پلاک

حذف رنو کولئوس از بازار بریتانیا

وجود رونق فروش کراس‌اوورها، رنو تصمیم گرفته کراس‌اوور پرچم‌دار خود یعنی کولئوس را از بازار انگلستان حذف کند. این کراس‌اوور میان سایز که بر اساس همان پلت‌فرم نیسان ایکس‌تریل ساخته شده هنوز در وب‌سایت رسمی رنو در بریتانیا قابل خریداری است اما تولید آن برای این بازار فرمان راست در پایان ماه جولای متوقف می‌شود.

سخنگوی رنو این تصمیم را تأیید کرده و توضیح داده است: این تصمیم به دلایل تجاری که مطابق با سیاست رنوی انگلستان در ارائه مناسب‌ترین خودروها در بازار انگلستان برای خریداران است گرفته شده است. در نگاه اول، به نظر می‌رسد این تصمیم رنو به خاطر فروش ضعیف کولئوس باشد زیرا سال گذشته تنها ۱۰۰۷ دستگاه از این کراس‌اوور در بریتانیا به فروش رسیده است. فروش کولئوس سال گذشته در کل اروپا هم ۱۲،۳۷۱ دستگاه بوده که نسبت به فروش ۱۹ هزار دستگاهی سال ۲۰۱۸ کاهش چشمگیری داشته است. نسل دوم کولئوس که در نمایشگاه خودروی پکن ۲۰۱۶ رونمایی شد، رقیبی برای خودروهایی مثل هیوندای سانتافه و اشکودا کودیاک است و در سبد محصولات رنو بالاتر از مدل کامیکت کاجار قرار می‌گیرد.قیمت کولئوس در بریتانیا از ۲۸،۸۹۵ پوند برای تیپ اکونیک با پیشرانه ۱۵۰ اسب بخاری دیزلی و انتقال قدرت محرک جلو آغاز می‌شود و برای موتور ۱۹۰ اسب بخاری دیزلی به ۳۲،۲۹۵ پوند می‌رسد. انتقال نیروی هردو موتور هم توسط یک گیربکس CVT صورت می‌گیرد. قیمت تیپ بالاتر GT Line نیز برای موتورهای مذکور به ترتیب از ۳۰،۸۹۵ پوند و ۳۴،۲۹۵ پوند شروع می‌شود.

نرمی مثال‌زدنی پیشرانه رولزرویس کولینان!

رولزرویس نه تنها سازنده برخی از راحت‌ترین و لوکس‌ترین خودروهای دنیاست بلکه پیشرانه‌های تولیدی این شرکت نیز نرمی و آسایش باورنکردنی دارند. به حدی نرم که شما می‌توانید یک سکه را روی پیشرانه در حال کار قرار دهید.رولزرویس در ویدئویی که میزان نرمی پیشرانه‌های تولیدی‌اش را نشان می‌دهد همین کار را روی یک دستگاه کولینان استوک انجام داده است. این پیشرانه که از نوع ۱۲ سیلندر ۶.۷۵ لیتری توئین توربو است قدرت ۵۶۳ اسب بخاری و گشتاور ۸۵۰ نیوتون متری تولید می‌کند. اگرچه این حرکت بسیار جذاب به نظر می‌رسد اما برای انجام این کار نیازی نیست که حتماً مالک یک رولزرویس باشید. باید گفت پیشرانه‌های ۶، ۸ و ۱۲ سیلندر خطی در صورتی که از مهندسی صحیحی برخوردار باشند توازن طبیعی بسیار خوبی داشته و لرزش بسیار کمی خواهند داشت.

