امن‌ترین خودروی شاسی بلند سایز متوسط جهان را بشناسید

تسلا جدیدترین عضو خانواده خود، یعنی شاسی بلند سایز متوسط تسلا مدل ۷ را به‌عنوان امن‌ترین خودرو در این رده معرفی کرده است. این خودرو از کنترل‌کننده‌های الکترونیکی، مرکز ثقل پایین، ساختار مستحکم بدنه و همچنین توجه ویژه به مناطق کوچك بدنه سود می‌برد که در بیشتر مواقع از سوی سازندگان نادیده گرفته می‌شود. / پرشین خودرو

نسخه جدید ام جی زد.اس لیمیتد

ام جی در حال معرفی نسخه سفارشی جدیدی از شاسی بلند فشرده زد.اس (ZS) است. این خودرو فقط به تعداد ۴۰۰ دستگاه تولید خواهد شد. این نسخه تنها با رنگ بدنه سفید در دسترس بوده و در آن می‌توان جلوپنجره مشکی براق و عناصر قرمز روی سپرها را مشاهده کرد. رینگ‌های ۱۷ اینچی آلیاژی نیز تکمیل کننده ظاهر این شاسی‌بلند هستند. این کراس اوور کوچك را می‌توان با دو پیشرانه سفارش داد. / پدال

عجیب‌ترین ماشین‌های مسابقه‌ای جهان

آشنایی با ۱۰ نمونه از خودروهایی که پیامدهای طراحی عجیب‌شان تجارب ارزشمندی برای مهندسان به ارمغان آورد

فراز سهیلی‌آزاد
دانش

به‌طور پیش‌فرض ماشین‌های مسابقه‌ای با هدف دستیابی به آخرین حد و مرزهای کارایی و سرعت ساخته می‌شوند. به‌همین علت تولیدکنندگان این نوع خودروها به‌جای این‌که یك ماشین پیشرفته و به‌روز را از صفر طراحی و تولید کنند، اغلب مدل‌های تولید شده معمولی را برای مسابقه تغییر می‌دهند. به‌عنوان مثال بدنه ماشین را ارتقا می‌دهند و به آن بادشکن (spoilers)، مبادله‌کننده هوا (air dampers) و چیزهای دیگر اضافه می‌کنند. بیشتر این خودروها سطح ارتفاع پایینی دارند و باله بادشکن بسیار بزرگی روی صندوق عقب آنها قرار دارد. امروزه شما می‌توانید یك خودروی تولید شده را از کارخانه بخرید، با آن به پیست مسابقه بروید و حتی برنده مسابقه شوید! می‌توان گفت علاوه بر افزایش کارایی و قابلیت‌های این گونه ماشین‌ها، زیبایی بصری آنها نیز روزبه‌روز بالا رفته است و امروزه ما با خودروهای مسابقه‌ای بسیار هیجان‌انگیزی روبه‌رو هستیم. درواقع بعضی از تولیدکنندگان کم‌کم به فکر افزایش خطوط تولید خود افتاده‌اند تا بتوانند آن خودروهای قدیمی و معمولی را به مدل‌هایی بسیار جذاب‌تر تبدیل کنند. اما در این میان برخی از مهندسان و طراحان، خودروهایی ارائه کرده‌اند که ظاهر عجیب و غریبی دارند! تقریبا در هر سری از خانواده خودروهای مسابقه‌ای که از جانب یك خودروساز تولید می‌شوند، حداقل یك ماشین وجود دارد که با بقیه متفاوت است. خودرویی که نه‌تنها ظاهری خنده‌دار و عجیب دارد، بلکه گاهی به معنای واقعی کلمه «زشت» است! دلیلش این است که یا برای ایجاد قابلیت‌های آیرودینامیکی (Aerodynamic) بهتر، آخرین علوم و فناوری در این حوزه روی بدنه این خودروها به‌کار گرفته شده و در مقابل از وضعیت ظاهری آنها چشم‌پوشی شده است یا در برخی موارد این خودروها از ابتدا به‌همین صورت طراحی شده‌اند! در دنیای متنوع خودروهای اسپرت با هم نگاهی خواهیم انداخت به عجیب‌ترین و غیرعادی‌ترین خودروهای مسابقه‌ای.

