

10 خودروی نخبه 2015

مروزه حدود 150 مدل خودرو در بازار وجود دارد که بسیاری از آنها با تفاوت‌های بسیار جزئی از یکدیگر قابل تشخیص هستند.



امروزه حدود 150 مدل خودرو در بازار وجود دارد که بسیاری از آنها با تفاوت‌های بسیار جزئی از یکدیگر قابل تشخیص هستند. سدان‌ها (خودروی سواری معمولی با دو ردیف صندلی) دارای سطوح درخشان و سقف‌های کشیده بوده و حتی کوبه‌های اسب‌متک، به حله بنجه‌ها، رنگ هستند تا نام‌ها علامت شکست تحا،، خد،، ده،، ه کنا کده ه به،، خ بکشد. بنابراین نمی توان با اطمینان آنها را طبقه بندی کرد. در این مقاله قرار است ده خودرو را که ترکیب نادری از نقاط قوت در خود دارند و از بقیه متمایز هستند، معرفی کنیم. درست است که نکات برجسته اتومبیل‌های زیر برشمرده شده است، اما خودروهای گردآوری شده در این مطلب دارای مشخصه‌های مشترک زیر هستند: قیمت هرکدام از آنها کمتر از 80 هزار دلار است (کمتر از 280 میلیون تومان)، هرکدام جزو سلاطین بخش خود هستند، ارزش پول پرداخت شده را دارند و رانندگی با آنها خوشایند و دلپذیر است. این ده خودرو می‌توانند هر راننده‌ای را سر شوق آورده و سرگرم کنند به شرط این که بدانید چگونه و کجا از آنها استفاده کنید.

بی ام دبلیو ام 235 آی (BMW M235i)

کد ژنتیکی این خودرو بیان‌کننده خصوصیات به کار رفته در نسل گذشته بی ام دبلیو‌های کوچکی است که به خواب رفته اند. این مدل جانشین معنوی بی ام دبلیو 2002 است و قدیمی تر از بی ام دبلیوهای سری 3 محسوب می‌شود. بی ام دبلیو 2002 در دنیای خودرو که سرعت در حال شکل‌گیری بود، نمی‌توانست همانی باشد که بتواند بیشتر خصوصیات یا اندازه‌اش را با ماشین‌های جدید به اشتراک بگذارد. در عوض M235i رجوعی به همان طرح کلی مدل E46M3 داشته که در اوایل قرن بیستم تولید شد و ستایش بسیاری از مشتاقان را به خود برانگیخت. M235i از یک موتور خطی شش سیلندر با توان 320 اسب بخار در مقایسه با موتور 333 اسب بخاری بی ام دبلیو M3 سود می‌برد. البته مدل جدید برای به حداکثر رساندن قدرت موتور از یک توربوشارژر استفاده می‌کند، در حالی که نمونه قدیمی از شتاب دهنده‌های استراتوسفریک برای رسیدن به حداکثر قدرت استفاده می‌کند. سیستم انتقال قدرت (جعبه دنده) در هر دو مدل شش دنده دستی است. شتاب صفر تا صد مدل جدید یک دهم ثانیه بیشتر از نمونه قدیمی است.

کادیلاک سی تی اس (CTS)

این خودرو برای قرار گرفتن در میان ده نمونه اول، مدل‌هایی از آئودی، بنز و بی ام دبلیو را پشت سر گذاشته است. موتور دوقلوی توربو شارژ 420 اسب بخاری این خودروی اسپرت که طرفداران زیادی دارد، باعث جدا شدن آن از دیگر رقبای شده است. دیو لئونه، رئیس بخش مهندسی کادیلاک می‌گوید: در نسل سوم کادیلاک‌های CTS فاصله بین محور جلو و محور عقب اتوموبیل افزایش یافته و برای بهره‌وری بیشتر جرم اتوموبیل و توزیع کاملاً متعادل وزن، بیش از 40 هزار مدل در کارگاه‌های طراحی خودرو تجزیه و تحلیل شده است. بسیاری از قطعات جلویی اتوموبیل از آلومینیوم ساخته شده و باتری خودرو در عقب ماشین قرار گرفته است و با محاسبه گرم به گرم توانسته ایم به اندازه صد تا 150 کیلو از وزن ماشین کم کنیم. ما بی ام دبلیو مدل E90 سری 3 و مدل‌های کنونی سری 5 آن را هدف گرفته ایم و از آنجا که بی ام دبلیو سری 5 افزایش وزن داشته، کار ما در این بخش راحت‌تر است. سلاح استراتژیکی لئونه دامپر مگنتورولوژیکی (MR) است که سال‌ها قبل توسط کارخانه ژنرال موتورز تولید شده و در بسیاری از اتوموبیل‌های اسپرت اروپا دیده می‌شود. هدف از ارتقای شاسی هم افزودن یک چاشنی مخصوص به خودروست.

