



مجله خبری اتونت

شماره ی سوم
شهریور ماه ۱۳۹۷



معرفی ام جی ۳ مدل ۲۰۱۸

40



بی ام و M۲ کامپتیشن
غول سرکش باواریایی!



معرفی تویوتا هایلوکس فیس
لیفت ۲۰۱۹



سودآورترین خودروهای ۲۰۱۸



سودآورترین خودروهای ۲۰۱۸

گزارش

(صفحه ۲۲)

رونمایی از فراری ۴۸۸ با تیونینگ میشا دیزاینز

تیونینگ

(صفحه ۵۰)



مرسدس ۶۳S AMG GLC با تیونینگ برابوس

تیونینگ

(صفحه ۱۶)



بی ام و M۲ کامپتیشن غول سرکش باواریایی!

بررسی تخصصی

(صفحه ۴)



معرفی پورشه کیمن GT۴ اسپرت رالی

کانسپت

(صفحه ۴۶)



لکسس ES۳۰۰H مدل ۲۰۱۹

بررسی تخصصی

(صفحه ۵۲)



معرفی تویوتا هایلوکس فیس لیفت ۲۰۱۹

معرفی خودرو

(صفحه ۱۸)



سوزوکی جیمنی لیبرتی واک

معرفی خودرو

(صفحه ۸)



معرفی ام جی ۳ مدل ۲۰۱۸

معرفی خودرو

(صفحه ۶۸)



چری آریزو ۵ یا بسترن B۳۰

بررسی خودرو داخلی

(صفحه ۷۰)



بررسی تخصصی کاوازاکی نینجا H۲

بررسی تخصصی

(صفحه ۲۶)



مزایا تا معایب برلیانس سری H۳۳۰

بررسی خودرو داخلی

(صفحه ۲۸)



بی‌ام‌و M۲ کامپلیشن: غول سرکشت باواریایی

محصولات M پرفورمنس بی‌ام‌و اصولاً دارای قدرت بیشتر و برخی ریزه‌کاری‌های جزئی در طراحی هستند اما این بار بی‌ام‌و M۲ قدم را فراتر نهاده و در نسخه‌ی جدید خود تغییراتی اساسی را دیده است.

بزرگترین تغییری که در این بخش شاهد آن هستیم تغییر پیشرانه است. پیشرانه‌ی ۶ سیلندر توربوی خطی که از مدل M۱۳۵i به این خودرو رسیده بود جای خود را به یک موتور قدرتمند از خانواده‌ی M۴ داده است.

پیشرانه‌ی جدید در مقایسه با مدل قبلی از نظر حجمی تفاوتی نداشته است، اما این موتور با بهره‌گیری از دو توربو شارژر و سیستم‌های تزریق سوختی سیستم‌های خنک‌کنندگی هوی دیوتی توانسته قدرت M۲ جدید را از ۳۶۵ اسب بخار به ۴۰۴ اسب ارتقا دهد و گشتاور آن را از ۵۰۰ نیوتن متر به ۵۵۰ برساند که این تغییرات در نوع خود بسیار قابل توجه است.

البته که قدرت بیشتر را نمی‌توان رها کرد بنابراین مهندسان بی‌ام‌و شاسی را نیز ارتقا داده‌اند. در آغاز باید گفت پوسته‌ی M۲ استاندارد با استفاده از قطعات فیبر کربنی و آلومینیومی مستحکم‌تر شده و سیستم تعلیق عقب نیز دارای مفصل‌های قوی‌تری است. اما ایرادی که در اینجا می‌توان به آن پی برد عدم تغییر کلیت کالیبراسیون سیستم تعلیق است و همچنین آپشن دامپرهای تعلیق پذیر نیز وجود ندارد.

از طرف دیگر سیستم کنترل پایداری دوباره تنظیم شده و هم‌اکنون شاهد دیفرانسیل لغزش محدود با کنترل الکترونیکی می‌باشیم. سیستم ترمز هم دارای دیسک‌های بزرگ‌تر ۳۸۰ و ۳۷۰ میلی‌متری در جلو و عقب بوده ولی همچون گذشته یک گیربکس ۶ سرعته دستی و ۷ سرعته دوکلاچه را می‌توان انتخاب کرد.



احتمالاً تنها طرفداران تیزچشم بامو خواهند توانست تغییرات ظاهری M۲ کامپتیشن را تشخیص دهند. این خودرو دارای جلوپنجره کلیوی پهن‌تر و سپر جلوی متفاوتی است که ورودی‌های هوای بزرگ‌تری برای بهبود سیستم خنک‌کنندگی را در خود جای داده است. همچنین عناصر مشکی براق زیادی در بدنه وجود داشته و رینگ‌های ۱۹ اینچی آلیاژی را نیز می‌توان به رنگ مشکی انتخاب کرد.

داخل کابین شاهد تغییرات نه چندان زیادی هستیم. واضح‌ترین تفاوت این خودرو نصب صندلی‌های جلویی است که دارای بالشتک‌های بسیار زیاد و همچنین لوگوی نورانی M۲ می‌باشد. این خودرو همانند M۲ استاندارد از فینیش درجه یک و طراحی متمرکز روی راننده سود می‌برد.

با اندک فشاری روی دکمه قرمز استارت که برای اولین بار در این خودرو دیده می‌شود پیشرانه ۶ سیلندر توئین توربوی خطی از خواب خوش بیدار می‌شود. درگیر کردن اولین دنده با استفاده از دسته‌دنده‌ای است که فواصل حرکتی کمی داشته و با اندکی تلاش می‌توان وضعیت صحیح را پیدا کرد. حداکثر گشتاور این پیشرانه در دور ۲۳۵۰ حاصل می‌شود و علیرغم اینکه وزن خودرو ۵۵ کیلوگرم بیشتر از نسخه استاندارد است اما شتاب گیری M۲ کامپتیشن با زحمت زیادی همراه نیست. به یاد داشته باشید که این خودرو بیش از آنکه عضو دیگری از خانواده باشد به عنوان جایگزین M۲ ایفای نقش می‌کند.





با استفاده از گیربکس دوکلاچه به شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت ۴.۴ ثانیه‌ای می‌رسید. این خودرو به همان اندازه که اعداد نشان می‌دهند سریع است. پرفورمنس قابل‌ارائه توسط M۲ کامپتیشن واقعاً هیجان‌انگیز می‌باشد. در جایی که خودروی قبلی بهترین عملکردش را در دورهای میانی نشان می‌داد، خودروی جدید در هر دوری قوی بوده و ردلاین آن ۷۵۰۰ می‌باشد. به همهی این موارد باید صدای جذابی را اضافه کنیم که طبیعی‌تر می‌باشد. با انتخاب حالت‌های رانندگی اسپورت و اسپورت پلاس شاهد تیزی خوب پیشرانه هستیم.

با رسیدن به پیچ کافی است ترمزهای بزرگ‌تر و قوی‌تر را فشار دهید. سیستم هماهنگی با دور پیرانه نیز به طور خودکار اقدام به معکوس دادن می‌کند. حمله به پیچ‌ها نشان می‌دهد که فرمان خودرو فرجه و مستقیم بوده و دماغه خودرو چسبندگی زیادی دارد. با این خودرو می‌توانید اعتماد به نفس زیادی در پیچ‌ها داشته باشید.

تغییراتی که در سیستم تعلیق عقب و دیفرانسیل صورت گرفته باعث می‌شود خودرو در هنگام خروج از پیچ و زمان فشار پدال گاز برجسته‌تر باشد. البته که قدرت و گشتاور زیادی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود و به همین خاطر M۲ کامپتیشن به راحتی می‌تواند بیش فرمانی را در زمان خاموش شدن سیستم‌های الکترونیکی نشان دهد؛ اما به یاد داشته باشید بازنگری‌های صورت گرفته در سیستم تعلیق باعث شده‌اند این خودرو کنترل بیشتری در مقایسه با قبل داشته باشد. هنوز هم ناهمواری‌های جاده می‌توانند باعث ناراحتی این بامو کوتاه و پهن شوند اما اکثر اوقات می‌توانید سواری خوبی را تجربه کنید.



مشخصات کلی بی ام و M۲ کامپتیشن

- قیمت: ۴۹۲۸۵ پوند
- پیشرانه: ۶ سیلندر ۳ لیتری توربو
- قدرت/گشتاور: ۴۰۴ اسب بخار/۵۵۰ نیوتون متر
- گیربکس: ۶ سرعته دستی، دیفرانسیل عقب
- شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت: ۴.۴ ثانیه
- حداکثر سرعت: ۲۵۰ کیلومتر در ساعت
- مصرف سوخت: ۱۰ لیتر در هر صد کیلومتر



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



BMW M2 Competition



سوزوکی جیمنی لیبرتی واک

سوزوکی جیمنی در اقدامی هدفمند شبیه به بنز G class تیون شد که نشانگر یک بزرگ مرد کوچک است. سوزوکی جیمنی یک آفرودر کوچک ژاپنی است که علی‌رغم ابعاد جمع‌وجور خود چندین سال است طرفداران زیادی داشته و به خاطر عملکرد قابل‌توجه در عبور از مسیرهای صعب‌العبور و همچنین قوای محرکه بی‌حاشیه شهری به هم زده است. جدیدترین نسل این خودرو که همین چند هفته پیش معرفی شده دارای پرفورمنسی احساس‌برانگیز و ظاهری است که ما را به یاد مرسدس بنز G کلاس می‌اندازد. هم‌اکنون تیونر مشهور دنیای خودرو یعنی لیبرتی واک با استفاده از کیت بدنه الهام‌گرفته از G کلاس توانسته جیمنی را یک پله ارتقا دهد.

کار را با نمای جلو آغاز می‌کنیم که لیبرتی واک در آن یک سپر مشابه نمونه بکار رفته در G کلاس نصب کرده است. همچنین داخل آن شاهد ورودی هوای مربعی و چراغ‌های روز روشن LED هستیم. همچنین سپر دارای جا پلاک مشکی و قلاب یدک کشی نقره‌ای می‌باشد. همان‌گونه که می‌دانید لیبرتی واک بیشتر به خاطر تیون محصولات لامبورگینی و نیسان GT-R شناخته می‌شود اما در این مورد کاپوتی مشابه با G کلاس روی جیمنی نصب کرده است. این کاپوت دارای ورودی گیرا و برجستگی می‌باشد و بر خصوصیات آفرود این ژاپنی ریزه‌میزه تأکید دارد.

بنا به سنت همیشگی لیبرتی واک شاهد بچه‌گلگیرهایی هستیم که بازهم شباهت زیادی با G کلاس دارند. نهایتاً باید به رینگ‌های جدید، رکاب‌های جانبی و سقفی با چراغ‌های جدید و برخی عناصر گیرای دیگر هم اشاره کنیم.

موسس این کمپانی تیونینگ واتارو کاتو در شبکه اینستاگرام این خودروی جدید را به نمایش گذاشته و اعلام کرده پیش‌فروش آن هم‌اکنون آغاز شده است. هنوز قیمت کیت مورد بحث اعلام نشده اما انتظار نمی‌رود قیمت آن بالاتر از چند هزار دلار باشد.



SUZUKI

SUZUKI Jimny Liberty





تجربه رانندگی با فورد موستانگ بولیت ۲۰۱۹

یکی از جذاب ترین فیلم های اکشن تاریخ ، فیلم استیو مک کوئین در سال ۱۹۶۸ است . در این فیلم صحنه های هیجان انگیزی در پی پرش های پی در پی این هنرپیشه افسانه ای از خیابان های عجیب سان فرانسیسکو وجود دارد که در خاطر بسیاری از ما وجود دارد. اما فورد به مناسب پنجاهمین سالگرد تولید این فیلم اقدام به تولید نسخه ویژه ای از خودروی عضلانی محبوب خود کرد.

پیش از این نیز بولیت در سال های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۸ نیز تولید شده بود . معمولاً این گونه خودروها دارای نشان های متفاوت و رنگ بدنه سبز تیره یا مشکی بوده در حالی که پیشرانه ای با کمی قدرت بیشتر ارائه می کنند. تولید این خودرو محدود بوده اما میزان محدودیت آن به ظرفیت تولید و فروش فورد در یک سال بازمی گردد.



موستانگ بولیت ۲۰۱۹ از همان پیشرانه ۸ سیلندر ۵ لیتری مدل GT استفاده می کند اما دارای سیستم ورود هوای خنک متفاوتی می باشد. دریچه گاز هم از ۸۲ به ۸۷ میلی متر ارتقا یافته و منیفولد ورودی هم از مدل GT۳۵۰ قرض گرفته شده است. این تغییرات به همراه برنامه ریزی ویژه ی پیشرانه باعث شده اند بولیت نسبت به GT حدود ۱۴ اسب بخار قوی تر باشد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت این خودرو همان ۴.۶ ثانیه باقی مانده و حداکثر سرعت آن نیز ۲۵۰ کیلومتر در ساعت می باشد.



جدیدترین نسخه موستانگ بولیت همچنین دارای سیستم تعلیق ارتقا یافته، سیستم اگزوز فعال، حالت‌های رانندگی اسپورت و کیت ترمز برمبو می‌باشد.

بالتر از همه‌ی این‌ها باید به دامپ‌های فعال مگنه راید فورد اشاره کنیم که سواری روان اما سفت را به همراه چسبندگی بالا تضمین می‌کنند. شما واقعاً این تفاوت را مخصوصاً در جاده‌های ناهموار می‌توانید حس کنید. به نظر ما این دامپ‌ها ارزش ۱۶۰۰ پوند اضافه پرداخت را دارند.

موستانگ بولیت با صندلی‌های اسپورت ریکارویی عرضه می‌شوند که دارای دوخت‌های ویژه می‌باشد؛ اما این صندلی‌ها احساس سفتی داشته و حداقل حمایت از بدن را به عمل می‌آورند. بزرگ‌سالانی که جثه کوچکی دارند این صندلی‌ها را دوست خواهند داشت اما افرادی با هیکل بزرگ‌تر در آن‌ها ناراحت خواهند بود. در مقایسه باید گفت صندلی‌های موستانگ GT استاندارد بهتر بوده و تنظیمات و حمایت بهتری از بدن نشان می‌دهند.

جای شرمساری است که بولیت را نمی‌توان با صندلی‌های استاندارد GT سفارش داد. پیشنهاد ما این است که اگر به دنبال خرید موستانگ بولیت هستید حتماً یک‌بار در صندلی‌ها بنشینید و سپس در صورت پسند آن خودرو را بخرید. در بخش عقب نیز فقط فضایی برای کودکان وجود دارد.

تمامی مدل‌های بولیت با سیستم اطلاعات سرگرمی SYNC^۳ فورد عرضه می‌شوند. این مدل ویژه دارای صفحه‌نمایش تیز و مناسب ۱۲ اینچی بوده و فشار روغن و منی‌فولد را نیز نشان می‌دهد. نهایتاً باید به فرمان این خودرو و اهرم تعویض دنده‌ای اشاره کرد که ما را به یاد همان موستانگ ۵۰ سال قبل می‌اندازد.

موستانگ بولیت در جاده تلاش‌های خود برای خاص بودن را نشان می‌دهد. هر خودروی اسپورت قوی و دیفرانسیل عقب می‌تواند جذاب باشد اما در کل موستانگ خودرویی با توازن بالا و هیجان رانندگی است.

زمانی که پدال گاز را از حالت سکون فشار دهید و البته به دنبال دود کردن لاستیک‌ها نباشید قدرت به خوبی به جاده منتقل خواهد شد. شتاب‌گیری قوی همیشه در دسترس شماست.

بولیت در پیچ‌ها به‌طور سورپرایز کننده‌ای چابک و پاسخگو است. سیستم تعلیق اشاره شده در بالا به انتقال مناسب نیروها کمک می‌کند و بنابراین خودرو به همان جایی که می‌خواهید می‌رود. ترمزهای برمبو نیز قدرت توقف بالایی ایجاد می‌کنند.





مهندسان فورد به صدای آگزوز موستانگ بولیت افتخار می‌کنند. واقعاً هم صدای فوق‌العاده‌ای را شاهد هستیم. در زمان شتاب‌گیری سنگین غرش‌های پیش‌رانه به هوا می‌رود و در زمان رها کردن پدال گاز هم صدای خفیه‌ی جذابی به گوش می‌رسد. این صدا در کوتاه‌مدت کاملاً جذاب است اما شاید در سفرهای طولانی کمی خسته‌کننده باشد. مهندسان و بازاریابان فورد تأکید داشته‌اند که موستانگ بولیت خودرویی ویژه‌ی پیست نیست و یک پورشه ۷۱۸ کیمن با قیمت مشابه برای رانندگی در پیست بسیار بهتر است.

قیمت موستانگ GT از ۴۲۱۴۵ پوند آغاز می‌شود. اگر دامپ‌های مگنه‌راید را انتخاب کنید باید ۴۸۷۴۵ پوند برای موستانگ بولیت پردازید که شاید ارزشش را داشته باشد.

فورد موستانگ بولیت ۲۰۱۹ یک خودروی پرفورمنس لذت‌بخش است که در کلاس آمریکایی‌های کلاسیک کاملاً جا می‌گیرد. این خودرو دارای گشتاور زیاد، گیربکس دستی و ظاهر سنتی عضلانی‌های آمریکایی بوده و اگرچه قیمت آن در مقایسه با نسخه استاندارد GT زیاد است اما اگر خواهان یک خودروی عضلانی سنتی باشید قطعاً موستانگ بولیت را دوست خواهید داشت.