منبع: Motor Junkie

ناردی ۷۵۰ بیسیلورو (Nardi 750 Bisiluro)

در اوایل دهه ۱۳۳۰ قوانین مسابقات اتومبیلرانی به مراتب ساده‌تر از قوانین امروزی بود. بسیاری از خودروسازان در این دوران طرح‌های خلاقانه‌ای برای ساخت سریع‌ترین ماشین در پیست مسابقات ارائه می‌کردند. اما ناردی ۷۵۰ بیسیلورو شاید به جرأت یکی از مضحك‌ترین ماشین‌هایی است که در سال ۱۳۳۴ وارد مسابقات ۲۴ ساعته لِمنز شد. ایده اصلی در طراحی بیسیلورو این بود که موتور و باك در یك سمت خودرو و راننده در طرف دیگر آن قرار گیرند تا تعادل خودرو به خوبی حفظ شود! اما نتیجه این خلاقیت، ماشین روباز بسیار عجیب و غریبی شبیه دو اژدر (نوعی سلاح انفجاری پرتابی که از دریا و در درون آب پرتاب می‌شود) شد که در کنار هم جوش داده‌اند. گرچه این خودرو ظاهر تیزرو و قدرت موتور مناسبی داشت، اما کنترل آن برای راننده بسیار دشوار بود و به‌همین دلیل نتوانست در بازار موفق باشد.

زیردریایی طلایی (Golden Submarine)

زمانی که این خودرو برای اولین بار در سال ۱۲۹۶ وارد پیست اتومبیلرانی شد بیشتر شبیه یك اثر هنری بود تا یك ماشین مسابقه‌ای! این خودرو ساخته چهره‌های مشهور صحنه مسابقات اتومبیلرانی آن زمان یعنی اوایل قرن بیستم میلادی بود. ایده طراحی این خودرو، تولید ماشین مسابقه‌ای بسیار سریع با آیرودینامیك مناسب بود که در زمان تصادفات نیز بتواند از راننده به خوبی محافظت کند. اما در آن سال‌ها هیچ یك از خودروهای تولیدی سرپوشیده نبودند. به همین علت طراحی این خودرو اندکی پیچیده و پیشرفته محسوب می‌شد. به خاطر شکل ظاهری و رنگ طلایی این خودرو، به زیردریایی طلایی معروف شد. این خودرو به‌خاطر موتور ۴/۷ لیتری‌اش بر اساس استانداردهای زمان خودش بسیار سریع بود. این خودرو در مجموع در ۵۴ مسابقه شرکت کرد و برنده ۲۰ مسابقه شد که نتیجه بسیار قابل قبولی است.

ماشین توربو اِس‌تی‌پی پاکستون (STP Paxton Turbocar)

زمانی که این خودرو برای اولین‌بار سال ۱۳۴۶ در مسابقات سرعت شرکت کرد، خیلی از عاشقان دنیای اتومبیلرانی را تحت تأثیر خود قرار داد. این خودرو از تمام خودروهایی که تا آن روز در پیست‌های اتومبیلرانی دیده شده بودند، چه از لحاظ فناوری و چه از لحاظ طراحی ویژه‌ای که داشت یك سر و گردن بالاتر بود. مهم‌ترین ویژگی این خودرو مسابقه‌ای، موتور توربینی‌اش بود که در سمت چپ آن قرار گرفته بود. برای ایجاد تعادل وزنی، راننده در سمت راست خودرو قرار می‌گرفت. این توربوی پر قدرت عملکرد بالا و فرمان‌پذیری بسیار خوبی در مسابقه سرعت داشت و در بیشتر مسیر مسابقه سرعت پیشتاز بود. اما زمانی که فقط سه دور تا پایان مسابقه باقی مانده بود، دیگر نتوانست با قدرت به مسیرش ادامه دهد و در جایگاه ششم قرار گرفت.

کادیلاك «هیولا» (Cadillac Le Monstre)

در اوایل دهه ۱۳۱۰ شمسی/ ۱۹۳۰ میلادی کادیلاك با دو ماشین مسابقه‌ای جدید وارد رقابت‌های ۲۴ ساعته «لِمنز» (Le Mans) شد. یکی از آنها «شیطان» (به زبان فرانسوی: De Ville) نام داشت که خودرویی کوپه و سراسر تقویت شده برای مسابقات بود، درحالی‌که دیگری خودروی عجیب روبازی بود که از ابتدا برای مسابقه طراحی شده بود. این ماشین به‌خاطر شکل ظاهری عجیب و غریبش به «هیولا» (به زبان فرانسوی: Le Monstre) معروف شده بود! با این‌که بدنه «هیولا» سبك‌تر و آیرودینامیك‌تر از خودروهای معمولی کادیلاك بود، ولی در میدان مسابقه موفق ظاهر نشد!

