



مجله خبری اتونت

شماره ی ششم

آذر ماه ۱۳۹۷



قطعات M پرفورمنس  
برای موتورسیکلت بامو



همه چیز در مورد توربو شارژ



همایش خودرو های کلاسیک ۲۵ آبان  
ماه ۱۳۹۷

# بررسی تخصصی و کامل

# مرسدس بنز S کلاس ۲۰۱۹



S KL 6306





## همایش خودرو های کلاسیک ۲۵ آبان ماه ۱۳۹۷

اخبار داخلی

(صفحه ۵۰)



## ابرخودرو ایتالیایی مازانتی اوانترا با پیشرانه ۱۲۰۰ اسب بخاری

تکنولوژی جدید

(صفحه ۲۲)



## قطعات M پرفورمنس برای موتورسیکلت باهو

موتورسیکلت

(صفحه ۳۲)



## بررسی تخصصی و کامل مرسدس بنز S کلاس ۲۰۱۹

بررسی تخصصی

(صفحه ۴)



## نسل جدید تویوتا کورولا سدان

معرفی

(صفحه ۵۸)



## معرفی بنلی Parallel-Twin ۷۵۲S رودستر

موتورسیکلت

(صفحه ۶۰)



### هارلی دیویدسون ۲۰۱۹ FXDR

موتورسیکلت

(صفحه ۱۸)



### خودروی سال ۲۰۱۸ آلمان

معرفی

(صفحه ۴۸)



### رولز رویس فانتوم منصوری جدید

لیموزین

(صفحه ۵۶)



### هیوندای آوانته اسپورت ۲۰۱۹ معرفی شد

معرفی

(صفحه ۳۰)



### کشنده هیدروژنی نیکولا

کامیون

(صفحه ۳۸)



مزایا و معایب  
واتر پمپ های برقی

آموزشی

(صفحه ۶۲)





## بررسی تخصصی و کامل مرسدس بنز S کلاس ۲۰۱۹

### بررسی تخصصی

مرسدس بنز کلاس S سالیان سال است که یکی از لوکس ترین خودرو های بازار محسوب می شود و از نقاط کلیدی آن کابین فوق لوکس و آرامش بخش آن است که در حین رانندگی حس امنیت و آرامش را برای سرنشینان به ارمغان می آورد. اما در مدل های اخیر میزان تکنولوژی های بکار رفته در نسخه های مختلف آن به اندازه رقبای نبوده و از این حیث مقداری نا امید کننده است.

اس کلاس بیش از ۴۰ سال است که پا به عرصه وجود گذاشته است و نسخه ی مورد بحث امروز ما ششمین نسل از این خودروی دوست داشتنی است. این مدل در سال ۲۰۱۳ برای اولین بار به همگان معرفی شد و در سال ۲۰۱۷ آپدیتی برای قسمت های مختلف آن ارائه شد که شامل سامانه ی جدید اطلاعات و سرگرمی ، LED هدایت های جدید و یک موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری دیزلی می شد.

از جمله رقبای اس کلاس می توان به آئودی A۸ اشاره کرد که طی سالیان اخیر توانسته فاصله ی خود با رقبای کم کند و در بسیاری از زمینه ها حتی از آن ها بالا تر باشد . آئودی A۸ در زمینه های تکنولوژیک بسیار پیشرفت کرده و حالا امکاناتی را ارائه می کند که مرسدس اس کلاس ۲۰۱۹ نیز آنها را ندارد.







داخل کابین آئودی A8 حس بهتری را نسبت به اس کلاس القا می کند و متریال به کار رفته در این خودرو بسیار با کیفیت و دل نشین است. در کنار آن اس کلاس نیز طراحی داخلی بسیار شیک و جذابی دارد که به راحتی نمی توان از کنار آن عبور کرد. تنظیمات صندلی ها و آپشن های راحتی در اس کلاس به قدری زیاد است که سعی شده تا همه ی افراد با تمامی سلیق را پوشش دهد.

در نمونه های با فاصله طولی بیشتر ردیف عقب خودرو فضای بسیار مناسبی را در اختیار سرنشینان قرار می دهد و از این حیث یکی از بهترین ها در کلاس خود محسوب می شود. حتی اگر ۳ نفر نیز قصد داشته باشند در ردیف عقبی خودرو بنشینند باز هم فضای کافی و راحتی ذکر شده وجود خواهد داشت.

درب های عقبی این خودرو به اندازه ای بزرگ هستند که نصب و برداشت صندلی کودک نیز به راحتی انجام میگیرد.

درون کابین خودرو قسمت های بسیاری برای قرار دادن وسائل اضافی سرنشینان وجود دارد و به لطف همین فضا های تعبیه شده در اکثر مواقع کابین خودرو بسیار تمیز و مرتب به نظر می رسد. صندوق عقب اس کلاس نیز فضایی مشابه بی ام و سری ۷ ارائه می کند و بزرگتر از آئودی A8.



البته نکات منفی نیز در این خودرو مشاهده می شود و همانطور که در ابتدا ذکر شد سامانه اطلاعات و سرگرمی آن به اندازه ی آئودی A8 راحت نیست. در آئودی تمامی المان ها به صورتی مناسب تفکیک شده اند و در حین رانندگی کار با آنها بسیار آسان است. این مورد در سری ۷ نیز بسیار بهتر از اس کلاس است و سیستم iDrive بی ام و بسیار راحتتر و دلنشین تر از اس کلاس عمل می کند. البته شایان ذکر است که اپل کارپلی و اندروید اتو نیز توسط سامانه اطلاعات و سرگرمی ارائه شده است.





در نمای بیرونی خودرو، اس کلاس بسیار شبیه به برادر کوچکتر خود یعنی E کلاس است اما اگر کمی بیشتر دقت کنید کیفیت متریال بکار رفته در اس کلاس درخشش خود را به شما نشان خواهد داد و از این طریق می توان پی به نوع کلاس خودرو ببریم.

چندین پیشرانه ی پر قدرت برای این خودرو ارائه شده است، اما از جمله پرفروش ترین انها همان نسخه پایه یعنی S۳۵۰d است که یک موتور ۳ لیتری دیزلی را ارائه می دهد. این پیشرانه توانایی تولید ۲۸۶ اسب بخار قدرت را دارد و به نظر می رسد این قدرت برای اتوبان ها و رانندگی به صرفه اطراف شهر مناسب باشد.

هر کدام از مدل های اس کلاس را انتخاب کنید، چیزی که مسلم است رانندگی همراه با آرامش و دلنشین آن را خواهید داشت و همه مدل ها با گیرکس ۹ سرعته و سیستم تعلیق تطبیقی ارائه خواهند شد. در کنار این موارد می توانید سامانه دستیار راننده را نیز سفارش دهید که در اتوبان ها و ترافیک های شدید شهری بسیار کمک کننده خواهند بود.







## نمای داخلی

مرسدس بنز اس کلاس یکی از جذاب ترین طراحی های تاریخ صنعت خودرو سازی را داد و حس لوکس بودن را به میزان بسیار بالایی به سرنشینان القا می کند. متریال استفاده شده حس بهتری نسبت به سری ۷ را به سرنشینان القا می کند .

زیر صفحه نمایش دکمه هایی برای تنظیمات مختلف وجود دارد که به اعتقاد ما در مدل های ارزان تری همچون E کلاس بسیار هم جذاب است اما در یک سدان فول سایز لوکس با توجه به طراحی های جدید رقبا کمی سطح پایین جلوه میکند و این مورد زمانی که به داخل کابین آئودی A8 نگاه می کنید بیشتر آزار دهنده می شود.

کیلومتر شمار اس کلاس سالهاست که به صورت دیجیتالی ارائه می شود و دیگر خبری از آنالوگ عقربه ای نیست اما در مورد عملکرد آن باید بگوییم کند تر از نمونه ی مشابه در سری ۷ و آئودی A8 است . همچنین بی ام و قابلیت تنظیمات مختلف را برای این قسمت ارائه کرده است و آئودی نیز در بخش بسیار با کیفیت عمل کرده است و صفحه نمایش استفاده شده در A8 از رزولوشن بسیار بالایی برخوردار است.

این رویه در صندلی های عقبی نیز وجود دارد ، چراکه هر دوی بی ام و و آئودی در صندلی های عقبی تبلتی برای تنظیمات قسمت های مختلف ارائه کرده اند که از جای قرار گرفته برداشته می شود و قابلیت پرتابل دارد اما اس کلاس از شیوه سنتی دکمه های فیزیکی برای این امور استفاده می کند.







## سامانه اطلاعات و سرگرمی

تمامی مدل های اس کلاس با دو صفحه نمایش عرضه می گردند . یکی برای نمایش کیلومتر شمار و دیگری سامانه اطلاعات و سرگرمی . این صفحه نمایش تا وسط داشبورد آمده است و بسیار بزرگ و کارآمد جلوه می کند و از طریق آن می توان سامانه GPS پخش موزیک و دیگر تنظیمات خودرو را تحت کنترل داشت.

تنظیمات حرارتی و برودتی همانطور که قبلا نیز اشاره شد به صورت دکمه ای و قدیمی ارائه شده اند و در مقایسه با رقبا کمی از رده خارج به نظر می رسند اما به عنوان مثال برای تنظیم گرمای صندلی ها دیگر نیازی نیست تا چشم از جاده بردارید و آنها را در منو های مختلف صفحه نمایش پیدا کنید.

سیستم ناوبری جغرافیایی نیز به خوبی عمل می کند و هنگامی که با صفحه نمایش بزرگ استفاده شده در این مدل مچ می شود تجربه ی دلنشینی از مسیریابی را ارائه می کند .

همچنین می توانید تلفن همراه خود را به آن متصل کنید تا سیستم GPS را از روی گوشی خود فعال کنید .

اما یکی از جذاب ترین بخش های هر خودرویی سیستم صوتی آن است . اس کلاس از سیستم صوتی برمستر بهره می برد که کیفیت فوق العاده ای را ارائه می کند. همچنین می توانید پکیج ۱۱۳۰ پوندی را برای ۱۳ بلندگو و آمپلی فایر ۹ کاناله سفارش دهید البته در کنار این مورد پکیج ۵ هزار پوندی نیز وجود دارد که سیستم صوتی خودرو را به ۲۴ بلندگو ارتقا می دهد و سالن کنسرت موسیقی را به درون خودرو می آورد.







فضای کابین سرنشینان

تعداد محدودی از خودرو فضایی مشابه S کلاس را برای سرنشینان عقب فراهم می کنند و S کلاس از این حیث تقریباً بی نظیر است. اما جالب است بدانید حتی در این خودرو نیز برای گرم کن صندلی عقب باید مبلغی را اضافه پرداخت کنید و این موضوع کمی دلسرد کننده است.

اس کلاس تنها در نمای بیرونی بزرگ به نظر نمی رسد بلکه در بخش درونی خودرو نیز فضای بسیاری وجود دارد و هم برای پا ها و هم برای سر فواصل بسیاری در نظر گرفته شده است. اگر قصد سوار کردن ۳ نفر در ردیف عقبی را داشته باشید شخصی که در قسمت وسطی می نشیند راحتی دو نفر دیگر را نخواهد داشت اما صندلی آن به اندازه ی کافی نرم بوده و البته ناگفته نماند که از این منظر بهتر از سری ۷ عمل کرده و فضای برای نفر وسطی بیشتر از حالت مشابه در سری ۷ است.

### تجربه ی رانندگی

سیستم تعلیق بادی تطبیقی به صورت استاندارد در تمامی مدل های این سدان لوکس وجود دارد و این سیستم به راحتی از پس پستی و بلندی های جاده بر می آید و حس آرامش را بیش از پیش به سرنشینان خودرو ارائه می کند. در مقام مقایسه اس کلاس راحتی بیشتر نسبت به رقیب خود یعنی بی ام و سری ۷ دارد و بیرون از شهر در جاده های پر پیچ و خم و با پستی و بلندی زیاد این موضوع را اثبات کرد.



CARICOS.COM

از طرف دیگر سیستم مجیک بادی کنترل مرسدس وجود دارد که با دوربین های تعبیه شده می تواند سطح جاده ها اسکن کند و میزان سفتی و نرمی فنربندی خودرو را بر اساس ناهمواری های جاده تطبیق دهد. البته این آپشن به صورت جداگانه ارائه می شود و به صورت استاندارد بر روی خودرو نصب نیست. اگرچه داخل کابین خودرو در هنگام حرکت بی صدایی و آرامش درون کابین آئودی A8 را ندارد اما هنوز هم یکی از بی صدا ترین و آرام ترین خودرو های بازار به حساب می آید.





صدای لاستیک های خودرو بر روی سطح جاده به هیچ وجه درون کابین شنیده نمی شوند و به لطف فنر های بادی استفاده شده عبور از پستی و بلندی های جاده با کمترین میزان صدا امکان پذیر است و تنها در سرعت های بالا در اتوبان کمی صدای باد شنیده می شود که البته هم طبیعی است و اِدا آزردهنده نیست.

دید خودرو نسب به زوایای مختلف بسیار مناسب بوده و تمامی زاویه های کور توسط دوربین ها و سنسور ها پوشش داده شده اند . به عنوان مثال دوربین ۳۶۰ موجود عملکرد بسیار خوبی را در شرایط خاص ارائه می کند . همچنین ترمز اضطراری در مواقعی که مانع جلوی خودرو قرار بگیرد نیز از جمله امکانات دیگر اس کلاس جدید محسوب می شود.



## پیشراشه

مدل پایه اس کلاس با پیشراشه ی ۳ لیتری ۶ سیلندر دارد که به صورت بنزینی و دیزلی ارائه می گردد. در نسخه ی پایه یعنی S۳۵۰d که موتور دیزلی دارد شتاب خودرو برابر با ۶ ثانیه خواهد بود و این مدل تناسبی بین رانندگی پر شتاب و اقتصادی بودن مصرف سوخت را رعایت کرده است . البته ایگر این میزان شما را قانع نمی کند نسخه ی قوی تر یعنی S۴۰۰d نیز وجود خواهد داشت که شتاب ۰-۱۰۰ خودرو را به ۵.۴ ثانیه می رساند و البته مصرف سوخت نیز افزایش پیدا می کند .

