آیرودینامیک در محفظه بار اف-ویژن نیز دیده می‌شود؛ به همین دلیل چرخ‌های این قسمت حذف شده است و پنل‌های قوس‌دار و زیبا روی بخش خارجی بار پدیدار شده‌اند.

نتیجه نهایی طراحی فورد بیش از همیشه آینده‌نگرانه به نظر می‌رسد و کامیون برقی اف-ویژن را از کامیون‌های جعبه‌ای سفید سنتی موجود در جاده‌ها متمایز می‌کند. کامیون‌های فورد در حال حاضر به گونه‌ای طراحی و ساخته می‌شوند که میزان وابستگی آن‌ها به گازوئیل حداقل شده است تا در آینده نزدیک به صورت کاملاً برقی وارد جاده شوند. ایلان ماسک طی رویداد رونمایی از کامیون برقی تسلا سمی، اعلام کرد که سال ۲۰۱۹ تولید آن آغاز می‌شود.

اخیراً جدول زمانی توسعه و تولید تسلا سمی توسط سرپرست سرمایه‌گذاری تسلا ارائه شد که نشان می‌دهد این شرکت قصد دارد به طور جدی تولید این کامیون را آغاز کند. در حالی که تسلا سمی خود را به سرعت برای ورود به بازار آماده می‌کند، فورد نیز با نگاهی آینده‌نگر قصد دارد وارد این رقابت شود.



مجله خبری اتونِت
WWW.AUTO-NET.IR



FORD F-VISION



لکسوس S۰۵۷۰ LX مدل ۲۰۱۹

به نقل از وب سایت motor۱، لکسوس LX ۵۷۰ یکی از خودروهای شاسی بلند فول سایزی است که از سال ۱۹۹۶ تاکنون در بازارهای جهانی حضور قدرتمندانه ای داشته است. نسل جدید آن نیز از سال ۲۰۰۸ میلادی تاکنون طرفداران زیادی را به خود اختصاص داده است. لکسوس شاسی بلند پرچمدار خود، LX570 S را با امکانات جدید مدل ۲۰۱۹ در بازار جهانی عرضه می‌کند. آستانه قیمت این محصول، نزدیک به ۱۲۰ هزار دلار است. نسخه‌ی پرچمدار شاسی بلند پهن‌پیکر لکسوس LX S رسماً در استرالیا عرضه شده است. LX570 S به‌منظور ارائه‌ی نمایی تهاجمی و بهبود فرمان‌پذیری، به مجموعه‌ای از ویژگی‌های منحصر به فرد مجهز شده است که از جمله آن‌ها می‌توان به کیت بدنه تهاجمی‌تر، رینگ‌های آلیاژی بزرگ، کمک‌فنرهای جلوی اسپرت، ترمیم چرمی و پدال‌های آلیاژی اشاره کرد.



ویژگی‌های قابل‌توجه ظاهری این خودرو شامل سپرهای اسپرت با گوشه‌های تیز، رینگ‌های ۲۱ اینچی آلیاژی مشکی براق و جلوپنجره‌ی مشکی رنگ منحصر به فرد می‌شود. خریداران استرالیایی می‌توانند دو رنگ سونیک کوارتز یا مشکی استارلایت را برای LX570 S انتخاب کنند. در داخل نسخه پرچمدار LX نیز ترمیم چرمی در دو رنگ مشکی یا زرشکی به‌طور خاص برای مدل LX570 S ارائه شده است.

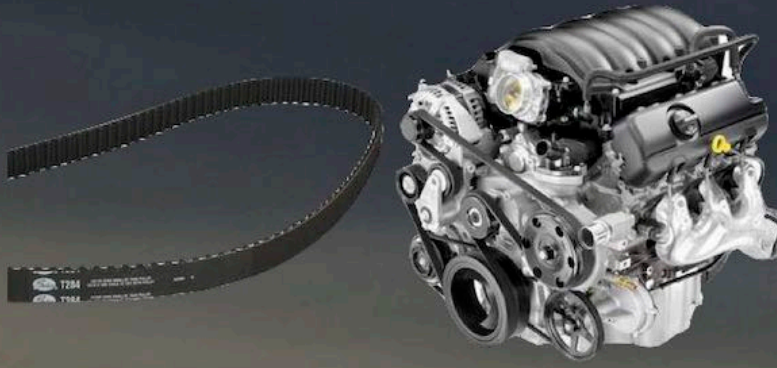


این مدل از تزئینات خاکستری منحصربه‌فرد و پدال‌های آلیاژی هم برخوردار است. تکمیل‌کننده‌ی این قطعات ویژه، کمک‌فندهای اسپرت جلو است که موجب استحکام بدنه و ثبات فرمان می‌شود. LX570 S به‌عنوان پرچم‌دار لکسوس به فناوری‌های استاندارد، تجهیزات ایمنی و ویژگی‌های لوکس هم مجهز شده است.

یکی از این تجهیزات، پکیج ایمنی لکسوس پلاس است که شامل سیستم ایمنی پیش از برخورد با قابلیت تشخیص عابر پیاده، کروز کنترل تطبیقی راداری، هشدار خروج از خط، نوربالای تطبیقی، نمایشگر سربالا، سیستم پایش نقاط کور و هشدار ترافیک عقب می‌شود. از دیگری ویژگی‌های استاندارد این شاسی‌بلند لوکس ژاپنی می‌توان به دوربین عقب با میدان دید ۱۸۰ درجه، ۱۰ کیسه‌ی هوا و سیستم نظارت بر مسیر با چهار دوربین اشاره کرد. تجهیزات رفاهی استاندارد این خودرو نیز شامل گرم‌کن غریبک فرمان، تهویه و گرم‌کن صندلی‌های جلو و ردیف دوم، سیستم تهویه مطبوع چهار منطقه‌ای و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم سرگرمی اطلاعاتی با ناوبری ماهواره‌ای می‌شود.

