

- ۵ خودرو برتر که هنوز با گیربکس های دستی ارائه می شوند
- پیکاپ مرسدس بنز رقیب فور د F-۱۵۰ خواهد شد؟
- معرفی Lynk & Co، نخستین محصول برند جدید چینی
- بهترین مفهومی های تاریخ فور د



مقایسه کراس اوورهای داجیا داستر، سانگ یانگ تیوولی و سوزوکی ویتارا

رتبه اول: داجیا داستر

تغییراتی که داجیا اخیراً اعمال کرده چندان ظاهر داستر را تغییر نداده اما این خودرو راحتی قابل قبول و پایداری مناسبی در جاده داشته و مهم تر از آن از قیمتی فوق العاده مقرون به صرفه سود می برد.

داجیا داستر

عملکرد موتور و گیربکس را می توان در حد کافی ارزیابی کرد اما در مقابل مصرف سوخت آن نیز به همان میزان کم بوده و فضای زیادی در اختیار دارد. به هر حال با چنین قیمتی کمتر خودروی آفرودی را می توانید تهیه کنید!

رتبه دوم: سوزوکی ویتارا

اگر اندکی از راحتی سواری را فدای دینامیک رانندگی کنید ویتارا کراس اوور خوبی خواهد بود. ویتارا نسبت به دو خودروی دیگر تست شده از سواری بهتر، فرمان تیز تر و شاسی باثبات تری برخوردار بود.

سوزوکی ویتارا

همچنین با وجود کارایی بالای موتور اما مصرف سوخت آن به ویژه در نسخه دیزل که خیلی پایین است اما فضای کم صندوق بار و قیمت بالا آن را نهایتاً در رتبه دوم قرار داد.

رتبه سوم: سانگ یانگ تیوولی XLV

هر چند سازنده کره ای بار تقا تیوولی استاندارد به XLV قابلیت های خوبی به آن اضافه کرده اما قیمت آن کماکان گران است. صندوق بار بزرگی دارد و اگر منصفانه بنگریم کیفیت ساخت آن نیز خوب است اما سواری تیوولی تعریفی ندارد.

سانگ یانگ تیوولی XLV

مصرف سوخت و هزینه استهلاک آن نسبت به دو خودروی دیگر بالاتر است و در نهایت رتبه ای بهتر از سوم کسب نخواهد کرد.

منبع: اخبار خودرو

کارایی این کراس اوورهای باشد. در ادامه این رقابت مشخص خواهد شد کدام یک در ملاک های زیر بیشترین امتیاز را کسب خواهند کرد.

مقایسه کراس اوورهای داجیا داستر، سانگ یانگ تیوولی و سوزوکی ویتارا قابلیت آفرود

هر سه خودروی مورد تست قابلیت انتخاب آرایش چهار چرخ متحرک را داشته و لاقبل به صورت آپشن از قفل دیفرانسیل نیز برخوردارند. علاوه بر این سوزوکی از سه حالت رانندگی برفی، گل و لای و اسپرت بهره مند است اما داستر با داشتن ارتفاع بیشتر کف خودرو از سطح زمین بهتر می تواند از پس ناهمواری های مسیرهای آفرود برباید. به علت ارتفاع پایین کف تیوولی از سطح زمین حرکت در مسیرهای آفرود باید با دقت بیشتری برانید.

امکانات وزیبایی

داستر از قابلیت مناسب آفرود برخوردار بوده و از ویژگی های طراحی قابل ذکری سود می برد؛ با این حال همانند تیوولی و ویتارا از سقف بار رنگ آمیزی جداگانه برخوردار نیست. دو خودروی اخیر امکانات سفارشی بیشتری در نمای بیرونی و تجهیزات بیشتری را در داخل خودرو در اختیار می گذارند.

کیفیت

به دلیل ظاهر ساده داجیا داستر این کراس اوور ممکن است برای عده ای از ازان قیمت و بی کیفیت به نظر برسد اما باید توجه کنید که داجیا مسیر رو به شدی را در تولید داستر پیموده است. شاید کیفیت ساخت و مواد بکار رفته در آن کیفیت دو رقیب دیگر را نداشته باشد اما خیلی هم با آنها فاصله ای ندارد. علاوه بر اینکه نباید از یاد برد داستر با توجه به قیمت پایین خود به مراتب در دسترس تر و کاربردی تری نماید.