در کنار این دو مدل S۵۶۰e قرار دارد که نمونه ی پلاگین هیبریدی از اس کلاس بشمار می رود این مدل از پیشراشه ۶ سیلندر بنزینی که قادر به تولید ۳۶۷ اسب بخار است بهره می برد و در کنار آن موتور الکتریکی قرار دارد که می تواند ۱۲۰ اسب بخار را به قدرت خودروی شما بیافزاید . در حالت استاندارد این موتور الکتریکی می تواند ۳۰ مایل را بدون دخالت پیشراشه ی بنزینی طی کند و برای شارژ آن از ۱۰٪ تا ۱۰۰٪ به ۹۰ دقیقه زمان احتیاج است.



اگر باز هم پیش‌رانه‌های معرفی شده شما را قانع نمی‌کند به سراغ نسخه‌ی S۴۵۰ و S۵۰۰ بروید چراکه این نسخه‌های به ترتیب شتاب‌هایی برابر با ۵.۱ ثانیه و ۴.۸ ثانیه دارند و برای یک سدان لوکس فول‌سایز اعداد قابل توجه و درخوری به شمار می‌روند.

تمامی نسخه‌ها به صورت استاندارد با گیربکس ۹ سرعته ارائه می‌شوند و این گیربکس استفاده شده به اندازه‌ای نرم عمل می‌کند که حتی در شتاب‌گیری‌های بسیار سریع هم تغییر دنده‌ها را احساس نمی‌کنید.





## نتیجه گیری نهایی

در بین سدان های لوکس بازار S کلاس یکی از بهترین ها و قدیمی ترین هاست . این خودرو در نسخه ۲۰۱۹ خود بسیار جذاب است و لذت رانندگی آن بسیار بالاست .  
حس آرامش در حین رانندگی در کابین آن به شدت به سرنشینان القا می شود و تقریباً کم و کاستی در آن دیده نمی شود.  
درون کابین آن بسیار جذاب است و حس با کیفیت بودن متریال استفاده شده را با راننده و سرنشینان منتقل می کند.  
اما در مقایسه با رقبایش یعنی آئودی A۸ و بی ام و سری ۷ ، این خودرو در سطح تکنولوژیک پایین تری قرار می گیرد و باید منتظر باشیم تا کمپانی بزرگ مرسدس بنز با آپدیتی جدید و یا نسلی جدید در سال های آینده تکنولوژی های بکار رفته در داخل کابین خودرو را نیز ارتقا دهند.

### مشخصات کلی مرسدس بنز S کلاس ۲۰۱۹

پیشرانده: ۳ لیتری توربو

- قدرت: ۲۶۲ اسب بخار

گیربکس: ۹ سرعته اتوماتیک

شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت: ۴.۸ ثانیه

حداکثر سرعت: ۲۵۰ کیلومتر در ساعت

مصرف سوخت: مابین ۸ الی ۲۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر

۹۴۴۹





# Mercedes-Benz

## Mercedes Benz S Class 2019



مجله خبری اتوننت

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





# معرفی کوروت Z۰۶ اسپید سوسایتی

## معرفی

کوروت از سال ۱۹۵۳ تا کنون که در حال تولید بوده است، ۷ نسل تکامل پیدا کرده است. آخرین نسخه این اتومبیل سی-۷ نام دارد و در بوولینگ گرین، کنتاکی ساخته میشود. تیونر آمریکایی اسپید سوسایتی از مدل ارتقا یافته شورولت کوروت Z06 با قدرت ۸۵۰ اسب بخار و گشتاور ۱۹۱۴ نیوتن متر رونمایی کرد. اگر شایعات درست باشد، کمتر از دو ماه دیگر تا رونمایی رسمی مدل پیشرفته وسط شورولت کوروت (Chevrolet Corvette) در نمایشگاه نایاس (NAIAS) دیترویت فرصت داریم. نسل C7 شورولت کوروت یکی از جذابترین مدل‌های خودروی اسپرت به شمار می‌رود، به خصوص وقتی که گفته می‌شود مانند مدل Z06 قدرتمند است.



همان‌طور که در تصاویر به وضوح می‌بینید، این شورولت کوروت Z06 معمولی نیست؛ بلکه مدل تیونینگ آن است تا به شکل بی‌نظیری شبیه خودروی مسابقه‌ای شورولت کوروت C7.R باشد. کوروت C7.R مدل اختصاصی برای رانندگی در پیست است، اما شورولت کوروت Z06 ارتقایافته مجوز رانندگی در جاده نیز دارد.





شرکت تیونینگ خودرو اسپید سوسایتی (Speed Society) با انتخاب مدل استاندارد شورولت کوروت Z06، موفق شد که پیشرانه ۶.۲ لیتری خورجینی هشت سیلندر سوپرشارژ آن را به ۶۵۰ اسب بخار قدرت و ۸۸۱ نیوتن‌متر گشتاور برساند. در حقیقت این میزان توان خروجی کمتر از مدل شورولت کوروت ZR1 با ۷۵۵ اسب بخار قدرت و ۹۷۰ نیوتن‌متر گشتاور است؛ اما گفته می‌شود که پس از اجرای هنر تیونینگ اسپید سوسایتی، قدرت پیشرانه به ۸۵۰ اسب بخار و گشتاور به ۱۹۱۴ نیوتن‌متر می‌رسد.



پس از به دست آوردن قدرت بیشتر، اسپید سوسایتی تغییرات زیادی هم در ظاهر شورولت کوروت Z06 با الهام از مدل C7.R به وجود آورده است. از جمله این تغییرات می‌توان به باله بزرگ در عقب خودروی اسپرت، رینگ‌های دوتکه آلیاژی ADV.1 (رینگ ۱۹ اینچی در چرخ‌های جلو و ۲۰ اینچی در عقب) و تایرهای میشلن پایلوت اسپرت کاپ ۲ اشاره کرد.

شورولت کوروت Z06 از رنگ زرد کوروت ریسینگ (Corvette Racing Yellow) همراه با طرح‌های اختصاصی بدنه بهره می‌برد که آن را به یکی از جذاب‌ترین خودروهای اسپرت تبدیل می‌کند. زومیت شما را به تماشای گالری تصاویر زیبای کوروت Z06 ارتقایافته دعوت می‌کند.





## نیسان فرونتیر سنتینل

نیسان (بر وزن میزان) شرکت خودروسازی ژاپنی و چندملیتی است، که دفتر مرکزی آن در شهر یوکوهاما، ژاپن قرار دارد. ریشه‌های تأسیس این شرکت به زمان راه‌اندازی شرکت خودروسازی داتسون بازمی‌گردد، در پی خریداری شرکت داتسون توسط یوشیسوکه آیکاوا، وی داتسون را در شرکت خوشه‌ای و تازه تأسیس خود، یعنی؛ گروه نیسان ادغام نمود و بخش خودروسازی جدید را نیسان نامید. قطعاً در نمایشگاه خودروی ساؤپائولوی برزیل 2018 پیکاپ‌ها حضور پررنگی دارند و نیسان هم با معرفی کانسپت جدید فرونتیر سنتینل خودی نشان داده است. این خودرو که توسط تیم طراحی نیسان برزیل آماده شده یک پیکاپ نجات و کمک خشنی است که به منظور استفاده توسط تیم‌های واکنش سریع طراحی شده است.



خودروی مورد بحث که از رنگ بدنه‌ی آبی تاندر چشم‌نواز سود می‌برد از تجهیزات متمایزی همچون فلاپ جلو، وینچ و رینگ‌های منحصربه‌فرد و لاستیک‌های آفرود استفاده می‌کند. این پیکاپ ژاپنی همچنین دارای بچه‌گلگیرهای بسط یافته، اسنورکل و چراغ‌های اضطراری نصب شده بالای سقف است.



اما متمایزترین ویژگی نیسان فرونتیر سنتینل مفهومی محفظه بار سفارشی است که دو مجموعه باتری برگرفته از نیسان لیف را در خود جای داده است. این باتری‌ها می‌توانند برای راه‌اندازی تجهیزات برقی در مناطقی که الکتریسیته وجود ندارد مورد استفاده قرار گیرند.



در این محفظه بار علاوه بر باتری‌های یاد شده فضای ذخیره‌ای متمایزی وجود دارد که کاملاً به درد می‌خورد. این فضاهای ذخیره‌ای برای جا دادن تجهیزات نجات همچون دستکش‌ها، کلاه‌ها و... بکار می‌روند. نهایتاً اینکه سقف نیز به عنوان مکان فرود و پرواز پهباد مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تغییرات صورت گرفته در کابین خیلی زیاد نیستند و فرونتیر سنتینل دارای صندلی‌های چرمی مشکی با دوخت‌های زرد متضاد می‌باشد. این طرح زردرنگ در دیگر بخش‌ها هم بکار رفته و تریم زرد الکتریک را می‌توان در روی داشبورد، کنسول مرکزی و... دید. نیسان اشاره‌ای به مشخصات فنی این پیکاپ مفهومی نکرده اما احتمالاً در دل آن پیشرانه 2.3 لیتری دیزلی با قدرت 157 یا 187 اسب بخار قرار گرفته است. این پیشرانه با یک گیربکس 7 سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ محرک همکاری می‌کند.







## هارلی دیویدسون ۲۰۱۹ FXDR

هارلی-دیویدسن (Harley-Davidson) نام تجاری نوعی موتورسیکلت است که در کشور آمریکا توسط شرکتی با همین عنوان تولید می‌شود. مرکز این شرکت در میلواکی در آمریکا است. FXDR جدید موتورسیکلتی است که کارآیی را همراه با استایل مسابقه‌ای ارائه می‌دهد.

کروزر قدرتمندی است که توانایی‌های هارلی دیویدسون در تولید موتورسیکلت‌های این‌چینی را ارتقا داده FXDR 114 در ترکیب با اجزا آلومینیومی و کامپوزیتی برای کاهش وزن و با همراهی Milwaukee-Eight 114 است. قدرت موتور دوشاخ آلومینیومی جدید (4.6 کیلوگرم سبک‌تر)، تعلیق عقب آلومینیومی، چرخ‌های سبک‌وزن و گلگیرهای کامپوزیتی باعث تقویت همه‌جانبه چابکی و فرمان‌پذیری این کروزر شده است.







مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR

ورودی هوای روبه جلو شبیه انواع مورد استفاده در موتورسیکلت‌های مخصوص درگ است و جریان هوای موتور را افزایش می‌دهد. یکی از قوی‌ترین موتورهایی که به همراه شاسی لوله‌ای این موتورسیکلت ارائه می‌گردد Milwaakee است که ۱۱۶ نیوتون متر گشتاور در ۳۵۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند.

شاسی سفت و سخت لوله‌ای با همراهی سیستم تعلیق با کیفیت باعث چابکی در مسیرهای پرپیچ و خم کوهستانی و هنگام رانندگی در بین ترافیک سنگین داخل شهر می‌گردد. هارلی دیویدسون FXDR قابلیت خم شدن بیشتری در مقابل انواع مشابه دیگر با شاسی لوله‌ای دارد 32.6 درجه به سمت چپ و 32.8 درجه به سمت راست. از لحاظ بصری طراحی FXDR با کیلومتر شمار قالب‌گیری شده، ترک کوتاه و تنها یک نشیمنگاه شبیه انواع مخصوص مسابقات درگ است.

گلگیر عقب طراحی شده تا لاستیک عظیم ۲۴۰ میلی‌متری میشلن Scorchers را در آغوش بگیرد در زمان حرکت لاستیک در دامنه حرکتی تعلیق نیز از آن جدا نشود. دوشاخ جلو از مدل Fat Bob الهام گرفته شده و ۴۳ میلی‌متر قطر دارد. هارلی دیویدسون FXDR114 از 21349 دلار برای مدل مشکی براق تا 21749 دلار برای رنگ‌های مات قیمت‌گذاری شده است.



Harley Davidson





## بوگاتی شیرون جدید در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۹ رونمایی خواهد شد

هنوز نام جدیدترین نسخه بوگاتی شیرون اعلام نشده است، اما به احتمال زیاد این خودرو با کد آشنای سوپراسپرت (SuperSport) همراه خواهد بود؛ با توجه به اطلاعات موجود، تنها ۲۰ تا ۴۰ مدل از شیرون سوپراسپرت تولید خواهد شد. ابرخودروی جدید شیرون از همان پیشرفته‌ی مدل استاندارد و دیوو، ۱۶ سیلندر W شکل ۸ لیتری با چهار توربوشارژر استفاده می‌کند؛ اما نهایت قدرت آن بیش از ۱۵۰۰ اسب بخار خواهد بود. W16 فولکس واگن در نمونه‌های فعلی شیرون، با ۱۴۷۹ اسب بخار قدرت و ۱۹۰۰ نیوتن‌متر گشتاور همراه است.

هم‌اکنون جدیدترین خودرو با نشان بوگاتی، دیوو است؛ اما احتمالاً سال آینده سریع‌ترین خودروها و سوپراسپرت‌ها باید بوگاتی شیرون جدید رقابت کنند. درست مانند اتفاقی که پیش از این برای بوگاتی ویرون افتاد. حداکثر سرعت بوگاتی شیرون استاندارد و بوگاتی شیرون اسپرت به ۴۲۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد اما احتمالاً رکورد کونیگزگ نیز دوام نخواهد داشت؛ کونیگزگ اگر RS به‌تازگی با ثبت سرعت ۴۴۴.۶ کیلومتر بر ساعت در گینس، سریع‌ترین خودروی جاده‌ای جهان شناخته شد. این مقام پیش از این، در اختیار بوگاتی ویرون با سرعت ۴۳۱ کیلومتر بر ساعت قرار داشت.

استفان وینکلمن، مدیرعامل بوگاتی اشاره می‌کند که شیرون استاندارد می‌تواند به آسانی رکورد سرعت ۴۴۰ یا ۴۵۰ کیلومتر بر ساعت را ثبت کند؛ البته مقامات بوگاتی درباره انجام تست‌های سرعت بوگاتی سکوت کرده‌اند.