در یکی از ویدئوهای منتشر شده می‌توانیم پیشرانه ۱۲ سیلندر ۵.۷ لیتری بی‌ام‌و ۸۵۰CSI را ببینیم که استارت خورده و دور آن به حدود ۲۵۰۰ می‌رسد و این در حالی است که یک سکه روی لبه خود باقی مانده است. این سکه حتی تکان هم نمی‌خورد. با بررسی ویدئوهایی از این دست می‌توانیم به بررسی لکسس LS۴۰۰ ۱۹۹۱ توسط تاپ گیر برسیم که مجری در بررسی خود یک لیوان آب را روی پیشرانه ۸ سیلندر ۴ لیتری این خودرو گذاشته و اصلاً لرزشی در این لیوان دیده نمی‌شود. حتی زمانی که دور پیشرانه به ۶ هزار دور در دقیقه می‌رسد هم آب خیلی کم می‌لرزد.

کادیلاک اسکالید با کابین بی‌ام‌و سری ۷!

کادیلاک اسکالید از زمان معرفی در سال ۱۹۹۹ تاکنون یکی از نماده‌های لوکس این شرکت بوده وباوجود اینکه اولین نسخه آن یک مدل برگرفته از جی ام سی یوکان بود اما اسکالید از نظر کیفیت ساخت همواره جزو شاخص‌ترین شاسی بلندها بوده است. اسکالید که رقیب محصولاتی همچون بی‌ام‌و XV و مرسدس بنز GLS است هم‌اکنون یک خودروی لوکس واقعی بوده، مخصوصاً اینکه مدل سال ۲۰۲۱ آن دگرگونی‌های عظیمی را تجربه کرده است.

کمپانی روسی Exobilitte با کادیلاک همکاری کرده تا نسخه‌های فوق لوکس و تولید محدودی از چهارمین نسل اسکالید را معرفی کند. طبق گفته این شرکت تنها ۷۷ دستگاه از کادیلاک اسکالید موردبحث تولید خواهد شد. ایده‌ی این کار تغییرات مهم در کابین بوده و بدنه نیز دارای برخی اصلاحات ملایم خواهد بود.بخش موردعلاقه این فرایند تعویض کابین اسکالید با کابین بی‌ام‌و سری ۷ است. طبق خواسته مشتری، صندلی‌ها، پانل درب‌ها، داشبورد، استراحت گاه دست‌ها و... با نمونه‌های بکار رفته در بی‌ام‌و یا رولزرویس تعویض می‌شوند. ستون‌ها و پوشش سقف هم از جنس آلکانترا بوده و کف‌پوش‌ها نیز جنس خاصی دارند. در این خودرو شاهد مواردی همچون شیشه جلوی ۸ میلی‌متری سه لایه با پوشش زرهی، ترمزهای ۶ پیستونه قوی‌تر و صندلی‌های جلوی سری ۷ با عملکرد ماساژ، تهویه و... خواهید بود.

کاهش ۴۶ درصدی فروش شورولت کامارو

در پایان سال ۲۰۱۹ آمار فروش سه خودروی عضلانی اول آمریکا با کاهش روبرو شد اما این شورولت کامارو بود که بدترین عملکرد را بر جای گذاشت و فاصله فروش آن با داج چلنجر بیش از ۱۲ هزار دستگاه گزارش شد. فورد موستانگ رتبه اول این مسابقه را به خود اختصاص داده و داج و شورولت به دنبال کسب مقام دوم بودهاند.

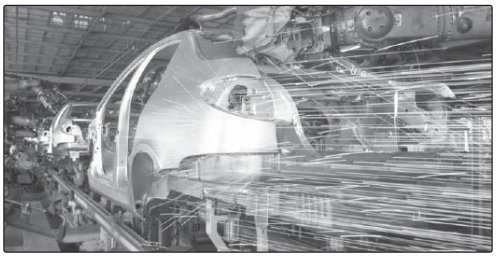
اگرچه ما فقط می‌توانیم به آینده کامارو امیدوار باشیم اما نتایج فروش این خودرو در ماه‌های اخیر نیز ناامیدکننده بوده است. آمار فروش کامارو در سه‌ماهه دوم امسال نسبت به مدت مشابه سال پیش افت ۴۶.۳۱ درصدی داشته است.