تر زمینه قابلیت های آفرود آرایش چهار چرخ متحرک بسیار اهمیت دارد اما چیزی که اینجا بیشتر مدنظر ماست قیمت و کارایی این کراس اوورهای باشد به گزارش اتاق خبر به نقل از autoexpress، سانگ یانگ ادعا می کند که با تیوولی به یک سبک جدید در ساختار خودرو دست یافته است. هر چند خودرو ساز کره ای عنوان اس یو وی استیشن را به این محصول جدیدش اطلاق کرده اما نباید فریب این القاب را خورد، چرا که تیوولی هنوز هم چیزی بیش از یک کراس اوور متعارف نیست.

مقایسه کراس اوورهای داجیا داستر، سانگ یانگ تیوولی و سوزوکی ویتارا

XLV یک بهسازی به موقع و مناسب بر روی تیوولی بود که موجب شده اکثر خریداران این نسخه را به نمونه استاندارد ترجیح دهند. این مدل با وجود داشتن برخی تجهیزات بیشتر اما ظاهر و موتوری مشابه با نمونه استاندارد برخوردار است. با این حال فضای بیشتر و ابعاد بزرگتر در XLV طبیعتاً قیمت بالاتر را نیز به همراه دارد. نمونه ای که در این آزمایش حضور دارد تیپ ELX ۴x۴ با گیربکس دستی است که ۱۹۵۰۰ پوند قیمت دارد.

درست است که تیوولی به عنوان یک کراس اوور اقتصادی جایگاه مناسبی را در اختیار دار اما هستنند رقبایی که سانگ یانگ را در این زمینه پشت سر گذاشته اند و به عنوان یکی از جدی ترین رقبای باید از کراس اوور ارزان قیمت داجیا داستر نام برد.

البته داستر نیز برای برتری در این آزمایش سوزوکی ویتارا را در پیش رو دارد که با داشتن ظاهری به روز تر به آرایش چهار چرخ متحرک و موتور ۱۶ لیتری دیزل نیز مجهز است.

در زمینه قابلیت های آفرود آرایش چهار چرخ متحرک بسیار اهمیت دارد اما چیزی که اینجا بیشتر مدنظر ماست قیمت و

خبر

معرفی Lynk & Co 01، نخستین محصول برند جدید جیلی



اتاق خبر: در این هفته، شهر برلین میزبان مراسم خصوصی جیلی بود که با حضور معاون فروش و بازاریابی این شرکت برگزار شد. در این مراسم هم برند جدید جیلی معرفی و هم از نخستین محصول این برند پرده برداری شد.

به گزارش اتاق خبر به نقل از اخبار خودرو، در این هفته، شهر برلین میزبان مراسم خصوصی جیلی بود که با حضور معاون فروش و بازاریابی این شرکت برگزار شد. در این مراسم هم برند جدید جیلی معرفی و هم از نخستین محصول این برند پرده برداری شد. جیلی با پشتوانه مهندسين ولوو، حالا توانش را جمع کرده است تا پای Lynk & Co را به صنعت خودروسازی باز کند.

اولین خودروی این برند Lynk & Co ۰۱ نام دارد؛ این شاسی بلند جمع و جور با اینکه در چین تولید می شود اما مهندسی و طراحی آن در سوئد انجام شده است. ۰۱ از پلتفرم ارتقایافته CMA ولوو بهره می برد؛ همان پلتفرمی که سال آینده کوچکترین شاسی بلند ولوو، XC۴۰، نیز با آن ساخته می شود. بنابراین باید انتظار داشت که همچون ولوو XC۴۰ با پیشرانۀ توربوشارژر ۳ یا ۴ سیلندر و همچنین با گیربکس دستی یا ۷ سرعته دو کلاچه وارد بازار شود. امکان عرضه نسخه پلاگین هیبریدی این خودرو نیز وجود دارد ولی احتمالاً بعد از عرضه مدل اصلی به بازار می آید.