او ماه گذشته در همایش مونته‌ری کالیفرنیا گفت:

اگر رسیدن به این سرعت امکان‌پذیر باشد، تنها یک مدل از شیرون این توانایی را ندارد؛ بلکه تمام مدل‌های تولیدی این پتانسیل را خواهند داشت. با توجه به گفته‌های وینکلمن نسخه‌ی جدید شیرون، فرصت بی‌نظیری برای ثبت رکورد افتخارآمیز سریع‌ترین خودرو برای بوگاتی است؛ به‌خصوص این که سوپراسپرت مدل جدیدی از شیرون محسوب می‌شود و بوگاتی از سال ۲۰۱۶ و عرضه‌ی مدل استاندارد، زمان کافی برای انجام تست‌های بالاترین سرعت، روی این خودرو داشته است. علاوه‌بر این، با پیشرفت و حرکت صنعت خودروسازی به‌سوی فناوری برقی، شیرون سوپراسپرت خداحافظی باشکوه پیشرفته‌ی W16 خواهد بود.





## معرفی بی‌ام‌و سری ۳ مدل M340i

بی‌ام‌و سری ۳ یک خودروی کوچک و اسپرت که توسط کمپانی آلمانی بی‌ام‌و ساخته می‌شود. این خودرو در شش نسل متوالی از سال ۱۹۷۵ تاکنون ساخته می‌شود. این خودرو در پنج نوع بدنه‌ی سدان، کوپه، کانورتیبل، استیشن و هاچ‌بک تولید می‌شود. بی‌ام‌و سری ۳ پرفروش‌ترین مدل کمپانی بی‌ام‌و است به طوری که حدود ۳۰٪ از تولید سالانه اتومبیل‌های این شرکت از این سری می‌باشد. قدرتمندترین مدل استاندارد بی‌ام‌و سری ۳ با پیش‌رانه ۶ سیلندر توربوشارژ، سریع‌تر از مرسدس بنز C43 AMG و آئودی S4 به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. نسل جدید بی‌ام‌و سری ۳ حدود یک ماه پیش رونمایی شد؛ با نزدیک شدن به نمایش عمومی سری ۳ جدید در نمایشگاه خودروی لس‌آنجلس، مشخصات فنی تیپ قدرتمند سدان اسپرت و لوکس باواریا، اعلام شد.



تیپ M340i، قدرتمندترین نسخه از سری ۳ پیش از عرضه‌ی M3 جدید خواهد بود. پیش‌رانه‌ی ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توربوشارژ در M340i، قدرتی معادل ۳۶۹ اسب بخار (BHP) دارد که ۴۷ اسب بخار، بیشتر از قدرتمندترین تیپ سری ۳ نسل گذشته است. گشتاور ۵۰۰ نیوتن‌متر، با تجهیز شدن M340i به سیستم تمام چرخ محرک xDrive، به هر دو محور ارسال می‌شود.

به‌لطف قدرت و گشتاور بیشتر، سیستم xDrive و جعبه‌دنده‌ی ۸ سرعته‌ی اسپرت استپ‌ترونیک مجهز به فناوری شروع حرکت (Launch Control)، سری ۳ جدید M340i در زمان ۴.۴ ثانیه و حدود ۰.۵ ثانیه سریع‌تر از نسل گذشته، به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. رقبای اصلی سری ۳ شامل مرسدس بنز C43 AMG و آئودی S4 برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، به ۴.۷ ثانیه زمان نیاز دارند. علاوه‌بر دیفرانسیل و سیستم تعلیق M اسپرت، سری ۳ تیپ M340i در مقایسه با دیگر تیپ‌ها، حدود ۱۰ میلی‌متر به سطح زمین نزدیک‌تر شده است.

تغییرات تیم مهندسی M بی‌ام‌و در M340i با ترمزهای مجهز به دیسک ۳۴۸ میلی‌متری جلو و ۳۴۵ میلی‌متری عقب، رینگ‌های آلومینیومی ۱۸ اینچی (آپشن ۱۹ اینچ)، اسپویلر عقب، پوشش آینه‌های جانبی، تزئینات M کاپین و ورودی‌های هوای جدید در سپر جلو ادامه می‌یابد. احتمالاً عضو جدید سری ۳ بی‌ام‌و در نسل هفتم، مدل استیشن تورینگ باشد که نمایشگاه خودروی ژنو ۲۰۱۹، رونمایی خواهد شد.

بی‌ام‌و سری ۳ تیپ M340i با قیمت پایه حدود ۶۲ هزار دلار، اواسط سال ۲۰۱۹ به بازار خواهد رسید.





## ا بر خودرو ایتالیایی مازانتی اوانترا با پیشرانه ۲۰۰۰ اسب بخاری



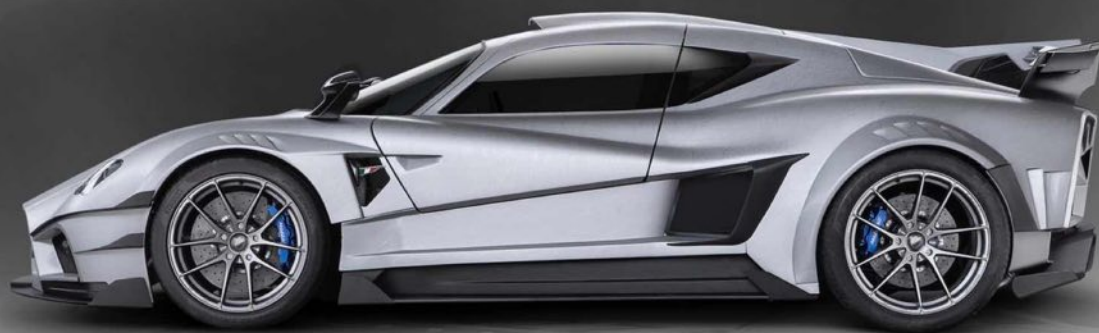
مدیرعامل و بنیان‌گذار شرکت مازانتی، لوکا مازانتی در این خصوص می‌گوید: ابر اتومبیل جدید ما، اوانترا یک نقطه‌ی شروع برای ماست؛ اما نه یک شروع مستقل، بلکه نتیجه کار دقیق و فرایندهای بهبودسازی که از زمان تحویل پروژه اوانترا آغاز شده است. من معتقدم که یک تولیدکننده خودرو نباید کاملاً از دستاوردهای فعالی خود راضی شود و همیشه باید در حال تکمیل کردن محصولات خود باشد.

خودروی جدیدترین سوپراسپرت برند ایتالیایی مازانتی، از پیشرانه‌ی ۷.۳ لیتری V8 جنرال موتورز LS7 با قدرت ۱۲۰۰ اسب بخار استفاده می‌کند. وقتی صحبت از سوپراسپرت‌های ایتالیایی می‌شود، نام‌هایی همچون فراری، لامبورگینی و پآگانی به ذهن می‌آیند؛ اما یک خودروساز دیگر نیز در بین بزرگان وجود دارد که شاید نامش را کمتر شنیده باشید و آن مازانتی (Mazzanti) است. جدیدترین خودروی این شرکت، اوانترا میله‌کاوالی (Evantra Millecavalli) نام دارد که آن را باید یک هیولای واقعی دانست.



اوانترا میله‌کاوالی که نخستین بار در سال ۲۰۱۶ رونمایی شد، قوی‌ترین ابرخودرو ایتالیایی با مجوز تردد خیابانی است. البته این عنوان تا زمانی در دست مازانتی خواهد بود که مدل الکتریکی پنینفارینا PF0 با قدرت ۲۰۰۰ اسب بخار عرضه شود. مازانتی Evantra Millecavalli نسخه‌ای سریع‌تر و قوی‌تر از مدل قبلی این خودروساز یعنی Evantra است که در سال ۲۰۱۳ رونمایی شده بود؛ محصولات مازانتی را باید ترکیبی از قدرت بالای پیشرانه در کنار وزن پایین دانست.





مازانتی برای بخش فنی محصول جدید خود از پیشرفته‌ی V8 تویین توربوی LS7 ساخت جنرال موتورز استفاده کرده است. هنگام رونمایی اوانترا میله‌کاوالی، اشاره شده بود که قدرت موتور این خودرو بیش از ۱۰۰۰ اسب بخار خواهد بود؛ اما حالا رسماً اعلام شد که قدرت این خودرو ۱۲۰۰ اسب بخار است. مازانتی برای دستیابی به چنین مشخصاتی حجم موتور پیشرفته‌ی LS7 را از ۷.۲ به ۷.۳ لیتر افزایش داده است. چنین قدرتی را از نام این مدل نیز می‌شد حدس زد، چون Millecavalli در زبان ایتالیایی به معنای هزاران اسب ترجمه می‌شود.



پیشرفته‌ی LS7 ارتقا یافته، اوانترا میله‌کاوالی را در زمان ۲.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند؛ حداکثر سرعت ۴۰۲ کیلومتر بر ساعت این مدل هم با مکلارن اسپیدتیل قابل مقایسه است. گشتاور عظیم پیشرفته‌ی اوانترا میله‌کاوالی به ۱۲۰۰ نیوتون‌متر رسیده که برای رانندگی و کنترل کردن این خودرو به مهارت زیادی نیاز است. برای انتقال این گشتاور به چرخ‌ها، از جعبه‌دنده‌ی ۶ سرعته‌ی سکون‌نشال (ردیفی) استفاده شده است. مهار کردن این ابر خودرو نیز به یاری ترمزهای کربن سرامیکی انجام می‌شود در هفت ثانیه، سرعت خودرو را از ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت به صفر می‌رسانند.

# MAZZANTI

a u t o m o b i l i

هنوز به مرحله‌ی نهایی نرسیده است و فعلاً نسخه‌ی پروتوتایپ و اولیه است. مازانتی Evanta Millecavalli نسخه‌ی نهایی قابل تولید را به‌زودی رونمایی خواهد کرد که ممکن است بازهم تغییراتی داشته باشد. قیمت خودرو در زمان عرضه اعلام خواهد شد.





## اولین تجربه رانندگی با کوپرا آتکا ۱۸۰۰ جدید

### تجربه رانندگی

حدود یک ماه پیش، شرکت خودروسازی سئات اسپانیا اعلام کرد که از نام کوپرا برای محصولات قدرتمند خود استفاده خواهد کرد. این تصمیم با استقبال طرفداران این برند و علاقه مندان خودروهای اسپرت سئات مواجه شد. اولین محصول این برند آتکا نام دارد.

یکی از نقاط قوت آتکا این است که قبلاً هم خودروی بسیار خوبی بوده و کوپرا وظیفه‌ی بهتر کردن خودروی خوب را بر عهده داشته است. این مدل کوپرا بر پایه‌ی مدل دیفرانسیل جلوی سئات آتکا ساخته شده و البته از شاسی چهار چرخ محرک و دیفرانسیل لغزش محدود در عقب سود می‌برد. در دل این شاسی بلند پیشرفته‌ی ۲ لیتری توربو ۲۹۶ اسب بخاری و گیربکس ۷ سرعته‌ی DSG برادر داغ‌تر لئون کوپرا قرار دارد بنابراین با یک شاسی بلند اسپورت و البته یکی از قوی‌ترین خودروهای هندلینگی در حد و اندازه‌های هاچبک‌های داغ دارد روبرو هستیم.



داخل کابین کوپرا آتکا تجهیزات بیشتری در مقایسه با نسخه استاندارد خواهید یافت. از جمله‌ی این موارد می‌توان به داشبورد تمام دیجیتال شامل سیستم ناوبری با صفحه لمسی، صفحات نمایش قابل سوئیچ پشت آمپرها و... اشاره کرد. تکمیل‌کننده‌ی کابین هم غربیلک فرمان چرمی و اسپورت است.

داخل کابین این شاسی بلند شبیه یک محصول اسپورت کامل است و شباهت چندانی به شاسی بلندهای معمولی ندارد.

البته بخشی از این احساس به کاهش ۱۰ میلی‌متری ارتفاع خودرو هم مربوط می‌شود که باعث شده شما در موقعیت بسیار پایین‌تری قرار بگیرید.

البته کوپرا تمامی موارد کاربردی نسخه‌های استاندارد آتکا را حفظ کرده است ولی خب محفظه بار به خاطر سیستم چهار چرخ محرک کمی تنگ‌تر بوده ولی خب این موضوع خیلی به چشم نمی‌آید.







چیزی که توجه را به خود جلب می‌کند شتاب گیری این شاسی بلند است. با قدرت 296 اسبی و گشتاور 400 نیوتون متری که از دورهای 2000 تا 5200 پیشرانه در دسترس است، شاهد پرفورمنسی قابل توجه در خودرویی کاربردی هستیم. کوپرا ادعا می‌کند آتکا شتاب صفر تا 100 کیلومتر در ساعت 5.2 ثانیه‌ای و حداکثر سرعت حدود 250 کیلومتری دارد؛ و اگر دور پیشرانه‌ی 2 لیتری توربو را در محدوده بهینه‌ی خود یعنی 3500 تا 6000 قرار دهید آتکا به اندازه‌ی اعداد یاد شده سریع احساس خواهد شد. ولی موضوع عجیب این است که شتاب گیری بین دنده‌ای کوپرا آتکا به اندازه‌ی شتاب صفر تا 96 کیلومتر در ساعت آن قوی احساس نمی‌شود و دلیل آن دو موضوع است. اولین موضوع صدای تولیدی است که علیرغم استفاده از آگزوز اسپورت جدید چندان جلب توجه نکرده و گیرا نمی‌باشد. مورد دوم هم وزن 1632 کیلویی خودرو است که آتکا را سبک نشان نمی‌دهد.



زمانی که حالت رانندگی مناسب را برای جاده‌ای مناسب انتخاب کنید با هندلینگ، سواری و فرمان پذیری کاملاً دلپذیری روبرو خواهید شد. 5 حالت کلی وجود دارد که حالت کوپرا مهم‌ترین و گیراترین حالت رانندگی است. در این حالت سواری کاملاً سفتی برای جاده به وجود می‌آید اما خب پاسخ پدال گاز، گیربکس و فرمان نیز پذیرفتنی و تیز است. همچنین در حالت کوپرا هندلینگ تیزتری را شاهد هستیم و تکان‌های بدنه نیز کمتر شده و دامپرها تیزتر عمل می‌کنند. همچنین خود راننده می‌تواند تنظیمات شخصی را انجام دهد و سواری راحت را با تنظیمات اسپورت تر پیشرانه و گیربکس همراه نماید.



