

S E V E N S T A T I O N S

# استگاه هفت

هفته نامه

PDF Compressor Free Version

شماره ۲۷۰ | ۱۵ اسفند ۱۴۰۲ | ۱۵۰۰۰ تومان



پورشه ۹۱۱ توربو S تک آرت با ۷۹۰ اسب بخار قدرت معرفی شد



## با سرطان هم میشه غرق شادی شد

با مشارکت در تأمین هزینه خرید لباس عید برای کودکان مبتلا به سرطان، بهاری نو را با شادی کودکی‌شان آغاز می‌کنیم.

برای پیوستن به خانواده بزرگ محک و آگاهی از روش های کمک به کودکان مبتلا به سرطان با ما تماس بگیرید.

☎ ۰۲۱-۲۳۵۴۰    📞 \*۷۳۳\*۲۳۵۴۰#

شماره حساب بانک پارسیان: ۱۲۰۳-۸۱۰۴۴۴۴۹  
شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

از اینکه به ما کمک می‌کنید، سپاسگزاریم.



**محک**

مؤسسه خیریه حمایت از  
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

## Seven stations



Seven  
stations

پلاک ۲۲ طبقه سوم واحد ۱۲  
تلفن: ۸۶۰۸۸۲۲۹ - شماره: ۸۶۰۸۸۲۲۹  
لیتوگرافی و چاپ: نگار نقش  
توزیع: نشر گستر امروز - ۰۲۱۶۱۹۳۳۳۳۳

مدیریت و پشتیبانی:  
مسعود تهرانیچی  
نشانی:  
تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند -

ویراستار:  
محسن جانیپور  
صفحه آرا:  
شاهکار هنر

صاحب امتیاز:  
شرکت هفت صبح ماندگار  
مدیر مسئول:  
علی مزینانی

# زندگ خطر برای تسلا



شده‌اند. بی‌وای دی سال قبل شاهد رشد فروش شش برابری بود و بیش از ۱۲ هزار خودرو را به دست مشتریان استرالیایی رساند. چینی‌ها امسال با سرعت بالایی به پیش می‌روند و با دو برابر کردن تعداد محصولات عرضه شده در استرالیا آن‌ها را به شش دستگاه رسانده که شامل یک وانت پیکاپ و دو شاسی‌بلند جدید است. قبلاً نیز یک سدان، هاجیک و شاسی‌بلند دیگر توسط بی‌وای دی عرضه شده‌اند. توزیع‌کننده محصولات بی‌وای دی در استرالیا EV دایرکت است که تعداد نمایندگی‌های خود در یک و نیم سال آینده را دو برابر خواهد کرد و برنامه‌های خود برای تأسیس ۳۰ نمایندگی دیگر را نیز اعلام نموده است. مدیرعامل EV دایرکت می‌گوید:

استرالیا با هیچ تعرفه وارداتی مواجه نیست چرا که کشور استرالیا فاقد خودروسازان داخلی است و دولت فعلی این کشور نیز تبلیغات وسیعی برای همه‌گیری خودروهای برقی انجام داده است؛ به عبارت دیگر بی‌وای دی با آزادی عمل کامل راهی استرالیا شده و رشد سریعی را نشان می‌دهد. بی‌وای دی استرالیا این خودروساز در سال ۲۰۲۲ وارد بازار استرالیا شده و حالا سهم ۱۴ درصدی از خودروهای برقی را به خود اختصاص داده است. اگرچه سهم تسلا در استرالیا ۵۳ درصد است اما به نظر می‌رسد چینی‌ها این برند آمریکایی را تحت فشار قرار داده‌اند. ایلان ماسک مدیرعامل تسلا می‌داند که با چه رقیبی روبرو شده و سال قبل اذعان کرد خودروهای بی‌وای دی بسیار رقابتی‌تر

بی‌وای دی چین در بازار استرالیا که هیچ‌گونه تعرفه‌ای برای واردات خودرو وضع نکرده عملکرد تحسین‌برانگیز داشته است. بی‌وای دی در استرالیا شرکت چینی بی‌وای دی با پشت سر گذاشتن تسلا در بازارهای جهانی خود را به عنوان یک خودروساز مهم مطرح کرده است. البته محصولات برقی این شرکت هنوز در آمریکا حضور ندارند چرا که سیاست‌های تجاری این کشور مانع حضور بی‌وای دی و رقابت با خودروسازان داخلی آمریکا شده است. اما در صورتی که فضای آزادی برای چینی‌ها در آمریکا وجود داشته باشد، اوضاع چگونه خواهد بود؟ پاسخ قطعی برای این پرسش وجود ندارد اما شاید بازار خودروی استرالیا بتواند چشم‌اندازی از آن را نشان دهد. بی‌وای دی در



شاید باعث هجوم محصولاتش به کشور ما شود که این امر ریسک امنیت ملی را در بر خواهد داشت. من اجازه رخ دادن چنین اتفاقی را نخواهم داد. اما دولت استرالیا نگرانی‌های امنیتی مشابهی ندارد و اتحادیه اروپا نیز به شدت آمریکا عمل نکرد؛ اما کمیسیون اروپایی که در حال بررسی یک پرونده است اظهار داشته شواهدی درباره ارائه یارانه‌های غیرمنصفانه به خودروهای برقی چینی پیدا کرده است. در صورتی که نتایج نهایی این پرونده اعلام شود شاید خودروهای برقی وارداتی با تعرفه مشابه آمریکا روبرو شوند؛ اما خودروهای بی‌وای دی در استرالیا مشکلات خاصی ندارند. در واقع روابط دیپلماتیک کانبرا و پکن اخیراً ارتقا یافته و محصولات چینی‌ها بیش از پیش در جاده‌های استرالیا دیده می‌شوند.

فرصت بسیار روشنی برای ما وجود دارد. اما چشم‌انداز بی‌وای دی در آمریکا کاملاً متفاوت است و قانون‌گذاران این کشور درباره هجوم چینی‌ها به بازار و غلبه بر برندهای داخلی هشدار داده‌اند. هم‌اکنون خودروهای برقی ساخت چین در آمریکا با تعرفه ۲۵ درصدی مواجه هستند و میزان تعرفه خودروهای وارداتی به این کشور نیز بیشتر خواهد بود. ماه قبل دولت بایدن پرونده‌ای را درباره خطرات امنیتی خودروهای برقی ساخت چین گشود و اظهار داشت این خودروها شاید اطلاعات حساس رانندگان را جمع‌آوری کنند. بایدن رئیس‌جمهور آمریکا گفت: چین به دنبال تسلط بر آینده بازار خودروست و این کار را با اقداماتی همچون تصمیمات غیرمنصفانه انجام می‌دهد. سیاست‌های چین



دوج چارجر جدید در کلاس کاملاً متفاوتی نسبت به موستانگ قرار دارد زیرا فقط ۴ سانتی متر از مرسدس بنز کلاس کوتاه تر است. این اندازه بزرگ اما فقط مختص چارجر سدان نیست و نسخه کوپه هم به همین اندازه عظیم الجثه است. آخرین باری که یک برند آمریکایی چنین کوپه بزرگی تولید کرد را به یاد نمی آوریم. طول چلنجر هیچ گاه از ۵ متر فراتر نرفت و کوپه های بزرگ دهه ۹۰ مثل فورد تاندربرد و شورلت مونت کارلو همگی نزدیک به ۵ متر یا کمی بیش از این طول داشتند؛ بنابراین، اگر خواهیم آخرین کوپه های آمریکایی که بزرگ تر از چارجر جدید بودند را پیدا کنیم باید سراغ لینکلن کانتیننتال مارک و بیوک ریویرا دهه ۹۰ یا طول حدود ۵,۲۶۰ میلی متر برویم. این یعنی طی ۲۵ سال

مقایسه ابعاد و وزن نسل جدید دوج چارجر با فورد موستانگ نشان می دهد که این دو خودرو هرگز رقیب یکدیگر نیستند و چارجر به تنهایی در یک کلاس قرار می گیرد.

شورلت کامارو و دوج چلنجر از خط تولید کنار رفتند و این باعث شد فورد موستانگ در بازار ماسل کارهای آمریکا تنها شود. با این حال، چند روز پیش دوج نسل جدید چارجر را در نسخه های سدان و کوپه الکتریکی و بنزینی معرفی کرد که نسخه کوپه آن در اصل جایگزین چلنجر محسوب می شود و بنابراین طبیعی است که آن را رقیب موستانگ بدانیم. با این حال، اگر این دو ماشین را باهم مقایسه کنیم، خواهیم فهمید که واقعاً رقیب مستقیم یکدیگر نیستند.

PDF Compressor Free Version

# ماسل کار برقی که فورد موستانگ را کوچک جلوه می‌دهد!



گذشته کویپه‌ای به بزرگی چارجر از خودروسازان آمریکایی ندیده‌ایم. اگر چارجر کمی کوچک‌تر بود شاید می‌توانستیم با اغماض آن را رقیب موستانگ بدانیم اما مسئله وزن هم در اینجا مطرح است. نسخه الکتریکی این خودرو که با نام دیتونا شناخته می‌شود، با ۲۶۵۰ کیلوگرم وزن، ۸۵۰ کیلوگرم از موستانگ سنگین‌تر است. البته هنوز از وزن چارجر بنزینی خبر نداریم ولی با این حال، هنوز هم موستانگ در برابر ماسل کار جدید دوج کوچک به نظر می‌رسد. البته می‌دانیم که دوج در طول توسعه چارجر جدید شولت کامارو و پورشه تایکان را معیار قرار داده است و بنابراین، هر چند در دست‌تور بخت این ماشین بزرگ کمی ادویه پونی کار ریخته شده اما مطمئناً رقیب موستانگ نخواهد بود. این یعنی چارجر جدید به تنهایی در یک کلاس قرار خواهد گرفت. در جدول زیر می‌توانید مقایسه ابعاد و وزن نسل جدید چارجر را با دیگر خودروها ببینید.

