

مجله خودرو

کوبرا کوپه مدل ۶۵ ملقب به دیتونا



هرچند که در دهه ۶۰ مدل‌های رودستر کوبرا در صحنه مسابقات داخل ایالات متحده بدون رقیب مانده بودند، در مسابقات سرعت بین المللی، به دلیل شکل خیلی چهارگوششان و کمی آئرودینامیک بودن همواره شکست می خوردند. با استفاده از راهکارهایی که در قوانین بین المللی وجود داشت و به به خودروهای GT اجازه تغییر دادن بدنه بدون تغییر شاسی را می داد، گروه طراحی شلبی مدل کوپه کبرا ۲۸۹ را ارائه دادند.

یک خودرو زیبا و خیلی آئرودینامیک تر که سرعت حداکثر آن بیشتر از مدل قبلی بود و در پیچها خیلی استوار تر.



بدلیل اولین ظهور این مدل کبرا در مسابقات دیتونا کوتینانتال در سال ۱۹۶۴، این مدل به کبرا دیتونا معروف شده است. قدرت این خودرو ۳۹۰ اسب بخار در ۶۷۵۰ دور و گشتاور حداکثر آن ۳۴۱ پوند-فوت در ۴۰۰۰ دور است. مدل دیتونا دارای حداکثر سرعت ۱۸۰ مایل در ساعت بود. در موارد زیادی چرخهای آن آتش گرفتند.



توزیع وزن این مدل در جلو و عقب ۵۰/۵۰ می باشد و گونه تغییر یافته سیستم تعلیق این مدل باعث شده است که قابلیت حرکت و مانور خیلی خوبی داشته باشد. در هر صورت مراقب پای راست خود باشید تا به چرخها آسیبی نرسد.



پورشه ۹۱۱ جی تی ۲ ۲۰۰۲

سریعترین و خوشدست ترین خودرویی که تا به حال از زوفن هازن به حرکت درآمده است.



مهندسين از اين هم فراتر رفته اند. آنها ديسكهاي سراميكي را جايگزين ديسكهاي چدني معمولي كردند، كه باعث كمك به كاهش وزن به ميزان ۱۸٫۵ كيلوگرم مي شود. در نتيجه جی تی ۲ وزنش حدود ۱۵۸۵ كيلوگرم می شود. يعني ۱۱۰ كيلوگرم سبكتر از توربو است. حقيقتي كه باعث شتاب خارق العاده جی تی ۲ می باشد يك نيروگاه ۳٫۶ ليتري ۶ سيلندر تخت می باشد. سيلندر و سر سيلندر از آلومينيوم ساخته شده و كيفيت كلي آلياژ ميلنگ از ۹۱۱ قرض گرفته شده است. هواي تازه از طريق يك جفت مدخل يکپارچه شده با بال عمودي عقب وارد موتور می شود. دو توربو چارجر در قلب موتور، 3 psi بيشتر از توربو پمپ می نما يد، همچنين اينترکولرهای سودمندتر و يك اگزوز اصلاح شده به قدرت بيشتر جی تی ۲ كمك می کنند.



مثل ۹۱۱ توربو ، جی تی ۲ از سیستم واریو کم پورشه برای تنظیم زمان بندی سوپاپها استفاده می کند ، موتورنیک ۷,۸ ام ایی پردازشگر مرکزی ، نه تنها جهت تضمین حداکثر قدرت خروجی بلکه برای رعایت و پیروی از قانون ال ایی وی در کشور ، تمام وظایف منظم کردن را به عهده دارد. موتور **dohc' twin turbo** در ۵۷۰۰ دور در دقیقه ۴۵۶ bhp ایجاد می کند . وقتی قدرت جی تی ۲ با وزن سبکتر آن مخلوط می شود ، نسبت وزن به قدرت آن تحسین برانگیز می باشد (۳,۴۵ کیلوگرم برای هر اسب بخار) . ۹۱۱ جی تی ۲ در یک مسیر مستقیم قاطعانه سریع می باشد ، از طراحی شاسی آن متشکریم . قدرت مانور خودرو همانا نشاندهنده صلابت خودرو که در تست کنترل به نمایش درآمد می باشد . تا رسیدن به ۱۰۰ کیلومتر جی تی ۲ شتاب گرفته و تا قبل از رسیدن به ۲۰۰ متر در دنده ۳ باقی می ماند.(پیست اسلalom) چند فیت مانده به اولین مانع فرمان را به سمت چپ می چرخانیم ، خودرو فوراً به فرمان ، بدون هیچ درنگی پاسخ می دهد. با دور موتور نزدیک به محدوده اوج تورک ، عبور سریع خودرو از موانع پیست به راحتی معنا پیدا می کند و تمام این از شتاب بی اندازه خودرو ناشی می شود. اتصال عالی چرخها به شاسی و سوپاپهای دقیق ، دقت رانندگی را بالا برده و باعث می شود که بتوانیم بعد از هر مانع به سرعت بیافزاییم. جی تی ۲ میانگین رکورد سرعت اسلalom را به میزان ۱۱۰ کیلومتر در ساعت بهبود بخشید ،بهترین خودرویی که تاکنون تست کرده بودیم. دنده را به دو تقلیل می دهیم و پورشه آماده می شود که موانع بعدی را طی کند. گاز را تنظیم می نماییم.



اولین نگاه به : BMW Z4 سال ۲۰۰۳



بعد از هفت سال تولید مداوم Z3 بنظر می رسد وقت خداحافظی با آن فرا رسیده و مدل Z4 جانشین آن خواهد شد. Z4 با طرح خشن و جدیش بنظر می رسد مخالفین و موافقین زیادی داشته باشد، زیرا طرح آن در دید خیلی ها جذاب و از دید دیگران بسیار زشت و تنفرانگیز جلوه می کند. این جدیدترین BMW دو نفره فقط با موتورهای شش سیلندر به بازار عرضه می شود. دو نوع موتوری که بر روی آن نصب شده عبارتند از : یک موتور CC2500 که توان تولید ۱۸۴ اسب بخار قدرت را دارا می باشد و یک موتور CC 3000 با قابلیت تولید ۲۲۵ اسب بخار. گیربکسهای موجود برای این خودرو عبارتند از : گیربکس دستی (۵ سرعته برای موتور CC2500 و ۶ سرعته برای موتور CC3000)، نیمه اتوماتیک و اتوماتیک.



فاصله دو محور Z4 نسبت به Z3 بلندتر شده که نتیجه آن فضای بیشتر درون کابین خودرو می باشد. برای اولین بار BMW بر روی این مدل سیستم فرمان هیدرولیکی را بکار برده که بصورت خودکار نسبت به سرعت خودرو تغییر می

کند. این سیستم به قابلیت‌های مانور Z4 کمک فراوانی می‌کند. کیفیت سواری این خودرو مانند سایر مدل‌های BMW به صورت اسپرتی و خشک می‌باشد، البته نه چندان خشک که باعث عذاب سرنشینان شود. تکنولوژی طراحی بدنه این خودرو به صورتی است که وقتی سقف آن را بر می‌دارید، در حال حرکت حتی سرعت‌های بالا، منطقه‌ای در کابین بوجود می‌آید که در آن هوا ثابت می‌باشد و مزاحمتی برای سرنشینان بوجود نمی‌آورد. این خودرو بسته به نوع موتور جلو بندی آن بارینگ‌های ۱۶، ۱۷ و ۱۸ اینچی به بازار عرضه می‌شود. در آخر می‌توان گفت که این خودروی ROADSTER به مراتب از خودرویی که جای آن را می‌گیرد بهتر و ایده آل تر است.

کلاس M طویلتر می شود



آخرین SUV مرسدس بنز محور چرخ عریضتری دارد. مرسدس بنز کلاس M 2005 نسبتاً بزرگتر و مقاومتر از SUV هائی است که در جادهای ما تردد می کنند. اما ابعاد آن تغییر غیر معقولی ندارد و ارزش ارم خود را حفظ کرده است. یک پیشرفت قابل پیش بینی عریض شدن فاصله دو محور می باشد "ممکن است MLV نامیده شود که به کلی متفاوتتر از ML به نظر می رسد. در مقایسه تکاملی با ML های معمولی "MLV ایرودینامیک تر شده است. مرسدس بنز سعی دارد که موقعیت MLV را در برابر SUV های ممتاز مثل کادیلاک اسکالید حفظ کند. نقل هست که مرسدس MLV کودک هامر از اشتوتگارت می باشد. شکل چراغهای جلو MLV تقریباً به صورت مربع می باشد "راهنماها مثل ماشینهای واگن دار "انحنا دارد" اتاق بلندتر شده و سپرها شکل خشن به خود گرفته است. با توجه به صندلی استاندارد در ردیف سوم MLV" تقریباً از ۱۷ فوت طولتر شده است.

در داخل خودرو به نظر می رسد که فرمان وظایف متعددی را انجام می دهد "GPS" بهبود یافته است. یک جفت سقف شیشه ای نیز موجب جلوه آسمان در شبهای مهتابی می شود. مهمترین تغییر مهندسی یکی شدن شاسی و بدنه می باشد که از شکل نردبانی به شکل جدید تغییر یافته است. چهارچوب متراکم شده. "امکان انتخاب مناسب در مورد قفلهای دیفرانسیل به صورت مکانیکی یا الکتریکی قابلیت حرکت در خارج از جاده را افزایش می دهد. یک پیشرفت عرضه استاندارد دنده اتوماتیک با قابلیت تعویض دستی می باشد. کمک فنرهای گازی هوشمند در ML جدید قابل

سفارش بوده و در MLV استاندارد عرضه می شود.ام کلاس بعدی دارای سیستم ترمز الکترو هیدرولیک جدید همراه با SBC می شود. سیستم ایمنی خودرو همچنین شامل ABS "کمک ترمز الکتریکی" کنترل تعادل و کی ۴۳ سه هوای داخل داشبورد "کنار درها و کنار سر بالای ستون می باشد.



مرسدس بنز CL65 AMG



قبل از پرداختن به مقاله شاید بهتر باشد که توضیح کوتاهی راجع به شرکت AMG داشته باشیم . در بین شرکتهایی که در زمینه تیونینگ (بهینه سازی خودرو) در کشور آلمان فعالیت دارند میتوان به شرکت AMG اشاره کرد . این شرکت تنها شرکتی است که به طور مستقیم با کارخانه مرسدس بنز همکاری داشته و برخی خودروهای اسپرتی این شرکت را تولید نموده و در ضمن خودروهای مرسدس بنز را نیز برای مسابقات DTM آلمان (تورینگ) آماده مینماید . شایان ذکر است که با توجه به روابط رسمی این دو شرکت ، محصولات AMG از ضمانت و خدمات پس از فروش مرسدس بنز بهره میبرند در حالی که محصولات رقبای آن از جمله برابوس (Brabus) و... نمیتوانند از این خدمات استفاده نمایند.

در نگاه اول این اتومبیل شبیه به دیگر مدلهای مرسدس بنز می ماند تا یک خودروی سوپر اسپرت ولی اشتباه نکنید CL65، با موتور ۱۲ سیلندر و ۶۱۲ اسب بخاری خود تنها مغلوب اتومبیلهای استثنائی مثل فراری انزو یا مک لارن F1 می گردد.



این مدل مستقیماً تحت نظارت شرکت AMG تولید شده و با بهره‌گیری از دو توربوچارجر، گشتاوری معادل 1000 Nm را در دور موتور ۲۰۰۰ الی ۴۰۰۰ دور در دقیقه تولید میکند. برای انتقال چنین گشتاوری از گیربکس تمام اتوماتیک و سیستم الکترونیکی محدود کننده گشتاور استفاده شده تا از وارد آمدن صدمات ناشی از چنین نیروی حیرت‌آوری به گیربکس و سیستم انتقال نیرو جلوگیری نماید.

شتاب ۰-۱۰۰ km/h این خودرو با وجود وزن نسبتاً زیاد آن تنها ۴٫۴ ثانیه می‌باشد و در کمتر از ۱۳٫۵ ثانیه سرعت آن به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت میرسد.

نکته جالب توجه این است که امضاء تکنسینی که مونتاژ هر موتور را در کارخانه بعهده داشته روی در پوش آن که از جنس آلومینیوم و فیبر کربن است درج گردیده است. موتور مورد استفاده نمونه تغییر یافته موتور ۱۲ سیلندر SL600 و Maybach به حجم 5513 cc می‌باشد که AMG حجم آنرا به 5980 cc افزایش داده است. علاوه بر این از پیستونهای مخصوص، محفظه‌ها احتراق بهینه شده، میل سوپاپهائی با لیفت سوپاپ بیشتر و پمپ روغن و خنک‌کن روغن بزرگتر استفاده شده است. توربوچارجرهای استاندارد نیز با انواع بزرگتر تعویض شده و حداکثر فشار ایجاد شده به 1٫5 bar رسیده است که با توجه به این مسئله از خنک‌کن هوا به آب (Intercooler) بزرگتری استفاده شده است.

CL65 با وزن 2220 KG خود از لحاظ سیستم ترمز نیز بهینه سازی شده و از دیسکهای پره ای و سوراخ دار با قطر 390 mm در جلو و 348 mm در عقب بهره میبرد. کالیپرهای مورد استفاده در جلو از نوع ثابت و هشت پیستونی و در عقب چهار پیستونی میباشد. سیستم کنترل (Active body roll control) که وظیفه آن کنترل میزان متمایل شدن اتاق خودرو به سمت خارج پیچ میباشد در این مدل نسبت به وزن حساس بوده تا بتواند با در نظر گرفتن تعداد سرنشینان یا بار حمل شده به بهترین نحو عمل کند. رینگهای ۱۹ اینچی این خودرو در جلو مجهز به لاستیکهای 19/40/245 ZR و در عقب 19/35/275 ZR میباشد. تفاوت ظاهری CL 65 با کوپه CL معمولی چندان محسوس نمیشاند و عبارتند از، ورودیهای هوای بزرگتر روی سپر جلو، رکابهای متفاوت و لبه کوچک روی درب صندوق عقب. سپر عقب نیز با توجه به وضعیت قرار گرفتن خروجیهای مجزای اگزوز در دو طرف تغییر یافته است.



در داخل خودرو نیز صندلیها تا حدی اسپرت تر شده و علاوه بر اهرم اتوماتیک معمولی می توان با استفاده از دکمه های روی غریبک فرمان دنده را کم و یا زیاد کرد. سرعت سنج نیز تا 360 km/h مدرج شده هر چند که سرعت این خودرو نیز مثل دیگر انواع مرسدس بنز و AMG در حد 250 km/h به طور الکترونیکی محدود شده است. در صورت تمایل، مالکین CL65 میتوانند با تعویض محدود کننده الکترونیکی حداکثر سرعت را به 300 km/h افزایش دهند. گفته میشود که این خودرو در صورت حذف محدود کننده قادر به دستیابی به 341 km/h است ولی لاستیکهای آن برای چنین سرعتی مناسب نمیشاند.