مشخصات کلی فورد موستانگ بولیت

قیمت: ۴۷,۱۴۵ پوند

پیش‌رانه: ۸ سیلندر ۵ لیتری بنزینی

قدرت/گشتاور: ۴۵۸ اسب بخار/۵۲۹ نیوتون متر

گیربکس: ۶ سرعته دستی، دیفرانسیل عقب

شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت: ۴.۶ ثانیه

حداکثر سرعت: ۲۵۰ کیلومتر در ساعت

مصرف سوخت: ۱۲.۴ لیتر در هر صد کیلومتر



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



Ford Mustang Bullitt



دست خود را روی دسته‌دنده نگه دارید

آموزش

نگه داشتن دست روی دسته‌دنده عادت تعداد زیادی از رانندگان است اما این عمل می‌تواند تأثیرات بدی روی گیربکس خودرو داشته باشد. احتمالاً هنگام دوره‌های آموزشی دریافت گواهینامه فرد آموزش‌دهنده به شما گفته که هر دو دست خود را تا حد امکان روی فرمان قرار دهید و اگرچه شاید شما با گذشت زمان و به دست آوردن تجربه‌ی بیشتر برخی روش‌های خود را داشته باشید اما این قانون واقعاً به درد شما می‌خورد. بسیاری از ما در هنگام رانندگی دست خود را روی دسته‌دنده نگه می‌داریم اما آیا می‌دانید که با این کار می‌توانید به گیربکس خودرو آسیب برسانید؟

با دنبال کردن دسته‌دنده به داخل تونل گیربکس و نگاه کردن به طرف دیگر میله‌ی کنترلی را خواهید یافت که دارای دوشاخه‌ی انتخاب‌کننده بوده و هر شاخه برای دو دنده مشترک است. این دوشاخه‌ی تعویض‌کننده برای درگیر شدن با پیوست دندانه‌ای (دنده‌ای که در شفت گیربکس و در حال چرخش دیده می‌شود) طراحی شده است. سپس این شاخه باعث فشار دادن پیوست دندانه‌ای به طرف دنده‌ی موردنیاز می‌شود، این عمل با کمک سنکرون انجام می‌شود تا عمل درگیر شدن قطعات دندانه‌دار به نرمی صورت گیرد.

بنابراین دوشاخه‌ی انتخاب‌کننده برای اعمال نیرو به پیوست دندانه‌ای طراحی شده و تماس‌های کوچک در هر طرف شاخه به عنوان مناطق تماس بین دو شاخه استفاده می‌شود. البته دوشاخه‌ی انتخاب‌کننده زمان کوتاهی را به پیوست دندانه‌ای تماس می‌یابد؛ اما با قرار دادن دست خود روی دسته‌دنده، این فشار دوشاخه برای دوره‌ی ثابتی خاتمه می‌یابد و بنابراین باعث ایجاد ساییدگی ناخواسته می‌شود. عموماً دوشاخه‌های تعویضی از فولاد سخت شده ساخته می‌شوند بنابراین می‌توانند فشار نرمال ایجاد شده حین تعویض دنده را تحمل کنند اما وزن دست شما روی دسته‌دنده می‌تواند ساییدگی پیوست دندانه‌ای و دوشاخه‌ی انتخاب‌کننده را سرعت بخشد. سناریوی بدتر اینکه شما می‌توانید باعث شکستن دوشاخه‌ی انتخاب‌کننده و یا ساییدگی بست پیوست دندانه‌ای شوید که این امر مشکلات بیشتری را برای گیربکس ایجاد خواهد کرد؛ بنابراین از این به بعد تمرین کنید که پس از هر بار تعویض دنده مجدداً دست خود را روی فرمان قرار می‌دهید و حداکثر کنترل خودروی خود را در اختیار دارید.

از این طریق مهارت‌های رانندگی شما نیز ارتقا خواهد یافت و خودرویتان امن‌تر و دقیق‌تر خواهد بود و البته گیربکس نیز به خاطر عدم وجود فشار ناخواسته روی قطعاتش از شما تشکر خواهد کرد.



علت ایجاد لایه چربی و کثیفی بر روی شیشه خودرو چیست؟ آموزش

همه ی رانندگان کثیفی و چرب شدن شیشه جلوی خودرو را تجربه کرده اند یک از شایعترین علل ایجاد چربی و آلودگی ، استفاده از کولر در فصول گرم می باشد . به خاطر تشدید شدن عمل تعرق چربی ها و املاح معدنی بیشتری از بدن خارج می شود و سرد کردن هوای داخل خودرو و مبحث ماندن این مولکول ها در داخل خودرو باعث می شود چربی ها بیشتر به شیشه ها جذب شوند .

علل اصلی ایجاد لایه چربی و کثیفی بر روی شیشه خودروها آلودگی ها و موادی دیگری که در هوا وجود دارد (دود خودرو های دیزلی به همراه خود مقدار زیادی مولکول های چربی درون خود دارند)

استفاده از دستمال های نه چندان تمیز برای پاک کردن شیشه ها، براق کننده های داشبورد و لوازم داخلی خودرو ، واکس ها و لوسیون های مخصوص روکش صندلی های چرمی از دیگر عوامل ایجاد آلودگی بر شیشه است.

راه حل ها برای جلوگیری از ایجاد لایه چربی و آلودگی بر روی شیشه خودرو

برای تنفس و تعرق که راه حلی وجود ندارد . اما می توان در فصول گرم که تعرق زیاد تر است ، به محض ورود به خودرو از کولر استفاده نکنیم و شیشه ها را پایین بدهیم تا به مرور رطوبت بدن کم شود و تنفس آرام تر شود ، سپس شیشه ها را بالا کشید.

در زمان آلودگی هوا و زمانی که پشت خودرو های سنگین قرار می گیرید شیشه ها را بالا دهید و دریچه تهویه هوا را ببندید.

بهتر است برای شیشه ها از دستمال جداگانه ای استفاده کنیم و اگر شیشه ها خیلی کثیف هستند به یک روش دیگر و یا دستمال دیگر شیشه ها را تمیزتر کنیم بعد با پارچه یا روزنامه ای تمیز شیشه ها را پاک کنیم . (دستمال های میکرو فایبر و کاغذ ها قدرت جذب چربی های بیشتری نسبت به دستمال های عادی دارند).

زمانی که از لوسیون ها و واکس ها ، برای براق کردن لوازم داخلی خودرو استفاده می کنید بهتر است بگذارید درب ها برای مدتی باز باشند و یا شیشه ها برای چند دقیقه ای باز بمانند .



مرسدس S63 AMG با تیونینگ برابوس

برابوس شرکت خودروسازی آلمانی است، که در زمینه تیونینگ خودرو و ارائه خدمات پس از فروش مختص محصولات شرکت‌های مرسدس بنز، اسمارت و مایباخ فعالیت می‌نماید. شرکت برابوس در سال ۱۹۷۷ توسط کلاوس براکمان و بودو بوشمان راه‌اندازی شد، که نام آن، از تفکیک سه حرف نخست نام خانوادگی بنیانگذاران آن؛ براکمان (به آلمانی: Brackman) و بوشمان (به آلمانی: Buschmann) گرفته شده است. این شرکت در حال حاضر بزرگترین تیونر اتومبیل‌های مرسدس بنز می‌باشد. دفتر مرکزی و کارخانه اصلی شرکت برابوس در شهر بتتروپ، آلمان قرار دارد. پس از معرفی نسخه‌های تقویت شده از اسمارت و مرسدس کلاس G، اکنون "برابوس" از AMG GLC 63S تقویت شده پرده برداشته است.

این بار این تیونر تصمیم گرفته سراغ پرچم دار نسخه‌های S63 برود تا ویژگی‌های این کراس اوور جمع و جور را به یک سوپر کار شبیه کند. اولین تغییر از موتور صورت می‌گیرد، جایی که یک کنترل کننده کمکی روی موتور ۴ لیتری V8 و بیتوربو سوار می‌شود که فشار موتور را بالا برده و ساختاری جدید به پاشش سوخت و احتراق موتور می‌دهد. با تغییرات برابوس در موتور، میزان ۸۹ اسب بخار ارتقا در قدرت را خواهیم داشت و خروجی قدرت موتور عدد ۵۹۱ اسب بخار را نشان می‌دهد. همچنین گشتاور این خودرو به میزان ۱۰۰ نیوتن متر بیش تر شده است.



3.6 sec



4.0 L

BiTurbo Charged
Engine



591

Horse Power



مجله خبری اتوننت
WWW.AUTO-NET.IR



نسخه تقویت شده AMG GLC 63S می تواند تنها در ۳/۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و البته این افزایش سرعت تا سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت ادامه خواهد داشت و این سرعتی است که سیستم محدود کننده مرسدس به شما اجازه می دهد داشته باشید. در واقع این خودرو تا سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. هنگام شتاب گیری، سیستم تخلیه و اگزوز صدا را کنترل می کند و همچنین شما می توانید این صدا را زیاد یا کم کنید.

برابوس سیستم تعلیق بادی اصلاح شده ای را روی این خودرو سوار کرده است و ارتفاع آن را به میزان ۳۰ میلی متر کاهش داده تا این نسخه خوابیده تر از نسخه معمولی باشد. این کاهش ارتفاع با رینگ های ۲۲ اینچی برابوس ترکیبی به وجود می آورند تا در یک نگاه متوجه شوید با یک خودروی متفاوت طرف هستید. در داخل و خارج خودرو، قطعاتی از جنس فیبر کربن برای سبک تر شدن خودرو یده می شود و البته برای آن دسته از مشتریان که می خواهند یک برابوس تمام عیار سوار شوند امکان سفارش چرم مخصوص و لوازم جانبی متفرقه با لوگوی این برند فراهم است.



معرفی تویوتا هایلوکس فیس لیفت ۲۰۱۹

هایلوکس را همه می‌شناسند همه جذاب مغرور و مستحکم است بادوام است و دوست داشتنی همه ی اینها باعث نشده که ژاپنی ها از به روز کردن و آپدیت کردن هایلوکس غافل شوند بلکه تویوتا مدل جدید فیس لیفت شده ای از وانت هایلوکس را با نام SR و SR5 به بازار معرفی کرد که این مدل ها بروزرسانی هایی را در بخش های مختلف تجربه کرده اند.



طراحی مدل فیس لیفت هایلوکس بسیار شبیه به مدل هایلوکس Rogue شده است که این خودرو نیز چندی پیش به بازار استرالیا عرضه شده بود. هایلوکس جدید همانند قبل همچنان در دو نسخه تک دیفرانسیل و دو دیفرانسیل بازار عرضه خواهد شد. همچنین تویوتا اقدام به اضافه کردن برخی امکانات مدل لندکروزر تویوتا پرادو در این مدل کرده است تا به این ترتیب هایلوکس فیس لیفت بتواند قدرتمند تر از قبل در بازار رقابت کند.

در نمای جلو شاهد جلو پنجره ای جدید هستیم و طراحی جدید سپرها نیز نمایی خشن تر را برای هایلوکس ایجاد کردند. اصلی ترین تفاوت مدل SR با مدل SR5 در رنگ جلو پنجره آنهاست به طوری که مدل SR5 دارای جلو پنجره با حاشیه کروم ای است اما جلو پنجره مدل SR هم رنگ بدنه است. همچنین رینگ های این دو مدل نیز با یکدیگر تفاوت دارند.

تویوتا در قدم بعدی اقدام به اضافه کردن یک سری تجهیزات ایمنی به هایلوکس فیس لیفت کرده است و به این ترتیب ایمنی این خودرو را بهبود بخشیده است. از بین تجهیزات ایمنی جدید این خودرو باید به سیستم ترمز اضطراری خودکار (AEB) اشاره کرد.

تویوتا در بخش فنی هایلوکس فیس لیفت تغییری را ایجاد نکرده است و این خودرو همچنان با طیفی از موتورهای بنزینی و دیزلی در بازار قابل خریداری خواهد بود. قدرتمند ترین موتور این خودرو ۴ لیتری شش سیلندر است و مدل هایی نیز به موتور چهار سیلندر ۲.۷ لیتری مجهز خواهد بود نسخه دیزلی هایلوکس نیز برای بازار اروپا و استرالیا در نظر گرفته شده است.



مجله خبری اتوننت
WWW.AUTO-NET.IR



TOYOTA

TOYOTA Hilux 2019



فورد F350 مگاپتور

مگاپتور نام ترسناک ترین دایناسور تاریخ است که بر روی این خودروی مهیج گذارده شده و باید افرین گفت به سازندگان این ابرپیکاپ زیرا رپتور یک مهندسی شگفت‌انگیز است.

ابعاد فوق‌العاده بزرگ، بدنه‌ای با ابهت و پیشرانه‌ی قوی باعث می‌شود این خودرو برای افرادی که به دنبال یک اسب کاری تمام‌عیار و همچنین یک آفرودر خشن هستند کاملاً مناسب جلوه کند.

تنها یک مشکل وجود دارد: این خودرو با پیشرانه 6 سیلندر 3.5 لیتری اکوبوست قوی عرضه می‌شود. بله خب این مشکل نیست زیرا رپتور قدرت قابل‌توجه 450 اسب بخاری دارد؛ اما اگر شما طرفدار پیشرانه‌ی دیزلی باشید می‌توانید نسخه 6 سیلندر 3 لیتری دیزلی را انتخاب کنید یا اینکه رنجر رپتور را که هنوز به خاک آمریکا نرسیده را برگزینید. هر دو پیشرانه کاملاً توانا هستند اما خب برخی افراد هرگز به این‌ها قانع نمی‌شوند!





دیفکو F-350 مگا رپتور به لاستیک‌های 46 اینچی و بدنه‌ای جذاب با رنگ خاکستری و آبی آسمانی مجهز شده است. این مگا رپتور واقعاً بزرگ بوده و زمانی که افراد در کنار خودرو قرار بگیرند بهتر می‌توان به ابهت آن پی برد. فعلاً خبری رسمی درباره قوای محرکه این هیولا منتشر نشده است. تراک‌های استاندارد F-350 از پیش‌رانه 8 سیلندر 6.7 لیتری با قدرت 450 اسب بخار و گشتاور 1268 نیوتون متری استفاده می‌کنند. البته گفته شده که این مگا رپتور گشتاور فوق‌العاده‌ی 1898 نیوتون متری دارد که فکر می‌کنیم به خاطر دست‌کاری سنگین توربو چنین نتیجه‌ای حاصل شده است.



با این تفاسیر نسخه‌های رپتور دیزلی تراک‌های سوپر دیوتی فورد اصلاً بد نیستند اما خب به صورت رسمی در دسترس نمی‌باشند. یک کمپانی با نام دیفکو تراکس یک مگا رپتور را با استفاده از فورد F-350 ساخته است. این خودرو با آن هیبت شگفت‌انگیز باعث می‌شود رپتورهای سوپر دیوتی کنونی شبیه اسباب‌بازی‌ها به چشم آیند.



سودآورترین خودروهای ۲۰۱۸

گزارش

فراری و پورشه در ۶ ماه اول سال ۲۰۱۸، سودآورترین شرکت‌های صنعت خودروسازی عنوان گرفتند.



این مطالعه که توسط یک پروفسور اقتصاد اهل آلمان به نام فردیناند دودنهوفر انجام شده نشان می‌دهد فراری سودده ترین برند صنعت خودرو در شش ماهه اول سال جاری بوده است. این سوپر اسپورت ساز مشهور ایتالیایی سود عملیاتی 69 هزار یورویی به ازای هر خودروی جدید فروخته شده دارد. در طرف دیگر جدول نیز جگوار-لندروور قرار دارد که از فروش هر خودرو تنها 800 یورو به جیب می‌زند. گروه‌های بزرگ خودروسازی همیشه یک هدف اصلی را در اولویت داشته‌اند؛ سودآوری بیشتر. برای رسیدن به فروش و به طبع سودآوری بیشتر، هر برند انتخاب‌های گسترده‌ای پیش‌رو دارد. به عنوان مثال، پس از مشاهده‌ی سیر نزولی فروش محصولات نیسان در آمریکا مقامات این برند ژاپنی به دنبال کاهش تولید خودرو تا ۲۰ درصد در این منطقه و تمرکز بر بازار کشورهای دیگری مانند چین هستند، یا مدیران ارشد فورد که مدل‌های شاسی‌بلند و کراس‌اور را جایگزین سدان و هاچ‌بک کردند تا به تقاضای بالای بازار به این کلاس از خودروها پاسخ دهند کردند و البته، سود بیشتری هم به دست آورند.





سودآوری بالای فراری و پورشه اولین باری نیست که اتفاق می‌افتد؛ در واقع سال گذشته نیز این دو برند در این زمینه پیشتاز بوده‌اند. در سال ۲۰۱۷ فراری با فروش هر خودرو نزدیک به ۹۰ هزار دلار و پورشه هم حدود ۱۷ هزار دلار سودآوری داشته‌اند.

اشتوتگارتی‌های خالق 911 در سال ۲۰۱۸ با فروش هر خودرو نزدیک به ۱۷ هزار یورو (حدود ۱۹ هزار و ۷۱۵ دلار) سود به‌جیب زده‌اند؛ در مقابل هر سه برند لوکس آلمان، حدود ۹ هزار یورو (حدود ۱۰ هزار و ۵۰۰ دلار) با فروش هر محصول به سرمایه‌ی شرکت اضافه کرده‌اند. بر اساس پژوهش دودن‌هافر، مازراتی با فروش هر مدل ۵ هزار یورو (حدود ۵ هزار و ۸۰۰ دلار) به‌دست آورده و ولوو هم کمی پایین‌تر از این مبلغ سود کرده است. جالب این است که خودروساز بریتانیایی بنتلی و زیرمجموعه‌ی گروه خودروسازی فولکس واگن، با فروش هر مدل نزدیک به ۱۷ هزار یورو (حدود ۱۹ هزار و ۷۱۵ دلار) ضرر می‌دهد. سخنگوی این شرکت اشاره می‌کند، دلیل این ضرر مالی فعلی سرمایه‌گذاری هنگفت بنتلی روی فناوری خودروهای الکتریکی است. شرایط تسلا نیز مشابه بنتلی است؛ شرکت خودروسازی ایلان ماسک، روی هر مدل ۱۱ هزار یورو (حدود ۱۲ هزار و ۷۵۷ دلار) ضرر متحمل می‌شود. شرکت‌های معروف دیگر مانند رولز رویس و لامبورگینی، آمار فروش خود را به‌صورت عمومی منتشر نمی‌کنند بنابراین در این پژوهش وجود نداشته‌اند.



PORSCHE MACAN



F12 TDF



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



Ferrari



بررسی تخصصی کاوازاکی نینجا H2

بررسی تخصصی

این موتورسیکلت در دنیای موتورسیکلت ها هم سنگ بوگاتی در بین خودروها میباشد. جز نادر موتورسیکلت های توربو میباشد و نسبت قدرت به وزن آن فوق العاده است. برای اثبات این ادعا ها تیم کاوازاکی به بونویل باز میگردد. تیم 38 کاوازاکی با موتورسیکلت نینجا H2 برای ثبت رکورد جدید در هفته سرعت بونویل، به دشت های نمکی ایالات یوتا باز می گردد. موتورسیکلت کاوازاکی نینجا H2، یکی از سریع ترین محصولات دوچرخ دنیا به شمار می رود و مسئولان تیم 38 کاوازاکی قصد دارند آن را برای ثبت رکورد سرعت به رویداد مشهور بونویل ببرند. هفته سرعت بونویل از ۲۰ تا ۲۶ مرداد ۹۷ در کویر نمک بونویل در شمال غربی ایالت یوتا برگزار خواهد شد و تیم 38 کاوازاکی نیز قصد دارد با موتورسیکلت نینجا H2 در آن حاضر شود.



