

آینه بگل



را در اینستاگرام دنبال کنید
instagram.com/ClassicCarsEmrooz



از پیکان تا دنا با ایران خودرو

صفحه ۳



داستان زندگی انزو فراری

صفحه ۴



مروری بر داستان روی کار آمدن
برخی محصولات دنیای ماشین سنگین

صفحه ۷

www

برای اطلاع از جدیدترین اخبار خودرو
قیمت‌ها و همچنین فروش ویژه خودروها

www.asrekhodro.com

آینه بگل | ۱۰

شماره

خودرو امروز دیجیتال
ویژه خودروهای کلاسیک و پرونده های تاریخی
۸ صفحه - بهار ۱۳۹۷

خودرو امروز

ملاقات با شورولت کاستوم C10
۱۹۶۸



صفحه ۶



معرفی ۲۰ خودرو مشهور در تاریخ سینما

ستارگان خودرویی!



CHERY

مدیران خودرو

مُبَارَكُ
رَمَضَانَ

با چری به برزیل سفر کنید

جشنواره ماه رمضان شرکت مدیران خودرو



من را اسکن کنید



۵ سال گارانتی
۱۵۰/۰۰۰ کیلومتر گارانتی

WWW.CHERYCO.IR

cheryir

@cheryir

تکنولوژی جهانی، مثل هیچکدام

جهت اطلاع از اطلاعات تماس سایر نمایندگی ها به وبسایت شرکت مدیران خودرو مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.

مدیران خودرو... ایده آل

آینده در دستان کونید؟

از وقتی اعلام شده که رنو کوئید قرار است در ایران مونتاژ شود، زمزمه‌های زیادی در مورد آن شنیده می‌شود. اینکه کوئید جانشین احتمالی پراید است و یا قرار است ارزان‌قیمت‌ترین خودرو ایران باشد، قابل تأیید نیست، اما با توجه به تمامی ویژگی‌های خاص این خودرو، قطعاً کوئید در آینده نزدیک به بطن جامعه ایران رخنه خواهد کرد و به یک خودرو مردمی تمام‌عیار بدل خواهد شد.

معرفی مردمی‌ترین خودروهای تاریخ ایران که امروزه کلاسیک هستند

از بطن جامعه تا دفتر خاطرات

اینجا کلیک کنید

خودروهای مردمی، خودروهایی هستند که معمولاً به لطف قیمت پایین و مناسب، فضای داخلی جادار و تعمیرات آسان در میان توده مردم محبوب شده، به تدریج به یار آشنا و حتی صحنه‌ای تکراری در خیابان‌ها بدل می‌شوند. در ایران هم از ابتدای ورود خودرو تا کنون، محصولات متنوعی به صورت وارداتی و یا مونتاژ داخلی در ایران فراگیر شده‌اند. با این حال معمولاً شدت فراگیر بودن به حدی بوده که بعد از مدتی ارج و قرب خودروهای مذکور به دست فراموشی سپرده شده، به خودرویی ملال‌آور و خسته‌کننده بدل می‌شوند. با این حال پس از قطع تولید و از رده خارج‌شدن نمونه‌های متعدد است که این خودروها دوباره جایگاهی ویژه پیدا می‌کنند، این بار اما در قالب یک موجود کلاسیک.



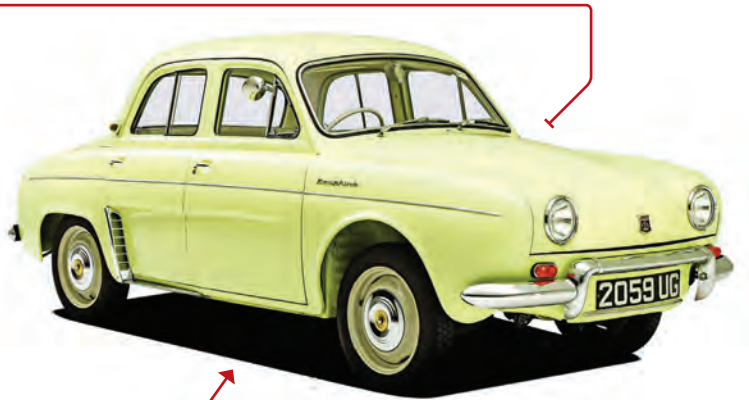
سیتروئن ژیان

شرکت سهامی مونتاژ خودروهای سیتروئن در ایران با همان سایپا، کار خود را با مونتاژ وانت و ون‌های کاربردی براساس پلتفرم 2CV شروع کرد. اما در دهه ۵۰ این ژیان بود که توانست به نحوی سایپا را وارد بطن جامعه کند. سیتروئن دایان یا همان ژیان خودمان، در دهه ۵۰ نقش خودرویی ارزان‌قیمت اما سخت‌جان و کوشا را ایفا کرد و حتی برای مدتی پس از پیروزی انقلاب نیز تولیدش ادامه یافت. در دهه ۶۰ ژیان بسیاری از اقشار آسیب‌پذیر و بانوان را صاحب خودرو کرد و در دهه ۷۰ نیز، در برخی شهرها هنوز هم ژیان محبوبیت بالایی داشت، با این حال از دهه ۷۰ به نمداد خودرو فرسوده بدل شد. امروزه ژیان اما در لوای یک خودرو کلاسیک بازگشتی موفق داشته است.



پیکان

کم‌لطفی است! اگر سخنی از خودروهای مردمی به میان بیاید و پیکان در صدر مجلس مطرح نشود! این خودرو که سال گذشته جشن تولد ۵۰سالگی‌اش را جشن گرفت، از سال ۱۳۴۶ راهی خط تولید شد تا هر ایرانی بتواند یک خودرو داشته باشد. در ابتدای راه پیکان یک پدیده و اعجوبه بود و پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیز به یک عنصر کلیدی در جامعه در حال تغییر ایران بدل شد. از دهه ۷۰ اما به لطف طولانی‌شدن بازده تولید و تکنولوژی قدیمی‌اش، از چشم مردم افتاد و وقتی در سال ۱۳۸۴ از خط تولید کنار رفت، گویی جشن و پایکوبی به راه افتاد. امروزه اما پیکان در قالب یک خودرو کلاسیک، دوباره محبوبیت یافته است.



رنودوفین

در لیست ما هیچ خودرویی به اندازه رنو دوفین فراموش‌شده و مهجور نیست؛ خودرویی که در اواسط دهه ۳۰ شمسی به ایران آمد و همانند سایر بازارهای جهانی، جایگاه فولکس واگن را هدف گرفت. دوفین به یک باره در اواخر دهه ۳۰ محبوبیتی عجیب پیدا کرد و توانست فروش بالایی تجربه کند. در این دوره بود که رنو دوفین در کنار بنزهای پونتون سامانه تاکسی‌رانی ایران را رونق بخشیدند و این خودرو کوچک جسور، توانست در بطن جامعه جایی برای خودش دست و پا کند. اما ستاره دوفین به سرعت خاموش شد و از میانه دهه ۴۰ و با رونق یافتن بازار فیات ۱۱۰۰ و سپس پیکان، به یک باره از معابر شهرهای بزرگ و سپس کوچک، محو شد. امروزه دوفین‌های کمی در ایران باقی مانده‌اند.

رنوه

پس از موفقیت ژیان بود که سایپا دومین برگ برنده خود یعنی رنو ۵ را رو کرد؛ یکی از اولین سوپر‌مینیمی‌های موفق جهان که در ایران نیز کلاس خودروهای هاج‌یک اقتصادی شهری را به خوبی تعریف کرد و مردم را با این خودروهای آشنی داد. در دهه ۷۰ رنو ۵ محبوب جوانان، خانواده‌های کم‌جمعیت و بانوان بود و پس از پیروزی انقلاب اسلامی نیز، جایگاه آن به عنوان یکی از معدود خودروهایی که در کشور مونتاژ می‌شد، حفظ شد. ابتدای دهه ۷۰ به نحوی رنو ۵ به پایان راه رسید و پس از انتقال خط تولیدش به پارس خودرو و تولد سپند و بی‌کی، به یک باره محبوبیتش افتی شدید داشت. خوشبختانه جایگاه رنو ۵ به عنوان یک کلاسیک محبوب حفظ شده است.



فیات ۱۱۰۰

به پدربزرگ‌ها و مادربزرگ‌هایتان رجوع کنید تا برایتان از تاکسی‌های نارنجی‌رنگ تخم‌مرغی شکل دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰ شمسی بگویند. این خودرو چیزی نیست مگر فیات ۱۱۰۰ مونتاژ ایران. برادران کاشانچی کارخانه خود را در شرق تهران در دهه ۴۰ شمسی تأسیس کردند تا اولین خودرو سواری را (پس از جیب) در ایران مونتاژ کنند. فیات ۱۱۰۰ در دهه ۴۰ شمسی پا به پای فولکس واگن در معابر ایران به وفور یافت می‌شد و تقریباً تمامی تاکسی‌های نارنجی‌رنگ دهه ۴۰ شمسی، همین فیات‌ها بودند. با این حال پیکان به عنوان نماد صنعتی‌شدن، از اواخر دهه ۴۰ جای فیات را تنگ کرد تا در نهایت از اواخر دهه ۵۰، تقریباً همه فیات‌ها ناپدید شوند. امروزه هنوز تعداد اندکی فیات ۱۱۰۰ در ایران باقی مانده است.



فولکس واگن کلاسیک (بیتل)

خودروهای مردمی زیادی از کشور آلمان به ایران آمدند که در این میان شاید هیچ کدام به اندازه فولکس واگن کلاسیک یا همان بیتل، مردم ایران را صاحب خودرو نکرد؛ خودرویی دوست‌داشتنی، بادوام و ساده که در عین حال عملکرد فنی خوبی داشت و در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ شمسی، معابر کشور را به طور غریبی اشغال کرد. تصاویر قدیمی معابر شهرهای کشورمان را با دقت بررسی کنید تا ببینید تقریباً بیشتر خودروهای حاضر، فولکس واگن هستند! در دهه ۵۰ شمسی فولکس واگن به یک خودرو فانتزی بدل شد و از دهه ۶۰ نیز به تدریج حکم فرسودگی آن صادر شد. خوشبختانه هنوز هم تعداد زیادی فولکس واگن در ایران مانده است.