تنها دو نسخه از این شاسی بلند در دسترس است. مدل پایه بهای ۳۵۹۰۰ پوندی داشته در حالی که نسخه‌ی اسپورت پک 3345 پوند گران‌تر است. این مدل از ترمزهای بزرگ‌تر برمبو، صندلی‌های اسپورت تر و رینگ‌های 19 اینچی سود می‌برد. مدل حاضر در تست از نوع اسپورت بود و به نظر ما ترمزها ارزش اضافه پرداخت یاد شده را دارند چراکه قدرت توقف مناسبی را ارائه می‌کنند. با این پول و این میزان تجهیزات، کوپرا آتکا ارزان‌تر از مدل‌هایی همچون پورشه ماکان و آئودی SQ5 می‌باشد. البته واضح است که اکثر خریداران این سه خودرو را در یک سطح قرار نمی‌دهند ولی کوپرا آتکا هم خودروی احساس‌برانگیزی است. تا زمان ورود رقبای واقع‌بینانه‌تری همچون فولکس واگن T-Roc R و آئودی SQ2 جدید به بازار، آتکا به نوعی یکه و تنها عمل می‌کند. شاید هدف سئات از تأسیس این برند خلاقیت بیشتر بوده است.

کوپرا آتکا جدید خودروی جالبی است. اولین تلاش برندی تازه‌کار به‌طور سورپرایز کننده‌ای خوب از کار درآمده است. آتکا خودرویی سریع، تیز، خوش‌ساخت و مجهز بوده و می‌تواند خریداران بیشتری را به خود جلب نماید. درست همانند ای ام جی برای مرسدس، کوپرا نیز در قلب سئات قرار دارد. کوپرا لیاقت موفق بوده را دارد...

قیمت: ۳۵۹۰۰ پوند

پیشرانه: ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو

قدرت/گشتاور: ۲۹۶ اسب بخار/۴۰۰ نیوتون متر

گیربکس: 7 سرعته اتوماتیک، چهار چرخ محرک

شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت: ۵.۲ ثانیه

حداکثر سرعت: ۲۴۶ کیلومتر در ساعت

مصرف سوخت: ۷.۴ لیتر در هر صد کیلومتر (تأیید نشده)



# Cupra ATECA



SEAT CUPRA





## رونمایی از وانت میتسوویستی ۲۰۱۹ مدل

سابقه خودروسازی در میتسوویستی به سال ۱۹۷۱ میلادی برمی گردد. زمانی که کمپانی کشتی سازی میتسوویستی اتومبیل مدل «آو» نخستین خودرو تولیدی ژاپن را به بازار عرضه کرد. از سال ۱۹۷۸ تا امروز، وانت سبک وزن میتسوویستی L200 را در پنج نسل مختلف عرضه کرده است. وانت پرفروش میتسوویستی L200 مدل ۲۰۱۹، با طراحی کاملاً جدید و تغییرات قابل توجه در تایلد تولید خواهد شد. محصول محبوب این شرکت ژاپنی، در هر نسل با نام های مختلف ترایتون، فورته، استرادا و ... در کشورهای مختلف مونتاژ و عرضه شده است؛ L200 نسل اول و دوم، هنوز هم در بازار کشورمان دیده می شود.

در چهلمین سال عرضه ی L200، مدل ۲۰۱۹ و نسل پنجم این وانت فیس لیفت می شود. این خودرو، کاملاً بر اساس زبان طراحی جدید میتسوویستی شکل گرفته است. بر اساس ادعای شرکت سازنده، ۲۴۰۰ مورد تغییر در فیس لیفت L200 انجام شده است تا این مدل، همچنان یکی از مهم ترین بازیگران کلاس وانت های سبک با ظرفیت بار یک تن باشد.

مراسم رونمایی L200 جدید در بانکوک تایلد انجام شد؛ همان طور که از تصاویر منتشر شده مشخص است، L200 جدید را باید فراتر از یک فیس لیفت ساده در نظر گرفت. جلوپنجره ی مورد بحث زبان طراحی نوین میتسوویستی موسوم به «محافظ دینامیک» که پیش از این در مدل اکلیپس کراس (Eclipse Cross) دیده بودیم، چهره ی L200 را کاملاً متفاوت نشان می دهد. تغییرات ظاهری L200 مدل ۲۰۱۹ با گلگیرهای برجسته، چراغ ها و سپر جدید در عقب ادامه پیدا کرده است.



PAULTAN.ORG



PAULTAN.ORG





علاوه بر به روزرسانی طراحی بدنه، وانت پرطرفدار میتسوبیشی به حالت‌های رانندگی آفرود شامل سنگ‌ریزه، برف/گل، شن و سنگ هم مجهز شده است؛ با فعال کردن حالت رانندگی آفرود قدرت پیشرانه، تنظیمات جعبه‌دنده و سیستم ترمز برای ایجاد بیشترین چسبندگی ممکن، تغییر پیدا می‌کند. علاوه بر این، به لطف وجود سیستم برقی کنترل حرکت در شیب، ترمزگیری و حرکت در مسیرهای سربالایی و سرپایینی آسان‌تر خواهد بود. میتسوبیشی L200 فیس لیفت ۲۰۱۹ با انواع تجهیزات رفاهی، ایمنی و کمک‌راننده نظیر هشدار برخورد از روبه‌رو با تشخیص عابرپیاده، کنترل نقطه کور، سنسور دنده عقب با تشخیص و هشدار موانع پشت خودرو و فناوری جدید کنترل شتاب فراصوت مجهز است. در فناوری کنترل شتاب، هنگام حرکت نامناسب راننده در ورود و خروج پارک، خطر برخورد با خودروها و عابرین پیاده کاهش پیدا می‌کند.



مشخصات فنی L200 جدید اعلام نشده است؛ بر اساس اطلاعات تأیید شده، جعبه‌دنده‌ی ۶ سرعته‌ی اتوماتیک جایگزین نمونه‌ی ۵ سرعته در مدل ۲۰۱۸ خواهد شد. کالیپر، دیسک‌های ترمز جلو و دمپ‌های عقب هم برای افزایش کیفیت سواری، بزرگ‌تر هستند. L200 مدل ۲۰۱۸ در چند مدل با پیشرانه‌های ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری بنزینی و ۲.۵ لیتری دیزل عرضه می‌شود. مانند گذشته، میتسوبیشی L200 مدل ۲۰۱۹ به صورت انحصاری تنها در تایلند تولید خواهد شد؛

وانت L200 جدید ابتدا در ۲۶ آبان ماه سال جاری در تایلند عرضه می‌شود و سپس، در ۱۵۰ کشور جهان در دسترس خواهد بود. قیمت رسمی مدل ۲۰۱۹ اعلام نشده است، اما L200 فعلی با قیمت پایه‌ی ۱۹ هزار و ۵۰۵ پوند (حدود ۲۶ هزار دلار) در بریتانیا فروخته می‌شود.





## هیوندای آوانته اسپورت ۲۰۱۹ معرفی شد

### معرفی

هیوندای الانترا خودرویی است که از سال ۱۹۹۰ تاکنون تولید شده است. طراحی آن خودروهای موتور جلو-محور جلو بوده است. این خودرو در کشورهای کره جنوبی، مالزی و ایران با نام هیوندای آوانته شناخته می‌شود. امروزه این مدل مورد توجه بخش بزرگی از بازار قرار دارد تا جایی که در سال ۲۰۱۱ عنوان خودروی سال آمریکای شمالی را از آن خود کرد و هم‌اکنون مدل‌های کوپه GT و استیشن (آی ۳۰) آن به بازار آمده است. از رقبای الانترا می‌توان به شورلت کروز، مزدا ۳، فولکس جتا و... اشاره کرد که در سال‌های اخیر همگی مغلوب رقیب نسبتاً جوان خود شده‌اند. اگرچه فروش هیوندای الانترا ۲۰۱۹ فیس لیفت از دو ماه پیش در آمریکا شروع شده اما جا برای معرفی نسخه‌های بیشتر وجود دارد.



هنوز مدل پرچم‌دار اسپورت معرفی نشده و محتمل‌ترین رویداد برای معرفی این خودرو نمایشگاه لس‌آنجلس است که چند روز دیگر آغاز می‌کند. البته نیازی به انتظار طولانی‌مدت نیست چراکه هیوندای از این خودرو در بازار کره جنوبی رونمایی کرده است. این خودرو در بازار کره آوانته اسپورت نام داشته هرچند مهم‌ترین تغییر آن در مقایسه با مدل آمریکایی همین نام متفاوت است.

آوانته اسپورت در مقایسه با مدل‌های استاندارد دارای پیشرانه ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربو با قدرت ۲۰۴ اسب بخاری و گشتاور ۲۶۵ نیوتون متری است. این پیشرانه در خودروی کیا سراتو GT مدل ۲۰۲۰ هم بکار رفته است. این پیشرانه با یک گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک همراه می‌شود.





مدل کره‌ای همچنین دارای سیستم تعلیق چند اتصالی در عقب و ترمزهای بزرگ‌تر است. اما از نظر طراحی ظاهری، هیوندای الانترا اسپورت به لطف کیت بدنه اسپورت تر خود از دیگر نسخه‌ها متمایز می‌شود. این کیت شامل جلوپنجره شانه‌سلی، رینگ‌های 18 اینچی، رکاب‌های جانبی عضلانی‌تر، اسپویلر لبه صندوق و موفلر اسپورت می‌باشد.



داخل کابین این خودرو نیز ویژگی‌های منحصربه‌فردی همچون پوشش چرم مشکی و قرمز متفاوت، گریپک فرمان D شکل با پدال شیفترهای گیربکس دوکلاچه، پشت آمپرهای اسپورت، تریم کربن مانند، پدال‌های آلومینیومی و... به چشم می‌خورند.



هیوندای هنوز مشخصات عملکردی محصول جدید خود را اعلام نکرده اما مدل‌های مجهز به گیربکس اتوماتیک به صورت اتوماتیک در هر صد کیلومتر 8.3 لیتر سوخت مصرف می‌کنند. بهای هیوندای الانترا اسپورت 2019 از 22400 دلار برای نسخه دستی و 23500 دلار برای مدل مجهز به گیربکس دوکلاچه شروع می‌شود.





## قطعات M پرفورمنس برای موتورسیکلت بامو

بوگاتی در دنیای موتورسیکلت برابر با بی ام و اس 1000 آر آر میباشد موتوری به شدت وحشی و راننده محور و البته با صدایی دهشت ناک حالا برای اولین بار بامو در حال ارائه‌ی آپشن‌ها و قطعات پرفورمنس M برای یکی از شاخص‌ترین موتورسیکلت‌های خود یعنی بایک اسپرت سبک‌تر و جدید S 1000 RR می‌باشد. به این ترتیب مشتریان می‌توانند موتورسیکلت‌های خود را با استفاده از وسایل جانبی جدید بامو موتوراد شخصی‌سازی نمایند. با این تفاسیر بامو پلی بین سریع‌ترین خودروها و موتورسیکلت‌های خود ایجاد نموده است.



با اضافه شدن پکیج M به موتورسیکلت S 1000 RR، شما رنگ موتور اسپورت، رینگ‌های فیبر کربنی M، باتری سبک‌وزن M، کیت شاسی M با تنظیمات ارتفاع سواری، صندلی M و حالت حرفه‌ای را دریافت خواهید کرد. حالت حرفه‌ای تمرکز بیشتری روی پیست ایجاد می‌کند.

بامو S 1000 RR که در نمایشگاه EICMA 2018 معرفی شده از پیش‌رانه و سیستم تعلیق جدید سود برده و قدرت پیش‌رانه‌ی آن با افزایش 8 واحدی به 207 اسب بخار در اروپا و 205 اسب بخار در آمریکا رسیده است. با اینکه سومین نسل این بایک اسپورت وزن کمتری در مقایسه با نسل پیشین داشته اما شما می‌توانید با استفاده از پکیج M بیشتر از گذشته وزن موتورسیکلت را کاهش داده و آن را از 197 به 193.5 کیلوگرم برسانید.





مجله خبری اتوننت  
WWW.AUTO-NET.IR



BMW S1000 (M package)









مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



Ferrari 458 Italia





## راکت Z، هیولای همه‌جاری روسی

به دلیل طبیعت و جغرافیای بسیار خشن روسیه روحیه ی تولید خودرو میل به تولید خودرو هایی با عدم محدودیت حرکتی در عوارض جغرافیایی نموده است این بار خودرویی جذاب تقدیم طبیعت گردان گردیده است باید از طرف طبیعت گردان بگوییم ممنونیم روسیه. برای کسانی که قصد سفر به بیابان‌ها را دارند اما خودروهایی مثل جیپ رانگلر، تویوتا لندکروزر و سایر آفرودهای معمولی را کافی نمی‌دانند، هیولایی بنام راکت Z 210 ساخت شرکت روسی Technoimpluse ممکن است گزینه مناسبی باشد. این یک اس‌یووی موتور وسط است که ظرفیت حمل 9 نفر را دارد و می‌تواند به هر جایی برود. راکت Z 210 به پیشرانۀ 2.5 لیتری چهار سیلندر توربودیزل هیوندای مجهز شده که در میانۀ خودرو نصب شده است.



این موتور با دو سطح خروجی مختلف 82 اسب بخار قدرت و 196 نیوتن متر گشتاور یا 100 اسب بخار قدرت و 230 نیوتن متر گشتاور ارائه می‌شود. اما صرف‌نظر از سطح خروجی، نیروی هردو نسخه توسط یک گیربکس پنج سرعتۀ دستی به چهارچرخ انتقال پیدا می‌کند.