تمامی مدل‌های LX570 S به پیشرانده‌ی ۵.۷ لیتری V8 بنزینی مجهز هستند که ۳۶۷ اسب بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک جعبه‌دنده‌ی هشت سرعته‌ی خودکار به چرخ‌ها منتقل می‌شود. قیمت لکسوس LX570 در استرالیا از ۱۶۸,۰۸۹ دلار استرالیا (معادل ۱۱۹,۱۱۰ دلار آمریکا) آغاز می‌شود.





عواقب سهل انگاری در تعویض تسمه تایم

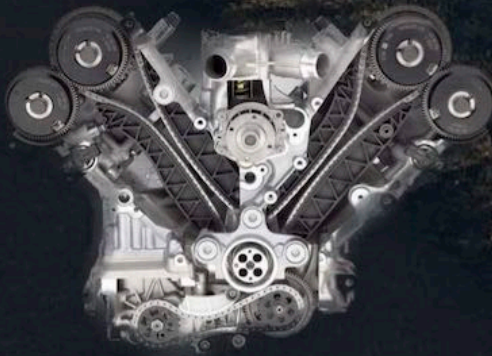
در گذشته در خودروها به جای تسمه تایم از زنجیر استفاده می شد و تا زمانی که آسیب جدی به موتور خودرو نرسانده بود تعویض نمی شد ولی امروزه تسمه جایگزین زنجیر شده و زمان تعویض آن برای هر مورد خاص مشخص است. البته اکنون نیز در برخی از ماشین های سنگین از زنجیر استفاده می شود. بین این دو تفاوت اساسی وجود دارد. زنجیر تایم به خاطر جنس فلزی خود از آسیب هایی که احتمال رویت آن ها در تسمه تایم وجود دارد در امان است و می توان گفت عمر تعویض به اندازه عمر خود پیشراانه است و نیازی به تعویض آن وجود ندارد. برای این که بدانید خودروی شما از کدام نوع است، کافی است به دفترچه راهنمای آن مراجعه کنید و یا با تماس و پرسش از مسئول فنی نمایندگی فروش خودرویتان از آن مطلع شوید.

برخی افراد معمولا به خاطر صرفه جویی در هزینه ها برخی سرویس های دوره ای خودرو را نادیده می گیرند یا به تاخیر می اندازند. این قبیل افراد از عواقب سنگین کار خود بی اطلاع هستند و نمی دانند که خودروهایی که سرویس های آنها نادیده گرفته شده پس از مدتی خرابی های زیادی به صاحب خود تحمیل می کنند. حتی اگر خوش شانس باشید و آسیب جدی به خودروی شما وارد نشود حداقل ضرری که متحمل خواهید شد این است که عمر خودروهای بسیار کمتر از حد نرمال خواهد بود و زودتر مجبور به عوض کردن آن خواهید شد. اکثر خودروهای امروزی از تسمه تایم لاستیکی برای به گردش در آوردن میل سوپاپ (ها) و واتر پمپ استفاده می کنند. در گذشته خودروها به جای تسمه از زنجیر استفاده می کردند که جز در مواقعی که آسیب جدی به موتور وارد نشده بود نیازی به سرویس نداشتند ولی تسمه تایم در فواصل زمانی معینی نیاز به تعویض دارد. البته هنوز در بعضی خودروها مانند مزدا 3 و ماکسیما زنجیر تایم به جای تسمه استفاده می شود.

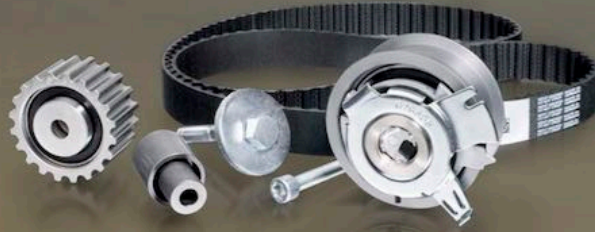
بنابراین در صورتی که تسمه تایم پاره شود دو حالت پیش می آید:

1 - اگر موتور خودرو از نوع Interference (تداخلی) باشد پس از بردن تسمه پیستون به سوپاپ برخورد کرده و آسیب جدی به موتور وارد می کند.

2 - اگر موتور خودرو از نوع Non-Inteference (غیر-تداخلی) باشد پس از بردن تسمه پیستون به سوپاپ برخورد نمی کند زیرا این نوع موتورها طوری طراحی شده اند که پیستون وارد قلمرو باز شدن سوپاپ ها نمی شود.



اکثر موتورها از نوع اول هستند زیرا در نوع دوم دست طراح برای بالا بردن نسبت تراکم موتور بسته است. در حالت کلی اکثر خودروسازان زمان تعویض تسمه تایم را هر 160 هزار کیلومتر اعلام کرده اند ولی نکته مهمی که اغلب به آن توجه نمی شود این است که رانندگی در شرایط سخت این زمان را به نصف کاهش می دهد. به عنوان مثال اگر استفاده شما از خودرو به نحوی است که با دور موتور بالا زیاد رانندگی می کنید یا معکوس های پیچی و سنگین به موتور تحمیل می کنید یا در ترافیک سنگین رفت و آمد دارید باید زمان اعلام شده برای تعویض تسمه را کاهش دهید در غیر اینصورت در صورت بریدن تسمه هزینه گزاف تعمیر موتور بر عهده شماست.



