



خودروی روز

لکسوس الکتریکی در نمایشگاه خودروی توکیو رونمایی می‌شود



لکسوس در نمایشگاه خودروی توکیو از اولین خودروی الکتریکی خودش رونمایی خواهد کرد. به گزارش خودروبانك، این لکسوس پك خودروی الکتریکی كوچك شهری است كه براساس طرح مفهومی LF-SA در سال ۱۳۹۴/۲۱۵ ساخته شده است. در جلوی خودرو شاهد گریل شبکه‌ای این برند هستیم. البته طراحان می‌گویند این سخت‌ترین كار برای طراحی این لکسوس بوده چون خودروهای الکتریکی نیازی به دریچه هوایی به این بزرگی ندارند!

کوچی ساتو، رئیس لکسوس به تازگی گفته این برند در حال کار روی پلنفرمی جدید و الکتریکی برای مدل‌های آینده است، و قصد دارد تا سال ۱۴۰۴/۲۲۵ تمام خودروهای سابق خود را به صورت هیبریدی، یا پلاگین هیبریدی یا کاملاً الکتریکی تولید مجدد کند. برخی از آنها موتورهای الکتریکی درون چرخ خواهند داشت که باعث چابکی، ثبات و جذابیت بیشتر می‌شود.

گمانه‌زنی از طراحی نسل جدید هیوندای توسان ۲۰۲۱



هیوندای پس از گسترش سید محصولات شاسی بلند خود با معرفی دو مدل جدید Venue و پالیسید، اکنون به فکر تولید نسل جدید یکی از معروف‌ترین محصولات خود افتاده است. به گزارش پدال، حدود دو سال تا معرفی چهارمین نسل هیوندای توسان باقی مانده اما قبلاً تصاویر جاسوسی این کراس اوور در رسانه‌ها منتشر شده است.

اکنون وبگاه روسی Kolesa.ru تصمیم گرفته به صورت دیجیتال این خودرو را به تصویر بکشد. از آنجا که دیگر شاسی بلندهای جدید این خودروساز کره‌ای از زبان طراحی غیرمرسوم استفاده می‌کنند، بنابراین عرضه کراس اوور فشرده (کامپکت) این برند با همین زبان طراحی امری منطقی به نظر می‌رسد. به همین خاطر طراحی متمایز یاد شده بر پایه جدیدترین تصاویر جاسوسی و پیش‌بینی تغییرات طراحی وسیع دومین محصول پرفروش هیوندای در آمریکای شمالی شکل گرفته‌اند.

آرایش دوگانه چراغ‌های جلو همراه دسته نورانی نازک بالایی در دیگر شاسی بلندهای این شرکت نیز دیده شده‌اند. جلوپنجره بزرگ توسان با الگوی متمایز نیز مشابه خودروی مفهومی‌گرند مستر بوده است.

طراحی نمای پشت هیوندای توسان جدید تاکنون به صورت یک راز باقی مانده، زیرا خودروهای پیش‌تولیدی رؤیت شده از پوشش استتاری زیادی استفاده کرده‌اند؛ اما در رندر منتشر شده ظاهر مرسوم‌تری می‌بینیم. البته قضاوت نهایی درباره این طراحی را به زمانی موکول می‌کنیم که پیش‌ساخته‌هایی با پوشش استتاری کمتر را ببینیم.



هیوندای پیشتر قبول داده بود با طراحی‌های خود افراد را میخکوب کند. بنابراین به جرات می‌توان گفت توسان ۲۰۲۱ دیگر یک کراس اوور با طراحی مرسوم نخواهد بود. همچنین این خودرو از دیگر محصولات قدبلند هیوندای هم متمایز خواهد شد و یک کونای بزرگ‌تر یا پالیسید کوچک‌تر نخواهد بود، زیرا این برند شرقی می‌خواهد توسان هویت خاص خودش را داشته باشد.



معرفی بام‌و ایکس ۵ پلاگین هیبریدی با محدوده حرکت بیشتر

خودروی شاسی بلند پلاگین هیبریدی بام‌و ایکس ۵ يك سیستم محرك متشكل از موتور ۳/۰ لیتری شش سیلندر ۲۸۲ اسب بخاری خطی در کنار يك موتور الكتريکی ۱۱۰ اسب بخاری دریافت کرده‌است که ترکیب نیروی هردوی آنان تبدیل به قدرت ۳۸۸ اسب بخاری و گشتاور ۶۰۰ نیوتن متری شده است. شتاب صفر تا صد خودرو فقط ۵/۶ ثانیه خواهد بود. / پرشین خودرو



