



سرگذشت شرکت های خودرو سازی



جلد ۱ «خارجی»



انتخاب مارک تویوتا

لوگوی جدید بوسیله یک هیئت ۱۰ نفره در در توکیو در سال ۱۹۳۶ انتخاب شد. Nihonbasi در Takashimaya Department Store. بعد از بررسی های بسیار، لوگوی انتخاب شده توسط یک طراح هنری طراحی شد و ۱۰۰ این به عنوان جایزه دریافت کرد، که این لوگو در سال ۱۹۳۷ از تویودا به تویوتا تغییر نام یافت.



جستجو برای لوگوی جدید

با توجه به فروش بسیار بالای اتومبیلها، توپودا جویای نظرات عموم برای طراحی لوگوی جدید شد و هدف از این کار تبلیغات و بالا بردن فروش بود. لوگوی جدید توپودا از میان ۲۷۰۰۰ نظر دریافت شده انتخاب شد و مارک جدید به عنوان علامت تجاری خودروهای توپوتا ثبت گردید.

حرکت رو به جلو با تولید کامیون

با تأسیس کارخانه خودروسازی، کیشیرو تصمیم گرفت با سرعت به سمت تولید کامیون برود و در این راه از نقاط قوت کامیونهای Ford استفاده لازم را برد. کامیون مدل G1 با موتور نوع A در آگوست سال ۱۹۳۵ کامل شد. این پروژه با کیفیت بالا و در حداقل زمان به بهره برداری رسید. با تلاشها و پیگیریهای شبانه روزی کیشیرو این نوع کامیون تولید شد و با سرعت هر چه تمامتر تا پایان سال به فروش رسید.

پیشرفت صنعت اتومبیل :

این قسمت با تاکید بر تلاشهای کیشیرو تویودا و بسیاری دیگر از مهندسان تویوتا ، سعی دارد به معرفی چگونگی پیشرفت اتومبیل ها و کامیون ها از آغاز، با اتومبیل سواری مدل AA و اولین کامیون مدل G1 تا مدل SA، RS Crown و دیگر اتومبیل های سواری تویوتا بپردازد.

تأسیس شرکت بازرگانی تویوتاموتور

- ✓ تأسیس شرکت نخ ریسی (Minsei، Toyoda Boshoku Corp.) سابق (
- ✓ ۱۹۵۱ تولید کامیون چهار تن مدل BX (مدل ارتقا، یافته BM) و اتوبوس BY
- ✓ ۱۹۵۲ آغاز توسعه نسل اول خودروی Crown کیشیرو در سن ۵۸ سالگی
- درگذشت و مدال افتخار از دولت ژاپن دریافت کرد

تلاش برای ساخت قالب سیلندر

ساخت قالب سیلندر در تولید موتورها کار بسیار مشکلی بود. تویودا در تکنولوژی ریخته گری سرآمد بود اما در قالب سازی های ظریف و اشکال پیچیده

مشکل داشت. موتورها کانالهای پیچیده ای برای گردش مایع سردکننده دارند و داشتن سیستم مرکزی (هسته) با کیفیت بالا برای این کانالها بسیار ضروری است. تویوتا سعی داشت هسته های روغنی را که در حال حاضر در آمریکا نیز کاربرد دارند، به کار برد. اما در تعدیل مواد اولیه با شکستهای متعددی روبرو شد که سرانجام بعد از مدت طولانی در آگوست ۱۹۳۴ ساخت اولین قالب سیلندر به اتمام رسید.



فودرویی که در تصویر می‌بینید، اولین سافته‌ی تویوتا است: فودرویی موتور جلو، محرک عقب، با بدنه‌ی فلزی و شاسی نردبانی. طراحی ظاهری این مدل به طرز عجیبی از الهام گرفته شده و حتی درهای آن نیز DeSoto Airflow فودرویی آمریکایی به‌نام همانند محصول آمریکایی به‌شکل مقابل هم بازمی‌شوند.

زیر کاپوت این تویوتا پیشرانه‌ی بنزینی ۳.۴ لیتری ۶ سیلندر فطی قرار دارد که مدل ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۶ ساخته شده است. قدرت این Gen-1 براساس شورولت پیشرانه ۶ اسب‌بخار است که با استفاده از جعبه‌دنده‌ی ۳ دنده‌ی دستی به چرخ‌های عقبی منتقل می‌شود. این مدل بین سال‌های ۱۹۳۷ تا ۱۹۴۳ تولید می‌شد و در این بازه‌ی زمانی، تویوتا موفق شد ۱,۴۰۴ دستگاه از این مدل را تولید کند.





به‌طور رسمی با تعداد زیادی به‌روزرسانی رونمایی ۲۰۲۱ تویوتا کمری شد و به‌زودی وارد بازار می‌شود. تغییرات درخور توجه در این خودرو تویوتا، تیپ‌های جدید ۲.۵ Safety Sense شامل مجموعه کاملاً جدید و آپشن‌های متنوع‌تری است که برای حفظ این XSE Hybrid مانند خودرو تویوتا کمری تقریباً ۴۰٪. سدان پرفروش در بازار طراحی شده‌اند سال قدمت دارد و مدل فعلی آن از سال ۲۰۱۷ به بعد بدون تغییر باقی مانده بود.



یکی از بزرگ‌ترین تغییرات ۲.۵ Toyota Safety Sense مجموعه ایمنی کمری ۲۰۲۱ به شمار می‌رود. این گزینه‌ی استاندارد در کلیه نسخه‌های کمری ۲۰۲۱ وجود دارد و شامل نسخه ۲.۰ دوربین باکیفیت و قطعات رادار برای بهبود محدوده پاسخ، بهبود پاسخگویی در شرایط نور کم، سیستم پیشگیری از برخورد در تقاطع، دستیار فرمان اضطراری، کنترل کروز تطبیقی با امکان سبقت‌گیری آرام‌تر به‌همراه دستیار برقی و حتی دستیار تغییر خط حرکت می‌شود. تویوتا می‌گوید

در خودروی کمری ۲۰۲۱ عرضه شده اما به زودی Safety Sense ۲.۵ در آینده نزدیک در سایر مدل‌ها نیز عرضه خواهد شد.

یکی از تیپ‌های جدید برای سال ۲۰۲۱، نسخه هیبریدی تویوتا کمری تقریباً XSE هیبرید است. خودروی هیبریدی تویوتا کمری XSE با نام ، از ظاهر جدید با تزئینات مشکی XSE مانند نسخه سنتی بنزینی و رینگ‌های جدید ۱۹ LED براق در جلو پنجره مشبک، چراغ‌های جلو اینچی در قسمت بیرونی و همچنین امکانات متنوع چرمی در داخل کابین عرضه می‌شود. از نظر مکانیکی هیچ چیزی در تویوتا کمری هنوز هم از پیش‌رانه **تویوتا کمری هیبرید** ۲۰۲۱ تغییر نمی‌کند هیبریدی چهار سیلندر ۵/۲ لیتری با ۲۰۸ اسب بخار قدرت و ۲۲۱ نیوتن متر گشتاور بهره می‌برد.



و

سایر تیپ‌های تویوتا کمری ۲۰۲۱ نیز سهم خود را در به‌روزرسانی‌های بصری دریافت می‌کنند. از جمله مهم‌ترین موارد و جایگزینی آن با L می‌توان به بازطراحی جلو پنجره، حذف تیپ پایه اشاره کرد. علاوه بر پیش‌رانه هیبریدی یادشده در بالا، LE تیپ جدید انتخابی از دو پیش‌رانه بنزینی سنتی نیز وجود دارد که شامل پیش‌رانه

۵/۲ لیتری چهار سیلندر و پیشرانه ۵/۳ لیتری خورجینی ۶ سیلندر می‌شود. پیشرانه اولی ۲۰۲ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر تحویل می‌دهد، درحالی‌که نسخه‌ی قدرتمندتر خورجینی ۶ سیلندر ۳۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۲ نیوتن‌متر تولید می‌کند.



دو نمایشگر جدید به فضای داخل کابین تویوتا کمری ظاهر مدرنی می‌دهند. خریداران اکنون می‌توانند از بین صفحه‌نمایش لمسی ۷ اینچی شناور جدید یا صفحه‌نمایش لمسی شناور ۹ اینچی مشابه با همچنین XSE و XLE ، انتخاب کنند. تیپ‌های RAV4 نمایشگر تویوتا نمایشگر جلو داشبورد دیجیتالی ۷ اینچی و صفحه‌نمایش ۱۰ اینچی هدآپ را ارائه می‌دهند. آن‌طور که گفته می‌شود، تویوتا کمری مدل ۲۰۲۱ دارای ۱۷ تیپ مختلف است که می‌تواند به طیف وسیعی از علایق مشتریان پاسخ دهد

شورلت

شورلت در اوایل دهه ۵۰ میلادی اوضاع بسیار وخیمی از نظر میزان فروش داشت و مانند بسیاری از مدیران این شرکت، توماس کیتینگ، که به عنوان مدیر برند برای شورلت فعالیت می کرد قصد داشت اوضاع را تغییر بدهد. راهکار او چه بود؟ سفارش یک خودروی اسپرت به جنرال موتورز به نام کوروت که می خواست تحت برند شورلت تولید شود. این مدل اسپرت که ابتدا با نام پروژه Opel شناخته می شد، در واقع یک برداشت کاملاً آمریکایی از خودروهای اسپرت بریتانیایی آن دوره بود. خودرویی که از بدنه ای فایبرگلاس و پیشرانه ۳,۹ لیتری شش سیلندر خطی متصل شده به یک جعبه دنده دو سر عته استفاده می کرد. پس از رونمایی رسمی در نمایشگاه Motorama سال ۱۹۵۳ در شهر نیویورک، کوروت به یکی از مدل هایی تبدیل شد که شرکت هیچ عجله ای برای وارد کردن آن به خط تولید و تحویل سفارش های مشتریان نداشت. جالب است بدانید همه ۳۰۰ دستگاه کوروت مدل ۱۹۵۳ تولیدی به فروش نرفت، شروعی سخت برای خودرویی که نهایتاً به بهترین مدل اسپرت آمریکا تبدیل شد. حتماً می دانید که این داستان پایان خوشی داشت، با ما همراه شوید تا شما را با جزئیاتی بیشتر از این داستان آشنا کنیم.



شروع نه‌چندان خوب

شورولت بعد از رونمایی کوروت در نمایشگاه «موتوراما» در سال ۱۹۵۳، به‌سرعت آن را وارد خط تولید می‌کند. این رودستر دو سرنشین از پیل‌های بدنه فایبرگلاس استفاده می‌کند و به پیش‌رانه شش سیلندر خطی معروف شورولت به نام Blue Flame مجهز شده است. درحالی‌که این پیش‌رانه شش سیلندر در سدان شورولت ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند، روی کوروت با تیونینگ ویژه قدرت آن به ۱۵۰ اسب‌بخار افزایش یافته است. یک جعبه‌دنده دو سرعته اتوماتیک تنها گزینه موجود است و تمامی نمونه‌ها رنگ بدنه‌ای سفید با کابینی قرمز دارند. شورولت در سال ۱۹۵۳ دقیقاً ۳۰۰ دستگاه کوروت تولید و فقط ۱۸۳ دستگاه از آن‌ها را می‌فروشد. در مورد علت عدم استقبال از آن دلایل زیادی می‌توان گفت، ولی به‌طور خلاصه، مدل اول شورولت کوروت به‌قدری خوب نبود که بتواند توجه دوست‌داران خودروهای اسپرت را به خود جلب کند.

- 1954



مرا در سنت لوئیس بیابید!