فشار دادن پدال گاز در واقع مثل دکمه گاز در بازیهای کامپیوتری عمل نموده و CL65 بطور باور نکردنی از دیگر خودروها فاصله میگیرد. با تمام این تفاسیر این خودرو مثل تمام دیگر خودروها در برابر قوانین فیزیک سر تعظیم فرود آورده و با توجه به ابعاد و وزن زیاد، راننده برای سریع راندن آن به فضای وسیعی نیاز دارد. در صورت خاموش کردن سیستم حفظ پایداری ESP، بهترین حالت برای سریع طی کردن پیچها منحرف نمودن محور عقب است که البته همراه با دود غلیظ حاصل از هرز گردی چرخهای عقب خواهد بود. با وجود سیستم (Active Body Roll Control ABC فرمان آن در جاده های پر پیچ و خم سریع عمل مینماید. فرمان CL65 نه بیش از اندازه تیز بوده و نه کند عمل میکند بلکه عکس العمل آن متناسب و متعادل بوده و بازی آن در هنگام حرکت در خط مستقیم که همیشه ضعف دیگر مدلهای مرسدس بنز بود است حذف گردیده است. گیربکس در کاهش دنده در هنگام نزدیک شدن به پیچها کمی کند عمل نموده و در ضمن تنظیم آن به نحوی است که برای کاهش مصرف سوخت دنده را کمی زودتر از موعد تعویض مینماید.



این خودرو در جاده های پر پیچ و خم در برابر خودروهای اسپرت کوچک و سبک وزن مثل میتسوبیشی LANCER EVO و سوبارو IMPREZA شانس زیادی ندارد ولی در بزرگراهها شتابگیری آن در دور متوسط خارق العاده است و به سادگی اکثر خودروها را پشت سر میگذارد. اگر این مدل شما را راضی نمیکند میتوانید کمی صبر نموده و مدل ۶۲۶ اسب بخاری MCLAREN SLK را که توسط شرکت MCLAREN مونتاژ شده و به دو برابر قیمت CL65 عرضه خواهد شد را سفارش دهید که قادر به دستیابی به 336 km/h است.

MERCEDES BENZ CL 65 AMG	
موتور	CC ۵۹۸۰ ، ۱۲V ، ۳۶ سوپاپ ، با دو توربو چارجر.
حداکثر توان	۶۱۲ اسب بخار
حداکثر گشتاور	Nm ۱۰۰۰ در دور موتور ۲۰۰۰ الی ۴۰۰۰
انتقال نیرو	اتوماتیک (با قابلیت تعویض دستی دنده با استفاده از دکمه هایروی فرمان) ، دیفرانسیل عقب

شتاب ۱۰۰-۰	۴/۴ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۵۰ km/h (محدود شده الکترونیکی)
وزن	۲۲۲۰ Kg



سوپر لایت ، سوپر ماشین

آمیزه ای از فرهنگ ، قدرت تکنولوژی در مالکیت ایرانی را می توان به فرید جی تی اس نسبت داد که با ترکیب فرهنگ تولیدات انگلیسی ، مالکیت ایرانی و تکنولوژی پیشرفته آلمان ساخته شده است ، البته با مشخصاتی بیشتر .

زمانی که ۴۳۲ کیلووات توان به چرخهای عقب منتقل شد ، نتیجه آن رسیدن به بالاترین سرعت یعنی ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت است که فرید به آن توجه خاص داشته و این تازه وارد به بازار سوپر ماشینها به عنوان جی تی اس نگاه ها را به ساخت یک اثر بزرگ ، جلب کرده است .

آرش فرید شیفته ساختن موتورهای اسپرت از اواخر سال ۱۹۹۰ در انگلستان فعالیت خودش را نسبت به ساخت فرید آغاز کرد که این فرد در موقعیت نسبتا جدیدی در کلاس اتومبیل های اسپرت می باشد .

اولین محصول جی تی اس است که فوق العاده است ، برداشت کمی از فراری ۳۶۰ مودنا و پورشه کاررا جی تی و در ادامه ترکیب غیر متعارف برای رسیدن به اندازه های مناسب است سقف منحنی شکل آن که به تدریج به سمت عقب کشیده شده و در قسمت پشتی اندازه ها دارای مقیاس خوبی می باشند که البته با شباهتهایی به لامبورگینی و زوندا

همچنین فرید جی تی اس خیلی نرم و خیلی چالاک نیز می باشد که البته با وجود موتور سوپر ماشین که قدرت آن برگرفته از موتورهای آئودی هست را می توان خیلی سریع نیز ذکر کرد .

کیت مورای مهندس طراح موتور فرید کمپانی شخصی خودش را در سال ۱۹۹۴ با هدف فشرده کردن مقدار زیاد از قدرت موتورهای آئودی را ، راه اندازی کرد در مورد فرید جی تی اس می گوید که موتور بکار رفته در فرید جی تی اس از سری موتورهای قوی ۲,۸ لیتر توربوشش سیلندر است که در حال حاضر در سوپر سدانهای سری آر اس ۶ به کار رفته که ابتدا در مدل آر اس ۶ از توربو شارژر ۴,۲ لیتر هشت سیلندر هم استفاده شده است.



محاسبات مورای در مورد سر سیلندرها و قالب آئودی عملا باعث به وجود آمدن چیز دیگری شد که با وجود آن دیگر ساخت موتور دیگر ضرورتی نداشت ، سکوت بهتر است - ۲,۸ لیتر مصرف بنزین در صد کیلومتر ، ۲۴ سوپاپ ، مکنده های وی ۶ و ضمنا به طور قابل توجهی بیرون آن تاثیر گذارتر از مدل قدیمی آر اس ۶ شده به طوری که جفت با توربو شارژر شده ، بدنه بزرگتر و کارکرد آن خوب است و همچنین عایق توربو به طور محسوسی کاهش پیدا کرده است .

درهنگام سوار شدن وی ۶ توربو میل و علاقه به تولید ۴۳۲ کیلو وات توان و طی مسافتی واقعا جذاب هست ، حداکثر دور موتور ۵۰۰۰ دور در دقیقه برای ۰,۳ لیتر به توان ۶ بد نیست.



وقتی که از حداکثر گشتاور ؛ ۵۵۰ نیوتن بر متر اطمینان حاصل شد ؛ سرعت گرفتن آن از صفر تا صد به ۳/۳ ثانیه می رسد که در رابطه با حداکثر گشتاور فرید سکوت کرده و حدس ما در حدود ۳۰۰۰ دور در دقیقه می باشد . انتقال قدرت به چرخهای ۱۹ اینچی عقب به وسیله **getrag-built** دستی ۶ دنده انجام میشود اما اعداد ۳/۳ ثانیه شتاب و ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت سرعت از راه قدرت و گشتاور موتور به سادگی به دست نمی آید .

ظاهر خودرو نیز مهم است زیرا به خودروی شما شخصیت می بخشد اعم از سوپر ماشینها و غیره ،مخصوصا در هنگام رانندگی . اما مهمترین مساله در مورد وسایل نقلیه وزن آن و حالت آیرودینامیکی آن است مخصوصا زمانی که میخواهید از مرز سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت عبور کنید. بنابراین برای ساخت شاسی فرید ، از مقدار زیادی آلومینیوم استفاده شده که باعث کاهش وزن و تامین سختی آن برای هندلینگ بهتر شده ، همچنین بدنه آن وزن سبکی دارد و خیلی سخت میباشد که از مواد خارجی کمیاب ساخته شده است .



ترکیب پیشرفته zebra pattern و فیبر کربن برای صفحه کلیدها و تقویت بدنه با kevlar و صفحات لانه زنبوری ضد گلوله که وزن خودرو را حدودا به ۱۲۰۰ کیلو گرم رسانده است . ترکیب قرار گرفتن بدنه فرید جی تی اس پائین است و زمانی که امتحان تونل باد صورت گرفت مشخص شد که فرید در سراسر سرعت به صورت پابرجا ثابت می ماند ، هوا را در جلو میشکافد و در عقب پراکنده می سازد و به سوپر ماشین کمک می کند که ضریب نیروی مقاومت آن به ۰/۳۶ برسد.

در قدم اول درون جی تی اس شما می توانید فیبر کربن و آلومینیوم را ببینید که به صورت زیبایی به کار گرفته شده همچنین چرم نرم بکار رفته در قسمت جلو و صندلیها به صورت سفارشی ، با نام تجاری sparco می باشد . لوازم اضافه آن شامل lap timer سیستم کنترل اصطحاک چرخ و نصب قدرت ، که بر روی فرمان اتومبیل نصب شده است و سیستم تهویه هوا و پخش صوت آن نیز به حساب آورده شده است . فرید جی تی اس یک وسیله نقلیه متحیر کننده و غیر معمول است او ذاتا آمده از هیچ جا و یک پتانسیل خوب برای رفتن راههای طولانی با فرهنگ اتحاد ، واقعا خیره کننده است تعهدات انجام شده ، اتومبیل ریس با هندلینگ بالا و مطمئنا نرم و راحتتر از سوپر ماشین های دیگر است . (مورچیه لاگو ۴۵۰ کیلوگرم سنگین تر است) به رغم اینکه این سوپر ماشین ، جنگی بسیار پر هیجان به عنوان برابری کردن با میانه های این دهه ، پورشه ، بی ام و و مرسدس بنز برپا خواهد کرد اما همه می نازند به این هدیه گرانبها و حرکت محدود قشنگ فرید باید روی یک قیمت خوب فکر کند زیرا فوق العاده است اگر قیمت آن صحیح باشد

▪

لامبورگینی در ۴۰ سالگی



در مورد این مساله که چرا دقیقا یک صنعتگر ایتالیایی بنام فروچیو لامبورگینی وارد بازار خودروسازی شد اختلاف نظرهای بسیاری وجود دارد. بیشتر این مساله از نارضایتی های وی از خودرو فراری سرچشمه می گیرد. برخی معتقد هستند که او پیشنهادهایی برای بهتر شدن فراری داده بود ولی از طرف انزو فراری رد شده بود. برخی دیگر می گویند که لامبورگینی با خودروی فراری که متعلق به خودش بود مشکلات زیادی داشت. نظر دیگر نیز این است که از آنجایی که وی موفقیت های زیادی در ساخت دستگاههای مکانیکی از قبیل تراکتورهای مزرعه داشت، احساس می کرد که ساختن خودرو نیز کار صحیحی است.



او یک کارگاه را در سال ۱۹۶۳ در حومه شهر مودنا تاسیس کرد. لامبورگینی بسیار هوشمندانه عمل کرد و درو اطراف خودش را با مهندسان و طراحان جوان و باهوش پر کرد. اولین محصول این کمپانی GT۳۵۰ بود که شاهد استقبال خوبی شد ولی مدل میورا با موتور وسط بدنه بود که نظر متخصصان خورور و رسانه ها را به لامبورگینی جلب کرد.

مدلهای ویژه دیگری به دنبال آن ساخته شد: اسپادا، و البته مدل کانتاچ که به عنوان یک پیشرو در خودروهای سوپر اسپرت در دهه ۷۰ و ۸۰ مطرح بود.

در حالیکه خود آقای لامبورگینی و شرکتش هیچگاه در زمینه خلاقیت کمبودی نداشتند، در زمینه مسائل مالی اینچنین نبود و در سال ۱۹۸۰ این کمپانی ورشکسته شده بود و کنترل آن به دست برادران میمران از سنگال افتاد. پس از آن تعداد زیادی سرمایه گذار، لامبورگینی را به عهده گرفتند که از جمله آنها شرکت کرایسلر است، در حالیکه هیچکدام از این صاحبان عشق و اعتنای لازم را به این خودرو نشان ندادند. روابط لامبورگینی با آئودی از زمانی که برای ساخت شاسی آلومینیومی به آئودی مشاوره داده بود آغاز شده بود و این روابط در سال ۱۹۹۸ به ادغام تبدیل شد و فولکس واگن که مادر کارخانه آئودی است یک مارک معتبر دیگر را به مارکهای خودش اضافه کرد. هم اکنون لامبورگینی گروه مدیریت خودش را دارد که زیر نظر آئودی کار می کنند.



مدل میورا ۱۲ سیلندر که یک انقلاب در صنعت

ساخت خودروهای اسپرت محسوب می شود.



فروچو لامبورگینی در کنار دو محصول که نام او را

دارند، تراکتور و جاراما.



مسابقه از اولویتهای کاری لامبورگینی نیست ولی
از سال ۸۹ تا ۹۳ ، لامبورگینی موتور فورمول یک
را تولید می کرد و بهترین مقام آن سومی در ژاپن بود.



گالاردو اولین مدل ۱۰ سیلندر لامبورگینی است.



موزه جدید لامبورگینی در مودنا در ایتالیا برای
بازدید از این موزه حتما قرار قبلی لازم است.



ساخت موتور فورمول یک تجربه خوبی برای

ساختن این موتور قایق قدرتی بود که بردهای

متعددی را برای مسابقات قایقهای سرعتی به ارمغان

آورد.

در حالیکه ترکیب فرهنگها (یک سازنده خودروهای ویژه کوچک و یک غول سازنده خودرو در سطح جهان، یک گروه ایتالیایی های پر انگیزه و یک گروه آلمانی های مغرور) کار آسانی نبوده است، نتیجه یک لامبورگینی متفاوت است. آئودی حمایت لازم از نظر تکنولوژی را برای لامبورگینی فراهم می آورد و گروه فولکس واگن نیز از لحاظ مالی لامبورگینی را حمایت می کند تا بتواند تحقیقات لازم را انجام دهد و کارهایی که تاکنون امکان پذیر نبود، میسر شود .

فروچو لامبورگینی در سال ۱۹۹۳ درگذشت و مسلماً اگر او هم اکنون حضور داشت، از محصول خود بسیار خوشنود می بود.



موزه کارخانه دارای معماری بسیار ویژه ای است و

علاوه بر خودرو و موتور، مدلهای کوچک لامبورگینی

نیز پیدا می شود.



تصور عموم این است که هامر اولین خودرو بزرگ

نظامی بود، در حالیکه این مدل LM002 با موتور ۱۲

سیلندر برای اولین بار برای مصارف نظامی ساخته شد.



اولین مدل کانتاچ که در سال ۷۳ تولید شد.



مدل کانتاچ ساخته شده در سال ۱۹۹۸ برای یادبود
بیست و پنجمین سال ساخت آن. در کل ۱۹۹۹ مدل
کانتاچ ساخته شد.



رهبری فعلی لامبورگینی که نماینده ایتالیا و آلمان است.
در سمت چپ معاون مدیر عامل، دکتر گوسپه گرکو و در
سمت راست، مدیر عامل، دکتر ورنر میشکه.



یک بدنه لامبورگینی که به دیوار موزه متصل شده
است.



بهترین موتور سیکلت در کلاس سوپر اسپرت : **SUZUKI GSX-R 1000**



پادشاه بودن کار راحتی نیست. وقتی که **SUZUKI GSX 1000 RR** قدرتمند، میتواند بهترین موتور سیکلت سال ۲۰۰۱ باشد، تمامی رقیبان سعی در ربودن جایگاه اول را در سال ۲۰۰۲ داشتند، هوندا برگشت به تخته های طراحی خود برای اصلاح و تقویت مدل **CBR-RR**. کاواساکی عیوب مدل **ZX-R9** را بر طرف کرد. یاماها مدل **YZF-R** را به سیستم سوخت پاشی انژکتوری مسلح کرد. ولی هنوز **R-GSX** حکومت میکند! دلیل برتری **GSX-R** نسبت به سایرین فقط ۱۴۵ اسب بخاری که به لاستیک عقب ۱۹۰ میلی متری بریجستنس انتقال میدهد نیست. بیشتر دلیل برتری موتور آن، این است که با سیلنדרهای بلندش بصورتی قدرت را به زمین انتقال میدهد که این وسیله می تواند به سرعت شتابگیری نماید. بنظر میرسد تنها راهی که رقبا توسط آن بتوانند سوزوکی را از حکومت برکنار کنند، انجام تغییراتی برای قابل استفاده کردن موتور سیکلتهای مسابقات گراند پریکسشان در شهر باشد، که در آن صورت هم سوزوکی با مدلهای مسابقه ای خود آمادگی مقابله خواهد داشت.