در جدول فوق، از دیدن فاصله محوری زیاد Lynk & Co ۰۱ تعجب نکنید؛ این شاسی بلند در چین تولید می شود و چینی ها هم عاشق خودروهایی با فاصله محوری زیاد، یا اصطلاحاً لانگ، هستند. به عبارت دیگر ۰۱ با اینکه در کلاس جمع و جور هاست اما فاصله محوری آن در محدود شاسی بلندهای متوسط بازار قرار دارد. به عنوان مثال ۲/۷۳ متر یعنی بیشتر از هیوندای سانتافه و تنها ۵ میلی متر کمتر از کیا سورنتو!

به لحاظ ایمنی، Lynk & Co ۰۱ مجهز به برخی سیستم های پیشگیری از تصادف ولوو است؛ سیستم هایی مانند ترمز اضطراری، هشدار دهنده برخورد از جلو، کروز کنترل هوشمند، هشدار دهنده نقطه کور، تشخیص عابر پیاده و هشدار خروج از لاین برای ۰۱ پیش بینی شده است.

۵ خودرو برتر که هنوز با گیربکس های دستی ارائه می شوند

اتاق خبر: این روزها گیربکس های دستی و سامانه های انتقال قدرت یکی پس از دیگری از رده خارج می شوند و به جای آن سامانه های ۲ کلاچه جایگزین می شوند. این روند یک مفهوم ناامید کننده را با خود همراه می کند و آن این است که لذت رانندگی با اسپورت ها کاهش می یابد. اما در این میان موضوعی که سرنوشت گیربکس های دستی را تعیین می کند. اینک به معرفی ۵ خودرو برتری می پردازیم که همچنان با سامانه انتقال قدرت دستی ارائه می شوند. اخبار و گزارش ها حکایت از این دارند که نسخه دوست داشتنی جولیای الفارومو در آمریکای شمالی تنها با سامانه انتقال قدرت خودکار ارائه می شوند و این موضوع یادآور روند در حال انقراض گیربکس های دستی است. خوشبختانه هنوز خودروهای انگشت شماری با گیربکس های دستی ارائه می شوند که لذت و قدرت رانندگی زنده می کنند. یکی از بهترین این خودروها فورد فوکوس RS است. این خودرو نه تنها یکی از جالب ترین هاچ بک های فورد به شمار می آید، بلکه بهترین مدل موجود این کلاس با گیربکس دستی است.

مزدا میاتا MX-۵

شورلت کوروت



هیچ کس شورلت را به دلیل دور انداختن گیربکس های دستی سرزنش نخواهد کرد، اما قطعاً این خودرو سازی به دلیل استفاده از سامانه انتقال قدرت دستی بیشتر تحسین می شود. حتی ابر خودرو کوروت Z۰۶ با یک نسخه سامانه انتقال قدرت ۷ سرعته دستی بهتر نیز عمل می کند.

مدت هاست که میاتا با مفهوم لذت رانندگی یکسان شده است و در این میان سامانه انتقال قدرت دستی نقش بسیار مهمی را در این میان بازی می کند. این سنت ادامه مدلی است که در نسخه های قبلی با سقف سخت وجود داشته است.

تویوتا تاکوما

بی امو M۳



البته می توان مدل M۴ کوپه بی امو را در این لیست گنجانده. تقریباً موتور و سامانه انتقال این خودرو تغییر چندانی با بیامو M۳ ندارد. اما استفاده از یک سامانه انتقال دستی روی خودروی اسپورت دستی عاقلانه به نظر می رسد. ارائه یک خودروی دستی روی یک سدان فوق العاده محسوب خواهد شد که در بیامو M۳ شاهد آن هستیم.

با وجود اینکه تاکوما بیشتر در شمار پیکاپ هاست تا خودروها اما هنوز با سه پدال و یک اهرم پیدا می شود. این وسیله نقلیه در شمار آفرودی های بیست و اعتبارش را از سه پدال گرفته است.