فورد ادسل	
مدل ۱۹۵۸	
	
خیلی‌ها اعتقاد داشتند علت شکست فورد ادسل ظاهر زشت و بی‌دقتی در ساخت آن بود؛ اما اگر کمی واقعگرا باشیم باید قبول کنیم ناکام ماندن ادسل فقط این مورد نبود. ظاهر این خودرو مانند بیشتر خودروهای دهه ۵۰ که در آمریکا تولید می‌شد، بود و نمای جلوی آن نیز شباهت بسیار زیادی به آلفارومئو داشت که برای مدت‌ها تولید می‌شد و همه مصرف‌کنندگان نیز با طراحی آن کنار آمده بودند. این خودرو در جایی تولید می‌شد که مدل‌های دیگر فورد مانند مرکوری نیز ساخته می‌شد. حتی بسیاری از قطعات آنها نیز با هم مشترک بودند. نکته جالب دیگر آن بود که قیمت نمونه مجهز این خودرو با نمونه معمولی مرکوری نیز هم‌قیمت و حتی ارزان‌تر هم بود؛ مساله‌ای که کسی علت آن را نمی‌دانست.	
شاید یکی از علت‌های شکست این طرح را بتوان در انتخاب نام آن جست‌وجو کرد. ادسل هیچ‌گاه نتوانست نامی باشد که بتواند به اندازه نمونه مرکوری به فروش برسد. موقعیت بد این خودرو برای سازندگانش آنقدر فاجعه‌بار بود که فقط بعد از دو سال از شروع پروژه، تولیدش را متوقف کردند؛ اما دست از تلاش نکشیده و سال ۱۹۶۰/۱۳۳۹ نمونه کامت کامپکت آن به بازار عرضه شد. ولی باز آنچنان که انتظار می‌رفت نتوانست به موفقیت دست پیدا کند و در نهایت پس از دو سال و با تغییر نام سعی کردند تحت زیرمجموعه نمونه مرکوری آن را به فروش برسانند. این ابتکار عمل باعث شد نمونه کامت بتواند در طول یک سال به اندازه سه سال نسبت به نمونه ادسل فروش داشته باشد. طبق آمار موجود ادسل سال اول فقط توانست ۶۸ هزار دستگاه بفروشد که این تعداد شکست بزرگی برای شرکت فورد به حساب می‌آید.	
	
فراری موندیال ۸	
مدل ۱۹۸۰	
می‌دانم انتظارش را ندارید، اما طراحان فراری نیز دچار اشتباهات محاسباتی شده‌اند و محصولی تولید کرده بودند که جزو بدترین‌های تاریخ خودروسازی است.	
موندیال روی پلنفرم ۳۰۸ ساخته شده بود و یک فراری بزرگ، سنگین و ضعیف بود. موتوری که روی آن قرار گرفته بود، یک V8 بود که فقط ۲۱۴ اسب بخار قدرت داشت و توانسته بود فهرست بلند بالایی از معایب را ارائه دهند. این خودرو ضعف الکترونیک زیادی نیز داشت و سرنشینان آن همواره بوی سوختن سیم‌ها را داخل کابین حس می‌کردند. در نهایت صاحبان فراری متوجه شدند تصمیم‌شان برای تولید و فروش یک نمونه ارزان‌قیمت آنچنان که تصور می‌کردند، افتخارآفرین نبوده و تصمیم گرفتند تولید موندریال را متوقف کنند.	
	
یوگو جی‌وی	
مدل ۱۹۸۵	
یوگو جی‌وی یک ماشین وحشتناک بود که در کشور یوگسلاوی و زمانی که عضو بلوک شرق بود توسط مالکوم بریکلین طراحی شد؛ همان کسی که نمونه اس‌وی (SV۱) را ساخته بود. ظاهر این ماشین به گونه‌ای بود که نشان می‌داد خیلی سریع طراحی و ساخته شده است و از مونتاژ خوبی نیز بهره نبرده بود. انتظار می‌رفت در ساخت آن دقت بیشتری اعمال خودروی بهتری به بازار عرضه می‌شد. موتور آن نیز بسیار ضعیف بود و در نتیجه شتاب ضعیفی داشت و به‌سرعت قابل انتظاری نیز نمی‌توانست برسد. ضعف موتور آن به گونه‌ای بود که مرتب خراب می‌شد. سیستم الکتریکی این خودرو هم اشکالات فراوانی داشت و به طور مدام بوی سوختگی سیم در کابین به مشام می‌رسید و بسیاری اوقات بعضی از ادوات الکتریکی آن از کار می‌افتاد. در آن زمان دقت بالا و نظارت بیشتر برای مراقبت و نگهداری بهتر آن توجیهی بود که از سوی سازندگانش مطرح می‌شد، اما با همه توجه‌ها و بررسی‌های دائمی هیچ‌گاه نتوانست حرفی برای گفتن داشته باشد.	
	