بهترین موتور سیکلت خیابانی در کلاس آزاد **HONDA INTERCEPTOR**



بعضی از موتور سیکلتهای به صورتی هستند که شما باید به آنها عادت کنید، بقیه آنها به شما عادت میکنند. هوندا اینترسپتور دقیقا از نوع دوم است. این موتور با سیستم سوخت رسانی انژکتوری، موتور **CC781** چهار سیلندر با آرایش **V** همواره با لقب "دوست مصرف کننده" معرفی می شود. این موتور که نام اصلی آن هوندا **VFR 800** است. امسال با سیستم **VTEC** به بازار عرضه شد. این سیستم تا دور موتور ۷۰۰۰ از دو سوپاپ برای هر سیلندر استفاده می کند (برای استفاده از حداکثر گشتاور در دورهای میانی) و بعد از دور ۷۰۰۰ از چهار سوپاپ برای هر سیلندر استفاده می نماید. (جهت استفاده از حداکثر اسب بخار در دورهای بالا). این سیستم باعث می شود از هر دو عامل مهم که گشتاور و قدرت موتور هستند حداکثر استفاده بشود. مانند مدلهای گذشته این مدل هم بصورت استاندارد از سیستم ترمز پیوسته هوندا استفاده می کند و می توان ترمز **ABS**، سیستم کنترل از راه دور تنظیم ارتفاع کمک فنرها و ساکهای کناری موتور را بصورت سفارشی درخواست کرد. پس بدین صورت از این موتور می توان بصورت یک موتور اسپرت - مسافرتی خوب نیز یاد کرد. با احتساب این دفعه، این سیزدهمین بار است که هوندا **VFR** در این کلاس اول می شود و هوندا کاملا در این کلاس قابلیت های خود را ثابت می کند.

بهترین موتور سیکلت در کلاس معمولی : **SUZUKI V – STROM**



بزرگترین مشکل در این کلاس این است که سازندگان موتورسیکلت هر کدام یک تعبیر از واژه "معمولی" دارند. مثلاً همین سوزوکی **STROM-V** . درحالی که طرح آن مانند موتور سیکلتهای مسابقات پاریس - داکار، کمک فترهای بلند آن و لاستیکهای برجستون **TRAIL WING** آن همگی اشاره به یک موتور سیکلت مسافرتی - ماجراجویی دارد، این موتور سیکلت اصلاً خصوصیات موتورسیکلتهای بیابانی را ندارد. این موتورسیکلت که نام اصلی آن **DL-1000** است با موتور دوسیلندر خود قدرت دود دادن هرگونه **GS- BMW** ، کاگیوا گران کنیون و یا تریونف تایگر را دارا می باشد. اگر روی زین بلند آن بنشینید، دسته فرمان نسبتاً پهن آن را بگیرید و چشمهای خود را ببندید، آنگاه در ذهن خود تصور یک موتور ژاپنی را خواهید داشت. تنها تفاوت آن با موتورهای استاندارد ژاپنی این است که **DM-1000** برای یک دنیای نه چندان مدرن طراحی شده است. دنیایی که در آن جاده های خشنی وجود دارند. جاده هایی که پیچهایشان پوشیده از شن و سنگ ریزه است و موانع بسیاری بر سر راه واقع شده است.

بهترین موتورسیکلت مسافرتی : **HONDA GL-1800 GOLDWING**



در سال ۲۰۰۲ آنچنان حرکتی در این کلاس موتورسیکلت به چشم نمی خورد، مگر اینکه شما سوار بر یک هوندا GL-1800 GOLDWING بودید. این موتورسیکلت بر می گردد تا برای دومین سال پی در پی بهترین موتورسیکلت کلاس مسافرتی نامیده شود. موتوری که لقب "موتور مسافرتی لوکس" را آفرید، در سال ۲۰۰۱ تغییرات عمده ای یافت که عبارتند از : شاسی آلومینیومی جدید، حجم موتور بیشتر و موتور ۶ سیلندر تخت انژکتوری. تست های انجام شده بر روی این موتورسیکلت نمایانگر این مطلب است که با اینکه این موتور بسیار بزرگ و لوکس است، ولی هنوز احساس یک موتورسیکلت کوچک اسپرت را القا می کند. از مزایای دیگر این موتور قابل اطمینان بودن آن است، به همین دلیل است که بیشتر طرفداران مسافرت با موتورسیکلت مشتریان این موتورسیکلت هستند و روز به روز هم به شمار آنان اضافه می شود.

بهترین موتو سیکلت مسافرتی اسپرت : YAMAHA FJR ۱۳۰۰



این کلاس بین دو قله معلق است که امسال تمایل بیشتری بطرف کلاس مسافرتی دارد، نسبت به سال ۲۰۰۱ که بیشتر بسمت کلاس اسپرت بود (آورلیا ۱۰۰۰ فیوچرا). FJR موتورسیکلتی است که راحتی یک کشتی مسافری را دارد در حالی که قدرت عبور از یک اقیانوس هم آنرا پشتیبانی می کند. تمام این خصوصیات جمع شده اند در یک بسته زیبا به رنگ نقره ای. بهتر از همه این خصوصیات ، قیمت آن است که از تمام رقیبانش هزاران دلار پائینتر می باشد.

بهترین موتورسیکلت خیابانی میان وزن: **HONDA CBR F600**



این موتورسیکلت امسال نیز مانند پارسال بهترین موتورسیکلت این کلاس شناخته شد. البته این جای تعجب فراوان دارد زیرا این کلاس یکی از پر جنب و جوش ترین کلاسها است و رقابت شدیدی بر آن حاکم می باشد. CBR دوباره پیروز شد، زیرا مانند برادر بزرگترش VFR قابلیت بودن همه چیز برای همه کس را دارد. از یک طرف یک موتور شدیداً اسپرت با قابلیت برد مسابقات سوپر اسپرت CC600، از طرف دیگر یک موتور خیابانی ایده ال برای رفتن به محل کار، مدرسه یا گردش می باشد. هوندا اغلب متهم به ساختن موتور سیکلتهایی است که هیچ شاخص خاصی را دارا نمی باشند و باعث سررفتن حوصله می شوند. در تردهای معمولی درون شهر CBR نیز همان احساس را انتقال می دهد ولی آن را به یکی از جاده های خارج از شهر ببرید و کمی گاز دهید، آنگاه احساس خواهید کرد که بر یک موشک سوار هستید. آن زمان است که شما دیگر حرفی از سر رفتن حوصله و خسته کننده بودن نخواهید زد.

بهترین موتورسیکلت در کلاس کروزر: HARLEY DAVIDSON V-ROD



چهره خنده داری دارد، ولی وسیله ای است برای ثابت کردن به ژاپنی ها که منظور آمریکاییها از یک کروزر چیست. موتور کروزری با طراحی کاملاً نو و متفاوت است، نه موتوری مانند همه کروزرها با موتور دو سیلندر و قابلیت‌های حرکتی پائین. مطلب جالب این است که بعد از سالها که چهار سازنده بزرگ موتورسیکلت (هوندا - یاماها - کاواساکی - سوزوکی) کروزرهایی با موتور دو سیلندر با آرایش V تولید می کردند تا با هارلی دیویدسون مقابله کنند. حالا هارلی دیویدسون خودش به ساخت یک کروزر در حدود موتور سوپر اسپرت خودش (VR1000) اقدام نموده. راهی که هر یک از رقبای ژاپنی می توانستند و شاید باید تا حالا می پیمودند. این مسئله که ROD-V به جهت بدنه آلومینیومی و طرح خاصش مورد تمسخر خیلی ها قرار گرفت، زیاد جلوه نمی کند. زیر این تولید کننده آمریکایی در جهت جلب بیشتر جوانان و ثابت کردن این مسئله است که رهبر بی چون و چرای موتور سیکلتهای کلاس کروزر در جهان می باشد.

بهترین موتورسیکلت دو منظوره: SUZUKI DR S400-Z



دو سال پیش سوزوکی این مدل خود را به بازار عرضه کرد و باید بهترین در این کلاس شناخته می شد ولی این مقام را به موتور هاسکوارنا E610 TE واگذار کرد. در گذشته این مدل بیشتر حالت شهری داشت تا قابلیت های بیابانی. از خصوصیات این موتورسیکلت لوازم خیابانی آن، آلوده نکردن هوا و کمک های ساخته شده برای خیابان بودند که امسال مدل S باعث بالا رفتن قابلیت های آن خارج از جاده می شود، در حالی که خصوصیات خوب شهری آن را نیز نگاه می دارد.

بهترین موتورسیکلت بیابانی: KTM 400 E/XC-G



این موتور سیکلت به یک موتور ۴ زمانه و ۴۰۰ CC مسابقه ای تجهیز شده که قدرت آن مانند موتورسیکلت های کلاس های بالاتر (۶۰۰ CC) است ولی قدرت مانور آن مانند موتورهای کلاسهای پائینتر (۲۰۰ CC) می باشد. این مزایا قابلیت های بسیار بالایی به این موتورسیکلت می دهد و اگر شخصی که بر روی زین آن نشسته حرفه ای باشد، هیچ مانعی نمی تواند حرکت او را متوقف کند. از نظر میزان آلودگی هوا نیز این موتور سیکلت بسیار پاک بوده و اجازه تردد در شهر را دارا می باشد.

بهترین موتورسیکلت در گروه کراس: **HONDA CRF 450-R**



از سال ۱۹۹۸ که یاماها YZF 400 را معرفی کرد، طرفداران موتورهای کراس همگی هوندا را متهم می کردند که اجازه می دهد این انقلاب ۴ زمانه از کنارش بگذرد. ولی خیر، قرمز بزرگ (رنگ موتورهای مسابقه ای هوندا) در حال مطالعه رقابت بوده و خودش را آماده می ساخته تا بهترین کراس ساخته شده در تاریخ را تولید کند. همین اتفاق در سال ۱۹۷۳ افتاد وقتی که هوندا اولین موتور دو زمانه خود (CR ۲۵۰) را عرضه نمود و درست مانند تکرار تاریخ مدل R 450 CRF از روی تخته طراحی یک قهرمان متولد شد و درست از همان اول رقیبان عمده خود که KTM SX 520 و یاماها YZF 426 بودند را جا گذاشت و به راحتی این مقام را بدست آورد.

پورشه ۹۱۱ جی تی ۲ ۲۰۰۲



سریعترین و خوشدست ترین خودرویی که تا به حال از زوفن هازن به حرکت درآمده است.

زوفن هازن آلمان: تمام آن کسانی که فکر می کنند پورشه نسبت به قدیم حالت کورسی خود را از دست داده توجه کنند . زوفن هازن از جی تی ۲ کورسی که تغییر یافته ۹۱۱ توربو می باشد پرده برداری کرد و به عهدش در مورد راضی نمودن ما نسبت به سرعت های هراس آور وفا کرد. تجربه این نوع رانندگی که آدرنالین را در بدن به حرکت انداخته و نفس را به شماره می اندازد متحیر کننده می باشد . پورشه ۹۱۱ جی تی ۲ چقدر سریع است ؟ برای جواب تنها این را بدانید که موتور ۳۶۰۰ لیتری **Twin turbo** که در ۳۰۰۰ دور در دقیقه تازه فعال می شود "چه سرعتی به این موشک می بخشد !. صدای غرش گوشخراش موتور به ما می فهماند که می خواهد افسار خود را ربوده و قدرت خود را نمایش دهد. به خود جرات داده و کلاچ را رها کنید محور چرخ عقب وقتی که لاستیک های عظیم ۳۱۵/۳۰-18 ZR سعی می کنند روی آسفالت اثرگذارند به ارتعاش می افتند .



ارتعاش احتراق سیلندرها سانت سانت خودرو و بدن را به لرزه در می آورد . با وجود موتورهای که نفس آن حدود ۶۷۵۰ دور در دقیقه می باشد عقربه سرعت - سنج به سختی سر جای خود باقی می ماند. با هر تعویض دنده از طریق جعبه دنده ۶ سرعته دستی " پس از مکشی خودرو مانند تیری که از چله کمان رها شده به سرعت به جلو می رود. ۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ۳٫۶ ثانیه، ۰ تا ۱۶۰ کیلومتر در ۸٫۹ ثانیه، در نهایت ۴۰۰ متر را در ۱۱٫۹ ثانیه و زمانی که سرعت سنج حول و حوش ۱۹۲ کیلومتر در ساعت را نشان می دهد طی می کند.



برای یافتن مکان این خودرو در میان سایر رقبا، تنها خودروهایی که می توانند شتاب سریعتری داشته باشند، خودروهای میلیون دلاری مک لارن اف ۱ و مرسدس بنز سی ال کا - جی تی آر و پورشه ۹۱۱ جی تی ۱ (برنده مسابقات لمان) می باشند. همچنین - لامبورگینی دیابلوی ۲۷۵ هزار دلاری و فراری اف ۵۰ ۴۸۰ هزار دلاری می توانند امید به از پیش بازنده نبودن داشته باشند. پر واضح است که این ۹۱۱ یک پورشه معمولی نمی باشد. در حقیقت جی تی ۲ سریعترین خودروی تولیدی از زوفن هازن می باشد. پورشه جی تی ۲ حالا عنوان سریعترین خودرویی (قابل تردد در خیابان) را دارد که در پیست معروف نوربرگرینگ رکورد ۹۱۱ جی تی ۳ را زده است.



دو تغییر عمده در ۹۱۱ توربوی استاندارد باعث شده است که این خودرو شتابی مانند موشک داشته باشد، آن دو تغییر کاهش وزن و افزایش قدرت اسب بیشتر می باشد. مهندسين سیستم **All wheel- drive** را کنار گذاشته و لاستیک زاپاس، **PSM**، سیستم کنترل انحراف از __ مسیر و دو صندلی عقب را حذف کردند و کابین هدایت را به صندلیهای فایبر گلاس دست ساز با روکش چرمی مجهز کرده اند.

قدرت مانور بالا، شخصیت منحصر به فرد و کارا



برای قضاوت در مورد تولد دوباره پونتیاک گراندبری، در نظر اول باید گفت که مدل ۲۰۰۴ آن تمیزتر، خشن تر و از کیفیت برتری نسبت به مدل‌های قبلیش برخوردار است. این مدل جدید با از بین بردن بسیاری از نقایصش آماده و مسلح جهت رقابت در گروه خودروهای چهار درب متوسط می باشد.

در حالی که بازیکنان عمده این گروه، که همانا ژاپنی ها هستند، در دوساله گذشته مدل‌های جدیدی با موتورهای قوی ۶-۷ به بازار عرضه کرده اند و قسمت عمده بازار را در دست گرفته اند. خودروهای ژاپنی مخصوصاً از اوایل دهه نود تا بحال بخاطر کیفیت بالا، قیمت پائین و قدرت مانور بهتر (نسبت به خودروهای آمریکایی) همواره جذاب تر بوده اند.



ولی پونتیاک اصلی را که در اذهان عموم جا افتاده مبنی بر اینکه خودروهای آمریکایی مشهورند فقط برای ایجاد هیجان در مسیرهای مستقیم را می خواهد تغییر دهد. به همین جهت است که بسیار بر روی قدرت مانور گراند بری کار کرده و می توان گفت که تا بالا ترین حد ها نیز پیش رفته است. سیستم مکفرسون جلو و تعلیق چند بازو عقب آن بصورتی

تنظیم شده است که هم در زمان رانندگی از بالانس بسیار خوبی برخوردار می باشد و در عین حال از راحتی نیز کاسته نشده است.