شورلت کوروت استینگری

زمانی که اولین شورلت‌های کوروت پس از جنگ جهانی دوم و در سال 1953 تولید شد به تکامل یافتگی امروز نبود. بدنه بد ساخت و فایبر گلاس خودرو برای موتور شش سیلندر با جعبه دنده اتوماتیک دو سرعته سنگین بود و سریع‌تر از آنچه پیش بینی شده بود خودرو به سمت منقرض شدن حرکت کرد، اما یک تغییر در کد ژنتیکی توانست این خودرو را برای 60 سال بعد ماندگار کند. استفاده از موتور هشت سیلندر 2 / 6 لیتری با 400 اسب بخار رمز این ماندگاری بود. در مدل امروزی کوروت استینگری موتور LT1 V-8 با قدرت 460 اسب بخار جایگزین موتورهای 2 / 6 لیتری اجداد خود شده است. برای صرفه‌جویی در مصرف سوخت نیمی از سیلندرها در مواقع غیرضروری بسته شده و مصرف سوخت آن در بزرگراه به 15 / 8 لیتر در صد کیلومتر می‌رسد. فرمان اتوموبیل، ترمزها و کف صندلی‌ها زبان گویای این خودروی اسپرت نسل هفتمی کوروت هست.

پورشه باکستر / کایمن

همان‌طور که گفتیم یکی از معیارهای انتخاب ده ماشین برتر، سقف قیمت 80 هزار دلار بوده است. چون صرف هزینه بیشتر هنگام ساخت باعث می‌شود احتمال تولید اتوموبیل بد به صفر نزدیک شده و تفاوت بین خودروهای خوب بسیار کم و ناچیز شود. چنین چیزی را می‌توان در مورد خودروهای موتور وسط (قرار گرفتن موتور بین محورهای جلو و عقب) عنوان کرد. دو قلوهای موتور وسط پورشه اساساً متفاوت‌تر از دیگر رقبای خود هستند که در میان ده خودروی برتر قرار گرفته‌اند، زیرا هزینه

طراحی آنها در بعضی مواقع سه تا چهار برابر رقیب است. مسلماً قیمت مدل های باکستر و کایمن که دارای آپشن های متوسط رو به بالا باشند، براحتی از مرز 80 هزار دلار فراتر می رود، اما مزیت ذاتی این اتوموبیل ها حتی در باکستر با قیمت پایه 52395 دلار (حدود 183 میلیون تومان) کاملاً قابل درک است. مزیت قرار گرفتن یک موتور 227 کیلو گرمی به جای ابتدا یا انتهای خودرو در وسط، موضوعی قابل توجه در فیزیک است که باعث کاهش اینرسی قطبی شده و در نتیجه خودرو آزادی حرکت بیشتری هنگام تغییر جهت دارد. تمرکز جرم در مرکز ماشین باعث برقراری تعادل بیشتر و انعطاف بالا برای شروع و توقف چرخش های سریع می شود، باتوجه به این که وزن موتور در جلوی خودرو نیست، فرمان پذیری باکستر و کایمن استثنایی است. این دو تعادل بسیاری دارند و می توانند به عنوان خودروی روزانه، خودروی کوپه لوکس یا یک اسپرت بی نظیر ایفای نقش کنند.

فولکس واگن جی تی آی

فولکس واگن گلف شاید مانند چاقوی سوئیسی باشد. همان چاقوهای زرشکی رنگی که به عنوان سوهان، ناخن، پیچ گوشتی، در باز کن، کنسرو و بطری می توان کار برد.

شاید مدل های بنزینی TSI مثل چاقو، TDI دیزلی مانند پیچ گوشتی و جی تی آی هم مانند درفش نوک تیز باشند. همچنین گلف مانند چاقوی سوئیسی در نسل هفتم خود دچار یک ادغام شیرین تاریخی شده است. این نهمین سال متوالی است که عضوی از خانواده گلف در میان ده ماشین برتر سال قرار گرفته است.

فرمان اتوموبیل همچنان سبک و سرحال است. سیستم تعلیق باز چیدمان شده و اتاقک خودرو حسی شبیه مرسدس بنز کوچک کلاس S به شما القا می کند. موتور دو لیتری توربو شارژ چهار سیلندر فقط 220 اسب بخار قدرت دارد، اما گشتاور 260 نیوتن متری در 1600 دور بر دقیقه حاصل می شود. این خودرو در دو مدل سه در و پنج در هاچ بک تولید می شود.