بنابراین پیشگیری بهتر از درمان است. برای اینکه از وضعیت تسمه تایم و سلامت آن مطمئن باشید قبل از هر چیز لازم است که هنگام تعویض تسمه حتما کیلومتر کارکرد خودرو و تاریخ تعویض تسمه را یادداشت کنید تا در صورت لزوم در اطلاع باشید که چند کیلومتر یا چند سال از زمان تعویض گذشته است. در صورتی که این کار را نکرده اید ولی احساس می کنید زمان خیلی زیادی از تعویض نگذشته است بهتر است خودرو خود را پیش افراد اهل فن ببرید تا وضعیت تسمه را برای شما بررسی کنند. علائم شایع خرابی تسمه پوسیدگی، ترک خوردگی، ساییدگی و از بین رفتن دندانه ها هستند.

علاوه بر علائم ظاهری برخی علائم دیگر نیز ممکن است اتفاق بیفتند که نشانه خراب بودن تسمه تایم یا تنظیم نبودن تایم خودرو است. علائمی از قبیل بد استارت خوردن موتور، لرزش بیش از اندازه موتور هنگام کارکرد در دور آرام، سر و صدای اضافی از قسمت نزدیک قاب تسمه تایم، افزایش مصرف سوخت و کاهش محسوس شتاب و قدرت موتور. در صورت مشاهده هر یک از علائم ذکر شده در اسرع وقت تسمه را عوض کنید یا حداقل مطمئن شوید که ایرادهای فوق مربوط به تسمه تایم یا تایمینگ موتور نیست؛ شاید هزینه تعویض تسمه مقداری گران باشد ولی بسیار کمتر از هزینه تعمیر موتور خواهد بود!

در صورتی که خودروی شما نیاز به تعویض تسمه تایم پیدا کرد برای انجام این کار فقط نزد افراد با تجربه و مطمئن بروید زیرا هنگام تعویض تسمه، تایم موتور باید مجدداً از نو تنظیم شود و تسمه باید در جهت مناسب روی پولی میل سوپاپ قرار گیرد و سفتی تسمه باید در حد استاندارد (مراجعه به دفترچه راهنمای خودرو) باشد تا میزان کشش تسمه از حد مجاز بیشتر و کمتر نشود. در صورت رعایت نکردن هر کدام از موارد فوق توسط افراد آماتور خطر بزرگی موتور خودروی شما را تهدید خواهد کرد.

بهتر است هر بار که تسمه تعویض می شود وضعیت واتر پمپ نیز بررسی شود زیرا واتر پمپ توسط تسمه چرخانده می شود و در صورتی که خراب باشد ریسک بریدن تسمه وجود دارد. همچنین تمام قسمتهایی که توسط تسمه به حرکت در می آیند یا تسمه آنها را به حرکت در می آورد در هر بار تعویض تسمه نیازمند بررسی دقیق هستند. قسمتهایی مانند هرزگردها، تسمه سفت کن، میل سوپاپ، پولی میل سوپاپ و پولی میل لنگ. در تصاویر دو مورد آسیب جدی به موتور که در اثر بریدن تسمه تایم رخ داده اند را مشاهده می کنید (کج شدن سوپاپ ها و خورد شدن پیستون ها).



آئودی SQ2 مدل ۲۰۱۹

جامعه ی خودرویی جهان از این که شاهد حضور کراس اور های کوچک و تند تیز است بسیار مشغول می باشد خودرو هایی با کارایی بالا لذت رانندگی خوب و البته مصرف سوخت مناسب مشخصه اصلی این خودروهاست. با خبر شدیم کراس اور اسپرت آئودی SQ2 با پیشرانهای ۲ لیتری توربوشارژ و قدرت ۲۹۶ اسب بخار، در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸ به نمایش عمومی گذاشته می شود. در حالی که در آستانه ی برگزاری نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸، همه منتظر معرفی نسل جدید آئودی R8 هستند، مقامات این شرکت آلمانی با محصولی متفاوت از راه رسیده اند. نسخه ی اسپرت کراس اور Q2 با کد SQ2 بدون مقدمه و انتشار تیزر، رسماً معرفی شد.



این خودرو به عنوان نسخه ی اسپرت کوچک ترین کراس اور سبک محصولات متنوع آئودی، ۲۹۶ اسب بخار قدرت (BHP) و ۴۰۰ نیوتن متر گشتاور در اختیار دارد. این مدل از پیشرانهای آئودی S3، نمونه ی ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ که شباهت فراوانی با قلب تپنده ی فولکس واگن گلف R، تی-راک R و سئات لئون کوپرا R دارد، استفاده می کند.



آئودی SQ2 به لطف سیستم انتقال قدرت تمام چرخ محرک کواترو (AWD Quattro) و گیربکس دوکلاچه ۷ سرعته ی S ترونیک، در زمان ۴.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد، در حالی که نهایت سرعت آن به صورت الکترونیکی به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. بی ام و X2 تیپ M35i که در نمایشگاه پاریس ۲۰۱۸ حضور خواهد داشت، با وجود قدرت و گشتاور بیشتر در تست سرعت صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، ۰.۱ ثانیه عقبتر از SQ2 قرار می گیرد.

آئودی SQ2 در مقایسه با نسخه ی استاندارد در بخش طراحی بیرونی با چهار سراگزوز، کیت بدنه ی عریض تر، باله ی عقب، ۲۰ میلی متر ارتفاع کمتر، ترمزهای بزرگ تر (۳۴۰ میلی متر جلو) با کالیپر قرمز رنگ و رینگ های ۱۸ و ۱۹ اینچ، ظاهر تهاجمی تری دارد.