این موضوع اصلاً باعث تعجب نیست زیرا شیوع ویروس کرونا تأثیر بسیار بدی روی تولید و فروش خودرو در سراسر جهان گذاشته است. البته با توجه به اینکه تمامی خودروسازان خارج در بازار آمریکا همین سرنوشت را داشته‌اند به جرات می‌توان گفت کامارو نسبت به چلنجر و موستانگ عملکرد خوبی نداشته است.

فروش موستانگ در مدت یاد شده افت ۲۷.۳۲ درصدی داشته درحالی‌که فروش چلنجر تنها ۳۵.۱۶ درصد کاهش یافته است. اگر کامارو همین روند را ادامه دهد شاید بازهم در پایان سال ۲۰۲۰ پشت سر چلنجر قرار گیرد. اگر چنین سرنوشتی برای کامارو رقم بخورد این خودرو برای سومین بار قافیه فروش را به داج خواهد باخت.

سال پیش بود که شایعاتی درباره پایان راه کامارو پس از پایان نسل فعلی به گوش رسید. جنرال موتورز چنین خبرهایی را تایید نکرد و این باعث شد کمی به آینده این خودروی خاطره‌انگیز امیدوار باشیم.

دو نگاه به چینی شدن خودروسازی ایران



هیئت دولت اوایل تیر ماه امسال پیش‌نویس نهایی برنامه ۲۵ ساله همکاری‌های جامع ایران و چین را به تصویب رساند، برنامه‌ای که طی آن قرار است طرف چینی بین ۲۸۰ تا ۴۰۰ میلیارد دلار در بخش‌های مختلف اقتصاد ایران سرمایه‌گذاری کنند. اگرچه این سند هنوز به تایید و امضای چینی‌ها نرسیده و جزئیات آن نیز اعلام رسمی نشده، با این حال به‌نظر می‌رسد «خودروسازی» یکی از حوزه‌های مشارکت طرفین در این سند ۲۵ ساله است. با این پیش فرض اما چند پرسش مهم درباره آینده صنعت و بازار خودرو ایران پیش می‌آید. نخست اینکه آیا قرار است چینی‌ها جای شرکت‌های اروپایی را در خودروسازی ایران بگیرند؟

آیا همان طور که مسئولان وزارت صنعت،معدن و تجارت پیش تر تاکید کرده‌اند خودروسازان بدعهد اروپایی (به‌ویژه پژو و رنو) دیگر جایی در صنعت خودرو ایران نخواهند داشت و چینی‌ها جایشان را پر خواهند کرد؟ پرسش دیگر اینکه آیا تمرکز بر چین می‌تواند به توسعه و جهانی شدن صنعت خودرو ایران کمک کند؟ و در نهایت اینکه تعویض احتمالی اروپایی‌ها با چینی‌ها در خودروسازی ایران، پس از لغو تحریم‌ها کلید خواهد خورد یا در همین دوران مقدمات آن فراهم می‌شود؟

مرور روابط خودروسازی ایران و چین طی دو دهه گذشته و همچنین موضع‌گیری‌های مسئولان کشور درباره شرکای خارجی صنعت خودرو، کمک می‌کند تا پاسخ‌های دقیق تری به پرسش‌های مطروحه داده شود. با تحریم خودروسازی ایران در تابستان ۹۷، بسیاری از شرکت‌های خارجی محبور به ترک کشور شدند، چون نمی‌خواستند در معرض تنبیهات مادی و معنوی آمریکایی‌ها قرار بگیرند. هرچند بر خلاف دور قبلی تحریم (سال‌های ۹۱ و ۹۲) این بار چینی‌ها نیز از ایران رفتند یا فعالیت خود را به حداقل رساندند، با این حال خروج خودروسازان اروپایی به‌ویژه پژو و رنو بیشتر به چشم آمد و موضع‌گیری علیه آنها نیز تندتر بود. با توجه به اینکه خودروسازان اروپایی به‌خصوص فرانسوی‌ها در دور قبلی تحریم نیز صنعت خودروی ایران را تنها گذاشتند و این بار نیز بدعهدی‌شان را تکرار کردند، موجی از انتقادات گریبان‌شان را گرفت.