این دومین تلاش تیم 38 کاوازاکی برای رکوردگیری در دشت های نمکی بونویل است. دو سال پیش نیز این تیم برای اولین بار با موتورسیکلت کاوازاکی نینجا H2R به دریاچه باستانی قدم گذاشت. در تلاش قبلی، تیم کاوازاکی تجربه های زیادی برای ثبت رکورد سرعت و شیوه تعامل با هوای بسیار گرم، سطح بسیار سفید شبیه برف و گاهی چسبناک بونویل آموخت.



البته کاوازاکی برای اولین بار در سال ۱۹۶۷ به دشت‌های نمکی بونویل آمد و در آن سال توانست ۱۴ رکورد سرعت از خود به جای بگذارد. این بیش‌ترین تعداد رکوردی بود که در یک سال توسط سازندگان موتورسیکلت جهان به ثبت رسید. در ادامه تیم 38 از کارکنان بخش مهندسی و فناوری تجربی کاوازاکی تشکیل شد و مدتی بعد به ساختمانی در کارخانه صنایع سنگین کاوازاکی در آکاشی ژاپن نقل مکان کردند. این تیم بر ادامه میراث کاوازاکی برای شرکت در مسابقات تمرکز ویژه‌ای دارد و در زمینه توسعه مدل‌های جدید موتورسیکلت، به سازنده ژاپنی کمک می‌کند.



کاوازاکی نینجا H2 مجهز به پیش‌رانه چهار زمانه و چهار سیلندر مایع‌خنک با حجم ۹۹۸ سی‌سی است؛ این موتورسیکلت می‌تواند ۲۰۰ اسب بخار قدرت در ۱۱۰۰۰ دور بر دقیقه تولید کند، در حالی که بیشینه گشتاور تولیدی آن به ۱۳۳.۵ نیوتن‌متر در ۱۰۵۰۰ دور بر دقیقه می‌رسد. بیشینه سرعت این موتورسیکلت خیابانی به ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌شود. کاوازاکی نسخه نینجا H2 را برای تردد در خیابان تولید کرد؛ برخلاف مدل کاوازاکی نینجا H2R که مخصوص پیست طراحی شده بود.





مزایا تا معایب برلیانس سری H330

همه چیز درباره برلیانس سری 300

برلیانس سری ۳۰۰ به لطف بازار تشنه و البته سابقه ی خوب پارس خودرو انصافا خوب فروخت و البته با استراتژی مناسب پارس خودرو و ارتقای پیشرانه اقبال به این چینی خوش قیافه افزایش یافته در این مقاله برای شما سیرتا پياز سری ۳۰۰ را شرح میدهم. یکی از معایب تحریم ها ورود خودروسازان چینی به کشور بود و این تحریم ها باعث هجوم رنگارنگ خودروهای چینی بی کیفیت به بازار فروش خودرو بود، در این میان یکی از چینی هایی که که کیفیت قابل قبول و نیز مورد استقبال خریداران با ظاهر جذاب شد برلیانس H330 بود، برلیانس شرکت خودروساز نسبتا معروف چین است که به لطف همکاری با آلمانی ها و برند مطرح خودروسازی جهان کمپانی بامو توانسته است محصولاتی با ظاهر و کیفیت خوب به بازار عرضه کند، پارس خودرویی ها که روزگاری به تولید خودروهایی همانند نیسان قشقایی، نیسان ماکسیما، رنو مگان و... می پرداختند مامور تولید و اسمبل این محصول چینی در ایران شدند، برلیانس H330 در دو مدل دستی و اتومات روانه بازار فروش خودرو می گردد در مدل اتوماتیک از آپشن هایی نظیر تهویه اتوماتیک، آینه های جانبی برقی، سانروف و مه شکن نسبت به مدل دستی سود می برد.



۱- معرفی کلی برلیانس سری ۳۰۰

در رابطه با معرفی کلی این سری از خودروهای برلیانس باید گفت که دو خودرو H320 و H330 در این سری قرار دارند که مدل ۳۲۰ یک هاچ بک شهری و مدل ۳۳۰ یک سدان اقتصادی هستند. این دو خودرو نخستین بار در سال ۱۳۹۴ به واسطه همکاری گروه خودروسازی سایپا (پارس خودرو) با برند چینی برلیانس، به عنوان دو محصول ارزان قیمت وارد بازار داخلی کشور شدند و از آن زمان تا کنون دو مدل H320 و H330 توانسته اند آمار فروش خوبی را به خود اختصاص دهند.

۲- طراحی بیرونی و درونی برلیانس سری ۳۰۰ چگونه است؟

پیرامون طراحی بیرونی این سری از خودروهای برلیانس باید گفت که مدل H320 و H330 دارای طراحی ظاهری نسبتاً بروزی هستند و در دیدگاه کلی مشتریان جوان و میان سال در سالیان اخیر استقبال خوبی را از این دو خودرو به عمل آورده‌اند و این موضوع به خودی خود ثابت می‌کند که نمای بیرونی این سری از خودروهای برلیانس مورد علاقه مشتریان ایرانی بوده و می‌توان از آن‌ها به عنوان یکی از محبوب‌ترین خودروهای خوش قیمت یاد کرد.



پس از نمای ظاهری، نوبت به طراحی داخلی و کابین این سری از خودروهای برلیانس می‌رسد که در این رابطه، باید گفت که همچون نمای ظاهری، طراحی داخلی و کابین H320 و H330 نسبت به قیمت آن‌ها در بازار داخلی کشور و در مقایسه با سایر رقبا، خوب ارزیابی شده و کیفیت متریال استفاده شده در ساخت کابین، ادوات و ابزارک‌ها با توجه به کیفیت مونتاژ بسیار خوب شرکت پارس خودرو، قابل قبول قلمداد می‌شود.



۳- پیشرانه و عملکرد برلیانس سری ۳۰۰ چگونه است؟

پیرامون پیشرانه استفاده شده در این سری از خودروهای برلیانس باید گفت که نمونه قبلی H320 و H330 دارای یک پیشرانه چهار سیلندر ۱۶ سوپاپ با حجمی برابر با ۱.۵ لیتر بود که این موتور قادر به تولید ۱۰۳ اسب بخار و ۱۳۸ نیوتن متر گشتاور بود. اما در سال گذشته (۱۳۹۶) نمونه ارتقا یافته از پیشرانه این دو خودرو معرفی شد که حجم آن به ۱۶۵۰ سی‌سی ارتقا یافته و قدرت تولید آن نیز به ۱۱۴ اسب بخار و ۱۵۴ نیوتن متر افزایش یافت که این قدرت تولیدی توسط یک گیربکس ۵ سرعته دستی یا ۴ سرعته اتوماتیک، به چرخ‌های جلو (FWD) این دو مدل منتقل می‌شود.



در زمینه عملکرد دو خودرو H320 و برلیانس H330 نیز باید بدین صورت بگوییم که این دو مدل برای رسیدن به سرعت صدکیلومتر در ساعت از صفر مطلق، در بهترین شرایط (گیربکس دستی و ارتفاع پایین از سطح دریا) به زمانی در حدود ۱۳.۲ الی ۱۳.۷ ثانیه نیاز داشته و حداکثر سرعت آن در حدود ۱۸۵ کیلومتر در ساعت اعلام شده است. همچنین، میزان مصرف سوخت دو مدل H320 و H330 در هر صدکیلومتر مسیر شهری و اتوبان، به صورت ترکیبی برابر با ۶.۸ الی ۷.۰ اعلام شده است. (گنجایش باک بنزین این دو مدل، برابر با ۵۵ لیتر است)

۴- امکانات رفاهی و ایمنی برلیانس سری ۳۰۰ به چه صورت است؟

در رابطه با امکانات رفاهی و ایمنی این سری از محصولات برلیانس باید گفت که دو مدل H320 و H330 در بالاترین سطح از امکانات خود، دارای مواردی همچون ترمزهای جلو و عقب دیسکی (ABS - EBD)، کیسه هوای سرنشینان جلو، رینگ ۱۵ اینچی آلومینیومی، تنظیم ارتفاع نور چراغ جلو، باز شدن خودکار قفل دربها هنگام تصادف، سیستم تهویه مطبوع خودکار، سانروف، بسته شدن پنجرهها با ریموت، قابلیت تنظیم صندلی راننده در ۸ جهت، آینههای جانبی برقی، سیستم ورود بدون کلید و دکمه استارت و ... هستند.

۵- قیمت مدل‌های مختلف برلیانس سری ۳۰۰ در بازار چقدر است؟

برلیانس H320 دنده دستی با مدل ساختاری ۱۳۹۷ دارای قیمتی برابر با ۶۲ میلیون تومان است.
برلیانس H320 دنده اتوماتیک با مدل ساختاری ۱۳۹۷ دارای قیمتی برابر با ۷۲ میلیون تومان است.
برلیانس H330 دنده دستی با مدل ساختاری ۱۳۹۷ دارای قیمتی برابر با ۶۱ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان است.
برلیانس H330 دنده اتوماتیک با مدل ساختاری ۱۳۹۷ دارای قیمتی برابر با ۷۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است. (قیمت‌های اعلام شده در این بخش مربوط به تاریخ ۹۷/۰۳/۲۷ هستند)

۶- استهلاک و هزینه‌های جانبی برلیانس سری ۳۰۰ به چه صورت است؟

پیرامون استهلاک و هزینه سرویس‌های دوره‌ای این سری از خودروهای برلیانس باید گفت که دو مدل H320 و برلیانس H330 در هر ۵۱۵۰ الی ۵۵۰۰ کیلومتر، نیازمند بررسی و سرویس‌های دوره‌ای بوده که این موارد شامل هزینه‌ای برابر با ۱۳۵ الی ۱۶۰ هزار تومان است. همچنین، لازم به ذکر است که قیمت هر جفت لاستیک این دو خودرو که دارای سایزی برابر با ۱۹۵ هستند، برابر با ۳۷۵ الی ۴۰۰ هزار تومان توسط شرکت‌های تایر ساز ایرانی همچون بارز، کویر، دنا و ... اعلام شده است. در زمینه بیمه نامه نیز باید بگوییم که اگر شخصی یکی از این دو خودرو را به صورت صفر کیلومتر (در این بخش مدل اتوماتیک مد نظر است) خریداری نماید، می‌بایست برای بیمه شخص ثالث خودرو خود به مدت ۱۲ ماه و با سقف پوشش مالی ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان، مبلغی برابر با یک میلیون و ۶۴۰ الی یک میلیون و ۶۹۰ هزار تومان را طبق اعلام شرکت‌های بیمه داخلی همچون آسیا، معلم، دانا، پارسیان و ... پرداخت کند.

۷- معایب برلیانس سری ۳۰۰ چیست؟

در زمینه معایب این سری از خودروهای برلیانس باید این نکته را خاطر نشان کرد که به گفته مالکان این دو خودرو، اتومبیل‌های مذکور دارای معایبی همچون قطعات مصرفی گران قیمت نسبت به رقبا ایرانی، سواری نسبتاً خشک، گیربکس قدیمی در نمونه اتوماتیک، افت قیمت نسبتاً زیاد در بازار دسته دوم و ... هستند.



Brilliance 3XX Review





مجله خبری اتونت

شماره ی اول

تیر ماه ۱۳۹۷



HERE



2.0 L

Charged
engine



230

Horse Power



ماموت خودرو



VOLSWAGEN



GTI is



6.4 sec



2

Turbo

En



بوی بد اتاق خودرو را چگونه از بین ببریم؟

خودروها از جمله وسایلی اند که تقریباً هر روز با آن‌ها در ارتباط هستیم به همین دلیل تمیز بودن آن از اهمیت بالایی برخوردار است. پاکیزگی خودرو باعث شادابی سرنشینان شده و سفر را لذت بخش تر خواهد کرد. به جرات می‌توان گفت که همه افرادی که صاحب یک خودروی شخصی هستند، با پدیده‌ای به نام بوی بد مواجه شده‌اند. بوی بدی که معلوم نیست از کدام قسمت خودرو می‌آید اما بسیار آزار دهنده است و حتی سوار شدن بر خودرو را تبدیل به یک عذاب می‌کند. بوی نامناسب خودرو همچنین باعث اذیت شدن سرنشینان دیگر هم می‌شود. عوامل زیادی همچون دود سیگار، باقی مانده خوراکی‌ها و ... می‌توانند در داخل کابین خودرو بوی بد ایجاد کنند و متأسفانه در طول فصل تابستان و برخورد نور مستقیم آفتاب با قطعات داخلی، بوی بد خودرو می‌تواند شدیدتر نیز شود. با شش روش می‌توان از بوجود آمدن بوی بد در داخل خودرو جلوگیری کرد. براساس این گزارش، با رعایت نکاتی که در ادامه با یکدیگر آن را مرور می‌کنیم به راحتی می‌توانید بوی بد خودرو را رفع کنید.

۱) استفاده از خوشبوکننده

شاید یکی از بهترین روش‌ها برای از بین بردن بوی بد خودرو، استفاده از خوشبوکننده باشد. امروزه انواع مختلفی از خوشبوکننده‌ها به عنوان بخشی از لوازم جانبی خودرو در دسترس صاحبان اتومبیل‌ها قرار دارد. از طرفی برخی از برندهای تولیدکننده اتومبیل‌های لوکس، اقدام به استفاده از فناوری‌های مدرن در خودروهایشان کرده‌اند و از سیستم‌های خوشبوکننده اتوماتیک در محصولات جدیدشان استفاده کرده‌اند.



کفی صندلی‌ها را تمیز کنید

چنانچه به هر دلیلی نمی‌توانید هفته‌ای یکبار خودروی خود را برای صفرشویی به مراکز کارواش ببرید، پیشنهاد می‌کنیم آخر هر روز که می‌خواهید اتومبیلتان را پارک کنید، کفی زیرین صندلی‌ها را برداشته و آشغال‌های چسبیده به کفی را از روی سطح آن جدا کنید. این عمل شاید ۵ دقیقه هم وقت شما را نگیرد؛ اما می‌تواند از بوجود آمدن بوی بد خودرو جلوگیری کند.



از قهوه استفاده کنید

برای رفع بوی بد خودرو می‌توانید یک ظرف پر از دانه‌های قهوه در داخل خودرو قرار دهید و هر زمان که خواستید از اتومبیلتان استفاده کنید، ظرف را از داخل کابین خارج کنید؛ یکی از مهم‌ترین خواص قهوه این است که بوی حاصل از نم را از قطعات داخلی خودرو جذب می‌کند و خیلی زود بوی بد را از بین می‌برد.



از واکس استفاده کنید

واکس داشبورد یکی از موادی بشمار می‌رود که در حوزه دیتیلینگ خودرو استفاده‌های بی‌شماری دارد. واکس‌ها ضمن اینکه می‌توانند رویه داشبورد اتومبیل شما را براق و درخشان کنند و از ترک خوردگی آن جلوگیری کنند، قادرند قطعات داشبورد خودروی شما را ضد عفونی و از بوجود آمدن بوی بد در داخل کابین اتومبیلتان جلوگیری کنند.

از خواص جوش شیرین بهره بگیرید

یکی از مهم‌ترین خواص جوش شیرین این است که می‌تواند نم را از روی صندلی‌ها و دیگر قطعات پارچه‌ای خودرو از بین ببرد. بوی تعریق بدن و یا بوی نم پس از باران، به راحتی توسط کمی جوش شیرین از بین می‌رود؛ کافی است به اندازه یک قاشق غذاخوری بر روی صندلی‌ها بریزید تا خیلی زود بوی بد از درون کابین خودروتان رفع شود.

استفاده از پوست مرکبات

چنانچه نمی‌خواهید از مواد شیمیایی برای خوشبو کردن داخل خودرو استفاده کنید و این نظر را دارید که ممکن است این مواد حساسیت‌زا باشد، پیشنهاد می‌کنیم از پوست مرکبات همچون پرتقال در داخل کابین خودرو خود استفاده کنید.



معرفی شورولت تاهو و سابرن پریمیور پلاس ۲۰۱۸

شورولت (Chevrolet) (با تلفظ فرانسوی "شورلی") شرکت خودروسازی آمریکایی است، که هم‌اکنون نام برند گروهی از خودروهایی می‌باشد، که توسط جنرال موتورز تولید می‌شوند. این شرکت، در سال ۱۹۱۱ توسط لوئیس شورلت و ویلیام سی. دورانت تأسیس شد. شرکت شورلت در سال ۱۹۱۸ توسط کمپانی جنرال موتورز خریداری گردید. شورلت در طول سال‌ها فعالیت در صنعت خودروسازی، مدل‌های مشهوری را به بازار خودروی جهان عرضه کرد، که از شناخته شده‌ترین آنها می‌توان به: ایمپالا، کامارو، اکسپرس، ولت، کروز، کلرادو، تاورا، تراکر، بلیزر، ساب‌اوربان، سلبریتی، نوا، لومینا، مونت کارلو، مونتانا، ون، وگا، کاوالیر، کاپریس، کودیاک و کوروت اشاره نمود. اما اکنون بعد از معرفی اجمالی شورلت متمرکز میشویم روی مدل‌های تازه و سابرن طبق اخبار واصله پس از معرفی شورولت تاهو RST 2018 و سابرن RST 2019، پیش‌رانه 8 سیلندر 6.2 لیتری این خودروساز هم‌اکنون در مدل‌های جدید تاهو و سابرن پریمیور پلاس هم قرار خواهد گرفت زیرا تقاضا برای آن زیاد است. همانند مدل‌های RST، تمامی نسخه‌های پریمیور پلاس شورولت با سیستم کنترل سواری مگنتیک و همچنین گیربکس 10 سرعته اتوماتیک هیدراماتیک عرضه می‌شوند.

مدیر تراک‌های شورولت می‌گوید:

مشتریان ما تقاضای زیادی برای پیش‌رانه 8 سیلندر 6.2 لیتری در مدل‌های تاهو و سابرن دارند. 36 درصد مدل‌های سفارشی تمامی شاسی‌بلندهای فول‌سایز ما هم‌اکنون با این پیش‌رانه فروخته می‌شوند. مشتریان می‌توانند شاهد ویژگی‌های لوکس در خودروهای سابرن و تاهو پریمیور پلاس باشند.