آئودی SQ2 هفته ی آینده در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸ به طور کامل رونمایی می شود؛ قیمت پایه ی ۳۵ هزار پوند (حدود ۴۶ هزار دلار) برای این مدل قابل پیش بینی است.



چرا در باران لیز میخوریم؟ پدیده آب سواری چیست؟

برای آشنایی بیشتر با آب سواری، دلایل وقوع و راه های مقابله با آن، تصمیم به نوشتن این مقاله گرفتیم.

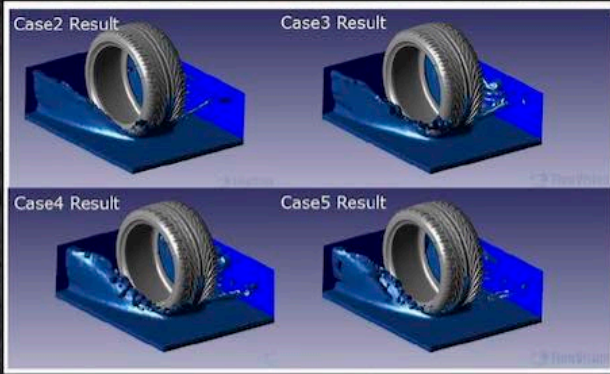
منظور از آب سواری (Hydroplaning) :

هنگامی که باران شدیدی می بارد، یا زمان کمی از بارش باران گذشته، لایه ای از آب سطح جاده را می پوشاند. در این زمان اگر سرعت حرکت خودرو بالا باشد و آج لاستیک ها هم کمتر از مقداری باشد که آب بتواند از زیر آن و لابه لای آن ها بگذرد، لاستیک ها نمی توانند همه آب را کنار بزنند، پس مقداری از آب روی سطح جاده در جلوی لاستیک جمع خواهد شد و در مقابل حرکت لاستیک ها مقاومت ایجاد می کند، در این صورت شرایطی ایجاد می شود که لاستیک به صورت شناور بر روی مقدار کمی آب سرخورده و بر روی جاده نخواهد چرخید. این شرایط را اصطلاحاً آب سواری گوئیم.

بروز پدیده آب سواری به متغیر های بسیاری از جمله وزن خودرو، اندازه و نوع لاستیک ها، میزان کارکرد آنها، حجم بارندگی و آب جمع شده در خیابان و حتی جنس آسفالت مسیر بستگی دارد، اما به طور کلی، در یک جاده با آسفالت مناسب، در بارندگی معمولی و در صورتی که جاده استاندارد و با شیب عرضی مناسب باشد، با لاستیکی مناسب معمولاً تا سرعت 90 کیلومتر هم شاهد آب سواری نخواهیم بود، اما در شرایط واقعی، احتمالاً نه سطح جاده، نه کارکرد تایر ما و نه وضعیت بارندگی، آنقدر با ما همکاری نخواهند کرد و شخصاً با یکی از خودروهای داخلی، با سرعت 50 کیلومتر بر ساعت هم دچار آب سواری شده ام، بنابراین هرگز توصیه های رانندگی در باران را به شوخی نگیرید. مهم نیست خودروی شما چه قیمتی دارد، یا چه سیستم های ایمنی...، به محض اینکه مقدار آب روی جاده بیشتر از عمق آج لاستیک شود، احتمال بروز پدیده آب سواری برای شما وجود خواهد داشت.

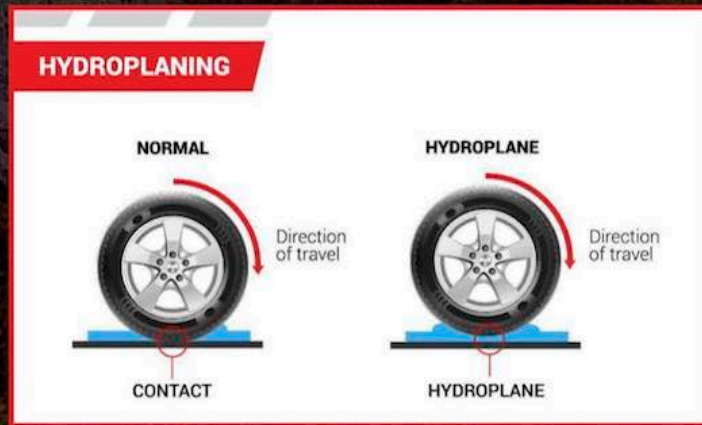
آب سواری چه نشانه ها و تبعاتی دارد؟

با وقوع پدیده آب سواری، ناگهان متوجه ایجاد یک نیروی مقاوم در مقابل حرکت خودرو می شویم، همچنین سواری خودرو بسیار نرم خواهد شد، گاه اتومبیل به یک سمت منحرف شده و گاه به طور کامل فرمان پذیری اتومبیل به صفر می رسد. در این حالت هر واکنش شتاب زده ای از سوی راننده می تواند به انحراف خودرو از مسیر و بروز یک حادثه کمک کند.



این اتفاق احتمالا برای تعداد کمی از رانندگان ممکن است رخ بدهد، اما همواره درصد بالایی از همین تعداد کم منجر به بروز حادثه می شوند، چرا که اکثر رانندگان آمادگی لازم برای کنترل خودرو در این شرایط را ندارند، در کنار این موضوع، برخلاف سر خوردن ها در هوای برفی، در زمان بارش باران معمولا سرعت حرکت خودروها تفاوت کمی با زمان رانندگی در جاده ای کاملا خشک دارد و همین عامل، شدت انحراف و لیز خوردن خودروها را نسبت به زمان بارش برف دو چندان می کند.