در نهایت نیز برخی مسئولان از جمله رضا رحمانی وزیر پیشین صنعت،معدن و تجارت رسما اعلام کردند خودروسازان بدعهد اروپایی (به‌ویژه پژو و رنو) دیگر جایی در صنعت خودروی ایران ندارند. هرچند این اظهارات بیشتر مواضع شخصی به‌نظر می‌رسید و خیلی‌ها در واکنش به آن عنوان کردند با لغو تحریم، دوباره فرش قرمز برای خودروسازان اروپایی پهن خواهد شد، با این حال سند همکاری ۲۵ سال ایران و چین، گمانه زنی‌ها را تغییر داد.

ایران و چین سال هاست از روابط اقتصادی نزدیکی با یکدیگر برخوردارند و به‌ویژه در دوران تحریم، چینی‌ها یکی از منابع اصلی تامین مواد اولیه و قطعات موردنیاز صنایع مختلف به‌خصوص خودروسازی بوده و هستند. در همین تحریم‌های فعلی، اگرچه چینی‌ها خودروسازی کشور را ترک کرده یا فعالیت خود را به حداقل رساندهاند، با این حال کماکان بخش اعظم مواد اولیه و قطعات موردنیاز قطعه سازان و خودروسازان داخلی از سمت چین تامین می‌شود. حالا به‌نظر می‌رسد با توجه به سختی‌ها و دردسرهای زیادی که تحریم برای اقتصاد ایران و بخش صنعت و به‌طور خاص خودروسازی داشته، دولت به‌دنبال همکاری مستمر و طولانی با چین است تا شاید ثباتی نسبی اما بلندمدت را در اقتصاد تجربه کند. خیلی‌ها بر این باورند که قدرت آینده جهان، چین خواهد بود و بنابراین نزدیک شدن به این کشور می‌تواند نقش مهمی در اقتصاد ایران داشته باشد.

سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین نیز نشان می‌دهد دو طرف برای آینده حسابی ویژه روی هم باز کرده‌اند، چه آنکه ایران می‌خواهد از چینی‌ها جذب سرمایه کند و چین نیز به‌دنبال استفاده کم هزینه تر از منابع انرژی ایران است. چینی‌ها البته به‌دنبال حضور پررنگ‌تر در بازارهای ایران نیز هستند و در این بین، «خودرو» گزینه‌ای جذاب برای آنها به شمار می‌رود. البته سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین هنوز به تایید و امضای چشم بادامی‌ها نرسیده و جزئیات آن نیز در دست نیست، با این حال به‌نظر می‌رسد با توجه به هماهنگی‌ها و مذاکرات قبلی، پکن هم به‌دنبال همکاری طولانی مدت با ایران است.

اما با این فرض قوی که خودروسازی نیز جزو مفاد همکاری ۲۵ ساله ایران و چین خواهد بود، این احتمال هست که خودروسازی ایران در آینده‌ای نه چندان دور، یک چرخش به اصطلاح ۱۸۰ درجه‌ای از غرب به شرق داشته باشد. به عبارت بهتر، ممکن است چینی‌ها جای شرکت‌های اروپایی را در صنعت خودرو ایران بگیرند و به شرکای اصلی غول‌های جاده مخصوص (ایران خودرو و سایپا) تبدیل شوند. این فرضیه را دو چین برای همکاری طولانی مدت و دیگری، مواضع تند مسئولان کشور علیه خودروسازان اروپایی. ایران و چین می‌خواهند ۲۵ سال تمام با یکدیگر همکاری کنند و یکی از سرمایه دیگری بهره ببرد و آن یکی نیز به‌دنبال بازار و منابع انرژی شریک خاورمیانه‌ای‌اش است و بسیار بعید است «خودرو» جزو موارد مشارکت نباشد.