هوانورد عقاب سفارشی (Eagle Aircraft Flyer Special)

این ماشین مسابقه‌ای جذاب، طراحی ویژه‌ای برای افزایش کارایی ساختار آیرودینامکش داشت. طراحی این خودرو به‌دست دین ویلسون، مهندس صنایع هوایی، انجام شد. هوانورد عقاب سفارشی اوایل دهه ۱۳۶۰ معرفی و با بهترین مواد اولیه ساخته شد. اما متأسفانه در اولین مسابقه خود نتوانست خود را اثبات کند. با وجود این در سال‌های پس از آن بسیاری از سازندگان خودروهای مسابقه‌ای از برخی ویژگی‌های این خودروی استثنایی در تولیدات خود بهره بردند.

رولزرویس کورنیش (Rolls Royce Corniche)

یکی از شرکت‌های خودروسازی که تا مدت‌ها وارد دنیای مسابقات سرعت نشده بود، خودروسازی رولزرویس بود. هدف اصلی این شرکت خودروسازی تولید خودروهای بسیار لوکس برای گشتی راحت در خیابان‌ها بود، نه ساخت خودرویی پرسرعت و وحشی! اما سرانجام در یکی از روزهای مسابقه اتومبیلرانی مشهور پاریس. داکار، راننده‌ای فرانسوی سوار بر یك رولزرویس کورنیش کوپه سفارشی وارد مسابقه شد. اما این فقط ظاهر ماشین بود که به نظر رولزرویس بود. در حقیقت برای تولید این ماشین از شاسی خاص، موتور ۵/۷ لیتری شورولت و سیستم انتقال قدرت تویوتا استفاده شده بود. اما همچنان جلوپنجره، بدنه خودرو و برخی قطعات داخلی تولید شرکت رولزرویس بودند.

«قایق نمایشی» تامی آیوو (Tommy Ivo Showboat)

زمانی که اولین ماشین‌های مخصوص درگ (drag) در پیست‌های ویژه این مسابقات شروع به رقابت کردند، مردم از دیدن خودروهایی با چرخ‌های عقب بزرگ، موتور نمایان و بدنه عجیب و غریب، بسیار متعجب شدند. اما یکی از غیرمعمولی‌ترین این خودروها «قایق نمایشی» بود که در سال ۱۳۴۰ تامی آیوو (Tommy Ivo) بازیگر بنام سینما آن را ساخته بود! آیوو یك هوادار مسابقات درگ بود که بارها با ماشین‌های ساخت خودش در این رقابت‌ها شرکت کرد، اما قایق نمایشی چیز دیگری بود. این خودرو دارای موتور هشت سیلندر خورجینی (V8) ماشین «بیوك» (Buick) بود که تقریبا ۲۰۰۰ اسب‌بخار توان داشت و در جلو نصب شده بود. در کمال تعجب سیلندرهای سمت چپ، از طریق یك شَفت جداگانه وظیفه نیروبخشی به چرخ سمت چپ عقب را برعهده داشتند و همین‌طور سیلندرهای راست، چرخ سمت راست عقب خودرو را به حرکت درمی‌آوردند.

هدف از استفاده از فن در طراحی «چاپارال ۲جِی» این بود که هوای زیر خودرو را مکش کند تا باخلأ ایجادشده نوار لاستیکی دور خودرو به زمین بچسبد تا خودرو براثر شتاب از زمین بلند نشود

چاپارال ۲جِی (Chaparral 2J)