اولین نمونه‌های کوروت در یک خط تولید کوچک در شهر فلینت میشیگان تولید می‌شوند. گرچه، تا پایان سال ۱۹۵۳، شورولت خط تولید خودروهای اسپرت خود را به سنت‌لوئیس میسوری منتقل می‌کند. کوروت مدل ۱۹۵۴ سه رنگ بدنه جدید (مشکی، قرمز و آبی) و سقفی مشکی دارد. استفاده از یک میل‌سوپاپ جدید سبب اضافه شدن ۵ اسب‌بخار به قدرت پیشرانه شش سیلندر آن شده است. برخلاف این پیشرفت‌ها، شورولت هنوز هم در فروش کوروت مشکل دارد. در حالی‌که خط تولید سنت‌لوئیس ظرفیت تولید سالانه ۱۰ هزار دستگاه کوروت دارد، در سال ۱۹۵۴ فقط ۳۶۴۰ دستگاه از این خودرو تولید می‌کند.

- 1955



قلبی جدید

استفاده از پیشرانه ۴٫۳ لیتری هشت سیلندر خورجینی در زیر کاپوت کوروت در سال ۱۹۵۵، به مثابه تزریق خون جدید در رگ‌های این خودرو است. با اضافه شدن این پیشرانه ۱۹۵ اسببخاری، یک جعبه‌دنده سه سرعته دستی هم به مجموعه افزوده می‌شود. برای نخستین بار، کوروت عملکردی در حد و اندازه یک خودروی اسپرت درست حسابی دارد.

- 1956



تولد یک اسطوره

شورولت برای مدل سال ۱۹۵۶، به‌طور کامل کوروت را بازطراحی می‌کند. طراحی به‌روز شده بخش جلوی خودرو و ما را به یاد مرسدس‌بنز SL۳۰۰ کوپه می‌اندازد و طراحی خاص گلگیرهای جلو چهره‌ای ویژه به آن داده است. پیش‌رانه هشت سیلندر خورجینی همچنان موجود است ولی استفاده از طراحی میل‌سوپاپ جدید در کنار یک کاربراتور ۴ دهنه کارتر استاندارد باعث رسیدن قدرت به ۲۱۰ اسب‌بخار شده است. شرکت یک کاربراتور دیگر هم به‌عنوان آپشن ارائه کرده که قدرت پیش‌رانه را به ۲۲۵ اسب‌بخار افزایش می‌دهد. از دیگر تجهیزات مهم آن می‌توان به دستگیره درهای خارجی، پنجره‌هایی که داخل پنل در جمع می‌شوند (مدل‌های ۱۹۵۳ تا ۵۵ میلادی کوروت به پنجره‌هایی که به‌طور کامل جدا می‌شدند مجهز بودند) و یک آپشن سقف متحرک برقی اشاره کرد.

اخیراً، مجله کار اند درایور (Car and Driver) یک دستگاه کوروت مدل ۱۹۵۶ را آزمایش کرده و صفر تا صدی ۷,۵ ثانیه‌ای با این رودستر ۲۲۵ اسب‌بخاری ثبت کرده است. عددی که در مقایسه با مدل شش سیلندر قبل از خود که صفر تا صدی ۱۱ ثانیه‌ای داشت پیشرفت بزرگی است. اوضاع در سال ۱۹۵۷ بهتر هم می‌شود. در این سال، شورولت حجم

پیشرانه هشت سیلندر خورجینی آن را به ۴,۶ لیتر افزایش می‌دهد و یک سیستم تزریق سوخت انژکتوری را به آن اضافه می‌کند. در قدرتمندترین تیونینگ خود، این پیشرانه ۲۸۳ اسببخار قدرت تولید می‌کند.

- 1958



چهار چراغ در جلو

کوروت دوباره زیر چاقوی طراحان شورولت می‌رود و این بار، با یک بدنه جدید و طراحی چراغ دابل در جلو برای مدل سال ۱۹۵۸ باز می‌گردد. از دیگر تغییرات این مدل می‌توان به بهینه‌سازی کابین که در آن نمایشگر دور موتور از مرکز داشبورد به سمت راننده تغییر مکان داده و درست زیر سرعت‌سنج قرار گرفته است اشاره کرد. قدرت پیشرانه هم مانند قبل افزایش پیدا کرده و قوی‌ترین مدل کوروت در آن سال ۲۹۰ اسببخار قدرت از یک پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی انژکتوری تولید می‌کند. برای مدل سال ۱۹۶۰، این عدد به ۳۱۵ اسببخار افزایش پیدا کرده است.

- 1961



آخرین خداحافظی

شورولت آماده می‌شود که از نسل اول کوروت خداحافظی کند. یک مدل جدید با طراحی عقب متفاوت برای سال ۱۹۶۱ رونمایی می‌شود. در طراحی عقب این خودرو شاهد ۴ چراغ عقب هستیم که این روزها بسیار در خودروها محبوب شده‌اند. شورولت از پیشرانه جدید ۵,۴ لیتری هشت سیلندر خورجینی خود زیر کاپوت کوروت مدل ۱۹۶۲ استفاده کرده است. پیشرانه‌ای که در قوی‌ترین تیونینگ خود ۳۶۰ اسببخار قدرت دارد.

- 1963



کورسوی امید

شورولت برای مدل سال ۱۹۶۳ نسل جدید کوروت را رونمایی می‌کند. این خودرو که برخی با نام استینگری هم از آن یاد می‌کنند، نسل دوم کوروت بوده و برای نخستین بار، سبک بدنه کوپه و سیستم تعلیق عقب مستقل را با خانواده کوروت آشنا می‌کند. بدنه زیبای این خودرو از جنس فایبرگلاس است. طراحی پنجره عقب دو تکه مختص کوپه‌های سال اول است. شورولت همچنان از همان پیشرانه هشت سیلندر خورجینی ۵,۴ لیتری روی خودرو استفاده کرده و امکان سفارش یک جعبه‌دنده اتوماتیک یا دو جعبه‌دنده ۳ یا ۴ سرعته دستی وجود دارد. در تست آن زمان مجله کار اند درایور، جعبه‌دنده ۴ سرعته دستی خودرو بسیار ستایش می‌شود.

از آن جا که شرکت باخبر بوده کوروت برای علاقه‌مندان مسابقات اتومبیل‌رانی جذابیت زیادی خواهد داشت، این مدل را با یک پکیج ویژه مسابقه‌ای به نام Regular Production Order (RPO) Z06 وارد بازار می‌کند. این پکیج شامل مواردی مانند بوستر ترمز و کیوم، یک سیلندر اصلی دوگانه، ترمزهای کاسه‌ای برقی با شلنگ‌های ترمز فلزی، کمک‌فنرهای بزرگ‌تر و یک میل تعادل جلوی بزرگ‌تر می‌شود. پکیج RPO Z06 که محدود به مدل‌های مجهز به قوی‌ترین نسخه پیشرانه هشت

سیلندر خورجینی ۳۶۰ اسب بخاری و یک جعبه دنده ۴ سر عته دستی بوده، در سال ۱۹۶۳ فقط روی ۱۹۹ دستگاه کوروت نصب می‌گردد.

• 1965



بزرگتر بهتر است

شورولت به انتقادهای زیاد از ترمزهای کاسه‌ای کوروت با مجهز کردن خودرو به ترمزهای دیسکی در هر ۴ چرخ برای مدل سال ۱۹۶۵ پاسخ می‌دهد. در کنار این ارتقا سیستم ترمز، شورولت فرصت را برای استفاده از پیشران ۸ سیلندر خورجینی بلوک بزرگ زیر کاپوت کوروت مناسب می‌بیند. این آپشن پیشران جدید ۶٫۵ لیتری بوده و ۴۲۵ اسب بخار قدرت دارد، عددی که خیلی‌ها اعتقاد دارند بیشتر از این‌هاست. سال بعد، شورولت با افزایش قطر سیلندرها، حجم پیشران را به ۷ لیتر می‌رساند. این پیشران بلوک بزرگ هم ۴۲۵ اسب بخار قدرت دارد و برای مدل سال ۱۹۶۷، قدرت پیشران به ۴۳۵ اسب بخار افزایش پیدا می‌کند. در سال ۱۹۶۷، یک پیشران ۸ سیلندر خورجینی ۷ لیتری دیگر هم به خانواده کوروت اضافه می‌شود. این پیشران با نام L88، روی کاغذ تقریباً ۴۳۰ اسب بخار قدرت دارد. عدد واقعی اما نزدیک به ۵۶۰ اسب بخار است. تنها فقط ۲۰ خریدار آپشن پیشران L88 را خریداری می‌کنند.

- 1968



الهام گرفته از کوسه!

پس از ۵ مدل سال مختلف، کوروت C2 جای خود را در سال ۱۹۶۸ به C3 می‌دهد. در طراحی این خودرو از جزئیات طراحی خودروی کانسپت Mako Shark II که توسط لری شینودا طراحی شده بود استفاده می‌شود. این خودروی کوپه دیگر فضای باری در عقب خود ندارد. البته، با تغییرات اعمال شده روی بدنه، در این مدل پنل‌های سقف قابل جدا شدن هستند. برخلاف شکل جدید بدنه، نسل سوم کوروت معماری تقریباً مشابهی با نسل قبلی خود دارد. پیشران‌ها تقریباً می‌توان گفت کاملاً دست‌نخورده هستند، گرچه یک جعبه‌دنده سه سرعته اتوماتیک جای جعبه‌دنده دو سرعته قدیمی را گرفته است.

- 1969



بازگشت استینگری

شورولت در سال ۱۹۶۹ بار دیگر از نام استینگری استفاده کرده و با اعمال تغییراتی روی پیشرانه استاندارد هشت سیلندر خورجینی، حجم آن را به ۵,۷ لیتر افزایش می‌دهد. یک پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی دیگر هم با حجم ۵,۷ لیتری راه خود را به زیر کاپوت کوروت در سال ۱۹۷۰ پیدا می‌کند. این پیشرانه ۳۷۰ اسببخار قدرت دارد که تقریباً ۷۰ اسببخار بیشتر از پیشرانه استاندارد است. شورولت همچنین از سویی دیگر حجم موتور پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی بلوک بزرگ را از ۷ به ۷,۴ لیتر افزایش می‌دهد. این پیشرانه ۳۹۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند و LS5 نام دارد.

به دلیل سخت‌گیرانه‌تر شدن الزامات میزان اکتان در راستای آماده شدن برای حرکت بعدی به سمت بنزین بدون سرب، قدرت پیشرانه‌ها در سال ۱۹۷۱ شروع به کاهش می‌کند. یک پیشرانه بلوک بزرگ هشت سیلندر خورجینی با نام LS6 رونمایی می‌شود. دست‌اندرکاران مجله «کار اند درایور» در آن سال نسخه‌های مختلف این خودرو اسپرت را تست و متوجه می‌شوند که مدل پایه ۲۷۰ اسببخاری با جعبه‌دنده سه سرعته

اتوماتیک صفر تا صد را در ۷,۱ ثانیه پر می‌کند. در عین حال، مدل قدرتمند LS6 قادر است صفر تا صد را در فقط ۵,۳ ثانیه پر کند.

• 1973



سپر جدید

برای انطباق با استانداردهای ایمنی فدرال، کوروت مدل ۱۹۷۳ از یک کاور سپر هم‌رنگ با بدنه از جنس پلی اورتان بهره می‌برد. استفاده از این کاور تقریباً ۱۶ کیلوگرم به وزن خودرو افزوده و قادر است در برابر ضربات تا سرعت ۱۰ کیلومتر بر ساعت، بدون آسیب رسیدن به چراغ‌ها یا تجهیزات ایمنی خودرو، در برابر ضربه مقاومت کند. کاهش قدرت پیش‌ران‌ها همچنان ادامه پیدا می‌کند و مدل پایه کوروت ۱۹۷۳ فقط ۱۹۰ اسب بخار قدرت دارد. با انتخاب قوی‌ترین پیش‌ران‌ها که یک هشت سیلندر خورجینی بلوک بزرگ است هم چیزی بیشتر از ۲۷۵ اسب بخار قدرت نصیب شما نخواهد شد.