# جانشین مک لارن P1 بایش از ۱۰۰۰ اسب بخار



طبق گزارش‌ها، هایپر کار جانشین مک لارن P1 امسال با قوای محرکه ۷۸۵ هیبریدی و بیش از ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت معرفی خواهد شد.

یازده سال از زمانی که مک لارن P1 معرفی شد می‌گذرد و هر چند از آن زمان شرکت بریتانیایی مدل‌های قدرتمندی مثل سنا و اسپیدتیل را به بازار فرستاده اما جانشین واقعی P1 هنوز دیده نشده است. با این حال، تا پایان امسال ممکن است بالاخره بتوانیم هایپر کار پرچم‌دار جدید مک لارن را ببینیم. به گزارش اتونیزاروپا، این خودرو با کد داخلی P1۸ شناخته می‌شود و از قوای محرکه ۷۸۵ پلاگین هیبریدی استفاده می‌کند که مجموعاً بیش از ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت خواهد داشت.

این ماشین از شاسی فیبر کربنی کاملاً جدیدی بهره می‌برد که برای کاهش وزن، صندلی‌ها روی این شاسی پیچ می‌شوند. همچنین گفته شده برخی قطعات سیستم تعلیق هم با استفاده از پرینت سه‌بعدی ساخته خواهند شد. هر چند خودروهای مک لارن با درهای پروانه‌ای شناخته می‌شوند اما ظاهر P1۸ از درهای گالونینگ استفاده خواهند کرد. منابع نزدیک به مک لارن همچنین به اسپویلر عقب فعال و همین‌طور دیگر ویژگی‌های ایرودینامیکی برگرفته از فرمول یک هم اشاره داشته‌اند. گفته می‌شود این هایپر کار در جلو از چراغ‌هایی به سبک آرتورا استفاده خواهد کرد.

به گفته اتونیزو، مهندسان مک لارن هم‌اکنون در حال تنظیم دقیق این هایپر کار جدید هستند. گفته شده قوای محرکه ۷۸۵ هیبریدی این خودرو توسعه جدیدی خواهد بود و ۷۰ درصد سبک‌تر از چیزی است که هم‌اکنون در آرتورا استفاده می‌شود. اینکه جانشین P1 خودرویی تمام الکتریکی نخواهد بود عجیب نیست. زیرا مدیرعامل مک لارن «مایکل لیترز» گفته است تا قبل از سال ۲۰۳۰ سوپراسپرت‌های واقعی بدون پیش‌راننده درون سوز محقق نخواهند شد. با این حال، هم‌اکنون سوپر کارهایی الکتریکی مثل لوتوس اوایا، ریمک نورا و پنین فارینا باتیستا را می‌بینیم و ظاهراً قرار است تسلا رودستر جدید هم تا پایان امسال معرفی شود.

در همین حال، فراری از عرضه اولین خودروی الکتریکی خود در سال ۲۰۲۵ خبر داده و پورشه هم برنامه تولید کانسپت میشن X را دارد. علاوه بر این، در چین اخیراً بی‌وای دی سوپر کاری تمام الکتریکی بنام یانگ وانگ ۹ را معرفی کرده و از ژاپن هم اسپارک اوول را داریم. با این حال، مک لارن هنوز اعتقادی به سوپراسپرت تمام الکتریکی ندارد.



# کار قدرت امسال معرفی می شود



# افزایش قابل توجه ارزش سهام



ریویان R۲ نمای پشت ریویان از حمایت آمازون برخوردار است اما برای بهبود فرایند تولید خودروهای خود با ضررهای مالی مواجه بوده است. انتقال تولید خودروی R۲ از کارخانه در دست احداث جورجیا به کارخانه ایلینویز باعث صرفه جویی ۲.۲۵ میلیارد دلاری شده و موجب تسریع در آغاز فرایند تولید محصول جدید شرکت خواهد شد. ریویان در نهایت خاطرنشان ساخته ساخت و ساز در کارخانه جورجیا را در آینده از سر می گیرد. اما شاسی بلند R۲ از پلتفرم برقی جدیدی بهره می برد هر چند از نظر ظاهری مشابه نسخه ای کوچک تر از R۱S است. این خودرو با یک بار شارژ مسافت بیش از ۴۸۰ کیلومتری را طی خواهد کرد و زیر ۳ ثانیه از سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت خواهد رسید. RJ اسکالنچ مدیرعامل شرکت ماه قبل در ملاقات با سرمایه گذاران گفته بود:

R۲ نشان دهنده عصاره برند ماست و درعین حال کلاس شاسی بلندهای میان سایز را هدف گرفته است. این کلاس خودرویی پتانسیل های زیادی دارد اما جدای از تسلا رقبای برقی محدودی در آن حضور دارند. R۲ با پلتفرم، سیستم های الکترونیکی و نرم افزاری یکپارچه توسعه یافته تا تجربه کاربری فوق العاده ای را ارائه نماید.

اور دیگر با نام های R۳ و R۳X را نیز معرفی کرد که یکی از آن ها مدلی پر فورمنس بود. مطابق انتظارات، شاسی بلند جدید R۲ چهارمین محصول ریویان پس از عرضه مدل های گران تر R۱S شاسی بلند، R۱T وانت پیکاپ و ون تجاری این برند خواهد بود. همچنین باید گفت قیمت R۱ از حدود ۷۰ هزار دلار شروع شده و به ۱۰۰ هزار دلار نیز می رسد. مدیرعامل خودروساز مورد بحث به برخی جزئیات کراس اورهای R۳ اشاره کرده اما گفته که قیمت R۳ پایین تر از R۱ خواهد بود. او در لایو خود که از کالیفرنیا پخش می شد گفت این محصولات نشان دهنده آینده ریویان هستند. همان طور که گفته شد رونمایی از محصولات جدید ریویان در زمان مهم و حیاتی انجام شده زیرا این برند به دنبال افزایش فروش خود و جلب مشتریان بیشتر در دورانی است که خودروهای برقی عملکردی کمتر از حد انتظار در بازار آمریکا داشته اند. سرعت رشد فروش ریویان نیز در چند ماه اخیر کاهش یافته و سرمایه گذاران با مشاهده گزارش های مالی و پیش بینی آینده شرکت ناامید شده اند. ریویان پیش بینی می کند به خاطر تعطیلی کارخانه خود میزان تولید کمتری نسبت به سال ۲۰۲۳ داشته باشد.

پس از رونمایی خودروهای برقی جدید ریویان از جمله شاسی بلند R۲، ارزش سهام این خودروساز آمریکایی رشد قابل توجهی داشته است.

ریویان چند روز گذشته از سه خودروی جدید رونمایی کرد و گفت بیش از ۲ میلیارد دلار در هزینه های مرتبط با توقف ساخت و ساز در کارخانه جورجیا صرفه جویی کرده است. این استارت آپ نوپا اظهار داشت خودروی R۲ در نیمه اول سال ۲۰۲۶ و با قیمت حدود ۴۵ هزار دلاری راهی بازار خواهد شد. این اخبار درست در زمانی منتشر شدند که ریویان دوران حساسی را پشت سر می گذارد چراکه خودروهای برقی رشد کمتر از حد انتظاری در بازار آمریکا داشته اند.

ریویان R۳ ارزش سهام ریویان اتوموتیو پس از معرفی سه خودروی جدید و اعلام صرفه جویی بیش از ۲ میلیارد دلاری ناشی از توقف ساخت و ساز در کارخانه جورجیا حدود ۱۳ درصد رشد داشته است. از بین سه خودروی جدید یاد شده دو نمونه باعث تعجب مصرف کنندگان و سرمایه گذاران شده است چراکه قبلاً اطلاعات چندانی از آن ها در دست نبود. RJ اسکالنچ مدیرعامل ریویان در مراسم رونمایی از شاسی بلند R۲ دو کراس

PDF Compressor Free Version

# ریویان پس از رونمایی R2 و R3



# بهترین کامیون‌های کشنده چینی



موتور هم از طریق یک گیربکس اتوماتیک AMT ساخت شرکت FAST با ۱۶ دنده جلو و ۲ دنده عقب صورت می‌گیرد. X۵۰۰۰ همچنین از امکانات فراوانی مثل کولر و بخاری درجا، کروز کنترل، گرم‌کن صندلی راننده، سنسور باران، سیستم پایش نقاط کور با دور بین ۳۶۰ درجه، سیستم پایش باد تایرها، ترمز اضطراری، سیستم کنترل پایداری، سیستم کنترل لغزش، سیستم هشدار انحراف از مسیر مجهز است تا یکی از مجهزترین کشنده‌های حال حاضر بازار لقب گیرد. دانگ‌فنگ KX

سابقه همکاری سایپا دیزل با دانگ‌فنگ طولانی است و این شرکت حتی اولین کشنده به اصطلاح ملی خود را هم با نام کاو بر اساس کشنده دانگ‌فنگ تولید کرد. یکی از جدیدترین کشنده‌هایی که سایپا دیزل از این شرکت چینی به ایران آورده، KX نام دارد که در دو نسخه KX۴۸۰ و KX۵۲۰ عرضه می‌شود. هر دو نسخه به پیشرانه ۱۳ لیتری شش سیلندر خطی کامینز مجهز هستند اما این

چینی با قیمتی بیش از نصف نمونه‌های اروپایی که به صورت محدود وارد کشور می‌شوند، در دسترس طیف گسترده‌تری از رانندگان قرار دارند. البته باید در انتخاب از بین این کامیون‌های چینی دقت داشت و سراغ نمونه‌های باکیفیت‌تر رفت. از این رو، قصد داریم در ادامه بهترین کامیون‌های کشنده حال حاضر بازار کشورمان را معرفی کنیم.