قیمت تاهو پریمیور پلاس 2019 از 74100 دلار آغاز می‌شود و البته به آن باید 1295 دلار هزینه تحویل را نیز افزود. از طرف دیگر مدل سابرن پریمیور پلاس 2019 حداقل بهای 76900 دلاری دارد که آن هم بدون احتساب هزینه تحویل می‌باشد.



این دو خودرو دارای کابین‌های سفارشی مجهز به صندلی‌های گرم و سرد شونده پوشیده از چرم و تریم جت بلک هستند. این کابین دو رنگ لوکس به همراه رینگ‌های 22 اینچی پولیش خورده برای اولین بار در سبد محصولات شاسی بلندهای فول سایز شورولت دیده می‌شوند. از دیگر ویژگی‌های جالب این دو خودرو می‌توان به لوگوهای طلایی شورولت، نشان‌های کرومی، هدآپ دیسپلی با پشت آمپرهای 8 اینچی، پله‌های برقی و خروجی‌های آگزوز کرومی و... اشاره کرد. نهایتاً باید گفت تاهو و سابرن پریمیر پلاس جدید به ارتباط 4G LTE وای فای هات اسپات با برنامه داده 12 ماهه مجهز هستند.



اما پیشرانه 8 سیلندر 6.2 لیتری یاد شده قدرت 420 اسب بخاری و گشتاور 623 نیوتون متری داشته و گفته می‌شود گیربکس 10 سرعته اتوماتیک باعث کاهش دور پیشرانه در سرعت‌های بالا خواهد شد.



Chevrolet tahoe
2018



کیا استینگر در برابر جگوار XE و آلفارومئو جولیا

مردم اروپا تا چندی پیش علاقه خاصی به استفاده از پیشرانه های دیزلی داشتند اما حالا با پیشرفت تکنولوژی و کم تر شدن مصرف سوخت خودرو های بنزینی ورق برگشته و استقبال خوبی از این گونه پیشرانه ها به عمل آمده است.

برخی خریداران به دنبال خودرویی هستند که فضای کافی برای خانواده را داشته و درعین حال برای رانندگی روزمره نیز راحت باشند و البته سواری آن ها نیز هیجان انگیز باشد! اینجاست که خودروهای بنزینی وارد میدان می شوند و جدیدترین آن ها یعنی کیا استینگر سرها را به سوی خود بازمی گرداند. این برند کره ای محصول جدیدی را روانه بازار کرده اما نسخه ۲ لیتری حاضر در تست استینگر چگونه می تواند با دو رقیبی که بهترین هندلینگ را در این کلاس دارند رقابت کند؟

در این بررسی اولین رقیب استینگر جگوار XE است که یک سدان فوق العاده شیک و چابک است و در رده های بالا کلاس خود قرار می گیرد.

در سمت دیگر آلفارومئو جولیا را می بینیم که البته به علت ساختار سبک وزن خود در این سگمنت حرف های زیادی برای گفتن دارد. جولیا نیز قدرتی برابر با جگوار ۲ لیتری توربو داشته اما هر دو خودرو در برابر قدرت ۲۴۴ اسب بخاری کیا استینگر کم می آورند.

اما کدام یک از این سه سدان بنزینی می تواند بهترین گزینه برای مصرف کننده باشد؟



(۱) کیا استینگر

مدل : کیا استینگر ۲.۰ Line S GT - T-GDi

قیمت (پوند): ۳۵,۵۲۵

پیشرانه : ۴ سیلندر ۲ لیتری بنزینی ۲۴۴ اسب بخار

شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت : ۶.۹

مصرف سوخت (لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) : ۱۰.۳

مالیات جاده ای سالانه : ۱۴۰ پوند

کیا استینگر ۶ سیلندر در بررسی‌های قبلی ما را تحت تأثیر قرار داده ما در این مقایسه مدل ۴ سیلندر آن حضور دارد. مدل GT-Line S این خودرو قیمت ۳۵۵۲۵ دلاری دارد.

اگرچه استینگر سنگین‌ترین خودروی این مقایسه است اما مزیت قدرت آن باعث می‌شود از نظر پرفورمنس عملکرد خوبی داشته باشد. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت ۶.۹ ثانیه‌ای استینگر آن را بالاتر از XE قرار می‌دهد اما در برابر جیولیا قافیه را می‌بازد.

شتاب جگوار در شرایطی دور از حالت ایده آل در ۸.۲ ثانیه ثبت می‌شود و آلفارومئو هم شتاب ۶.۷ ثانیه‌ای دارد. استینگر بیشترین قدرت و گشتاور را داشته بنابراین ترکیب قلب آهنین قدرتمند با گیربکس ۸ سرعته باعث ایجاد پرفورمنس قابل توجه در سرعت‌ها و دنده‌های میانی می‌شود.

شتاب این خودرو از سرعت ۸۰ تا ۱۱۲ کیلومتر در ساعت و با دنده هشتم در ۱۱ ثانیه ثبت می‌شود که ۲.۴ ثانیه سریع‌تر از XE و ۱.۳ ثانیه تندتر از جیولیا است.



البته گیربکس می‌توانست بهتر هم باشد. این گیربکس تعویض‌های سریعی در حد گیربکس آلفارومئو نداشته و در دنده‌های پایین‌تر آن را بیشتر حس خواهید کرد. به عنوان نتیجه کمی از جذابیت رانندگی کاسته خواهد شد.

با تمامی تفاسیر این گیربکس در حالت عادی نرم بوده و شاسی لذت‌بخش کیا مناسب رانندگان ماجراجو خواهد بود. در واقع شاسی استینگر جذابیت اصلی کیاست. استینگر توازن مناسبی از راحتی و هیجان را داشته و سواری آن در اکثر مواقع نرم است اما این موضوع روی کنترل بدنه و چابکی خودرو تأثیر منفی نگذاشته است.

در هنگام عبور از پیچ کمی تکان وجود دارد اما خودرو کنترل خوبی داشته و اثر بد زیادی روی تجربه رانندگی نمی‌گذارد. فرمان خودرو توازن وزنی مناسبی داشته اما به اندازه رقبای سریع نیست بنابراین بهتر است در زمان ورود به پیچ کمی هوشیار باشید.

وزن کمتر رقبای به این معنی است که کیا از نظر جذابیت نهایی رانندگی نمی‌تواند با دو رقیب دیگر برابری کند اما در تست‌های بزرگراهی طولانی سواری نرم استیونگر مشهود است. همچنین در صورت عدم قرار گرفتن پیشرانده تحت فشار آرامش کلی بر کابین حکم‌فرما خواهد بود. به عنوان یک تازه‌کار، استیونگر جذابیت خوبی در راه‌های پر پیچ و خم داشته اما ما جگوار و آلفارومئو را ترجیح می‌دهیم.

۲) جگوار XE



مدل : جگوار XE ۲۰t R-Sport

قیمت (پوند) : ۳۴,۵۶۵

پیشرانده : ۴ سیلندر ۲ لیتری بنزینی ۱۹۷ اسب بخاری

شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت : ۸.۲

مصرف سوخت (لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) : ۸.۸

مالیات جاده ای سالانه : ۱۴۰ پوند



این خودرو از نظر استفاده روزمره و درعین حال اسپورت بودن سنگ محک کلاس خود است و مدل حاضر در تست قیمت ۳۴۵۶۵ پوندی دارد که بین دو رقیب دیگر قرار می‌گیرد. سؤال این است: جگوار اسپورت برنده می‌شود؟

با پیشرانهای نسبتاً سبک که در دماغه قرار گرفته، بخش جلوی XE چابک بوده و به تغییر جهت علاقه نشان می‌دهد. همچنین فرمان سنگین این سدان بریتانیایی دقیق و پایدار است. سرعت خودرو با واکنش‌های شاسی هماهنگ بوده اما شاید آلفارومئو از این نظر کمی سریع‌تر عمل کند. در کل چسبندگی جگوار قابل توجه است.

جگوار هم همانند کیا در پیچ‌ها کمی تکان می‌خورد اما شاسی پایدار XE باعث می‌شود خودرو سواری نرمی داشته باشد. البته جگوار در پیست نمی‌تواند با رقبا همراه شود.



گیربکس اتوماتیک و پیشرانهای کم‌توان‌تر باعث شده جگوار کندتر نشان دهد و در شتاب‌گیری‌های بین‌دنده‌ای از دو رقیب دیگر عقب‌بافتد.

اگرچه دور پیشرانهای XE به‌خوبی بالا می‌رود اما گشتاور ۳۲۰ نیوتون متری آن که کمتر از گشتاور ۳۳۰ و ۳۵۳ نیوتون متری آلفارومئو و کیاست باعث کارکرد سخت‌تر پیشران خواهد شد. پیشرانهای جگوار نرم و آرام بوده و عملکرد کلی خوبی دارد. بدین ترتیب XE هم خودروی راننده‌پسند بوده و هم برای کروز کردن در بزرگراه مناسب است.



۳) آلفارومئو جیولیا



مدل : آلفارومئو جیولیا ۲.۰ Super ۲۰۰ Turbo
قیمت (پوند) : ۳۱,۵۸۰
پیشرانه : ۴ سیلندر ۲ لیتری بنزینی ۱۹۷ اسب بخاری
شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت : ۶.۷
مصرف سوخت (لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر) : ۹.۲
مالیات جاده ای سالانه : ۱۴۰ پوند

سدان های آلفارومئو همیشه با پیشرانه بنزینی جذابتر بوده اند و این مدل ۳۱۵۸۰ پوندی نیز تلاش دارد تا قلب خریداران را تصرف نماید. جیولیا این بار دارای دینامیک رانندگی احساس برانگیز، پیشرانه ای کم مصرف و قوی و... می باشد.

موقعیت رانندگی اسپورت در اولین برخورد نظر شما را به خود جلب کرده و شاسی نیز تیزترین تنظیمات را دارد. فرمان فوق العاده سریع و پاسخ تندوتیز پدال گاز نیز از دیگر ویژگی های جیولیاست. در اولین برخورد با این خودرو می توان گفت جیولیا احساس عصبی بودن و فوق العاده هوشیار بودن را داشته زیرا فرمان بسیار حساس است حتی برای یک سدان اسپورت!

البته زمانی که به پاسخ های فرمان عادت کردید واکنش های آلفارومئو را طبیعی تر خواهید یافت. پیشرانه با شاسی هماهنگ بوده و به خوبی دور می گیرد. این پیشرانه بهترین صدا در مقایسه با دو رقیب دیگر را داشته که همین امر به جذابیت رانندگی می افزاید.



جیولیا سریعترین خودروی این مقایسه بوده و شتاب ۶.۷ ثانیه ای دارد. ساختار سبک وزن این سدان ایتالیایی باعث شده جیولیا در تست های بین دنده ای نیز سریعترین باشد و به لطف ترکیب گشتاور بالا و وزن پایین عملکرد قدرتمندانه خود را از همان دوره های پایین به نمایش بگذارد.

جیولیا در اکثر اوقات به خوبی از پس دست اندازها برمی آید و دامپره های تطبیقی آن در نرمترین حالت عملکرد خوبی دارند. این حالت را می توان به آسانی و با استفاده از یک سوئیچ در کنسول مرکزی انتخاب کرد. برخی دست اندازهای بزرگ لرزشی را به کابین منتقل می کنند و جگوار در این حالت بهتر عمل می کند اما جیولیا در کل خودروی راحتی است.

هنوز هم مشخص است که تمرکز جیولیا روی دینامیک سواری اسپورت بوده و راننده‌ی مشتاق از بین این سه خودرو حتماً جیولیا را انتخاب می‌کند.



بررسی نهایی

رتبه اول: جگوار XE

جگوار XE با فاصله‌ای کم این مقایسه را پیروز شد. این خودرو سواری خوبی در حد و اندازه‌های آلفارومئو ندارد اما کی راحت بوده و راندمان بهتری نیز دارد. پیشنهادهای مالی جگوار نیز باعث شده بهترین گزینه برای خریداران باشد و البته تجهیزات استاندارد XE نیز نظرات را به خود جلب می‌کند. XE کمی از نظر پرفورمنس کم می‌آورد اما پیشرانه نرم و آرام بوده و قدرت کافی برای یک پیروزی دیگر را تضمین می‌کند.

رتبه دوم: آلفارومئو جیولیا

هندلینگ تیز، پرفورمنس قوی و موقعیت رانندگی عالی باعث شده جیولیا انتخاب اول برای رانندگان حرفه‌ای و مشتاق باشد. این خودرو به‌طور معقولی اقتصادی بوده و انتخاب تجاری مناسبی است. متأسفانه سیستم اطلاعات سرگرمی ضعیف و برخی آپشن‌های گران‌قیمت باعث قرار گرفتن سدان ایتالیایی در رتبه دوم می‌شود؛ اما جذابیت این خودرو برای بسیاری از خریداران بیشتر از XE خواهد بود.

رتبه سوم: کیا استینگر

کیا استینگر بنزینی هنوز هم راه نه چندان زیادی برای رسیدن به رقبای کارکشته‌ی خود پیش رو دارد. پیشرانه قوی بوده اما گیربکس آن را پایین می‌کشد. هندلینگ چابک، سیستم اطلاعات سرگرمی عالی و آرامش برجسته باعث می‌شود کیا رقیبی ارزشمند باشد؛ اما مصرف سوخت بالا و پیشنهادهای مالی گران‌تر باعث می‌شود استینگر با فاصله‌ای کم در رتبه سوم توقف کند.



SUZUKI VITARA 2019

سوزوکی گرند ویتارا (Suzuki Grand Vitara) خودرویی است که از سال ۱۹۸۸ تاکنون در هاماماتسو، ژاپن، کانادا، لینارس، اندلس، اسپانیا، ژاپن، اکوادور و آرژانتین و از سال ۱۳۸۶ در ایران و با نام گراند ویتارا تولید شده است. گرند ویتارا در کلاس SUV های کوچک قرار دارد. سوزوکی گرند ویتارا (Suzuki Grand Vitara) خودرویی است که از سال ۱۹۸۸ تاکنون در هاماماتسو، ژاپن، کانادا، لینارس، اندلس، اسپانیا، ژاپن، اکوادور و آرژانتین و از سال ۱۳۸۶ در ایران و با نام گراند ویتارا تولید شده است.



گرند ویتارا در کلاس SUV های کوچک قرار دارد. حدود 4 سال از معرفی چهارمین سال سوزوکی ویتارا در نمایشگاه خودروی پاریس 2018 می گذرد و طبیعتاً زمان فیس لیفت این خودرو فرا رسیده است. شاسی بلند سوزوکی با به روزرسانی های مناسبی در ظاهر معرفی شده که شامل جلوپنجره بازطراحی شده، سپر اصلاح شده، چراغ های عقب جدید و دو رنگ بدنه جدید می باشد.



سوزوکی همچنین پشت آمپرهای ویتارا 2019 را تغییر داده که هم اکنون دارای صفحه نمایش رنگی مرکزی است. همچنین در داخل کابین از پلاستیک های نرم استفاده شده و البته باید به تکنولوژی جدیدی هم اشاره کنیم که جزئیات آن احتمالاً در زمان معرفی رسمی در ماه سپتامبر اعلام خواهد شد. نیروبخش ویتارا فیس لیفت پیشرانهای 1 و 1.4 لیتری توربوی بنزینی هستند که سال پیش در مدل S-Cross معرفی شدند و به عنوان جایگزین مدل 1.6 لیتری مطرح هستند.



سوزوکی هنوز جزئیات مربوط به تریم های این خودرو را منتشر نکرده اما گفته می شود نسخه های SZ4 و SZ-T از پیشرانه 1 لیتری یاد شده با قدرت 111 اسب بخار استفاده می کنند. سیستم چهار چرخ محرک AllGrip نیز به صورت آپشن در مدل های SZ-T مجهز به گیربکس دستی در دسترس می باشد. اما مدل SZ5 از پیشرانه 1.4 لیتری 140 اسب بخاری استفاده می کند. از جمله تجهیزات استاندارد این مدل می توان به هشدار خروج خودرو از خط، تشخیص علائم راهنمایی، پایش نقاط کور، هشدار ترافیک پشتی و ترمز با حسگرهای دوگانه اشاره کرد.



قیمت و زمان عرضه محبوبترین محصول این برند ژاپنی در آینده و نزدیک به زمان عرضه اعلام خواهد شد.



~ 10.0 sec



1.4 L

Turbo Charged
Engine



140

Horse Power



معرفی پورشه کیمن GT4 اسپرت رالی

به دیدن پورشه در مسابقات اتومبیل رانی مختلف عادت داریم اما این بار پورشه به تسخیر جاده های خاکی عمر میکند. پس از عرضه پورشه کیمن GT4 اسپرت و موفقیت آن اکنون پورشه با ارایه مدل مفهومی پورشه کیمن GT4 رالی تصمیم گرفته است که محصول محبوب خود را وارد قلمرو رالی کند.



پورشه (Porsche) کیمن (Cayman) مدل GT4 اسپرت خودرویی آماده برای مسابقه است که توسط فدراسیون بین‌المللی اتومبیل‌رانی تایید شده و تمامی نکات ایمنی برای مسابقات در آن رعایت شده است. تنها نکته منفی آن از نظر ما غیرمجاز بودن رانندگی با آن در جاده است. اخیراً اکانت پورشه موتور اسپرت در توییتر از مدل مفهومی جدیدی رونمایی کرد که کیمن GT4 اسپرت را به قلمرو جدید رالی وارد میکند.

در بیانیه پورشه در توییتر نوشته بود که تصمیم نهایی برای تولید این مدل مفهومی تا آخر سال ۲۰۱۸ (زمستان ۱۳۹۷) گرفته خواهد شد.

پورشه اطلاعات زیادی درباره این خودرو نداده است. اما گفته که این مدل مفهومی را در رویداد جهانی رالی آلمان (Rallye Deutschland) نمایش خواهد داد تا بازخوردهای جامعه رالی را در مورد این خودرو بداند. این اقدام پورشه باعث امیدوار شدن طرفداران به ساخت خودروهای رالی توسط پورشه و رقابت این کارخانه در مسابقات رالی شده است.