- 1976



شکست رقبا

در مدل سال ۱۹۷۶ استفاده از یک منیفولد ورودی هوا قدرت پیشرانه را به ترتیب به ۱۸۰ و ۲۱۰ اسببخار می‌رساند. در یک تست مقایسه‌ای، کوروت موفق می‌شود با کنار زدن دوج دارت اسپرت، پونتیاک فایربرد ترنس ام، شورولت C-10 سیلورادو و فورد موستانگ II کبرا II عنوان سریع‌ترین خودروی آمریکایی فروخته شده در سال ۱۹۷۶ را به خود اختصاص دهد.

- 1978



صندوق عقب بزرگ!

شورولت بیست و پنجمین سالگرد تولد کوروت را با رونمایی از مدل جدید ۱۹۷۸ کوروت با طراحی قسمت عقب فست‌بک جشن می‌گیرد. اگرچه قسمت شیشه‌ای بزرگ در عقب کوروت باز نمی‌شود، ولی طراحی آن به‌گونه‌ای است که یک قسمت بار خوب پشت صندلی‌ها درست کرده است. شورولت اسم کوروت ۱۹۷۸ را در لیست خودروهای شرکت‌کننده در مسابقه ایندی ۵۰۰ ثبت می‌کند، نتیجه کار تولید ۳۰۰ دستگاه مدل رپلیکا خودروی مارشال کوروت است.

تا پایان سال ۱۹۸۱، خط تولید کوروت کاملاً به کارخانه جدید شرکت در بولینگ گرین کنتاکی منتقل می‌شود و خط تولید قدیمی سنت‌لوئیس میسوری به‌طور رسمی تعطیل می‌گردد.

- 1984



C4 برای ۸۴

شورولت سال ۱۹۸۳ را به کوروت استراحت داده و نسل چهارم آن را به عنوان یک مدل سال ۱۹۸۴ رونمایی می‌کند. کوروت در نسل چهارم خود کلاً بازطراحی شده و شاهد افزایش ارتفاع خودرو از سطح زمین و مرکز ثقل پایین‌تری هستیم. یک پیش‌رانه هشت سیلندر خورجینی ۵,۷ لیتری ۲۰۵ اسب‌بخاری تنها گزینه ارائه شده برای این خودرو است و گزینه‌های جعبه‌دنده آن شامل یک چهار سر عته اتوماتیک یا جعبه‌دنده دستی «چهار به اضافه سه» شورولت می‌شود. این جعبه‌دنده یک اوردرایو برای دنده‌های دو، سه و چهار دارد.

- 1986



سفتت را بپُر!

نسخه کانورتیبل بار دیگر در سال ۱۹۸۶ به خانواده کوروت باز می‌گردد. برای گرامیداشت این اتفاق، شرکت شورولت از مدل کانورتیبل کوروت ۱۹۸۶ به‌عنوان خودروی مارشال در مسابقه ایندی ۵۰۰ استفاده می‌کند.

- 1990



ZR-1

شورولت ۸۴ دستگاه کوروت ZR-1 در سال ۱۹۸۹ تولید می‌کند. از این خودروها هیچ‌کدام به مردم فروخته نمی‌شوند. ZR-1 بالاخره سال ۱۹۹۰ وارد نمایندگی‌ها شده و تا مدل سال ۱۹۹۵ در بازار حضور دارد. این مدل از یک پیشرانه ۵,۷ لیتری هشت سیلندر خورجینی DOHC بهره می‌برد که طراحی و ساخت آن به‌صورت مشترک توسط لوتوس و Mercury Marine انجام شده است. این پیشرانه با ۳۷۵ اسب‌بخار قدرت و یک جعبه‌دنده شش سرعته دستی ساخت ZF، در تست مجله «کار اند درایور» صفر تا صدی ۴,۵ ثانیه‌ای و حداکثر سرعتی معادل ۲۸۱ کیلومتر بر ساعت برای ZR-1 مدل ۱۹۹۰ ثبت می‌کند. برای این که خودرو بتواند رینگ‌های پهن عقب (۱۱ اینچی) را زیر خود جای بدهد، ZR-1 به درها و پنل‌های بدنه عقبی خاص مجهز شده است. مجله «کار اند درایور» قوی‌ترین نسخه کوروت را در برابر یک پورشه ۹۱۱ توربو در سال ۱۹۹۱ قرار می‌دهد و برنده، خودروی اسپرت آمریکایی است.

• 1991



طراحی جدید برای سال ۹۱

شورولت در سال ۱۹۹۱ یک به‌روزرسانی سبک روی طراحی بدنه کوروت انجام می‌دهد. طراحی جدید بخش‌های عقب و جلو و تغییراتی در کناره‌ها، ظاهری مدرن‌تر به خودرو بخشیده است. یک پیشرانه ۵٫۷ لیتری هشت سیلندر خورجینی جدید در سال ۱۹۹۲ روی کوروت نصب می‌گردد. این پیشرانه که LT1 نام داشت، ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۷ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. برای اولین بار سیستم کنترل کشش در خانواده محصولات کوروت به‌صورت استاندارد ارائه شده است. در ماه جولای، یک میلیون امین کوروت ساخته شده در تاریخ این مدل از خط تولید بولینگ‌گرین کنتاکی خارج می‌شود. به یاد کوروت اورجینال، این مدل خاص کانورتیبل بوده و رنگ بدنه‌ای سفید با کابین قرمز دارد.

• 1996



یک کوروت گرندر

در مدل سال ۱۹۹۶ برای اولین بار شاهد عرضه پیشرانه LT4 هستیم. این آپشن پیشرانه هشت سیلندر خورجینی ۵٫۷ لیتری ۳۳۰ اسب‌بخار قدرت داشته و فقط با جعبه‌دنده شش سرعته دستی قابل سفارش است. یک مدل ویژه به نام گرنداسپرت هم سال ۱۹۹۶ وارد بازار می‌شود. این مدل را شرکت به یاد سری مدل‌های مسابقه‌ای کوروت گرنداسپرت دهه ۶۰

میلا دی طراحی کرده است. گرن داسپرت که فقط با رنگ بدنه آبی Admiral و مجهز به پیشرانه قوی LT4 عرضه می‌شود، در دو نسخه کوپه و کانورتیبل طراحی و ساخته شده است. اگرچه، در مدل کانورتیبل خبری از گلگیرهای عقب جذاب مدل کوپه نیست.

• 1997



C5 اینجاست

نسل پنجم کوروت سال ۱۹۹۷ رونمایی می‌شود. اگرچه طراحی بدنه آن در واقع نسخه تکامل یافته نسل قبلی‌اش است، ولی کوروت جدید به‌واقع یک هیولای کاملاً جدید محسوب می‌شود. این مدل قدرت مورد نیازش را از پیشرانه جدید LS1 شورولت تامین می‌کند. مانند LT1 و LT4، این پیشرانه هم ۵٫۷ لیتری است. قدرت آن برابر با ۳۴۵ اسب‌بخار بوده و می‌توانید آن را به یک جعبه‌دنده ۴ سرعته اتوماتیک یا شش سرعته دستی متصل کنید. برخلاف کوروت‌های قبل، در نسل پنجم کوروت جعبه‌دنده در بخش عقب خودرو و درست بالای دیفرانسیل عقب قرار گرفته است. در مقایسه با نسل پیشین، طول بین دو محور تقریباً ۲۰۰ میلی‌متر افزایش یافته و فاصله بین دو تایر جلو و عقب به ترتیب ۱۱۱ و ۷۳ میلی‌متر بیشتر شده است. به همین دلیل، کوروت جدید هم کابین جادارتری دارد و هم پایداری

آن بیشتر است. در قیاس با مدل قبلی، کوروت جدید تقریباً ۳۶ کیلوگرم سبک‌تر هم شده است. مدل کانورتیبل در سال ۱۹۹۸ رونمایی شده و کل خانواده کوروت دوباره، تقریباً بعد از یک دهه غیبت به لیست ۱۰ خودروی برتر مجله «کار اند درایور» راه پیدا می‌کنند.

- 1999



کوپه شده

شرکت شورولت مدل کوپه کوروت را در سال ۱۹۹۹ رونمایی می‌کند. کوروت هاچ‌بک سقف تارگا و کانورتیبل دیگر فرم‌های بدنه کوروت مدل ۱۹۹۹ هستند. مدل کوپه تقریباً ۱۲ درصد محکم‌تر از نسخه هاچ‌بک تارگا بوده و ۳۷ کیلوگرم از آن سبک‌تر است. این خودرو همچنین ارزان‌ترین مدل کوروت بوده و بار دیگر، هر سه نسخه این مدل کوروت موفق به حضور در لیست ۱۰ خودروی برتر مجله «کار اند درایور» می‌شوند.

- 2001



Z06

کوروت کوپه مدل ۱۹۹۹ نهایتاً منجر به تولید کوروت Z06 قدرتمند می‌شود. این خودرو که سال ۲۰۰۱ با پیشرانه هشت سیلندر خورجینی ۳۸۵ اسببخاری رونمایی می‌گردد، نامش را از پکیج مسابقه‌ای مشهوری گرفته که شورولت نخستین بار روی کوروت مدل ۱۹۶۳ ارائه کرده بود. در کنار قدرت بیشتر، Z06 به لطف شیشه‌های جلو و عقب نازک‌تر و استفاده از یک ست منبع آگروز آلومینیومی در مقایسه با کوروت استاندارد بسیار سبک‌تر هم شده است. با داشتن تنها ۱۴۱۷ کیلوگرم وزن، نخستین کوروت Z06 تست شده توسط مجله کار اند درایور تقریباً ۲۵ کیلوگرم از آخرین کوروت کوپه‌ای که در این مجله تست شده بود سبک‌تر است. به لطف ضریب قدرت به وزن بیشتری که Z06 دارد، این خودرو می‌تواند سرعت خود را ظرف ۴,۳ ثانیه از صفر به صد کیلومتر بر ساعت برساند که تقریباً نیم ثانیه سریع‌تر از دیگر مدل‌های نسل پنجم کوروت است. سال بعد شورولت با ارائه یک تیونینگ ویژه، قدرت پیشرانه Z06 را به عدد فوق‌العاده ۴۰۵ اسببخار می‌رساند.

- 2005



تغییر

نسل ششم کوروت سال ۲۰۰۴ در نمایشگاه خودروی دیترویت رونمایی می‌شود. در بیشتر بخش‌ها، این نسل جدید را می‌توان نسخه تکامل‌یافته مدل قبلی دانست. البته، شورولت در تصمیمی بسیار مهم و جالب‌توجه، چراغ‌های جلوی مخفی کوروت که سال‌ها روی انواع مدل‌های این خودرو دیده بودیم را حذف می‌کند. بدین ترتیب، کوروت ۲۰۰۵ تبدیل به اولین مدل این خودرو در طول ۴ دهه می‌شود که چراغ‌های جلوی مخفی ندارد. گرچه کوروت جدید در مقایسه با نسل قبلی خود ۱۳۰ میلی‌متر کوتاه‌تر شده، ولی طول بین دو محور خودرو تقریباً ۳۰ میلی‌متر بیشتر است. شورولت با افزایش حجم پیش‌رانه سری LS به ۶ لیتر، دوباره آن را احیا می‌کند. این پیش‌رانه با نام LS2، همچنین ضریب کمپرس بالاتر و حداکثر دور موتور بیشتری دارد. تغییرات اعمال‌شده روی این پیش‌رانه هشت سیلندر خورجینی خروجی قدرت آن را به ۴۰۰ اسب‌بخار افزایش داده که به جعبه‌دنده نصب‌شده در عقب خودرو ارسال می‌شود. گزینه‌های جعبه‌دنده بار دیگر محدود به یک مدل ۴ سرعته اتوماتیک یا شش سرعته دستی شده است.