خودروسازی ایران در این سال‌ها بسیار از تحریم ضربه خورده و خروج گاه و بیگاه شرکای خارجی سبب شده بسیاری از برنامه‌های کلان این صنعت ابتر باقی بمانند. بنابراین ثبات همکاری خارجی یکی از نیازهای اصلی صنعت خودرو ایران به شمار می‌رود و با توجه به بازه زمانی ۲۵ ساله همکاری ایران و چین، خودروسازان چینی می‌توانند این نیاز را برطرف کنند. بنابراین مشارکت پایدار یکی از دلایلی است که می‌توان برای احتمال چرخش صنعت خودرو ایران از غرب به شرق، برشمرد. نکته دیگر اما به مواضع تند مسئولان کشور علیه خودروسازان اروپایی مربوط می‌شود.

طی حدودا دو سالی که از تحریم و خروج خودروسازان اروپایی به‌ویژه پژو و رنو از ایران می‌گذرد، بدعهدی آنها بسیار مورد نقد قرار گرفته و تاکید شده که امثال این خودروسازان دیگر جایی در ایران نخواهند داشت. در جریان تحریم‌های قبلی نیز صحبت از کنار گذاشتن خودروسازان اروپایی بود، با این حال چون گزینه‌های جذابی برای جایگزینی آنها وجود نداشت، تهدیدها عملی نشد و امثال رنو و پژو بی‌هیچ دردسری به «جاده مخصوص» بازگشتند. حالا اما شرایط فرق می‌کند، چه آنکه امکان جایگزینی خودروسازان اروپایی با چینی‌ها (در صورت نهایی شدن سند جامع همکاری ۲۵ساله ایران و چین) وجود دارد.

شرقی شدن خودروسازی ایران اما در حالی اتفاقی محتمل به‌نظر می‌رسد که درباره آینده این صنعت با چین، نگاه‌های متفاوتی وجود دارد. یک نگاه این است که با توجه به پیشرفت‌های چشمگیر خودروسازی چین به‌ویژه در عرصه تکنولوژی‌های جدید از جمله محصولات برقی، مشارکت با چینی‌ها فرصت توسعه و پیشرفت را برای صنعت خودرو ایران نیز فراهم خواهد آورد. در این نگاه، طولانی بودن همکاری احتمالی ایران و چین در حوزه خودروسازی، یک فرصت بزرگ برای توسعه صنعت خودرو کشور محسوب می‌شود، چه آنکه در حالت ایده آل، دو طرف می‌توانند فارغ از دردسرهای تحریم از امتیازهای یکدیگر (امتیاز بازار ایران برای چین و امتیاز فناوری چینی برای ایران) بهره مند شوند. ایران و چین در اواسط دهه ۸۰ نیز قصد مشارکتی بزرگ را با یکدیگر داشتند، اما مخالفت‌های وزارت صنایع وقت اجازه شکل‌گیری آن را نداد. در آن زمان البته چینی‌ها شرایط کمی و کیفی فعلی را در خودروسازی نداشتند و نگاه به سطح تکنولوژی و فناوری آنها چندان مثبت نبود.

اما در نگاهی دیگر، صرفا همکاری با چینی‌ها نمی‌تواند خودروسازی ایران را به توسعه و جهانی شدن نزدیک کند. در این نگاه، خودروسازی ایران همچنان به فناوری و تکنولوژی خودروسازان غربی نیاز دارد، ضمن آنکه زیرساخت‌های صنعت خودروی کشور را امثال پژو و رنو ایجاد کرده‌اند و جایگزینی تمام و کمال آنها با چینی ها، کار راحت و کوتاه‌مدتی نیست. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که چینی‌ها معمولا روی خوش به داخلی‌سازی محصولاتشان در سایر کشورها (حداقل در ایران) نشان نمی‌دهند، زیرا این کار را هزینه‌بر می‌دانند. بنابراین همکاری به‌ظاهر و مطلق با چینی ها، چالش ارزیری و وابستگی به قطعات خارجی را به‌دنبال خواهد داشت، مگر اینکه چشم بادامی‌ها در این سیاست خود تجدیدنظر کنند.