گروه AKA COMPG که بخاطر سیستم های تعلیق حرفه ای مسابقه ای مشهور می باشد به کمک پونتیاک آمده جهت پیشرفت دینامیکی گراند بری. در کنار طراحی پیشرفته ای که این گروه انجام داده ، رینگهای آلومینیومی سبکتر ۱۷ اینچی و لاستیکهای حرفه ای باعث بردن تحمل نیروی گریز از مرکز جانبی تا ۰,۸۳ گرم را شده است. در عمل گراند بری بسیار مستحکم حرکت می کند و در سرپیچهای تند با سرعت بالا زیاد تمایلی به منحرف شدن از مسیری که بهش فرمان داده اید ندارد و تمام اینها در حالی است که از سیستم تعلیق خشکی برخوردار نمی باشد. با وزنی حدود ۱/۳ تن GTP خودروی سنگینی است که در حرکت نیز بسیار با ثبات می باشد. این حالت آن فقط یک پیام را به راننده مخابره می کند و آن این است که این خودرو با کمی خشونت آزرده نمی شود و شروع به وسوسه کردن راننده جهت فشردن پای راست بر روی پدال می کند.



برای کمک به رانندگان ناشی سیستم الکترونیکی کنترل ثبات بر روی چهار چرخ این خودرو نصب شده که ساخت کارخانه بوش آلمان می باشد. البته عملکرد این دستگاه آنقدر نیست که هیجان رانندگی را از بین ببرد و می توان گفت اجازه رانندگی جسورانه را به راننده می دهد با کمی تصحیح خفیف ، مانند سیستم های دینامیک گراند بری، داخل آن نیز به بلوغ مشابهی رسیده است. با کمی اقتباس از خودروهای اروپایی ظاهر داخل این اتومبیل تمیز تر و مدرنتر از مدل قبلیش بنظر می رسد. صفحه های نمایش هنوز بنظر کمی بزرگتر از حد متعارف می آیند که البته به خواندن آنها کمک می کند و همچنین قطر فرمان بنظر کمی بزرگ می رسد ولی در عوض به خواندن آمپر ها کمک می کند. با قرض گرفتن یک ایده از شرکت ساب (که متعلق به GM می باشد) در شب داشبورد می تواند تاریک شود و تمام اطلاعات لازم از قبیل سرعت، دور موتور ، میزان سوخت و ... را راننده بر روی شیشه جلو ببینید، این همان سیستمی است که در هواپیما های جنگی از آن استفاده می شود و با نام (HUD: HEAD UP DISPLAY) معروف می باشد. از پیشرفتهای دیگر این مدل به حداقل رساندن شکافهای بین قسمتهای مختلف داشبورد می باشد که البته تا رسیدن به اودی A4 که استاندارد جدیدی را بنا نهاده فاصله دارد.



از مزیت صندلیهای باکت پهن و راحت برخوردارند ، در حالی که سرنشینان صندلی عقب همواره در آرزوی نشستن بر روی صندلی جلو می باشند. البته صندلی عقب به صورت ۴۰/۶۰ تقسیم شده و قابلیت خوابیدن به جلو را دارا می باشد جهت حمل بارهای بزرگتر. این خاصیت فقط باعث ناراحتی بعضی از سرنشینان شده ، آنها هم بخاطر زاویه ای که بین پشتی صندلی و زیر آن می باشد .

از نظر قیمت مدل جدید گراند بری با مدل قبلیش زید تفاوتی ندارد و قیمت آن از ۲۱,۷۶۰ دلار شروع شده و بنا به لوازم اضافی که بر روی آن قابل سفارش می باشند تا ۲۷,۲۲۵ دلار قابل ارتفاع می باشد. البته شرکت GM این نوید را به رانندگان حرفه ای تر داده است که سال دیگر مدل اسپرتی تر آن را با موتور V-8 به بازار عرضه نماید.

مقایسه مرسدس بنز CLK 320 با هوندا اکورد کوپه V-6



خودروهای کوپه اسپرت معمولاً سرزنده ترین بخش از بازار اتومبیل را در جهان در بر می گیرند. معمولاً جدید ترین مدلهای آنها برای یکی دو سال مد روز هستند و بعد از آن فروش آنها به سرعت کاهش می یابد. دو استثنا که این قانون آنها را فرا نمی گیرد، مرسدس بنز کلاس CLK و هوندا اکورد کوپه بوده اند، خودروهایی از سازندگانی که مشهورند برای مهندسی و قدرت بازاریابی شان، تولیدات آنان عموماً قابل اطمینان بوده و عمر طولانی دارند. برای سال ۲۰۰۳، CLK و اکورد هر دو تغییرات ظاهری و فنی زیادی داشته اند. البته شما می توانید دو دستگاه هوندا اکورد V-6 EX با CLK 320 را خریداری نمایید با پرداخت حدود \$۳۰۰۰ بیشتر از مبلغی که برای خرید یک عدد مرسدس CLK 320 با امکانات مشابه می پردازید. پس آیا این مقایسه منصفانه است یا خیر؟



اولین نسل CLK قسمتی از حرکت مرسدس به سمت ساخت خودروهایی با شخصیت اسپرتی و مد روز بود. هم اکنون این کمپانی در حال بهینه سازی این خودرو برای بهتر کردن موقعیت خود در این قسمت شیرین بازار است. CLK 2003 بنظر می رسد که به بلوغ و تکامل بهتری نسبت به گذشته اش رسیده، با آنکه هنوز قیمت خود را پائینتر از بسیاری از مدل‌های مرسدس نگه داشته است. هوندا اولین مدل اکورد کوپه خود را در سال ۱۹۸۷ معرفی کرد، که به مرور این خودرو جایگزین اکورد هج بک شد. برای سال ۲۰۰۳ هوندا این مدل خود را با تجهیزات بیشتر و کیفیتی مشابه اتومبیل‌های لوکس ساخت خود به بازار عرضه نموده. این مدل یک تسویه حساب منطقی بنظر میرسد زیرا آن از مدل اکورد کوپه قبل اسپرتی تر و همچنین قرار است جایگزینی برای آخرین مدل هوندا پرلیود باشد.



CLK و رقیب اکوردش بر سر چهار راه موتورهای V-6 با هم بر خورد می کنند. یک موتور CC2400، 160 اسب بخار I-VTEC چهار سیلندر خطی که تجهیز شده به یک گیربکس پنج سرعته عادی یا به یک گیربکس پنج سرعته اتوماتیک، بصورت استاندارد بر روی هونداهای اکورد کوپه موجود می باشد. ولی مدل سفارشی قویتر آن که دارای موتور CC3000 VTEC V-6 (مطابق مدلی که در این مقایسه استفاده شده) چیز دیگریست. قدرت این مدل ۲۰٪ بیشتر از مدل ۲۰۰۲ آن است که به ۲۴۰ اسب در دور ۶۲۵۰ و گشتاور ۲۱۲ پوند فوت در ۵۰۰۰ دور رسیده است.



در مدل V-6 گیربکس ۶ سرعته عادی یا ۵ سرعته اتوماتیک قابل انتخاب هستند. اگرزود مخصوص دو دهنه این خودرو صدای کاملاً اسپرتی و زیبایی تولید می کند که مخصوصاً در دورهای بالا بسیار گوشنواز و منحصر به فرد می باشد.

جدیدا مرسدس مدل CLK خود را با دو موتور CC5000 V-8 که قابلیت تولید ۳۰۶ اسب بخار را دارد و موتور CC 3200 V-6 که قابلیت تولید ۲۱۵ اسب بخار را دارد عرضه می دارد که هر دو فقط با یک گیربکس پنج سرعته اتوماتیک عرضه می شوند . هر دو موتور موتورهای هستند که این مدل از مدلهای پیشین به ارث برده است. البته فقط سؤال مدت زمان است چون مرسدس قرار است موتور CC3500 V-6 245 اسبی را که در حال حاضر در مدلهای کلاس S خود که در اروپا عرضه می دارد را بر روی CLK نیز نصب نماید.



در اواسط این سال میلادی CLK55 AMG با موتور قوی CC5000 V-8 367 اسبی به بازار عرضه خواهد شد. اکورد جدید پهن تر و با قدرت چسبندگی بالاتر است که هیچ موقع در سر پیچها با سرعت بالا اعتراضی نخواهد کرد. این خودرو به گفته خلیها "احساس اروپایی" زیادی دارد. این در حالی است که اکورد همیشه جزو خودروهایی بوده که از نظر احساس اسپرتی در بین خودروهای اندازه متوسط در درجه بالاتری قرار می گرفته. مخصوصا وقتی که با خودروهایی مانند تویوتا کمری مقایسه می شده. فراموش نکنید که BMW M3 را در این کلاس باید مستثنا دانست و از نظر اسپرتی از دیگران یک سرو گردن بالاتر است.



قبل از شروع اکورد چند برتری نسبت به CLK دارد. مثلاً ۲۵ اسب بخار قدرت بیشتر (البته گشتاور مرسدس ۱۷ پوند فوت بیشتر است) و گیربکس ۶ سرعته دستی است. همچنین هوندا از نظر وزن هم سبکتر از مرسدس است (حدود ۵۰ پوند) در مقایسه ظاهری کوروم استفاده شده در بدنه CLK چهره زیباتری نسبت به اکورد بوجود آورده.



محافظه‌های سپر، محافظه‌های بدنه، جلو پنجره افقی و زه دور پنجره‌های بغل باعث شده که CLK ابهت و شیکی بیشتری نسبت به اکوردی که محافظ سپر و بدنه ندارد و فقط یک زه مشکی رنگ دورخود دارد داشته باشد. درحالت کلی اکورد طراحی بسیار زیبایی دارد ولی CLK با طراحی دقیق و طراحی که شامل مرور زمان نمی شود برای خریدارانی که می خواهند این خودرو را برای مدت طولانی نگهداری نمایند مناسبتر می باشد.



اکورد ضعف در زیبایی خود را با دو مزیت قدرت بیشتر و وزن کمتر می پوشاند. اکورد ۱۰۲۴ ثانیه نسبت به CLK در شتابگیری ۰ تا ۶۰ مایل در ساعت سریعتر است و همچنین در تست مارپیچ ۶۰۰ فیت CLK را جا می گذارد با ۰/۸ مایل در ساعت با آنکه احساس CLK در این تست بهتر است. مرسدس در برخورد با پیچهای تند خیلی سریع و قابل پیش بینی تر است. انتقال قدرت به چرخهای عقب نیز در مرسدس احساس خوبی به راننده می دهد و سیستم

TRACTION CONTROL نیز که بصورت استاندارد در این ماشین وجود دارد بسیار کمک می کند. آکورد که قدرت را به چرخهای جلو منتقل می کند گاهی اوقات در سر پیچهای تند با سرعت بالا دچار لغزش و انحراف می شود.

حالا فقط یک سؤال باقی می ماند و آن این است که آیا یک مرسدس ارزشش معادل حدود دو اکورد است یا خیر؟ در جواب باید گفت که بله، ۵۰,۰۰۰ دلار رقم قابل توجهی است برای یک مرسدس کلاس C ، ولی CLK ثابت می کند خودش را مانند هر چیز دیگری که با آرم ستاره ۳ سر معرفی می گردد. این کوپه سریع، راحت، شیک، مهیج و ساخته شده برای عمر دراز مدت است. از طرف دیگر می توان به این سؤال جوال منفی داد زیرا، ۵۰,۰۰۰ دلار پول بسیار زیادی است برای خرید یک خودرو حتی اگر شخص طرفدار خودروهای لوکس باشد.

برای خیلی از افراد اکورد V-6 خودروی بهتریست . در حالی که هوندا نیز خودروهایش برای عمر طولانی و قیمت مناسب مشهورند. اکورد جدید را به راحتی می توان گفت از بهترین طراحی های هوندا بعد از مدل ۸۹-۸۶ آن است. موتور V-6 240 اسبی آن به اندازه ای است که وقتی آن را یک اسپرت کوپه می نامیم بتوان بر کلمه اسپرت آن تاکید مضاعف کرد و رانندگی با آن و قابلیت های آن خیلی بیشتر از آن مقداری است که رانندگان آماتور از یک خودرو انتظار دارند.

در آنالیز آخر: در مورد CLK می توان گفت که به صورت وفادارانه تابع قانون " هر چقدر پول بدهید آش می خورید " می باشد. فربندیش برای رانندگی در اتوبان آماده است، راحتی بسیار بالایی دارد و کلاس مخصوص به خود را دارا می باشد. در مقابل CLK ، اکورد با خوشحالی قانون بالا را توسط ارائه کیفیت و ماشین برتری نسبت به هزینه ای که می پردازند، می شکند . هوندا این عمل را توسط موتور قوی و سریعش ، کیفیت ساخت عالی ، طرحی که توجه ها را زیاد به خود جلب نمی کند و قیمتی حدود نصف CLK انجام می دهد.

هوندا با فاصله زیاد از نظر کیفیت نسبت به قیمت پیشتاز می باشد. ولی در آخر اغلب خریداران خودروهای اسپرت کوپه بر سر تقاطع خودرویی لوکس یا اسپرتی گیر کرده اند و این بستگی به نظر شخصی هر خریدار دارد.

2003 CLKمرسدس بنز ۳۲۰	EX 6-V کویپه ۲۰۰۲ هوندا آکورد	
موتور در جلو - چرخهای عقب	موتور در جلو - چرخهای جلو	قرارگیری موترو و انتقال نیرو
موتور ۶-۹۰V درجه با بدنه و سرسیلندر آلومینیومی	۶۰ درجه با بدنه و موتور ۷-۶ سرسیلندر آلومینیومی	نوع موتور
SOHC - ۳ سوپاپ برای هر سیلندر	SOHC - ۴ سوپاپ برای هر سیلندر	سوپاپها
3199 CC	2997 CC	حجم موتور
10:1	10:1	نسبت کمپرس
215 اسب بخار در ۵۷۰۰ دور	240 اسب بخار در ۶۲۵۰ دور	حداکثر قدرت
229 پوند فوت در ۳۰۰۰ دور	212 پوند فوت در ۵۰۰۰ دور	حداکثر گشتاور
5 سرعت اتوماتیک	6 سرعت دستی	گیربکس
از جنس آلومینیوم ۷ x ۸، ۱۶ x ۱۶	از جنس آلومینیوم ۷ x ۱۷ ، ۸ x ۱۷	سی چرخ (جلو-عقب)
225/50 HR16- 205/55 HR16 از نوع CONTINENTAL CONTACT ECOPLUS	215/50 VR17- 215/50 VR17 از نوع ۴ XM XMH PILOT	پایه ها (جلو-عقب)
3515 پوند	3265 پوند	وزن

7046 ثانیه	6022 ثانیه	Km/h
		96-0 شتاب
49640 دلار آمریکا	26361 دلار آمریکا	مدلهای تست

بی ام و ۳۳۰i



این مدل جدید بی ام و دارای تغییراتی در موتور ۶ سیلندر و ۳۰۰۰ سی سی آن می باشد از قبیل : میل بادامک های جدید و سیستم های الکترونیکی جدید بکار رفته در موتور، که در نهایت باعث افزوده شدن ۱۰ اسب بخار به قدرت آن گشته است. علاوه بر آن برای اولین بار است که این مدل با گیربکس ۶ سرعت دستی ارائه می شود و موتور آن توانایی تحمل ۳۰۰ دور در دقیقه بیشتر نسبت به مدل قبلی اش دارد. رینگ های ۱۸ اینچ بر روی مدل های ویژه آن قرار دارد. از سایر ویژگی های این مدل شتاب آن است. زمان سفر تا صد کیلومتر آن ۶ ثانیه می باشد که از استاندارد مدل ۳۳۰ نیم ثانیه کم تر است .