این خودرو به دو مخزن سوخت 100 لیتری مجهز شده است که امکان پیمایش زیادی را با یک‌بار سوخت‌گیری برای آن فراهم می‌کند. برای درنوردیدن مسیرهای خشن و صعب‌العبور نیز سیستم چهارچرخ محرک تمام‌وقت، قفل دیفرانسیل و گیربکس کمکی دو دنده برای سنگین کردن ضریب دنده‌ها در نظر گرفته شده است درحالی‌که فرمان هیدرولیک هم موجب سهولت در رانندگی می‌شود.



در راکت Z 210 همه‌چیز برای آفرود طراحی شده است. چرخ‌های بسیار بزرگ، ارتفاع 60 سانتیمتری از سطح زمین و اوورهنگ‌های فوق‌العاده کوتاه، زاویه ورود و خروج 52 درجه‌ای را برای خودرو فراهم کرده‌اند. عرض این هیولا بدون احتساب آینه‌های جانبی 2.49 متر بوده و 4.89 متر هم طول دارد.

در داخل راکت Z 210 اما ترکیب صندلی‌ها عجیب به نظر می‌رسد. در اینجا تنها صندلی راننده ثابت است و یک صندلی تاشو هم در کنار آن تعبیه شده است. در پشت صندلی راننده، یک ردیف صندلی نیمکتی ساده روی محفظه موتور قرار گرفته و نهایتاً در روی دیواره بخش انتهایی خودرو نیز صندلی‌های نیمکتی تاشو نصب شده است.



این خودرو را بیشتر برای استفاده‌های نظامی در نظر گرفته و در وبسایت خود نیز آن را مناسب برای Technoimpluse گشت زنی‌های مرزی و حفاظت از منابع طبیعی عنوان کرده است. همچنین برای کسانی که خواهان نمونه بزرگ‌تری از ارائه می‌کند. قیمت این هیولای آفرود از Z 310 5.6 هستند، سازنده روسی نسخه 6x6 آن را هم با نام راکت Z 210 راکت 84,800 میلیون روبل معادل دلار آغاز می‌شود.





## کشنده هیدروژنی نیکولا

نیکولا با معرفی محصولت خود آینده درخشان سیستم حمل و نقل را به ما نشان میدهد و این بار برای اروپاییان سورپرایزی ارائه کرده که به محضر شما معرفی میکنیم. شرکت آمریکایی نیکولا برای اولین بار با معرفی کشنده هیدروژنی One، نام خود را بر سر زبانها انداخت. حال این شرکت پس از چند ماه بی خبری، کشنده جدیدی بنام Tre را معرفی کرده است. این کشنده جدید هم مثل One، نمونه‌ای هیدروژنی است اما Tre به طور خاص برای اروپا طراحی شده است. نیکولا قصد دارد آزمایش‌های این کشنده را از حدود سال 2020 آغاز کند. قرار است Tre در انواع مختلفی با قدرتی از 500 تا 1000 اسب بخار به بازار عرضه شود.



این کشنده به قوای محرکه هیدروژنی-الکتریکی مجهز است که بُردی بین 500 تا 1200 کیلومتر را برای آن فراهم می‌کند. از آنجایی که Tre برای اروپا طراحی شده، محدودیت‌های اندازه و طول این قاره در آن لحاظ شده است. این موضوع همراه با طراحی متعارف‌تر، این کشنده جدید را از مدل One متمایز کرده است. به گفته مدیرعامل نیکولا آقای «تروور میلتن»، Tre به سیستم رانندگی خودکار سطح پنج مجهز خواهد بود.

این کشنده آمریکایی با باتری‌های 800 ولتی و سیستم پیل سوختی 120 کیلوواتی به یکی از اولین کشنده‌های بدون آلایندگی اروپا تبدیل خواهد شد. اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، Tre در حدود سال 2022 یا 2023 به تولید خواهد رسید. نیکولا فعلاً اعلام نکرده که این کشنده در کجا به تولید خواهد رسید اما گفته است که هم‌اکنون در حال برنامه‌ریزی‌های اولیه برای شناسایی مکانی مناسب جهت احداث تأسیسات تولید آن در اروپا است.



هرچند هم‌اکنون نیکولا تصاویری از این کِشندۀ جدید خود منتشر کرده است اما معرفی جهانی و رسمی آن در ماه آوریل سال آینده صورت خواهد گرفت. Tre طی رویدادی در فینیکس آریزونا در قالب یک پروتوتایپ برای اولین بار به نمایش عمومی درخواهد آمد؛ اما این شرکت علاوه بر آزمایش و تولید کِشندۀ جدید Tre، قصد دارد تا سال 2028 بیش از 800 جایگاه سوخت‌گیری هیدروژن را در ایالات‌متحده و کانادا احداث کند.



در اروپا نیز تا سال 2020 اولین جایگاه هیدروژن احداث خواهد شد درحالی‌که تا سال 2030 بیشتر بازارهای اروپایی با جایگاه‌های سوخت‌گیری هیدروژن پوشش داده خواهند شد.







مجله خبری اتونت

شماره ی ششم

آذر ماه ۱۳۹۷



HERE



0 L  
Charged  
engine



230  
Horse Power





ماموت خودرو



VOLSWAGEN



GTI is



6.4 sec



2.0

Turbo

En





## مشکلات شایع انژکتورها

### آموزش

اساس کار سیستم‌های سوخت‌رسان انژکتوری (Fuel Injection System)، همان‌گونه که از نام آن پیدا است بر دوش انژکتورها است. در حقیقت این انژکتورها هستند که کنترل میزان و زمان پاشش سوخت را بر عهده دارند و با فرامینی که از ECU خودرو دریافت می‌کنند کنترل پاشش سوخت را انجام می‌دهند.

اما چرا از واژه «کنترل» استفاده می‌کنیم؟ به یک علت کاملاً ساده چون انژکتورها با وجود اهمیتی که در چرخه سوخت‌رسانی خودرو دارند و البته برخلاف باور عمومی، به تنهایی هیچ توانایی خاصی در زمینه پاشش سوخت ندارند. به نظر می‌رسد می‌خواهیم نقش انژکتورها را کم رنگ کنیم. شاید هم این‌گونه باشد چون از یک نگاه ساده، انژکتور در حقیقت کار خاصی انجام نمی‌دهد بلکه فقط یک استوانه کوچک است که یک سر آن سوراخ ریزی قرار گرفته و سوخت از این سوراخ ریز با فشار به داخل مانیفولد هوا تزریق می‌شود. اما همین وظیفه به ظاهر ساده نیاز به سیستمی دقیق دارد که بهتر است پیش از پرداختن به ساختار انژکتور، آن را مرور کنیم.

### از باک تا انژکتور

اساس کار سیستم‌های انژکتوری بر فشار بالای سوخت در زمان ورود به داخل سیلندر است و اصطلاح پاشش سوخت نیز از همین جا می‌آید در حالی که در مورد کاربراتور در حقیقت این جریان هوای ورودی به موتور بود که بنزین را با خود همراه می‌کرد و عملاً بنزین داخل سیلندر «ریخته» می‌شد به جای آنکه پاشیده شود. اما پاشش سوخت نیازمند افزایش فشار است و پمپ بنزین وظیفه این افزایش فشار را در سیستم بر عهده دارد. این پمپ بنزین از نوع برقی است و می‌تواند فشار لازم را فراهم کند و این فشار، بنزین را از باک به موتور می‌رساند. در موتور این بنزین وارد ریل سوخت می‌شود. ریل سوخت به طور ساده لوله‌ای است که بنزین از یک سوی آن وارد شده و مقداری از بنزین از سوی دیگر آن خارج می‌شود و بخشی از سوخت نیز بر حسب نیاز موتور برای احتراق مورد مصرف قرار می‌گیرد.





اکنون سوخت به موتور خودرو رسیده اما هنوز تا رسیدن به داخل سیلندرها و در نهایت تولید نیرو یک گام دیگر باقی مانده است. بر روی ریل سوخت، به تعداد سیلندرها خودرو انژکتورهایی نصب شده است (البته مدل‌های تک انژکتوری در دهه 90 برای مدتی کوتاه رایج شد که نمونه‌هایی از آن را می‌توان در محصولات قدیمی‌تر دوو دید). این انژکتورها از یک سو به ریل سوخت خودرو متصل‌اند و از سوی دیگر به بالای سیلندرو داخل مانیفولد هوا (البته محل این انژکتورها در موتورهای تزریق مستقیم سوخت متفاوت است). اکنون سوخت توانسته از باک خود را به داخل موتور برساند اما انژکتورها نمی‌توانند بدون کنترل سوخت را وارد سیلندر کنند چرا که در غیر این صورت عملاً به طور پیوسته سوخت در حال پاشیده شدن به داخل سیلندر است در حالی که تنها در لحظه‌ای خاص و البته به میزانی خاص سوخت باید به موتور تزریق شود.

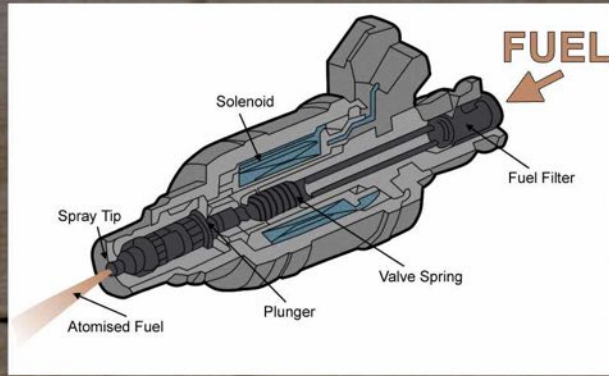
اینکه چگونه انژکتور می‌تواند میزان و زمان پاشش سوخت را کنترل کند را در ادامه بررسی خواهیم کرد اما در این زمینه انژکتور به طور کامل تابع دستوراتی است که از جانب ECU خودرو دریافت می‌کند. ECU با بررسی اطلاعات به دست آمده از سنسورهای مختلفی از جمله سنسور موقعیت دریچه گاز، سنسور موقعیت میل سوپاپ، سنسور دمای موتور و سنسور اکسیژن و ...، زمان و مدت باز شدن انژکتور را تعیین کرده و از طریق سیستم‌های برق به انژکتور می‌رساند. به این ترتیب انژکتور براساس دستوری که ECU به آن می‌دهد در زمان مناسب و به مدت مشخص باز شده و سوخت پر فشار را به داخل مانیفولد تزریق می‌کند و این سوخت به همراه هوا در مرحله مکش وارد سیلندر می‌شود.



ساختار انژکتور

همان‌گونه که گفتیم انژکتور در حقیقت یک استوانه کوچک است که از یک سو به ریل سوخت متصل است و از سوی دیگر به داخل مانیفولد. به دلیل اتصال به ریل سوخت، همواره بنزین با فشار بالا داخل انژکتور وجود دارد ولی در حالت عادی انژکتور بسته است و این بنزین داخل انژکتور باقی می‌ماند و تنها در صورت باز شدن انژکتور است که بنزین می‌تواند وارد سیلندر شود.





ساختار انژکتور در شکل به طور کامل مشخص است. داخل بدنه انژکتور، مسیر باریکی برای عبور سوخت وجود دارد که در انتها به سوراخ بسیار ریز انتهای انژکتور می‌رسد. در مسیر این لوله یک قطعه کوچک فلزی مغناطیسی به شکل استوانه وجود دارد که یک سوزن ریز به انتهای آن متصل است که نقش سوپاپ انژکتور را بازی می‌کند. این سوزن در شرایط عادی سوراخ سر انژکتور را می‌بندد و به این ترتیب مانع از خروج سوخت پر فشار از انژکتور می‌شود و سوخت پشت این سوزن کوچک با فشار بالا متوقف می‌ماند. به این ترتیب بخش مربوط به بسته بودن انژکتور حل شده است اما اکنون زمان آن است که فرمان از ECU برای باز شدن انژکتور ارسال شود.

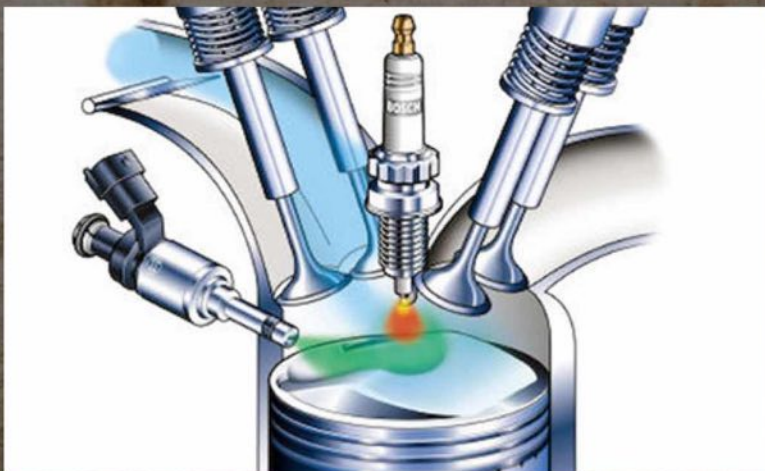
برای این منظور، یک سیم پیچ به دور بدنه انژکتور نصب شده است. سیم پیچ‌ها به طور کلی با ورود جریان برق مستقیم مغناطیسی شده و مانند یک آهن‌ربا عمل می‌کنند و به این ترتیب می‌توانند قطعات آهنی را به سمت خود جذب کنند. این دقیقاً کاری است که در سیستم‌های درب باز کن برقی هم انجام می‌شود اما در انژکتورها تمام این اتفاقات در ابعاد کوچک‌تری رخ می‌دهد. زمانی که نیاز به باز شدن انژکتورها باشد، فرمان الکتریکی از جانب ECU ارسال می‌شود و این فرمان الکتریکی باعث آهن‌ربا شدن سیم پیچ شده و این آهن‌ربا، پیستون و به دنبال آن سوزن انژکتور را به سمت بالا می‌کشد.

به این ترتیب سوزن انژکتور از سوراخ انژکتور دور شده و مسیر سوراخ خروجی انژکتور باز می‌شود و سوخت می‌تواند با فشار از این سوراخ جریان پیدا کند. حال انژکتوری داریم که باز شده و سوخت از آن جریان پیدا می‌کند. پروسه جریان یافتن سوخت از داخل انژکتور به طور معمول در حد چند میلی ثانیه است و باید این مسیر به سرعت بسته شود.