سوبارو اس‌وی‌ایکس	
مدل ۱۹۹۱	
یکی دیگر از خودروسازانی که محصولات‌شان همواره مورد ستایش قرار گرفته، شرکت خودروسازی سوبارو است که مردم جهان آن را خودروساز بدی نمی‌دانند. اما اس‌وی‌ایکس یک اشتباه قطعی در تاریخ این خودروساز به حساب می‌آید.	
طراحی به‌ظاهر اشتباه همراه با صفحه‌های عجیب و غریب که هیچ سابقه‌ای در تاریخ طراحی خودرو ندارد این محصول را به شدت از بازار فروش دور کرد. طراحان این خودرو سعی کرده بودند با طراحی دوقسمتی پنجره‌ها سبک جدیدی را در زبان طراحی خودرو ابداع کنند، اما چیزی که در نهایت خلق شد از نگاه منتقدان واقعا مضحک به نظر می‌رسید.	
اشتباهات محاسباتی در طراحی این خودرو، خصوصا پنجره‌های آن سبب بروز تصادفات مرگباری شد که از جمله می‌توان به کشته شدن خواننده‌ای به نام کریس کروس با این خودرو اشاره کرد. این خودرو فقط چهار سال پس از معرفی و در سال ۱۳۷۴/۱۹۹۵ از خط تولید خارج شد.	



از ابتدای تاریخ طراحی و تولید خودرو هر از گاهی شاهد تولید محصولاتِ بوده‌ایم که هرچند از سوی تولیدکنندگان صاحب‌نام و مطرحی عرضه شده‌اند، اما هیچ‌گاه نتوانسته‌اند انتظارات صاحبان‌شان را برآورده کنند و به خاطر ضعف‌هایی که داشتند تمام برآورده‌های آنان در بازار فروش را با شکست روبه‌رو کرده‌اند. به گواه ناظران و منتقدان تعداد این گونه تولیدات بسیار زیاد است. در این میان شاید به دنبال پیدا کردن اسامی خودروهایی مثل پیکان و پراید در این فهرست بوده باشید؛ اما واقعیت تلخ این است که پیکان و پراید واقعا پرفروش بوده‌اند و خط تولیدشان به دلیل شرایط خاص بازار، هیچ‌وقت زمینگیر نشد. ماده خودروی این فهرست را از یک فهرست بلندبالای ۵۶ تایی از بدترین خودروهای تاریخ که تولیدشان با شکست روبه‌رو شد، انتخاب کرده‌ایم. خودروهایی که در سطح وسیع در جهان و بعضاً در بازار ایران فروش رفته‌اند و در مورد بعضی‌هایشان شاید اصلا فکر نکنید واقعا خودروهای بدی بوده باشند!

برگرفته از Carophile

ترابانت	
	
مدل ۱۹۷۵	
	
این خودرو یکی از محصولات آلمان شرقی و در دوران حاکمیت کمونیسم تولید شد. ترابانت با وجود ظاهر کم‌دربرسرش به موتوری مجهز بود که بسیار ناکارآمد بود. فقط ۲۶ اسب بخار قدرت داشت و در عین حال یکی از آلاینده‌ترین و دودزاترین خودروهای زمان خودش بود. آلایندهی هیدروکربن‌ها در ترابانت ۹ برابر استاندارد ۲۰۰۷ اروپا و میزان انتشار منوکسیدکربن آن پنج برابر حد مجاز بود. موتور دو زمانه آن نیز به سیستم تزریق و گردش روغن مجهز نبود و مصرف‌کنندگان باید روغن مورد نیاز روانکاری موتور را با بنزین مخلوط کرده و در باک می‌ریختند. از سوی دیگر چون ترابانت پمپ بنزین هم نداشت، باک بنزین بالای موتور قرار گرفته بود تا به این وسیله سوخت راحت‌تر به کاربراتور تزریق شود. همین مساله سبب شده بود سوانح متعددی به دلیل آتش گرفتن خودرو اتفاق بیفتد. همین دلایل کافی بود تا ترابانت به طرحی شکست‌خورده تبدیل شود و به تاریخ بپیوندد.	
	