شکموتو X۵۰۰۰ کامیون کشنده شکموتو X۵۰۰۰ محصول شرکت چینی شاکمن است و در ایران توسط آرین دیزل مونتاژ و عرضه می‌شود. این کامیون اولین بار در نمایشگاه خودروی اصفهان ۱۴۰۱ رونمایی شد و بعداً آرین دیزل نسخه‌های باری و کمپرسی آن را هم معرفی کرد. این کامیون به یک پیشرانه ۱۳ لیتری شش سیلندر خطی توربودیزل کامینز با اینترکولر مجهز است که ۵۲۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۶۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. با این اعداد، شکموتو X۵۰۰۰ یکی از قوی‌ترین کشنده بازار کشورمان محسوب می‌شود. انتقال نیروی

در بخش کامیون‌های کشنده چینی بازار کشورمان تنوع زیادی شکل گرفته است که می‌تواند انتخاب را دشوار کند. از این رو، در ادامه بهترین کشنده‌های چینی را معرفی خواهیم کرد. روزگاری نه‌چندان دور، در کشورمان بروزترین کامیون‌های اروپایی از برندهایی مثل اسکانیا، ولوو و مرسدس بنز مونتاژ می‌شد اما با تنگ‌تر شدن حلقه تحریم‌ها، کامیون‌سازان مشهور اروپایی یکی پس از دیگری به همکاری با ایران پایان دادند و جای آن‌ها را کامیون‌های خوش‌خطوخال چینی گرفتند. به همین دلیل، امروز کشنده‌های زیادی را از برندهای مختلف چینی در کشورمان می‌بینیم که توسط شرکت‌های مختلفی مونتاژ می‌شوند. این کامیون‌ها هر چند قطعاً کیفیت اروپایی‌ها را ندارند اما نسبت به نمونه‌های قدیمی و بدنامی مثل هوو بسیار بهتر و پیشرفته‌تر شده و در این شرایط می‌توانند گزینه‌ای مناسب برای نوسازی ناوگان کامیون‌های فرسوده کشور باشند و رفاه نسبی را برای رانندگان فراهم کنند. همچنین کشنده‌های

# بازار ایران



سراغ فوتون رفته است و هم‌اکنون دو کشنده □ این شرکت را با نام‌های H4 و H5 مونتاژ می‌کند. این دو کشنده هر دو از پیش‌رانه □ ۱۱.۸ لیتری شش سیلندر خطی کامینز استفاده می‌کنند اما این موتور در H5 خروجی برابر با ۴۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۰۰ نیوتن متر گشتاور را ارائه می‌کند در حالی که این اعداد در H4 به ترتیب ۴۳۰ اسب بخار و ۲۲۰۰ نیوتن متر گشتاور هستند. انتقال نیرو در فوتون H5 توسط یک گیربکس اتوماتیک ZF با ۱۲ دنده جلو و ۴ دنده عقب صورت می‌گیرد در حالی که این کار در H4 از طریق یک گیربکس ZF دستی با ۱۶ دنده جلو و ۲ دنده عقب انجام می‌شود. H5 همچنین از طراحی بروز تر و کابین مدرن تری هم بهره می‌برد اما حدود ۸۵۵ میلیون تومان گران تر است که اختلاف زیادی است. قیمت فوتون H4 هم‌اکنون ۳ میلیارد و ۷۰۵ میلیون تومان و H5 چهار میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان است.

گالوپ وارد بازار سنگین کشورمان شد اما نتوانست موفقیت چندانی کسب کند. با این حال، جک در اوایل سال ۱۴۰۱ این بار با گروه مایان و کشنده جدید گالوپ KV وارد بازار ایران شد. این کامیون در کشورمان با نام دیما عرضه می‌شود. این کامیون که در طراحی کابین از نسل چهارم مرسدس بنز آکتروس الگو برداری کرده، نمای بروزی دارد. دیما از یک پیش‌رانه □ ۱۱.۸ لیتری شش سیلندر خطی کامینز استفاده می‌کند که ۴۹۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۰۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند و به یک گیربکس ZF اتوماتیک با ۱۲ دنده جلو و ۲ دنده عقب مجهز است. دیما در داخل نیز از کابینی بروز بهره می‌برد که با تودوزی چرمی، فضای لوکسی را ایجاد کرده است. کشنده دیما هم‌اکنون با قیمت ۵ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. فوتون H5

ایران خودرو دیزل برای اینکه در بخش سنگین بازار کشورمان حضور داشته باشد سال‌ها است

موتور در نسخه □ اول ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۲۰ نیوتن متر گشتاور و در نسخه □ دوم ۵۲۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۶۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو در هر دو نسخه هم توسط یک گیربکس ZF با ۱۲ دنده جلو و ۲ دنده عقب صورت می‌گیرد. استارت از راه دور، کولر و بخاری درجا، آینه‌های جانبی برقی با گرم‌کن، ترمز اضطراری، رادار حفظ حرکت میان خطوط و ترمز پیشگیری از برخورد جلو هم از جمله امکانات این کامیون هستند. هم‌اکنون دانگ‌فنگ KX480 با قیمت ۵ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و KX520 با قیمت ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان توسط سایپا دیزل به فروش می‌رسد.

دیما HT490

شرکت چینی جک که در بخش خودروهای سواری در کشورمان کاملاً شناخته شده است، در بخش تولید کامیون و کامیونت هم حضور پررنگی دارد. این شرکت اولین بار در دهه ۹۰ شمسی با کشنده

# استقبال قابل توجه از BYD دنزا D9؛ یازده هزار خریدار در ۱۲ ساعت اول فروش!



هفته قبل معرفی شد و پدال نیز خبر مربوط به آن را منتشر کرد. این برند چینی از مگا به عنوان بزرگ‌ترین و جادارترین خودروی سواری و برقی جهان نام می‌برد هر چند به نظر می‌رسد این ادعا درست نباشد.

لی اتو مگا  
لی اتو مگا در حال حاضر فقط با تریم مکس و قیمت حدود ۷۸ هزار دلار در دسترس است و به این ترتیب گران‌ترین محصول شرکت لی اتو به شمار می‌رود. اگرچه مدیران شرکت مکرراً تأکید دارند که مگا در بازه قیمتی فراتر از ۷۰ هزار دلار پرفروش‌ترین خودروی بازار چین خواهد بود اما به نظر می‌رسد عملکرد اولیه آن در بازار ناامید کننده بوده است. لی ژیانگ مؤسس و مدیرعامل این برند یک روز قبل از رونمایی مگا اظهار داشت تعداد افرادی که سپرده رزرو ۷۰۰ دلاری برای خرید مگا را پرداخت کرده‌اند بیشتر از کل فروش خودروی L۹ در سال ۲۰۲۲ بوده است.

اتو مگا به شمار می‌رود. این دو خودرو اخیراً سر و صدای زیادی در بازار خودروهای چندمنظوره چین به راه انداخته‌اند هر چند به نظر می‌رسد سرنوشت متفاوتی در انتظار D۹ و مگا خواهد بود. BYD دنزا D۹ به‌روز شده چندی پیش در مراسم ویژه‌ای در پکن معرفی شد. این خودرو به دو صورت هیبریدی و تمام برقی قابل انتخاب خواهد بود. مدل هفت نفره دنزا DM-i D۹ هیبریدی با ۵ تریم عرضه می‌شود و قیمت پایه حدود ۴۷ هزار دلاری دارد. مدل برقی هفت نفره EV D۹ نیز با قیمت حدود ۵۳ هزار دلار در دسترس خریداران قرار می‌گیرد. با این تفاسیر چینی‌ها قیمت مدل هیبریدی و برقی D۹ را به ترتیب ۱۴۰۰ و ۲۲۰۰ دلار کاهش داده‌اند.

این مینی ون همچنین به‌صورت چهارنفره و با عنوان پایونیر هم در دسترس است و قیمتش به ۸۴ هزار دلار می‌رسد. شایان ذکر است قیمت همین مدل قبل از به‌روزرسانی دنزا حدود ۹۲ هزار دلار بوده است؛ اما لی اتو مگا به‌صورت رسمی در

شرکت دنزا متعلق به BYD چین اعلام کرد در ۱۲ ساعت اول عرضه مینی ون D۹ حدود یازده سفارش برای آن دریافت کرده است.