معرفی بیوک ولیت ۶ پلاگین‌هیبریدی برای بازار چین

بیوک هنوز خودروهای هیبریدی یا الکتریکی را در ایالات‌متحده ارائه نکرده اما در بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان یعنی چین این کار را با قدرت انجام داده است. سال گذشته در نمایشگاه خودروی شانگهای این شرکت از هاچ‌بک تمام الکتریکی جدیدی بنام ولیت ۶ رونمایی کرد. این خودرو در ابتدا با موتور ۱۱۴ اسب بخاری، باطری‌های ۳۵ کیلووات ساعتی و تُرد ۳۰۰ کیلومتری ارائه شد اما در اکتبر ۲۰۱۹ نسخه پلاس آن با موتور قوی‌تر (۱۵۰ اسب بخار)، باطری‌های بزرگ‌تر (۵۲ کیلووات ساعت) و تُرد بیشتر (۴۱۰ کیلومتر) معرفی شد. حال بیوک نسخه پلاگین‌هیبریدی ولیت ۶ را هم معرفی کرده که ترکیبی از بهترین ویژگی‌های هردو جهان الکتریکی و درون‌سوز را ارائه می‌کند.

سیستم پلاگین‌هیبریدی بیوک که eMotion نام دارد از دو موتور الکتریکی، پکیج باطری لیتیوم یونی ساخت ال‌جی و یک پیشرانه ۱.۵ لیتری چهار سیلندر بنزینی تشکیل شده که به‌طور خاص برای سیستم‌های هیبریدی طراحی شده است. به لطف موتورهای الکتریکی و گیربکس E-CVT، ادعا شده میانگین مصرف سوخت ولیت ۶ پلاگین‌هیبریدی تنها ۱.۴ لیتر در هر صد کیلومتر است. از این مهم‌تر بُرد تمام الکتریکی این خودرو است که ۶۰ کیلومتر تخمین زده شده درحالی‌که بُرد کلی آن به ۷۸۰ کیلومتر می‌رسد. قوای محرکه پلاگین‌هیبریدی این خودرو همچنین به تکنولوژی تقسیم قدرت هم مجهز شده که در هردو حالت رانندگی هیبریدی و تمام الکتریکی در دسترس است و به گفته بیوک این تکنولوژی تجربه رانندگی را با افزایش راحتی و آسایش بهبود می‌دهد.

مدیر اجرایی فروش و بازاریابی بیوک در جوینت ونچر سایک-جی‌ام «مولی یک» درباره این ماشین می‌گوید: ولیت ۶ با بهره‌گیری از تکنولوژی پلاگین‌هیبریدی پیشرو، هیچ‌گونه نقصی در پرفورمنس یا بُرد رانندگی ندارد و گزینه ایده‌آلی برای تردددهای روزانه و مسافرت‌های راه دور محسوب می‌شود.

بیوک اظهار داشته است که با عرضه ولیت ۶ پلاگین‌هیبریدی در اواخر همین ماه در چین، موقعیت پیشگام خود در بخش NEV (خودروهای با انرژی نو) بزرگ‌ترین بازار خودروی دنیا را تقویت خواهد کرد؛ اما علاوه بر خودروهای الکتریکی و پلاگین‌هیبریدی، این برند جنرال موتورز خودروهایی با تکنولوژی هیبریدی خفیف ۴۸ ولت را هم در چین ارائه خواهد کرد.

پشت فرمان فراری F8 اسپایدر ۲۰۲۰ جدید

حدود ۱۰ سال دیگر نخواهید توانست یک فراری صفرکیلومتر با پیشرانه درون‌سوز را در برخی کشورها خریداری کنید. باورنکردنی است نه؟ و خیلی هم ناراحت‌کننده... در واقع این فراری F8 اسپایدر شاید یکی از آخرین فراری‌ها با قوای محرکه درون‌سوز باشد.

نباید این‌قدرها هم نگران بود. بسیاری از ما همین حس را در زمان اضافه شدن توربو به پیشرانه‌های فراری نیز داشتیم اما نشستن پشت فرمان F8 اسپایدر نشان داد که این خودرو یکی از بهترین محصولات تاریخ مارانلو است.