مردم‌های غیرکلاسیک

کیا پراید

هرچقدر دوست دارید در شبکه‌های اجتماعی در نقد پراید نظر بدهید و از ایمنی و مدت زمان تولید طولانی آن انتقاد کنید! در هر صورت پراید به عنوان یک پدیده مردمی از دهه ۷۰ وارد زندگی ایرانیان شده است. پراید هنوز هم پرفروش‌ترین و پرتیراژترین خودرو ایران است و با توجه به شرایطی که برای نمونه‌های کره‌ای آن پیش آمده، در آینده کلاسیک هم خواهد شد!



رنو تندر ۹۰

برنامه‌رویی رنو برای تبدیل‌کردن ایران به قطب مونتاژ محصولاتش در خاورمیانه چندان موفقیت‌آمیز نبود، اما محصول جهانی این برند یعنی لوگان در ایران به یک خودرو محبوب و مردمی بدل شد و توانست بسیاری از ایرانیان را صاحب خودرویی مدرن و نسبتاً ایمن کند. قطعاً یکی از مهم‌ترین اتفاقات خودرویی تاریخ صنعت ایران، راه‌اندازی خط تولید لوگان است.



پژو ۲۰۶

پس از تجربه ناموفق پژو ۲۰۵، ایران خودرو با یک برنامه‌ریزی حساب‌شده فرزند خلف این خودرو یعنی ۲۰۶ را تقریباً هم‌زمان با عرضه جهانی به ایران آورد. این خودرو توانست به یک محصول محبوب بدل شود و در میان جوان‌ترها، محبوبیتی استثنایی کسب کند. با آنکه ۲۰۶ به لطف کاهش کیفیت و مواردی از این دست، افت داشته، اما هنوز هم خودرویی مردمی است.



پژو ۴۰۵

پژو ۴۰۵ در ابتدای دهه ۷۰ به عنوان گل سرسبد صنعت خودرو ایران وارد خط تولید ایران خودرو شد. در ابتدا تریم GL این خودرو نتوانست محبوب باشد و به‌ناچار بیشتر نمونه‌ها به تاکسی‌رانی سپرده شدند، اما با قطع واردات خودرو بود که ۴۰۵ به رویای هر ایرانی بدل شد و محبوبیت آن به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافت. هرچند اخیراً این خودرو نیز افت زیادی داشته است.



دوو سیلو

تنها غایب این روزهای لیست ما در بازار خودروهای صفرکیلومتر، در پایان دهه ۷۰ و دوران بسته‌بودن مرزهای کشور به روی خودروهای مدرن وارد ایران شد و کرمان خودرو را رو در روی ایران خودرو قرار داد. رقابت داغ ۴۰۵ و سیلو در اواخر این دهه، محبوبیت سیلو را تضمین کرد. امروزه سیلو هنوز هم به عنوان خودرویی ترم و بادوام، طرفداران زیادی دارد.





در میان محصولات خوب ایران خودرو، سوزوکی کیزاشی یکی از خودروهایی بود که در کمال ناباوری نتوانست موفق عمل کند. مواردی که سبب شدند کیزاشی به آنچه استحقاقش را داشت نرسد، باید تبلیغات ناکافی، حضور رقبای سرسخت وارداتی ژاپنی و کره‌ای و از همه مهم‌تر محدود شدن همکاری خودروسازان خارجی با همتایان ایرانی در اوایل دهه ۹۰ شمسی دانست.

ایران خودرو به عنوان بزرگ‌ترین خودروساز ایران و یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان خاورمیانه، همواره جایگاهی ویژه در صنعت کشورمان داشته و محصولاتش هر یک تأثیرات مهمی روی بازار خودرو ایران داشته‌اند. اهمیت سیاسی و اقتصادی این خودروساز را باید به عناصر اجتماعی و فرهنگی افزود تا جایگاه واقعی تولیدات ایران خودرو مشخص شود. در این مطلب قصد داریم تا به طور خلاصه نگاهی داشته باشیم به سیر تحول محصولات این خودروساز در ۵ دهه اخیر.

سیر تحولات محصولات ایران خودرو از گذشته تا به امروز

از نوک پیکان تا قله دنا

اینجا کلیک کنید



دهه ۴۰ تا ۶۰: پیکان و پیکان

ایران خودرو با نام ایران ناسیونال، فعالیتش را به عنوان سازنده اتوبوس‌های مرسدس بنز در سال ۱۳۴۱ با سرمایه اولیه ۱۰ میلیون تومان آغاز کرد. موسسان ایران ناسیونال یعنی برادران خیامی، از همان ابتدا سودای ساخت خودرویی مردمی و ملی برای ایرانیان داشتند و به همین دلیل از همان اوایل دهه ۴۰، با حمایت وزارت صنعت و معدن، به نقاط مختلف جهان سفر کردند و در نهایت در سال ۱۳۴۵، پلتفرم Arrow کمپانی Rootes برای تولید در ایران برگزیده شد. این خودرو با نام پیکان در سال ۱۳۴۶ راهی بازار ایران شد تا اولین خودرو اصطلاحاً ملی زاده شود. پیکان از همان ابتدا با شعار هر ایرانی یک پیکان به خودرو مردمی کشورمان بدل شد و گونه‌های مختلف آن اعم از کار، جوانان، دولوکس، تاکسی، وانت و استیشن محبوبیت فراوانی یافتند. با این حال پیکان تنها تولید ایران خودرو در آن دوره نبود و در دهه ۵۰ هیلمن اوتجر نیز به سید محصولات ایران ناسیونال اضافه شد. قرار بود تا پژو ۳۰۴ نیز محصول بعدی ایران ناسیونال باشد که با پیروزی انقلاب، شرایط تغییر کرد. از سال ۱۳۵۹ نیز پیکان به یک تریم محدود شد. با این حال دهه ۶۰ را باید دوران خدمت پیکان به جامعه ایران دانست. در این دوره، ایران ناسیونال که حالا ایران خودرو نامیده می‌شد، سعی کرد پیکان را به‌روزرسانی کند.

دهه ۷۰: زمزمه مدرنیته

پس از پایان جنگ تحمیلی بود که صنایع مختلف شروع به نوسازی کردند. ایران خودرو نیز به سراغ شریکی رفت که در دهه ۶۰ به لطف خرید کمپانی Rootes، خط تولید و تجهیزات را در اختیارشان گذاشته بود. پژو شریک جدید ایران خودرو بود و ۴۰۵ به عنوان محصولی مدرن و تقریباً لوکس، اولین همکاری جدی این دو بود. در ابتدا تریم GL این خودرو وارد شد که نتوانست چندان موفق باشد، اما از سال ۱۳۷۲ سری GLX وارد شد که توانست جایگاه این خودرو را تثبیت کند. در دهه ۷۰، به‌روزرسانی پیکان ادامه یافت و پژو ۴۰۵ نیز به بهترین خودرو مونتاژ کشورمان بدل شد. در کنار ۴۰۵، پژو ۲۰۵ نیز در تریم GR به ایران آمد که نتوانست موفقیت برادر بزرگ‌ترش را کسب کند و به نحوی مغلوب رقیب کره‌ای سرسختش شد.



دهه ۸۰: از پس‌پیکان تا محصولات ملی

از اواسط دهه ۷۰ بود که زمزمه کناره‌رفتن پیکان و تولید پیکانی جدید شنیده می‌شد. همزمان، از سال ۱۳۷۹ محصولی جدید برپایه پلتفرم پژو ۴۰۵ یعنی پژو پرشیا (بعدها پارس) به عنوان گونه به‌میدیافته و لوکس‌تر این خودرو عرضه شد که به‌رغم اختلاف قیمت ۴ میلیون تومانی، با استقبال بی‌نظیری مواجه شد. در سال ۱۳۸۱ بالاخره از اولین خودرو ملی ایران یعنی سمند رونمایی شد. سمند هم برپایه پلتفرم ۴۰۵ شکل گرفته بود، اما از بسیاری جهات خودرویی مدرن محسوب می‌شد. همزمان با عرضه این دو خودرو، پژو ۲۰۶ نیز وارد بازار ایران شد؛ خودرویی که تقریباً همزمان با عرضه جهانی به ایران آمد و ورودش حتی از تولید سمند نیز جنبه‌ای‌تر شد. پیکان در سال ۱۳۸۴ از خط تولید خداحافظی کرد تا از میانه دهه ۸۰، روند رو به رشد محصولات ایران خودرو ادامه یابد. گونه‌های مختلفی از سمند همانند LX، سیر و سورن عرضه شدند و قرار بود تا محصولات جدیدتری از پژو نیز به ایران بیایند که در نهایت فقط ۴۰۷ در تیراژی محدود وارد ایران شد. پروژه عظیم دیگر ایران خودرو، ساخت گونه سدان پژو ۲۰۶ بود که قرار بود با نام آریان، فقط در ایران مونتاژ شده، به سایر بازارهای مطرح صادر شود؛ پروژه‌ای که متأسفانه به دلایل سیاسی هرگز عملی نشد و پژو ۲۰۶SD تنها خروجی آن بود که با ورودش، محبوبیت پلتفرم ۲۰۶ در ایران را افزایش داد. پایان دهه ۸۰ اما همراه بود با همکاری ایران خودرو با دو شریک ژاپنی یعنی ایسوزو و سوزوکی که اولی با وانت‌های مدرن دیزلش چندان موفق نبود و دومی، به لطف ویتارا و کیزاشی بیشتر شناخته شد. در عین حال بخشی از مونتاژ تندر ۹۰ نیز در ایران خودرو انجام شد.