پس همواره به مقدار آب روی سطح جاده دقت کنید تا عوامل پدید آورنده این اتفاق را تشخیص داده و به منظور پیشگیری از این مشکل به اندازه کافی سرعت را کم کنید. ممکن است در یک پیچ متوجه شوید که مسیر حرکت خودرو اتومبیل تابع فرمان نیست.



راه دیگر تشخیص احتمال آب سواری، بررسی رد لاستیک در آینه وسط خودرو است. همواره باید بتوانید خطوط به جای مانده از لاستیک های خودروی خود را در پشت سر مشاهده کنید، در صورت امکان سعی کنید بر روی خط ایجاد شده توسط خودروی جلویی حرکت کنید (با حفظ فاصله طولی مناسب و ایمن)، با این کار شما اجازه داده اید چرخ های خودروی جلویی آب هارا جابجا کرده و کار تایرهای خودرو شما آسان تر شود.

چه کنیم؟

همیشه پیشگیری از درمان بهتر است، در این مورد هم بهترین کار، جلوگیری از سر خوردن است، هرگز طوری برانیم که لیز بخوریم. بهترین راه جلوگیری از سرراندگی با سرعت کم است. یک راننده حرفه ای نرم و روان می راند تا هرگز در طول سفر، مسافران احساس ناخوشایندی نداشته باشند. برای حرفه ای بودن، در طول رانندگی از پیش برنامه ریزی کنید، با دقت نگاه کنید و به آرامی حرکت کنید. فراموش نکنید سر خوردن هنگام لغزنده بودن جاده، اتفاق می افتد اما چه جاده لغزنده باشد چه نه، تنها دلیل سر خوردن، اشتباه راننده است. اما اگر دچار اشتباه شدیم و پدیده آب سواری رخ داد چگونه به شرایط نرمال بازگردیم؟

هنگامی که متوجه بی تعادلی و شناور شدن خودرو شدید، بدترین اتفاق ممکن از دست دادن اعتماد به نفس و کنترل

چه کنیم؟

همیشه پیشگیری از درمان بهتر است، در این مورد هم بهترین کار، جلوگیری از سر خوردن است، هرگز طوری برانیم که لیز بخوریم. بهترین راه جلوگیری از سرراندگی با سرعت کم است. یک راننده حرفه ای نرم و روان می راند تا هرگز در طول سفر، مسافران احساس ناخوشایندی نداشته باشند. برای حرفه ای بودن، در طول رانندگی از پیش برنامه ریزی کنید، با دقت نگاه کنید و به آرامی حرکت کنید. فراموش نکنید سر خوردن هنگام لغزنده بودن جاده، اتفاق می افتد اما چه جاده لغزنده باشد چه نه، تنها دلیل سر خوردن، اشتباه راننده است. اما اگر دچار اشتباه شدیم و پدیده آب سواری رخ داد چگونه به شرایط نرمال بازگردیم؟

هنگامی که متوجه بی تعادلی و شناور شدن خودرو شدید، بدترین اتفاق ممکن از دست دادن اعتماد به نفس و کنترل خود و بعد ترمز گرفتن است، در چنین شرایطی باید منطقی و با حوصله عمل کرده و تلاش کنید تا کنترل حرکت خودرو را دوباره در دست گیرید، از هرگونه واکنش نشان دادن تند و شتاب زده خودداری کنید و تمام مراحل را که برای کنترل خودرو لازم است را به آرامی و با تومانیته انجام دهید، در این مواقع سعی کنید با کم کردن گاز و نه با ترمز زدن، سرعت خودرو را کنترل کنید، بدانید که هرچه سرعتتان کمتر باشد، کار آسانتری در پیش دارید.

برای کنترل اکثر سرخوردن ها و لغزیدن هایی که در سرعت های بالای 60-70 کیلومتر در ساعت رخ می دهند، فرمان دادن دقیق، بدون اتلاف وقت و حساب شده نیاز است که انجام موفقیت آمیز این مهم، فراتر از توانایی بسیاری از رانندگان است. در کل بیش فرمانی و کم فرمانی، دو نوع اصلی مشکلات لغزندگی راه ها محسوب می شوند، برای کنترل بیش فرمانی، سعی کنید از انتقال بیشتر وزن خودرو به جلو خودداری کنید، و سعی کنید خودرو را به وسیله فرمان دادن به سمت جهتی که عقب خودرو در حال لغزیدن است، کنترل کنید. به عنوان مثال اگر عقب خودروی شما به سمت راست می لغزد شما هم چرخ ها را به طرف راست بچرخانید. اگر خودرو مستقیم حرکت می کند شما هم فرمان را راست نگهدارید. اما کار باری مقابله با کم فرمانی اندکی سخت تر است، زمانی که خودرو دچار کم فرمانی شد، تنها راه چاره این است که سعی کنید وزن بیشتری بر روی محور جلوی خودرو منتقل کنید، برای این کار، ابتدا به آرامی پدال گاز را رها کرده و سپس در صورت نیاز، خیلی آهسته بر پدال ترمز نیرو وارد کنید، در کل سعی کنید با بازی کردن با نیروی موتور (پدال گاز) چسبندگی را به چرخ های جلو خودرو بازگردانید (خودروهای دیفرانسیل جلو)، در مرحله بعد نیز آرام آرام فرمان را به سمت مسیر حرکتی خودرو (نه مسیر مطلوب) بچرخانید تا آرام آرام چسبندگی لازم به دست آید، فقط امیدوارم که فضا و زمان کافی برای این فرایند در اختیار داشته باشید .