ما همچنین پشت فرمان یکی از زیباترین فراری‌های تاریخ نشسته‌ایم و خوشبختانه با تست این خودرو می‌توانیم بفهمیم که فراری چیست. اینکه F8 را خودرویی کاملاً جدید بدانیم اشتباه و فیس لیفت دانستن آن‌هم غیرمنصفانه است.

این خودرو در مقایسه با پدر خود یعنی ۴۸۸ سبک‌تر و قوی‌تر بوده ولی برخی چیزها نیز بدون تغییر باقی مانده است. F8 اسپایدر از تکنولوژی بیشتری برخوردار است که همه‌ی آن‌ها برای بهبود پرفورمنس و تجربه کلی راندن خودرو طراحی شده‌اند.

شاید دیده باشید که برخی تکنولوژی‌ها بیشتر به درد بازاریابی می‌خورند اما در این خودرو چنین چیزی نیست و دسترسی به پرفورمنس خودرو راحت‌تر شده است.

این فراری است که رانندگی شما را تغییر خواهد داد و این امر بدون ترساندنتان انجام می‌شود و با باز کردن سقف هم می‌توانید تجربه‌ای کاملاً متفاوت داشته باشید و به صدای جذاب پیشرانه ۸ سیلندر نصب شده در عقب گوش بدهید.

سقف ناشنوده خودرو تنها در عرض ۱۴ ثانیه ناپدید می‌شود. سقف و درب‌های خودرو از F۸۸ اسپایدر گرفته شده‌اند و شیشه عقب نیز می‌تواند پایین آورده شود تا جذابیت شنیداری F8 اسپایدر افزایش یابد؛ جدای از آن، همه‌چیز کاملاً شبیه F8 تربیوتو است.

وقتی دکمه قرمز استارت را فشار دهید پیشرانه ۸ سیلندر ۳.۹ لیتری توئین توربو با هیجان خاصی از خواب برمی‌خیزد. البته جذابیت اصلی زمانی رخ می‌دهد که قدرت ۷۱۱ اسبی و گشتاور ۷۷۰ نیوتون متری را زیر پای خود احساس کنید.

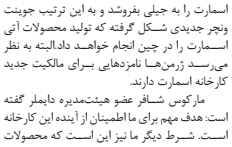
نمایشگاه

جزئیات هیجان‌انگیز فورد رنجر رپتور جدید

نسل بعدی فورد رنجر هم‌اکنون در حال توسعه بوده و به بازیگری جهانی بدل خواهد شد. چند هفته پیش خبرهایی درباره این پیکاپ کاملاً جدید منتشر شد که از جمله آن‌ها می‌توان به قوای محرکه پلاگین هیبریدی جدید اشاره کرد. حالا هم جزئیات اولیه از رنجر رپتور جدید منتشر شده است.برخی رسانه‌ها به اسنادی دست یافته‌اند که به نظر می‌رسد استفاده رنجر رپتور جدید از پیشرانه ۶ سیلندر در آمریکا را تائید می‌کند. ظاهراً این پیشرانه نسخه ارتقا یافته پیشرانه ۲.۷ لیتری اکوبوست فورد خواهد بود که با یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ محرک و حالت دنده‌سنگین همکاری خواهد کرد. انتظار می‌رود حداکثر قدرت و گشتاور این نیروگاه آهنین به ترتیب ۳۲۵ اسب بخار و ۵۴۲ نیوتون متر باشد.اما رنجر رپتور جدید در خارج از آمریکا و در بازارهایی همچون استرالیا، آسیا و احتمالاً اروپا از دو پیشرانه دیزلی برخوردار خواهد بود.