تودوزی پارچه و آلکانترا این مدل بر روی صندلی های اسپرتش با فرمان آلکانترا آن بسیار هماهنگی دارد. تولید این مدل در ماه مارس آغاز می شود و در آوریل به دست فروشندگان می رسد .



بی ام و آلپینا رودستر Z8



آلپینا یکی از معروفترین کارخانجات در اروپا می باشد. این شهرت هنگامی میسر می شود که همکار شما کارخانه بی ام و باشد. کارخانه بی ام و کم و بیش از سال ۱۹۶۵ تاکنون با آلپینا همکاری داشته است. اخیرا آلپینا مدل جدیدی از Z8 را ارائه کرده است که دارای قیمت بالایی نیز می باشد. قیمت آن ۱۳۷۶۰۰ دلار است. ولی مشکل عمده قیمت نیست بلکه تعداد محدود این خودرو است که عدد آن در جهان ۵۵۵ می باشد. در حالیکه طراحی بدنه این مدل خیلی در جهان شهرت نداشته است، مدل آلپینا در رنگ نقره ای بسیار زیبا است و مشابه بی ام و ۵۰۷ کلاسیک مربوط به دهه ۵۰ می باشد.



فراری انزو



حیرت آورترین و شگفت انگیزترین اتومبیل سال ۲۰۰۳. این جمله ای است که تمامی متخصصان و علاقمندان اتومبیلهای نوین پس از اولین نگاه، در مورد این محصول گران قیمت و خارق العاده کمپانی فراری بکار برده اند .

سه ماه پیش در نمایشگاه پاریس، با قیمتی بالغ بر ۷۰۰۰۰۰ دلار تمامی ۳۹۹ فراری انزو به راحتی به فروش رسیدند.

موتور پر قدرت فراری انزو ۶۰۰۰ سی سی گنجایش دارد و یک موتور ۱۲ سیلندر با قدرت ۶۶۰ اسب بخار می باشد، بطوریکه با موتور اتومبیلهای فرمول ۱ (F1) شش سرعته برابری می کند .

این نیروگاه ایتالیایی گرچه ۳۰۰۰ پوند وزن دارد، ولی به راحتی به سرعت ۲۰۰ مایل در ساعت می‌رسد و می‌توان در آخر این نکته را ذکر کرد که: فراری انزو تنها اتومبیل فرمول یکی (F1) است که به صورت قانونی می‌تواند در سطح خیابانهای تمدنهای شهری تردد کند .



مرسدس بنز کمپرسور C230



این خودرو با قیمت پایه ۲۸۶۶۵ دلار مجهز به سوپر شارژر C230 می باشد. مرسدس کمپرسور را می توان تلفیقی از یک اتومبیل لوکس و یک اتومبیل اسپرت دانست. تقویت و تیونینگ اسپرت همراه با بدنه آلومینیومی حفاظ دار و رینگ ۱۷ اینچ با لاستیک عالی و گیربکس ۶ دنده و صندلی های سوپر اسپرت از ویژگی های این مدل است. موتور این اتومبیل یک موتور سوپرشارژر ۱۸۰۰ سی سی با قدرت ۱۸۹ اسب بخار است و جزو موتورهای کم مصرف طبقه بندی می شود .

صفر تا صد این اتومبیل ۷٫۶ ثانیه می باشد. علاوه بر گیربکس دنده ای ۶ سرعته استاندارد، مرسدس C230 یک مدل انوماتیک سفارشی تاج شیف ۵ سرعته اسپرت نیز ارائه می کند.



دوج وایپر SRT-10 در برابر شورلت کوروت Z06



در حقیقت آنها تنها خودروهای عضلانی دو نفره تولید انبوه در آمریکا هستند. آنها بوجود آمده اند تا بغرند، تایر از بین ببرند، با سرعت حرکت کنند، در موردشان صحبت شود و با حرکت پرچم پرواز کنند. اگر شما اخبار اینگونه خودروها را دنبال می کنید باید بدانید که وایپر کاملاً تغییر کرده برای سال ۲۰۰۳ با تغییر در ظاهر خودرو، بهینه سازی داخل خودرو، با سقف کروک (قابل پیش بینی) و موتور ۷۱۵ که قابلیت تولید ۵۰۰ اسب بخار را دارا می باشد. Z06 برای سال ۲۰۰۲ قدرتش به ۴۰۵ اسب بخار رسیده، شاسی کاملاً جدید و پیچیده و موتوری که می توان گفت از بهترین تولیدات شورلت می باشد.



این قسمت در مورد بیشترین حجم بار، کمترین مصرف سوخت یا اینکه کدام خودرو بهترین نگهدارنده لیوان را دارا می باشد نیست. بجای آنگونه آزمایشات ما این دو خودرو را در برابر هم قراردادیم در جاهای مختلف که عبارتند از: در

پیست های مسابقات، جاده های خارج شهر و جاده های ماریپیچ کوهستانی. پس حال شما می توانید نتیجه آزمایشات مارال بر روی پادشاهان خودروهای عضلانی آمریکایی مطالعه نمایید.



از دیدگاه : کوروت

وایپر جدید یک خودروی رداستر است، Z06 یک خودروی هاردتاپ کوپه. با این حال در طی آزمایشات مختلف و مأموریت‌های خاص این دو خودرو خیلی شبیه به هم ظاهر شدند. بدنه های قوس دار پلاستیکیشان، حالت بدنه خاص (کاپوت حلوی بلند و کابین کوچک) کابین دو نفره، دهانه های بزرگ ورودی هوا بر روی بدنه و لاستیکهای چاق و بزرگ همه حکایت از یک جور شباهت عجیب دارد. ولی از نظر رانندگی، کیفیت، راحتی کابین و طراحی با کمال تعجب فراوان کاملاً متفاوت هستند. سئوالی دراین نیست که Z06 دوستانه تر است و این واقعیت در فرمان گیری، قدرت مانور و سواری آن کاملاً مشهود می باشد. در سرعت‌های بالای اتوبان، مانند لیزر در وسط خط بزرگراه حرکت می کند و منحرف نمی شود و رانندگی با آن آنقدر راحت است که شما حتی اگر با یک دست آن را برانید احساس مشکل یا خطر نخواهید کرد. با کمی دامنه چرخش کمتر، قدرت فرمان پذیری بیشتر و کمک بیشتر از طرف سیستم تعلیق، شورت احساس بسیار آرامتری نسبت به دوج دارد. البته خصوصیات اصلی بیشتر شورت دلیل بر این نمی شود که خودرویی ساده باشد چون این خودرو از دقت فرمان زیاد و چسبندگی بالایی بر روی جاده بهره مند است. در پیچ‌های تند اگر شما کنترل خودرو را از دست بدهید سریعاً سیستم الکترونیکی کنترل تعادل خودرو به کمک شما می آید که برای خودرویی با این قدرت بسیار لازم است. سیستم تعلیق این خودرو از نوع حرفه ای Z-51 می باشد که کمی خشک است ولی به هیچ عنوان آزار دهنده نمی باشد و به خوبی و با دقت زیاد بر آمدگی های جاده را جذب می کند.



از طرف دیگر وایپر از نظر سواری و قدرت مانور بسیار جذاب می باشد. سواری با SRT-10 خشک و گاهی با سر و صدا توأم می باشد بیشتر توجه شما را به جا خالی دادن بر روی دست اندازهای جاده جلب می کند. در حالی که مدل قبلی (RT/10) هندلینگ خشنی داشت و باعث می شد که حتی رانندگان خوب احمق یا بی تجربه جلوه نمایند، مدل جدید بنظر بخشنده تر می آید. جعبه فرمان این خودرو مانند ماشینهای مسابقه ای نیز می باشد و کوچکترین اشاره به آن به تغییر مسیرهای بزرگ ترجمه می شوند. در جمع بندی کلی در مورد وایپر اگر شما عاشق آن شوید و بخواهید آن را توصیف کنید قطعاً خواهید گفت که آن بیش از حد عکس العمل نشان می دهد ولی خودروی اسپرت به آن میزان احتیاج دارد.

قدرت موتور و بازده آن از عمده ترین مباحث این تست ما است. با اینکه وایپر ۹۵ اسب بخار، در سیلندر و حجم موتور بیشتری نسبت به کوروت دارد با زحمت می تواند ۲۵۰ پوند اضافه وزن خود را بپوشاند و در آزمایش شتاب این دو خودرو بسیار نزدیک به هم بودند. (کوروت موتور ۵٫۷ L V-8 دارد و وایپر ۸٫۳ L V-10).



کوروت موتوری با دور بالا و قدرت بازدهی بالا را دارا می باشد. در حالی که دور این موتور بالا می ورد شما می توانید قدرت آن را احساس نمایید و مانند این می ماند که قدرت به شدت از چهار لوله اگزوز تیتانیومی آن خارج می شود که هیچ راننده ای نمی تواند جلوی خودش را بگیرد تا پدال گاز را فشار ندهد یا دنده معکوس ندهد تا صدای غرش آن را نشنود. ولی بر خلاف تمامی موتورهای قدرتی آمریکایی این موتور در حالت خلاص صدای زیادی ندارد. در دورهای

مشابه، وایپر نیز از آگزوزهای کناری اش می غرد ولی با این تفاوت که شما لرزش را بر روی کاپوت، فرمان و دسته دنده چرمیش احساس می کنید درست مانند موتور سیکلتهای هارلی دیویدسون.



در آزمایشی که در جاده های کوهستانی انجام دادیم، هر دو خودرو از قدرت کافی برخوردار بودند ولی رانندگی با کوروت کمی مشکل تر بود زیرا کوروت دوست داشته دنده هایش را در موقعیتهای مختلف به موقع عوض کنید و دائم باید بین دنده های دو، سه و چهار بازی می کردید. ولی وایپر قدرت تطبیق بیشتری داشت و کنترلش راحتتر بنظر می رسید.

با اینکه صفحه کیلومتر شمار و دور سنج وایپر سفید و بسیار زیباست، قدرت پدالهایش قابل تنظیم است و صندلیهای باکتش از قدرت نگهدارنده خوبی برخوردارند ولی در کل راحتی در کابین وایپر یک فاکتور برای طراحان آن نبوده. وایپر خیلی سرو صدا دارد (سیستم صوتی را فراموش کنید)، درونش خیلی گرم است (حتی با کولر روشن) و به اندازه کافی جا برای آرنجهایتان ندارید و کمی تنگ است. در عوض داخل کوروت بسیار ساکت، کابین خنک (حتی وقتی موتور ماشین گرم است) و برای دو نفر کاملاً جا دار می باشد. تنها شکایتی که از کوروت خواهید کرد لوازم پلاستیکی هستند که در آن بکار رفته اند و بنظر می آید از مواد اولیه نا مرغوبی باشد. اما باید در جواب گفت که لااقل دستتان را میله دنده و دستگیره های داخلی درب مانند وایپر نخواهد سوزاند.



از دیدگاه : وایپر

شما ممکن است احساس خنکی و راحتی در کوروت کنید ولی وایپر فویترین خودروی اسپرتی است که می توانید با کمتر از ۱۰۰,۰۰۰ دلار خریداری نمایید و هنوز هم می توانید با بیشتر خودروهای اسپرتی که زیر ۲۰۰,۰۰۰ دلار قیمت دارند رقابت نمایید. با هر تعویض دنده می توانید تست‌سترونهاى خروجی از اگزوزهای بغل و حرکت جانبی پشت خودرو را احساس نمایید و خداحافظی کنید با تقریباً هرچیز که در آینده خودرو می بینید. درون آن می توانید از آفتاب و بادی که در موهای شما می وزد لذت ببرید. البته حقیقتاً Z06 هم یک ماشین اسپرت عضلانی وقتی یک خودرو مسافرتی بهتر از وایپر است و جالب این است که ما دو خودرو را تست کرده ایم که کاملاً شبیه و در کمال تعجب بسیار متفاوت نیز هستند.



در حالت خلاص مانند یک ساعت رولکس کار می کند، در حالی که خودرو را دیوانه وار می کشد و صدای بسیار زیبایی نیز دارد. دیواره نازک تیتانیومی سیستم اگزوز آن خصوصاً صدای لرزش بسیار زیبایی دارد. ولی موتور وایپر آخر موتورهای حجیم است، گشتاوری بالا مانند ناوهای جنگی. در آزمایش ۹۶-۰ کیلومتر نیز نیم ثانیه از کوروت سریعتر میباشد که در مسابقات DRAG کاملاً مخصوص است. ما از هر دو سیستم گیربکس این خودروها راضی هستیم. هر دو احساس یک گیربکس اصلی را که به دنده های فلزی واقعی وصل هستند را دارا می باشند نه مانند سیستم های جسد نیمه و تمام اتوماتیک با کنترل از طریق انگشتان یا دست. ما هنوز بر این باور هستیم و به این طریق خوشحال می شویم که هم دست و هم پایمان برای تند رفتن درگیر باشند.



هر دو این خودروها از نظر ترمز کاملاً ایده آل می باشند. هر دو از قدرت ترمز خوب، احساس پدال خوب و قابل پیش بینی بودن در زمان ترمزهای شدید بهره مند می باشند.



از نظر قدرت مانور وایپر بسیار خشن تر و رک تر است. پیچیدگی در سیستم تعلیق کوروت بیشتر است و بیشتر بر روی قطعات الکترونیکی تکیه می کند تا شما را امن نگاه دارد. در حالی که SRT-10 به شما شرایط جاده را بیشتر انتقال میدهد و باعث می شود بیشتر خودرو را کنترل نمایید. بر روی جاده های ناهموار کوروت به خوبی صدا و برآمدگیها را جذب می کند ولی وایپر شما را بخاطر اینکه چرا در درجه اول آنقدر احمق هستند که با آن در جاده های ناهموار رانندگی می کنید تنبیه می کند، اما سپس پاداش به شما می دهد که راننده لایقی هستید.



نتیجه گیری :

این امکان وجود دارد که کسانی که دنبال SRT-10 می باشند توجهی به کوروت نکنند، با اینکه رقیب خوبی است. و کسانی که به کوروت وفا دارند نگاه دومی به وایپر نکنند، با اینکه خودروی سریعی است. پس برای خریداران واقعی انتخابشان ممکن است فقط بستگی به وفا داریشان نسبت به سازنده آن خودرو داشته باشد.

هر دو خودرو معایب و مزایای مخصوص به خود را دارا می باشند. وایپر پهن تر است، سریعتر است، نادر تر و همینطور خیلی هم گرانتر می باشد. اگر پرداخت رقمی حدود ۳۰۰۰۰ دلار بیشتر برای شما آنچنان مهم نیست می توانید یکی از ۲۰۰۰ وایپری را که در سال ۲۰۰۳ دوج تولید می کند صاحب شوید ولی اگر مهم است آن وقت می توانید یکی از ۱۰۰۰۰ کوروت Z06 را که در سال ۲۰۰۳ تولید خواهد شد صاحب شوید. وایپر کودک وحشی تر است ، خودروی بهتری است از هر لحاظ نسبت به نسل قبلی اش. اگر شما قضاوتتان در مورد خودروها شتاب ۱۰۰-۰ آنها می باشد، صد در صد وایپر برنده می باشد .