کادیلاک فلیت‌وود وی ۸۶۴ ۴-۶-۸-۱۰ Cadillac Fleetwood V	
	
مدل ۱۹۸۱	

کادیلاک فلیت‌وود وی ۸۶۴ ۴-۶-۸-۱۰ Cadillac Fleetwood V	
	
مدل ۱۹۸۱	

کادیلاک فلیت‌وود یک خودروی بسیار قابل اعتماد و خوش ساخت بود و فقط یک ایراد داشت و آن هم نداشتن سیستم غیرفعال‌سازی سیلندر بود. این فناوری فوق‌العاده کاربردی هنگامی که موتور تحت فشار کمتری قرار دارد، می‌تواند یک یا چند سیلندر را غیرفعال کند تا کمک بسیار زیادی به کاهش مصرف سوخت در خودرو کند. در سال ۱۹۸۱/۱۳۶۰ زمانی که رایانه‌های رومیزی هم توسعه آنچنانی پیدا نکرده بودند، سیستم رایانه فلیت‌وود نیز قدرت برنامه‌نویسی و پردازش اطلاعات مورد نیاز برای چنین ایده‌ای را نداشت. به‌همین دلیل خودرو دارای لرزش‌های زیاد و مصرف سوخت بالا بود و این موضوع مشتری‌های این خودرو را می‌پراند و صاحبانش بعد از مدتی رانندگی با آن دنبال فروشش بودند. هرچند کادیلاک تلاش کرد تا با اضافه کردن ۱۳ تراشه برنامه‌ریزی شده برای رایانه فلیت‌وود این مشکل را برطرف کند، اما آنچنان که انتظار داشت نتوانست موفق عمل کند و به مرور از تعداد طرفداران آن کاسته شد. بعدها با توسعه فناوری، برنامه غیرفعال‌کردن سیلندر برای این خودرو آماده شد و قابلیت آن را پیدا کرد که به صورت جداگانه به مالکان عرضه شود؛ اما این اتفاق زمانی افتاد که دیگر فلیت‌وود قدرت رقابت با رقبای جدید و مدرن خود را از دست داده بود.

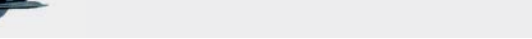
فیات مولتی‌پلا



اگر قرار باشد برای طراحی و ساخت ماشین‌های عجیب و جالب مسابقه‌ای برگزار و جایزه‌ای در نظر گرفته شود بدون شک فیات مولتی‌پلا شانس بزرگی برای دریافت این جایزه خواهد داشت. تیرهای بلندی که در قسمت انتهای ستون‌های A قرار گرفته‌اند و به شکل پیچیده‌ای به یکدیگر متصل شده‌اند، برآمدگی زشتی که روی کاپوت قرار گرفته است، قسمت عقب خودرو که با وجود حجیم بودن، ظاهری عجیب و غریب دارد و انتخاب تایرهای کوچک که با جثه تقریباً بزرگ آن هماهنگی‌ای ندارد را می‌توان از جمله موارد عمده‌ای عنوان کرد که باعث شده کسی تمایل به خریدش نداشته باشد. هرچند فیات مولتی‌پلا از موتور خوب و سواری تقریباً راحتی برخوردار است، اما چیزی که در نگاه اول مصرف‌کنندگان را از خرید آن ناامید می‌کند ظاهر زشت آن است.

پاگانی، خودرو برقی در راه دارد

پاگانی تایید کرده است که تولید ابرخودروهای مجهز به موتور V12 را حداقل تا سال ۱۴۰۵ ادامه خواهد داد و اعلام کرده روی خودرویی برقی نیز کار می‌کند. ابرخودروی V12 این خودروساز که در سال ۱۴۰۱ عرضه خواهد شد، زیرساخت خود را به مدلی تمام برقی خواهد داد. / خبر خودرو



از ابتدای تاریخ طراحی و تولید خودرو هر از گاهی شاهد تولید محصولاتِ بوده‌ایم که هرچند از سوی تولیدکنندگان صاحب‌نام و مطرحی عرضه شده‌اند، اما هیچ‌گاه نتوانسته‌اند انتظارات صاحبان‌شان را برآورده کنند و به خاطر ضعف‌هایی که داشتند تمام برآورده‌های آنان در بازار فروش را با شکست روبه‌رو کرده‌اند. به گواه ناظران و منتقدان تعداد این گونه تولیدات بسیار زیاد است. در این میان شاید به دنبال پیدا کردن اسامی خودروهایی مثل پیکان و پراید در این فهرست بوده باشید؛ اما واقعیت تلخ این است که پیکان و پراید واقعا پرفروش بوده‌اند و خط تولیدشان به دلیل شرایط خاص بازار، هیچ‌وقت زمینگیر نشد. ماده خودروی این فهرست را از یک فهرست بلندبالای ۵۶ تایی از بدترین خودروهای تاریخ که تولیدشان با شکست روبه‌رو شد، انتخاب کرده‌ایم. خودروهایی که در سطح وسیع در جهان و بعضاً در بازار ایران فروش رفته‌اند و در مورد بعضی‌هایشان شاید اصلا فکر نکنید واقعا خودروهای بدی بوده باشند!

