

غول بی‌اشتهای بنتلی



این گونه روایت شده که رییس سابق بنتلی آقای فرانز جوزف پافگن به شکل اتفاقی از مهندسی پرسید موتور V8 دوقلویی که روی آن کار می‌کند چقدر می‌تواند در مصرف سوخت صرفه‌جویی کند.

جام جم آنلاین: این گونه روایت شده که رییس سابق بنتلی آقای فرانز جوزف پافگن به شکل اتفاقی از مهندسی پرسید موتور V8 دوقلویی که روی آن کار می‌کند چقدر می‌تواند در مصرف سوخت صرفه‌جویی کند. او هم به شوخی گفته بود اگر حقوق خوب بدهید می‌توان تا 40 درصد مصرف سوخت این موتور را کاهش داد.

این پاسخ از سوی پافگن جدی گرفته شد و طی یک سخنرانی در سال 2008 در ژنو ادعا کرد آنها دارند روی کاهش 40 درصد مصرف سوخت این موتور کار می‌کنند. ضمن این که وعده داد سطح عملکرد فعلی موتور تغییری نخواهد کرد و به همان قدرت سابق خواهد بود.

به این ترتیب شوخی شوخی یک ماموریت مهندسی جدید و بسیار مشکل آغاز شد که اواسط زمستان سال گذشته ولفگانگ دورهمیر، رییس جدید بنتلی خبر پایان موفقیت‌آمیز این ایده را در دیترویت اعلام کرد. چند هفته بعد متخصصان برای تست وعده‌های داده شده در مورد این آخرین شاهکار بنتلی به پیست مسابقه ناوارا در اسپانیا سفر کردند.

پس از روشن شدن موتور اتومبیل، متخصصان با صدایی مواجه شدند که هرگز پیش از این در مدل‌های دیگر بنتلی آن را نشنیده بودند.

شاید پیش از این صدایی مشابه آن را در شورولت کوروت ZR1، لکسوس LF-A، آئودی R8، پورشه پانامرا، آستون مارتین و نتیج شنیده بودند. غرضی که حکایت از قدرت، ظرافت و استقامت این موتور جدید می‌کرد.

ترفند زیرکانه به کار گرفته شده در بنتلی کانتیننتال جی‌تی 2013 توانایی مسدود کردن چهار سیلندر در مواقع خاص و حرکت با فقط چهار سیلندر باقیمانده است.

شاید تصور کنید در این حالت صدایی بسیار خشن مانند صدای تراکتور به گوش شما برسد، اما در واقع باید گفت تشخیص این که در چه زمانی بنتلی با چهار سیلندر در حال حرکت است غیرممکن است. این فناوری البته اصلاً جدید نیست و سال‌هاست تولیدکنندگان مختلفی از این تکنولوژی استفاده می‌کنند، اما هرگز به این شکل غیرمحمسوس و کم‌سرصد شاهد به‌کارگیری آن نبوده‌ایم.

علاوه بر اینها، کوچک کردن موتور V8 دوقلو چهار لیتری که توسط شرکت آئودی طراحی شده و اندکی با موتور طراحی شده برای آئودی S8 متفاوت است، کاهش اصطکاک و کالیبره کردن مجدد و فرمان‌پذیری بالا برای کاهش یا افزایش سریع دور موتور مدیریت حرارتی بهتر، کاهش حدود 25 کیلوگرم از وزن موتور و بازیابی انرژی حرارتی در کاهش 40 درصدی مصرف سوخت نقش زیادی داشته است.

جعبه‌دنده ZF جدید هشت سرعت اتوماتیک ترانس اکسل هم با افزایش 15 درصدی کارایی، کاهش مقاومت غلتشی لاستیک‌ها و شارژ هوشمند از دیگر مشخصات بارز این خودروست.

این هیولای لوکس روی تایرهای بزرگ و عریض پیرلی PZero به حرکت درمی‌آید و برای متوقف ساختن آن از ترمزهای کربن سرامیکی 16.5 اینچی دیسکی در جلو و دیسک‌های 14 اینچی در عقب استفاده می‌شود.

ابعاد دیسک ترمزهای جلو به قدری بزرگ است که می‌توان گفت از اندازه رینگ‌های (چرخ‌های) بسیاری از خودروهای معمولی در جهان بزرگ‌تر است.

شتاب صفر تا صد ماشین 4.9 ثانیه، فاصله محور جلو و عقب 2.74 متر، وزن خالص ماشین 2300 کیلوگرم و قیمت پایه آن 350 میلیون تومان است.

منبع: motortrend