با تمام این احوال، Z06 نیز در یک خط مستقیم جداً سریع می باشد و قابلیت مانور و ترمز هم پای دوج بزرگ بد را دارا می باشد. کوروت از نظر استفاده روزانه بسیار راحتتر است، وایپر بیشتر یک اسباب بازی آخر هفته می باشد در حالی که

کوروت خودرویی است که هر روز برای شما محدود و اتفاقاً ۴۰۵ اسب بخار نیز قدرت دارد. بگذارید فراموش نکنید که حدود ۳۰۰۰۰ دلار نیز ارزانتر می باشد. پس چگونه و با چه فاصله ای می توان آن را بازنده خطاب کرد؟



کوروت: Z06

مزایا: - مراحل قدرت هیولا وار قدرت مانور عالی راحتی داخل کابین

معایب: - طراحی بدنه قدیمی قطعات پلاستیکی ضعیف و ارزان در داخل کابین شنیدن صدای جاده از طریق قسمتهای باز کاپوت

وایپر: SRT-10

مزایا: - حتی قدرت هیولاوار بیشتر قدرت مانور حرفه ای تک بودن یا نادرتر بودن

معایب: - ورود حرارت بیش از حد به کابین رانندگی عصبی بر روی سطوح خشن سواری خشک و ناراحت.

رقابت ۶ سیلندرها : نیسان ماکسیما SE 3.5 در برابر آئودی A4 3.0 کواترو



امروزه خودروهای سدان اسپرت تحول بزرگی کرده اند. قابلیت بسیار بالا و سیستمهای الکترونیکی بسیار پیشرفته از پایه های این نوع خودرو شده است. مدل جدید ۲۰۰۴ نیسان ماکسیما چیزی جز این نیست. یک همچنین خودروای پیشبینی هم نمی شد.

نیسان ماکسیما به مدت ۲۰ سال از که جزو پرفروشترین خودروهای ایالات متحده می باشد و بنظر می رسد که نیسان نباید کاری کند که این آبرو را خدشه دار کند، ولی مدل ۲۰۰۴ ماکسیما که الان به فروش می رسد، خیلی جدید است. این مدل یک خودروی قرن ۲۱ واقعی است. یک سدان اسپرت با تکنولوژی بسیار بالا که بر روی موتور FF-L نیسان (که با آلتیما شریک است) ساخته شده است که دور آن را یک بدنه کاملاً مدل آینده پیچیده اند. چه از این بدنه خوششان بیاید و چه خوششان نیاید، باید از نیسان به خاطر نپیوستن به غالب های محافظه کار تشکر کرد.

موتور ۲۴ سوپاپ و ۳,۵ لیتر این مدل که دارای ۶ سیلندر می باشد بسیار شبیه موتور مدل ۲۰۰۳ است با تغییراتی در سیستم ورودی هوا و اگزوز که به آن ۲۶۵ اسب بخار قدرت می دهد، ۱۰ اسب بیشتر از مدل قبل. در این مدل امکان انتخاب دنده ۶ سرعت اتوماتیک وجود دارد. قیمت این مدل در حدود ۳۴۰۰۰ دلار است.

خوب، این قیمت به همراه ۴ درب، سیستم تعلیق تات، ۶ سیلندر و دو میل سوپاپ، ما را به یاد یک سدان اسپرت مشابه انداخت، آئودی A4 3.0 .



آئودی A4 3.0 کواترو

مدل کاملاً جدید A4 در سال ۲۰۰۲ معرفی شد و این مدل در سال ۲۰۰۳ دست نخورده باقی ماند. این یکی از بهترینهای آئودی، راحت ترین و استوارترین مدلها است. این ظاهر زیبا کمی فریبده است و قدرت واقعی این خودرو را آشکار نمی کند. برای شناختن این آئودی باید با آن به جاده های کوهستانی سفر کنید.

این مدل به وضوح محصول یک رژیم آلمانی با هیدروکربن کم و اکتان بالاست. طول آن فقط ۱۷۹ اینچ است، ۱۰ اینچ کمتر از یک هوندا اکورد. فضای داخل آن بسیار خوب است، حتی برای صندلیهای عقب. راحتی این خودرو علاوه بر جادار بودن، شکل بسیار خوب صندلی ها است. جلو داشبورد و چراغها نیز از زیبایی خاصی برخوردار هستند و یک فرمان چرمی این هارمونی را کامل می کند.



موتور DOHC و ۳ لیتر آئودی دارای ۵ سوپاپ برای هر سیلندر است و دارای سیستم زمانبندی متغیر برای ورودی و اگزوز می باشد. قدرت موتور ۲۲۰ سب بخار است در ۶۳۰۰ دور موتور. مدل ۳ لیتر کواترو فقط دارای دنده دستی ۶ سرعته است و از سیستم توزیع نیرو در هر چرخ آئودی بهره می گیرد.

صفر تا صد ۶,۹ ثانیه می باشد، و فرمان این مدل بسیار عملکرد بالایی دارد و مسیر مارپیچ تست ما را با سرعت ۶۶ مایل در ساعت طی کرد که بیانگر شاسی خیلی خوب این مدل نیز می باشد. سیستم ترمز دیسکی در هر ۴ چرخ و ABS باعث شد تا طول ترمز برای توقف از سرعت ۶۰ مایل فقط ۱۱۹ فوت باشد.



برای این نکته که سایر تولید کنندگان داخل آئودی را به عنوان یک معیار برای درون خودروها می شناسند دلیل وجود دارد. درون آئودی ترکیبی از مواد بسیار عالی، جنس خیلی خوب و گیجهای کنترلی ویژه است.

قیمت پایه این مدل ۳۲۰۹۰ دلار است.



نيسان ماكسيما ۲۰۰۴ ۳,۵ SE

نکته اساسی در طرح جدید ماكسيما Z است. نيسان اين مدل را نسبتا شبیه طرح جدیدش در نيسان ۳۵۰ Z ارائه کرده است. شکل جلوی آن، انحنای سقف آن، بریدگی بر روی چرخها و شکل چراغ جلو و چرخها همگی عواملی هستند که این شباهت را تشدید می کنند.

با قیمت ۳۴۰۰۰ دلار، ماكسيما از رقیب آئودی چند هزار دلاری گرانتر است. طول و ارتفاع این مدل نیز اندکی بیشتر از حتی مدل A6 آئودی می باشد. فضای درون ماكسيما بیشتر از A4 است و در فضای سر و پای جلو از A6 نیز بهتر است. مدل ۲۰۰۴ ماكسيما از ۲۰۰۳ آن نیز جادارتر است .

درون ماكسيما خیلی فائزتری تر از A4 است و ۲ باکت سیت در عقب فقط این امکان را برای نشستن ۲ سرنشین در عقب مهیا می کند. یکی از ویژگیهای جدید، سقف شیشه ای مرکزی است که به سرنشینان جلو و عقب امکان مشاهده آسمان را می دهد .



در مقابل راننده سه گیج بزرگ و کنترلها برای سیستم آب و هوای اتوماتیک ، سیستم صوتی و کامپیوتر سفر وجود دارد. در مدلی که تست شد همچنین صندلیهای حافظه دار، فرمان تلسکوپی گرم شونده حافظه دار و سیستم هدایت DVD با مونیتور رنگی ۷ اینچی وجود داشت.



درون ماکسیما ۲۰۰۴ شما فضای زیادی به همراه احساس کوبه بودن احساس می کنید.

این یک خودروی بسیار سریع است. شتاب صفر تا صد آن فقط ۶٫۳ ثانیه است. این ویژگی برتری این مدل را نسبت به A4 نشان می دهد و حتی با مدل بالاتر آئودی یعنی A6 توین توربو برابری می کند .

ولی قبل از فشار دادن پدال کنترل شونده الکترونیکی، شاید لازم باشد که فرمان را دو دستی و یا حتی سه دستی بچسبید. قدرت ۲۶۵ اسب بخار از چرخهای جلو فوران می کند. ولی این مدل در تست ماریپچ ما کمی دشوارتر از آئودی بود و با سرعت ۶۲ مایل در ساعت در برابر ۶۶ آئودی، مسیر را پیمود. سیستم ترمز نیز اندکی ضعیفتر از آئودی بود و برای توقف از سرعت ۶۰ مایل به ۱۰ فوت بیش از آئودی احتیاج داشت.



با اینکه هر دو این خودروها بسیار عالی هستند، ولی ما ناچار هستیم که یکی را به عنوان برنده معرفی کنیم. اگر مساله خرج کردن پول ما بود، حتماً آن را در مغازه آئودی خرج می کردیم **A4**. کواترو بدون شک به ما چیزی می دهد که خیلی محکم و استوار است و با بدنه زیبایی که هر چشمی را خیره می کند. اگر با قدرت کمتر نیز می توانید سازش کنید مدل **۱,۸ T** توصیه می شود که ارزانتر است.

با توجه به گفته های بالا، نیسان نیز از کیفیت بسیار بالایی برخوردار است. این مدل فضا و قدرت بیشتری را ارائه می کند. بزرگترین رقیب آن نیز به احتمال قوی پسر خاله خودش، یهنی اینفینیتی **G35** است. ولی این اسم با سابقه ماکسیما است که سبب می شود خیلی ها فقط به دنبال این مدل باشند.

اولین رانندگی با مزدا RX-8



وقتی که در مورد خودروهای اسپرت صحبت می کنیم ، تصویری که در ذهن هر کس بوجود می آید خودرویی است که سبک وزن است، سرعت بالایی دارد، قدرت مانور بالایی دارد، راحتی در آن معنایی ندارد و در کل خصوصیات خود خواهانه مخصوص به خود دارد. اینگونه خودروها به احتیاجات و کاربردی بودن اصلاً توجهی ندارد. مزدا با مدل جدید RX-8 این قوانینی را تا حدی تغییر می دهد. در RX-8 صندلیهای پشت از فضای مناسب پا و بازو برای سرنشینان عقب بهرمنند است، با اینکه فضای بالای سر یک مقدار کم است، ولی بهر حال برای مسافرتها کوتاه مدت با آنچنان مشکلی برخورد نخواهد کرد. دربهای بدون ستون RX-8 فضای زیادی را باز می کنند جهت تسهیل در ورود و خارج شدن از خودرو. از نظر وزن این خودرو ۲۹۳۳ پوند وزن دارد که تقریباً برابر مزدا RX-7 می باشد. برای امنیت بیشتر ستون وسط بصورت زیرکانه ای در داخل درب عقب جا داده شده. این ستون که از لوله های استیل می باشد زیر درب آلومینیومی خودرو واقع شده که توسط فقلهای قوی درب به بدنه متصل می شود. فرم خاص بدنه این خودرو به گونه ای است که فشار ناشی از تصادفات از بغل به زیر خودرو منتقل می شود و باعث امنیت بیشتر سرنشینان می شود. با ستون فقرات و شاسی قدیمی که در این خودرو بکار رفته است، پیش بینی می شود د رآزمایشات تصادف مقام بالایی را بدست بیاورد.



مزدا در RX-8 از جدید ترین موتور وانکل دورانی خود استفاده می کند که در آن مصرف سوخت به میزان قابل توجهی کاهش یافته و قدرت موتور افزایش یافته. این موتور با گیربکس ۶ سرعته دستی در حدود ۲۵۰ اسب بخار و با گیربکس

۴ سرعته اتوماتیک در حدود ۲۱۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. مصرف سوخت این خودرو برای هر ۱۰۰ کیلومتر در شهر ۱۲ لیتر و در اتوبان ۱۰ لیتر می باشد. سیستم تعلیق و جلوبندی RX-8 بسیار پیچیده است و از تکنولوژی بالایی در آن استفاده شده ولی در آن بیشتر از فولاد استفاده شده است تا آلومینیوم. مدل استاندارد ۲۱۰ اسبی اتوماتیک با رینگهای ۱۶ اینچی عرضه می شوند ولی مدل اسپرتی ۱۵۰ اسبی دنده ای با رینگهای ۱۸ اینچی به بازار عرضه می شود زیرا از نظر فنر بندی مقداری هم خشک تر از مدل استاندارد می باشد. سیستم زمان راک و پینیون الکتریکی این خودرو بسیار سبک و خوب می باشد ولی از نظر کارکرد به خوبی سیستم مکانیکی آن نمی باشد.



در حالی که مزدا اظهار دارد که هدفش داشتن سواری راحتتر و حرکت کمتر بدن سرنشینان در خودرو نسبت به هوندا S2000 و RX-7 خودش است ولی هیچگاه نمی تواند مانند نیسان Z۳۵۰ جدید یک خودروی اسپرت و در عین حال کارا باشد.



در قسمتهایی که بر روی RX-8 در روی پیست بعمل آمد نشان داد که از نظر مانورهای مختلف قابل قبول می باشد. بر روی سطحهای ناهموار RX-8 از گشتاور بالایی برخوردار نمی باشد. خصوصا در دورهای پائین و لی مخلوط قدرت

مانور بالایی آن با موتوری که تا خط قرمز ۹۰۰۰ دور آن بصورت یکنواخت بالا می رود خبر از خودروی اسپرتی می دهد که درعین حال رانندگی با آن بسیار راحت نیز می باشد. مزدا تصمیم دارد در صورت موفقیت **RX-8**، مدل دونفره آن را تحت مدل جدید **RX-7** با قدرتی در حدود ۲۸۰ تا ۳۰۰ اسب بخار به بازار عرضه دارد.

نمایشگاه بین المللی خودرو تهران سال ۱۳۸۲

مقدمه: پنجمین نمایشگاه بین المللی خودرو از تاریخ عصر ۸۲/۴/۱۰ تا ۸۲/۴/۱۴ با حضور رئیس مجلس، وزیر صنایع، رئیس سازمان گسترش و نوسازی و میهما نان و مدعوین داخلی و خارجی طی مراسم افتتاحیه در محل دائمی نمایشگاه بین المللی تهران گشایش یافت. این نمایشگاه با شعار رضایت مشتری، تحویل به روز و رقابت در عرصه جهانی شروع به کار کرد. در این نمایشگاه که بزرگترین نمایشگاه بین المللی تخصصی صنعت کشور می باشد، ۸۰۳ شرکت داخلی و ۵۲ شرکت خارجی از ۲۱ کشور جهان حضور داشتند. این نمایشگاه با همکاری دفتر امور صادرات وزارت صنایع و معادن، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، شرکت بازرگانی ایدردو و تعدادی شرکتهای مرتبط با صنعت خودرو برگزار شده بود. در این نمایشگاه گروه صنعتی ایران خودرو ۷ سالن، گروه سایپا ۴ سالن و مابقی شرکتهای ۸ سالن را جهت نمایش محصولات به خود اختصاص داده بودند.