پیش‌فروش خودروها در روزهای اول عرضه یک ابزار بازاریابی مهم و کلیدی است که برندهای چینی از آن استفاده می‌کنند تا روی خریداران و همچنین رقبا تأثیر بگذارند. دنزا اعلام کرده است در ۱۲ ساعت اول عرضه مینی ون D۹ تعداد ۱۱,۲۸۷ سفارش خرید را دریافت کرده است؛ اما شرکت لی اتو به عنوان رقیب دنزا اشاره‌ای به آمار استقبال از مینی ون جدید مگا نداشته و ارزش سهام شرکت نیز از زمان عرضه مگا تاکنون افت حدود ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد.

استقبال اولیه از یک خودرو معمولاً نشان دهنده عملکرد آن در بازار است و برندهایی که اشاره‌ای به این آمار نمی‌کنند احتمالاً شاهد استقبال سردی از طرف مشتریان بوده‌اند. مینی ون به‌روز شده D۹ که به برند لوکس دنزا تعلق دارد رقیبی برای لی



PDF Compressor Free Version

# پورشه ۹۱۱ توربو S تک آر ت با ۷۹۰ اسب بخار قدر





# ت معرفی شد

## شده است نسخه توربو ۹۱۱ توربو S PDS Compressor-Free Version اسب بخار

قدرت رونمایی کرد.

نسخه استاندارد پورشه ۹۱۱ توربو S جزو بهترین خودروهای اسپرت دنیاست اما زمانی که خواهان قدرت و تمایز بیشتر باشید باید به تیونری همچون تک آرت مراجعه نمایید. جدیدترین پروژه این تیونر آلمانی جزو شاخص ترین آن هاست و باعث می شود ۹۱۱ توربو S قدرت ۷۹۰ اسب بخاری داشته باشد.

خودروی GTstreet R تورینگ تک آرت چیزی بیشتر از بال عقب جدید را در خود جای داده است. این شرکت می گوید کیت بدنه جدید پورشه شامل بیش از ۴۰ درصد قطعات متفاوت است که از جمله آن ها می شود به آپرون های جلو و عقب سفارشی اشاره کرد. همچنین گلگیرهای کربنی جدید، رکاب های جانبی و ورودی های هوای متفاوت و یک کاپوت برجسته در نظر گرفته شده تا این پورشه ۹۱۱ توربو S کاملاً جلب نظر کند. در جای جای خودرو کربن بکار رفته که خریداران می توانند آن را به صورت براق یا مات سفارش دهند.

اما شاید چشمگیرترین تغییرات در بخش عقب رخ داده باشند یعنی جایی که ظاهری کلاسیک را می بینیم. تک آرت از یک اسپویلر ثابت استفاده کرده که توازن خوبی بین داون فورس تولیدی و آپروپنایمیک بهینه



پر قدرت، سیستم تعلیق اسپرت و ارتقا یافته ای نصب شده که باعث کاهش چند میلی متری ارتفاع خودرو می شود. تک آرت همچنین به صورت سفارشی فنرهای پیچشی قابل تنظیم را ارائه می کند. به این لیست باید رینگ های ۲۰ و ۲۱ اینچی جلو و عقب را افزود. تیونر یاد شده ترمزهای دیسکی کربنی را نیز با پرداخت مبلغ بیشتر ارائه کرده است. در کابین هم می توان تریتم های متنوع جرم، آلکانتره، فیبر کربن، آلومینیوم و... را سفارش داد. اما قیمت پورشه ۹۱۱ توربو S تک آرت چقدر است؟ این تیونر تنها قیمت محصول خود در اروپا را اعلام کرده و گفته که حداقل بهای آن ۹۸،۲۵۰ یورو یا حدود ۱۰۷ هزار دلار خواهد بود. البته باید در نظر داشت این قیمت فقط برای کیت تیونینگ است و باید ۲۳۰ هزار دلار دیگر هم برای خرید خود ۹۱۱ توربو S کنار گذاشت. در نهایت باید گفت تک آرت تنها ۲۵ دستگاه از این خودرو را تولید خواهد کرد.

در سرعت های بالا ایجاد می کند. این قطعه همچنین ۶۰ درصد سبک تر از اسپویلر فابریک پورشه است و با طراحی خاص خود باعث می شود پیشرانه خنک تر باقی بماند. این موضوع اهمیت زیادی دارد زیرا قسوی محرکه GTstreet R تورینگ نیز ارتقا یافته است. برای پورشه ۹۱۱ توربو S تک آرت دو کیت قدرت در دسترس است که اولی باعث افزایش ۶۰ اسب بخار و ۱۰۰ نیوتون متری گشتاور پیشرانه می شود؛ اما کیت دوم گیراتر است و با وجود توربوهای جدید و تغییرات نرم افزاری پیشرانه و گیربکس باعث کسب قدرت ۷۹۰ اسب بخار و گشتاور ۹۴۹ نیوتون متری خواهد شد. در واقع قدرت و گشتاور پورشه مورد بحث با کیت دوم به ترتیب ۱۵۰ اسب بخار و ۱۴۹ نیوتون متر افزایش یافته است. همچنین حداکثر سرعت خودرو نیز به ۳۵۰ کیلومتر در ساعت می رسد. به منظور هماهنگی سایر بخش های خودرو با پیشرانه

# خودروهای لوکس فراموش شده؛ از



توسعه خودروی لوکسی با کرایسلر همکاری کرد. انتظارات از این همکاری بالا بود اما علاقه‌مندان که منتظر یک خودروی اسپرت زیبای ایتالیایی با قلب بزرگ آمریکایی بودند، بشدت ناامید شدند. حاصل این همکاری کانورتیبل بنام TC مازراتی بود که طراحی آن بسیار به کرایسلر لبارون شباهت داشت. این خودرو در سال ۱۹۸۷ رونمایی شد و پس از تأخیری به خاطر تصمیم برای تولید در ایتالیا، تحویل آن به خریداران در سال ۱۹۸۹ آغاز شد. نمونه‌های اولیه TC از پیش‌ران ۲.۲ لیتری چهار سیلندر توربوشارژر کرایسلر استفاده می‌کردند اما در سال ۱۹۹۰ یک موتور ۳ لیتری V6 که از میتسوبیشی گرفته شده بود ارائه شد. پرفورمنس ضعیف، طراحی ساده و قیمت گران ۳۵ هزار دلاری (معادل ۷۰ هزار دلار سال ۲۰۲۰) باعث شکست TC

رولزرویس زمانی که در اوایل دهه ۷۰ از پنین فارینا طراحی یک کوپه بزرگ و باشکوه را خواست، سنت‌شکنی کرد زیرا این شرکت معمولاً طراحی محصولاتش را خودش انجام می‌داد اما این بار امیدوار بود با بهره گرفتن از DNA ایتالیایی کوپه هیجان‌انگیزتری را ارائه کند. نتیجه نهایی اما بحث‌برانگیز بود زیرا برخی کامارگ را دوست داشتند و برخی از آن متنفر بودند. این ماشین با پیش‌ران ۶.۷۵ لیتری V8 رولزرویس و گیربکس اتوماتیک جنرال موتورز به بازار عرضه شد. از سال ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۶ تنها ۵۳۰ دستگاه از کامارگ تولید شد که اکثر آن‌ها در ایالات متحده فروخته شدند. کرایسلر TC مازراتی مازراتی در دورانی که متعلق به دتوماسو بود، برای

در این مطلب به خودروهای لوکسی خواهیم پرداخت که به دلایل مختلفی در بازار شکست خوردند و امروز کاملاً فراموش شده‌اند. به دست آوردن جایگاهی مطمئن در بخش خودروهای لوکس کار بسیار سختی است. در این بخش خودروسازان نوپا و حتی قدیمی با رقابت سختی مواجه هستند و حتی برندهایی که سابقه زیادی در زمینه ساخت خودروهای لوکس دارند گاهی اوقات توسط رقبای جدید و یا تغییر در انتظارات خریداران غافلگیر می‌شوند. این خودروها معمولاً پس از چند سال فروش ناامیدکننده به بایگانی فرستاده می‌شوند. در ادامه با پدال همراه شوید تا به خودروهای لوکسی که از یادها محو شدند نگاهی داشته باشیم. رولزرویس کامارگ سال ۱۹۷۵

# لکسوس HS تا هیوندای سنتیال



راندشت و ملنیا نتوانست نظر خریداران را جلب کند. تاترا ۷۰۰ سال ۱۹۹۵  
 ۷۰۰ آخرین خودروی سواری تاترا و اولین محصول این شرکت بود که پس از فروپاشی بلوک شرق ساخته شد. تاترا که دهه‌ها با ساخت سدان‌های لوکس موتور عقب برای مقامات دولتی چکسلواکی روزگار گذرانده بود، در ۷۰۰ هم از همین فرمول استفاده کرد اما وقتی در بازار آزاد در برابر خودروهایی مثل آئودی و مرسدس قرار گرفت، شرایط کاملاً تغییر کرد. این خودرو مثل پیشینیان خود از یک پیشرانه ۳.۵ لیتری ۷۸ هوا خنک استفاده می‌کرد که در عقب نصب شده بود. باین حال، از آنجایی که خیلی‌ها هنوز نام تاترا را مرتبط با دولت کمونیستی قدیم می‌دانستند، استقبال