دهه ۹۰: گسترش با چاشنی تلاطم

دهه ۹۰ را باید ادامه راه گسترش همه‌جانبه محصولات ایران خودرو بدانیم. در این دوره اما به خاطر مشکلات سیاسی و اقتصادی ناشی از شرایط خاص جهانی، گاهی در این گسترش وقفه‌هایی ناپهنگام ایجاد شد. رانا به عنوان دومین خودرو ملی ایران خودرو، در ابتدای این دهه وارد بازار شد و توانست بخشی از بازار خودروهای اقتصادی ایران را تغذیه کند. علاوه بر این، به‌روزرسانی محصولات قبلی همانند ۴۰۵، پارس و ۲۰۶ نیز ادامه یافت و سمند و سورن نیز دچار تغییراتی عمده شدند. همکاری با سوزوکی نیز بیشتر شد و پس از امضای معاهده برجام، پژو نیز با ۲۰۰۸ شروعی دوباره داشته است. اما در این میان باید دنا را جنبه‌ای‌ترین محصول ایران خودرو در دهه اخیر بدانیم که یک به‌روزرسانی اساسی در پلتفرم سمند است که با ظاهری مدرن و تکنولوژی به‌مراتب بهتر، نویدبخش ادامه راه گسترش محصولات ایران خودرو است.



برای اولین بار در ایران

رژه اسب‌فریزین

۲۸ تا ۳۱ خرداد ۱۳۹۷
18 - 21 Jun. 2018

IRAN FRIESIAN HORSE SHOW

همزمان با اولین نمایشگاه صنعت اسب، حیوانات همزیست و فرآورده‌ها

زندگی عادی برای کودکان صلیف اتیسم بسیار پرهزینه است

#780*7070*

مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی - تهران آفتاب
EXHIBIRAN INTERNATIONAL FAIRGROUND, SHAHR-E-AFTAB COMPLEX

+98 21 54512
www.tehranhorseshow.com

فدراسیون جهانی اسب
Equestrian Federation of Iran (E.F.I.)

فدراسیون جهانی اسب
Equestrian Federation of Iran (E.F.I.)

فدراسیون جهانی اسب
Equestrian Federation of Iran (E.F.I.)

فدراسیون جهانی اسب
Equestrian Federation of Iran (E.F.I.)

فدراسیون جهانی اسب
Equestrian Federation of Iran (E.F.I.)

پنجمین نمایشگاه

خودرو و قطعات البرز

5th Alborz Motor & Spare Parts Show

خودروهای سواری و تجاری، قطعات، موتور سیکلت و دوچرخه

۸-۵ تیرماه ۱۳۹۷
26-29 Jun 2018

کرج، مهریلا، پل شهدای پلیس (محل موقت نمایشگاه‌های استان البرز)

ساعت بازدید ۱۸ تا ۲۳

@tanagroup
tana-group.com

خودرو امروز

سال دوازدهم **۱۳۹۱** ششم‌اره **۲۸** می ۲۰۱۸ دوشنبه ۷ خرداد ۹۷ **۲۸** می ۲۰۱۸

فراری ۴

کره اسب!

شاید تصور کنید که فراری در تمامی طول عمرش تنها مدل‌هایی با پیشران‌های حجیم و تعداد سیلندر بالا ساخته و هر گز سراغ تولید کوپه‌های سبک‌تر نرفته است! اما بد نیست اشاره کنیم که این خودروساز علاوه بر تولید مدل‌های متعدد با پیشران ۶ سیلندر خطی و ۷ شکل، چند محصول خاص با قلب ۴ سیلندر هم داشته که از جمله آن می‌توان به مدل 625 TF متعلق به سال ۱۹۵۳ میلادی یعنی حدود ۶۵ سال پیش اشاره کرد که از بلوک ۴ سیلندر خطی ۲۴۹۸ سی‌سی با توان ۲۲۰ اسب بخار نیرو می‌گرفت.

خاص‌ترین مدل‌های ۱۲ سیلندر فراری را بشناسید

تخت‌های ۱۲ سیلندر!


Testarossa (1984-1991)

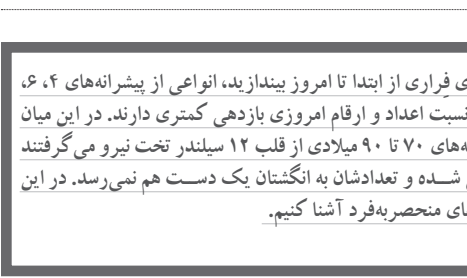
سال ۱۹۸۴ تستاروسا یا همان سر قرمز (به‌خاطر رنگ قرمز سرسیلندر) با ابعاد بزرگ‌تر، چهره کاملاً جدید و برای اولین بار ۴ سوپاپ در هر سیلندر به میدان آمد. خروجی بلوک ۱۲ سیلندر تخت ۴۹۴۳ سی‌سی این بار به ۳۹۰ اسب بخار در دور ۶۳۰۰ و ۴۹۰ نیوتن‌متر در دور ۴۵۰۰ رسیده بود که شتاب اولیه ۵٫۸ ثانیه‌ای را برای جثه ۱۵۰۶ کیلوگرمی خودرو رقم می‌زد. تستاروسا از دو رادیاتور در طرفین بدنه بهره می‌برد و هوای ورودی از شیرهای کناری پس از تغذیه آنها از فضای بین چراغ‌های عقب خارج می‌شود. همچنین کلیت سامانه تعلیق، مجموعه انتقال قدرت و ترمزها همانی است که در سه مدل قبلی وجود دارد. فراری موفق شد مجموعاً ۷۱۷۷ دستگاه از تستاروسا بفروشد که در آن زمان رقم قابل‌توجهی بود.


365 GT4 BB (1973-1976)

این مدل که نامش از حجم هریک از سیلندرها، کلاس GT، تمداد ۴ میل سوپاپ در بالا و مخفف Berlinetta Boxer گرفته شده، سال ۱۹۷۱ در نمایشگاه تورین رونمایی شد و جدای از شاکله پیشران‌ه وسط و قلب ۱۲ سیلندر تخت که برای اولین بار در یک مدل خیابانی استفاده می‌شد، از شاسی لولهای فولادی، تعلیق مستقل در هر دو محور، کلاچ تک‌صفحه‌ای و ترمزهای دیسکی بهره می‌برد و سرجمع ۳۸۷ دستگاه از آن تولید شد. پیشران‌ه مذکور دقیقاً ۳۳۹۰سی‌سی حجم داشته و با تکیه بر جبهه‌دنده ۵ سرعته ۲ سوپاپ موجود در هر سیلندر بیشینه قدرت ۳۶۰ اسب بخار را در ۷۵۰۰ دور بر دقیقه تحویل می‌دهد که برای وزن خشک ۱۱۶۰ کیلوگرمی رقم قابل‌قبولی است.


512 TR (1991-1994)

512 TR درواقع همان تستاروسا با بازبینی ظاهری برای بهبود آیرودینامیک و بازطراحی کابین به منظور افزایش راحتی سرنشین است و برای شناختن آن باید چراغ‌های سپر جلو، رینگ‌ها و سایر جزئیات را دقیق‌تر ببینید. خروجی قلب ۱۲ سیلندر تخت ۴۹۴۳ سی‌سی در 512 TR به ۴۲۸ اسب بخار در دور ۶۷۵۰ و ۴۹۱ نیوتن‌متر در دور ۵۵۰۰ بالغ شده که در کنار تعبیه انژکتور جدید Motronic M2.7 الکترونیک بوش، کلاچ تک صفحه‌ای، وزن ۱۴۷۳ کیلوگرمی و شتاب اولیه ۴٫۸ ثانیه‌ای بهسازی‌های فنی این اسب نازارم را تشکیل می‌دهد. نام این‌ خودرو از حجم ۵ لیتری پیشران‌ه، تعداد سیلندرها و مخفف عبارت تستاروسا گرفته و روی هم رفته ۲۲۶۱ دستگاه از آن از خط تولید خارج شده است.


512 BBi (1981-1984)

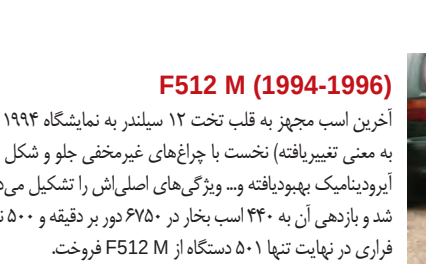
سومین عضو گروه، 512 BBi است که در نمایشگاه ۱۹۸۱ فرانکفورت متولد شد و مهم‌ترین نکته آن استفاده از انژکتور مکانیکی بود. 512 BBi تغییرات فنی و طراحی ملموسی داشته و علاوه بر وزن ۱۴۹۹ کیلوگرمی، با نگاهی به شاکله و چینش متفاوت سیرها به راحتی از دو مدل قبلی متمایز می‌شود. قلب این اسب پیر که مجموعاً ۱۰۰۷ دستگاه از آن تولید شده، همان نمونه ۱۲ سیلندر تخت ۴۹۴۳ سی‌سی موجود در 512 BB است که با استفاده از انژکتور K.Jetronic ساخت بوش آلمان در دور ۶۰۰۰ حداکثر ۳۴۰ اسب بخار قدرت تحویل می‌دهد.