زرین خودرو

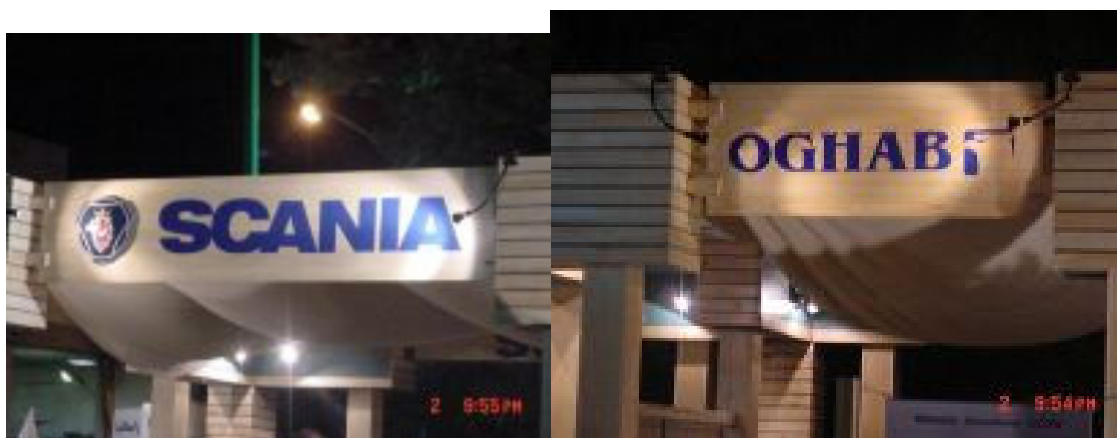
از جمله محصولات به نمایش درآمده توسط این شرکت: ۱- میدل باس برون شهری ام ای ان، ۱+۲۸ نفره با استاندارد یورو ۲- اتوبوس مدرن بین شهری ام ای ان مدل اس ۲۰۰۰، ۴۷ نفره با استاندارد یورو ۳- کامیون کشنده ام ای ان مدل تی جی ای با استاندارد یورو ۳- کامیون کشنده ام ای ان مدل اف ۲۰۰۰ با استاندارد یورو ۳- وانت تک کابین ۴۵۰۰ سی سی انژکتور.





شرکت تولیدی صنعتی عقاب .

از نمونه محصولات ارائه شده می توان به اسکانیا اشاره کرد که قیمت اعلام شده آن ۸۳۰ میلیون ریال می باشد.



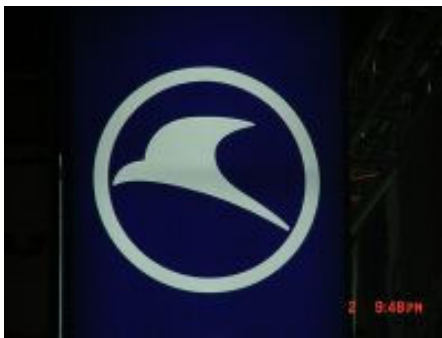
صنایع خودرو سازی کرمان

این شرکت به دلیل ارائه محصولات فولکس واگن یکی از پر بیننده ترین غرفه ها بود. از محصولات ارائه شده توسط این شرکت :

۱- خودرو فولکس واگن بیتل جدید ۱۶۰۰ سی سی با قدرت ۱۰۲ اسب بخار.

۲- خودرو فولکس واگن گلف ۲۰۰۰ سی سی با قدرت ۱۱۵ اسب بخار.

۳- خودرو فولکس واگن پولو (۱۲۰۰ - ۱۴۰۰) سی سی با قدرت (۶۵ - ۷۵) اسب بخار ، این خودرو در برنامه تولید این شرکت قرار داشته و دارای گیربکس پنج سرعته معمولی ، فرمان هیدرولیک ، دیفرانسیل جلو ، ترمزهای دیسکی ، کولر ، سیستم ترمز ای بی اس، ایربگ جلو و کمک ، فرمان قابل تنظیم ، دنده اتوماتیک برای مدل ۱۴۰۰ سی سی ، شیشه بالا بر برقی ، قفل مرکزی ،رادیو پخش استریو ، صندلی تاشو عقب ، آینه های بغل برقی گرمکن دار ، گرمکن شیشه عقب می باشد ، حدود قیمت آن ۱۴ میلیون تومان گفته می شود.





۴- خودرو فولکس واگن بورا (۱۴۰۰ - ۱۶۰۰) سی سی با قدرت (۷۵ - ۱۰۲) اسب بخار این خودرو نیز در برنامه تولید این شرکت قرار داشته و دارای گیربکس پنج سرعته معمولی و دنده اتوماتیک برای ۱۶۰۰ سی سی، فرمان هیدرولیک، دیفرانسیل جلو، ترمزهای دیسکی، کولر، سیستم ای بی اس، ایربگ جلو و کمک، فرمان قابل تنظیم، سیستم تثبیت سرعت، سیستم رادیو پخش استریو، قفل مرکزی، شیشه بالا بر برقی، سیستم هشدار ضد سرقت، آینه های بغل برقی گرمکن دار، صندلی تاشو عقب، گرمکن شیشه عقب، چراغ مه شکن می باشد، این خودرو همان فولکس جتا می باشد و حدود قیمت آن بیست میلیون تومان گفته می شود.

۵- خودرو فولکس واگن فائتون

۶- خودرو فولکس واگن پاسات ۱۶۰۰ سی سی با قدرت ۱۰۲ اسب بخار

۷- خودرو فولکس واگن شاران ۲۰۰۰ سی سی با قدرت ۱۱۵ اسب بخار

۸- خودرو فولکس واگن توآرگ ۳۲۰۰ سی سی شش سیلندر با قدرت ۲۲۰ اسب بخار

۹- خودرو فولکس واگن گل ۱۸۰۰ سی سی با قدرت ۱۰۰ اسب بخار که در برنامه تولید این شرکت قرار داشته و قیمت آن حدود ۱۰ میلیون تومان گفته میشود.

۱۰- خودرو فولکس واگن لوپو بورا، پولو و گل از محصولات کشور برزیل می باشد..



اشکودا

گروه سرمایه گذاری پارت سازان به ارائه اشکودا سدان و هج بک فابیا ، اکتاویا ، ساپرت که به گفته مسوولین غرفه قیمت آنها از ۱۰ - ۲۵ میلیون تومان خواهد بود

زامیاد

اتوبوس بین شهری اس سی دی ۵۰۰ را ارائه داده بود

صنایع زاگرس خودرو

این شرکت به ارائه محصولات در سالن سر پوشیده و با نورپردازی و پخش موسیقی نموده بود ۱- پروتون ویرا ۱۵۰۰ سی سی چهار سیلندر با قدرت ۹۰ اسب بخار و گشتاور ۱۲۶ نیوتن در متر ۲- پروتون ایمپین ۳- پروتون آرنا فاست بک ۴- پروتون ساتریا جی تی آی ۵- لوتوس الیز ۶- موتور سیکلت پروتون کا آر وی ۳



سایپا دیزل

باری ۴ در ۲ اف ام ۹ با موتور ولوو دی ۹ آ ۳۰۰ با استاندارد یورو ۲ و قدرت ۳۰۰ اسب بخار و دارای پروانه رادیاتور ترموستاتیک ، کمر بند ایمنی ، فیلتر آبگیر سوخت ، بوق دنده عقب ، رادیو پخش و کپسول آتش نشانی ، جعبه کمک‌های اولیه ، زاپاس بند ، بکسل بند جلو ، چراغ مه شکن ، چراغ سقف ، جک ۲۰ تن و قابلیت سفارش یخچال و بخاری درجا و پی تی او ۲- کشنده (۴ در ۲ ، ۶ در ۲) با موتور ولوو اف اچ ۱۲ دی ۱۲ دی ۴۶۰ مطابق یورو ۲ مجهز به سیستم کنترل احتراق ائی دی سی و قدرت ۴۶۰ اسب بخار و گشتاور ۲۲۰۰ نیوتن در متر مجهز به سیستم ترمز ولوو وی ائی بی ۳- کامیون باری و کمپرسی ۶ در ۴ ان اچ ۱۲ با موتور ولوو مدل دی ۱/۲ سی ۴۲۰ مطابق یورو ۲ و مجهز به سیستم کنترل احتراق ائی دی سی و قدرت ۴۲۰ اسب بخار و گشتاور ۲۰۰۰ نیوتن مترمجهز به سیستم ترمز موتور ائی پی جی ۴- کمپرسی ۴ در ۲ اف ام ۹ با موتور ولوو دی ۹ ای ۳۰۰ با استاندارد یورو ۲ و قدرت ۳۰۰ اسب بخار و گشتاور ۱۴۰۰ نیوتن متر ۵- باری ۶ در ۲ اف ام ۹ با موتور ولوو دی ۹ ای ۳۴۰ با استاندارد یورو ۲ و قدرت ۳۴۰ اسب بخار و گشتاور ۱۶۰۰ نیوتن متر ۶- بادسان با موتور پرکینز ۱۳۵ تی آی چهار سیلندر و قدرت ۱۳۹ اسب بخار و گشتاور ۴۶۰ نیوتن متر ۷- تریلر کفی سه محوره به ظرفیت حمل بار ۲۶۰۰۰ کیلوگرم و وزن بدون بار ۶۰۰۰ کیلوگرم دارای زاپاس بند دابل ، تانک آب ۱۸۰ لیتری ، دو جعبه ابزار ، گارد چپ و راست و لاستیک و رینگ زاپاس.

رویاری سه غول از نوع سدانهای اسپرت



در این مقاله به بررسی سه اتومبیل سدان اسپرت می پردازیم. این سه عبارتند از بی ام و ۳۳۰ و کادیلاک CTS ، مدل جدید اینفینیتی . G35 این سه، نماینده های بسیار خوبی از شرکت های تولید کننده شان می باشند .

نکته جالب این است که هیچ یک از این سه خودرو قویترین، با تکنولوژی ترین، گران ترین و یا حتی پر فروشترین کارخانه خود نمی باشند. هر سه دارای موتور در قسمت جلو و دیفرانسیل عقب می باشند و به نحوی گل سرسبد تولید کننده می باشند.

بی ام و ۳۳۰



متعادل کردن ظاهر، عملکرد، آبرو و قیمت کار مشکلی است ولی بی ام و در این کار ماهر است. البته این خودرو مصداق مثل، هر چقدر پول بدی آتش می خوری، می باشد و بدون شک گران ترین خودرو در کلاس خودش می باشد. با ذکر

این مطلب، معمولا به نویسندگان خودرو انتقاد می شود که خیلی طرفدار بی ام و هستند و گویا مخفیانه دستی با کارخانه داده اند. گاهی به ما می گویند که : "البته بی ام و اول می شود، زیرا گران ترین قیمت را دارد". ولی حقیقت این است که سری های ۳، ۵ و ۷ بی ام و توسط صنایع خودرو به عنوان نمونه شناخته شده اند.

از هر مهندس متخصص خودرو در زمینه هدایت و کنترل، نیروی محرک و یا آکوستیک اگر سوال شود که خودرو مورد علاقه شما کدام است، بدون شک بی ام و را انتخاب خواهند کرد.



اگر بی ام و را تست کرده باشید متوجه می شوید که در عین ایزوله بودن به حد کافی، بسیار چابک می باشد. موتور بسیار نرم و با شتاب می باشد و اسب های بخار این خودرو به نحوی همواره از مقدار عددی آن بیشتر به نظر می رسد. طرفداران بی ام و عموما خودروی بعدی شان را از سری های بالاتر این خودرو انتخاب می کنند. با همه این محبوبیت، بی ام و فقط تغییرات کوچکی در کارش برای برتری از رقیبانش احتیاج داشته است، البته رقیبان به زودی در حال نزدیک شدن هستند.

موتورهای ۶ سیلندر بی ام و همواره بسیار محبوب بوده اند و هر روز قوی تر و روان تر می شوند.





دو رقیب معرفی می شوند. یکی از کشور ژاپن و دیگری از امریکای شمالی. این رقابت را قبلا دیده ایم: ژاپنی ها و یا امریکایی ها همواره ادعا کرده ان که بالاخره خودروای ساخته اند که با بی ام و رقابت می کند، و همواره شکست

خورده اند. این تلاشهای نا موفق شامل: آکورا TL و RL ، کادیلاک کاترا و STS ، اینفینیتی I35 و Q45 ، لکسوس IS 300 و GS 300/400 در حالی که رقابت تنگاتنگ بوده در برخی موارد و بی ام و ها گران تر بوده اند، نتیجه همواره یکسان بوده است. وقتی صحبت از عملکرد سدان ها می شود، هیچ کس نمی تواند بی ام و را کنار بزند، حتی مرسدس بنز و آئودی. اینفینیتی G35 کاملا جدید می باشد و هیچ تشابهی به مدل G20 ندارد. مانند CTS، این G35 با داشتن موتوری با ۶ سیلندر، ۳۵۰۰ سی سی و ۲۶۰ اسب قدرت، بیشتر در کلاس سایز متوسط هستند و رقیب سری ۵ بی ام و هستند بیشتر تا سری ۳ های کوچک. با قیمت ۲۷۱۰۰ دلار برای G35 ، بسیار ارزانتر از حتی ۳۳۰ می باشد.

مانند اینفینیتی، کادیلاک نیز مدل ۲۰۰۳ CTS خودش را در واقع به عنوان یک بی ام و سری ۵ آمریکایی با قیمت سری ۳ ارائه کرده است. هدف کادیلاک به گفته مسوولان خودش : ساخت یک سدان اسپرت کامل با احساس رانندگی اروپایی که نیاز رانندگان امریکای شمالی را بر آورده کند، هدفی که همواره شعار کادیلاک بوده است.



این کادیلاک نه تنها تلاش می کند که با بهترین اروپا از نظر عملکرد و کیفیت رقابت کند، بلکه می خواهد که معیارهای سازنده برای لوکس بودن را نیز حفظ کند.



کادیلاک CTS جدید موتوری بسیار سریع و روان دارد ولی رقیب V8 نمی باشد.



CTS مشکی که ما تست کردیم (قیمت پایه ۲۹۳۵۰ دلار) دارای ویژگی های استاندارد بود از قبیل: تودوزی چرم، فرمان قابل برنامه ریزی چهار طرفه چرم، کامپیوتر سفر، صندلیهای برقی، آینه های تیره شونده اتوماتیک، چراغ جلو اتوماتیک، و سرویس آن استار.

از سال ۹۹ تا کنون سری ۳ بی ام و شامل ۱۲ گونه مختلف بوده است. ۴ سدان، ۲ کوپه، ۲ کانورتیبل و ۲ مدل قوی M.

با قیمت پایه ای معادل ۳۳۹۹۰ دلار، مدل ۳۳۰ سال ۲۰۰۲ دارای تغییرات جزئی در شکل ظاهری می باشد. از ویژگی های دیگر اختیاری آن، لامپ های گزنون، سیستم کنترل تعادل بهتر، تغییرات در سیستم تعلیق و فرمان، لاستیکهای ۱۷ اینچ و تو دوزی جدید داخل می باشد.

موتور این بی ام و ۳۰۰۰ سی سی و ۶ سیلندر و دارای ۲۲۵ اسب بخار می باشد. سیستم صوتی استاندارد نیز هارمان کوردون می باشد. این خودرو دارای برنامه ریزی رایگان برای سرویس به مدت ۳ سال و یا ۳۶۰۰۰ مایل می باشد که هیچ یک از دو خودرو کادیلاک و اینفینیتی این ویژگی را ندارند.



خلاصه ای از ویژگی های این سه خودرو این است که هر سه دارای موتور ۶ سیلندر با بیش از ۲۰۰ اسب، ۵ دنده اتوماتیک، دیفرانسیل عقب، کمک فنرهای مستقل در ۴ چرخ و ترمزهای دیسکی به همراه ABS می باشند.



اگر نمی دانستیم که این موتور اینفینیتی یک ۶ سیلندر بزرگ است، ممکن بود آن را با یک ۸ سیلندر کوچک اشتباه بگیریم.