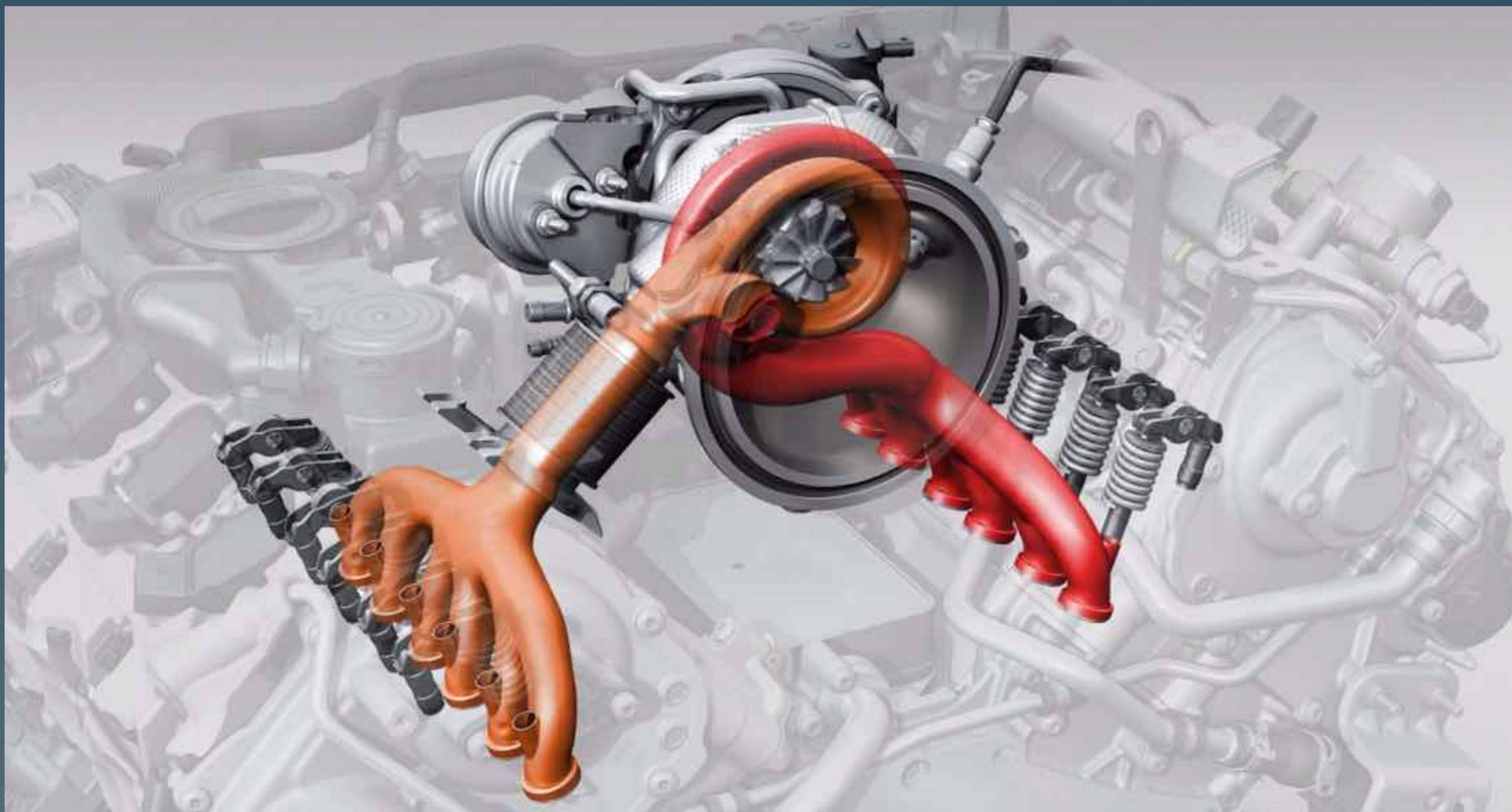
از تصاویر ارائه شده توسط پورشه به نظر می‌آید که مدل مفهومی کیمن GT4 اسپرت در جلو چراغ‌های رالی، یک هواگیر سقفی، سپر مخصوص رالی برای محافظت از بدنه و مکانیک خودرو دارد. این مدل با بدنه و چرخ‌های سفید، تایرهای اسپرت میشلن (Michelin) پایلوت، جذاب به نظر می‌رسد. البته جزییات و پیشرفت‌های بیشتری در این مدل مفهومی وجود دارد که از عکس‌ها قابل تشخیص نیست.



مدل در حال فروش پورشه کیمن GT4 اسپرت خودرویی است با چرخ‌های عقب محرک، یک جای راننده (که البته در صورت نیاز به کمک راننده قابل تغییر است) و موتور ۳۸۵ اسب بخاری ۳.۵ لیتری با ۶ سیلندر افقی مقابل هم که توسط جعبه دنده دو کلاچه (PDK) شش سرعته کنترل می‌شود. معلوم نیست که پورشه کاری بیشتر از نمایش دادن این مدل مفهومی در رالی آلمان انجام دهد اما طرفداران امید بسیاری به نمایشی فیزیکی از این خودرو دارند. در هر صورت طرفداران پیگیر اخبار این مدل خواهند ماند.



PORSCHE CAYMAN GT4



سیستم توربوی Twin Scroll چگونه کار می کند؟

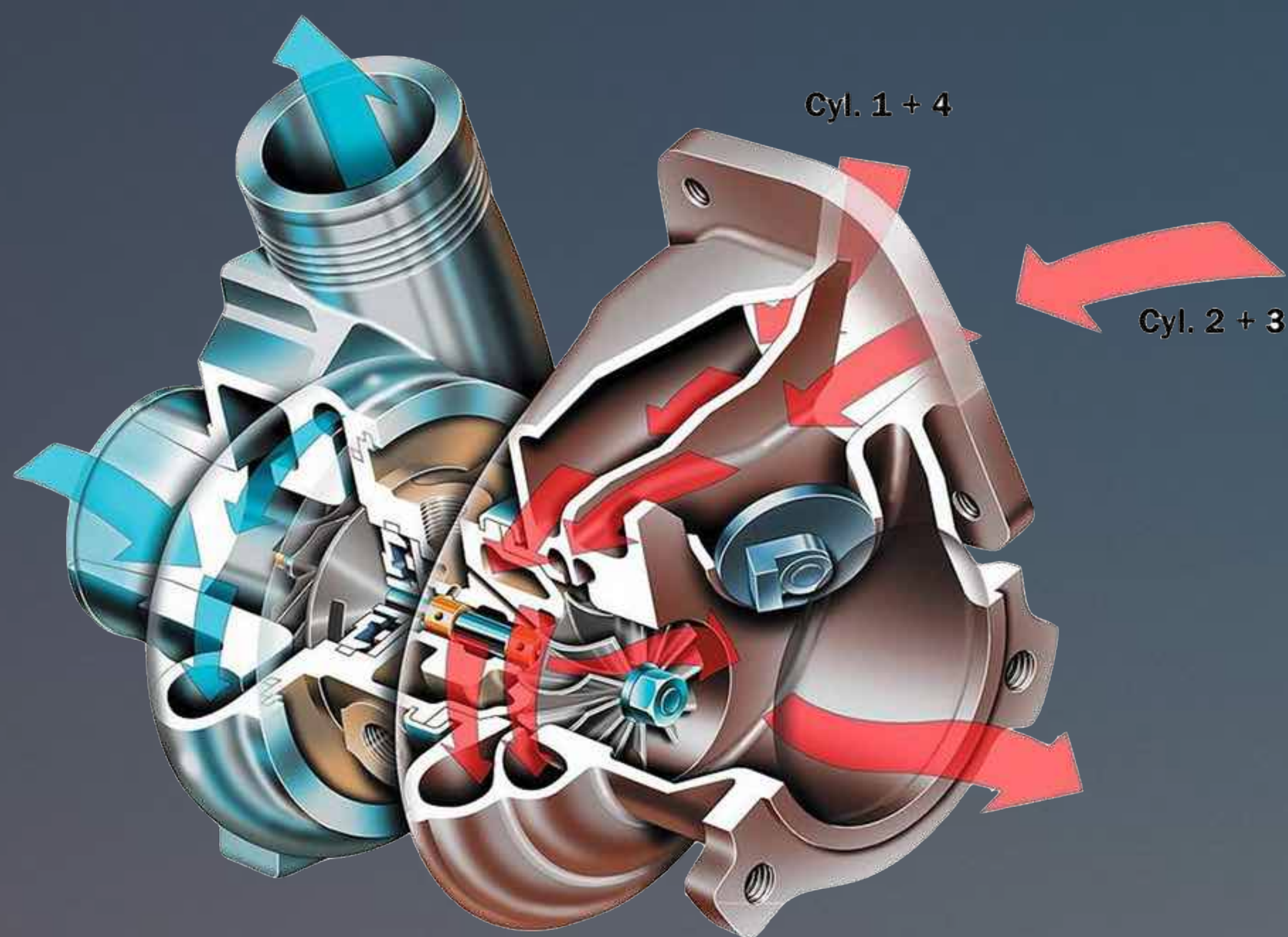
حالا که قیمت نفت و در پی آن قیمت سوخت سر به فلک گذاشته، خودروسازان دنبال روشهای کاهش مصرف سوخت و بالا بردن راندمان ماشینهای درون سوز تولیدی خود هستند. یکی از سیاستهای دنبال شده، جایگزینی موتورهای با حجم کمتر و کوچکتر با موتورهای بزرگتر می باشد. اغلب نیز راه حل استفاده از توربو شارژر برای این موتورهای کوچک است تا بتوانند با حجم پایین خود قدرت مناسبی تولید کنند.

مشکلات فعلی توربوشارژرها عمدتاً هزینه بالاتر و پیچیدگی مکانیکی و تاخیر در شروع فعالیت (توربو لگ) می باشند. با استفاده از دو توربین می توان تاخیر توربو را کاهش داد اما هزینه و پیچیدگی نیز به همان نسبت افزایش خواهند یافت. بنظر می رسد که استفاده از یک توربین دوقلو راه حل همه این مشکلات باشد. توربوی اسکرو دو دریک، اثری مشابه دو توربین مجزا را برجای می گذارد.

توربوشارژرهای Twin-scroll پیش از این در مسابقات و روی خودروهای اسپرت گران قیمت استفاده می شدند اما اکنون در خودروهای معمولی نظیر بی ام و سری 3 مدل 2012 هم مورد استفاده قرار می گیرند. در خودروی چهارسیلندر TwinPower که جایگزین موتور شش سیلندر قبلی شده کاهش 15 درصدی مصرف سوخت مشاهده می شود. این موتور 2 لیتری قادر به تولید 240 اسب بخار قدرت و 260 پوند-فیت گشتاور است. به همین دلیل تقریباً همه خودروسازان دیگر نیز در حال کار روی تکنولوژی و موتورهای مشابه هستند.



در این سیستم می توان چهار مرحله شاخص را نام برد.



1. دریافت

در این مرحله گازهای داغ خروجی از سوپاپهای دود، بجای ورود به اگزوز و خروج از آن، ابتدا وارد لوله ورودی توربوشارژر می شوند. توربوشارژر twin-scroll گازهای خروجی از دو سیلندر را در یک زمان دریافت می کند (دلیل نامگذاری این نوع توربو به دو در یک هم شاید همین باشد) و برخلاف توربوهای معمولی که ورود گازها از سیلندرها به تناوب و نامنظم است، از تداخل و کاهش توان جلوگیری می کند.

2. چرخش

گازهای ورودی با پره های یک توربین سبک برخورد می کنند و آن را با سرعت 150 هزار دور در دقیقه به چرخش در می آورند. پالس های متناوب در خروج دود از سیلندرها باعث از بین رفتن تاخیر توربو می شود.

3. خروج گازها

گازهای اگزوز، وظیفه خود را انجام داده اند. در این مرحله گازها به سمت مبدل کاتالیتیزور هدایت می شوند تا مونوکسید کربن و اکسیدهای نیتروژن و سایر آلاینده ها به دام بیافتند.

4. فشرده سازی

توربینی که توسط گازهای اگزوز به چرخش درآمده بود، از سمت دیگر خود، هوای پاک را مکیده و آن را تا 30 درصد بیش از فشار اتمسفر، فشرده می سازد. این هوای سشار از اکسیژن به سمت محفظه احتراق هدایت می شود تا اکسیژن اضافی باعث سوختن کاملتر بنزین شود. عملکرد یک موتور کوچکتر با استفاده از توربوی اسکرو دوقلو بهتر از توربوهای مشابه خواهد بود. در مورد BMW با موتور TwinPower حدود 30 درصد قدرت بیشتر نسبت به یک توربوشارژر با همان اندازه مشاهده می شود.



رونمایی از فراری ۴۸۸ با تیونینگ میتا دیزاینز

تیونینگ

فراری ۴۸۸ (Tipo F142M) یک خودروی اسپورت موتور وسط تولید شده توسط خودروساز ایتالیایی فراری است. این خودرو در سال ۲۰۱۵ به عنوان جانشین ۴۵۸ معرفی شد. این خودرو یک پیشرانه ۸ سیلندر ۳/۹ لیتری توئین توربو دارد. ۴۸۸ GTB به عنوان "سوپراسپرت سال ۲۰۱۵" توسط مجله Top Gear لقب گرفت.



حالا شرکت آمریکایی میشا دیزاینز از کیت بدنه‌ی جدید خود برای فراری 488 رونمایی کرده که علاوه بر زیبایی، منجر به افزایش آیرودینامیک این سوپراسپرت هم، شده است. از سال ۲۰۰۳، برند آمریکایی میشا دیزاینز (Misha Designs) به تولید انواع کیت بدنه‌ی اختصاصی برای مدل‌های مختلف پورشه، مرسدس بنز و اخیراً فراری مشغول است. مدتی پیش بود که کیت جدید این گروه کالیفرنایی برای فراری 488 رونمایی شد اما حالا نسخه‌ی جدیدتری از این کیت برای کوپه‌ی پر قدرت اسب وحشی ایتالیا تولید شده است.



این کیت بر یک دستگاہ فراری 488 مدل ۲۰۱۷ با رنگ سفید مرواریدی سوار شده است. سپر جلو و عقب، شیشه‌های دودی، اسپویلر جلو، رینگ‌های سفارشی، دیفیوزر جدید، چراغ‌های سیاه رنگ عقب و نشان اختصاصی می‌شا دیزاینز از تغییرات محصول این برند است. در کنار رینگ‌های بزرگ ۲۰ اینچ برند Strasse Wheels با رنگ آبی تیفانی و سیاه، باله‌ی سفارشی بزرگ عقب هم قرار گرفته است. باید گفت که این ترکیب رنگ بسیار به‌سلیقه‌ی افراد برمی‌گردد؛ یا مورد پسند فرد است یا با تمام وجود حس تنفر به آن پیدا می‌شود.

درواقع طراحی کیت بدنه‌ی جذاب و تیونینگ ظاهری برای خودروهای پرطرفداری چون فراری و لامبورگینی بسیار مشکل است. در هر صورت بدون توجه به سطح کار متخصصان می‌شا دیزاینز، حداقل می‌توان گفت که این تیم در مأموریت تولید یک محصول متفاوت موفق بوده‌اند؛ اما متفاوت بودن به‌هر قیمتی موضوعی جدا است.



همانند تمام محصولات می‌شا دیزاینز، فراری 488 هم صرفاً کیت بدنه‌ی جدید دریافت کرده و قوای فنی آن دست‌نخورده باقی مانده است. این یعنی، 488 همچنان از پیش‌رانه‌ی ۸ سیلندر ۷ شکل ۳.۹ لیتری توئین توربوشارژر با قدرت ۶۶۱ اسب بخار و ۷۶۰ نیوتن‌متر گشتاور استفاده می‌کند. فراری 488 با نهایت سرعت بیش از ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت، در زمان ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت و در زمان ۸.۳ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. نظر شما در مورد کیت بدنه‌ی جدید می‌شا دیزاینز چیست؟ عالی یا افتضاح؟





لکسس ES۳۰۰H مدل ۲۰۱۹

در مورد لکسوس صحبت کردن هم آسان است هم سخت چرا که اسمش تداعی کننده واژه لوکس در ذهن مخاطب است و البته چهره اش دلربایی خاص شرقی منحصر به خود را دارد. لکسوس به سمت هیبرید شدن حرکت ملموسی را آغاز کرده و نسخه هیبرید لکسوس ES 2019 تا حد زیادی مطابق انتظارات ما از این محصول لکسوس خواهد بود. این خودرو بر مبنای ساختاری جدید (نسخه GA-K از پلتفرم TNGA) شکل گرفته و پلتفرم آن با تویوتا آوالون جدید مشترک است. این خودرو نسبت به گذشته دارای طول بیشتر، ارتفاع کمتر، عرض بیشتر، قدرت بیشتر، مصرف سوخت بهینه تر و سر و صدایی کمتر است. با این تفاسیر نسل هفتم لکسوس ES استحقاق لحظه‌ای درنگ و بررسی را خواهد داشت. این خودرو دارای طراحی بسیار هیجان‌انگیزی است و به یکی از بزرگترین و زیباترین جلوپنجره‌های دوکی شکل لکسوس مجهز شده است که به جای فرم توری-شبه‌کای از حالت راه-راه-نواری بهره برده است.



قوای محرکه هیبریدی لکسس ES همانند هر چیز دیگری در این خودرو دستخوش به روزرسانی گشته است. این سیستم اساساً مشابه همان سامانه هیبریدی است که در بسیاری از محصولات تویوتا و لکسوس کار گرفته شده است. یک پیشرانه احتراق داخلی که با موتور الکتریکی همراه شده، قادر است تا ماشین را در حالت صرفاً الکتریکی و با سرعت خیلی پایین به پیش ببرد.

موتورهای الکتریکی وظیفه شارژ مجدد باتری به عنوان یک ژنراتور را بر عهده دارند. باتری این سامانه از نوع نیکل متال هیدرید بوده و ظرفیت آن برابر ۱.۶ کیلووات ساعت است.

مجموعه باتری در قسمتی از کف عقب خودرو جاسازی شده که در نتیجه فضای بیشتری را برای سرنشینان ردیف عقب مهیا نموده است.

پیشرانه احتراق داخلی به هر دو سامانه پاشش سوخت مستقیم و درگاهی (پورت اینجکشن) تجهیز شده و توان خروجی آن معادل ۱۷۶ اسب بخار عنوان شده که در مقایسه با مدل قبلی در حدود ۲۰ اسب بخار افزایش توان را نشان می‌دهد. گشتاور پیشرانه احتراقی برابر 221 نیوتن متر است. همچنین توان خروجی کل سامانه محرک هیبریدی معادل ۲۱۵ اسب بخار است که ۱۵ واحد بیشتر از قبل شده است.