دقت داشته باشید باید در تمام این لحظات آرامش و تمرکز خود را حفظ کنید، مقدار مورد نیاز چرخاندن فرمان متناسب است با اینکه تا چه حد و با چه سرعتی عقب خودرو در حال لغزیدن است. یک لغزش جزئی، فقط اندکی حرکت فرمان لازم دارد. باید در استفاده از پدال های ترمز و کلاچ دقت و وسواس زیادی صرف کنید، ترمز زدن ناگهانی می تواند موجب انتقال غلط وزن خودرو شده و شرایط را سخت تر کند. همچنین دقت داشته باشید اغلب اوقات همزمان با اصلاح مسیر و بازگشت خودرو به مسیر درست، خودرو تمایل زیادی به انحراف دوباره از سمت مقابل خواهد داشت، بنابراین در لحظات آخر میزان گردش فرمان را اصلاح کرده و آماده مقابله با انحراف بعدی نیز باشید. همچنین در آن لحظات از تعویض دنده، گاز دادن ناگهانی و فشار زیاد بر پدال گاز نیز خودداری کنید.

هنگامی که به پیچ ها نزدیک میشوید، طوری عمل کنید تا قبل از ورود به پیچ به سرعت مد نظر خود دست یافته

باشید....



HYDROPLANING



بی ام و X7 رسماً رونمایی شد

بعد از اینکه 4 سال پیش اعلام شد که بی ام و X7 در کارخانه بی ام و در اسپارتانبرگ در ایالت کارولینای جنوبی تولید خواهد شد، اکنون این خودرو به صورت رسمی رونمایی شده است. بی ام و X7 به عنوان جدیدترین و بزرگترین محصول خودروساز اصیل باواریا، از پیشرفته‌های ۶ و ۸ سیلندر با نهایت قدرت ۴۵۶ اسب بخار استفاده می‌کند.

اولین بار در سال ۲۰۱۴ ساخت بزرگ‌ترین کراس اور باواریا با کد X7 تأیید شد؛ سال گذشته تصاویر رسمی از مدل مفهومی X7 را دیدیم و حالا نسخه‌ی نهایی محصول جدید بی ام و، پیش از نمایش عمومی در نمایشگاه خودروی لس آنجلس، رونمایی



بی ام و X7 که برای حضور پررنگ‌تر بی ام و در بازار شاسی‌بلندهای بزرگ طراحی شده است، باید با رقبای پرطرفداری مانند لندروور دیسکاوری و مرسدس بنز GLS روبرو شود. به‌طور کلی، X7 ترکیب سواری راحت و لوکس سری 7 با توانایی‌های آفرود نسل جدید X5 است؛ بازار اصلی بزرگ‌ترین محصول بی ام و در آمریکا، چین، روسیه و خاورمیانه خواهد بود.

به‌نظر می‌رسد که X7 در مقایسه با کانسپت خود، قدری واقع‌گرایانه‌تر طراحی شده است؛ در مجموع زبان طراحی شاسی‌بلندها و کراس اورهای بی ام و در این مدل مشاهده می‌شود اما با جسارت بیشتری از طرح روی کاغذ به شاسی رسیده است.

برای تأکید هرچه بیشتر به ابعاد X7، جلوپنجره‌ی قله‌ای شکل با اندازه‌ی بزرگ‌تری طراحی شده است؛ چراغ‌های باریک و زاویه‌دار LED در جلو، در کاپوت بزرگ و پنجره‌های کشیده همه در هماهنگی کامل با جلوپنجره هستند. بخش عقب بدنه‌ی X7 آشانت‌ر جلوه می‌کند؛ در صندوق بزرگ‌تر، دوتکه و برقی است.

تزیینات کروم در تمام بخش‌های بدنه‌ی X7 با طول ۵۱۵۱ میلی‌متر، پهنای ۱۹۹۰ میلی‌متر و ارتفاع ۱۸۰۵ میلی‌متر کار شده است. فاصله‌ی دو محور به ۳۱۰۵ میلی‌متر می‌رسد؛ طول بدنه X7 در مقایسه با X5 جدید ۲۳۰ میلی‌متر بیشتر و تنها ۸۹ میلی‌متر از نسخه‌ی طویل سری 7، کوتاه‌تر است. ابعاد بزرگ X7 به معنی ۱۳۷۶ لیتر فضا در صندوق عقب است که با خواباندن صندلی‌ها این رقم به ۲۵۶۰ لیتر افزایش پیدا می‌کند.



کابین بی‌ام‌و X7 مشابه X5 جدید است؛ در فضای داخلی بزرگ و لوکس این مدل، دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچ، یکی در پنل پشت فرمان و دیگری در داشبورد کار گذاشته شده است. در کنسول مرکزی انواع دکمه‌های کنترلی سیستم اطلاعات و سرگرمی iDrive، دسته‌دنده، انتخاب حالت‌های رانندگی مختلف و تنظیم ارتفاع تعلیق مشاهده می‌شود. تهویه مطبوع چهارگانه به صورت استاندارد ارائه می‌شود که البته امکان سفارش آپشن نوع پنج‌گانه‌ی آن هم وجود دارد. سانروف پانورامیک سه پنلی و صندلی‌های مناسب برای ۶ تا ۷ سرنشین از دیگر بخش‌های کابین بزرگ و جادار X7 است.