هوندا آکورد

هوندا آکورد موفق شده سال به سال بین 300 هزار تا 400 هزار دستگاه خودرو بفروشد. چه کسی تصور می کند چنین ماشین استثنایی ای از دید پنهان بماند؟ بسیاری از مالکان آکورد نمی توانند بفهمند یا اهمیتی نمی دهند که چه چیزی باعث برتری خودروی آنها بر دیگران شده است.

خریداران دقیق تر وقتی با آکورد خریداری شده به خانه می روند، چه مدل سدان، هیبرید یا کوپه متوجه می شوند که این خودرویی خانوادگی است و پنج نفر براحتی می توانند در آن بنشینند. بعلاوه کم مصرف نیز هست. دو چیز اغواکننده در آکورد وجود دارد: اول این که آکورد هزاران قطعه را در یک قالب واحد به گونه ای ترکیب کرده که انگار نه به هم پیچ شده، نه جوش خورده، نه چسب خورده و نه به هم چفت شده اند، اما یک قالب واحد را تشکیل داده اند. صدای هارمونیک صدها قطعه در موتور، جعبه دنده شش سرعته دستی، سیستم تعلیق جاذب و موقعیت راننده که به نظر می رسد ضمن تاکید بر میدان دید زیاد بیرونی، سفارشی ساخته شده است.

آکوردها بهتر از چیزی که باید باشند هستند، بهتر از چیزی هستند که مالکانشان می خواهند و یک استثنا در اقتصاد مشتری محور محسوب می شوند. پس جای تعجب نیست که آکورد پرفروش ترین باشد.

مزدا 3

شما می توانید مزدا 3 را مثل کبوتر فروتنی تصور کنید که از پشت پنجره خودنمایی می کند. هیچ چیز جذاب یا زرق و برق داری در آن نمی بینید، اما آیا می دانستید کبوتر یکی از شش حیوانی است که می تواند بازتاب خودش را در آینه تشخیص دهد؟ مزدا 3 هم دارای استعداد های پنهانی است؛ از جمله توانایی ارائه تفاوت بین سبک و طراحی. سبک، از چگونگی به نظر رسیدن و طراحی، از چگونگی کار کردن صحبت می کند. برخلاف اکثر اتومبیل های کوچک فضای داخلی مزدا 3 برای مدیریت حواس پرتی بصری، شناختی و رفتاری که در رانندگان ماشین های مدرن نفوذ می کنند راهی یافته است. مزدا برای غلبه بر حواس پرتی های بصری، یک صفحه نمایش 7 اینچی در مرکز کنسول و یک نمایشگر فعال رانندگی در جلوی فرمان و در میدان دید موجود راننده قرار داده و در نتیجه زمان لازم برای تمرکز و تنظیم مجدد چشم به جلو را به حداقل رسانده است.

این سیستم حذف حواس پرتی معمولاً در خودروهای لوکس اروپایی دیده می شود. باتوجه به هجوم بی سابقه اطلاعات هشداردهنده ها و سیستم های رایانه ای به سمت راننده در آینده نزدیک، مزدا ایجاد هماهنگی منظم برای پاسخگویی به این اطلاعات را یک اولویت می داند، نه یک آپشن تجملاتی و لوکس.

موتور 2 / 5 لیتری چهار سیلندر خطی با قدرت 184 اسب بخار، ترفین کننده این خودروی دیفرانسیل جلوست.

فورد موستانگ جی تی

یک هرم عظیم از گوی های شیشه ای را تصور کنید که کاملاً متعادل است. اگر فقط یکی از این گوی های وابسته به یکدیگر را از پایه هرم بکشید، کل هرم خواهد ریخت. در هر سیستم پیچیده ای فقط یک تغییر می تواند عواقب ویرانگری داشته یا آن را در جهت عکس هدایت کند. در طول مدت توسعه موستانگ 2015 یک تغییر باعث واکنش زنجیره ای برگشت ناپذیر شد که به ارتقای موستانگ شد و آن تعویض اکسل عقب قدیمی با یک نمونه مستقل بود. نمونه جدید تا حدی از اجزای فولادی و آلومینیومی مشتق شده است. سیستم تعلیق مستقل پالایش بی سابقه ای را برای موستانگ جی تی به ارمغان آورده است. دیو پرپیکاک از مهندسان ارشد فورد می گوید: در طراحی جدید از هندسه کاملاً متفاوت با زیر فریم های جدید استفاده شده و سیستم تعلیق سبک تر و سفت تر از نمونه قدیمی است. سیستم تعلیق جدید هنگام شیرجه رفتن در پیچ های چالشی کاملاً

خود نمایی می کند.