F512 M (1994-1996)

آخرین اسب مجهز به قلب تخت ۱۲ سیلندر به نمایشگاه ۱۹۹۴ پاریس آمد. این مدل که F512 M نام گرفت (حرف M مخفف Modificata به معنی تغییر یافته) نخست با چراغ‌های غیرمخفی جلو و شکل تازه چراغ‌های عقب شناخته می‌شد و بازبینی کلی طراحی، پیشران‌ه تقویت شده، آیرودینامیک بهبودیافته و… ویژگی‌های اصلی‌اش را تشکیل می‌دادند. بلوک ۴۹۴۳ سی‌سی برای جثه ۱۴۵۵ کیلوگرمی F512 M تقویت اساسی شد و بازدهی آن به ۳۴۰ اسب بخار در ۶۷۵۰ دور بر دقیقه و ۵۰۰ نیوتن‌متر در دور ۵۵۰۰ بر دقیقه رسیده بود تا شتاب اولیه‌اش ۴٫۷ ثانیه طول بکشد. فراری در نهایت تنها ۵۰۱ دستگاه از F512 M فروخت.


512 BB (1976-1981)

512 BB میهمان نمایشگاه ۱۹۷۶ پاریس بود و در بخش فنی مشخصاتی مشابه 365 GT4 BB داشت، اما علاوه بر ابعاد بزرگ‌تر، به کلاچ دو صفحه‌ای و مهم‌تر از آن نسخه ۴۹۴۳ سی‌سی بلوک ۱۲ سیلندر تخت مجهز شده بود که همان ۳۶۰ اسب بخار قدرت را در دور پایین‌تر ۶۸۰۰ تحویل می‌داد اما از طرفی وزن ۱۴۰۰ کیلوگرمی داشت. این خودرو که نامش از تعداد سیلندرها و حجم پیشران‌ه گرفته شده، از نظر طراحی نیز شباهت زیادی به مدل پیش از خود داشت و تنها با چراغ‌های دوتایی عقب، سر اگزوزهای دوبل و چند تفاوت جزئی بیرونی و داخلی دیگر از آن متمایز می‌شد. 512 BB مجموعاً با تیراژ ۹۲۹ دستگاه روی خط تولید رفت.



مروری بر زندگی خودرویی انزو فراری



انزو



هرگونه استفاده از نام «فراری» در عرصه رقابت، آلفارومئو را ترک و دقیقاً ۷ روز بعد کمپانی Auto Avio Costruzioni را در محل آشیانه فراری سابق در مودنا تأسیس کرد. این مجموعه در ۱۹۴۳ (په‌جوهه جنگ جهانی دوم) با انتقال از مودنا به شهری کوچک‌تر به نام مارانللو (Maranello) فعالیتش را در زمینه ابزارآلات صنعتی و نظامی و البته ساخت مدل‌های پروتوتایپ ادامه می‌دهد تا اینکه پس از دو بار تخریب و بازسازی کامل، از شر جنگ خلاص شده و انزو بزرگ به فکر ساختن نخستین خودرو با برند «فراری» می‌افتد.

در ۱۹۴۷ میلادی Auto Avio Costruzioni رسماً به Ferrari تغییر نام داده و اولین محصول رسمی آن با نام 125 S و قلب ۱۲ سیلندر به دنیا آمد. ۲۰سال بعدی با تولید انواع خودروهای مسابقه‌ای و خیابانی، شرکت در رقابت‌های موتوراسپرنت و افتخارات شخصی مختلف برای انزو سپری شد و در ۱۹۶۹ دقیقاً نصف سهام برند فراری به دلیل توسعه فوق‌العاده و کمبود منابع مالی تحت مالکیت گروه فیات درآمد. ۲ سال بعد هم ساخت پیست اختصاصی فیورانو (Fiorano) کلید خورد و در ۱۹۷۲ رسماً به‌عنوان محل بررسی همه‌جانبه فرزندان اسطیل مارانللو آغاز به‌کار کرد.

انزو فراری که دیگر یک افسانه زنده بود، پس از طراحی و نظارت کامل بر ساخت برخی از ماندگارترین اسپرت‌های تاریخ در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی و نهایتاً مدل افسانه‌ای F40 در ۱۹۸۷، سرانجام عصر روز ۱۴ آگوست ۱۹۸۸ میلادی در مودنا چشم از جهانی که بدون خودرو و مسابقه برایش مفهومی نداشت، فرو بست.

Florio را به دست آورد و سال ۱۹ آینده را به‌عنوان راننده آزمایش، راننده مسابقه، مشاور فروش و نهایتاً مدیر بخش خودروهای مسابقه‌ای آلفارومئو به فعالیت جدی در عرصه اتومبیلرانی گذراند. از اتفاقات مهم این سال‌ها می‌توان پیشنهاد مادر یکی از خلبانان مشهور ارتش در جنگ جهانی به نام فرانچسکو باراکا (Francesco Baracca) به انزو برای استفاده از نشان اسب سلطنتی هواپیمای فرزندش روی خودروهای مسابقه‌ای خود در ۱۹۲۳، تأسیس روزنامه ورزشی مشهور Corriere dello Sport در بولونا در ۱۹۲۴ و اولین دوومین پیروزی در مسابقات Circuito di Milano با آلفارومئو 6C-1500 SS در ۱۹۲۷ و ۱۹۲۸ را نام برد. اما مهم‌تر از همه اینکه فراری در این میان سال ۱۹۲۹ میلادی گروه آشیانه فراری (Scuderia Ferrari) را در مودنای ایتالیا با هدف ایجاد امکان حضور مالکان خودروها و موتورسیکلت‌ها در مسابقات تأسیس می‌کند که بعدها پس از ارتقای درجه به یک تیم رسمی با همین نام، از ۱۹۳۳ به بعد عملاً تبدیل به شاخه مسابقه‌ای رسمی آلفارومئو می‌شود.

از مودنا به مارانللو

انزو پس از کسب مقام دوم در Circuito Tre Province در ۹ آگوست ۱۹۳۱ با آلفارومئو 8C-2300 MM به دلیل فشار کاری و نزدیکی تولد پسر اولش آلفردو (که عموماً با نام دینو شناخته می‌شود) رانندگی را کنار گذاشته و پس از موفقیت‌های مدیریتی بزرگ در مسابقات بین‌المللی، ۶ سپتامبر ۱۹۳۹ با شرط عدم

«خودروهای من، روح دارند!» این یکی از ناب‌ترین گفته‌های انزو فراری است؛ کسی که وجودش مملو از عشق به خودرو و مسابقه بود و تمام عمر ۹۰ ساله‌اش را وقف همین علاقه درونی کرد. فراری از دوران کودکی شخصیتی رویاپرداز، بلندپرواز و ایده‌آل‌گرا داشت، آینه‌ده خود را چیزی به جز تبدیل شدن به یک راننده حرفه‌ای مسابقه و سازنده سریع‌ترین خودروهای دنیا نمی‌دید و همواره آرزو می‌کرد روزی فرا برسد که هر کسی در هر جای دنیا رویای داشتن یک «فراری» را داشته باشد. در ادامه نگاهی خلاصه‌وار به زندگی این مرد افسانه‌ای می‌اندازیم.

از فوریه برفی تا آشیانه فراری

انزو آنسلمو فراری (Enzo Anselmo Ferrari) هجدهم فوریه ۱۸۹۸ میلادی در حومه مودنا (Modena) ایتالیا به دنیا آمد و به دلیل برف و کولاک آن روزها، تا ۲ روز پس از تولدش شناسنامه‌ای نداشت. پدرش آلفردو (Alfredo) مالک یک کارگاه کوچک آهن و مادرش آدلجیزا (Adalgisa) یک زن خاندان کلاسیک ایتالیایی بود.

نخستین تجربه خودرویی ملموس انزو زمانی بود که در سن ۱۰ سالگی همراه پدر و برادر بزرگ‌ترش آلفردو جونیور یا همان دینو (Dino) به تماشای یک مسابقه اتومبیلرانی در منطقه ویا امیلیا (Via Emilia) شهر بولونا (Bologna) رفت. این



مردی بارویاهایش!

در سال ۱۹۸۸ میلادی فیلمی با عنوان «Tucker: The man and his Dream» روی پرده سینما قرار گرفت که داستان زندگی یک طراح خودرو را روایت می‌کرد. این فیلم که به کارگردانی فرانسیس فورد کاپولا در ژانر درام و با هدف بازگولای بیوگرافی پریستون تاکر ساخته شده بود، داستان زندگی یک طراح خودرو و ماجرای ساخت خودرو آینده‌نگرانه خودش را روایت می‌کند.

معرفی ۲۰ خودروی کلاسیک که در فیلم‌های سینمایی، سریال‌ها و برنامه‌های تلویزیونی نقش آفرینی کرده‌اند

ستارگان چهارچرخ

» اینجا کلیک کنید



فورد اکولاین- احمق و احمق‌تر

احمق و احمق‌تر یا همان Dumb and dumber که در سال ۱۹۹۴ روی پرده سینما قرار گرفت، بدون شک یکی از محبوب‌ترین کمدی‌های تاریخ سینما به شمار می‌رود. اما در این فیلم یک دستگاه ون با پوششی شبیه به سگ حضور داشت که در واقع خودرویی برای رسیدگی به امور حیوانات خانوادگی بود. در زیر پوست این سگ چهارچرخ، یک دستگاه فورد اکولاین مدل ۱۹۸۴ قرار داشت!



فولکس واگن بیتل- خطای عشق

اگر از جمله فیلم‌بازان حرفه‌ای باشید، بدون شک با این فولکس قوریاهه‌ای سفیدرنگ دوست‌داشتنی که با نام «هربی» شناخته می‌شود، آشنایی دارید. البته هرچند که بسیاری از افراد هربی را با فیلم Herbie fully loaded ساخته شده در سال ۲۰۰۵ شناختند اما کاراکتر اصلی این نقش در سال ۱۹۶۸ و فیلم The love bug شکل گرفت.



فورد ماستنگ جی تی- پولیت

صحنه‌های تعقیب و گریز این فیلم، آن هم با بازی استادانه استیو مک‌کوئین تکرارنشدنی و هنرنمایی فورد ماستنگ فست‌بک ۱۹۶۸ یشمی‌رنگش آنقدر دیدنی و ماندگار است که حتی اگر «پولیت» را چندین بار هم دیده باشید، یادآوری آن در این متن شما را وسوسه می‌کند بار دیگر به تماشای آن بنشینید! این فیلم خیلی‌ها را عاشق ماستنگ کرد!