عرضه‌ی X7 در چند مدل مختلف تأیید شده است؛ در آمریکا دو مدل xDrive50i و xDrive40i با قیمت پایه‌ی به ترتیب ۷۳ هزار و ۹۰۰ دلار و ۹۲ هزار و ۶۰۰ دلار فروخته خواهد شد؛ مدل 40i از پیش‌رانده‌ی ۶ سیلندر خطی ۳ لیتر توربوشارژ با قدرت ۳۳۵ اسب بخار و گشتاور ۴۴۷ نیوتن‌متر استفاده می‌کند تا در کمتر از ۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ 50i اما ۸ سیلندر V شکل ۴.۴ لیتری با دو توربوشارژر را انتخاب کرده است. با ۴۵۶ قدرت و ۶۴۹ نیوتن‌متر گشتاور، X7 xDrive50i به کمتر از ۵.۵ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. هر دو مدل از گیربکس ۸ سرعته‌ی اتوماتیک ZF و سیستم انتقال قدرت تمام چرخ محرک (AWD) استفاده می‌کنند. مدل 50i به قفل دیفرانسیل، پکیج فرمان‌پذیری دینامیک بی‌ام‌و، پکیج آفرود، دمپ‌های هوشمند و تعلیق بادی مجهز است.

برای اروپایی‌ها، دو مدل مختلف X7 در نظر گرفته شده است؛ علاوه بر 40i، مدل‌های دیزل 30d و M50d به‌طور ویژه در اروپا عرضه می‌شود. 30d به پیش‌رانده‌ی ۶ سیلندر خطی دیزل با قدرت ۲۶۱ اسب بخار و گشتاور ۶۲۰ نیوتن‌متر مجهز شده است اما M50d، از نمونه‌ی ۶ سیلندر خطی ۳ لیتر دیزل با چهارتوربوشارژر، ۳۹۵ اسب بخار قدرت و ۷۶۰ نیوتن‌متر گشتاور استفاده می‌کند. بی‌ام‌و X7 انواع تجهیزات رفاهی و کمک‌راننده به‌همراه دارد؛ تشخیص نقطه کور، جلوگیری از انحراف مسیر، هشدار برخورد از روبرو و عقب، ترمز اضطراری با تشخیص عابرپیاده و سیستم تشخیص محدودیت سرعت در جاده‌ها به صورت استاندارد در X7 وجود دارند. مدل xDrive50i آپشن‌های بیشتری هم به خودرو اضافه می‌کند که البته نسخه‌ی هوشمند نمونه‌های استاندارد هستند. آپشن‌های بیشتر شامل سیستم فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب، آنتی رول بار الکتریکی و رینگ‌های ۲۱ و ۲۲ اینچ است.

برای اولین بار، بی‌ام‌و پیش‌فروش اینترنتی محصولات خود را با X7 در آمریکا آغاز می‌کند. بی‌ام‌و X7 از فروردین سال ۱۳۹۸ به بازار جهانی عرضه خواهد شد.



معرفی هیوندای N. ۱۳۰ فست‌بک

در زمینه ی خودرو های اسپرت هیوندای تجربه ی جنسیس کوپه را دارد که به شدت احساس نیاز به یک خودروی اسپرت در سگمنت کوچک داشت سری اسپرت ولوستر و i30 توربو تجربه های بزرگی بودند و حالا مدلی جدید در راه است. هیوندای پیش از آغاز نمایشگاه پاریس، اولین اطلاعات و تصاویر رسمی از مدل عملکردی جدید i30 N فست‌بک را منتشر کرده است. این خودرو پس از i30 N و ولوستر N، سومین محصول بخش N هیوندای محسوب می‌شود اما در اصل همان ویژگی‌های i30 N هاچ‌بک به مدل فست‌بک هم تزریق شده است. این یعنی در سینه i30 N فست‌بک هم همان پیشرانۀ 2 لیتری چهار سیلندر توربو قرار گرفته که در حالت استاندارد 250 اسب بخار قدرت و در نسخه عملکردی سفارشی 275 اسب بخار قدرت تولید می‌کند.



این موتور در هر دو نسخه اما 353 نیوتن متر گشتاور دارد ولی سیستمی در پیشرانۀ تعبیه شده که می‌تواند به‌طور موقت گشتاور را به حداکثر 378 نیوتن متر افزایش دهد. این سیستم هنگام رسیدن به حداکثر گشتاور به‌طور خودکار فعال می‌شود. i30 N فست‌بک همانند مدل هاچ‌بک، در نسخه استاندارد برای اینکه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر در ساعت برسد به 6.4 ثانیه زمان احتیاج دارد درحالی‌که مدل مجهز به پکیج عملکردی این کار را ظرف 6.1 ثانیه انجام می‌دهد.

نسخه استاندارد i30 N فست‌بک به‌طور میانگین در هر صد کیلومتر 7 لیتر بنزین مصرف کرده و در هر کیلومتر 159 گرم دی‌اکسید کربن تولید می‌کند درحالی‌که این اعداد در نسخه عملکردی به 7.1 لیتر و 163 گرم افزایش پیدا می‌کند. همانند i30 N هاچ‌بک، نسخه فست‌بک هم به سیستم کنترل N Grin مجهز شده که امکان انتخاب از میان پنج حالت رانندگی مختلف را برای راننده فراهم می‌کند. بدین ترتیب با استفاده از دکمه‌های اختصاصی روی غربلیک فرمان، راننده می‌تواند بین حالت‌های رانندگی اکو، معمولی، اسپرت، N و N سفارشی یکی را انتخاب کند.

هاچ‌بک به نظر می‌رسد؛ i30 N فست‌بک در ظاهر به‌جز قسمت عقب (که البته بدیهی است)، بسیار شبیه به i30 N رکاب‌های مشکی‌رنگ و N، بنابراین در این ماشین همان عناصر و ویژگی‌های برجسته شامل جلوپنجره و سپر جلوی فست‌بک i30 N خطوط قرمز رنگ در سپرهای جلو و عقب دیده می‌شود؛ اما همان‌طور که گفته شد، نمای عقبی منحصر به فرد است و در آن دو سر آگزوز کرومی، یک دیفیوزر و اسپویلر مشکی براق یکپارچه درون درب صندوق بار به چشم می‌خورد.