مهمترین ویژگی خودروهای هیبریدی قابلیت آنها در کاهش مصرف سوخت خودرو است. لکسس ES300H 2019 به صورت رسمی دارای مصرف سوختی معادل 5.5 (شهر) و 5.2 (بزرگراه) و 5.3 (ترکیبی) لیتر در هر 100 کیلومتر است که هر کدام نسبت به گذشته با بهبود مواجه شده‌اند. در آزمایش صورت گرفته توسط کارشناسان ما میزان مصرف سوخت این خودرو به صورت ترکیبی معادل 6.2 واحد اندازه‌گیری شده است.



البته حین رانندگی با سرعت 120 کیلومتر بر ساعت در بزرگراه، میزان مصرف سوخت این خودرو برابر 5.2 واحد، اندازه‌گیری شد که دقیقاً مساوی با آمار رسمی مصرف ES در بزرگراه است. با وجود افزایش توان پیشرانه، لکسس es هیبرید 2019 در قیاس با مدل ۲۰۱۷ اندکی کندتر به نظر می‌رسد. شتاب صفر تا 96 مدل 2019 معادل ۸.۳ ثانیه است که در حدود نیم ثانیه نسبت به قبل افزایش را نشان می‌دهد. همچنین در آزمون یک‌چهارم مایل مدل ۲۰۱۹ در حدود سه دهم ثانیه کندتر ظاهر شده است. بکارگیری کمک فنرهای جدید، سیستم فرمان سریع و پدل شیFTER، لکسس ES300H هیبرید را دارای شخصیتی با روحیه اسپرت کرده است.

سیستم تعلیق اگر چه ناپایداری بدنه را از میان برده، اما چیزی بر پاسخ های مشتاقانه آن افزوده نشده و فرمان سریع 2.6 دوری خودرو نیز علی رغم آنکه برای مواجهه با شرایط گوناگون برنامه‌ریزی شده است اما تا حدی کرخت احساس می‌شود. سیستم ترمز نیز اگرچه همانند گذشته زیاد تحت تاثیر سامانه باز تولید انرژی قرار ندارد اما فاصله ترمز 57.6 متری از سرعت 112 کیلومتر بر ساعت چندان آمار دلگرم کننده‌ای نیست. میزان چسبندگی خودرو در پیست مخصوص نیز معادل 0.81 جی اندازه‌گیری شد.

عملکرد سیستم تعلیق خودرو و راحتی سواری در حد بسیار خوبی ظاهر شده‌اند و عایق‌بندی کابین بسیار مطلوب است. نویز ناشی از نفوذ باد یا تماس لاستیک با سطح جاده اصلا به گوش سرنشینان نخواهد رسید. به لطف افزایش 2 اینچی فاصله محوری، میزان فضای پا برای سرنشینان عقب بسیار گسترده و در حد مطلوبی است. این ویژگی در مورد فضای بالای سر نیز صدق می‌کند. فضای داخلی از دکوراسیونی بسیار مرغوب و زیبا تشکیل شده است. سیستم صوتی 10 بلندگوی پایونیر، نمایشگر مرکزی TFT هفت اینچی و برای اولین بار در یک خودروی لکسوس، اپل کارپلی و قابلیت الکسای آمازون در این خودرو به خدمت گرفته شده‌اند.



سامانه های کمکی راننده نظیر: تشخیص عابر پیاده و دوچرخه سوار، کروز کنترل تطبیق پذیر، ترمز خودکار اضطراری، سامانه کمکی هشدار انحراف از مسیر و نوربالای خودکار در این اتومبیل به صورت پیش فرض ارائه شده‌اند. بهای نسخه پایه لکسوس ES300H هیبرید معادل 42,335 دلار است که 480 دلار نسبت به قبل ارزانتر شده است. خودروی مورد بررسی در اینجا از ترمیم سطح بالای اولترا لاکچری انتخاب شده و در حدود 3 هزار و 650 دلار (بدون احتساب آپشنها) نسبت به نسخه پایه پریمیوم گران‌تر است.

این خودرو به کابین چرمی، صندلی‌های جلوی گرم و تهویه شونده، نور مخفی کابین، سایه‌بان برقی، سامانه مسیریابی با نمایشگر 12.3 اینچی، نمایشگر نقاط کور، هشدار ترافیک پشت سر، چراغ‌های LED تطبیق پذیر و غربلک فرمان گرم شونده مزین به ترمیم چوبی، مجهز شده که بهای آن را تا 52,335 دلار (با احتساب آپشنها) افزایش داده است. در پایان بایستی اشاره کنیم که با ارایه نسل اول ES، شرکت لکسوس توانست در میان جایگاه‌های برتر شرکت‌های سازنده سدان‌های نسبتاً لوکس قرار بگیرد و اینک با ارائه نسل هفتم این خودرو، بیش از پیش سطح خود را در رنکینگ تولیدکنندگان سگمنت سدان‌های لاکچری ارتقا بخشیده است.



مجله خبری اتوننت

WWW.AUTO-NET.IR



LEXUS ES300 H





معرفی مرسدس بنز A کلاس سدان مدل ۲۰۱۹

طراحی آن در حالی که هنوز آشنا به نظر می‌رسد، اما بسیار جذاب‌تر شده است. سدان شیک مرسدس بنز از نشانه‌های مشابهی با هاچ‌بک کلاس A بهره می‌برد، در حالی که الهام‌بخش طراحی بسیار قوی مرسدس بنز CLA است. این سدان آیرودینامیک‌ترین محصول مرسدس بنز تاکنون به شمار می‌رود و ضریب درگ آن به ۰.۲۲ محدود می‌شود. این در حالی است که طول خودرو به ۴.۵۵ متر می‌رسد که کمتر از مرسدس بنز CLA با ۴.۶۳ متر خواهد بود. اما فاصله محوری مرسدس بنز کلاس A نسبت به CLA افزایش پیدا می‌کند و به ۲.۷۲ متر می‌رسد. بسته به تیپ خودروی انتخابی، گزینه‌های رینگ چرخ از ۱۷ تا ۱۹ اینچ تغییر می‌کنند.



بنز A کلاس سدان جایگزین Cla شده به حق بسیار ستر است از پدرش لوکس تر و پر آپشن تر و البته زیباتر است. سدان مرسدس بنز کلاس A مدل ۲۰۱۹ از اوایل سال آینده میلادی وارد بازار آمریکا خواهد شد؛ قیمت سدان جدید حدود ۳۰ هزار دلار برآورد شده است. در حالی که هاچ‌بک محبوب و سرشار از فناوری مرسدس بنز کلاس A نتوانست راهی به بازار ایالات متحده آمریکا پیدا کند، خریداران آمریکایی برای مشاهده محصولات پنج‌در در سبد مرسدس مشتاق‌تر شده‌اند. خودروساز آلمانی قصد دارد با معرفی محصولی در کلاس سدان، به این بازار بزرگ وارد شود. سدان مرسدس بنز کلاس A مدل ۲۰۱۹.





سدان مرسدس بنز کلاس A مدل ۲۰۱۹ در هنگام ورود به بازار در دو تیپ مختلف عرضه خواهد شد: A220 و A220 4Matic. هر دو تیپ از پیشرانه مشابه ۲.۰ لیتری مجهز به توربوشارژر بهره می‌برند که توانایی تولید ۱۸۸ اسب بخار قدرت و ۲۹۹ نیوتن‌متر گشتاور دارد و به همراه جعبه دنده دوکلاچه هفت سرعته ارائه می‌شود. استفاده از چنین پیشرانه‌ای باعث می‌شود که کمی قدرتمندتر از مدل پایه هاچ‌بک مرسدس بنز کلاس A با (۱۶۱ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر گشتاور) باشد.

مرسدس بنز در فضای داخلی سدان کلاس A، از جدیدترین فناوری روز استفاده می‌کند. سیستم اطلاعاتی و سرگرمی MBUX موجود در مدل هاچ‌بک و اسپرینتر مورد استفاده قرار گرفته است. این اولین مدلی است که در آمریکا از داشبورد دیجیتال رزولوشن بالا و صفحه نمایش لمسی با قابلیت‌های واقعیت افزوده بهره می‌برد؛ مرسدس بنز این نوع را یکی از پیشرفته‌ترین نمایشگرها می‌داند. خریداران می‌توانند دو اندازه برای صفحه نمایش انتخاب کنند؛ صفحه نمایش هفت اینچی استاندارد و نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی اختیاری. با دریافت هزینه اضافی، خریداران می‌توانند صفحه نمایش هدآپ و سیستم کنترل صوتی هوشمند را نیز در اختیار داشته باشند. سیستم کنترل صوتی با استفاده از عبارت "سلام، مرسدس" قابل دسترسی خواهد بود. سایر امکانات شامل چراغ‌های جلو و عقب LED، سقف پانورامیک و قابلیت همخوانی با اپل کارپلی و اندروید اتو می‌شود.



اما MBUX تنها گزینه پیشرفته موجود در سدان مرسدس بنز کلاس A مدل ۲۰۱۹ نیست. سدان کلاس A در حال حاضر دارای مجموعه‌ای از سیستم‌های ایمنی پیشرفته است. تنظیمات رانندگی هوشمند در خودروهای مرسدس بنز کلاس S، باعث می‌شود تا مدل سدان کلاس A نیز توانایی نیمه خودران (مستقل) را در شرایط خاصی به نمایش بگذارد. سایر سیستم‌های پیشرفته شامل دوربین و رادار (با قابلیت دید تا ۵۰۰ متر)، ترمزهای خودکار اضطراری، دستیار نگهداری در خط می‌شوند. البته دو قابلیت آخری به صورت آپشن ارائه خواهند شد و مشتریان می‌توانند با پرداخت هزینه آن را درخواست کنند. سیستم نگهداری در خط می‌تواند به طور خودکار سرعت خودرو را در پیچ‌ها، میادین و تقاطع‌های پیش رو تغییر دهد. سدان جدید مرسدس بنز کلاس A مدل ۲۰۱۹ از سال آینده میلادی (زمستان ۹۷) در نمایندگی‌های این شرکت عرضه خواهد شد. پس از آن مدل مرسدس AMG A35 نیز به بازار خواهد آمد و مدت طولانی‌تری نیز برای عرضه مدل A45 صرف می‌شود. اگرچه هنوز قیمت مشخصی برای سدان مرسدس بنز کلاس A از طرف سازنده اعلام نشده است، اما پیش‌بینی می‌شود که قیمتی حدود ۳۰ هزار دلار داشته باشد.



نقاط قوت و ضعف گیربکس‌های CVT

بدون تعارف کل مقاله را در یک سطر می‌گوییم برای رانندگی در شهر ایده آل و اقتصادی و برای مسافرت و لذت رانندگی در حد متوسط رو به پایین.



گیربکس ضریب متغیر با به اختصار CVT! این سه واژه بی‌وقفه در ذهن هر دوستدار خودرویی در حال گردش بوده و البته اکثر ماشین‌بازها روی خوشی به این نوع گیربکس نشان نداده و به دنبال نمونه‌های دستی یا دوکلاچه اتوماتیک هستند. CVT ها فاقد دنده‌های مرسوم بوده و بجای آن از پولی‌هایی استفاده می‌کنند که توسط تسمه‌های آهنی قوی به یکدیگر متصل شده‌اند.

بجای استفاده از چرخ دنده‌های سنتی در گیربکس که می‌توانند نسبت‌های دنده معینی را ایجاد کنند، گیربکس CVT بدون هیچ‌گونه دنده‌ی فیزیکی کار می‌کند. این نوع گیربکس بجای چرخ دنده از سیستم تسمه و پولی که شکل آن بسته به قدرت متغیر است سود می‌برد. از نظر فنی تعداد نسبت‌های دنده‌ی گیربکس CVT بی‌نهایت است. تلاش‌های اولیه برای محبوبیت CVT ها با گله‌ی مشتریان در زمینه احساس لغزش و فریاد پیشران به درب بسته خورد زیرا این گیربکس برای نگه‌داشتن بالاترین دور و باقی ماندن در آن محدوده در زمان‌های شتاب‌گیری سنگین برنامه ریزی شده است. اخیراً گیربکس‌های CVT دارای احساس تعویض دنده گیربکس‌های سنتی هستند تا مشتریان احساس بهتری در این‌باره داشته باشند. CVT ها بسیار بهتر از آن چیزی هستند که شما فکر می‌کنید اما هنوز هم بهترین و عالی‌ترین گزینه نمی‌باشند. در ادامه شما را با نقاط قوت و ضعف این نوع گیربکس‌ها آشنا می‌کنیم.

نقاط قوت

تحویل قدرت بهینه: خودروی شما با استفاده از این نوع گیربکس همیشه در ضریب صحیح خواهد بود. برخلاف گیربکس اتوماتیک یا حتی دستی، CVT برای نگه داشتن سرعت پیشرانه در بهینه ترین حالت برنامه ریزی شده است. این موضوع بی شک پرفورمنس بهتری در برخی شرایط به ویژه در زمان سبقت گرفتن ایجاد می کند.

مزیت های اقتصادی: یک گیربکس CVT اغلب کم مصرف تر از نمونه های مرسوم بوده و حداقل از نظر مصرف سوخت این گونه است زیرا سرعت پیشرانه را همواره در بهترین مکان و زمان نگه می دارد. رانندگان خودروهای مجهز به این نوع گیربکس در زمان حرکت با سرعت یکنواخت در بزرگراه خواهند فهمید که عقربه دورسنگ پیشرانه روی عدد بسیار پایینی قرار دارد که برای مصرف سوخت کم عالی می باشد.

ساختار ساده تر: قطعات این نوع گیربکس در مقایسه با گیربکس های مرسوم کمتر هستند. بجای چرخ دنده های زیاد، در گیربکس CVT شاهد پولی هایی هستیم که توسط زنجیر یا تسمه فولادی به یکدیگر مرتبط شده اند. بسته به سرعت خودرو، هر طرف پولی به جلو یا عقب حرکت می کند تا نسبت ایجاد شده تغییر یابد و این ساده بودن فنی به معنی قابلیت اطمینان بالاتر می باشد.

وزن کمتر: به لطف ساختار ساده تر، گیربکس های CVT معمولاً سبک تر و جمع و جورتر از نمونه های سنتی هستند. کاهش وزن قوای محرکه چندین مزیت دارد که یکی از آنها کاهش مصرف سوخت می باشد. تعویض دنده نرم تر: هر فردی که پای چپ خود را روی پدال کلاچ گذاشته می داند تعویض دنده چگونه است. با تکان هایی که به خودرو وارد می کنید سرنشین جلو از شما می پرسد که آیا به تازگی گواهینامه گرفته اید؟ گیربکس های CVT اصلاً دنده ای نداشته و از حالت درجا تا ردلاین به صورت یکنواخت حرکت می کنند.

نقاط ضعف

پیش فرض های مربوط به عدم اطمینان: گیربکس های CVT نیز طبیعتاً برخی نقص ها را دارند که برخی از آنها به گونه ای برنامه ریزی شده اند که باعث می شوند مشتری فکر کند گیربکس به صورت صحیح کار نمی کند. نبود هرگونه دنده سنتی این احساس را در راننده ایجاد می کند که شاید عملکرد CVT ها درست نبوده و مالک خودرو این را نشانه ای از عدم اطمینان می داند.

عملکرد پر سر و صدا: بسیاری از رانندگان درباره ماندن دور پیشرانه در بالاترین حد و به پا خاستن فریاد آن گلایه کرده اند. این موضوع در تمامی گیربکس های CVT حتی آن هایی که با دنده های سنتی شبیه سازی عرضه می شوند دیده می شود. صدای بیشتر معمولاً خوشایند خریداران نیست مگر تا زمانی که یک پیشرانه قدرتمند در بطن خودرو وجود داشته باشد. نقطه مقابل اسپورت بودن: باید به این واقعیت اذعان کرد که گیربکس های CVT اصلاً هیجان انگیز نیستند. CVT ها قطعاً مفید و کم مصرف هستند اما همانند یک تستر در گوشه آشپزخانه می باشند که قطعاً هیچ احساسی را ایجاد نمی کند و تنها در زمان صرف صبحانه به درد می خورد. هیچ ماشین بازی از اسپورت بودن این نوع گیربکس ها سخن نخواهد گفت. قابلیت اطمینان شک و شبهه دار: گیربکس های CVT اکثر در خودروها و کراس اوورهایی بکار می روند که بی حاشیه بودن و بجای تمرکز روی اسپورت بودن روی فضای داخلی و بار و همچنین خانواده ها تمرکز دارند. این موضوع اتفاقی نیست زیرا اکثر گیربکس های CVT هنوز قادر نیستند تا گشتاور زیادی را هندل کنند.

هزینه های نگهداری بالا: هزینه های نگهداری این نوع گیربکس ها در صورت استفاده صحیح پایین است اما زمانی که گیربکس CVT خراب شود هزینه های تعمیر بالایی خواهد داشت که آن هم به خاطر گران بودن قطعات می باشد. همچنین یافتن یک مکانیک خوب که به اندازه گیربکس های اتوماتیک سنتی یا نمونه های دستی از گیربکس های CVT نیز سر در بیاورد یک دردسر دیگر می باشد.



کامیون هیدروژنی توپوتا رونمایی شد



تویوتا رو همه میشناسند اما ما تویوتا را به خاطر سخت کوشیش میشناسیم راهبردش همیشه مشخص است و بنا بر سنت ژاپنی ها ثابت قدم پیش میروند و انصافا دنبال هر چیزی را بگیرد تا به سرانجام نرساند آسوده نخواهد شد مثلا جدیدت ستودنی تویوتا برای بهره برداری از سوخت هیدروژنی به اینجا رسیده که پس از آزمایش موفق کامیون هیدروژنی آلفا توسط تویوتا، خودروساز ژاپنی به تازگی از نسل دوم کامیون پیل سوختی هیدروژنی بتا رونمایی کرد.

تویوتا در راستای تعهد به گسترش فناوری پیل سوختی، از دومین کامیون هیدروژنی کلاس ۸ خود رونمایی کرد. محصول جدید که شعاع حرکتی بیش از ۴۸۰ کیلومتر ارائه می‌دهد، طی یک رویداد صنعتی در میشیگان شمالی رونمایی شد.

کامیونت پیل سوختی هیدروژنی تویوتا با نام "بتا" شناخته می‌شود و در حقیقت نسخه بهبودیافته کامیونت قبلی تویوتا آلفا است که سال گذشته رونمایی شد. کامیون کشنده تویوتا آلفا تاکنون ۱۶۰۰۰ کیلومتر به صورت آزمایشی در جاده‌ها و اتوبان‌های لس‌آنجلس طی کرده است. کامیونت هیدروژنی آلفا با هر بار سوخت‌گیری قادر است مسافتی بیش از ۳۲۰ کیلومتر را بپیماید و ۶۷۰ اسب بخار قدرت و ۱۸۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ چنین قدرتی برای حمل محموله‌ای به وزن ۳۶ تن کافی است.