موتورها

نیروی محرکه این سه از لحاظ قدرت و گشتاور بیشتر از این نمی توانست متفاوت باشد. موتور ۶ سیلندر خطی بی ام و به آن نرمی خاصی در دور موتور های پایین می دهد، گویا یک موتور الکتریکی است. سیستم زمان بندی متغیر سوپاپها نیز باعث می شود که شیب منحنی شتاب آن زیاد باشد، حتی از سرعت ۹۰ مایل به ۱۰۰ مایل. موتور ۶ سیلندر خورجینی CTS به آن شتاب اولیه خوبی می دهد ولی به با بالا رفتن سرعت کاهش پیدا می کند. ترکیب این مساله و این که وزن کادیلاک از همه بیشتر است تبدیل به نکته منفی برای آن می شود. موتور ۶ سیلندر خورجینی اینفینیتی بسیار قوی است و فرق گذاشتن بین آن و یک ۸ سیلندر بسیار مشکل است.



با اولین تست G35 ، ما بسیار حیرت زده شدیم. موتور آن در واقع پیشرفته موتور VQ نپسان می باشد. این موتور مانند موتورهای بی ام و بر مدل‌های مختلفی از این کارخانه سوار می شود، از جمله سری Z جدید. سیستم‌های پیچیده ای که در این موتور وجود دارد، سیستم زمانبندی متغیر سوپاپ، سوپاپ های تیتانیوم، پیستون با لعاب مولیبدنیوم و اگزوز با ظرفیت قابل تغییر می باشد. صفر تا صد ۶,۲ ثانیه است.

موتور ۳,۲ لیتری CTS در حقیقت بزرگ شده و بهینه شده موتور کاترا سال ۲۰۰۲ می باشد. اما به دلیل تغییرات عمده ای که در آن انجام شده است، می توان گفت که جدید می باشد. بدلیل آنکه این موتور هم به صورت عرضی و هم طولی قرار می گیرد، زاویه عجیب ۵۴ درجه آن باعث شده است که به نرمی موتور اینفینیتی با ۶۰ درجه و یا موتور خطی بی ام و نباشد. صفر تا صد این کادیلاک ۶,۹ ثانیه می باشد ولی غرش موتور آن بسیار زیاد است.

موتور ۳ لیتری و ۲۲۵ اسب بی ام و در سال ۲۰۰۱ به گروه اضافه شده است. نه تنها این موتور ۳۳ اسب به موتور ۲,۸ لیتری اضافه کرد، بلکه از لحاظ مصرف سوخت نیز بسیار بهینه تر شد. شتاب این مدل روی دنده اتوماتیک از مدل ۲,۸ لیتری دنده ای بیشتر است. صفر تا صد ۶,۷ ثانیه است.



سیستم تعلیق و فرمان

در حالی که توجه زیادی به طراحی و تنظیم سیستم تعلیق CTS داده شده بود، هین خودرو طولانی ترین، عریض ترین و سکنین ترین سه خودرو است. قبول می کنیم که سیستم تعلیق جلو و عقب این کادیلاک یک نوآوری در کادیلاک ها محسوب می شود. با گفتن این موضوع، CTS از نظر کنترل و رانندگی نزدیک به اینفینیتی و بی ام و هم نمی شود. با داشتن پوشینگهای ایزوله شده و استفاده از آلومینیوم برای کنترل وزن زیاد، CTS هنوز بر روی سطوح نا هموار خشک عمل می کند. بله این نزدیک ترین مدل کادیلاک به بی ام و از نظر رانندگی و کنترل می باشد، ولی هنوز به بی ام و نمی رسد.



عملکرد بی ام و با سیستم تعلیق استرات در جلو همواره برای ما حیرت آور بوده است. با وجود دیفرانسیل در عقب، این خودرو بسیار چابک است.

در حالی که سیستم تعلیق G35 دقیقاً مشابه بی ام و نیست ولی شباهت های بسیاری وجود دارد. این مدل دارای همان احساس چالاکی است که بی ام و دارد، در حالی که فرمان G35 از بی ام و هم سریع تر است و از قفل تا قفل دارای ۲,۷ دور است ولی بی ام و ۳ دور. در تست از میان موانع که رقم های بسیار کم اختلاف در سرعت خیلی تایین کننده است، G35 با اختلاف ۴ مایل در ساعت، بی ام و را شکست می دهد. بالاخره یک نفر بی ام و ۳۳۰ را شکست داد.



نکات ظاهری

در نهایت سوال قشنگی ظاهری پیش می آید، بدون معیارترین طبقه بندی. آیا سری ۳ دارد شکل خیلی عادی پیدا می کند؟ شاید ویژه بودن این خودرو از نظر طرح بدنه پس از ۴ سال بدون تغییر عمده کمی کاست شود. ولی ما نمی گوییم که این خودرو جذاب نیست. درون و بیرونش بسیار زیبا و متناسب است. ولی ماشینی نبود که باعث برگشتن سر عوام در این مرحله از تست بشود.



CTS بدون شک حرف زیادی برای گفتن دارد. از روزی که اولین تصاویر این ماشین تهیه شد، همگی ما صبر کردیم تا از نزدیک شاهد آن باشیم. مشخص شد که این خودروی است که از دو یا سه زاویه خاص بسیار زیبا است. درون آن کا زیادی شده است و زیبایی با لوازم الکتریکی ادغام شده است.

بله، این ماشین به نظر می آید که از آسیا باشد، ولی زیبایی و تناسب G35 آن حیرت آور است. هر جا که با این خودرو رفتیم جلوی ما را گرفتند و از ما در مورد آن سوال کردند. تعداد زیادی به ما گفتند که خودرو بعدی آنها G35 خواهد بود، به خصوص وقتی که از قیمت آن مطلع شدند. تنها قسمتی که با هماهنگی کلی خودرو نا سازگار است، چراغ های عقب آن است LED. خوب است ولی بهتر از آن می توانست چراغ های لنز شکل باشد، چیزی که بیشتر شبیه

چراغ های جلوی آن باشد. درون این مدل نیز جا برای بهتر شدن دارد، ولی همه آنها با آغاز رانندگی بسیار قابل فراموش شدن هستند.

رای نهایی

درس اخلاقی این داستان این است که اگر هدف بزرگی را برای مدت زیادی در معرض دید قرار دهید، بالاخره یک نفر با انگیزه زیاد و دارت های فراوان در دستش به وسط هدف خواهد کوبید. ۵۰ امتیاز به تیم اینفینیتی در این مرحله می دهیم G35. خودروای است که بالاخره از نظر عملکرد و قیمت، غول دیرینه ای به نام سری ۳ بی ام و را شکست داده است. به زودی ما مدل اسپرت دنده ای G35 را تست خواهیم کرد و در آن زمان دیگر کسی به چراغ های عقب اهمیتی نمی دهد، به غیر از بی ام و ای که در گرد شما مانده است.

ترجمه شده از سایت: motortrend.com



در نمایشگاه بین المللی خودرو امسال شاهد نمایش پژو ۸۰۷ در غرفه ایران خودرو بودیم که توجه بسیاری از هموطنان و علاقمندان به صنایع خودروسازی را به خود جلب نموده بود. قبل از پرداختن به این خودرو شاید بهتر باشد مقدمه ای از این کلاس خودرو که به آن کلاس خودروهای چند منظوره (MPV) اطلاق میشود، داشته باشیم.

در سال ۱۹۸۴ شرکت خودروسازی کوچک Matra طرحی را به شرکت Talbot ارائه نمود، که مدیران این شرکت از قبول آن سر باز زدند، چند وقت بعد شرکت رنو همان طرح را با نام رنو اسپیس (Espace) به بازار ارائه نمود که نسل کنونی آن هنوز هم جزء پر فروشترین MPVها است و شرکت Talbot نیز چند وقت بعد ورشکست گردید. MPVها را باید از لحاظ کاربری، خودروهای جادار و نسبتاً لوکس دانست که از لحاظ قابلیت‌های رانندگی و حرکتی قابل مقایسه با بسیاری از خودروهای سواری بوده و بر خلاف ظاهرشان ربطی به خودروهای باری کوچک ندارند.

عمده خریداران این نوع خودروها را خانواده‌های پر جمعیت با وضع اقتصادی مناسب و آژانسها و هتلها تشکیل میدهند. اولین نسل MPV پژو با نام ۸۰۶ در اواسط دهه ۹۰ به طور مشترک با لانچیا، فیات و سیتروئن عرضه گردید. نسل جدید این خودرو با نام ۸۰۷ امسال به بازار عرضه گشته که ابعاد آن در طول و ارتفاع به ترتیب ۲۷۳ mm و ۱۷۸۰ mm 38افزایش یافته است. در این خودرو نیز مثل دیگر انواع MPV، جای حمل وسائل نسبتاً کم است و بنا به سفارش

خریدار میتواند ۷ یا ۸ صندلی مجهز داشته باشند. مدل Pulmann پژو ۸۰۷ که بیشتر جنبه تشریفاتی دارد، مجهز به ۶ صندلی بسیار راحت و مجزا میباشد. حساسیت پژو در مورد ایمنی سرنشینان در بین خودروسازان زبانزد است.



در این مدل پر ظرفیت نیز مسئله ایمنی از اهمیت خاصی برخوردار بوده تا جایی که به عقیده برخی کارشناسان، پژو استانداردهای ایمنی این کلاس خودرو را از نو تدوین کرده است.

صندلی راننده و سرنشین جلو مجهز به ایربگ جلو و کناری میباشد و برای دفعه اول در جهان هر سه ردیف صندلی دارای ایربگی جانبی به طول کل اطاق میباشد که در هنگام تصادف از پهلوی از برخورد سرنشینان با شیشه های کناری و ستونهای خودرو جلوگیری می کنند.

طراحی داخل کابین بیشتر معطوف به راحتی سرنشینان خصوصا آسایش کودکان است و بیش از ۵۰ محفظه برای قرار دادن اشیاء کوچک و بزرگ در آن تعبیه شده است، لازم به ذکر است که برخی از آنها خنک شوند نیز میباشد. همچنین امکان سفارش تلویزیون و سیستم DVD نیز برای این خودرو وجود دارد.



دربهای جانبی ۸۰۷ به جز در ساده ترین مدل آن برقی میباشند و با فشار دکمه ای بر روی کلید ، از راه دور باز و بسته میشوند . دربهای جانبی و شیشه های برقی این مدل دارای سنسورهائی است که از بسته شدن درب بر روی دست افراد (خصوصا اطفال) جلوگیری مینماید . یکی از نقاط ضعف ۸۰۷ نحوه قرار گرفتن نشانگرها در وسط داشبورد است که نیازمند انحراف بیش از حد چشم راننده از جاده میباشد . محل قرار گرفتن اهرم دنده نیز منحصر به فرد است که راننده به سادگی به آن عادت پیدا میکند و از لحاظ آزاد سازی فضای زیر پا بسیار سودمند است .

807 با چهار نوع موتور متفاوت چهار سیلندر و یک نوع موتور شش سیلندر بنزینی عرضه میگردد که دو نوع آن بنزینی و دو نوع دیگر توربو دیزل میباشد . قبل از توضیح بیشتر یادآور می شویم که بر خلاف کشور ما که خودروهای سواری دیزل طرفدار چندانی ندارند ، در اروپا خودروهای دیزل خصوصا توربو دیزل به لحاظ صرفه اقتصادی و عملکرد مطلوبشان پر فروش تر از انواع بنزینی میباشد، خصوصا در کلاس خودروهای خانوادگی و MPV ها که این نوع موتور با گشتاور تولیدی بالاتر خود نسبت به موتورهای بنزینی هم ردیف خود ، سهولت رانندگی بیشتری را برای راننده به ارمغان میآورد .



حال می پردازیم به موتورهای قابل نصب در پژو ۸۰۷ : - موتور شش سیلندر بنزینی با آرایش V6 با حجم cc2946 و قدرتی معادل ۲۱۲ اسب بخار در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و گشتاوری معادل Nm285 در ۳۷۵۰ دور در دقیقه. - موتور چهار سیلندر بنزینی به حجم cc2230 و ۱۶۰ اسب بخار قدرت در ۵۶۵۰ دور در دقیقه و گشتاوری معادل Nm217 در ۳۹۰۰ دور در دقیقه. - موتور چهار سیلندر بنزینی به حجم cc1997 و ۱۳۸ اسب بخار قدرت در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و گشتاوری معادل Nm190 در ۴۱۰۰ دور در دقیقه. - موتور چهار سیلندر توربو دیزل به حجم cc2179 و ۱۳۰ اسب بخار قدرت در ۴۰۰۰ دور در دقیقه و گشتاوری معادل Nm314 در ۲۰۰۰ دور در دقیقه. - موتور چهار سیلندر توربو دیزل به حجم cc1997 و ۱۰۹ اسب بخار قدرت در ۴۰۰۰ دور در دقیقه و گشتاوری معادل Nm270 در ۱۷۵۰ دور در دقیقه .

مدل شش سیلندر پژو ۸۰۷ تنها با گیربکس اتوماتیک با سیستم انطباق خودکار (این نوع گیربکس قادر است که با تجزیه و تحلیل نحوه رانندگی راننده، در صورت نیاز دنده را برای افزایش شتاب دیرتر تعویض نماید و در حالت عادی با تعویض سریعتر دنده باعث صرفه جوئی در مصرف سوخت شود ، در ضمن مسائلی چون لغزندگی سطح جاده و شیب جاده و وزن خودرو را نیز مد نظر قرار می دهد) قابل سفارش است ، حداکثر سرعت این مدل ۲۰۵ کیلومتر در ساعت است که برای این کلاس خودرو بسیار درخور توجه است . موتور ۲/۲ لیتری بنزینی بسیار نرم و بی صدا بوده و قادر است پژو ۸۰۷ را با سرعتی در حدود ۱۹۶ کیلومتر در ساعت به حرکت در آورد و در اکثر مواقع صدای آن از صدای برخورد باد با بدنه خودرو کمتر است .



موتور ۲/۲ لیتری توربو دیزل با ۱۳۶ اسب بخار نیرو و خصوصا گشتاوری ۲۰ درصد بیشتر از مدل ۲/۲ لیتری بنزینی برای جابجائی سرنشینان و اسباب و اثاثیه شان مناسب است . در ضمن مصرف متوسط سوخت آن ۳۰ درصد از مدل بنزینی کمتر بوده که این مهم با توجه به ارزانتر بودن گازوئیل نسبت به بنزین دو چندان مینماید و پیش بینی می شود پر فروشترین مدل ۸۰۷ در اروپا بشود . سیستم تعلیق پژو ۸۰۷ نسبت به ۸۰۶ تقریبا بدون تغییر باقی مانده و تنها تنظیمات

و قطر میل تعادل عقب تغییر یافته است و در داخل شهر نسبتاً خشک عمل میکند ولی با افزایش سرعت تواناییهای حرکتی تحسین بر انگیز پژو بروز کرده و علاوه بر راحتی بسیار زیاد ، اطمینان بخش نیز میباشد . سیستم ABS ، سیستم حفظ پایداری و سیستم جلوگیری از هرزگردی چرخها جزو تجهیزات ایمنی انواع مدلهای ۸۰۷ است که مدل شش سیلندر علاوه بر این مجهز به کالیپرهای ترمز چهار پیستونه ساخت Brembo است . :



با توجه به قابلیت‌های حرکتی و سطح تجهیزات و امکانات ۸۰۷ چنین به نظر میرسد که بتواند در کلاس MPV های اروپائی رقابت تنگاتنگی با خودروهائی مثل فورد گالاکسی ، رنو اسپیس و ... داشته باشد .

تنظیم : mohammad6347@gmail.com