داخل i30 N فست‌بک اما دقیقاً با برادر هاچ‌بکش یکسان است و بنابراین نمای کاملاً آشنایی دارد که در آن ویژگی‌هایی چون غربیلک فرمان N، تریم قرمز دور دریچه‌های تهویه و دوخت قرمز در غربیلک فرمان، گردگیر دسته‌دنده و صندلی‌ها جلب‌توجه می‌کنند؛ اما i30 N فست‌بک ویژگی‌های کاربردی یکسانی با i30 فست‌بک استاندارد دارد. این یعنی ظرفیت صندوق بار این فست‌بک اسپرت به‌صورت استاندارد 450 لیتر است که در صورت خواباندن صندلی‌های عقب به 1350 لیتر افزایش پیدا می‌کند.



در i30 N فست‌بک برای ارائه سیستم اطلاعاتی-سرگرمی یک نمایشگر هشت اینچی در نظر گرفته شده که از کاربری و اندروید اتو هم پشتیبانی می‌کند. هیوندای برای این ماشین همچنین پکیج ایمنی SmartSense را هم ارائه کرده که شامل تکنولوژی‌های ایمنی فعال و سیستم‌های کمک‌راننده استاندارد است چون سیستم جلوگیری از برخورد، هشدار توجیه راننده، حفظ حرکت میان خطوط و نوربالای خودکار می‌شود. علاوه بر این، امکان سفارش سیستم هوشمند هشدار محدودیت سرعت هم وجود دارد. همان‌طور که اشاره شد، هیوندای i30 N فست‌بک رسماً در نمایشگاه پاریس به نمایش عمومی درخواهد آمد.

پرستاب ترین تناسی بلند حال حاضر دنیا

جیپ گرند چروکی خودرویی است که از سال ۱۹۹۳ تا کنون تولید شده است. طراحی آن موتور جلو، توزیع نیروی پیشران، خودرو چهار چرخ محرک بوده است. جیپ گرند چروکی ترک هاگ یکی از جنون آمیزترین SUV های بازار است زیرا مجهز به موتور 6.2 لیتری V8 سوپرشارژر هلکت است که 707 اسب بخار قدرت و 873 نیوتن متر گشتاور تولید می کند. در نتیجه شتاب صفر تا 96 کیلومتر این خودرو 3.5 ثانیه و حداکثر سرعت آن 289 کیلومتر در ساعت است. با اینکه اکثر خریداران از عملکرد این خودرو راضی هستند ولی ظاهرا جان هنسی یکی از آنها نیست. شرکت هنسی یک نسخه تقویت شده از این خودرو را معرفی کرده است که حدود 1200 اسب بخار قدرت و 1354 نیوتن متر گشتاور تولید می کند.



به لطف این قدرت عظیم، مدل تقویت شده جیپ گرند چروکی می تواند در مدت زمان 2.3 ثانیه به 96 کیلومتر در ساعت برسد و حداکثر سرعت آن فراتر از 320 کیلومتر در ساعت است. این SUV می تواند مسافت ¼ مایل را در مدت زمان 9.66 ثانیه با سرعت 233 کیلومتر در ساعت طی کند. این خودرو به حدی سریع است که هنسی ادعا می کند سریعترین SUV جهان از نظر شتابگیری در مسیر مستقیم است. برای دستیابی به چنین اعداد و ارقام دیوانه واری، جیپ گرند چروکی ترک هاگ به پکیج تقویت موتور HPE1200 مجهز شد که شامل یک سوپرشارژر غول پیکر 4.5 لیتری است.



پیستون ها و شاتون های آلومینیومی فورج، سرسیلندرهایی با پورت های بزرگتر و یک میل سوپاپ جدید از دیگر مواردی هستند که این پکیج به جیپ ترک هاگ اضافه می کند. علاوه بر این، هنسی یک دریچه گاز ارتقا یافته، سیستم ورودی هوا با جریان بالا و هدرهایی از جنس فولاد ضد زنگ با لوله های بلند نیز برای این خودرو نصب کرده است.



در اثر این تغییرات، موتور این خودرو در صورتی که از بنزین 109 اکتان استفاده کند، 1003 اسب بخار قدرت و 1208 نیوتن متر گشتاور در چرخ ها تولید می کند. طبق گفته هنسی اگر اتلاف نیرو در سیستم انتقال قدرت این خودرو را در نظر بگیریم، در واقع قدرت و گشتاور واقعی آن در فلاپویل بیش از قدرت و گشتاور اعلام شده برای آن (1200 اسب بخار و 1354 نیوتن متر) است.



با وجود چنین قدرت و گشتاور عظیمی قیمت این خودرو از 179 هزار دلار شروع می شود که شامل قیمت یک جیپ گرند چروکی ترک هاک صفر کیلومتر مدل 2019 نیز است. فقط 24 دستگاه از این جیپ تقویت شده تولید خواهد شد و تمام آنها مجهز به تایرهای رادیال نیتو 555R با سایز 20-275/40 خواهند بود که مخصوص درگ هستند.

این خودروی تقویت شده مجهز به یک ویژگی منحصر به فرد است که با استفاده از آن می توان بر حسب نیاز گشتاور موتور را فقط به چرخ های عقب یا به تمام چرخ ها منتقل کرد.





آتونت

آتونت 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 آتونت 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 آتونت می باشد.



WWW.AUTO-NET.IR



دانلود از سیب اپ iOS



اندروید دانلود از کافه بازار



وبسایت