خبر

آفرودی ترین خودروی جهان

اتاق خبر: اگرچه نمونه‌های واقعی این خودرو در سال‌های آتی وارد خواهند شد، اما ارزیابی روی نمونه‌های اولیه این خودرو به صورت مخفیانه در نقاط مختلف جهان آغاز شده است.

به گزارش اتاق خبر به نقل از "اتوکار"، خودروسازی لندروور قصد دارد دیفنדרهای جدید را به آفرودی ترین خودروهای جهان تبدیل کند، بنابراین برای اجرایی کردن این خواسته، این خودروها میزبان طیف وسیعی از فناوری‌های پیشرفته خواهند بود. محدوده فناوری‌ها در این خودرو از مدل‌های جدید دیسک‌آوری این خودرو سازی نیز پیشی گرفته است.



برای تضمین اینکه قابلیت‌های آفرودی این خودرو تا حد امکان افزایش یافته است، موتور به صورت طولی و در بخش جلوی خودرو نصب شده و به وسیله یک پوشش انتقالی جداگانه همراهی می‌شود. به علاوه دیفنדרهای جدید از همان پلت‌فرم و شالوده "رنج‌روور" های کنونی بهره می‌برند و فاصله بین دو محور آنها نیز یکی است. با وجود این شباهت‌ها مدل‌های جدید جمع و جور تر به نظر می‌آیند که آن را مدیون قوس‌های کمر ارتفاع در طراحی هستند. البته مانورهای این خودرو مانند گذشته تضمین شده است و از قدرت خودرو کاسته نمی‌شود.



اگرچه نمونه‌های واقعی این خودرو در سال‌های آتی وارد خواهند شد، اما ارزیابی روی نمونه‌های اولیه این خودرو به صورت مخفیانه در نقاط مختلف جهان آغاز شده است. بر اساس گزارش‌ها، در ساختار و بدنه این مدل به شکل گسترده از آلومینیوم و آلیاژهای این فلز استفاده شده است. احتمالاً دو دسته متفاوت از موتورهای دیزلی و بنزینی برای این خودرو ساخته خواهد شد. این موتورها با هر دو سامانه انتقال دس‌تی یا خودکار هماهنگ خواهند شد. تنظیمات زیاد و جداگانه ای برای این خودروها در نظر گرفته شده است. با تمام این تغییرات که تقریباً منجر به ساخت خودرویی جدید شده، شرکت سازنده تلاش کرده تا شباهت دیفنדרهای قدیمی را در قالب نوستالوژیک در مدل‌های جدید احیاء کند.

بهترین مشهوری‌های تاریخ فورده

اتاق خبر: بسیاری از مردم GT را با مک‌لارن یا لامبورگینی اشتباه می‌گیرند. به گزارش اتاق خبر به نقل از "اتوکار"، فورده نیز مانند دیگر خودروسازان جهان برای پیش‌نمایش فناوری‌های مورد استفاده، طراحی‌های ویژه یا نمایش صفات خاص در روند خودروسازی خود از مدل‌های مفهومی و کانسپت‌های خاص استفاده کرده است. اکثر مدل‌های مفهومی دیدی اجمالی از مدل‌های آتی یک گروه صنعتی ارائه می‌دهند. پس از آن پذیرش عمومی و نظرات کارشناسی از سوی متخصصان و رسانه‌ها باعث می‌شود تا با ایجاد تغییراتی مدل‌های ساده‌تر از خودروهای مفهومی وارد خط تولید انبوه شود. البته مدل‌های مفهومی وجود دارند که هرگز روشنایی یک روز را نمی‌بینند. فورده نیز تعداد زیادی از این مدل‌های مفهومی را تولید کرده است.

مدل مفهومی موستانگ Giugiaro



دیر زمانی از فروش جهانی فوردهای موستانگ نمی‌گذرد. طراح ایتالیایی Giugiaro با ارائه مدل مفهومی موستانگ در نمایشگاه خودرویی ۲۰۰۶ همگان را شگفت زده کرد. فوردهای موستانگی که بعدها وارد بازار شدند، با مدل مفهومی متفاوت بودند، اما شرکت ایتالیایی تمام تلاش خود را برای نزدیک کردن مدل‌های واقعی به مدل مفهومی انجام داد. ایده طراحی این خودرو از سوی طراح ایتالیایی در سال ۲۰۰۵ به مقامات و هیئت مدیره ارائه شد و کمی بعد در همان سال مقدمات ساخت نمونه مفهومی آغاز شد.