- 2006



بازگشت Z06

کوروت Z06 بعد از چند سال غیبت سال ۲۰۰۶ دوباره بازمی‌گردد. در شرایطی که دیگر خبری از کوروت کوپه نیست، Z06 جدید مبتنی بر کوروت کوپه فست‌بک ساخته شده است. این مدل قدرت خود را از پیشرانه جدید سری LS شورولت به نام LS7 تامین می‌کند. این پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی ۷ لیتری، شاتون‌هایی از جنس تیتانیوم داشته و حداکثر ۵۰۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. خودرو با این پیشرانه صفر تا صد را می‌تواند در ۳٫۴ ثانیه پر کند. در شرایطی که شورولت کوروت Z06 داستان ما در تست مقایسه‌ای به راحتی دوج وایپر SRT10 را شکست می‌دهد، ولی در برابر دو مدل گران‌قیمت‌تر پورشه ۹۱۱ توربو و فراری F430 حرف زیادی برای گفتن ندارد.

- 2009



بازگشت ZR1

تقریباً یک دهه بعد از پایان تولید، ZR1 با مدل سال ۲۰۰۹ به خانواده کوروت باز می‌گردد. برخلاف مدل دو میل سوپاپ قبلی، ZR1 جدید قدرت مورد نیازش را از پیشرانه هشت سیلندر خورجینی ۶٫۲ لیتری OHV سوپرشارژدار تامین می‌کند. این پیشرانه ۶۳۸ اسب‌بخار قدرت داشته و می‌تواند ZR1 را به حداکثر سرعتی برابر با ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت برساند.

- 2010



گرند ددی اسپرت

کوروت گرنداسپرت در سال ۲۰۱۰ دوباره باز می‌گردد. این تریم را می‌توان ترکیبی از کیت بدنه کوروت Z06 و پیشرانه استاندارد کوروت دانست. در تست مقایسه‌ای بین آن و یک فورد موستانگ شلبی GT500، کوروت حرف زیادی برای گفتن ندارد!

- 2013



تغییر در حجم پیشرانه

برای گرامیداشت شصتمین سالگرد تولد کوروت، شورولت پیشرانه ۵۰۵ اسببخاری Z06 را روی کوروت کانورتیبل نصب می‌کند. این مدل کوروت ۴۲۷ کانورتیبل نامیده می‌شود و قادر است صفر تا صد را در فقط ۳,۹ ثانیه پر کند. این اسم از حجم ۴۲۷ اینچ مکعبی پیشرانه هشت سیلندر خورجینی نسل‌های قبلی کوروت گرفته شده است.

- 2014



C7، عدد شانس

نسل هفتم کوروت با یک شاسی آلومینیومی جدید در سال ۲۰۱۴ از راه می‌رسد و همه آن را بزرگ‌ترین تغییر کوروت در طی بیش از یک دهه می‌دانند. قدرت این خودرو از یک پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی ۶٫۲ لیتری با ۴۵۵ اسببخار قدرت تامین شده و این خروجی، با کمک یک جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک یا هفت سرعته دستی به جاده فرستاده می‌شود. در سال ۲۰۱۵ یک جعبه‌دنده هشت سرعته اتوماتیک جای نسخه شش سرعته اتوماتیک را می‌گیرد. تمامی مدل‌های این کوروت از کاپوت فیبر کربنی بهره می‌برند و بار دیگر شاهد عرضه نسخه استینگری هستیم. کوروت باز هم موفق می‌شود وارد لیست ۱۰ خودرو برتر مجله «کار اند در ایور» در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ بشود، ولی در سال ۲۰۱۶ این اتفاق نمی‌افتد.

- 2015



پادشاه

Z06 دوباره سال ۲۰۱۵ می‌آید و این بار، از پیش‌رانه هشت سیلندر خورجینی ۶٫۲ لیتری سوپرشارژردار ۶۵۰ اسب‌بخاری بهره می‌برد. این خودروی قدرتمند در هر دو نسخه کوپه و کانورتیبل با جعبه‌دنده دستی هفت سرعته یا اتوماتیک هشت سرعته به فروش می‌رسد. مدل اتوماتیک آن سرعت خود را فقط در ۳ ثانیه به صد کیلومتر بر ساعت افزایش می‌دهد.

- 2017



بازگشت به اصل

کورت گرنداسپرت، سال ۲۰۱۷ دوباره باز می‌گردد و موجب می‌شود کورت دوباره به لیست ۱۰ خودروی برتر «کار اند در ایپوره وارد شود.

- 2018



باله بزرگ

شورولت برای مدل سال ۲۰۱۹ دوباره ZR1 را معرفی می‌کند. این مدل قوی ۷۵۵ اسب‌بخار قدرت از پیش‌ران ۶,۲ لیتری هشت سیلندر خورجینی سوپرشارژدار خود تولید می‌کند. حتی با وجود چنین پیش‌ران پر حجم و بزرگی، خودرو با جعبه‌دنده هشت سرعته خودکار در بزرگراه مصرف سوختی برابر با ۱۱,۷ لیتر به ازای هر صد کیلومتر دارد. این خودرو به‌صورت استاندارد به یک جعبه‌دنده هفت سرعته دستی مجهز است.

• 2019



بحران میان‌سال

گرچه این موضوع هنوز رسماً تأیید نشده، ولی نسل هشتم کوروت قرار است مطابق با همان فرمولی که سبب موفقیت خودروهای اسپرت شورولت طی حدوداً ۷۰ سال شده ساخته شود. پیش‌ران کوروت جدید پشت کابین و اندکی جلوتر از اکسل عقب نصب می‌شود. در ابتدا، کوروت موتور وسط از یک نسخه بهینه‌سازی شده پیش‌ران LT1 استفاده خواهد کرد. این پیش‌ران تقریباً حول و حوش ۵۰۰ اسب‌بخار قدرت دارد. بعدها، یک پیش‌ران ۵,۵ لیتری هشت سیلندر خورجینی با میل‌لنگ تخت به خودرو قرار است اضافه شود. این پیش‌ران دو میل سوپاپه احتمالاً ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت دارد، گرچه با استفاده از یک جفت توربو در مدل‌های با

عملکرد فنی بالا این عدد به ۸۰۰ اسببخار نزدیک خواهد شد. تمام نسخه‌های کوروت جدید به یک جعبه‌دنده جدید هشت سرعته دو کلاچه مجهز می‌شوند. شورولت دیگر جعبه‌دنده دستی برای این خودرو نمی‌خواهد عرضه کند.

مترجم : آرش نهندیان

منبع: caranddriver.com



فراری

فراری (Ferrari) یک کارخانه ایتالیایی است که در زمینه تولید خودروهای اسپرت و سوپر خودروها (SuperCars) در شهر مارانائلو فعالیت دارد. شرکت فراری از سال ۱۹۴۷ بصورت قانونی فعالیت خود را تحت نظر فردی به نام **انزو فراری (Enzo Ferrari)** آغاز نمود.



کارخانه خودروسازی فراری

شرکت فراری اولین خودرو توریسمو خود را در سال ۱۹۴۹ و با نام کامل Inter ۱۶۶ را تولید نمود. تولید خودروهای Turismo که ظرفیت دو سرنشین را دارد، همچنان ادامه دارد. شرکت فراری در سال ۱۹۶۹ به علت مسائل اقتصادی شدید و ضررهای پی در پی، بخشی از سهام خودش را به شرکت فیات (Fiat) فروخت که همچنان نیز این سهام در اختیار شرکت **فیات** می‌باشد. این کمپانی همچنین علاوه بر تولید خودرو، کالاهای دیگر همچون لباس، نوشت افزار، دوچرخه، عینک و ... را نیز تولید می‌نماید که همه با نام و برند فراری ثبت گشته‌اند. همچنین در سال ۲۰۰۷ شرکت فراری از سوی روزنامه معروف Financial Times در ردیف ۱۰۰ شرکت برتر جهان جای گرفته است.

لوگوی شرکت فراری



لوگوی شرکت فراری یک اسب سیاه در جلوی یک سپر زرد می‌باشد که در بر F و S بالای آن سه رنگ سبز و سفید و قرمز موجود می‌باشد و دو حرف Scuderia روی آن وجود دارد. این دو حرف بر گرفته از

می‌باشد. در سال ۱۹۲۳ فرانسکو باراکا، زمانی که انزو فراری Ferrari در مسابقه محلی ساویوو در منطقه راونا را برد؛ به او مدالی هدیه کرد که علامت این اسب روی آن بود. این اسب نشانه نیروی هوایی ایتالیا در جنگ جهانی اول بوده است. در حقیقت این نشان مخصوص سربازان آلمانی پیاده اشتوتگارت بوده که به ایتالیا منتقل گردیده است.

انزو فراری کیست



انزو فراری در جوانی



انزو فراری در پیری

در سال ۱۹۸۹ در شهر (Enzo Anselmo Ferrari) انزو آنسلمو فراری مودنا ایتالیا چشم به جهان گشود. بعد از تحصیلات معمولی و دانشگاه، انزو فراری به اتومبیل رانی و مسابقات خودرو سواری علاقمند شد ولی در همین زمان بود که جنگ جهانی اول آغاز گردید. انزو فراری در این جنگ همراه با پدرش آلفردو شرکت نمود ولی پدرش در سال ۱۹۱۶ و بر اثر آنفولانزا از دنیا رفت. انزو فراری نیز به بیماری پدر دچار شد و به همین علت از خدمت و نیز نعل کردن اسب در خدمت معاف گشت. بعد از بازگشت به خانه، خانواده

که جوانی بیکار بود، آینده جالبی او از هم پاشیده بود و برای انزو فراری مردود شد و Fiat در گزینش استخدام شرکت انتظار نمی رفت. انزو فراری CMN در نهایت بعد از جستجوی بسیار در یک شرکت خودروسازی به نام استخدام گردید. جایی که انزو (Costruzioni Meccaniche Nazionali) در فراری باید درها و قطعات کامیون‌ها را مجدد طراحی و درست می نمود. سال ۱۹۱۹ انزو فراری در تیم مسابقه‌ای شرکت سی. ام. ان. شرکت نمود ولی درخشش چندانی نداشت و آن شرکت را در سال ۱۹۲۰ ترک نمود تا ملحق شود. انزو فراری در تیم مسابقه رومئو موفقیت Alfa Romeo به بیشتری کسب نمود و تا سال ۱۹۲۴ این موفقیت همچنان ادامه یافت تا اینکه انزو در مسابقات کوپا آسکرو برنده شد و شرکت رومئو به او شرکت در مسابقات بزرگتر و مقام بالاتر را پیشنهاد داد؛ ولی انزو فراری این پیشنهاد را رد کرد و تا سال ۱۹۲۷ مسابقه نداد. تا سال ۱۹۲۹ یعنی سال تاسیس گروه فراری اسکودریا، انزو مستقیماً زیر نظر رومئو فعالیت کرد.



آرم فراری

در همان سال مدیریت فروش شرکت رومئو را عهده‌دار شد و یک تیم بزرگ مسابقه تشکیل داد. انزو فراری این تیم بزرگ را فراری اسکودریاه (Scuderia Ferrari) نام‌گذاری کرد. همکاری شرکت رومئو با انزو تا ۱۹۳۳ ادامه یافت و شرکت رومئو از لحاظ اقتصادی تحت فشار و تنگنا واقع شد و از همکاری در مسابقات و حمایت از فراری کناره‌گیری کرد. تا چندین سال میدان در دست رقبا بود و در سال ۱۹۳۷، شرکت رومئو مجدداً به یاری فراری برای چندین سال پیاپی همه مسابقات را برنده شد و از آن زمان به بعد در جایگاه طراح در شرکت رومئو به طراحی خودروهای مسابقه‌ای پرداخت. پس از چندین سال انزو فراری کارخانه تولید قطعات بدنه اتومبیل‌های مسابقه‌ای با عنوان Auto-Avio Costruzioni راه‌اندازی نمود.