استون مارتین دی بی ۵- پنجه طلایی

مجموعه فیلم‌های «جیمز باند» به طور عجیبی با خودروهای خاص و متحصربه‌فرد این مامور مخفی گره خورده‌اند، اما هیچ‌کدام از خودروهایی که در بیش از ۲۰ قسمت فیلم‌های جیمز باند نقش آفرینی کرده‌اند، به اندازه استون مارتین DB5 که برای نخستین‌بار در فیلم Goldfinger (۱۹۶۴) حاضر شد، معروف نشدند! این خودرو بعد از بیش از ۴ دهه برای بار دوم در فیلم Skyfall نیز هنرنمایی کرد.



دلورین دی ام سی ۱۳- بازگشت به آینده

امکان ندارد که به فیلم‌های تخیلی علاقه‌مند باشید اما سه‌گانه بازگشت به آینده یا همان Back to the Future را نشناسید. این سه فیلم که به ترتیب در سال‌های ۱۹۸۵، ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ اکران شدند، داستانی از یک دانشمند و دستیارش مارتین مک‌فالی را روایت می‌کند که با ساخت یک ماشین زمان بر اساس دلورین DMC-12، در زمان سفر می‌کند و اتفاقات عجیبی برایشان رخ می‌دهد.



داچ چارجر- سریع و خشن

مجموعه هشت‌گانه فیلم‌های سریع و خشن یا همان Fast and furious جزء محبوب‌ترین تولیدات تاریخ سینما برای علاقه‌مندان به دنیای ماشین محسوب می‌شوند. در این قسمت خودروهای جذاب زیادی به نقش آفرینی پرداخته‌اند اما هیچ کدام به اندازه داچ چارجر ۱۹۷۰ وین دیزل که در آخرین سکانس قسمت اول (۲۰۰۱) در کنار تویوتا سوپرای نارنجی‌رنگ پاول واکر قرار می‌گیرد، محبوب و ماندگار نشدند.



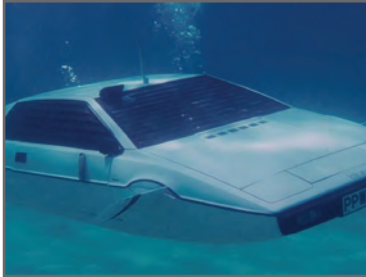
شلبی جی تی ۵۰۰-النور- سرقت در ۶۰ ثانیه

یکی دیگر از فیلم‌هایی که صحنه‌های تعقیب و گریز طلایی آن با یک فورد ماستنگ کلاسیک رقم خورده، سرقت در ۶۰ثانیه یا همان Gone in 60 seconds بود که در سال ۲۰۰۰ میلادی اکران شد. در این فیلم یک دستگاه شلبی GT500 النور خاکستری رنگ زیر پای «نیکولاس کیج» خودنمایی می‌کند.



فورد ماستنگ باس۴۲۹- جان ویک

جان ویک یکی از فیلم‌های اکشن بسیار موفق سال‌های اخیر هالیوود است که با نقش آفرینی خارق‌العاده «کیانو ریوز» در نقش «جان ویک» توانسته به محبوبیت بالایی برسد. اما شخصیت اصلی این فیلم که تاکنون دو قسمت از آن اکران شده مالک یک دستگاه فورد ماستنگ باس ۴۲۹ خاکستری‌رنگ است که در اوایل فیلم دردیده می‌شود و داستان‌های بسیار زیادی به‌خاطر این موضوع رقم می‌خورد. البته لازم به ذکر است که برخی از افراد بر این عقیده‌اند که ماستنگ جان‌ویک، نسخه مکوان ۱۹۶۹ است!



لوتوس اسپی‌ریت S1- جاسوسی که دوستم داشت

یکی دیگر از خودروهای بسیار خاص مجموعه فیلم‌های جیمز باند، لوتوس اسپیریت سفیدرنگی است که در فیلم The spy who loved me (سال ۱۹۷۷) نقش آفرینی کرد. این لوتوس هم همچون عمده خودروهای مخصوص آقای «باند» به امکانات دفاعی مجهز شده بود و از همه مهم‌تر توانایی تبدیل‌شدن به زیردریایی را نیز داشت!



لینکلن فیوچرا- بتمن

نخستین ماشین بتمن یا همان بت‌مبیل (Batmobile) که برای نخستین بار در کتاب داستان این شخصیت معرفی شد و بعدها در دهه ۶۰ میلادی به سریال تلویزیونی و فیلم‌های سینمایی بتمن راه پیدا کرد نیز یکی دیگر از خودروهای ماندگار صنعت سینماس. این ماشین عجیب و غریب در واقع بر پایه لینکلن فیوچرا (Futura) کانسپت ۱۹۵۵ طراحی و ساخته شده بود.



فراری ۲۵۰ جی تی- کالیفرنیا- روز تعطیل فریس بولر

روز تعطیل فریس بولر یا به زبان تعطیل Ferris Bueller's Day Off که در سال ۱۹۸۶ میلادی اکران شد، یک کمدی آمریکایی است که در طی داستان آن شاهد یک فراری کلاسیک بسیار ارزشمند هستیم. این فراری که تحت عنوان 250 GT کالیفرنیا شناخته می‌شود، این روزها بیش از ۱۰میلیون دلار قیمت پیدا کرده است.



پونتیاک ترنس ام- اسموکی و بندیت

در اواخر دهه ۷۰ میلادی این فیلم اکشن-کمدی آمریکایی با صحنه‌های هیجان‌انگیز بسیار زیادش توانست محبوبیت زیادی را از آن خود کند. در این فیلم یک دستگاه پونتیاک ترنس ام ۱۹۷۷ مشکی‌رنگ نی‌ناپ حضور دارد که قرار است یک کامیون حمل قاچاق را تا مقصد اسکورت کند. به همین خاطر بسیاری از صحنه‌های اکشن تعقیب و گریز آن بر اساس این خودرو صورت می‌پذیرد.



داچ چلنجر- نقطه‌گریز

اگر از جمله افراد علاقه‌مند به آمریکای دهه ۷۰ میلادی و خصوصا خودروهای عضلانی آن دوران هستید، اکیدا پیشنهاد می‌کنیم که فیلم Vanishing Point که در بین ایرانی‌ها به «نقطه‌گریز» مشهور است را تماشا کنید. در این فیلم شخصیت اصلی داستان یعنی Kwalski با یک داچ چلنجر ۱۹۷۰ سفیدرنگ از ایالت کلرادو تا سانفرانسیسکو رانندگی می‌کند و در طی مسیر با مشکلاتی روبرو می‌شود.



آستین مینی کوپر اس- شغل ایتالیایی

این فیلم با همین عنوان یک بار در سال ۱۹۶۹ و یک بار در سال ۲۰۰۳ تولید و اکران شد که اتفاقا در هر دوی آنها، محصولات برند «مینی» حضوری طلایی داشتند! اما فیلمی که در سال ۱۹۶۹ با این عنوان روی پرده سینما قرار گرفت با هنرنمایی یک لامبورگینی میورا در جاده‌های کوهستانی شروع شده و داستان اصلی فیلم با حضور پررنگ ۳ دستگاه آستین مینی کوپر اس در ۳ رنگ قرمز، سفید و آبی شکل می‌گیرد. در طی فیلمبرداری این اثر، از ۳۲ دستگاه مینی استفاده شده که بسیاری از آنها به طور جدی آسیب دیدند!



پونتیاک ترنس ام- راننده

فیلم راننده (The driver) که در سال ۱۹۷۸ اکران شد نه‌تنها یک فیلم کلاسیک اکشن بسیار خوب و جذاب است بلکه برای علاقه‌مندان به خودرو هم صحنه‌هایی بسیار دیدنی و عالی دارد. کل سرسید خودروهای این فیلم یک دستگاه پونتیاک ترنس ام ۱۹۷۶ نقره‌ای رنگ است که در بسیاری از صحنه‌های تعقیب و گریز این فیلم حضور دارد.



فراری ۳۰۸ جی تی اس- مگنوم‌پی آی

این سریال تلویزیونی آمریکایی ژانر اکشن جنایی که از سال ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸ میلادی در ۱۵۸ اپیزود پخش شد، داستانی از یک کارآگاه خصوصی اهل هاوایی را روایت می‌کند. در این سریال توماس مگنوم (شخصیت اصلی داستان) مالک یک دستگاه فراری 308 GTS قرمز رنگ است.



ای ام‌سی پیسر- دنیای وین

این فیلم کمدی بسیار محبوب که در سال ۱۹۹۲ روی پرده سینما قرار گرفت، داستانی از ۲ نوجوان را روایت می‌کند که در زیرزمین خانه «وین» مشغول ساخت یک برنامه تلویزیونی کابلی هستند تا افکار و عقاید خود را در مورد موسیقی با دیگران به اشتراک بگذارند. در این فیلم، وین یک دستگاه AMC Pacer آبی رنگ با استیکر شعله آتش در گوشه درها دارد که این خودرو سال‌ها بعد در یک حراجی (دنیای واقعی!) با قیمتی در حدود ۴۰ هزار دلار به فروش رسید.



پاراگون پنتر- چیتی چیتی بنگ بنگ

برای بسیاری از افرادی که از قدیم با دنیای سینما آشنایی دارند، این فیلم فانتزی که بر اساس یک رمان نوشته شده، یک نوستالژی به‌یادماندنی است. در واقع داستان این فیلم بر اساس یک خودرو مسابقه‌ای قدیمی است که یک مخترع آن را برای تفریح فرزندان بازسازی می‌کند و این مقدمه‌ای برای یک سفر ماجراجویانه می‌شود! خودرو مورد استفاده در این فیلم محصولی از کمپانی آمریکایی پاراگون است که سال‌ها پیش ورشکسته شد.