کانسپت GT۹۰



بسیاری بر این باورند که کانسپت GT۹۰ بهترین مدل مفهومی ساخته شده توسط فورده است. این نسخه اولین بار در سال ۱۹۹۵ در نمایشگاه خودرویی دیترویت نشان داده شد. احتمالاً در آن زمان قدرتمندترین سوپر خودروی جهان لقب گرفت و جایگزین معنوی GT۴۰ محسوب شد و تشابهات زیادی با جگوار XJ۲۲۰ داشت. این خودرو به یک موتور ۶ لیتری V۱۲ با خروجی بیش از ۷۲۰ اسب بخار مجهز شد. تاسف‌بار است که این خودرو هرگز به خط تولید انبوه نرسید.

مدل مفهومی ایراستریم فورده



برای اولین بار در نمایشگاه خودرویی ۲۰۰۷ دیترویت به نمایش درآمد. این مدل مفهومی فورده نمایشگر زبان طراحی آینده کراس‌اوورهای این گروه صنعتی بود. این مدل با الهام از مدل تفریحی ایراستریم دهه ۳۰ میلادی ساخته شد. در این مدل مفهومی خودروساز امریکایی از فرصت استفاده کرد و به پیش‌نمایش سامانه سوخت سلولی هیدروژنی و پلاگین هیبریدی پرداخت. با این وجود تقریباً ۱۰ سال بعد از نمایش این مدل مفهومی فورده هیچ خودرویی با این مشخصات در بازار ندارد. فورده فلکس که در سال ۲۰۰۹ معرفی شد شکل جعبه‌مانند را از ایراستریم قرض گرفت.

مدل مفهومی ماینتی تونکا



فورده برای نمایش قدرت خود در نمایشگاه ۲۰۰۲ دیترویت از این خودرو استفاده کرد. این خودروی زرد، پرچم جوش و اسپورت، در آن زمان به سامانه‌های پیشرفته و سامانه مولد قدرت جدید مجهز شد. این خودرو در آن زمان به عنوان یک پیک‌آپ تراک سنگین با قابلیت اجرای وظایف سنگین شناخته شد. در سال ۲۰۰۲ استفاده از چراغ‌های LED در این پیک‌آپ مورد استفاده گرفت که این روزها کاملاً متداول شده است.

مدل مفهومی GT

شما نمی‌توانید در فهرست بهترین کانسپت‌های فورده مدل GT را نادیده بگیرید که یکی از بهترین‌های فورده در سال‌های اخیر است. این خودرو از سپر به سپر خیره‌کننده ظاهر شده است و می‌تواند رقیب بسیاری از بهترین مدل‌های ایتالیایی محسوب شود. بسیاری از مردم این مدل را با مک‌لارن یا لامبورگینی اشتباه می‌گیرند. فورده پیش از این اعلام کرده بود که تعداد محدودی از این مدل را تولید می‌کند.



مدیر مسئول: غلامحسین جمیلی

سر دبیر: اردشیر پشنگ

دبیر تحریریه: احسان احمدی

تحریریه: محمدحسن گودرزی

فاطمه نبی پور، مهدیه فردیس

شادی پشنگ، نرگس قبادی

مدیر بازرگانی: فرامرز عبدالحی

مدیر هنری: علی صائمی

تلفن سازمان آگهی ها: ۲۲۰۸۴۲۳۶

صندوق پستی: ۱۹۹۸۹۹۳۷۹۶

تلفن: ۲۲۱۳۳۲۵۶

فاکس: ۲۲۰۸۴۲۳۶



ایمیل: info@otaghnews.com
نشانی: تهران - سعادت آباد - بلوار سرو غربی
نرسیده به میدان کتاب - پلاک ۱۲۶ - طبقه اول - واحد ۲