گالری خودرو فراری

در طول جنگ جهانی دوم و بمباران‌های پی‌در پی شهر مودنا انزو فراری

قصد کرد که به شهر مارانائلو مهاجرت نماید. در سال ۱۹۴۷ و در شهر مارانائلو انزو فراری شرکتی تاسیس نمود که بوسیله آن قادر بود خودروها را با نام خود به بازار ارائه نماید و در میان مردم شهرت بسیاری یافت. پس از آن در چند مسابقه جهانی فرمول ۱ و ۲ به موفقیت‌هایی دست پیدا کرد و شرکت انزو فراری به تولید خودروهای مسابقه‌ای و بخصوص Gran Turismo پرداخت تا این که در سال ۱۹۶۰ شرکت انزو با ضررهای متعدد و وضع اقتصادی ناگواری روبرو گشت. شرکت فیات پیشنهاد خریداری شرکت فراری را به او داد ولی قیمت پیشنهادی‌اش بسیار پایین بود و انزو آن را نپذیرفت و تصمیم داشت با شرکت خودروسازی Ford به توافق برسد. قیمت پیشنهادی انزو به شرکت فورد حدود ۱۲ میلیون دلار بود که شرکت فورد برنامه‌های متعددی برای خودروهای خود داشت و به همین خاطر نتوانست با شرکت فراری قرارداد امضا کند. انزو فراری هم به ناچار در سال ۱۹۶۹، چیزی در حد ۵۰ درصد از سهام خودش را در اختیار شرکت فیات قرار داد و شرکت فیات هم به خرید ادامه داد تا آنجا که در سال ۱۹۸۸ در حد ۹۰ درصد شرکت در اختیار شرکت فیات بود. شرکت فیات بر خلاف سایر شرکت‌ها که بعد از خرید شرکت به تخریب آن روی می‌آوردند بعد از کنارگیری شرکت فراری در سال ۱۹۷۱ به رونق تیم اسکودریاه و شرکت فراری پافشاری کرد تا آنجا که در سال ۱۹۷۵ شرکت فراری یکی از قدرتمندترین تیم‌های اتومبیل رانی بود. انزو فراری نیز در سال ۱۹۸۸ در سن ۹۰ سالگی چشم از جهان فرو بست. از آن زمان به بعد شرکت فراری به پیروزی‌های کمتری نسبت به گذشته دست یافت ولی تیم اسکودریاه همچنان به قوت خود باقی می‌باشد.



تاریخچه خودرو فراری

در سال ۱۹۴۷ اولین خودرو فراری که جاده‌ای نیز بود؛ با نام طراحی و به بازار عرضه شد که به علت طراحی زیبا و نیز ۱۲۵Sport قدرت بالا مورد توجه واقع شد. در سال ۱۹۶۱ شرکت فراری با مشکلات اقتصادی بسیاری دست و پنجه نرم نمود و نیز به مقابله با شرکت مشغول شد که در نتیجه با کمی کمک فیات موفق (Jaguar) قدرتمند **جگوار** شد از این مرحله با سربلندی بیرون آید. در سال‌های ۱۹۶۳ تا ۱۹۶۷ شرکت نسبتاً بسیاری از بازار Mustang و Shelby با ساخت سری آمریکایی **فورد** را در اختیار گرفت و به شرکت فراری ضربه وارد کرد که البته آنچنان برای فراری مشکل به وجود نیاورد و شرکت فراری با طراحی مدل‌هایی موفق شد بازار را به نفع خود در دست گیرد. در GT و GTO، Dino نظیر خود تقریباً کلیه کاپ‌ها GT40 طول این سال‌ها شرکت فرورد با خودرو فرورد را از آن خود کرد تا حتی تیم پورشه هم با بهترین خودرو خود

نتواند کاری از پیش ببرد. همچنین در سال‌های ۱۹۶۹ Porsche 917 یعنی تا ۱۹۷۱ شرکت **پورشه** با مدل‌های ۹۰۸ و ۹۱۷ خود دوباره مسابقه‌ها را موفق P واگذار نمود ولی در یک مسابقه شرکتفراریبا خودرو خود یعنی ۳۱۲ شد مسابقه را برنده شود.



در سال‌های ۱۹۷۲ و ۱۹۷۳ مجدداً P۳۱۲ چند افتخار دیگر برای فراری بدست آورد تا یکی از به یاد ماندنی‌ترین و عالی‌ترین تولیدات فراری باشد. پس از آن شرکت فراری وارد مسابقات فرمول ۱ یا F1 شد که در آن جا هم اکثریت عناوین را کسب نمود. در سال ۱۹۸۸ هم انزو فراری از دنیا رفت. در سال‌های ۱۹۹۷ و ۱۹۹۹ مایکل شوماخر آلمانی وارد عرصه گردید و برای تیم فراری افتخارات فوق‌العاده‌ای را کسب نمود. در سال‌های متوالی این افتخارات ادامه یافت و در سال ۲۰۰۴ خاتمه پیدا کرد و شوماخر پس از ۲ سال افت شدید؛ از رانندگی در سال ۲۰۰۶ خداحافظی نمود. در سال ۲۰۰۸ سهام شرکت تقسیم گردید و شرکت فیات ۵۶٪، مدیوبانکا (بانک ایتالیایی) ۱۵٪، کومرزبانک

(بانک آلمانی) ۱۰٪ ، برادران لهمن (شرکت سهام آمریکایی) ۷٪ و پیرو فراری (پسرخوانده انزو) ۱۰٪ از سهام شرکت را در دسترس دارند.





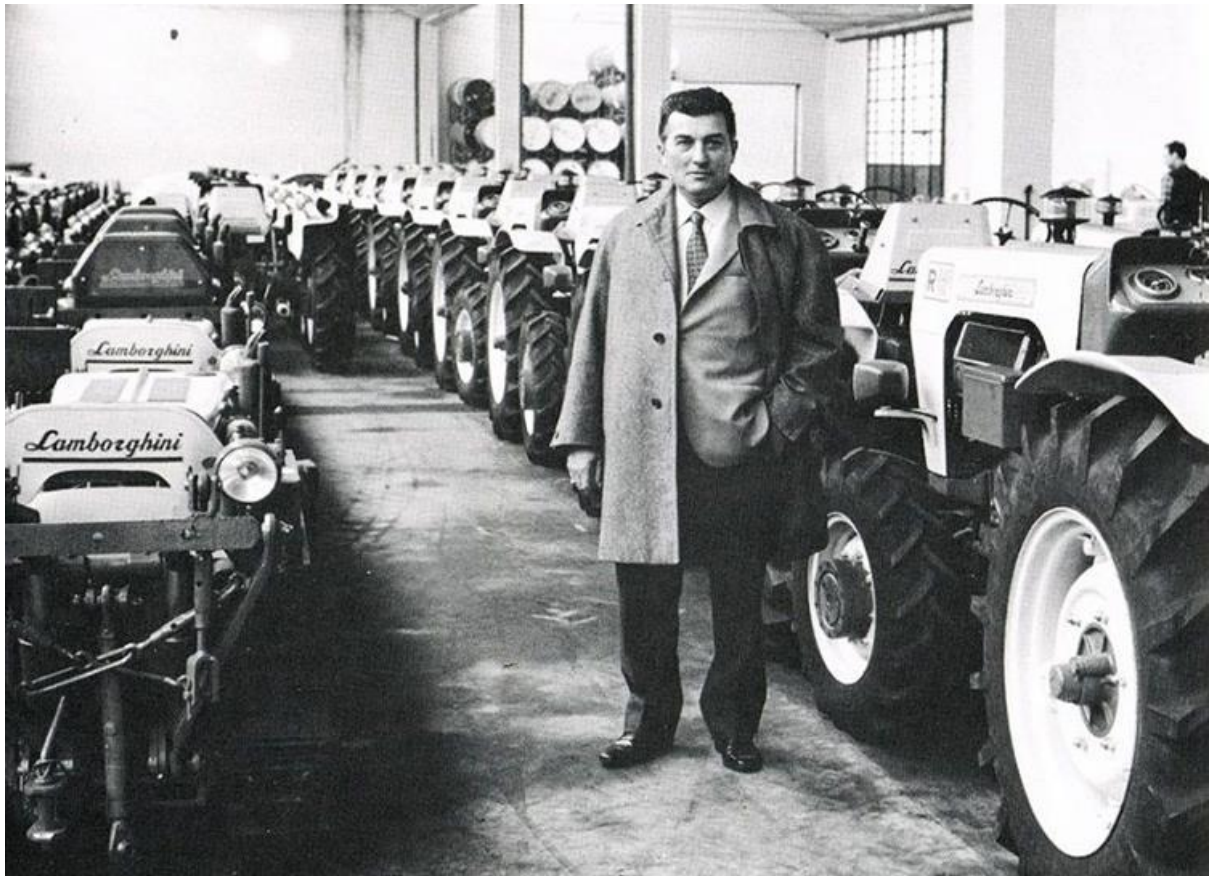
لامبورگینی



فروچيو لامبورگینی

می‌توان تاریخ صنعتی ایتالیا و بسیاری دیگر از کشورهای اروپایی را به ۲ دوره‌ی قبل و بعد از جنگ جهانی دوم تقسیم کرد. خودروسازی لامبورگینی هم، در گروه برندهای مهم کشور سازنده قرار می‌گیرد که پس از پایان جنگ و شکست ایتالیا شکل گرفت؛ اما امروزه با سودآوری به کار خود ادامه می‌دهد.

فروچيو لامبورگینی در منطقه‌ی فرارا شمال ایتالیا به تاریخ ۲۸ آوریل ۱۹۱۶ مصادف با ۸ اردیبهشت ۱۲۹۵ متولد شد. والدین او مزرعه‌دار از طبقه‌ی متوسط روستایی بودند؛ اما فروچيو به ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی علاقه‌ی بیشتری نشان می‌داد. فروچيو با تشویق خانواده وارد دبیرستان فنی شد و هنگام شروع جنگ در سن ۲۴ سالگی به نیروی هوایی ایتالیا پیوست. بین سال‌های ۱۹۳۹ تا ۱۹۴۵ که ایتالیا درگیر جنگ جهانی دوم بود، فروچيو به تعمیر خودروهای نظامی پرداخت و تبدیل به مهندس تجربی شد.



با اتمام جنگ، فروچیو تصمیم گرفت کارخانه‌ی تراکتورسازی تأسیس کند. ایتالیا در آن زمان، نیازمند وسایل مدرن برای تغییر صنایع سنتی بود و البته لامبورگینی هم از شرایط استفاده کرد. او به سراغ خودروهای جنگی بلااستفاده رفت و با تبدیل آن‌ها به تراکتور یا دیگر وسایل کشاورزی، ثروتمند شد. سال ۱۹۴۹، کارخانه‌ی تراکتورسازی تا ابتدای Lamborghini Trattori لامبورگینی شروع به کار کرد. شرکت دهه‌ی ۷۰ میلادی عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده‌ی ماشین‌های کشاورزی ایتالیا را در اختیار داشت و امروزه هنوز هم یکی از بهترین برندهای تراکتور دنیا است.