مزدا 6

شاید پس از شنیدن این جمله تبلیغاتی که زبان طراحی سبک کودو مزدا 6 نشان دهنده زیبایی عضلانی یک حیوان یورش کننده است یا این که الهام گرفته شده از یکی از سبک های زنده ورزشی ژاپن است، در عکس العمل ابتدایی بتوانیم جلوی پوزخند مان را بگیریم و مودبانه سر تکان دهیم که باشد، حق با شماست. شاید خنده دار باشد، اما مزدا این کار را انجام داده است.

مزدا 6 همان جانور نادر است. ماشینی است درست شبیه همان چیزی که از آن الهام گرفته شده، محکم و فرز و کاملاً اسپرت. در دنیایی که معمولاً طراحی خودرو چیزی بیش از خم های فلزی گرداگرد یک پلتفرم سخت و برخی تقلید کردن ها و استعاره گرفتن ها نیست، مزدا 6 از این مجموعه پای خود را بیرون گذاشته است. آن چیزی که بیشتر از همه چشمگیر است ترکیب فرم و عملکرد در یک سدان متوسط است. مزدا 6 کمی لاغر به نظر می رسد و به همین دلیل حدود صدکیلو گرم از سلف خود سبک وزن تر است. این خودرو اسپرت نیست، اما مهندسانی آن را طراحی کرده اند که درک عمیقی نسبت به این موضوع داشته اند تا بدون زخم شدن طراحی، یک خودروی خانوادگی متمایل به اسپرت طراحی کنند. این ظرافت طراحی در دقت فرمان، استحکام ترمزها، دقت در جاگذاری پدال ها و عکس العمل مناسب دریچه بنزین منعکس شده است. مصرف سوخت این خودرو که مجهز به موتور 2 / 5 لیتری استاندارد در بزرگراه است، حدود شش لیتر در صد کیلومتر است.

هرچه بیشتر در این ماشین بنشینید از فضای داخل آن بیشتر لذت می برید و دوست دارید بیشتر درون آن بنشینید، مگر این که 12 بچه داشته باشید!

تسلا مدل اس60 (S60)

این خودرو با باتری نیرو می گیرد. تسلا به لحاظ تجاری بهترین بوده و چگالی انرژی آن از نزدیک ترین رقیب الکتریکی اش یعنی نیسان Leaf 50 درصد بالاتر است. درواقع باید گفت - تسلا مدل اس بی رقیب است یا حداقل هیچ رقیب مستقیمی ندارد، زیرا باتری آن ظرفیت بسیاری ارائه می کند. شاید منطق پشت طراحی تسلا را شنیده باشید. استفاده از یک پیشرانه تک عنصر اجازه می دهد تا سلول های باتری بیشتری در خودرو به کار رود. این طراحی باعث افزایش مسافت طی شده می شود و نیاز به یک موتور احتراقی درون سوز را به عنوان طرح مکمل از بین می برد، اما این بسته باتری فقط یک جعبه سلول های لیتیوم یونی قرار گرفته در پشت صندلی یا تنه ماشین نیست. بلکه به گونه ای به ساختار خودرو کمک می کند تا فرمان پذیری آن بهتر شود. بسته باتری ها به شکل کاملاً مسطح در کف خودرو و نزدیک به زمین قرار گرفته و اساساً نقش فلورین خودرو را دارد. باید گفت طراحی باتری و بسته بندی آن بسیار خلاقانه است. وزن بسیار پایین باعث می شود خودرو با نرمی خاصی حرکت کند. پس در بزرگراه ها دقت کنید وقتی شما احساس می کنید با سرعت صد کیلومتر در ساعت حرکت می کنید، با نگاهی به کیلومتر شمار خواهید فهمید سرعت شما در حقیقت حدود 140 کیلومتر در ساعت است. زیرا سیستم تعلیق و کالیبراسون خودرو آن را بسیار آرام و بی صدا کرده است. موتور خودرو 302 اسب بخار قدرت دارد. پیشرانه جمع و جور باعث اختصاص فضای بیشتری به اتاق شده است و در مدل اس ایجاد ردیف سوم صندلی به عنوان یک آپشن در نظر گرفته شده است.

شگفت انگیز است که کارخانه تسلا فقط چند سال پس از راه اندازی قادر به تولید انبوه چنین خودروی خوبی است.

car and driver / مترجم: آتنا حسن آبادی