کامیون جدید تویوتا بتا قدرت و وزنی به اندازه آلفا دارد، اما نحوه طراحی کابین خواب و جعبه سوخت آن کمی تغییر داده شده است؛ در نتیجه بدون افزایش فاصله محوری، فضای کابین به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد. آن‌طور که گفته می‌شود سایر معیارهای عملکردی کامیونت هیدروژنی تویوتا بتا نیز بهبود یافته است، اما هنوز مشخص نیستند. کامیونت پیل سوختی هیدروژنی بتا از دو واحد پیل سوختی میرای (mirai) و باتری ۱۲ کیلووات ساعت بهره می‌برد.

اندرو لاند، مهندس ارشد پروژه تویوتا گفت:

با ارزیابی اولین کامیون هیدروژنی تویوتا در آزمایشگاه‌ها و جاده‌های واقعی منطقه لس‌آنجلس، ما لیست طویلی از پیشرفت‌ها را برای فرآیند ساخت کامیونت بتا و بهبود عملکرد آن ارائه کردیم. با به ثمر رسیدن پروژه کامیون هیدروژنی آلفا، ما باید از یک محصول مفهومی به سمت مدل تولیدی پیش می‌رفتیم؛ چیزی که نه تنها بهتر از مدل مفهومی اولیه باشد، بلکه قابلیت تجاری نیز داشته باشد. کامیونت هیدروژنی بتا آخرین نشانه از تعهد منحصربفرد تویوتا به فناوری پیل سوختی و هیدروژن به عنوان جایگزینی برای پیشراندهای متداول در آینده است. علیرغم چالش‌های موجود در تامین منابع و فقدان زیرساخت‌های سوخت‌گیری، تویوتا همچنان به سرمایه‌گذاری و توسعه این فناوری در بخش‌های صنعتی ادامه می‌دهد؛ این در حالی است که سایر شرکت‌های خودروساز جهانی در زمینه خودروی برقی به عنوان منبع انرژی پاک در آینده سرمایه‌گذاری کرده‌اند.



تویوتا در حال کار روی توسعه نسل بعدی خودروی پیل سوختی میرای است که در اوایل سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه خواهد شد؛ علاوه بر این تویوتا قصد دارد تا چند مدل خودروی پیل سوختی شامل شاسی‌بلند، وانت پیک‌آپ، کامیون تجاری و خودروهای کوچک تحویل معرفی کند. تویوتا برنامه‌هایی برای افزایش شعاع حرکتی خودروهای پیل سوختی هیدروژنی خود از ۵۰۰ به ۷۵۰ کیلومتر و سپس به ۱۰۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۵ دارد.

یوشیکازو تاناکا، مهندس ارشد تویوتا میرای به رویترز گفت:

ما قصد داریم با حرکت از تولید محدود به سمت تولید انبوه خودروی هیدروژنی، استفاده از مواد گرانبها مانند پلاتین در اجزای محصولات پیل سوختی را کاهش دهیم و این سیستم را فشرده‌تر و قدرتمندتر کنیم. اواخر پاییز گذشته تویوتا برنامه‌هایی برای ساخت یک نیروگاه تولید برق هیدروژنی در مقیاس تجاری و ایستگاه سوخت‌گیری هیدروژن در بندر لانگ‌بیچ اعلام کرد؛ پیش‌بینی می‌شود این پروژه تا سال ۲۰۲۰ به بهره‌برداری برسد.



موتورهای الکتریکی برای باموهای اسپرت

با توجه به همگیر شدن خودروهای الکتریکی بی ام و هم اقدام به تجهیز مدل‌های خود به موتور الکتریکی خواهد کرد چندی پیش بامو اعلام کرده بود که تا سال 2025 تا 40 درصد از خودروهای این شرکت به نحوی از موتورهای الکتریکی سود خواهند برد. به این ترتیب که تعدادی از آنها ممکن است خودروهای تمام‌الکتریکی و برخی نیز نمونه‌های مختلف هیبریدی باشند. اکنون گفته می‌شود که محصولات اسپرت شاخه M این شرکت تحقق بخشی از اهداف این پروژه را بر عهده دارد.

مدتی قبل در حاشیه رونمایی از بامو M2 و M5 Competition در اسپانیا، فرانک فون میل رئیس بخش M این خودروساز آلمانی در گفتگو با خبرنگاران استرالیایی حاضر اعلام کرد که تمام خودروهای بامو که نشان M را دارند تا پایان دهه آینده از فناوری موتورهای الکتریکی سود خواهند برد. به گفته مدیر بخش M، این تغییرات مرحله به مرحله اتفاق خواهد افتاد و سوال مهمی که مطرح می‌شود در مورد زمان‌بندی است که برای رسیدن به این هدف در نظر گرفته شده است. زمان‌بندی تحقق این وعده بسیار مهم است چرا که اگر دیرتر از زمان مناسب این اتفاق رخ دهد، فرصت‌های بسیاری از دست می‌روند، اما اگر زودتر از آن چه که باید دست به این کار بزنیم، از فناوری‌های مورد نیاز محروم خواهیم ماند. فرانک فون میل در مورد اهمیت فناوری‌ها در به کار بردن سامانه‌های هیبریدی و الکتریکی در خودروهای M افزود: «به تجهیزات سامانه‌های الکتریکی نگاه کنید، آنها در حال حاضر وزن بسیار زیادی دارند و برای ما به عنوان یک شرکت موتوراسپرت نسبت قدرت به وزن خودرو از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.»

با توجه به موضوع پیشرفت فناوری‌ها ممکن است چنین به نظر برسد که بخش موتوراسپرت بامو عجله چندانی برای این تغییرات ندارد، اما فون میل اعلام می‌کند نسل پنجم پلت‌فرم ماژولاری که قرار است بامو از آن در محصولات آینده خود استفاده کند می‌تواند فرصت‌ها و ظرفیت‌های مناسبی را در اختیار بخش M برای به کارگیری سامانه‌های هیبریدی به صورت ایده‌آل قرار دهد.

او همچنین افزود: «بدون اینکه وارد جزئیات بشویم، اگر بخواهیم در یکی از محصولات M بامو از فناوری هیبرید و موتورهای الکتریکی استفاده کنیم آن خودرو همچنان باید سواری و کاراکتریک M را داشته باشد. ما در گذشته از پیشران‌های چهار، شش و هشت سیلندر برای مدل M3 استفاده می‌کردیم و الان فقط از یک نمونه شش سیلندر مجهز به توربوشارژر استفاده می‌کنیم و سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا این فناوری انتخاب درستی است یا باید به فکر گزینه‌های دیگری باشیم؟ در نهایت اصلی‌ترین فاکتوری که برای مشتریان اهمیت دارد این است که یک M3 باید سواری و حسی مانند یک M3 واقعی داشته باشد. من واقعا اهمیتی نمی‌دهم که از نسل پنجم پلت‌فرم یاد شده استفاده کنیم یا از ساختاری دیگر، محصول نهایی باید مانند یک M3 باشد. هدف اصلی ما چندان در مورد تجهیزات و فناوری‌ها حرفی نمی‌زند و بیش‌تر مساله‌ای فلسفی است.»



بدترین عادت‌های رانندگان در سال ۲۰۱۸

در قالب یک نظرسنجی، عادت‌های نامناسب رانندگان استرالیایی مشخص شد. این رفتارها، در دیگر نقاط دنیا هم، شایع است.

عادات نامناسب هنگام رانندگی محدود به یک کشور، منطقه یا نسل خاصی نیست و در هر جایی از کره‌ی زمین که خودرو وجود داشته باشد، رفتارهای متفاوت، یکسان و خطرناک هم مشاهده می‌شود. سازمان فایندر (Finder) نظرسنجی جامعی از رانندگان استرالیا انجام داده است که نتایج آن در نوع خود جالب است.

بر اساس نتایج نظرسنجی انجام شده، ۳۸ درصد رانندگان استرالیا در هنگام رانندگی مواد غذایی و نوشیدنی مصرف می‌کنند، ۳۱ درصد با دمپایی راحتی بین‌انگشتی پشت فرمان می‌نشینند، ۲۰ درصد با تلفن همراه پیامک می‌نویسند و ۱۴ درصد هم در حال رانندگی سیگار می‌کشند. یکی از خطرناک‌ترین عادت‌های رانندگی مردم استرالیا، فرمان دادن با استفاده از زانو است؛ ۱۴ درصد از رانندگان این کشور فقط با زانو به خودرو فرمان می‌دهند. عادت‌های نامناسب دیگر مردم استرالیا هنگام رانندگی شامل مطالعه، عوض کردن لباس، تماشای فیلم و استفاده از لوازم آرایشی است؛ تعداد قابل توجهی، حدود ۲۷ درصد از استرالیایی‌ها هنگام رانندگی با تلفن همراه خود صحبت می‌کنند. جالب این است که علاوه بر این موارد، برخی از افراد اقرار کرده‌اند که چالش رانندگی با چشم‌های بسته را هم انجام می‌دهند.

بر اساس نتایج این نظرسنجی، رانندگانی که بالای ۶۰ سال سن دارند کمتر در حین رانندگی فعالیت‌های متفرقه انجام می‌دهند. ۴۲ درصد این افراد رانندگی ایمن دارند، با این حال ۲۰ درصد آن‌ها در هنگام رانندگی سیگار می‌کشند. در واقع رانندگان بالای ۶۰ سال استرالیا، پس از رانندگان میان‌سال بیشترین مصرف دخانیات پشت فرمان خودرو را دارند. پس از میان‌سال‌ها و کهن‌سال‌ها، جوانان استرالیا با ۱۳ درصد بیشترین مصرف سیگار در حین رانندگی را دارند. جوان‌ترین رانندگان استرالیا هم آمار خوبی ندارند؛ ۴۱ درصد آن‌ها هنگام رانندگی از تلفن همراه استفاده می‌کنند. در مقابل با تفکیک جنسیت، زنان بیشتر از مردان با دمپایی راحتی لانگشتی رانندگی می‌کنند.



باید توجه داشت که در صورت تصادف هنگام فعالیت‌های غیرمجاز مانند سیگار کشیدن، استفاده از تلفن همراه و ... شرکت بیمه‌ی تعهدی بابت پرداخت هزینه ندارد. قوانین رانندگی در کشورهای مختلف متفاوت است، اما معمولاً فعالیت‌هایی که در این نظرسنجی اعلام شده است در بیشتر کشورها هنگام رانندگی مجاز نیست.



استقبال خریداران از تخته موج سواری تسلا

تمام ۲۰۰ عدد موجودی تخته موج سواری تسلا با قیمت ۱۵۰۰ دلار، در کمتر از یک روز فروش رفت. مانند بسیاری از برندهای خودروساز دیگر، تسلا هم چند محصول متفاوت در کنار خودرو تولید می‌کند تا بازار جانبی موفقی داشته باشد. در فروشگاه آنلاین این شرکت آمریکایی انواع تی‌شرت، کلاه و حتی ایستگاه‌های یدکی سوپرشارژر و پاوربانک تلفن‌های همراه هوشمند به فروش گذاشته شده است. تمام این محصولات در رنگ‌های قرمز، سیاه و سفید با نشان تسلا همراه هستند.



جدیدترین محصول ایلان ماسک با برند تسلا، تخته‌ی موج سواری تولید محدود با قیمت ۱۵۰۰ دلار است. متخصصان تسلا با همکاری دو شرکت فعال در تولید تخته‌های موج سواری، محصول ویژه‌ی خود را در ۲۰۰ عدد تولید کرده‌اند. وجود عبارت‌های «تولید محدود»، «سفارشی» و «تسلا» در کنار این تخته‌ی موج سواری با طرح فیبرکربن کافی بود تا در کمتر از ۲۴ ساعت، تمام ۲۰۰ عدد موجودی به فروش برود. بازاریابی تسلا در این تخته‌های موج سواری، سازگار بودن آن‌ها با خودروهای این شرکت؛ مدل S، X و 3 است. نکته‌ی جالب این است که تحویل سفارش تخته‌ی موج سواری تولید محدود تسلا تا حداکثر ۱۰ هفته اعلام شده، ولی در حال حاضر پس از فروش تمام ظرفیت موجودی، چند نمونه با قیمت ۵ هزار دلار در وبسایت eBay به فروش گذاشته شده است.

این اولین باری نیست که ایلان ماسک محصولی کاملاً متفاوت با فعالیت‌های اصلی یک شرکت عرضه می‌کند. چند ماه پیش بود که فروش شعله‌افکن بورینگ کمپانی (The Boring Company) با قیمت ۵۰۰ دلار خبرساز شد. در مجموع ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار از فروش این شعله‌افکن به بورینگ کمپانی رسید. عرضه‌ی محصولات متنوع با برندهای مشهور خودروساز همیشه یک بازار جانبی سودآور بوده است؛ این اجناس به‌خصوص در برندهای اروپایی و آمریکایی طرفداران بی‌شماری دارد.





خودروی مسابقه‌ای سبک وزن و الکتریکی، Spice X



خودروهای الکتریکی سوپر اسپرت در یکی دو سال اخیر به بازار رنگ و لعاب دیگری داده اند به عنوان مثال زمانی که درباره خودروهای ایتالیایی صحبت می‌کنید اولین نام‌هایی که به ذهن می‌رسند برندهایی همچون فراری، لامبورگینی، مزراتی و آلفارومئو هستند. محصولات این برندها معمولاً دارای قوای محرکه قوی و خیره کننده است که باعث می‌شود خودروهایشان به سرعت‌های بالایی برسند.

البته یک کمپانی ایتالیایی دقیقاً در نقطه مقابل برندهای مشهور حرکت کرده است. کمپانی یاد شده خودرویی با نام Spice-X را معرفی کرده که حاصل همکاری چند شرکت در پیدمونت ایتالیا می‌باشد. هدف این کمپانی تولید یک مدل مسابقه‌ای الکتریکی با ساختار سبک وزن است که فاقد متریال گران قیمت به منظور کاهش هزینه‌ها می‌باشد. به طور خلاصه باید گفت آن‌ها درصدد ساخت خودرویی مسابقه‌ای برای همه هستند.



این خودرو که توسط شرکت Mastery دیزاین و شخص فابریزیو پپه طراحی شده طول غیرعادی 3827 میلی‌متری و پهنای 1695 میلی‌متری دارد. متریال بکار رفته در این خودرو که البته نامی از آن‌ها به میان نیامده به حدی سبک هستند که باعث می‌شوند وزن کلی خودرو تنها 600 کیلوگرم باشد. این موضوع باعث می‌شود Spice-X SX1 یکی از سبک‌ترین خودروهای الکتریکی عصر مدرن باشد. در واقع این خودرو ما را به یاد لوتوس می‌اندازد.

هنوز مشخصات Spice-X منتشر نشده اما برخی از جزئیات آن به دست ما رسیده است. جدای از ابعاد جمع‌وجور و تک‌نفره بودن، این خودرو از دو پیشرانه الکتریکی برای دو چرخ عقب استفاده می‌کند. هر دو پیشرانه می‌توانند 80 اسب بخار را تولید کنند که باعث ایجاد سقف سرعت 160 یا 210 کیلومتر در ساعتی بسته به نسخه سفارش داده شده می‌شود. گشتاور این پیشرانه نیز بسته به مجموعه باتری‌های 330 یا 450 ولتی برابر با 160 و 400 نیوتون متر می‌باشد. فعلاً خبری از قیمت Spice-X منتشر نشده اما کمپانی ایتالیایی قول داده این خودرو قیمت ارزانی برای همه خواهد داشت. رندهای منتشر شده از این خودرو نیز محصولی شگفت‌انگیز را نشان می‌دهند.



فناوری چراغ دیجیتال مرسدس بنز



تکنولوژی

این بار نیز این شرکت نوآور آلمانی چراغ‌های جلویی را روی این مدل قرار داده است که در نوع خود یک حرکت روبه جلوی عالی محسوب می‌شوند. چراغ‌هایی که نور آنها نه تنها باعث آسیب زدن به چشم‌های رانندگان دیگر نمی‌شود، بلکه می‌توانند شکل‌هایی را نیز روی خیابان ایجاد کنند. مرسدس بنز از چراغ‌های دیجیتال کلاس S و میباخ رونمایی کرد که با امکان نمایش متن روی جاده، می‌تواند با عابرین پیاده و دیگر خودروها ارتباط برقرار کند.

مدتی پیش بود که تیم تبلیغاتی مرسدس بنز، تصاویر جالبی از چراغ‌های دیجیتال مرسدس S کلاس میباخ و قابلیت نمایش علامت‌های مختلف روی جاده منتشر کرد. اما چراغ‌های هوشمند و دیجیتال مرسدس میباخ S کلاس به معنای واقعی کلمه قابلیت ارتباط برقرار کردن با عابرین پیاده را هم در اختیار دارند.

چراغ‌های دیجیتال مرسدس می‌توانند با انعکاس پیام‌های نوشتاری روی جاده، توجه عابرین را جلب کنند. در این فناوری، به ازاری هر چراغ جلو بیش از یک میلیون میکروفلکتور (Microreflector) و در مجموع حداقل دو میلیون میکروفلکتور وجود دارد. چراغ‌ها به سنسورها، دوربین‌ها و سیستم رهیاب ماهواره‌ای خودرو متصل شده‌اند و با ذخیره‌سازی مسیرهای طی شده، به صورت خودکار در هر منطقه و شرایط مختلف، میزان روشنایی تنظیم می‌شود. در صورت وجود خودرو در روبرو، چراغ‌ها به طور خودکار با تنظیم مناسب بین میکروفلکتورها و روشنایی لازم، بدون ایجاد اختلال در دید راننده‌ی روبرو، بهترین عملکرد ممکن را ارائه می‌دهند.





یکی از اعضای هیئت مدیره‌ی مرسدس بنز در رابطه به فناوری چراغ‌های دیجیتال این برند آلمانی گفت:

با وضوح بیش از یک میلیون پیکسل در هر چراغ، این فناوری نه تنها در شرایط مختلف رانندگی روشنایی مناسب را مهیا می‌کند، بلکه در کنار سیستم کمک‌راننده حمایت بصری بیشتری هم فراهم می‌کند.

مرسدس S کلاس در هر نسل خود همیشه فناوری‌های قابل توجه داشته که معمولاً به یک سیستم استاندارد یا آپشن در خودروهای آینده تبدیل شده است.