نمونه‌ای از یک تراکتور مدرن ساخت شرکت لامبورگینی تراکتوری

اواسط دهه‌ی ۶۰ میلادی، فروچیو لامبورگینی با مالکیت کارخانه‌های تولید ماشین‌های کشاورزی و همچنین سیستم‌های گرمایش-سرمایش صنعتی، تبدیل به یکی از ثروتمندترین کارآفرینان ایتالیا شد. او سفرهای متعددی به کشورهای مختلف داشت و البته، علاقه‌مند خودروهایی اسپرت از برندهای مختلف دنیا بود.

فروچیو به دلیل درک بالای مهندسی و تجربه‌ی رانندگی با مدل‌های متنوع، نقاط قوت و ضعف خودروسازان مشهور زمان خود را می‌دانست. او حتی سابقه‌ی حضور در مسابقات سرعت داشت و ضمن ارتقاء یک دستگاه فیات توپولینو در رالی میلیا ۱۹۴۸ شرکت کرد. پیش از آنکه فراری در سال‌های ۱۹۵۰ با ساخت خودروهایی اسپرت تایپ و چند دستگاه E، **جگوار 300SL** مشهور شود؛ **مرسدس بنز** مازراتی در گاراژ فروچیو لامبورگینی وجود داشتند که به تناوب توسط او استفاده می‌شدند.

دیدار با فراری و ایجاد حس رقابت

ابتدای دهه‌ی ۶۰ میلادی، فروچیو لامبورگینی و انزو فراری (بنیان‌گذار خودروسازی فراری در سال ۱۹۴۸) به واسطه‌ی حضور در نمایشگاه‌های **خودرو** یا مسابقات سرعت، شناخت نسبی از یکدیگر داشتند. البته نمی‌توان ادعا کرد، رابطه‌ی دوستانه و صمیمی میان

آن‌ها شکل گرفته بود؛ اما طی سال‌های مختلف تصاویر متعددی از فروچیو و انزو در حال گفت‌وگو وجود دارد.

GT سال ۱۹۵۸، فروچیو لامبورگینی صاحب یک دستگاه فراری ۲۵۰ شد که مشکلات فنی، از جمله سختی کلاچ و صدای ناهنجار پیش‌رانه داشت. در آن زمان، خدمات پس از فروش فراری ضعیف بود و مکانیک‌های محلی هم از تعمیر خودروهای گران‌قیمت این برند ناتوان بودند. پس فروچیو لامبورگینی به انزو فراری نامه‌ای نوشت و از شکایت کرد. انزو در پاسخ نامه عنوان کرده بود GT مشکلات مدل ۲۵۰ که یک تولیدکننده‌ی تراکتور، حق ندارد در مورد تولید ماشین‌های اسپرت حرف بزند.

بعضی مورخان بر این باورند که سخن تحقیرآمیز انزو فراری مشوق فروچیو لامبورگینی شد تا با تأسیس یک شرکت خودروسازی، رقیبی برای فراری بسازد. از سوپی دیگر، اوایل دهه‌ی ۶۰ میلادی، لامبورگینی به واسطه‌ی ثروت قابل‌توجه و توانایی فنی، به‌دنبال تأسیس کارخانه‌ی ساخت هلیکوپتر هم بود؛ اما با مخالفت شدید نهادهای دولتی و نظامی ایتالیا مواجه شد. به هر صورت، می‌توان نتیجه گرفت که فروچیو از دیرباز به ساخت خودروهای اسپرت مطابق سلیقه و استانداردی که در ذهن داشت، علاقه‌مند بود.

نماد تجاری لامبورگینی

برخلاف اعتقاد بعضی افراد، استفاده از گاو در لوگوی شرکت لامبورگینی، صرفاً به دلیل مقابله با نشان فراری (اسب ایستاده روی پاها) نبوده است. فروچیو لامبورگینی، از کودکی به گاو علاقه داشت و بعدها نیز به طرفدار مسابقات گاوبازی اسپانیا تبدیل شد. دیگر نکته‌ی جالب، هم‌زمانی تولد بنیان‌گذار لامبورگینی در برج گاو (ثور) است که اردیبهشت‌ماه را شامل می‌شود. فروچیو لامبورگینی، پیش از تأسیس شرکت خودروسازی (هنگامی که سازنده‌ی تراکتور بود) هم از طرح گاو روی محصولات تجاری خود استفاده می‌کرد.



Lamborghini

نماد تجاری لامبورگینی به وضوح یک گاونر را نشان می‌دهد که با دم برافراشته حالتی تهاجمی دارد. حتی اولین محصول این شرکت هم دارای همین لوگو با رنگ طلایی روی زمینه سیاه بوده است. عبارت از سال ۱۹۷۲ به نماد (Lamborghini) مربوط به نام شرکت سازنده تجاری اضافه شد و بالاتر از تصویر گاو قرار گرفت.

استفاده از نام گاو برای محصولات

، فروچیو تصمیم گرفت از نام‌های خاص GT و GT ۴۰۰ بعد از تولید ۳۵۰ برای تولیدات تجاری خود استفاده کند؛ البته این ترفند، به شخصیت‌سازی برای محصولات لامبورگینی کمک می‌کرد و ارزش تبلیغاتی داشت.

میورا، اصطلاحی اسپانیایی برای نوعی از گاوهای نر قدرتمند، باهوش و خطرناک در مسابقات گاو‌بازی است که اواسط قرن نوزدهم در مزرعه میورا پرورش داده می‌شدند. این اسم برای نخستین سوپراسپرت لامبورگینی انتخاب شد تا کوتاه و به یادماندنی باشد. بسیاری دیگر خودروهای این برند هم نام‌هایی مرتبط با گاوهای مشهور مسابقات گاو‌بازی دارند. مثلا اونتادور، گالاردو، اوروس (صورت فلکی گاو) و حتی مورسیه‌لگو که در زبان اسپانیایی خفاش معنی می‌دهد؛ از این موارد هستند.

تأسیس خودروسازی لامبورگینی

فروچو از سال ۱۹۶۲ برای طرح جدید خود برنامه‌ریزی کرده و حدود (Automobili) یک سال بعد، شرکت اتوموبیلی لامبورگینی را با هدف تولید خودروهای اسپرت در سنت آگانتا، (Lamborghini) افتتاح کرد. این محل، هنوز هم میزبان کارخانه اصلی لامبورگینی است.



اولین محصول شرکت، یک پروتوتایپ (نمونه‌ی پیش‌تولید) اسپرت بود که از پیش‌ران‌های ۱۲ سیلندر استفاده‌ی GTV لوکس ۲ نفره با نام ۳۵۰ طراحی شد (Franco Scaglione) می‌کرد. بدنه توسط فرانکو اسکالیونه که سابقه‌ای درخشان در استودو برتونه داشت و پیش‌تر برای برندهای مختلف کار کرده بود. یکی از مهندسان سابق فراری که به با هم پیش‌ران‌های ۲.۵ لیتری با (Giotto Bizzarrini) نام جیوتو بیزارینی آماده کرد تا یکی از زیباترین و GTV قدرت ۲۴۰ اسب‌بخار برای ۳۵۰ قدرتمندترین خودروهای اسپرت ایتالیا در سال ۱۹۶۳ رونمایی شود.



برای بازار و فروش عمومی GTV به نظر فروچو لامبورگینی، ظاهر ۳۵۰ مناسب نبود. پیشرانه نیز با کاهش قدرت و بهبود راندمان مواجه شد در سال ۱۹۶۴ GTV تا اولین محصول تجاری لامبورگینی با کد ۳۵۰ آلومینیوم از سیستم ۷12 معرفی شود. این محصول با پیشرانه‌ی استفاده می‌کرد که (Dry-Sump Oiling System) روغن‌کاری خشک فشار روغن بین قطعات مختلف را ثابت نگه می‌داشت. قدرت نهایی با را در زمان ۶.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ GT ۲۵۰ اسب‌بخار، ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند و نهایت سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را به همراه GT آن می‌بخشید. نسخه‌ی ۴ نفره از این خودرو با نام ۴۰۰ پیشرانه‌ی ۳.۹ لیتری هم در سال ۱۹۶۶ تولید شد. در مجموع، ۱۲۰ تا سال ۱۹۶۸ به فروش GT و ۲۴۷ دستگاه ۴۰۰ GT دستگاہ ۳۵۰ رسیدند تا اولین محصولات لامبورگینی با موفقیت در بازار همراه شوند.



شاهکار ماندگار تاریخ لامبورگینی در همان سال‌های ابتدایی ساخته در سال ۱۹۶۶ به نمایشگاه ژنو رسید و به‌عنوان یک P400 شد. میورا خودروی انقلابی با فناوری‌های مدرن، مورد توجه قرار گرفت. این محصول، اولین سوپراسپرت تاریخ بود که از پیش‌راننده نصب شده در عقب وسط بدنه استفاده می‌کرد. قدرت ۳۴۵ اسب‌بخار و با گشتاور ۵.۵ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت P400 ۳۶۷ نیوتن‌متر، میورا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند و نهایت سرعت ۲۸۸ کیلومتر بر ساعت را فراهم می‌کرد. قیمت این خودرو در زمان تولید، حدود ۲۰ هزار (معادل ۱۵۵ هزار دلار امروزی) بود. تا سال ۱۹۷۳، تعداد ۷۶۴ دستگاه میورا ساخته شد که امروزه در نسخه‌های مختلف، ۳۵۰ هزار تا یک میلیون دلار ارزش کلکسیونی دارند.



میورا، حاصل کار مجموعه‌ای از برترین مهندسان صنعت خودروسازی مارچلو گاندینی طراح این خودرو در استودیو برتونه، با الهام از دنیا بود فرانسه به (René Bonnet) یک مدل مفهومی ساخت شرکت رنه بونه، پیشرانه را به پشت کابین منتقل کرد. این (Matra Djet) نام ماترا دیژه ترند، ضمن بهبود تقسیم وزن و فرمان‌پذیری میورا، ویژگی‌های آیرودینامیک خودرو را ارتقا داد تا الگویی برای سوپراسپرت‌ها و بنیان‌گذار برند دالارا در *ژان پائولو دالارا*. ابرخودروهای امروز باشد دنیای خودروسازی و مسابقات اتومبیل‌رانی شهرت دارد) طراح شاسی میورا بود و بعد از موفقیت این مدل، شرکت خود را تأسیس *پائولو استانزانی*، مدیر پروژه‌ی طراحی و تولید میورا که بعدها کرد داشت هم مثل مارچلو EB110 نقشی اساسی در **یوگاتی** و مدل گاندینی و پائولو دالارا، هنوز در قید حیات است.

توجه به خودروهای اسپرت ۲ در

فروش بسیار خوب اولین تولیدات لامبورگینی، این برند را به عرضه‌ی مدل‌های جدید تشویق کرد. با توجه به اینکه تقاضا برای نسخه‌ی ۴ بیش از مدل ۲ نفره GT صندلی از اولین محصول شرکت با کد ۴۰۰ بود؛ لامبورگینی در سال ۱۹۶۸ اقدام به رونمایی از (GT ۳۵۰) خودروهای جدیدی با نام‌های اسپادا و ایسلرو کرد.



اسپادا، پرفروش‌ترین و موفق‌ترین محصول لامبورگینی تا شروع دهه‌ی ۸۰ میلادی محسوب می‌شود. این خودروی پهن‌پیکر ۴ نفره با بدنه‌ی کوپه ۲ در، توسط مارچلو گاندینی طراحی شد. نام اسپادا به شمشیر یا خنجر اشاره دارد که ماتادور (گاوباز) برای مبارزه با گاو استفاده می‌کند. تا سال ۱۹۷۸، تعداد ۱۲۱۷ دستگاه لامبورگینی اسپادا تولید شد. تمامی این خودروها مجهز به پیش‌ران‌ه‌ی ۱۲ سیلندر ۲.۹ لیتری بودند.