مزدا ملنیا سال ۱۹۹۴  
 مزدا در سال ۱۹۹۱ به پیروی از هوندا، تویوتا و نیسان، برند لوکسی بنام آمانتی را معرفی کرد. این برند قرار بود تا سال ۱۹۹۴ سه خودروی لوکس بنام‌های ۳۰۰، ۵۰۰ و ۱۰۰۰ را به بازار عرضه کند اما زمانی که در سال ۱۹۹۲ اقتصاد ژاپن فروپاشید، این پروژه بلندی پروازانه شکست خورد. باین حال، دو خودروی اول که فرایند توسعه آن‌ها تکمیل شده بود با نام مزدا زدوس ۶ و زدوس ۹ راهی بازار شدند. زدوس ۹ که به عنوان جایگزین ۹۲۹ در صدر سبده محصولات مزدا قرار گرفت و تا سال ۲۰۰۲ تولید شد، در آمریکا با نام ملنیا به فروش رسید. باین حال، نشان مزدا در بخش خودروهای لوکس اعتبار مرسدس یا لکسوس

شد و تا پایان تولید در سال ۱۹۹۱ تنها حدود ۷,۳۰۰ دستگاه از آن ساخته شد.  
 آکورا ویگور سال ۱۹۹۱  
 آکورا سدان ویگور را برای قرار گرفتن بین مدل‌های اینتگرا و لجن در نظر گرفته بود. در حالی که رقبای این خودرو و همگی دیفرانسیل عقب بودند، مهندسان ژاپنی تصمیم گرفتند پیشرانه ۲.۵ لیتری پنج سیلندر ۱۷۶ اسب بخاری را به صورت طولی نصب کرده و نیروی آن را به چرخ‌های جلو منتقل کنند. روی کاغذ، این ترکیب بهترین‌های دو جهان را ارائه می‌کرد اما در عمل نه خوبی‌های خودروهای دیفرانسیل عقب را داشت و نه مزیت‌های مدل‌های دیفرانسیل جلو را. آکورا در سال ۱۹۹۵ ویگور را با مدل TL جایگزین کرد.



از ۲۷۰۰ بسیار پایین بود و تولید آن در سال ۱۹۹۹ پس از ساخت کمتر از ۱۰۰ دستگاه خاتمه یافت.

لکسوس HS سال ۲۰۰۸

زمانی که تویوتا متوجه شد خریداران پریوس میانگین درآمد بالایی دارند، به این نتیجه رسید که لکسوس می‌تواند به راحتی از این شرایط سود ببرد. از این رو، سدان HS در نمایشگاه دیترویت ۲۰۰۸ معرفی و صرفاً با پیشرانه هیبریدی به بازار عرضه شد. با این حال، خریداران آمریکایی علاقه‌ای به یک لکسوس هیبریدی کوچک نداشتند و پس از فروش تنها ۲۱ هزار دستگاه در آمریکا، تولید آن در سال ۲۰۱۲ خاتمه یافت. البته HS در ژاپن فروش بهتری را تجربه کرد.

هیوندای سنتنیال سال ۲۰۰۹

هیوندای اکوس که در برخی بازارها با نام سنتنیال عرضه می‌شد، در نسل اول بر اساس میتسوبیشی پرودیا ساخته شده بود. نسل دوم این خودرو اما توسط خود هیوندای و با توجه به بازار آمریکا توسعه پیدا کرد. هیوندای با افتخار این ماشین را جایگزین ارزان‌تری برای آئودی A۸ و مرسدس بنز S کلاس معرفی کرد اما بعداً متوجه شد کسانی که یک A۸ نمی‌خواهند اما توان خرید آن را ندارند سراغ خودروهای لوکس دست‌دوم آلمانی می‌روند نه یک سدان کره‌ای. با این حال، هیوندای ناامید نشد و بعداً سدان G۹۰ از برند جنسیس را به عنوان جانشین سنتنیال معرفی کرد.

لینکلن MKT سال ۲۰۰۹

سدان لینکلن تاون کار به دلیل محبوبیت فوق‌العاده در بین شرکت‌های لیموزین و تاکسی‌رانی، یکی از پرفروش‌ترین خودروهای لوکس بازار بود اما وقتی زمان ساخت جایگزینی برای این خودرو فرارسید، لینکلن یک کراس اوور سه ردیفه را برای این کار انتخاب کرد که بر اساس فورد فلکس ساخته شده بود. MKT با پیشرانه ۳.۷ لیتری V۶ که به چرخ‌های جلو نیرو می‌داد بسیار کسل‌کننده بود هر چند که ارائه موتور ۳.۵ لیتری V۶ توئین توربو با ۳۵۵ اسب بخار قدرت شرایط را بهتر کرد. با این حال، شرکت‌های ساخت لیموزین که به سدان شاسی‌نردبانی لینکلن عادت کرده بودند، علاقه‌ای به یک کراس اوور یکپارچه با ظاهر غیرمعمول نداشتند و خریداران عادی هم سراغ چنین خودروی نمی‌رفتند. به همین دلیل، بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۲۰ تنها ۵۰ هزار دستگاه از MKT فروخته شد.

کیا K۹۰۰ سال ۲۰۱۲

لوکس‌ترین سدان تاریخ کیا مثل سنتنیال که پلت‌فرم مشترکی با آن داشت، تجهیزات زیادی را نسبت به قیمت خود ارائه می‌کرد اما نمی‌توانست خریداران را متقاعد به خرید خودروی لوکسی با نشان کیا کند. با این حال، سازنده کره‌ای یک بار دیگر شانس خود را امتحان کرد و نسل دوم K۹۰۰ را در سال ۲۰۱۹ به بازار فرستاد. این بار موتورهای V۶ و V۸ تنفس طبیعی با یک موتور ۳.۳ لیتری V۶ توئین توربو جایگزین شدند و نمای بیرونی کمی لوکس‌تر و سنتی‌تر از نسل قبلی شد اما خریداران هنوز هم به سدان بزرگ کیا اهمیت نمی‌دادند. به همین دلیل، K۹۰۰ در سال ۲۰۲۰ بی‌سروصدا از بازار آمریکا حذف شد اما در بازار داخلی کره جنوبی هنوز عرضه می‌شود.





### کادیلاک ELR سال ۲۰۱۳

ELR کوپه شیکي بود که بر اساس شورلت ولت ساخته شد و قرار بود آغازگر حرکت کادیلاک به سمت الکتریکی سازی باشد. این خودرو از نسخه تقویت شده قوای محرکه پلاگین هیبریدی شورلت ولت با یک پیشرانه ۱.۴ لیتری چهار سیلندر و یک موتور الکتریکی با مجموعاً ۲۱۷ اسب بخار قدرت استفاده می کرد. با این حال، قیمت ۷۵ هزار دلاری ELR بسیار گران و حدود دو برابر ولت بود. به همین دلیل، مجموعاً کمتر از ۳ هزار دستگاه از این کوپه لوکس هیبریدی ساخته شد و پس از چهار سال کنار گذاشته شد.



# شاسی‌بلندی راحت و سریع



بررسی خود را با قوای محرکه آغاز می‌کنیم. این نسخه RX به پیشرانه ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری توربو و دو واحد برقی مجهز است تا در مجموع ۳۶۶ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. خروجی این خودرو نسبت به دومین مدل پر قدرت خانواده RX حدود ۹۱ اسب بخار بیشتر است و از نظر قدرت و گشتاور در پله‌ای بالاتر از آکورا MDX تایپ S قرار می‌گیرد. البته قدرت RX Sport ۵۰۰h بیش از ۱۰۰ اسب بخار کمتر از IS با همین پسوند خواهد بود. همه می‌دانیم که درخواست از لکسوس برای نصب پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی در این شاسی‌بلند امری غیرمنطقی خواهد بود اما مدل به اصطلاح F پر فورمنس با پیشرانه ۴ سیلندری حس درستی ندارد چه رسد به اینکه هیبریدی هم باشد.

توضیح دهند که چرا خودروی یاد شده از نظر دینامیکی به پای بی ام و ۳ نمی‌رسد. البته خود ما خودروی IS ۵۰۰ F Sport را علیرغم کاستی‌های موجود دوست داریم. همین موضوع درباره شاسی‌بلند ۵۰۰h FRX Sport نیز صدق می‌کند، خودرویی که اولین نسخه پر فورمنس از خانواده RX به شمار می‌رود (پکیج‌های طراحی ظاهری F Sport قبلی را در نظر نگرفتیم). این خودرو می‌بایست با استفاده از حرف F قدرت زیاد و سیستم تعلیق اسپرت تری می‌داشت و ما احتمالاً آن را به خاطر هویت برجسته خود تحسین می‌کردیم اما این‌گونه نیست و کراس اور لکسوس با بهبودهای حداقلی در بخش فنی معرفی شده است. اگرچه همین حرکت به ظاهر کوچک نیز تحسین برانگیز است اما قطعاً کافی نخواهد بود.