گروه مسابقه‌ای «چاپارال» (Chaparral Race Team) در دهه ۱۳۴۰ فعال بود. این گروه در سال‌های فعالیت خود ماشین‌های مسابقه‌ای بسیار پیشرفته با ظاهرهای عجیب تولید کرد. اما در میان آنها ۲جِی از همه عجیب و غریب‌تر بود. در طراحی این خودرو از دو فن در جلوی خودرو و نوار لاستیکی در دور تا دور آن استفاده شده بود. انرژی مضاعف این ماشین از یك موتور دوزمانه اضافه تأمین می‌شد. هدف از استفاده از فن در طراحی این خودرو این بود که هوای زیر ماشین را مکش کند تا با خلأ ایجادشده نوار لاستیکی دور ماشین به زمین بچسبد تا خودرو براثر شتاب از زمین بلند نشود. شاید این احمقانه‌ترین راه‌حل برای پیشگیری از چپ‌کردن خودرو بود، اما جالب اینجاست که این طراحی موفق شد. در سال‌های بعدی بیشتر ماشین‌های فرمول یک به همین ویژگی مجهز شدند. این موفقیت نشان‌دهنده دید باز و خلاقانه جیم هال، طراح این خودرو است.

دوسنبرگ. کومینس دیزلی سفارشی (Duesenberg-Cummins Diesel Special)

گرچه آئودی با ماشین‌های دیزلی مسابقه‌ای خود چندین دوره برنده مسابقات ۲۴ ساعته لمنز شده است، اما این شرکت اولین تولیدکننده ماشین مسابقه‌ای دیزلی در تاریخ ماشین‌های اسپرت نیست. در سال ۱۳۱۰ کومینس دیزلی سفارشی اولین خودروی دیزلی بود که وارد مسابقات شد و توانست توجه زیادی را به‌دلیل توانایی‌هایی که داشت به خود جلب کند. این خودرو محصول مشترکی از شرکت خودروسازی لوکس «دوسنبرگ» و شرکت موتورسازی «کومینس»-متخصص ساخت موتورهایی با سوخت‌های روغنی-بود. این خودروی منحصر به فرد دارای موتور چهارسیلندر با حجم ۶۰۰ سی‌سی بود که توانایی تولید ۸۶ اسب‌بخار انرژی داشت. اگرچه این میزان انرژی اصلا قابل توجه نبود، اما این خودرو با اتکا به گشتاور بسیار زیاد موتور خود می‌توانست به بالاترین سرعت‌ها دست پیدا کند و همچنین حدود ۸۰۰ کیلومتر را بدون نیاز به سوخت‌گیری طی کند!

ولوو ۸۵۰ واگن (Volvo 850 Wagon)

همان‌گونه که می‌دانید خودروهای مسابقه‌ای حرفه‌ای خودروهای کوپه (دو در سقف‌دار)، رودستر (خودرویی دودر که سقف و پنجره اطراف ندارد) و گاهی اوقات سدان‌ها (سواری صندوقدار) هستند. اما هیچ یك از ما ذهنیتی از یك واگن استیشن در مسابقات نداریم. اما نظر صاحبان شرکت ولوو در زمان طراحی این خودرو کمی با ما متفاوت بوده است.

ولوو ۸۵۰ واگن برای اولین‌بار در سال ۱۳۷۲ برای شرکت در مسابقات بی‌تی‌سی‌سی (BTCC) انگلیس وارد بازار شد. پیش از این در این مسابقات اتومبیلرانی فقط خودروهای سدان شرکت می‌کردند. اما زمانی که ولوو ۸۵۰ واگن در این مسابقه شرکت کرد، مشخص شد به‌دلیل ساختاری که دارد ویژگی‌های آیرودینامیکی قابل قبولی در مقایسه با خودروهای سدان ندارد. در این زمان بود که صاحبان ولوو به فکر استفاده از این خودرو در مسابقه‌های سرعت افتادند.

مهم‌ترین ویژگی «توربو اِس‌تی‌پی پاکستون»، موتور توربینی‌اش بود که در سمت چپ آن قرار گرفته بود. برای ایجاد تعادل وزنی، راننده در سمت راست خودرو قرار می‌گرفت

خودرو روز

تأثیر افزایش سرعت مجاز روی تلفات انسانی

مطالعه انجام شده از طرف انجمن بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS) نشان می‌دهد افزایش محدودیت سرعت در جاده‌های این کشور باعث شده هزاران نفر جان خود را از دست بدهند. این در صورتی است که می‌شد جان انسان‌های زیادی را حفظ کرد.

به گزارش پدال و به نقل از IIHS، افزایش محدودیت سرعت جاده‌های آمریکا در ۲۵ سال گذشته جان حدود ۳۷ هزار نفر را گرفته که از این آمار ۱۹۰۰ کشته تنها به سال ۲۰۱۷ مربوط می‌شود.