ایسلرو، دیگر محصول لامبورگینی پیش از آغاز دهه‌ی ۷۰ میلادی بود. این خودرو با ابعادی کوچک‌تر از اسپادا، پیشرانه‌ای مشابه داشت؛ اما لوکس و تولید محدود بود تا طیف خاصی از ثروتمندان را جذب کند. در مجموع تا یک سال بعد از رونمایی، ۲۲۵ دستگاه ایسلرو عرضه شد. این خودرو به لطف بدنه‌ی ۱۳۰۰ کیلوگرمی و پیشرانه‌ی ۳۵۰ اسب‌بخار، سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۶.۵ ثانیه و نهایت سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت داشت.

دهه‌ی ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰

لامبورگینی با رشد بسیار خوب و موفقیت تجاری، دهه‌ی ۷۰ میلادی را آغاز کرد. تقاضا برای میورا و اسپادا وجود داشت و روزهای خوش برای شرکت پیش‌بینی می‌شد. این شرایط، دوام‌چندانی نیافت و با شروع بحران اقتصادی ۱۹۷۳، خودروسازی لامبورگینی هم به ورشکستگی و تعطیلی کامل نزدیک شد.



آخرین محصول لامبورگینی که تحت مدیریت فروچیو با مهندسی مارچلو گاندینی و پائولو استانزانی (طراحان میورا) رونمایی شد، کانتاش بود. این محصول با پیشرانهای عقب وسط، ظاهری آینده‌نگر و مطابق آخرین دستاوردهای علم ایرودینامیک، جایگزین میورا محسوب می‌شد. نام کانتاش برخلاف سنت لامبورگینی، ارتباطی با گاو یا مسابقات گاوبازی نداشت و به پیشنهاد گاندینی از زبان پیدمونتی (منطقه‌ای در ایتالیا با جمعیت ۲ میلیون نفر) به معنی «خیلی خوب» گرفته شد.



کانتاش از اولین سوپراسپرت‌های دنیا بود که درهای قیچی‌شکل داشت. این خودرو از تایرهای پیرلی روی رینگ‌های ۱۵ اینچ با پهنای ۲۴۵ میلی‌متر استفاده می‌کرد که بزرگ‌ترین نمونه در زمان خود بود. پیشرانه‌ی ۱۲ سیلندر ۳.۹ لیتری با قدرت LP400 اولین سری با کد ۳۷۵ اسب‌بخار داشت و حدود ۵ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید. تا سال ۱۹۹۰، تعداد ۱۹۸۳ دستگاه کانتاش توسط لامبورگینی تولید شد. آخرین نسخه‌های این خودرو دارای پیشرانه‌ی ۵.۲ لیتری با قدرت ۴۵۰ اسب‌بخار بودند که نهایت سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۷ ثانیه فراهم می‌کردند.

تغییر مالکیت لامبورگینی

در سال ۱۹۷۴، فروچیو لامبورگینی حق مالکیت شرکت و کارخانه را به دلیل کاهش فروش و سودآوری واگذار کرد. مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار بر فقدان خریدار برای محصولات لامبورگینی، به افزایش قیمت **بنزین** و بحران در اقتصاد جهانی مربوط می‌شد. این عوامل، تقاضا برای خودروهای پرمصرف ۱۲ سیلندر و گران‌قیمت را کاهش داد.



پانزده سال پیش از مرگ فروچیو لامبورگینی، خط تولید خودروسازی که او بنا نهاده بود، در سال ۱۹۷۸ تعطیل شد. بانک‌ها این شرکت و متعلقات آنرا حراج کردند. تا سال ۱۹۸۰ خبری از لامبورگینی نبود. فیات ایتالیا در سال ۱۹۶۶ به مالکیت ۵۰ درصد سهام فراری رسید و علاقه‌ای به نجات لامبورگینی نشان نداد. هیچ‌کدام از غول‌های صنعتی **اروپا** هم سهام این شرکت ایتالیایی را خریداری نکردند؛ اما ۲ برادر سوئیسی فرانسوی زبان اقدام به سرمایه‌گذاری در لامبورگینی *ژان کلود و پاتریک میمران* در سال ۱۹۸۱، مالکیت لامبورگینی را کردند با پرداخت ۳ میلیون دلار تصاحب کردند. آن‌ها در اولین اقدام خود، تولید کانتاش را از سر گرفتند و ضمن سرمایه‌گذاری بر پروژه‌های تازه، مدیریت تمام بخش‌های لامبورگینی را در سال ۱۹۸۴ به دست گرفتند. در این زمان پاتریک میمران با عنوان مدیرعامل لامبورگینی، تنها ۲۷ سال داشت.



پس از بهینه‌سازی کانتاش با مدیریت برادران میمران، جالپا در سال ۱۹۸۱ رونمایی شد تا یک سوپراسپرت میان‌رده با قیمت پایین‌تر باشد. این محصول، همراه پیش‌ران‌هی ۸ سیلندر ۲.۵ لیتری، ۲۵۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۵ نیوتن‌متر گشتاور داشت. سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۶ ثانیه و نهایت سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت هم، جالپا را به رقیبی برای فراری ۳۰۸ و ۳۲۸ تبدیل کرد. این خودرو با مجموع تولید ۴۱۰ دستگاه تا سال ۱۹۸۸ تولید شد.



دومین محصول جدید لامبورگینی پس از بازگشایی کارخانه، بود. بلندپروازی برادران میمران، LM002 شاسی‌بلند سنت‌شکن با کد به یک خودروی قدرتمند با توانایی‌های عالی برای سفرهای خارج از جاده منجر شد که در سال ۱۹۸۶ به تولید رسید. پیش از رونمایی LM001، دو مدل پروتوتایپ موتور عقب با نام‌های چیتا و LM002 با هدف ارائه به نیروهای LM002 ساخته شده بودند. در نهایت، نظامی و علاقه‌مندان طبیعت‌گردی با پیش‌ران‌های ۱۲ سیلندر ۵.۲ لیتر یا با مجموع تولید ۳۲۸ LM002 ۷.۲ لیتر در جلو، تولید شد. لامبورگینی دستگاه تا سال ۱۹۹۳، از نخستین شاسی‌بلندهای لوکس و سوپراسپرت دنیا محسوب می‌شود که با امکانات ویژه، مورد توجه ثروتمندان قرار گرفت. سبک طراحی این خودرو، الهام‌بخش هامر (هاموی) به نظر می‌رسد.

بحران دوم با مالکیت کرایسلر

در سال ۱۹۸۷، گروه کرایسلر آمریکا که هنوز وارد شراکت با فیات نشده بود؛ خودروسازی لامبورگینی را طی معامله‌ای به ارزش ۲۵ میلیون دلار از برادران میمران خریداری کرد. تنها محصولی که با مدیریت کرایسلر معرفی شد، دیابلو بود که سال ۱۹۹۰ به تولید رسید. سال ۱۹۹۴، کرایسلر هم از مالکیت لامبورگینی انصراف داد تا

همراه مدیران مالزیایی و (MegaTech) یک شرکت تجاری با نام مگاتک اندونزیایی، صاحب برند گاو خشمگین شوند. در نهایت، لامبورگینی به گروه **فولکس واگن** آلمان فروخته شد تا از سال ۱۹۹۸ تاکنون، تحت زیر مجموعه‌ی فولکس واگن (فعالیت کند) مدیریت **آئودی**.

دهه‌ی ۱۹۹۰

دیابلو، به‌عنوان جایگزین کانتاش در سال ۱۹۹۰ معرفی شد. این خودرو در نتیجه‌ی پروژه‌ای به تولید رسید که با کد ۱۳۲ توسط برادران میمران، سال ۱۹۸۵ آغاز شده بود. طرح اولیه، توسط مارچلو گاندینی کشیده شد؛ اما با تغییر مدیریت لامبورگینی، توسط مهندسان امریکایی کرایسلر و تام گیل طراح دوج وایپر، تعدیل شد. دیابلو در زبان اسپانیایی به‌معنی شیطان است.



اولین نسخه‌ی تجاری دیابلو، همراه پیشرانه‌ی ۱۲ سیلندر ۵.۷ لیتری، ۴.۵ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید؛ اما با ثبت نهایت سرعت ۳۱۵ کیلومتر بر ساعت، عنوان سریع‌ترین خودروی جاده‌ای و پرتیراژ جهان را به دست آورد. بعد از تغییر مالکیت لامبورگینی با حضور طراحان فولکس واگن و آئودی، دیابلو (Pop-up) در سال ۱۹۹۹ تغییر چهره داد تا به‌جای چراغ‌های مخفی‌شونده 300ZX، از نوع ثابت عاریت‌گرفته شده از **نيسان** (Pop-up Headlamp).

استفاده کند. بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۱، تعداد ۲۸۸۴ دستگاه دیابلو تولید شد.

قرن بیستم و دوران طلایی لامبورگینی با مدیریت آلمانی

اولین سال‌های فعالیت لامبورگینی به‌عنوان زیرمجموعه‌ی آئودی، با بحران اقتصاد جهانی همراه شد. پیش از آغاز قرن بیستم با تدبیر فردیناند پیچ (نوه‌ی بنیان‌گذار **پورشه** و مدیرعامل وقت گروه فولکس‌واگن)، برندهای بوگاتی، بنتلی و لامبورگینی خریداری شدند. کسب مالکیت لامبورگینی، حدود ۱۱۰ میلیون دلار هزینه داشت و تقریباً ۵ سال زمان برد تا به تولید محصولی جدید و سودآور منجر شود.



حدود ۱۰ سال پس از رونمایی دیابلو، پروژه‌ی ساخت یک سوپراسپرت آغاز شد. لوک دانکرولک ۳۵ ساله، طراح اصلی پروژه L147 جدید با کد بود که در نهایت به دلیل حالت خاص بدنه و چراغ‌ها، موریسیه‌لگو (مورچه‌لاگو به معنی خفاش) نام گرفت. موریسیه‌لگو همچنین نام یک گاو مشهور است که در مسابقات گاوبازی سال ۱۸۷۹ اسپانیا بعد از ۲۴ ضربه‌ی خنجر زنده ماند.



تمامی مدل‌های مورسیه‌لگو با پیشران‌هی ۱۲ سیلندر ۶.۲ یا ۶.۵ لیتر تولید شدند که قدرت ۵۸۰ تا ۶۷۰ اسب‌بخار فراهم می‌کردند. ارزان‌ترین مدل، در زمان ۳.۹ ثانیه و قدرتمدترین نمونه با لقب ، تنها ۳ ثانیه بعد از (Super Veloce: سوپرولوچه) (فوق‌العاده سریع شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید. مورسیه‌لگو با تولید ۴۰۹۹ دستگاه بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ یکی از پرفروش‌ترین سوپراسپرت‌های لوکس تاریخ محسوب می‌شود.



موفقیت بسیار خوب مورشیه‌لگو در بازار جهانی، مدیران لامبورگینی را به فکر تولید محصولی مشابه با قیمت پایین‌تر و اندازه بدنه‌ی کوچک‌تر، تشویق کرد. با این هدف، گالاردو (گایاردو با تلفظ اسپانیایی) در سال ۲۰۰۳ رونمایی شد. این سوپراسپرت از پیش‌رانه‌ی ۱۰ سیلندر و استفاده می‌کرد تا ترکیبی از طراحی ایتالیایی R8 شاسی آئودی (استودیو ایتال دیزاین) و مهندسی آلمانی باشد. گالاردو با پیش‌رانه‌ی ۵ و ۵.۲ لیتری با قدرت ۵۰۰ تا ۵۷۰ اسب‌بخار، به مدت ۱۰ سال تولید شد. این خودرو، با مجموع تیراژ ۱۴,۰۲۲ دستگاه پرفروش‌ترین محصول تاریخ لامبورگینی محسوب می‌شود.