یکی از برجسته‌ترین شاسی‌بلندهای لکسوس را می‌توان F Sport RX ۵۰۰h دانست که در ادامه به بررسی آن می‌پردازیم. حرف F در محصولات لکسوس همانند یک ابر تیره به نظر می‌رسد. در واقع ژاپنی‌ها قبلاً از این حرف برای تمایز مواردی همچون پیشرانه پر قدرت، صدای تولیدی گیراتر و ویژگی‌های لوکس استفاده کرده‌اند؛ اما این روزها مشخص نیست که لکسوس از حرف F برای چه چیزی سود می‌برد چرا که اوضاع دنیای خودرو تغییر یافته است. مثال بارز این موضوع را می‌توان خودروی جدید IS ۵۰۰ F Sport دانست. خودرویی که باید جانشین برجسته IS باشد در عوض با انتظاراتی غیرمنتظره و نامی نه چندان جالب همراه شده است. با این تفاسیر لکسوس مجبور نیست به خبرنگاران و ترول‌های مجازی



خریداران RX خواهد بود اما طرفداران سرسخت رانندگی هیجان‌انگیز از آن فاصله خواهند گرفت. لاستیک‌های استاندارد گودیر ایگل تورینگ نیز چسبندگی کافی ندارند و زمانی که بخواهید واقعاً به پیچ‌ها حمله کنید احساس اعتماد به نفس را به راننده القا نخواهند کرد. اما با این تفاسیر هنوز هم با یک لکسوس RX روبرو هستیم و به همین خاطر جدای از کمبودهای موجود در زمینه پرفورمنس، RX Sport ۵۰۰h هم شاسی‌بلندی عالی برای استفاده روزمره به شمار می‌رود. زمانی که حالت نرمال رانندگی را انتخاب کنید شتاب گیری مناسب خودرو با سیستم تعلیق و فرمان بسیار نرم همراه خواهد شد. در کابین هم صدای چندانی وجود ندارد و به ندرت صدای باد یا لاستیک از بیرون به گوش می‌رسد.

شاسی بلند لوکس ژاپنی‌ها در سیکل شهری / بزرگراهی / ترکیبی به ترتیب ۸.۷/۸.۴/۸.۷ لیتر سوخت در صد کیلومتر مصرف می‌کند و پس از مدل هیبریدی استاندارد بهترین مصرف سوخت را بین تمامی نسخه‌های RX دارد؛ اما لکسوس RX Sport ۵۰۰h از نظر دینامیکی ما را به اندازه‌ای که نشان F Sport شایستگی دارد متقاعد نکرد. این خودرو از همان معماری GA-K بکار رفته در محصولات خانواده تویوتا و لکسوس همچون کمری و NX استفاده کرده اما وزن زیاد و ساختار پیچیده باعث شده در پیچ‌ها عملکرد محتاطانه‌ای داشته باشد. فرمان خودرو حس کرختی و نرمی دارد و سیستم تعلیق نیز حتی در حالت اسپرت دامپرهای تطبیقی بیش از حد نرم حس می‌شود. این امر احتمالاً باب میل اکثر

هر چند خودروی مورد بحث را نباید کند دانست چرا که در ۵.۵ ثانیه از سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر در ساعت می‌رسد و گشتاور آنی پیش‌ران‌های برقی نیز شتاب گیری بسیار خوبی را فراهم می‌کنند. چنین عملکردی برای شاسی‌بلندی با وزن ۲۱۷۴ کیلوگرمی بسیار خوب خواهد بود. حداکثر گشتاور در دور ۲ هزار حاصل می‌شود و دو پیش‌ران برقی هماهنگی بی‌نقصی با پیش‌ران بنزینی دارند و خبری از انتقال ناهنجار قدرت در مجموعه نیست. یکی از این پیش‌ران‌ها بین پیش‌ران درون‌سوز و گیربکس نصب شده در حالی که پیش‌ران دوم نیز روی اکسل عقب جای دارد. گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک هم بسیار نرم و روان عمل می‌کند. اما حرف h در نام خودرو نیز به این معنی است که RX ۵۰۰h هم سریع و هم کم‌مصرف است.

PDF Compressor Free Version





PDF Compressor Free Version



# PDF Compressor Free Version

# رالی WRC سال ۲۰۲۵ هم بنزینی خواهد بود



گروه‌ها بتوانند از زیرساخت‌های محلی بیشتر استفاده کنند.

مدیرعامل FIA، «محمد بن سلایم»، می‌گوید: رسیدن به مرحله‌ای که کمسیون WRC می‌تواند پس از تایید WMSC، روی نهایی‌سازی درخواست‌هایی کار کند که مسیر آینده WRC را تثبیت می‌کنند، یک لحظه مهم برای رقابت‌های قهرمانی، سهام‌دارانش و به‌طور کلی جامعه رالی به شمار می‌رود.

شایان‌ذکر است که نتیجه «نظرسنجی تعهد هواداران WRC» در حین نوشتن پیشنهاد نهایی با دقت بالایی توسط کمسیون WRC بررسی خواهد شد. در حالی که به مسیر خود را برای ارائه WRC با حال‌وهوای امروزی و آماده برای آینده ادامه می‌دهیم، شخصا از تمام دست‌اندرکاران تشکر می‌کنم.

در حالی که مسابقات IMSA، فرمول ۱ و WEC با تغییرات پیوسته رقابت‌هایی داغ‌تر از همیشه را رقم می‌زنند، WRC در سال‌های اخیر آن تازگی و جذب مخاطب گذشته خود را از دست داده است. حذف پیشران هیبریدی و تمام بنزینی کردن موتورها هم راهی برای جلب توجه خودرودوستان بیشتر محسوب می‌شود. حال اینکه فصل ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ چقدر هیجان را برای هواداران قدیمی و جدید WRC رقم خواهد زد، با گذر زمان مشخص خواهد شد

سپس در فصل ۲۰۲۶، قوانین تازه رالی ۱ معرفی خواهند شد که شامل بدنه یک خودروی تولیدی روی اسکلت همیشگی و ایمن خواهد بود.

تا آن زمان، قدرت به حدود ۳۳۰ اسب بخار محدود خواهد شد و موتور و جعبه‌دنده خودروها هم از نمونه‌های رالی ۲ به عاریه گرفته خواهد شد. هر خودرو نهایتاً تا ۴۰۰ هزار یورو هزینه خواهد داشت و سازندگان مجبور می‌شوند تا آن‌ها را برای فروش آماده کنند.

FIA با اعلام خبر حذف کمک پیشران برقی وعده داده در اولین فرصت زیرشاخه تمام برقی این مسابقات را هم معرفی خواهد کرد. این نهاد می‌خواهد عملکرد نمونه‌های برقی را به خودروهای بنزینی رالی ۱ برساند تا شاید در آینده نزدیک بتوانیم شاهد تقابل این دو گروه باشیم.

از دیگر برنامه‌های کارگروه WRC می‌توان به معرفی تیم تبلیغات WRC در درون FIA اشاره کرد که این مسابقات قهرمانی را تبلیغ می‌کند. برگزارکنندگان رویدادها هم از این پس برای توسعه مسیرهای رالی دست بازتری خواهند داشت. مسابقات هم از حالت رقابت‌های کوتاه بیشتر شکل استقامتی به خود می‌گیرند. شمار کارکنان یک تیم سه خودرویی هم محدود خواهد شد. آخرین اقدام این مجموعه هم برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل انجام شده تا

مسابقه‌دهندگان رالی جهانی در فصل ۲۰۲۵ از پیشران هیبریدی استفاده نخواهد کرد. قهرمانی رالی جهانی در سال ۲۰۲۲ از رالی ۱ پلاگین هیبریدی رونمایی کرد اما هنوز دو سال از عمر آن نگذشته است، از تصمیم خود پشیمان شده و اعلام کرده که برای سال آینده این مسابقات، موتورهای برقی نیست؛ بنابراین با حذف این خدمه، خودروهای WRC سبک‌تر و سریع‌تر خواهند شد.

پس از آنکه کارگروه WRC به حذف سامانه هیبریدی از کلاس‌های بالارده مسابقات رالی چراغ سبز داد، این تصمیم در جلسه شورای جهانی موتوراسپرت نهایی شد. به این ترتیب از فصل ۲۰۲۵ به بعد، خودروهای رالی ۱ از سوخت‌های سبب استفاده خواهند کرد. به گزارش تاپ‌گیر، با وجود کاهش ۱۰۰ اسب بخاری خودروها به خاطر حذف موتور برقی، عملکردشان چندان افت نخواهد کرد؛ چون وزن کمتر شده و کاهش محدودیت ورودی هوا به توربوشارژرها اجازه می‌دهد تا بهتر نفس بکشند. رالی ۲ هم سال آینده دچار تغییر خواهد شد؛ آن‌هایی که در WRC شرکت خواهند کرد می‌توانند برای کاهش فاصله زمانی‌شان با خودروهای رالی ۱ از محدودکننده بزرگ‌تر، اگزوز بزرگ‌تر، جعبه‌دنده با دنده‌های پشت‌فرمان و بالچه عقب بهره‌مندی شوند.



# بهترین و بدترین برندهای خودرو ساز سال ۲۰۲۴



کنار گذاشته شده بودند؛ چراکه تنها یک محصول از هر کدام بررسی شده بود.