پلیموت فیوری- کریستین

کریستین (Christine) یک فیلم از ژانر وحشت است که در سال ۱۹۸۳ اکران شد و داستانی بر پایه یک خودرو غیرعادی را روایت می‌کند. این خودرو یک پلیموت Fury مدل ۱۹۵۸ است که توسط یک نوجوان خریداری می‌شود و این خودروی عجیب به‌تدریج روی مالکش تاثیرات عجیبی می‌گذارد!

تحولی در تاریخ پیکاپ‌ها



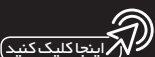
عقب قرار گرفته است؛ درب باک نفرهای نیز درست در کنار دستگیره در راننده دیده می‌شود. حکاکی نوشته Chevrolet با حروف بزرگ روی درب قسمت بار نیز نقش بسته و سپر عقب نیز به موازات تغییرات اعمال شده در دماغه حذف شده است. چراغ‌های عقب به صورت دویل در دو طرف قرار دارند و دو خروجی اکروز استیل به صورت مورب از پشت بدنه بیرون زده‌اند. شورولت همچنین در این سال برای نخستین‌بار از آلباز بدنه و اتاق‌پار از جنس استیل ضدزنگ در C10 بهره برده است. رینگ‌های ۱۴اینچی Boyds به همراه لاستیک‌های کوپر کبرا Radial GT تکمیل‌کننده نمای بیرونی این C10 زیبا هستند.

فضای داخلی

با فشردن دکمه دستگیره فلزی و ورود به کابین با فضایی ساده ولی بسیار جذاب روبه‌رو می‌شویم. داشبورد طراحی مقارنی داشته و قاب‌های مشابهی در طرین آن تعبیه شده‌اند. غربیلک فرمان فابریک با یک نمونه سه‌شاخه چوبی تعویض شده است. رادیو، پتل تنظیمات تهویه، فندک، زیرسیگاری و آمپر دما در مرکز داشبورد قرار دارند. سرعت‌سنج تا عدد ۱۰۰ مایل بر ساعت مندرج شده و نشانگر میزان سوخت در کنار آن قرار دارد. چراغ‌های جلو به وسیله بیرون کشیدن کلید دویله‌ای قرار گرفته در این قسمت روشن می‌شوند. تمویض‌کننده‌ها در C10 به صورت فابریک از پشت فرمان صورت می‌گیرد ولی قطعا یکی از جالب‌ترین تغییرات اعمال شده در داخل کابین این نمونه، دسته‌دنده دست‌ساز آن است که از کف اتاق تا بالای داشبورد، جایی که به جمجمه کرومی می‌رسد، ادامه دارد. صندلی یک‌تکه با پارچه فیروزه‌ای‌رنگ زیبایی تودوزی شده که با دیگر اجزای بدنه در هماهنگی کامل است.

بحث‌فنی

لیست پيش‌رانه‌های قابل‌سفارش برای C10 در ۱۹۶۸ شامل انواع ۶سیلندر ۲۵۰ و ۲۹۲ اینچ‌مکعبی و ۳ پيش‌رانه ۸سیلندر ۳۲۷، ۳۰۷ و ۳۹۶ اینچ‌مکعبی خورجینی می‌شود، با این‌حال در زیر محفظه موتور نمونه مورد بررسی ما یک پيش‌رانه ۸سیلندر ۳۵۰ اینچ‌مکعبی شورولت با حجمی معادل ۵۷ لیتر و کاربراتور چهاردهانه روچستر جا خوش کرده است که نیروی تولیدی را از طریق گیربکس اتوماتیک سه‌سرعته tci و دیفرانسیل ۱۳/۴۱ کلاچ‌دار به محور عقب منتقل می‌کند؛ شتاب‌گیری و هندلینگ C10 نیز بسیار راضی‌کننده بوده و دودکردن لاستیک‌ها با کوچک‌ترین اشاره به پدال گاز امکان‌پذیر است. در پایان از مالک محترم به موجب همکاری با هفته‌نامه خودروامروز صمیمانه سپاسگزاریم.



بررسی شورولت نواکوپه ۱۹۷۵

قهرمان طبقه متوسط!



فضای داخلی

با ورود به کابین عنصر سادگی در طراحی تکنک اجزای تریم داخلی نوا نیز به چشم می‌خورد؛ صندلی‌ها از نوع یک‌تکه با روکش چرمی هستند و دسترسی به ردیف عقب با استفاده از جک کناره آنها صورت می‌پذیرد. کیلومترشمار خطی با نور ملایم پس‌زمینه‌اش تا ۱۰۰ مایل بر ساعت مندرج شده و عقربه‌های نشانگر سوخت و دما را نیز در کنار خود جای داده است. تنظیمات سیستم تهویه، چراغ‌ها، فندک و رادیو در طرین ستون فرمان که با آبکاری کروم جلوه زیبایی به خود گرفته است قرار دارند. غربیلک فرمان فابریک با یک نمونه چوبی سه‌شاخه تعویض شده است.

تجربه‌رانندگی

در زیر محفظه موتور این نوا، پيش‌رانه ۸سیلندر خورجینی با حجم ۲۵۰ اینچ‌مکعب معادل ۵۷۳۳ سی‌سی قرار گرفته است که در حالت استاندارد قادر به تولید حداکثر خروجی ۱۵۵ اسب‌بخار و گشتاور ۲۳۹ نیوتن‌متر است و آن را از طریق گیربکس سه‌سرعته اتوماتیک TH-350 و دیفرانسیل ۱۲/۴۱ به محور عقب منتقل می‌کند. اما در نمونه مورد آزمایش سرسیلندرهای با مدل متعلق به پيش‌رانه ۳۲۷ تمویض شده‌اند و سوخت‌رسانی نیز توسط کاربراتور چهاردهانه روچستر انجام می‌شود. شروع حرکت با کمی هزگردی همراه است و شتاب راضی‌کننده‌ای برای این کوپه ۱/۶ تنی به همراه می‌آورد. ترمزهای دیسکی در جلو و کاسه‌ای در عقب وظیفه متوقف‌ساختن نوا را بر عهده دارند. شورولت نوا با بهره‌مندی از بازار مناسب قطعات یدکی و تزئینی در کنار طراحی دلنشین، فضای داخلی مناسب و عملکرد راضی‌کننده از مناسب‌ترین گزین‌ها برای خرید یک آمریکایی کلاسیک است. در پایان از آقای احسان رحیم‌پور مالک محترم اتموبیل به موجب همکاری با نشریه خودروامروز تشکر به عمل می‌آوریم.



در سال‌های آغازین دهه ۱۹۶۰، شورولت تولید محصولی جدید بر اساس پلت‌فرم X-Body را برای رقابت با نسل جدید سدان‌های کامپکت بازار آغاز کرد و از آنجا که فورد با عرضه فالدکون توانسته بود به خوبی شورولت کورور را که محصولی نوآورانه ولی با مشکلات جانبی فراوان بود مغلوب کند، بنابراین الگوبرداری از فالدکون در تمامی مراحل طراحی مدنظر قرار گرفت. مهندسان زمان چندانی برای آزمون و خطا نداشتند و نوا با فاصله تنها ۱۸ماه از اسارت پروژه به خط تولید راه پیدا کرد؛ رکوردی که آن را به یکی از سریع‌ترین پروژه‌های توسعه‌یافته در تاریخ جنرال‌مو‌تورز بدل ساخته است. پس از کشمکش‌های فراوان، نام Chevy II با شوی ۲ برای خانواده مدل‌های مختلف آن شامل سدان ۲ و ۴در، استیشن‌واگن، کوپه هاردتاپ و کانورتیبل این محصول در نظر گرفته شد که در سه تیپ ۱۰۰، ۳۰۰ و ۴۰۰ با سطوح مختلف امکانات ظاهری و رفاهی عرضه می‌شدند و پسوند نوا نیز در ابتدا تنها به گونه‌های مجهز سری ۴۰۰ اختصاص پیدا کرد. دومین نسل شوی ۲ با تغییرات ملموس ظاهری، بهسازی‌های متعدد و پيش‌رانه‌های قوی‌تر در ۱۹۶۶ روی خط تولید قرار گرفت، با این‌حال آمار فروش آن تحت تأثیر رونمایی از کاهارو در فاصله کمتر از یک‌سال با افت قابل توجهی مواجه شد. همین امر موجب بازطراحی کلی نسل سوم در ۱۹۶۸ و حذف نام شوی ۲ از روی آن شد. مدل جدید دارای هونتی متفاوت با پيش‌رانه‌های ۳۵۰ و ۳۹۶ اینچ‌مکعبی قابل سفارش بود و ظاهرش شباهت زیادی به کوپه‌های عضلانی مانند کاهارو و شول پیدا کرده بود؛ ساختاری که به مدت بیش از یک دهه بدون تغییر باقی ماند و کم‌وبیش در اتموبیل‌های دیگری نیز از آن



نام خودرو	شورولت نوا کوپه ۱۹۷۵
نوع‌موتور	۸سیلندرخورجینی
حجم‌موتور (CC)	۵۷۳۳
تعداد سیلندر/ سوپاپ	۱۶/۸
حداکثر قدرت (hp)	۱۵۵ @ ۳۸۰۰ دور در دقیقه
حداکثر گشتاور (Nm)	۲۳۹ @ ۳۳۹ دور در دقیقه
گیربکس	سه‌سرعته‌اتوماتیک
محور فعال	عقب
وزن خالص (Kg)	۱۶۰۴
شتاب صفر تا ۱۰۰ (S)	۱۱/۲
ظرفیت مخزن سوخت (L)	۷۹
مصرف سوخت ترکیبی (L/100km)	۱۹/۶
حداکثر سرعت (Km/h)	۱۷۲
طول×عرض×ارتفاع (mm)	۱۳۷۹۰×۱۸۳۴×۴۹۹۶
فاصله بین دو محور (mm)	۲۸۱۹

اولین تراکتورها



در اوایل قرن نوزدهم میلادی برای اولین بار از نیروی بخار و موتورهای قابل حرکتی که از بخار نیرو می گرفتند، در مزارع استفاده شد. این مو تورها به این شکل بودند که با استفاده از نیروی بخار به حرکت در آمده و چرخ طیار بزرگ آنها حرکت می کرد. سپس با استفاده از تسمه این نیرو را برای استفاده در محل های مختلف به کار می گرفتند. در سال های بعد، ماشین هایی طراحی شدند که پدر اولیه تراکتورهای امروزی محسوب می شوند و قابلیت جابه جایی و استفاده از آنها در مکان های مختلف را داشتند.