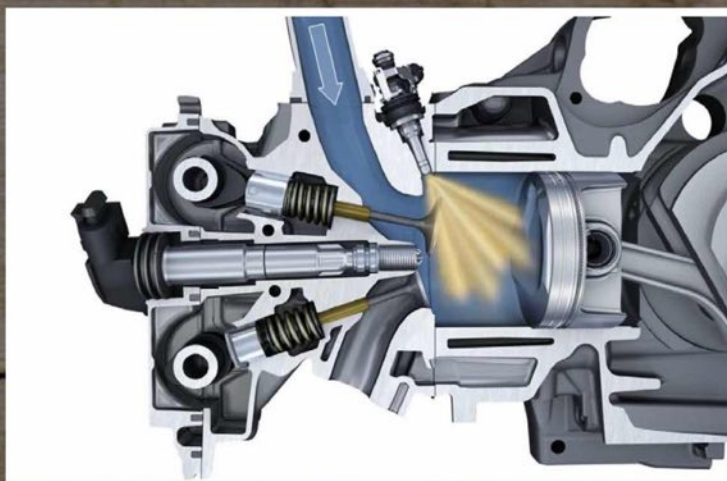
برای بسته شدن مسیر، ECU ارسال جریان الکتریکی را قطع می‌کند اما قطع جریان برق به تنهایی نمی‌تواند با سرعت لازم انژکتور را ببندد. برای این منظور به مجموعه سوپاپ یا سوزن انژکتور یک فنر متصل می‌شود که وظیفه دارد این مجموعه را به داخل بکشد تا در حالت عادی انژکتور بسته باشد. این فنر آنقدر قدرت دارد که بتواند انژکتور را سریع ببندد و در عین حال آنقدر قوی نیست که در مقابل نیروی مغناطیسی حاصل از سیم پیچ مقاومت کند و اجازه می‌دهد انژکتور در زمان لازم باز شود. به این ترتیب انژکتور می‌تواند در کسری از ثانیه باز شده و به سوخت پر فشار اجازه خروج بدهد و به سرعت هم بسته شود تا از خروج بی‌دلیل سوخت جلوگیری کند. پیش از این گفتیم پمپ بنزین وظیفه تامین فشار سوخت لازم برای پاشش به مجموعه موتور را بر عهده دارد. این فشار سوخت ثابت است و سیستم مدیریت موتور خودرو متناسب با نیاز موتور، زمان باز بودن انژکتورها را تغییر می‌دهد تا از این طریق میزان بنزین تزریق شده به موتور تغییر کند. در دورهای موتور پایین و در شرایطی که فشار کاری زیادی بر روی موتور نیست، انژکتورها در زمانی بسیار کوتاه باز و بسته شده و به این ترتیب مقدار بسیار کمی از سوخت به داخل سیلندر پاشیده می‌شود. به این ترتیب بخشی از سوختی که از جانب پمپ به ریل سوخت فرستاده شده است مصرف نشده باقی می‌ماند و در صورتی که راهی به بیرون پیدا نکند باعث متوقف شدن فرآیند کاری سیستم می‌شود چرا که پمپ دیگر نمی‌تواند جریان بنزین را ایجاد کند. برای این منظور بنزین مصرف نشده از انتهای ریل سوخت و از طریق شیلنگی جداگانه بار دیگر به باک بازمی‌گردد تا جریان سوخت برقرار شود. بد نیست بدانید یکی از راه‌های کشیدن بنزین از خودروهای جدید هم همین لوله برگشت سوخت است. باک بنزین بسیاری از خودروها دارای یک توری اولیه است تا از ورود اجسام بزرگ به باک جلوگیری کند و به این ترتیب نمی‌توان از باک آن‌ها با روش‌های قدیمی سوخت را در مواقع خاص بیرون کشید. برای این منظور کافی است لوله برگشت سوخت به باک را بیاپید و آن را از موتور جدا کنید. در این لحظه با روشن شدن موتور، سوخت برگشتی از این باک جریان پیدا می‌کند و می‌توانید آن را از طریق ریختن در یک ظرف مورد استفاده قرار دهید. البته در نظر داشته باشید این روش به دلیل احتمال ریختن بنزین بر روی بخش‌های داغ موتور خطرات خاص خود را دارد و تنها در مواقع خاص باید از آن استفاده کرد زیرا بسیار خطرناک است.



توضیحات ساده شده کارکرد انژکتور در این بخش به معنی سادگی ساخت این مجموعه نیست چرا که ساخت انژکتور فرآیندی بسیار دقیق است و در حال حاضر نیز معدود شرکت‌هایی در سطح بین‌المللی توانایی تولید انژکتور را دارند چرا که تلورانس‌های تولیدی انژکتور در حد یک میکرون بوده و جزو دقیق‌ترین اجزا خودرو است.

یکی از نکات مهم در انژکتور، ترکیب مکانیک و الکترونیک در آن است و به همین دلیل عیب‌یابی آن نیاز به دانش ویژه‌ای دارد. انژکتور برخلاف بسیاری از سنسورهای موجود در موتور خودرو خرابی خود را به اطلاع ECU نمی‌رساند و برای بررسی خرابی احتمالی آن نیاز است انژکتور باز شده و کارکرد آن بررسی شود.





## مشکلات انژکتور

در ایران انژکتور جزو قطعات حساس خودرو و تقسیم‌بندی می‌شود هر چند در حالت عادی ممکن است انژکتور بدون مشکل چند 10 هزار کیلومتر کار کند. یکی از علل خرابی انژکتور در خودروهایی که در کشورمان کار می‌کنند ناخالصی‌های فیزیکی موجود در بنزین است. این ناخالصی‌ها گاهی آنقدر ریز هستند که از فیلتر اولیه نصب شده بر روی پمپ بنزین و حتی فیلتر بنزین عبور می‌کنند و به انژکتور می‌رسند. انژکتورها دارای یک فیلتر بسیار ظریف هستند که سوخت پیش از ورود به مجموعه انژکتور از آن عبور می‌کند تا برای آخرین مرتبه هرگونه ناخالصی داخلی آن پاک شود. این فیلتر بسیار ظریف بوده و ممکن است به مرور در اثر ذرات معلق داخلی بنزین بگیرد. به علاوه گاهی ذراتی کوچک و یا محلول در بنزین از این فیلتر عبور می‌کنند که بعداً می‌توانند بر روی سوراخ ریز خروجی انژکتور و یا فاصله میان سوزن انژکتور و دهانه آن رسوب کرده و میزان پاشش انژکتور را کم کنند. در این شرایط با توجه به اینکه یک خرابی مکانیکی رخ داده است، ECU خودرو متوجه مشکل نمی‌شود و مدت زمان پاشش سوخت تغییر نمی‌کند اما این انژکتور به دلیل آنکه نمی‌تواند سوخت کافی را به بیرون بپاشد باعث ضعف توان موتور می‌شود. یکی دیگر از منابع آلودگی انژکتور، اجزای مومی بنزین است که نمی‌توان آن را ویژه بنزین ایران دانست و کم و بیش در تمامی کشورها دیده می‌شود. این ذرات در زمان روشن بودن موتور به دلیل گرمای اطراف انژکتور به سرعت آب و سپس بخار می‌شوند اما پس از آنکه موتور خودرو خاموش شده و انژکتور سرد می‌شود بر روی بخش‌های داخلی و خروجی انژکتور می‌نشینند و به مرور تشکیل رسوبی را می‌دهد که شکل، جهت و میزان پاشش سوخت انژکتور را تغییر می‌دهد و بدنه انژکتور را نیز کثیف می‌کنند. به طور کلی انژکتور نیز مانند بسیاری دیگر از بخش‌های خودرو طول عمر مشخصی داشته و تعویض دوره‌ای آن به خصوص در صورت بروز پدیده رسوب توصیه می‌شود چرا که انژکتور ساختار بسیار ظریفی دارد و این رسوبات بر کارایی آن اثرات نامطلوبی بر جای می‌گذارند. از سوی دیگر شست‌وشوی انژکتور نیز باید به روش صحیح انجام شود. در ابتدا بهتر است انژکتورها به وسیله دستگاهی که به این منظور طراحی شده است تحت آزمون قرار گیرند تا میزان و کیفیت پاشش سوخت آن‌ها ارزیابی شود. در مرحله بعد شست‌وشوی انژکتور باید با کمک دستگاه‌های مخصوص که بر اساس اولتراسونیک طراحی شده‌اند انجام شود تا اثر مناسبی بر جای بگذارد. در نهایت تعمیر کار باید در زمان بستن اورینگ‌های بالا و پایین انژکتور دقت کند تا از نشتی‌های احتمالی جلوگیری شود.





## معرفی بی‌ام‌و X5 M Performance

بی‌ام‌و X5 جدید به‌تازگی رونمایی شده اما سازنده هنوز مدل X5 M را معرفی نکرده است؛ پیش از رونمایی مدل قدرتمندتر X5 M، پکیج آپشن با قطعات M Performance عرضه می‌شود. همانطور که بارها دیده‌ایم، این پکیج بر تغییرات ظاهری کابین و بدنه متمرکز است.



پکیج M Performance در بدنه X5، قطعات فیبرکربن شامل کاور ورودی‌های هوا، دیفیوزرهای جلو و عقب، قاب آینه‌ها و رکاب را اضافه می‌کند. همچنین رینگ‌های سیاه مات با طرح ستاره‌ای در اندازه‌های ۲۰ و ۲۲ اینچی قابل انتخاب هستند. مشتریانی که به جز ظاهر، به ارتقای عملکرد خودرو هم اهمیت می‌دهند، می‌توانند ترمزهای قوی‌تر M Performance را سفارش دهند. این سیستم ترمز جدید به کالیپرهایی چهار پیستون ثابت در جلو به‌همراه دیسک‌های خنک شونده مجهز است.

در کابین مدل M Performance مثل بیرون خودرو شاهد طراحی اسپرت هستیم. غربلیک فرمان با چرم آلکانترا پوشیده شده است و همانند خودروهای مسابقه‌ای در موقعیت ساعت ۱۲ فرمان یک نوار قرمز رنگ قرار دارد. تکمیل‌کننده‌ی بخش فرمان نیز شیفترهای تعویض دنده از جنس الیاف کربن هستند. دیگر امکاناتی که خریداران می‌توانند در پکیج M Performance انتخاب کنند شامل چراغ خوش‌آمدگویی زیر درها با لوگوی M، کفپوش‌های اسپرت و قاب محافظ ریموت از جنس چرم آلکانترا و فیبر کربن هستند.

بی‌ام‌و X5 جدید، ۱۹ آبان در ایالات متحده عرضه و اواخر سال جاری در اروپا عرضه می‌شود. مدل پایه‌ی این خودرو با کد xDrive40i و قیمت ۶۰ هزار و ۷۰۰ دلار به پیش‌ران‌های ۶ سیلندر خطی توربوشارژر با حجم ۳ لیتر مجهز شده است که می‌تواند ۳۳۵ اسب بخار قدرت و ۴۴۷ نیوتون متر گشتاور تولید کند. مدل گران‌تر X5 با کد xDrive50i و قیمت ۷۵ هزار و ۷۵۰ دلار به فروش خواهد رفت که از پیش‌ران‌های V8 توپین توربو با حجم ۴.۴ لیتر، ۴۵۶ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر استفاده می‌کند. در آینده مدل پلاگین هیبرید xDrive45e با قدرت ۳۸۹ اسب بخار نیز معرفی خواهد شد. اروپایی‌ها امکان خرید مدل دیزلی با کد M50d را هم خواهند داشت که موتور ۶ سیلندر خطی آن با چهار توربوشارژر و ۴۰۰ اسب بخار قدرت همراه است.





## خودروی سال ۲۰۱۸ آلمان

جگوار در سال ۱۹۲۲ تحت نام سوالو سایدکار کمپانی، توسط ویلیام لیونز تأسیس شد. این شرکت پس از جنگ جهانی دوم به جگوار تغییر نام داد. در ۱۹۳۴ اتومبیل‌های تولید شده توسط شرکت جگوار، ابتدا با نام اس‌اس و اندکی بعد تحت نام اس‌اس جگوار، به بازار عرضه شدند. این شرکت در ۱۹۶۶ به بریتیش موتور هولدنگز فروخته شد. دو سال بعد، در ۱۹۶۸ جگوار با لیلاند موتورز ادغام گردید و شرکت جدید بریتیش لیلاند نام گرفت. شرکت خودروسازی جگوار در سال ۱۹۷۵ توسط دولت بریتانیا، ملی اعلام شد. در ابتدای دهه ۱۹۸۰ روند خصوصی‌سازی در این شرکت آغاز گردید، که سرانجام در پی جدایی از بریتیش لیلاند، با نام کنونی، یعنی جگوار کارز به ثبت رسید.

در سال ۱۹۸۴ شرکت جگوار موفق شد که به عنوان یک شرکت مستقل وارد بازار بورس لندن گردد، ولی در سال ۱۹۹۰ تمامی سهام آن، توسط شرکت آمریکایی فورد خریداری شد و برای قریب به دو دهه تحت مدیریت فورد، به فعالیت ادامه داد. در تاریخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ شرکت تاتا موتورز، جگوار را از فورد خریداری نمود. سپس با ادغام لندرور و جگوار، گروه جگوار لندرور را راه‌اندازی کرد.



هم‌اکنون جگوار کارز به‌مراه لندرور و رنجرور، تحت مدیریت گروه جگوار لندرور فعالیت می‌کند. کراس‌اور برقی جگوار - I-PACE به عنوان خودروی سال ۲۰۱۸ کشور آلمان انتخاب شد؛ قبلاً پیش‌بینی می‌شد آئودی ای-ترون بتواند این عنوان را کسب کند. آلمان به‌عنوان سرزمین خودروسازان بزرگ و سطح اول جهان شناخته می‌شود و هیچ‌کسی نیست که عظمت شرکت‌هایی مانند مرسدس بنز، بی‌ام‌و، آئودی، پورشه و فولکس واگن را نداند.