فهرست برترین خودروها برای سال ۲۰۲۴ شامل مدلهایی چون سوپارو کراس ترک، تویوتا پریوس / پریوس پریم و تسلا مدل Y است. در این قسمت از رده بندی کانسومر ریپورتر، ۷ دستگاه از میان ۱۰ خودروی برتر برقی بودند و قیمتی زیر ۳۰ هزار دلار داشتند. تنها مدل های بنزینی ۱۰ خودروی برتر کراس تک، فراستر و مزدا ۳ بودند. مدل های پلاگین هیبریدی ستاره بررسی های امسال به شمار می رفتند. ملامت تخصص رسانه یاد شده مدعی شده اند که تصمیم گیری درست درباره آن هائیزماند زمان بیشتر است.

میتسوبیسی اوت لندر سفارشی به گزارش CR مدل های PHEV در ابتدا هزینه بیشتری را بر دوش خریدار می گذارند اما با گذر زمان و صرفه جویی، از مدل های بنزینی به صرفه تر می شوند؛ جدا از آنکه بسیاری از مدل های هیبریدی از پرداخت مالیات اضافه دولتی معاف می شوند و موتور بنزینی آن ها تسلی خاطر مالکانی می شود که به گستره مسافت قابل پیمایش خودروهایشان اهمیت زیادی می دهند.

جگوار	۳۲
لندرور	۳۳
جیپ	۳۴

سه برند آلفارومئو، مازراتی، مرسدس بنز و فولکس واگن هم نزدیک به آخرین فهرست قرار گرفته بودند. تسلا به انتهای لیست نزدیک نبود اما نهایتاً به رتبه هجدهم رسید. جلوتر از برقی ساز آمریکایی، شرکت فورد در مقام هفدهم بود که به گفته متخصصان CR، بیشترین پیشرفت را در مقایسه با سایرین داشته است.

در نقطه مقابل این مجموعه ها، CR توصیه می کند که مردم به خرید خودروهای بی ام و، هوندا، مینی، کیا، پورشه و آکورا بپردازند. دو برند برتر امسال مانند سال ۲۰۲۳ هستند، بی ام و با امتیاز ۸۲ در صدر گروه قرار دارد و پس از آن سوپارو با امتیاز ۸۰ قرار دارد. نکته کلیدی برای هر دو شرکت، امتیازات بالای آنها از تست جاده ای و قابلیت اطمینان پیش بینی شده بسیار خوب است. پورشه هم با امتیاز ۸۰ جایگاه سوم را به خود اختصاص داده است. البته این رسانه اعلام کرده چهار برند لوسید، پول استار و رم از این بررسی

مجموعه «کانسومر ریپورتر»، CR، که کار بررسی و تحلیل کیفیت محصولات گوناگون در بازار و گردهم آوری نظر کاربران را انجام می دهد، در بخشی از انجام وظایفش به بررسی خودروها نیز می پردازد. خودروهای تازه بخش مهمی از گزارش های CR را تشکیل می دهند. در راستای همین گزارش ها، اخیر فهرستی از خودروهای پیشنهادی برای سال ۲۰۲۴ بر اساس پارامترهای تست های جاده ای (شامل بیش از ۵۰ تست)، قابلیت اطمینان (بر اساس گزارش مالکان)، رضایت و ایمنی منتشر شده است. هر چند در فهرست یاد شده معمولاً این ۱۰ خودروی برتر هستند که توجه ویژه را می بینند اما بدترین ها خودروها هم نگاه برخی از کاربران را به خود جلب می کنند تا مبادا به فکر خرید آن ها بیافتند.

تویوتا پریوس

قعر نشینان فهرست بهترین خودروهای بازار به شرح زیر است:

هف	برند
۳۰	ریویان
۳۱	جی ام سی



# اولین جت جنگنده جهان



نمی‌دانست این هواپیما اگر به‌عنوان یک جنگنده استفاده شود می‌تواند بمباران استراتژیک متفکرانه و تهاجم به اروپا را متوقف یا حداقل کمتر کند. یکی از برترین خلبان‌های لوفت‌وافه در این باره می‌گوید: با وجود انبوه جنگنده‌های موسستانگ و لایتنینگ، داشتن یک جت به‌عنوان جنگنده برای آلمان بسیار مهم بود و با اینکه هیتلر دستور ساخت بمبافکن را داده بود اما آزمایش جنگنده همچنان مجاز بود. البته مطمئناً این کار نتیجه نهایی جنگ را تغییر نمی‌داد زیرا ما قبلاً به‌طور کامل شکست خورده بودیم اما احتمالاً پایان جنگ را به تعویق می‌انداخت زیرا اگر **Me 262** در تعداد زیادی عملیاتی و استفاده می‌شد احتمالاً جلوی حمله **Me 262** در ژوئن ۱۹۴۴ را می‌گرفت.

تمام مشکلات **Me 262** اما در دستورات سیاسی خلاصه نمی‌شد و هر چند بیش از ۱۴۰۰ فروند از این هواپیما ساخته شد اما در یک زمان واحد تنها چند صد فروند می‌توانستند پرواز کنند و به نبرد بپردازند. این بیشتر به خاطر بمباران گسترده آلمان توسط متفکرانه بود که کارخانه‌ها و منابع اصلی را نابود کرد. علاوه بر این، موتورهای این جنگنده که

۲۸۰ شد که اولین پرواز خود را در ۳۰ مارس ۱۹۴۱ انجام داد. با این حال، مشکلات موتور **Pr 23302** بامو و همین‌طور علاقه **Me 262** لوفت‌وافه (نیروی هوای آلمان) به مسراشمیت و توانایی‌های **Me 262** باعث شد در مارس ۱۹۴۳ بازرس کل نیروی هوایی دستور توقف کار روی **He 280** را بدهد.

نازی‌ها در آن زمان از یک جنگنده بمبافکن سریع بنام ده‌ویلدن موسکیتو می‌ترسیدند که جدی‌وروفایتر امروزی بود. موسکیتو از اکثر جنگنده‌ها سریع‌تر بود، برای صرفه‌جویی در متریال استراتژیک در بدنه آن از چوب استفاده شده بود و می‌توانست چند هزار کیلوگرم بمب را روی یک هدف خالی کند. به همین دلیل، توانایی **Me 262** برای تعقیب موسکیتو کمک بزرگی به آلمان نازی می‌کرد که پیش‌از این جنگنده‌های موتور پیستونی کندتر و فاقد رادار **Me 109** را در آسمان‌ها داشت. از **Me 262** چندین نسخه ساخته شد که برخی از آن‌ها به رادار مجهز بودند و حتی برخی از دو صندلی بهره می‌بردند.

ده‌ویلدن موسکیتو  
با این حال، هیتلر **Me 262** را برای مأموریت‌های جنگنده بمبافکن می‌خواست نه برتری هوایی و

مسراشمیت **Me 262** هر چند به‌طور رسمی اولین جت جنگنده جهان محسوب نمی‌شود اما اولین جنگنده تولید انبوه دنیا بود و بیش از ۱,۴۰۰ فروند از آن ساخته شد.

**Me 262** ابتدا به درخواست رهبر آلمان نازی آدولف هیتلر طراحی شد که خواهان سلاح شگفت‌انگیزی برای بمباران متفکرانه بود. برای این هواپیما استفاده از موتورهای جت در نظر گرفته شده بود که هاینکل و بامو در اوایل دهه ۳۰ کار روی آن را آغاز کرده بودند. بدین ترتیب، در اواسط سال ۱۹۳۹ طراحی جنگنده‌ای برای مسراشمیت با سرعت ۹۶۰ کیلومتر بر ساعت آغاز شد. با این حال، در فوریه ۱۹۴۰، فرمانده کل نیروی هوای آلمان نازی «هرمان گورینگ» دستور توقف کار روی موتورهای جت را صادر کرد و چند سال طول کشید تا دوباره آلمان‌ها برای توسعه موتورهای جت سرمایه‌گذاری کنند.

به همین دلیل، **Me 262** نتوانست به اولین جت جنگنده‌ای تبدیل شود که به آسمان می‌رود زیرا این عنوان به هاینکل **He 178** رسید که اولین پرواز خود را در ۲۷ آگوست ۱۹۳۹ انجام داد. البته این یک پروتوتایپ آزمایشی بود که نهایتاً منجر به ساخت **He**



فلزی که نیاز داشتیم را بسازد اما نمی توانست نیاز کل اسکادران را تأمین کند. این کمبود قطعات حفظ Me 262 در آسمان را بسیار دشوار کرده بود. علاوه بر این، راکت های این جنگنده هم به دلیل مشکل در سیم کشی گاهی شلیک نمی شدند. این موضوع سرعت Me 262 را کاهش می داد و آن را به هدف آسان تری برای جنگنده هایی تبدیل می کرد که بمب افکن های متفقین را اسکورت می کردند. به همین دلیل، یکی از تاکتیک های متفقین شکار Me 262 و نشان دادن آن در پایگاه های خود بود زمانی که سرعت و ارتفاع پایین و سوخت کمی داشت. با این حال، استفاده از Me 262 به عنوان یک جنگنده بجای بمب افکن آسان تر بود. این هواپیما چهار توپ ۳۰ میلی متری در دماغه خود داشت که می توانست به راحتی دشمنان را هدف قرار دهد. یکی از خلبانان بریتانیایی می گوید: به نظر من، Me 262 ترسناک ترین هواپیمای جنگ جهانی دوم بود. آلمان نازی حدود پنج سال قبل از متفقین اقدام به توسعه جت جنگنده کرد و هر چند Me 262 قربانی محدودیت های زمان و قطعه شد اما نمونه هایی از آن که توسط متفقین شکار شدند به توسعه جنگنده های بریتانیایی، فرانسوی، آمریکایی و حتی شوروی کمک کردند.