پیکاپ مرسدس بنز رقیب فور د F-۱۵۰ خواهد شد؟

تا زهوارد یا تویوتا های لوکس و فور د رنجر بر خوردار است که مدل های مذکور در کلاسی جای می گیرند که سالانه بیش از دو میلیون دستگاه فروش می کنند. اما مرسدس بنز معتقد است تقاضا برای پیکاپ های مید سایز تا سال ۲۰۲۵ رشدی تصاعدی داشته و می تواند با پیکاپ های فول سایز برابری کند.

mercedes-benz-x-class



مورهنیوگ همچنین عقیده دارد که ۹۵ درصد از سهم سه میلیون دستگاه پیکاپ فول سایز بازار آمریکای شمالی به طور تقریباً انحصاری در اختیار سه شرکت بزرگ قرار داشته و رقابت برای ۵ درصد باقی مانده چندان عاقلانه نیست.

وی می گوید: «این یکی از دلایلی است که ما کلاس فول سایز را انتخاب نکردیم و همچنین فعلاً قصد عرضه X کلاس در بازار آمریکا را نیز نداریم.

شاید در آینده اوضاع تغییر کند، اما در حال حاضر به نظر نمی رسد بازار آمریکا جذابیتی برای محصول جدید ما داشته باشد.»

با وجود صحبت های مورهنیوگ اما در حال حاضر پیکاپ های مید سایز مانند فور د رنجر در آمریکا عرضه می شوند.

اما در هر صورت مشتریان آمریکای شمالی برای ورود مرسدس بنز به بازار پیکاپ های این کشور باید کماکان منتظر باشند.

دارد، می شد حدس زد که یک پیکاپ متوسط بیشتر در بازارهایی مثل استرالیا خواهان دارد و تقاضای بازارهایی مثل آمریکای شمالی، مربوط به پیکاپ های فول سایز می شود.

mercedes-benz-x-class



ولکر مورهنیوگ مدیر سابق AMG و مدیر فعلی بخش ون مرسدس بنز در باره ایده ساخت X کلاس جدید می گوید که تنها پس از سال ۲۰۱۲ بود که شرکت به این قطعیت رسید که بر روی ساخت یک پیکاپ متوسط تمرکز کند.

«چرا ما از ابتدا آمریکای شمالی را انتخاب نکردیم؟ درست است که پیکاپ فول سایز در این منطقه بازار خوبی داشته و از تقاضای سه میلیون دستگاه در سال برخوردار است، اما باید بدانیم که تمرکز بر بازار آمریکای شمالی امکان تولید یک محصول جهانی را از ما سلب می کند.»

mercedes-benz-x-class



اکنون فور د سری F به عنوان پر فروش ترین پیکاپ آمریکای با ابعاد بزرگتری نسبت به X کلاس

در هفته ای که گذشت، مرسدس بنز از پیکاپ X کلاس در سوئد رونمایی کرد. هر چند این خودرو بر پایه نیسان ناوارا ساخته شده است اما از ابعاد بزرگتری نسبت به مدل ژاپنی بر خوردار است. به گزارش اتاق خبر به نقل از motoring، پیکاپ مذکور یک سایز متوسط محسوب می شود اما مدیر ارشد اجرایی این خودروساز آلمانی بیان کرده است که ایده ساخت یک پیکاپ فول سایز، احتمالاً بر اساس پلتفرم نیسان تینتان توسط مرسدس بنز دنبال می شود که می تواند رقیبی برای فور د F-۱۵۰، شورلت سیلورادو و دو جرم باشد.

f218-۰۰۱-mercedes-benz-x-class



بنابراین اکنون عدم حضور پیکاپ جدید مرسدس بنز در بازار آمریکای شمالی بیش از پیش قابل درک شده و می توان این طور استنباط کرد که آلمانی ها به جای یک پیکاپ سایز متوسط بر روی یک محصول فول سایز در این بازار تمرکز کرده اند.

nissan-titan



در واقع از همان سال ۲۰۱۰ که مرسدس بنز اعلام کرد این شرکت پتانسیل ساخت یک پیکاپ را