با این حال انتخاب خودروی سال ۲۰۱۸ آلمان باعث شگفتی همه کارشناسان این صنعت در جهان شد؛ زیرا خودروی برقی جگوار I-PACE توانست نظر ژرمن‌ها را بیش از سایر محصولات لوکس آلمانی جلب کند. همین امر باعث شده است تا ارزش پیروزی جگوار در خانه کراس اور برقی آئودی ای-ترون (Audi e-tron) بیش‌تر شود. قبل از این تصور می‌شد که آئودی ای-ترون بتواند گوی سبقت را از رقیب بریتانیایی و سایر محصولات آلمانی برآید.

برنده جایزه به‌طور رسمی طی مراسمی در ۲۱ آبان ماه امسال اعلام خواهد شد. گفته می‌شود که کراس اور الکتریکی Jaguar I-PACE در میان نامزدهای بهترین خودروی بانوان نیز حضور دارد. یکی از اعضای هیئت داوران جایزه بهترین خودروی سال آلمان گفته است: اولین خودروی تمام الکتریکی خودروساز بریتانیایی توانست آرای اکثر اعضای هیئت داوران (متشکل از ۱۲ خبرنگار متخصص خودرو) را به دست آورد. این داوران با ۵۹ خودروی مختلف بازار آلمان در آزمایش‌های مقایسه‌ای رانندگی کردند و ترکیب دینامیک رانندگی، کارایی (عملکرد) و ظاهر جگوار I-PACE را نسبت به رقبای دوست دارند.

این عضو هیئت داوران ادامه داد:

داوران طراحی، عملکرد، سواری، فرمان‌گیری، ارزش در آینده و رابطه کلی خودروها در جاده و پیست را مورد ارزیابی قرار دادند. کراس اور جگوار I-PACE نه تنها اولین خودروی الکتریکی و لوکس از یک خودروساز مطرح بریتانیایی است، بلکه مزیت‌های فوق‌العاده‌ای هم دارد. عملکرد این خودروی الکتریکی جذاب و گیرا است و طراحی کاربردی و متمایزی دارد. به همین دلیل جگوار I-PACE در بین رقبای قدرتمند آلمانی خود به مقام اول دست یافته است.



پروفسور رالف اسپیت، مدیرعامل جگوار لندور دربارۀ جایزه خودروی سال آلمان گفت:

ما به دریافت این جایزه از اصحاب رسانه‌ی آلمان بسیار افتخار می‌کنیم. دریافت چنین جایزه‌ای در سرزمین برندهای لوکس و قدرتمند (مانند مرسدس بنز، بی‌ام‌و، فولکس‌واگن، پورشه و آئودی) فوق‌العاده ارزشمند است.





## همایش خودروهای کلاسیک ۲۵ آبان ۱۳۹۷

امروز در تاریخ ۲۵ آبان سال ۱۳۹۷ یکی از بزرگترین همایش های خودرویی کشور در پیست آزادی برگزار شد.

در این همایش جذاب کلوب های مختلفی خودرویی حضور پر شوری داشته و هر کدام سعی در جذب بازدیدکنندگان داشتند.

این همایش از ساعت ۱۴ الی ۱۷ در مجموعه ورزشی آزادی تهران برگزار شد و خودروهای کلاسیک بسیاری در آن حضور داشتند.

همانطور که در تصاویر میبینید بنزهای معماری و دانشجویی با مدل های ۱۸۰ ، ۲۰۰ ، ۲۳۰ الی بنزهای W۱۲۴ و ... خودنمایی می کردند و با گذشت سالیان سال از تولید آنها همچنان در شرایط بسیار مناسبی بسر می بردند.



در بدو ورود به پیست آزادی کلوب هواداران بی ام و های کلاسیک حضور داشت و از بی ام و های بسیار جذاب ۲۰۰۲ شروع می شد پس از عبور از سری ۳ های قدیمی با کد های اتاق E30 , E46 به کلوب مرسدس ها میرسیدیم.





پایین تر از این خودروها باشگاه فولکس واگن ایران حضور داشت که همواره در همایش های مختلف حضور پررنگی دارد و عاشقان بیتل ها و ترنسپورترهای همیشه در همایش های مختلف با علاقه ای فراوان حضور دارند. دیگر خودرو های خانواده فولکس واگن همچون گلف های نسل یک و دو و سه نیز به همراه تعدادی فولکس واگن گل نیز حضور داشتند که تعدادی از آن ها با استفاده از سیستم فنربندی پنوماتیک حال و هوای همایش را عوض کرده و بر جذابیت آن افزودند.



از کنار باشگاه فولکس واگن ایران که بگذریم کلوب خودرو های ژاپنی خودنمایی می کند ، هوندا سیویک های جذاب و دوست داشتنی قطعا یکی از خودرو های پر طرفدار در بین کلاسیک بازان بشمار می روند .

خودرو های ژاپنی دریف زن و با پیشرانه های ۳ لیتری و توربوشارژر های نصب شده نیز در این بخش خودنمایی می کرد.



از بخش های قبلی که بگذریم پر شور ترین قسمت همایش مربوط به خودرو های ناب آمریکایی بود که با حضور پر تعداد و پر شور خود توجه بسیاری از بازدیدکنندگان را به سمت خود جلب کردند.

شورلت های بلیزر که با اعمال تغییراتی از جمله فنر روی دف ارتفاع بیشتری داشتند و یا بیوک های دهه ۵۰ و ۶۰ شمسی نیز جز خودرو های پر تعدا این بخش بودند .

کادیلاک نیز در قسمت پر تعداد بود و هواداران خود را برای بازدید به سمت خود جذب می کرد.

خودرو های قدیمی آمریکایی که اکثرا به پیشرا نه ی ۸ سیلندر مجهز هستند در این قسمت به رقابت بر سر صدای موتور و آگروز پرداختند و حساسات علاقه مندان را تحریک کردند.



اما پس از عبور از قسمت خودرو های آمریکایی به پیکان یکی از اسطوره های صنعت خودرو سازی داخلی میرسیم که برای بسیار از بازدیدکنندگان ارزش بالایی داشت. پیکان های بسیار قدیمی از دهه ۴۰ الی ۶۰ در این قسمت خود نمایی می کرد و آن حس و حال نوستالژیک را به بازدیدکنندگان و علاقه مندان حاضر در صحنه القا کرد.



انتهای پیست نیز خودرو های فرانسوی حضور داشتند که از جمله خودرو های فرانسوی کلاسیک ایران می توانیم به رنو ۵ که به حق نیز یکی از خاطره انگیز ترین خودرو های تولید داخل نیز هست ، اشاره کنیم. صف رنو ۵ ها نیز حس و حال نوستالژیک دهه ۶۰ را برای هر بازدید کننده ای تداعی می کرد.





280S

همایش خودروهای کلاسیک  
مرسدس بنز 280S





## هوندا آکورد مدل ۲۰۱۹

شرکت هوندا چشم‌انداز خود را چنین تعریف کرده است: جامعه در اثر رهبری اجتماعی هوندا بهتر خواهد شد. مأموریت هوندا نیز عبارت است از: رفاه و غنای اجتماعی، اقتصادی و آموزشی جوامع از طریق مشارکت فردی و همکاری جمعی. هوندا آکورد 2019 از اول نوامبر وارد نمایندگی‌های فروش می‌شود و مدل پایه‌ی آن قیمت 23720 دلاری خواهد داشت.

اما مدل تورینگ مجهز به پیشرانه 2 لیتری توربو هم قیمت 35950 دلاری داشته و برای اولین بار در کلاس خود با گیربکس 10 سرعته اتوماتیک و همچنین سیستم تلماتیک هوندا لینک عرضه می‌شود. این سیستم به راننده اجازه می‌دهد از طریق گوشی هوشمند خود و تقریباً از هر جایی بتواند خودرو را باز و بسته کند.



از جمله تجهیزات استاندارد آکورد 2019 می‌توان به چراغ‌های جلو و عقب LED، سیستم تهویه مطبوع دو ناحیه‌ای، صفحه دیجیتال 7 اینچی، استارت دکمه‌ای و بسته‌ی ایمنی مخصوص هوندا اشاره کرد. همچنین برف‌پاک‌کن‌های حساس به باران، اطلاعات نقاط کور و هشدار توجه راننده از دیگر تجهیزات این خودرو هستند.

یک صفحه‌نمایش 8 اینچی لمسی که از سیستم‌های اپل کارپلی و اندروید اتو پشتیبانی می‌کند در آکورد 2019 به چشم می‌خورد.





این خودرو همچنین از هدآپ دیسپلی 6 اینچی، جفت سازی خودکار بلوتوث گوشی، شارژ بی سیم و نسل جدید دستیار هوندا لینک با وای فای داخل گوشی سود می برد.

خریداران می توانند قوای محرکه ی گوناگون شامل 4 سیلندر 1.5 لیتری 192 اسبی، 4 سیلندر 2 لیتری توربوی 252 اسبی و قوای محرکه هیبریدی متشکل از پیشرانه 2 لیتری و واحدی الکتریکی با مجموع خروجی 212 اسب بخاری را انتخاب نمایند.







## رولز رویس فانتوم منصوری جدید

منصوری شرکت تیونینگ خودروی بریتانیایی مستقر در آلمان است، که در ۱۹۸۹ توسط یک مهاجر ایرانی تبار، بنام کوروش منصوری تأسیس شد. این شرکت که در سال‌های نخست، در زمینه ارائه خدمات مهندسی و تامین قطعات مختلف خودرو، برای شرکت‌های مطرح تیونینگ فعالیت می‌کرد، در اواسط دهه ۱۹۹۰ با هدف توسعه فعالیت‌هایش، به شهر مونیخ، آلمان نقل مکان کرد و تمرکز خود را بر تیونینگ و توسعه مدل‌های خاصی از خودروهای شرکت‌های رولز-رویس، بنتلی، استون مارتین و فراری معطوف نمود.



شرکت منصوری در سال ۲۰۰۱، نخستین کارخانه تولیدی خود را، راه‌اندازی کرد، که در پی آن بطور مستقل، اقدام به تولید قطعات و تجهیزات مورد نیاز تیونینگ خودروهای سفارشی خود نمود. این شرکت هم‌اکنون دارای ۲ کارخانه تولیدی در کشورهای آلمان و سوئیس می‌باشد و دفاتر بین‌المللی آن، در شهرهای اوساکا، سئول، لس آنجلس، ابوظبی و سنگاپور مستقر می‌باشند. جای کار زیادی در تیون خودرویی که حرف اول را در کلاس خود می‌زند و جزو لوکس‌ترین محصولات کل دنیا است وجود ندارد. خب اگر مبلغ پرداختی برای شما مهم نیست و می‌توانید چند صد هزار دلار خرج کنید باید یک دستگاه رولز رویس فانتوم را در گاراژ خود نگهداری نمایید. علیرغم اینکه رولز رویس با معرفی شاسی بلند کولینان عمده توجهات را به خود جلب کرده اما این مدل فانتوم است که همچنان هویت این برند را به نمایش می‌گذارد. اگرچه رولز رویس طیف بسیار وسیعی از آپشن‌های شخصی‌سازی را در اختیار خریداران می‌گذارد اما شاید برخی از آن‌ها بخواهند از یک تیونر مستقل برای ساخت رولز رویس رویاهای خود کمک بخواهند.





اینجاست که منصوری وارد میدان می‌شود و با استفاده از متریا ل لوکس، پرفورمنس بالا و نمای ظاهری منحصر به فرد گزینه‌های قابل توجهی پیش روی خریداران قرار می‌دهد. هم‌اکنون صرف‌نظر از خوب یا بد بودن این پروژه، باید با برخی حقایق روبرو شد. سپرهای بزرگ، رکاب‌های جانبی و یا کاهش ارتفاع یک سدان فوق لوکس شاید باب میل همه‌ی افراد نباشد. جدای از رینگ‌ها و رکاب‌های جانبی بزرگ‌تر، رولزرویس فانتوم منصوری دارای آپرون جلو، اسپویلر لبه‌ای و سیستم آگزوز دابل اسپورت می‌باشد.



بهتر است سری هم به داخل خودرو بزنیم جایی که تنها هدف این تیونر ایجاد فضایی بهتر و شاخص‌تر می‌باشد. در بخش داخلی از بهترین نوع چرم و دوخت‌های الماسی استفاده شده و یک فضای بسیار انحصاری ایجاد شده است. نیازی به گفتن نیست که با نگاه به سقف فانتوم خواهید توانست نورپردازی رویایی را مشاهده کنید.

پیشراندهی 12 سیلندر توئین توربوی فانتوم هم‌اکنون قدرت 610 اسب بخاری در دور 5100 پیشرانده و گشتاور 950 نیوتون متری دارد. شایان ذکر است قدرت و گشتاور مدل استاندارد این خودروی فوق لوکس برابر با 571 اسب بخار و 900 نیوتون متر می‌باشد.





## نسل جدید تویوتا کورولا اسدان

تویوتا کورولا (Toyota Corolla) نام مجموعه‌ای از خودروهای کامپکت است که در ۱۹۶۶ میلادی توسط تویوتا معرفی شد و همچنان تولید می‌شود. بیش از ۳۹ میلیون کورولا در مدل‌هایی متفاوت تا سال ۲۰۱۲ به فروش رسیده‌اند و هنوز فروش این ماشین ادامه دارد. محبوبیت و مقبولیت این ماشین به حدی است که مثلاً در کشور افغانستان، کورولا تبدیل به نام عام شده و به تمامی ماشین‌های کامپکت و سدان، بدون در نظر گرفتن شرکت سازنده، واژه کورولا اطلاق می‌شود. نسل جدید تویوتا کورولا اسدان با طراحی تهاجی و جذاب، تجهیزات رفاهی بیشتر و پیشرفته‌ی جدید ۲ لیتری، سال ۲۰۱۹ عرضه می‌شود. پس از رونمایی مدل هاچ‌بک و استیشن پرفروش‌ترین محصول تویوتا، نوبت به دوازدهمین نسل از کورولا در قالب مدل سدان رسید. همان‌طور که انتظار می‌رفت، کورولای جدید بیش از گذشته به ظاهر و طراحی اهمیت داده است.