مروری بر روی کار آمدن برخی محصولات خاص در دنیای سنگین وزن ها

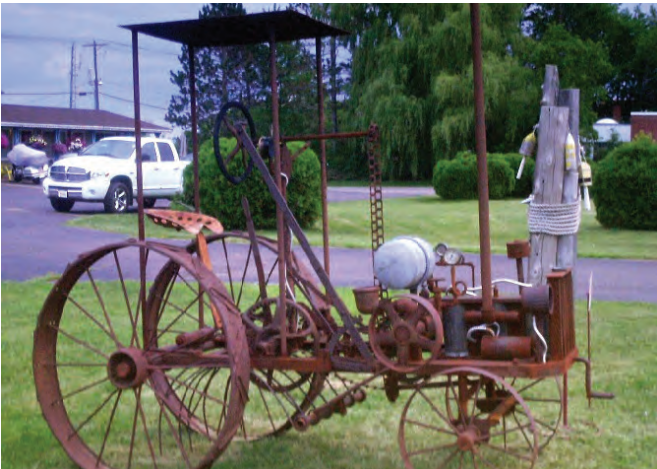
ترین ها



دنیای خودروسازی مملو است از اولین ها، برترین ها و... و بخش خودروسازی سنگین نیز از این قاعده مستثنی نیست. شرکت های بسیاری در این تاریخچه که بیش از یک قرن از شروع آن می گذرد، در این بازار حضور داشته اند و حتی به رغم داشتن نوآوری های خاصی در زمان خودشان اما نتوانسته اند در میدان رقابت تا امروز دوام بیاورند. همان طور که گفتیم می توان لیست بلندی ازترین ها در این بخش از صنعت خودروسازی تهیه کرد که ما در این مطلب به تعدادی از خاصی ترین اتفاقات رخ داده در این بخش از خودروسازی اشاره ای خواهیم داشت.



سیسزو از جمله شرکت های سنگین ساز اروپایی است که ریشه پیدایش آن به سال ۱۹۳۱ و به کشور فنلاند بازمی گردد. این شرکت نیز دست توانایی در ساخت خودروهای نظامی دارد و البته که کامیون های تولیدی اش که سال ها بر اساس محصولات شرکت های معروفی چون رنو، ولوو و مرسدس بنز ساخته می شود، دارای ویژگی های خاصی در محورها هستند که از این نظر نیز این ساخته ها تا حدودی متمایز از بقیه خودروهای سنگین به شمار می آیند. اما بد نیست بدانیم که سیسو مبتکر اولین سیستم بلندشدن اتاق کامیون در دنیا به کمک نیروی هیدرولیک است؛ اتفاقی که امروزه بسیار عادی و ساده به شمار می آید ولی در سال ۱۹۶۲ یک امتیاز مهم به حساب می آمد.



تا سال ۱۹۰۱ که کم کم مزیت های سوخت بنزین بیش از پیش بر همه ثابت شد، هنوز هم موتورهای بخار محبوبیت بسیار بالایی داشتند به نحوی که خودروهای مخصوص مزارع و خودروهای تجاری با نیروی بخار کار می کردند. اما در همان زمان افرادی نیز بودند که به مزیت های بنزین نسبت به بخار آگاهی داشتند و از موتورهای درون سوز برای خودروهای خود استفاده می کردند در سال ۱۸۹۲ فردی به نام John Froelich در آمریکا برای اولین بار از نیروی بنزین در یک تراکتور تک سیلندر استفاده کرد و با گسترش این اختراع خود شرکت ماشین سازی واترلو را تاسیس کرد.



هر چند که تاترا اولین انبوه ساز کامیون به صورت تجاری در دنیاست اما اولین کامیون در دنیا توسط مهندس مشهور انگلیسی، گوئلیب دایملر اختراع شد که با قرار دادن یک موتور ۲ سیلندر بنزینی به قدرت ۴ اسب بخار روی یک واگن بخار ساخته شد. اما در آن زمان چون بنزین توسط شیمی دان ها تهیه می شد، قیمت بالایی داشت و به همین خاطر نیز استفاده از سوخت کک و زغال سنگ ارزان تر و محبوب تر بود و خودرو دایملر چندان مورد استقبال قرار نگرفت.



تا قبل از رویارویی اسکانیا و ولوو بر سر داشتن قوی ترین کشنده دنیا، مرسدس بنز با کشنده خاص و پر قدرت خود که در کنار کاربری های نظامی، کاربری تجاری نیز داشت، عنوان دار قوی ترین کامیون در دنیا بود. این محصول خاص مرسدس بنز به نام بنز ۲۸۵۰ NG بود که موتور آن توانایی تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت را داشت. این در حالی است که سال ها بعد ولوو F16 با قدرت ۴۶۵ اسب بخار و به نام یک کشنده ۲۷۰ اسبی معرفی شد و البته در آن روزها، مرسدس بنز نیز کشنده پر قدرت دیگری به نام ۴۰۵۳ با قدرت ۵۳۰ اسب بخار با یک موتور ۱۲ سیلندر خورجینی تولید می کرد.



بعد از معرفی آکتروس در رده سنگین وزن های مرسدس بنز و کامیون آنگو در رده میان وزن و سنگین وزن های این شرکت، مرسدس بنز تصمیم گرفت تا کامیون و کشنده ای برای مسیرهای متوسط و بلند اما با اتاق و توانی کمتر از آکتروس و قیمتی پایین تر از آن به بازار معرفی کند. این اقدام چندان از سوی مرسدس بنز جدی تلقی نمی شد و به همین خاطر نیز این شرکت آکسور را روی اتاق آنگو طراحی کرد و آن را در نمایشگاهی در ترکیه رونمایی کرد. اما بازخورد این معرفی آنقدر بالا بود که مرسدس بنز سریعاً رونمایی اصلی آن را در نمایشگاه بعدی که در کشور آلمان بود، قرار داد و اعلام کرد که آکسور برای پرکردن خلأ بین آکتروس و آنگو برای کل دنیا عرضه می شود و به این ترتیب این کامیون خوشنام آلمانی، از سال ۲۰۰۱ به یکی از برترین محصولات تاریخ این شرکت تبدیل شد.



امروزه در انواع اتوبوس های شهری و بین شهری و حتی میدل باس ها، موتور در عقب خودرو قرار دارد تا به این صورت با کمترین فاصله بتواند توان تولیدی را در اختیار چرخ های محرک بگذارد. اما تا سال ۱۹۵۱، موتور اتوبوس ها در جلو نصب می شد و ستر در مدل S8 خود برای اولین بار، موتور را در قسمت عقب قرار داد که در آن زمان یک نوآوری و سنت شکنی به حساب می آمد. عدد ۸ در نام این اتوبوس به ۸ ردیف صندلی قرار گرفته در آن دلالت دارد.



ساخت اولین اتوبوس با موتو درون سوز را به بنز نسبت می دهند که این نوآوری در سال ۱۸۹۶ و با قرار دادن یک موتور درون سوز به حجم ۲۶۵۰ سی سی به قدرت ۵ اسب بخار روی یک کالسکه چوبی که قبلاً با اسب کشیده می شد، اتفاق افتاد که می توانست این کالسکه را به نهایت سرعت ۵ کیلومتر در ساعت برساند. برای این کالسکه یک سقف فلزی در نظر گرفتند تا با ظرفیت ۸ نفر، برای جابه جایی مسافران و مهمانان از ایستگاه قطار تا هتل هایشان استفاده شود. این اتوبوس ها چون از واگن های کالسکه ساخته شده بودند، راننده هنوز هم در بیرون از اتاق می نشست و البته برای وی یک کمک راننده نیز در نظر گرفته شده بود.



از خاص ترین موتورهایی که هنوز هم در دنیای خودروهای سنگین حضور چشمگیری دارند، پیشراندهای ۸ سیلندر خورجینی اسکانیا هستند که باعث شده اند این شرکت امروزه عنوان دار تنها تولیدکننده کامیون و کشنده با موتورهای ۸ سیلندر را به صورت تولید انبوه در اختیار داشته باشد. در سال ۱۹۶۹ اولین موتور V8 اسکانیا روی سری LB140 با ۱۴٫۲ لیتر حجم، مجهز به توربو شارژ و خروجی ۳۵۰ اسب بخاری در کنار گشتاور ۱۳۴۵ نیوتن متری قرار گرفت. این کامیون که با نام super 140 شناخته می شد باعث شد تا امروز، اسکانیا با نام king of the road یا سلطان جاده شناخته شود. این پیشرانه تا چندین سال قوی ترین موتور تولید انبوه جهان بود.



امروزه تکنولوژی تزریق گازوئیل به درون سیلندرها به روش ریل مشترک، یکی از پیشرفته ترین سیستم ها و روش هاست، به گونه ای که ولوو نیز از سال پیش از این تکنولوژی برای موتورهای جدید خود بهره گرفت. سیستم تزریق سوخت ریل مشترک یا همان Common Rail که سالیان زیادی است توسط دیزل سازان بزرگ دنیا استفاده می شود، برای اولین بار در سال ۱۹۸۵ توسط شرکت آیفا برای موتورهای دیزلی به صورت عمده مورد استفاده قرار گرفت.