معاون تحقیقات و سرویس‌های آماری انجمن بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا چگونگی تحت‌تأثیر گرفتن مرگ‌ومیر جاده‌ای توسط تغییرات محدودیت سرعت‌ها را از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۱۷ بررسی و تحلیل کرده است. با در نظر گرفتن فاکتورهایی همچون تغییرات بیکاری در طول زمان و تعداد رانندگان جوان در جاده‌ها، چارلز فارمر نتیجه گرفته افزایش هشت کیلومتر در ساعت حداکثر سرعت مجاز با افزایش ۸ درصدی میزان مرگ‌ومیر در جاده‌ها و بزرگراه‌ها ارتباط دارد. در نهایت گفته شده ۳۶ هزار و ۷۶۰ مورد فوتی بیشتر در جاده‌های آمریکا نسبت به زمانی که اگر این تغییرات در افزایش سرعت مجاز صورت نمی‌گرفت وجود داشته است.

ولوو اخیرا اعلام کرده حداکثر سرعت تمامی محصولات خود را از مدل سال ۲۰۲۱ به ۱۸۰ کیلومتر در ساعت محدود خواهد کرد. هاکان ساموئلسن، رئیس و مدیر اجرایی خودروهای ولوو می‌گوید تحقیقات این خودروساز نشان داده محدود کردن سقف سرعت خودروها به تحقق هدف ولوو که همان جلوگیری از فوت سرنشینان محصولات این برند در تصادفات است کمك خواهد کرد.

او گفته است: با توجه به تحقیقات صورت گرفته ما می‌دانیم که چگونه موارد فوتی و جرحی را در خودروهایمان حذف کنیم و گرچه محدودیت سرعت یك درمان کامل نیست اما اگر حتی جان یك نفر را نیز حفظ کند ارزشش را خواهد داشت.

البته همه افراد از نتایج این مطالعه قانع نشده‌اند. تام ساروید یکی از کارشناسان ایمنی که با ان.بی.سی نیوز مصاحبه کرده می‌گوید، موضوع مهم‌تر در ترافیك‌ها حرکت با سرعت‌های ثابت است و این تفاوت بین سریع‌ترین و کندترین خودروهاست که خطری واقعی محسوب می‌شود.

آیا نسخه جدیدی از مزدا ۳ ساخته می‌شود؟

کوتا بپو، مدیر برنامه مزدا ۳ تایید کرده است که به ساخت نسخه‌ای هایپر از این خودروی کوچك محبوب تمایل دارد. وی عنوان کرد این تمایل در بخش‌های آمریکایی، ژاپنی و استرالیایی مزدا نیز وجود دارد، اما هنوز این پروژه تایید نشده است.

برخی منابع ناشناس اعلام کرده‌اند که تایید این نسخه جدید بی شك حتمی است. در واقع، مرکز تحقیقات و توسعه آمریکایی این خودروساز اکنون یك نمونه کانسپت تحقیقی را برای این مدل ساخته است. بپو اعلام کرد موتور توربوشارژ ۲/۵ لیتری چهار سیلندر به کار رفته در مدل سی‌ایکس ۹ (CX9) و نسخه‌های ممتاز سی‌ایکس ۵ (CX5) و مزدا بی‌شك گزینه خوبی برای این نسخه جدید مزدا ۳ است.

این موتور توربو در مدل‌های کراس‌اوور و سدان خانواده قدرت ۱۷۰ کیلووات و گشتاور ۴۲۰ نیوتون متر تولید می‌کند. در مقابل، فولکس واگن گلف جی‌تی‌آی قدرت ۱۸۰ کیلووات و گشتاور ۳۷۰ نیوتون متر از موتور ۲/۰ لیتری توربو دارد. گمان می‌رود این نسخه جدید به‌منظور هماهنگی با گشتاور این موتور، به ساختار چهار چرخ فعال مجهز شود. در گذشته و اکنون نیز نسخه‌های چهار چرخ فعال از مزدا ۳ در برخی بازارها همچون آمریکای شمالی و ژاپن عرضه شده‌اند. اگر این نسخه ممتاز مزدا ۳ تایید شود، مشخص نیست که با چه نامی عرضه خواهد شد. بپو معتقد است این نسخه جدید از مزدا ۳ در مقایسه با گلف جی‌تی‌آی سریع‌تر و بیشتر دوستدار محیط‌زیست خواهد بود. / خبر خودرو