به‌لطف پلتفرم TNGA تویوتا که پیش از این اساس مدل‌هایی نظیر آوالون، CH-R و کمری را تشکیل داده بود، کورولا در تمام بخش‌ها پیشرفته‌تر از گذشته نشان می‌دهد. فاصله‌ی ۲.۷ متری بین دو محور کورولای جدید با نسل گذشته تفاوتی ندارد، اما فاصله‌ی بین دو چرخ با سپرها، هم در عقب و هم در جلو افزایش پیدا کرده است. تغییر مهم دیگر، استفاده از سیستم تعلیق چند میله‌ای و حذف نمونه‌ی میله پیچشی است.





همان‌طور که در تصاویر می‌بینیم، کورولای جدید در بخش طراحی تفاوت بزرگی با نسل یازدهم دارد. تیپ‌های LE، L و XLE در مقایسه با دو تیپ اسپرت SE و XSE، ظاهر ساده‌تری دارند؛ در واقع نمای جلوی در دو تیپ SE و XSE در کنار چراغ‌های LED و رینگ‌های ۱۸ اینچ، بسیار جذاب و هیجان‌انگیز است. طراحی و خطوط بدنه در جدیدترین کورولا به‌گونه‌ای است که در نگاه اول، ارتفاع کم خودرو از سطح زمین به چشم می‌آید.



علاوه بر نمونه‌ی هیبرید ۱.۸ لیتری با قدرت ۱۲۱ اسب بخار (BHP) که زیرکاپوت تیپ LE Eco نسل فعلی و مدل‌های C-HR و پریوس قرار دارد، پیش‌رانه‌ی جدید ۴ سیلندر ۲ لیتری با قدرت ۱۷۸ اسب بخار (BHP) هم در دسترس خواهد بود. جعبه‌دنده‌ی جدید CVT تویوتا با فناوری شبیه‌سازی جعبه‌دنده ۱۰ سرعته در حالت رانندگی اسپرت نیز در کنار نسل جدید سدان ژاپنی خواهد بود. تیپ SE، با آپشن جعبه‌دنده دستی ۶ سرعته همراه است اما برخلاف مدل‌های مجهز به CVT، کروزر کنترل هوشمند انطباقی و فناوری جلوگیری از انحراف بین خطوط در آن استاندارد نیستند.

بدون توجه به نوع جعبه‌دنده، تمام تیپ‌های تویوتا کورولا جدید به انواع تجهیزات ایمنی و کمک راننده مثل هشدار برخورد روبه‌رو، ترمز اضطراری خودکار، هشدار انحراف از مسیر، جلوگیری از انحراف مسیر و چراغ‌های خودکار نور بالا مجهز خواهند بود. نمایشگر لمسی سیستم اطلاعات و سرگرمی Entune با قابلیت اتصال اپل کارپلی و وای فای هات اسپات نیز در تمام تیپ‌ها استاندارد است؛ کورولا L با نمایشگر ۷ اینچ و دیگر تیپ‌ها با نوع ۸ اینچ همراه هستند. در تیپ‌های گران‌تر SE و XLE، راهیاب ماهواره‌ای و سیستم صوتی حرفه‌ای JBL وجود دارد.

به‌طور کلی، کابین نسل جدید کورولا در مدل‌های هاچ‌بک و سدان شباهت‌های محسوسی دارد؛ از پنل پشت فرمان با نمایشگر ۴.۲ اینچ تا کنسول مرکزی و سیستم اطلاعات و سرگرمی تا زاویه‌ی دید گسترده‌ی راننده، کورولای هاچ‌بک و سدان هر دو مشتریان را راضی خواهند کرد. از سال ۱۹۶۶ تا امروز، بیش از ۴۶ میلیون دستگاه تویوتا کورولا در بازار جهانی عرضه شده است.

نسل دوازدهم تویوتا کورولا سدان با قیمت پایه کمتر از ۲۰ هزار دلار، اوایل سال ۲۰۱۹ به بازار خواهد رسید. با توجه به کیفیت ساخت و قابلیت‌های مدل هاچ‌بک، بدون شک نسل جدید سدان کورولا، همچنان انتظارات را برآورده خواهد کرد.





## معرفی بنلی Parallel Twin 752S رودستر

کمپانی بنلی (Benelli) در سال 1911 به واسطه همکاری شش برادر به نام های جوزپه، جیووانی، فیلیپو، فرانچسکو، دومنیکو و آنتونیو بنلی در پزرو (Peasro) ایتالیا شکل گرفت. این کمپانی، به عنوان یکی از قدیمی ترین کارخانه های تولید موتورسیکلت در اروپا لقب گرفت. برند بنلی از دیرباز موتورسیکلت های درخور توجهی را به عنوان یک برند ایتالیایی تولید می کرد. حال این برند که همچون ام جی تحت تملک چینی ها قرار گرفته است، مدل جدید دو سیلندر موازی خود را برای رویارویی با امثال MT-07 یاماها به کارزار فرستاده. ساخته ی بنلی احتمالاً با قیمتی کمتر از یاماها به بازار خواهد آمد. پروژه ساخت این موتورسیکلت سال ها قبل حوالی ۲۰۰۶ میلادی آغاز شده بود، اما پس از سال ها تأخیر بالاخره 752S به تولید رسید.



چرا این قدر طول کشید؟

پروژه به دلیل اولویت های شرکت مادر بنلی (گروه بزرگ کیان جیانگ) کنار گذاشته شد، اما در طول این سال ها گروه طراحی و مهندسی بنلی شایستگی خود را برای طراحی و توسعه ی موتور دو سیلندر موازی آن نشان دادند. گرچه طراحی این موتور ساده به نظر می رسد اما طراحی دقیق آن بسیار دشوار است. (در موتورهای دو سیلندر موازی یا پارالل هر دو پیستون هم زمان به بالا یا پایین حرکت می کنند، اما چرخه کاری دو سیلندر باهم متفاوت است.)



بنلی باید حداقل هزینه تولید ممکن را داشته باشد، زیرا گروه کیان جیانگ در تلاش است تا قیمت رقابتی را برای همه بازارهایش حفظ کند. بنلی 752S موتورسیکلتی جمع‌وجور و ساده نسبت به رقیبانش است. موتور آب‌خنک دو میل‌سوپاپ با چهار سوپاپ در هر سیلندر آن، دارای حجم دقیق ۷۵۴ سی‌سی است. ضریب تراکم این موتور به نسبت 11.5 به 1 حفظ‌شده تا توانایی استفاده از سوخت‌های با اکتان کم موجود در بازارهای جدید را نیز داشته باشد. همچون دیگر موتورسیکلت‌های بنلی مثل 302 و 502 توان مخصوص این موتور نیز حوالی ۱۰۰ اسب بخار بر لیتر است.



به‌عنوان یک موتورسیکلت روزمره دارای قدرت و توانایی‌های کافی و درعین‌حال دارای استرس مکانیکی کمتر 752S با قابلیت اطمینان بیشتر است. خروجی موتور ۷۷ اسب بخار در ۸۵۰۰ دور در دقیقه و ۶۷ نیوتن متر گشتاور در ۶۵۰۰ دور در دقیقه است. متعادل‌کننده‌های موتور با حذف لرزش‌های آن از راحتی راکب اطمینان حاصل می‌کنند. شاسی لوله‌ای آن طراحی پیچیده و مستحکمی دارد.

تعلیق جلو از دوشاخ ۵۰ میلی‌متری ساخت Marzocchi تشکیل شده و تعلیق عقب شامل کمک‌فنر متصل به وسط محور عقب با جنس استیل است. کالیبرهای ۴ پیستونه ساخت برمبو دیسک‌های دوتایی ۳۲۰ میلی‌متری جلو را در آغوش گرفته‌اند. لاستیک‌های Pirelli angel radial با اندازه 120/70-17 در جلو و 180/55-17 عقب، 752S را به پرواز وامی‌دارند.

اطلاعات حیاتی توسط نمایشگر TFT به نمایش درمی‌آید و چراغ‌های دوتایی جلو از فناوری LED استفاده می‌کنند. تا اواسط سال ۲۰۱۹ میلادی 752S در اکثر بازارها برای فروش آماده شد اما هنوز از عرضه آن در آمریکا اطمینان نداریم.





## مزایا و معایب واتر پمپ های برقی

با اینکه واتر پمپ های مکانیکی کار خود را به درستی انجام می دهند و مانع از بالا رفتن دمای موتور می شوند ولی استفاده از آنها پیامدهای منفی به دنبال دارد. برای اینکه مزایای واتر پمپ برقی را بهتر درک کنید ابتدا باید با معایب یک واتر پمپ مکانیکی آشنا شوید. واتر پمپ از نظر فنی یک پمپ برای جا به جایی و به گردش در آوردن سیال خنک کننده یا ضد یخ است و اکثر تکنسین های خودرو به طور خلاصه به آن واتر پمپ (پمپ آب) می گویند.

واتر پمپ های سنتی توسط تسمه (یا بعضی از آنها توسط میل سوپاپ) به گردش در می آیند. به عبارت دیگر این قطعه انرژی مکانیکی و چرخشی خود را از موتور دریافت می کند و از این انرژی برای به گردش در آوردن یک پمپ داخلی استفاده می کند. چرخش پره های واتر پمپ باعث به جریان انداختن سیال خنک کننده می شود تا از بلوک موتور عبور کند و حرارت آن را جذب کند، سپس این سیال وارد رادیاتور می شود و در آنجا حرارت خود را دفع می کند و دوباره به سمت واتر پمپ بر می گردد و این چرخه همچنان ادامه دارد.

با چرخش واتر پمپ معمولا موتور خودروها با دمای حدود 93.3 درجه کار می کنند که دمای نسبتا مناسبی است. بنابراین وقتی ظاهرا مشکلی وجود ندارد چرا باید از واتر پمپ برقی استفاده کنیم؟

حقیقت این است که هر قطعه ای که حرکت دورانی خود را از انرژی تسمه موتور دریافت می کند باعث افت قدرت موتور، افزایش مصرف سوخت یا هر دوی آنها می شود. حتما افت قدرت موتور و افزایش مصرف سوخت را هنگام روشن کردن کولر تجربه کرده اید. زیرا موتور برای اینکه کمپرسور کولر را بچرخاند و در عین حال سرعت خود را حفظ کند باید تحت فشار بیشتری کار کند. مشابه همین اتلاف انرژی در تمام مدتی که واتر پمپ به تسمه متصل و در حال چرخش است وجود دارد. مزیت واتر پمپ برقی اینجا مشخص می شود زیرا نیازی به انرژی چرخشی تسمه موتور ندارد و نیروی مورد نیاز خود را از باتری تامین می کند. شاید اینطور فکر کنید که با توجه به قانون ترمودینامیک که بیان می کند نمی توان انرژی را تولید کرد یا آن را از بین برد، پس آیا استفاده از واتر پمپ برقی برای تامین انرژی مورد نیاز برای شارژ باتری، فشار بیشتری به دینام (که توسط تسمه به چرخش در می آید) وارد نمی کند؟ آیا این اتلاف انرژی نباید در قسمت دیگری جبران شود و در عملکرد موتور تاثیر منفی ندارد؟ به طور خلاصه باید گفت تاثیر آن در حدی نیست که محسوس باشد.





در واقع قانون ترمودینامیک همچنان در مورد پمپ برقی هم صادق است ولی پمپ مکانیکی دائما با سرعتی متناسب با سرعت موتور در حال چرخش است. در نتیجه پمپ مکانیکی گاهی اوقات مقدار زیادی سیال را داخل موتور پمپ می کند با اینکه موتور به حدی داغ نیست که واقعا به این حجم زیاد سیال نیاز داشته باشد. بنابراین انرژی هدر می رود. بعضی اوقات موتور به حجم بیشتری از سیال نسبت به آنچه دریافت می کند نیاز دارد مانند حالتی که پس از رانندگی در شرایط سخت در یک روز بسیار گرم بلافاصله موتور را خاموش می کنید. با خاموش شدن موتور چرخش واتر پمپ مکانیکی قطع می شود و عدم دفع حرارت باعث فرسایش سریعتر بعضی قطعات موتور می شود.

برخلاف واتر پمپ مکانیکی، استفاده از واتر پمپ برقی این امکان را برای خودروسازان فراهم می کند که بتوانند با دقت بسیار بیشتری محاسبه کنند که در بازه های دمایی معین چه مقدار از سیال خنک کننده باید داخل موتور گردش کند. بنابراین واتر پمپ برقی راندمان بالاتری دارد و با نیازهای ویژه موتور برای خنک شدن در شرایط مختلف سازگاری بیشتری دارد. البته پمپ برقی هم بی عیب نیست. عیب پمپ های برقی این است که معمولا به اندازه پمپ های مکانیکی قوی نیستند و نرخ جریان پایینتری دارند و نمی توانند با سرعتی برابر با پمپ های مکانیکی حجم یکسانی از سیال را جا به جا کنند. به دلیل اینکه پمپ های برقی پتانسیل افزایش قدرت موتور را دارند عموما مخصوص افرادی به بازار عرضه می شدند که با خودروهای خود در پیست مسابقه می دادند. برخی افراد از این بابت نگران هستند که شاید پمپ های برقی دوام کافی برای رانندگی روزمره در شرایط سخت را نداشته باشند در حالی که بسیاری از مصرف کنندگان این پمپ ها در انجمن های گفتگوی مربوط به خودروهای اسپرت ذکر کرده اند که از عملکرد این پمپ ها در دراز مدت راضی بودند. طبق گزارشات مختلف واتر پمپ های برقی حدود 3 تا 10 اسب بخار به قدرت موتور اضافه می کنند.

استفاده از واتر پمپ برقی باعث افزایش عمر موتور نیز می شود زیرا فشار وارد بر موتور را کمتر می کند و علاوه بر این مصرف سوخت را نیز کاهش می دهد.





# اتونت

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

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

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



WWW.AUTO-NET.IR



دانلود از سیب اپ iOS



اندروید دانلود از کافه بازار



وبسایت