برگرفته از Carophile

آلفارومئو جی‌تی‌وی ۶	
	
مدل ۱۹۸۵	
	
معمولا هر زمان نشان جی‌تی‌وی (GTV) روی یکی از محصولات آلفارومئو قرار می‌گیرد همه انتظار یک محصول افتخارآفرین را در عرصه‌های مسابقات اتومبیل‌رانی خواهند داشت. این انتظار در طول دهه ۸۰ بارها در مورد انواع مختلفی از محصولات آلفارومئو اتفاق افتاد. هنگامی که جی‌تی‌وی ۶ (GTV۶) به بازار عرضه شد، طراحی بیرونی آن مورد ستایش قرار گرفت. طراحی بدنه آن به‌گونه‌ای بود که انتظار یک خودروی سریع‌السیر تهاجمی و مناسب برای سرعت و مسابقات را برمی‌انگیخت، اما خیلی زود مشخص شد این تصورات اشتباه بوده است. موتوری که برای این خودرو در نظر گرفته شده بود به تمام معنا یک فاجعه بود. واشرها، شلنگ‌ها و حتی دسته‌موتورهای طراحی شده برای این موتور شکسته و مستعد خرابی بودند. به‌صورتی که جی‌تی‌وی ۶ به‌طور مداوم از کار می‌افتاد و خراب می‌شد. این مساله سبب شد که آلفارومئوی جی‌تی‌وی ۶ نیز خیلی زود به فهرست بدترین‌های صنعت خودروسازی بپیوندد.	
	

زونداپ جانوس	
	
مدل ۱۹۵۸	
	
زونداپ یکی از تولیدکنندگان معروف موتورسیکلت در نورنبرگ بود؛ اما به‌خاطر این‌که نتوانسته بود سهم بزرگی از بازار را به خود اختصاص دهد تصمیم گرفت وارد عرصه ساخت خودرو شده و بخت خود را در ساخت یک ماشین امتحان کند. پس از مدتی نمونه اولیه آن تولید شد که به یک موتور ۲۵۰ سی‌سی مجهز شده بود و فقط ۱۳ اسب بخار نیرو تولید می‌کرد و می‌توانست به حداکثر سرعت ۸۰ کیلومتر برسد. فرمان این خودرو وسط قرار داشت و صندلی سرنشین عقب نیز فلزی بود. شاید همین مساله سبب شده بود با اقبال کمی روبه‌رو شود. استفاده از مواد ارزان‌قیمت و با کیفیت پایین در ساخت کابین این خودرو در کنار طراحی اتاق آن که به‌شکل دوزنقه بود سبب شد نتواند به محبوبیت و جذابیت مورد انتظار سازندگان‌ش دست پیدا کند و در نهایت نیز چون صاحبان زونداپ فروش بسیار ناگواری را تجربه کردند به تولید آن پایان دادند.	
	

کرایسلر امپریال لیبارون



طراحان کرایسلر امپریال لیبارون تلاش کرده بودند آن را دو در جذاب برای جوانان بسازند، اما در مجموع این خودرو دارای ظاهری زشت و در عین حال غیرقابل اعتماد به نظر می‌رسید. نمای بیرونی این خودرو بسیار ساده بود و طولانی‌ترین گلگیرها را در تاریخ صنعت خودروسازی داشت. شاید تنها نقطه مثبت این خودرو را استفاده از سیستم فرمان‌پذیری و تعلیق آن دانست که توانسته بود شعاع چرخش مناسبی را برایش فراهم کند. سیستم تعلیق قابل‌تحسین و جذابی نیز داشت که حداقل سوار شدن سرنشینان را راحت‌تر می‌کرد. در کنار ضعف طراحی بدنه، کرایسلر امپریال لیبارون به یک موتور کرایسلر V8-440 مجهز بود که هرچند ۳۵۰ اسب بخار قدرت داشت، اما سنگینی اتاق باعث شده بود این خودرو ده ثانیه طول بکشد تا به سرعت ۹۰کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین این موتور تاریخچه خوبی نیز در اذهان مصرف‌کنندگان نداشت زیرا موتوری بود که روی هر خودرویی نصب می‌شد و مالکانش را به در س‌رهای زیادی برای تعمیر می‌انداخت.



محمد رضا نجفی‌شاه‌کوهی دانش