در بین نام های شناخته شده ای که امروزه به ساخت خودروهای سنگین مشغولند، تاترا نام شناخته شده ای نیست چرا که تمرکز اصلی این شرکت در ساخت خودروهای خاص نظامی بوده و محصولات تجاری آن، تیراژ تولید اندکی دارند به نحوی که در سال ۲۰۱۶ کل محصولات تجاری تولیدی توسط آن برابر با ۱۳۲۶ دستگاه بوده اند. اما باید بدانیم که تاترا شرکتی بسیار قدیمی است که بعد از دایملر و پژو، عنوان سومین خودروساز قدیمی دنیا را در اختیار دارد که تا امروز در این صنعت باقی مانده است و اولین خودروساز در اروپای مرکزی نیز به شمار می رود. ضمن اینکه این شرکت به عنوان اولین تولیدکننده انبوه کامیون در دنیا نیز شناخته می شود.



صفحه ریش یا همان چرخ پنجم در ابتدای قرن بیستم و در سال ۱۹۱۱ میلادی، در آمریکا توسط فردی به نام چارلز اچ مارتین اختراع شد و وی نیز کارخانه تولیدی خود را به همین اسم، نامگذاری کرد. البته با اینکه این حق استفاده از اختراع و شماره ثبت آن به اسم مارتین تایید شد اما یک شخص آلاسکایی به اسم دیک رابین مدعی شد که مارتین ایده او را در زده است و این اختراع او است. البته ظاهراً گفته وی زیاد هم بیراه نبود و در هنگامی که در سال ۱۹۹۶ درگذشت، روی سنگ قبر وی نوشتند «پنجا دیک رابین خوابیده است؛ کسی که به همراه ۱۷ اختراع دیگر، سازنده چرخ پنجم نیز بود».

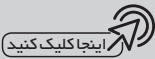
صاحب امتیاز و مدیر مسوول: شهرام فرمانی
قائم مقام مدیر مسوول: پریسا منصور
رئیس شورای سیاستگذاری: اصغر خسروی مردخه
سر دبیر: امیر حسین برخورداری

دبیر تحریریه: مجید رقیبی
دبیر ضمیمه آینه بغل: معید حمیدی
آدرس نشریه: خیابان ولی عصر- بعد از تقاطع توانیر -
شماره ۲۳۵۱ - ساختمان مرکزی گروه رسانه‌ای امروز

۸۸۲۰۵۶۳۸ - ۸۸۲۰۵۶۳۹ - ۸۸۸۷۷۰۸۱
چاپ: هنر سرزمین سبز: خ ۱۷ شهرپور- خ شمشاد
پلاک ۲۳ و ۲۵ / تلفن: ۶۶۸۱۸۱۶۸
توزیع: نشرگستر امروز / تلفن: ۶۱۹۳۳۳۳۳

معرفی میتسوبیشی پاجرو اوولوشن

سامورایی آغازگر



سامورایی ناشناس

چیزی که تحت عنوان «پاجرو اوولوشن» پیش روی ما قرار گرفته، یک نسخه قدرتمند از دومین نسل پاجرو به شمار می‌رود که تنها ۲۵۰۰ نسخه از آن تولید شد. در واقع در اواخر دهه ۹۰ میلادی، میتسوبیشی برای اینکه بتواند پاجرو اوولوشن را روانه مسابقات داکار کند، برای اخذ مجوزهای هویت جادای خودرو مجبور به تولید نسخه‌ای خیابانی از این محصول شد که تفاوت‌های بسیار فاحشی با نسخه مسابقه‌ای داشت اما پاجرو اوولوشن از نظر کلی شبیه به برادر ورزشکارش طراحی شده بود. پاجروی مسابقه‌ای توانست برنده مسابقات داکار برای ۳ سال متداوم (۱۹۹۷ و ۱۹۹۸) باشد و جالب است بدانید که این خودرو توانست در سال ۱۹۹۸ مسابقه را ۵ ساعت زودتر از موعد به پایان برساند! پاجرو اوولوشن تنها در حداقل بین سال‌های ۱۹۹۷ الی ۱۹۹۹ میلادی روی خط تولید میتسوبیشی قرار داشت که البته این موضوع در کنار تیراژ بسیار محدودش موجب شد که این روزها کمتر کسی این خودرو را بشناسد. البته همین موضوع باعث شده که چشمان کمتری درصدد شکار پاجرو اوولوشن قرار بگیرند و بدین ترتیب در کشورهای خارجی بتوانید این خودرو را با قیمتی مناسب (در حدود ۱۵ هزار یورو) خریداری کنید.

کمی از ظاهر و باطن

پاجرو اوولوشن بر اساس نسخه ۳ درب این نسل تولید شده که این موضوع موجب بهره‌گیری از وزن کمتر به همراه فاصله محور کوتاه‌تر خواهد بود که همین دو پارامتر به‌ظاهر ساده، در عمل هندلینگ بسیار خوبی را برای این خودرو به ارمغان می‌آورند. اما سوای از بحث فنی، نسخه ۳ درب این خودرو با ابعاد جمع‌وجورش ظاهری بسیار اسپرت و جذاب دارد

که وجود جزئیاتی مثل کیت بدنه اصطلاحاً «واید بادی» به همراه گلگیرهای برجسته که نسبت به نمونه استاندارد فاصله بیشتری تا بالای تایر دارند، هواکش‌های دوگانه روی کاپوت، سپرهای جلو و عقب متفاوت، باله‌های آپرویدینامیکی بخش عقب، رینگ‌های آلایزی اسپرت و... نیز ظاهری کاملاً تهاجمی به آن بخشیده‌اند. سیستم تعلیق در پاجرو اوولوشن به طور کامل دستخوش تغییرات قرار گرفته و میتسوبیشی در پشت چرخ‌های این محصول از تعلیق مولتی‌لینک مستقل بهره جسته است. همچنین اکسل عقب نیز جای خود را به نمونه چندتکه داده تا این شاسی‌بند اسپرت بتواند بازی‌های عرضی را به خوبی مدیریت کند. به غیر از این، دیفرانسیل‌ها در این خودرو از نوع لغزش محدود هستند که البته عرض آنها در جلو ۱۲۵ و در عقب ۱۱۰ میلی‌متر بیشتر از نمونه استاندارد است.

۳/۵ لیتر و حرف‌هایی برای گفتن!

زیر کاپوت این سامورایی بلندقامت وحشی، یک موتور ۶ سیلندر ۷ شکل با تکنولوژی زمان‌بندی متغیر باز و بست سوپاپ‌ها و حجم ۳.۵ لیتر (۴۹۷سی‌سی به صورت دقیق) قرار گرفته که این پشرا نه طبق اعلام کارخانه قادر به تولید بیشینه توان ۲۸۰ اسب بخاری در ۶۵۰۰ دور بر دقیقه و ۳۵۰ نیوتن‌متر گشتاور در ۳۰۰۰ دور بر دقیقه است. اعداد مذکور هرچند که ممکن است در محاسبات امروزی چندان چشمگیر و تعجب‌برانگیز نباشد اما برای مقایسه بد نیست بدانید که پاجروهای نسل دوم موجود در ایران با حجمی مشابه، تقریباً ۹۰ اسب بخار ضعیف‌تر از این نسخه هستند که این اختلاف قدرت با توجه به اتمسفریک بودن موتور پاجرو اوولوشن، عدد مذکور را برای یک شاسی‌بند اسپرت دهه نودی توجیه می‌کند. پاجرو اوولوشن با وزنی نزدیک به ۲ تن، گیربکس ۵ سرعته اتوماتیک و سیستم چهارچرخ متحرک AWD شتاب صفر تا صدی معادل ۸.۵ ثانیه و حداکثر سرعتی بیش از ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت دارد.

معید حمیدی / اوروس، استلویو، اف پیس و... اسامی برخی خودروهای شاسی‌بند اسپرتی هستند که این روزها در بازار جهانی به چشم می‌خورند؛ خودروهایی بلندقامت که با بهره‌گیری از پیشرا نه‌های توانمند، سیستم تعلیق اسپرت و تقسیم وزنی مناسب با فرمولاسیون شبیه به خودروهای مسابقه‌ای و اسپرت شکل گرفته‌اند و تا اینجای کار اقبال خوبی داشته‌اند. اما اگر فکر می‌کنید که خودرو سازان از همین چند سال اخیر به فکر تولید این قشر از محصولات افتاده‌اند، سخت در اشتباهید! نزدیک به ۲ دهه پیش، میتسوبیشی با ارائه نسخه «اوولوشن» از محصول خوشنامش یعنی «پاجرو»، یکی از نخستین شاسی‌بندهای اسپرت دنیا را روانه بازار جهانی کرد که در ادامه با این پسرک بلندقامت جایک ژاپنی آشنا خواهید شد.



automechanika FRANKFURT

تور بازدید از بزرگترین نمایشگاه اتومبیل اروپا

(آلمان - فرانکفورت)



Messe Frankfurt

25th
Automechanika
Frankfurt

خودرو نو

عمده فودرو
فودرو امروز

Eavar

کسب اطلاعات و ثبت نام

خط ویژه: ۰۹۱۰ ۹۱۰۰ ۰۲۱ - موبایل: ۰۹۱۰ ۲۲۰۰ ۰۹۱۰

داخلی ۳۰۵ الی ۳۰۷ | www.eavar.com



رامان کار پیشرو
RamanCarPishro

خلق آینده‌ای فراسوی انتظارات

محصولات مراقبت از خودرو



لذت بیشتر رانندگی!

بولزوان ممتازترین کمپانی تولید محصولات مراقبتی خودرو در کره

بولزوان

Made in Korea www.bullsone.ir info@bullsone.ir / bullsone.iran / bullsoneiran