چراغ‌های دیجیتال مرسدس بنز ایده‌ی بسیار هوشمندانه و مفید است که مطمئناً در رانندگی شبانه، مفید خواهد بود.

با این حال بعید است که بتوان به صورت آزادانه هر جمله‌ای را توسط چراغ‌ها روی جاده روشن کرد؛ شاید باید منتظر موج جدیدی از پرونده‌های قضایی برای به‌کاربردن نامناسب از چراغ‌های دیجیتال مرسدس باشیم.





معرفی ام‌جی ۳ مدل ۲۰۱۸

ام‌جی کارز مخفف (موریس گاراژ) نام یک شرکت سازنده خودروهای اسپرت بریتانیایی است که در سال ۱۹۲۴- MG cars تأسیس شده است. این شرکت بیشتر به خاطر خودروهای اسپرت کروک دوسرنشینه‌اش مشهور است، اما علاوه بر آنها خودروهایی در قالب سدان و کوپه نیز تولید کرده است.



اوایل دهه ۱۹۲۰ و در شهر آکسفورد بود که کمپانی MG توسط سسیل کیمبر (Cecil Kimber)، یکی از کارکنان گاراژ موریس تأسیس شد تا بعدها مبدل به نماد خودروهای اسپرت بریتانیایی شود کمپانی نام برده طی این سال‌ها دائماً دست به دست چرخید، به طوی که از ۱۹۳۵ به Morris Motors فروخته شد و چند سال بعدف زیر نظر British Motors رفت. سپس در ۱۹۸۲ شرکت Austin Rover مدیریت آن را به عهده گرفت و در ۱۹۹۴ به تملک ب ام و درآمد و نهایتاً در سال ۲۰۰۵ در ایستگاه دو کمپانی چینی به نام SAIC و Nanjing ایستاد. هم‌اکنون چهار محصول MG در ایران تحت مدل‌های ۶ و ۳ و GS و ۳۶۰ وجود دارد.

هرچند که مالکیت سرمایه‌گذاری با سایک چین بوده ولی همچنان این برند به لطف دفتر مرکزی و طراحی که در بیرمنگام انگلیس مستقر است همچنان یک برند انگلیسی بوده و در زمینه قطعات، کلیه محصولات ام‌جی تحت نظر بازرسان کمپانی ام‌جی انگلیس، تولید می‌شود.

ام‌جی، به تازگی مشخصات و قیمت هاچ‌بک جدید ام‌جی ۳ را اعلام کرده است. این خودرو، در ظاهر و پیش‌رانه، تفاوت زیادی با نسل قبل دارد. برند انگلیسی ام‌جی از شرکت‌های محبوب در بازار ایران است که تحت مالکیت گروه خودروسازی سایک چین اداره می‌شود. ام‌جی (MG) قیمت و آپشن‌های مختلف ام‌جی ۳ فیس‌لیفت را که جعبه دنده اتوماتیک و سیستم رسانه‌ای جدید با قابلیت انطباق با گوشی هوشمند به آن اضافه شده، معرفی کرده است.



نسخه‌ی پایه از هاچ‌بک ام‌جی 3، قیمت ۱۱,۶۷۰ دلار خواهد داشت که موتور ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۰۹ اسب بخار و گشتاور ۱۵۰ نیوتون‌متر دارد. این موتور که با جعبه‌دنده اتوماتیک کنترل می‌شود مصرف سوخت ترکیبی ۶.۷ لیتر بر کیلومتر خواهد داشت. تجهیزات این مدل شامل صفحه لمسی ۸ اینچی با بلوتوث، رابط اپل کارپلی و اندروید اتو، سیستم صوتی دیجیتال یاماها با چهار بلندگو، صندلی‌های پارچه‌ای با طرح چهارخانه و چرخ‌های ۱۵ اینچ آلیاژ آلومینیوم و منیزیم است. تهویه هوای دستی استاندارد در این مدل وجود دارد اما آینه آفتابگیر، جیب صندلی‌ها برای استفاده سرنشینان عقب و آینه بغل‌های هم‌رنگ بدنه راهنما در مدل‌های فول آپشن موجود است.

از لحاظ ایمنی ام‌جی 3، مجهز به دوربین دنده عقب، سنسور پارکینگ و ترمز کمکی است. ترمز کمکی در صورت تشخیص این که در شرایط اضطرار راننده پدال ترمز را به اندازه کافی فشار نداده است فشار بر ترمز را بیشتر می‌کند. مدل فول آپشن ام‌جی 3 با کد اکسایت (Excite) قیمت ۱۲,۷۶۷ دلار دارد. سیستم صوتی این مدل سیستم پردازش صدای سه‌بعدی یاماها با ورودی USB و شش بلندگو است که جدا از ادعاهای تبلیغاتی صدای گیراتری از سیستم صوتی مدل پایه دارد.

این مدل با چرخ‌های دورنگ آلیاژی ۴۰ سانتی‌متری و صندلی‌های کرم‌رنگ با طرح چهارخانه اندکی بهتر از مدل پایه عمل کرده است. این خودرو با ۲ رنگ استاندارد سفید و زرد و سه رنگ متالیک آبی، قرمز و نقره‌ای، همراه گارانتی هفت ساله بدون محدودیت کیلومتر و خدمات جاده‌ای عرضه می‌شود.

سرپرست ام‌جی موتور استرالیا می‌گوید:

ما با تولید خودروهای با کیفیت که قیمت مناسب و امکانات جذاب و گسترده دارند تمام تمرکز خود را بر تجدید شکوه برند تاریخی و مورد اعتماد ام‌جی قرار داده‌ایم. رشد ادامه‌دار شرکت موجب جذب مشتریان زیادی شده است و ما مفتخریم که خدمات پس از فروش شامل هفت سال گارانتی بدون محدودیت کیلومتر و خدمات امداد جاده‌ای به آنان ارائه دهیم.





چری آریزو ۵ یا بسترن B30

طراحی ظاهری:

در مورد طراحی بستگی دارد که از کدام زاویه به این ماشین‌ها بنگرید. از روبرو قیافه هر دو خودرو خوب است و انتخاب گزینه برتر یک امر سلیقه‌ای خواهد بود. البته شاید بگوئید چراغ‌های مدرن و جلو پنجره اسپرت آریزو توجه جوانان را بیشتر به خود جلب می‌کند اما به نظر من جلو پنجره بزرگ و قیافه عبوس بسترن B30 هم جذابیت خاص خودش را دارد و می‌تواند انواع رده‌های سنی را راضی نگاه دارد.

ولی هر چه از دماغه به سمت زاویه کناری حرکت می‌کنیم کفه ترازو به نفع محصول چری سنگین می‌شود. در حقیقت در نیم‌رخ، آریزو 5 با خطوط پخته‌تر و تناسب بهتر میان اجزاء هارمونی بهتری به بیننده هدیه داده است. در نمای عقب هم چراغ‌های به روز و طراحی مناسب صندوق و سپر چری، هرچند مقداری چاشنی کپی‌کاری دارند اما در مجموع ترکیب زیباتر و مدرن‌تری نسبت به محصول بسترن را پیش رویمان قرار داده‌اند. پس در یک جمع‌بندی کلی باید بگوئیم با اینکه قیافه بسترن بخصوص در بخش دماغه زیبا از کار درآمده اما قادر نیست از پس خطوط جذاب و تناسب اندام آریزو 5 برآید و در نتیجه با کمال احترام به سلیقه مخالفین، میبایست دست محصول چری را به عنوان برنده این قسمت بالا ببریم.



طراحی داخلی:

برتری طراحی آریزو در داخل کابین با شدت بیشتری ادامه میابد. کنسول میانی متشکل از اشکال هندسی، پشت آمپر جذاب و خطوط منحنی داشبورد شکل و شمایل مدرنی به کابین چری بخشیده‌اند و تمامی این‌ها در مقابل خطوط ساده و بی‌آلایش بسترن B30 حس پویایی بهتری به سرنشینان "بخصوص جوانترها" القا می‌کنند. البته داشبورد بسترن B30 هم هیچ قطعه نازیبا یا بدقواره‌ای ندارد اما در برابر رقیب امروزش از کمبود هیجان و خلاقیت رنج می‌برد و تا حدودی پیرمردی به نظر می‌رسد! اما در خصوص کیفیت، وضعیت هر دو ماشین تقریباً مشابه یکدیگر ارزیابی شد و هر دو از پلاستیک‌های خشک استفاده کرده‌اند. هرچند با توجه به وضعیت مونتاژ مناسب می‌توانیم از سر تقصیراتشان در بحث کیفیت بگذریم و با کمی ارفاق نمره قبولی را به هر دو بدهیم.



راستی در مورد جاداری ماشین‌ها صحبت نکردیم. راستش را بخواهید با توجه به طول بیشتر بدنه بسترن B30 تصور می‌کردم فقط داخل این ماشین با فضای پای کافی مواجه شوم؛ اما پس از نشستن درون خودروها متوجه شدم که آریزو 5 هم علیرغم طول کمتر، به لطف فاصله محورهای مناسبش که از بسترن B30 بیشتر است، جای پای خوبی در قسمت عقبی در اختیار قرار داده. البته در مورد ارتفاع سقف وضعیت محصول بسترن بهتر است و افراد قد بلند روی صندلی عقبی بسترن B30 جای سر بیشتری در اختیار دارند. خوب حالا شاید این سوال در ذهن شما ایجاد شود که اگر جای پای هر دو ماشین نزدیک به هم است، پس طول بیشتر بدنه بسترن کجا رفته؟! برای دریافت پاسخ کافی است سری به صندوق عقب بسترن B30 بزنید تا ببینید آنجا چه محفظه بزرگ و جاداری برایتان تدارک دیده شده. البته ابعاد صندوق آریزو 5 هم قابل قبول است اما در مقابل رقیب امروز حرف چندانی برای گفتن نخواهد داشت.

امکانات:

بسترن B30 به گزینه‌هایی از قبیل سیستم‌های ترمز ESC ، BA ، EBD ، ABS ، سیستم کنترل کشش و پایداری، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، کیسه هوای راننده و سرنشین کناری، کروز کنترل، سیستم مالتی مدیا با نمایشگر لمسی، سیستم رهیاب، چراغ‌های اتوماتیک بعلاوه چراغ روشنایی در روز، سانروف، سنسور دنده عقب و ... تجهیز شده که با توجه به قیمتش مناسب به نظر می‌رسد.

اما محصول چری در مدل‌های مختلف و با آپشن‌های متفاوتی به بازار عرضه شده. مثلاً نمونه دنده‌ای مورد تست به امکاناتی از قبیل کیسه هوا برای سرنشینان جلو، سنسور پارک، ترمزهای مجهز به ABS و EBD ، چراغ‌های روشنایی در روز، کروز کنترل، کیلس و استارتر دکمه‌ای، نمایشگر میانی و پشت آمپر، بلوتوث، سانروف برقی، تنظیم برقی کولر و مواردی از این دست تجهیز گردیده. اما در فول‌ترین نمونه یعنی مدل توربو اتومات Excellent گزینه‌های بیشتری از جمله سیستم پایداری ESP و کنترل لغزش TCS به همراه EBA و سیستم کمکی حرکت در سربالایی، کیسه‌های هوای جانبی و پرده‌ای، روکش چرمی فرمان و قابلیت انتخاب حالت Eco و چند مورد دیگر به این لیست اضافه می‌شوند.

ضمناً هر دو خودرو 5 ستاره ایمنی موسسه C-NCAP را به دست آورده‌اند که خبر خوبی به حساب می‌آید. البته شاید بگوئید تست‌های این موسسه شرقی به اندازه Euro-NCAP یا IIHS سخت‌گیرانه نیستند که خوب من هم با نظر شما موافقم؛ اما در هر صورت تجربه نشان داده که در سال‌های اخیر ستاره‌های چینی نیز می‌توانند قابل اعتماد باشند و خیالمان را تا حدود زیادی از بابت امنیت آسوده نمایند.

پیشرانه و سیستم انتقال قدرت:



آریزو در ابتدا فقط با موتور 1.5 لیتری تنفس طبیعی به بازار کشورمان عرضه شد که با 116 اسب بخار قدرت و 141 نیوتن متر گشتاور آتش دهان سوزی به نظر نمی‌رسید. البته این پیشرانه بر روی نمونه‌های دنده‌ای "مثل اتومبیل مورد تست" خیلی هم ضعیف ظاهر نمی‌شود و اگر خیلی اهل شتاب نباشید کارتان را راه خواهد انداخت؛ اما ترکیب این موتور با گیربکس کند CVT آریزوهای اتوماتیک را به یک ماشین کسل‌کننده و بی‌روح تبدیل کرده بود. ولی خوشبختانه چری خیلی زود به اشتباهش پی برد و حالا مدل‌های اتوماتیک با پیشرانه توربو قویتر 147 اسبی و با گشتاور مناسب 210 نیوتن متر، در کشورمان عرضه می‌شوند که از نظر قابلیت‌های حرکتی عملکرد بهتری دارند.

در زیر کاپوت بسترن B30 هم یک انجین 1.6 لیتری تنفس طبیعی قرار گرفته که با 107 اسب بخار قدرت و 155 نیوتن متر گشتاور در ابتدا در همان حد و حدود آریزو تنفس طبیعی به نظر می‌رسد. اما نکته مثبت این ماشین در گیربکس 6 سرعته اتوماتیکش نهفته است که می‌تواند شتاب بهتری "بخصوص در ابتدای حرکت" نسبت به آریزو ارائه نماید. باید گفت که عملکرد خوب گیربکس 6 سرعته بسترن B30 برای استفاده‌های شهری و روزانه چنان خوب است که می‌توان آن را تاثیرگذارتر از پیشرانه‌ها بدانیم.

مدل	بسترن B30	چری آریزو ۵	چری آریزو ۵TE
پیشرانه	۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ	۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ	۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ توربو
حجم موتور	۱.۶ لیتر	۱.۵ لیتر	۱.۵ لیتر
حداکثر قدرت	۱۰۷ اسب بخار در دور ۵۵۰۰	۱۱۶ اسب بخار در دور 6150	۱۴۷ اسب بخار در دور ۵۵۰۰
حداکثر گشتاور	۱۵۵ نیوتن متر در دور ۳۶۰۰	۱۴۱ نیوتن متر در دور ۳۸۰۰	۲۱۰ نیوتن متر در دور ۳۵۰۰
گیربکس	۶ سرعته اتوماتیک	۵ سرعته دستی	اتوماتیک CVT

تجربه رانندگی:

بالاخره اتومبیل‌ها را استارت زدیم. داخل هر دو خودرو از نظر دید و ارگونومی، شرایط قابل قبول است. فرمانشان هم نرم و بازی با ادوات ساده به نظر می‌رسد. از نظر راحتی و کیفیت سواری وضعیت آریزو قابل قبول بود و اتومبیل علیرغم فاق نه‌چندان بلند لاستیک‌ها کوبش آزاردهنده‌ای به اتاق منتقل نمی‌کرد. البته توقعتان را خیلی هم بالا نبرید چون این تعریف ما با در نظر گرفتن قیمت و سطح مورد انتظار عنوان شد. اما داخل بستر B30 شرایط از آریزو بهتر است و محصول بستر با آرامش مناسبی با دست اندازها و سرعت‌گیرها روبرو می‌شود. البته این نرمی بستر در پیچ‌های تند کمی حس ناپایداری را به انسان منتقل می‌کند اما با توجه به وجود ESP ماشین به این راحتی‌ها از دست راننده خارج نمی‌شود.

در حقیقت اگر با کم‌فرمانی معمول دیفرانسیل جلوهای ارزان قیمت کنار بیائید و توقعتان را در سطح یک سدان خانوادگی اقتصادی نگاه دارید می‌توانید از تعادل این ماشین راضی باشید. اما در طرف مقابل آریزو 5 با سواری اندکی اسپرت‌تر حس چسبندگی بهتری در پشت فرمان دارد اما متأسفانه ماشین مورد تست از نوع دنده‌ای و فاقد ESP بود "البته مدل توربو اتومات Excellent این آپشن را دارد که بسیار گران‌تر از بستر B30 است" و در نتیجه خطر در رفتن قسمت انتهایی بیشتر از رقیب احساس می‌شد. در مورد واکنش‌ها به پدال گاز باید بگویم که اگر خیلی اهل شتاب و سرعت هستید بهتر است با این پول به سراغ خودروهایی چون دنا پلاس توربو صفر کیلومتر بروید. اما به هر حال این ماشین در بهترین حالت می‌تواند برای یک رانندگی آرام و بی‌دردسر کارآمد ظاهر شود و نباید از آن توقع زیادی داشت. در طرف مقابل شرایط بستر B30 با وجود اسب‌های کمتر نسبت به آریزو 5، اما با توجه به گیربکس 6 سرعته خودکار در شتاب‌گیری‌های شهری راضی‌کننده است هرچند باز هم نمی‌توانیم هیچ کدام از این دو را به یک جوان عاشق سرعت پیشنهاد کنیم. در خصوص صدای موتور و عایق‌بندی کابین‌ها نیز باید به هر دو ماشین نمره متوسطی بدهیم چون در دورهای پایین صدای پیش‌ران کم است اما با توجه به قدرت نه‌چندان زیاد موتورهای مجبوریم هر از گاهی دور موتور را بالا ببریم و در این شرایط صدا به داخل کابین نفوذ می‌کند.

قیمت و نتیجه‌گیری:

شاید با خواندن مطلب نتیجه‌گیری کرده باشید که با توجه به طراحی بهتر، قدرت بیشتر و آپشن‌های کامل‌تر آریزو 5 توربو اتومات، انتخاب کار ساده‌ای است و باید محصول چری را به عنوان برنده بی‌چون و چرای رقابت اعلام کنیم! اما قضیه به این سادگی‌ها هم نیست زیرا بستر B30 از نظر قیمتی هم رده آریزو 5 تنفس طبیعی دنده‌ای به حساب می‌آید و قیمت‌گذاری مناسب‌تری نسبت به این رقیب چینی دارد. اگر بخواهیم برای یک استفاده شهری و خانوادگی، خودرویی را انتخاب کنیم، بستر B30 با توجه به قیمت رقابتی‌تر، ارایه امکانات مناسب، و همچنین گستره بیشتر خدمات پس از فروش در کل کشور، انتخابی کاملاً عاقلانه و قابل قبول است اما قطعاً هستند کسانی که با چهره آریزو 5 بیشتر ارتباط برقرار می‌کنند و حاضر هستند هزینه‌ای بالاتر بپردازند و آریزو 5 سوار شوند.



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



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