ساخت یانکرز بودند و جومو نام داشتند قابل اعتماد نبودند. اولین موتور های جت نمی توانستند تغییرات ناگهانی در چپه گاز را تحمل کنند و به همین دلیل، از ترس از کار افتادن موتور های جومو، به خلبانان Me 262 گفته می شد دسته گاز را به طور ناگهانی حرکت ندهد.

یکی دیگر از خلبانان لوفت وافه در این باره می گوید:

این موتور ها به زمان بیشتری برای توسعه و آزمایش نیاز داشتند که ما نداشتیم. همچنین ما با کمبود فولاد مرغوب مواجه بودیم که برای ساخت این موتور ها بسیار حیاتی بود. این موتور ها به تغییر شتاب و قدرت بسیار حساس بودند و به همین دلیل در پایان جنگ دستگاهی برای کنترل خود کار شتاب گیری هواپیما ساخته و نصب شد. بدین ترتیب، دستگاه به طور خود کار افزایش رانش را تنظیم می کرد و نیازی نبود خلبان این کار را انجام دهد

علاوه بر این، تعمیر و نگهداری موتور های جومو هم بسیار دشوار بود. سرگرد «ولفگانگ شنگ» که اسکادران Me 262 را رهبری می کرد در این باره می گوید:

نبود قطعات موتور مشکل بزرگی بود و به همین دلیل تعویض موتور بسیار آسان تر از تعمیر آن بود. البته ما یک ماشین کار خبره داشتیم که سعی می کرد تمام قطعات

PDF Compressor Free Version

# نزدیک تر شدن آئودی به فرمول یک





# با تکمیل فرایند خرید تیم سائوبر

علیرغم تغییرات مدیریتی اخیر، آئودی به حضور در مسابقات فرمول یک ۲۰۲۶ متعهد است و فرایند خرید تیم سائوبر را تکمیل می‌کند.

رسانه‌ها خبر از تکمیل مرحله بعدی خرید تیم سائوبر توسط آئودی می‌دهند و اولیور هافمن یکی از اعضای هیئت‌مدیره این خودروساز آلمانی به عنوان مدیر سائوبر و بالاتر از مدیرعامل و مدیر اسبق تیم فرمول یک مک لارن یعنی آندراس سیدل انتخاب شده است. ارباب حلقه‌ها در گرنده‌پری بلژیک ۲۰۲۲ بر نامه‌های خود برای ورود به فرمول یک در سال ۲۰۲۶ اعلام کرد اما از آن زمان تاکنون دوزمن مدیرعامل اسبق شرکت جای خود را به گرنوت دالتر داده، فردی که درباره حضور در فرمول یک احتیاط بیشتری به خرج می‌دهد.

هافمن مدیر توسعه ارشد آئودی است که از حضور این برند در فرمول یک حمایت می‌کند. نکته جالب اینکه برخی افراد او را مقصر تأخیر در توسعه محصولات جدید جاده‌ای و افت فروش آئودی می‌دانند. همین امر بازار گمانه‌زنی‌ها درباره عدم حضور ارباب حلقه‌ها در فرمول یک و حتی فروش این پروژه تازه متولد شده را داغ کرده بود؛ اما شایعات مورد بحث تا حد زیادی فروکش کرده‌اند و آئودی با خرید بیش از ۲۵ درصد سائوبر در اوایل سال ۲۰۲۳ قدم اول را محکم برداشت. هم‌اکنون نیز باور بر این است آئودی فرایند خرید این تیم را به‌طور کامل انجام می‌دهد. اگر چه در ابتدا بر نامه‌های آئودی برای خرید ۷۵ درصد سائوبر منتشر شده بود اما بلومبرگ می‌گوید مالکیت ارباب حلقه‌ها در این تیم به ۱۰۰ درصد خواهد رسید. سیدل در آستانه برگزاری گرنده‌پری عربستان سعودی گفت به کارکنان تیم خبر داده خرید سائوبر توسط آئودی به مرحله نهایی رسیده است. زمانی که آئودی در اکتبر ۲۰۲۲ اعلام کرد سائوبر همکاری استراتژیک برای ورود به فرمول یک خواهد بود چارچوب زمانی این معامله تا حد زیادی مشخص شد. ژرمن‌ها اظهار داشتند:

بخش اعظم فرایند نقل و انتقال سائوبر به آئودی شامل کارکنان، تأسیسات و زیرساخت فنی تا سال ۲۰۲۳ تکمیل خواهد شد و اولین تست‌های رانندگی با پیش‌رانه‌های توسعه یافته بر اساس قوانین جدید فرمول یک نیز قرار است در سال ۲۰۲۵ انجام شوند. الساندرو آلونی برآوی از مدیران تیم سائوبر به اشاره به تعهد آئودی به فرمول یک گفته است:

پروژه خرید سائوبر توسط آئودی بر اساس چارچوب زمانی مشخص و موافقت سهامداران به پیش می‌رود. اگر چه ما از وضعیت کلی اطراف خود خبر نداریم اما می‌دانیم که حمایتی قوی وجود دارد. آندراس سیدل در حال همکاری نزدیک با مدیران آئودی برای توسعه تیم تا سال ۲۰۲۶ است و این چیزی است که فکر می‌کنم اهمیت زیادی دارد.

او ادامه می‌دهد:

در حال حاضر برخی گمانه‌زنی‌های رسانه‌ای وجود دارد. البته دانستن اینکه وضعیت پروژه فرمول یک آئودی در چه حالی است برای همه جالب خواهد بود اما وضعیت برای ما خوب است. ما تلاش‌های زیادی در همه سطوح انجام می‌دهیم و این همکاری با آئودی ادامه دارد. تغییری رخ نداده و ما همچنان به هدف خود در سال ۲۰۲۶ متعهد هستیم و باید تلاش‌های بیشتری بکنیم.



# ملاقات با اولین لامبورگینی اوروِس دو در جهان ساخت منصوری

PDF Compressor Free Version



پهن تری را روی اوروِس نصب کرده و در این بخش شاهد ورودی های هوای بزرگ و جدید روی ستو هستیم.

این تیونر مشهور در قدم بعد یک کیت بدنه کاملاً متمایز را در نظر گرفته که باعث می شود اوروِس دو در چهره ای خشن و گیرا داشته باشد. بال بزرگ، دیفیوزر جدید و چندین تریم دیگر جزو بخش های گوناگون این کیت جدید هستند. وناتوس کوپه A بر پایه مدل منصوری شکل گرفته و از نظر قوای محرکه تغییری ندارد. به این ترتیب شاسی بلند دو در منصوری ۹۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۱۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند.

قدبلند تیون شده لامبورگینی هم اکنون می تواند در عرض ۲.۹ ثانیه از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد و حداکثر سرعت ۳۲۳ کیلومتر در ساعت را ثبت کند که ۱۰ کیلومتر در ساعت بهتر از نسخه استاندارد است. البته باید گفت منصوری طیف وسیعی از آپشن ها را برای کابین اوروِس دو در نظر گرفته که شامل دوخت سفید و تریم مشکی و همچنین مکانیم ناشوی صندلی های جلوست تا سر نشینان عقب با راحتی بیشتری داخل کابین وارد شده یا از آن خارج شوند. در نهایت باید گفت این

همه شما عزیزان به خوبی با کمپانی منصوری به عنوان تیونر لوکس ترین و گران قیمت ترین خودروهای دنیا آشنایی دارد. این شرکت به دلیل عرضه کیت های تیونینگ و پکیج های قدرت قابل توجه شناخته می شود اما جدیدترین پروژه منصوری چیزی کاملاً متمایز از محصولات قبلی اش خواهد بود. منصوری پس از دریافت چندین درخواست از مالکان لامبورگینی اوروِس در نهایت تصمیم گرفته است نسخه دو در این شاسی بلند ایتالیایی را معرفی کند. واضح است که محصول نهایی کاملاً متفاوت از سایر مدل های تیون شده اوروِس است و جلب توجه می کند. منصوری می گوید تبدیل این درخواست ها به واقعیت حدود یک و نیم سال زمان برده است. البته زمانی که به کاتالوگ محصولات منصوری از جمله کلاس و کالینان منصوری ادیشن نگاه کنید کاملاً متوجه توانایی های این شرکت خواهید شد.

شاسی بلند مورد بحث با نام وناتوس کوپه ایوو شناخته می شود و تغییرات زیادی را تجربه کرده است. در آغاز باید گفت ستون خودرو ۲۰۰ میلی متر به عقب کشیده شده و این امر به معنی رشد ابعاد در های جلوست. این اتفاقات در حالی رخ داده که تمامی استانداردهای ایمنی حفظ شده اند. منصوری سپس پانل های عقب بزرگ تر و

PDF Compressor Free Version

Smile  
always.



همیشه لبخند بزن

PDF Compressor Free Version

owner®



مداد مکانیکی جدید انر با:

- نوک دو زمانه

- گریپ نرم پلاستیکی

- گیره محکم فلزی

یک دوست خوب و در دسترس برای اجرای

آسان و لذت بخش ایده‌های خوب شما



دوست‌های خوب