نسخه پایه دارای پیشرانه ۲ لیتری توئین توربو دیزل جدید با قدرت ۲۱۰ اسب بخار و گشتاور ۵۰۰ نیوتون متر خواهد بود درحالی‌که پیشرانه ۶ سیلندر ۳ لیتری دیزلی گرفته شده از F-۱۵۰ می‌تواند با قدرت ۲۵۵ اسب بخار و گشتاور ۶۰۰ نیوتون متر نیز در برخی بازارها عرضه شود. هر دو پیشرانه با گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ محرک متفاوت استفاده خواهند کرد.همچنین گفته می‌شود نسل بعدی این پیکاپ گیرا اندکی لوکس‌تر خواهد شد و در کابین آن متریال باکیفیت‌تر و تکنولوژی‌های بیشتر بکار خواهد رفت که نتیجه این کار افزایش قیمت رنجر رپتور خواهد بود. همان‌گونه که قبلاً گفته شده مدل‌های استاندارد رنجر نیز بهبودهای قابل‌توجهی خواهند داشت که از جمله آن‌ها می‌توان به قوای محرکه پلاگین هیبریدی جدید شامل پیشرانه ۲.۳ لیتری توربو و واحدی الکتریکی اشاره کرد. این مجموعه قدرت ۳۶۲ اسبی و گشتاور ۶۸۰ نیوتون متری خواهد داشت. بهبود دیگر نیز استفاده از سیستم اطلاعات سرگرمی SYNC۴ فورد خواهد بود.

دایملر به دنبال فروش کارخانه تولید اسمارت در فرانسه

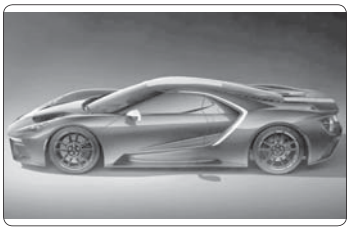


دایملر به دنبال فروش کارخانه هامباک فرانسه است. تأسیساتی که از سال ۱۹۹۷ تاکنون به تولید محصولات اسمارت مشغول است. فروش این کارخانه بخشی از برنامه‌های کمپانی مادر مرسدس برای سرراست سازی سیستم تولید خود یا به عبارت دیگر "بهبود ساختار هزینه‌ای" خود است.این شرکت اعلام کرده سرمایه‌گذاری سنگین در الکتریکی و دیجیتالی سازی محصولات آتی به همراه مشکلات مالی ناشی از شیوع گسترده ویروس کرونا باعث شده دایملر شبکه تولید جهانی خود را بهینه کندکارخانه هاماک از سال ۲۰۱۹ به تولید اسمارت EQ فورتو الکتریک می‌پردازد و در حال حاضر ۱۶۰۰ نفر در آن مشغول بکار هستند.

در سال ۲۰۱۸ بود که دایملر در این تأسیسات سرمایه‌گذاری کرد تا آن را آماده تولید خودروهای الکتریکی کند. حتی برنامه‌ریزی‌هایی برای تولید EQA جدید در این کارخانه وجود داشت اما ظاهراً قرار است تولید این خودرو به کارخانه راستات انتقال یابد.سال پیش بود که دایملر تصمیم گرفت ۵۰ درصد سهام برند اسمارت را به جیلی بفروشد و به این ترتیب جوینت ونچر جدیدی شکل گرفته که تولید محصولات آتی اسمارت را در چین انجام خواهد داد.البته به نظر می‌رسد زمن‌ها نامزدهایی برای مالکیت جدید کارخانه اسمارت دارند.

مارکوس شافر عضو هیئت‌مدیره دایملر گفته است: هدف مهم برای ما اطمینان از آینده این کارخانه است. شرط دیگر ما نیز این است که محصولات کنونی اسمارت همچنان در هاماک تولید شوند .ظاهراً اسمارت در حال برنامه‌ریزی برای تولید یک قدبلند الکتریکی جدید است. انتظار می‌رود این خودرو پس از معرفی نسل‌های بعدی فورتو و فورفور در سال ۲۰۲۱ پدیدار شود

کادیلاک XT۶ مدل ۲۰۲۱ با تیپ پایه جدید



معرفی فورد GT ۲۰۲۱ با پکیج گرافیکی و رنگ‌های جدید

انتشار اولین تصاویر رسمی از کراس‌اوور جدید جک X۸

بروزرسانی جیپ رانگلر مدل ۲۰۲۱