در نمایشگاه خودروی فرانکفورت سال ۲۰۰۷، تمام نگاه‌ها به محصول جدید لامبورگینی دوخته شد. سوپراسپرت رونتون (رنتون با تلفظ LP640 از شاسی و تجهیزات فنی موریسیه‌لگو (Reventón اسپانیایی استفاده می‌کرد؛ اما به لطف طراحی متفاوت با خطوط تیز مشابه هواپیماهای جنگنده، مورد توجه و تحسین قرار گرفت. نام این خودرو از یک گاو نر گرفته شد که در سال ۱۹۴۳، یکی از ماتادورهای مشهور مکزیکی را به کام مرگ فرستاد. تولید رونتون به ۲۰ دستگاه با آستانه‌ی قیمت ۱.۴ میلیون دلار محدود شد که امروزه بیش از ۲ میلیون دلار ارزش کلکسیونی دارد.



لامبورگینی اونتادور به عنوان جایگزین مورشیه لگو در سال ۲۰۱۱ رونمایی شد. این سوپراسپرت از نسل جدید پیشرانه‌های ۱۲ سیلندر تنفس طبیعی لامبورگینی با حجم ۶.۵ لیتر استفاده می‌کند که در نسخه‌های مختلف، ۷۰۰ تا ۷۶۰ اسب‌بخار قدرت دارد. حتی ارزان‌ترین مدل اونتادور هم، در زمانی کمتر از ۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و نهایت سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت دارد. سوپراسپرت پرچم‌دار لامبورگینی با تیراژ ۱۲۰۰ نسخه در سال، تاکنون بیش از ۹۰۰۰ دستگاه فروش داشته است و همچنان تولید می‌شود.



هوراکان، دیگر محصول موجود در سبد لامبورگینی است که به جای گالاردو از سال ۲۰۱۴ به فروش می‌رسد. این محصول، از همان ساخت آئودی با حجم ۵.۲ لیتر استفاده می‌کند؛ اما ۷۱۰ پیشرانه‌ی به لطف جعبه‌دنده‌ی دوکلاچ و ۷ سرعته‌ی ساخت لامبورگینی، در زمانی کمتر از ۳.۵ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. پیشرانه‌ی نسخه‌ی پایه از هوراکان، ۵۸۰ اسب‌بخار قدرت دارد؛ درحالی‌که قوی‌ترین مدل با لقب پرفورمانته ۶۳۰ اسب‌بخار تولید می‌کند.



سومین محصول مدرن لامبورگینی که از نظر فنی و تجاری، اهمیت بیشتری نسبت به هوراکان و اونتادور دارد، شاسی بلند اوروس است. ، لامبورگینی به ساخت یک LM002 حدود ۳ دهه پس از معرفی سوپراسپرت لوکس با بدنه‌ی کراس‌اورهای پهن‌پیکر پرداخت تا پیش‌گام سبک جدیدی از خودروهای پرسرعت جاده‌ای باشد. بیش از ۵ سال برای پیش‌تولید اوروس صرف شد تا روی پلتفرم مشترک با پورشه کاین و بنتلی بنتایگا معرفی شود Q7 آئودی

۷۸ محصول نهایی لامبورگینی اوروس مجهز به پیش‌ران‌های ۴ لیتری ساخت آئودی است که به لطف توربوشارژر دوگانه، ۶۴۰ اسب‌بخار قدرت دارد و ۳.۶ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. در ۹ ماه نخست سال ۲۰۱۹، اوروس به رکورد فروش ۲۷۰۰ دستگاه اوروس رسید که در تاریخ لامبورگینی سابقه ندارد. این عدد برای هیچ خودروی دیگری در تاریخ با قیمت بیش از ۱۵۰ هزار دلار هم تکرار نشده است

لامبورگینی در آینده

با معرفی مدل تولید محدود سیان در شهریورماه ۱۳۹۸، گوشه‌ای از برنامه‌ی لامبورگینی برای دهه‌ی ۲۰۲۰ مشخص شد. از یک سو، سبک طراحی این برند با خطوط تیز و المان‌هایی شبیه به ستاره‌ی

۳پر در چراغ‌ها تغییر خواهد کرد و از سویی دیگر، پیشرانه‌های هیبرید به خط تولید لامبورگینی اضافه خواهند شد.



پیشرانه‌ی مورد استفاده در سیان، مشابه نمونه‌ی نصب‌شده در است؛ اما قدرت بیشتری دارد. به لطف سوپاپ‌های SVJ اونتادور تیتانیوم، قدرت پیشرانه‌ی ۱۲ سیلندر بنزینی از ۷۵۹ به ۷۷۴ اسب‌بخار می‌رسد. موتور برقی ۴۸ ولت هم ۳۴ اسب‌بخار به قوای محرک اضافه براساس می‌کند تا مجموع قدرت سیان به ۸۰۸ اسب‌بخار برسد SVJ ادعای لامبورگینی، شتاب و نهایت سرعت سیان، بهتر از اونتادور است تا در زمانی کمتر از ۲.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتربرساعت برسد و پیشینه‌ی سرعتی فراتر از ۳۵۰ کیلومتربرساعت را فراهم کند.

بوگاتی

کمتر کسی در دنیا وجود دارد که ضمن علاقه به صنعت خودروسازی، نام **بوگاتی** را نشنیده باشد. این برند، برای ثروتمندان جهان و کلکسیونرها نیز، بسیار ارزشمند است؛ چراکه امروزه تمامی محصولات تازه یا قدیمی بوگاتی، قیمتی بسیار بالا دارند. به جرات می‌توان گفت، هیچ برند دیگری در صنعت خودروسازی جهان، به اندازه‌ی بوگاتی در ساخت مدل‌های کلکسیونی و تولید محدود، محبوب نیست. این شرکت، خصوصا از اوایل قرن بیستم، نوآوری‌های بسیاری در بحث‌های تجاری و مهندسی **خودرو**، پدید آورد تا ثابت شود؛ تفاوت‌هایی اساسی بین بوگاتی و دیگر خودروسازان جهان وجود دارد.

بوگاتی علاوه بر مهارت و شهرت در ساخت خودرو با ارزش میلیون دلاری، نقش مهمی در تغییر سلیقه‌ی بازار و ایجاد تحول در نظام تجاری مرتبط با صنعت خودروسازی داشته است. پیش از معرفی بوگاتی و بیرون در سال ۲۰۰۵، ساخت خودرو با قیمتی بیش از یک میلیون دلار، عجیب و باورنکردنی بود. تا آن زمان، تقریبا هیچ‌کدام از خودروسازان مطرح جهان، علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در تولید مدل‌هایی سوپرلوکس یا ابرخودرو با چنین قیمتی نداشتند. به بیان بهتر، ریسک بسیار بالا در تولید، **بازاریابی** و فروش خودروهای میلیون دلاری، باعث می‌شد که برندهای مختلف، جسارت ورود به این بازار را نداشته باشند. بوگاتی، به‌تنهایی ثابت کرد می‌توان ثروتمندان جهان را به پرداخت مبالغی بیش از یک میلیون دلار برای یک خودروی مدرن، راضی نمود و حتی به تولید نمونه‌های گران‌تر، فکر کرد. پس از رونمایی و فروش و بیرون در سال ۲۰۰۵، برندهایی به طراحی ابرخودروهای میلیون مثل **لامبورگینی** و **استون مارتین** موتورز، W دلاری علاقه‌مند شدند. همچنین، شرکت‌هایی کوچک مثل ریمک و بسیاری از کارگاه‌های تیونینگ دنیا، پس از تولید **بوگاتی**، **ویرون**، به ساخت محصولاتی مشابه با قیمت‌های بسیار بالا همراه پیشران‌های قدرتمند، توجه نشان دادند.

بوگاتی تایپ ۱۸، نخستین خودروی استاندارد جاده‌ای دنیا با سرعت ۱۶۰ کیلومتربرساعت

خارج از بحث‌های تجاری، بوگاتی با دست‌آوردهای فنی و مهندسی هم، ستاره‌ی درخشان صنعت خودروسازی جهان محسوب می‌شود. اولین خودروی جاده‌ای دنیا با نهایت سرعت ۱۶۰ کیلومتربرساعت (۱۰۰ مایل برساعت) در سال ۱۹۱۲ و رسیدن به سرعت‌های بیش از ۴۰۰ کیلومتربرساعت با یک خودروی استاندارد در سال ۲۰۰۷، افتخارات فراموش‌نشدنی بوگاتی هستند. همچنین، تولید خودرو با پیشرفته‌ای که بیش از هزار اسب‌بخار، قدرت داشته باشد هم، بعد از بوگاتی ویرون، معمول شد.

علاوه‌بر محصولات تاریخ‌ساز در سال‌های دور، بوگاتی در قرن ۲۱ هم به تولید خودروهای رکوردشکن ادامه می‌دهد. اولین نسخه از ویرون که سال ۲۰۰۵ معرفی شد، در زمانی کمتر از ۲ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتربرساعت می‌رسید و در نمونه‌های بعدی مثل نسخه‌ی سوپراسپرت می‌توانست سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتربرساعت ۲.۵ ثانیه داشته باشد. عملکرد بوگاتی ویرون، همراه با امکانات سوپرلوکس در کابین که راحتی بسیار خوبی برای سرنشینان فراهم می‌کرد، برتری قابل ملاحظه‌ای نسبت به محصولات ساخت **فراری**، **پورشه** یا دیگر برندها داشت که باعث شد، توجه کلکسیونرها و ثروتمندان را جلب کند. فراتر از ارزش اقتصادی، محصولات مدرن بوگاتی به‌عنوان یک شاهکار هنری با مهندسی پیشرفته، اهمیت دارند.



دیگر نکته‌ی مهم در تاریخ بوگاتی که نباید فراموش شود، مربوط به روح فراملیتی آن است. شاید در ظاهر، بوگاتی یک شرکت فرانسوی به نظر رسد؛ اما در واقع، توسط یک فرانسوی با اصالت ایتالیایی تأسیس شد. اولین کارخانه و دفتر طراحی شرکت هم، در منطقه‌ی دورلیشایم آغاز به کار کرد که هنگام افتتاح بوگاتی، تحت مالکیت کشور آلمان بود و بعد از جنگ جهانی اول، مجدداً در اختیار فرانسه قرار گرفت. همچنین، بوگاتی در تاریخ ۱۱۰ ساله خود، از طراحان، مهندسان و پرسنل کارآموده با ملیت‌های مختلف، خصوصاً آلمانی و ایتالیایی و فرانسوی بهره برده است؛ ضمن اینکه از سال ۱۹۹۸، تحت مالکیت **فولکس‌واگن** آلمان فعالیت می‌کند.

تأسیس بوگاتی

نام بوگاتی مشابه بسیاری از خودروسازان قدیمی دنیا، مرتبط با نام در سال ۱۹۰۹ اقدام (Ettore Bugatti) بنیان‌گذار آن است. اتوره بوگاتی در Automobiles Ettore Bugatti به تأسیس شرکتی با نام کامل نزدیکی شهر دورلیشایم کرد که امروزه، ناحیه‌ی مرزی شمال شرق فرانسه با آلمان است.



اتوره بوگاتی، متولد ۱۸۸۱ در شهر میلان ایتالیا است. خانواده او نیز، ایتالیایی و سرشناس بودند؛ اما اتوره بعد از مهاجرت به فرانسه، ملیت خود را به فرانسوی تغییر داد. خاندان بوگاتی، در اواخر قرن بیستم، کارلو بوگاتی، پدر اتوره، هنرمندانی مشهور محسوب می‌شدند به‌عنوان معمار، طراح داخلی و دکوراتور برای خانه‌های اشراف و کاخ‌های سلطنتی فعالیت می‌کرد. برادر اتوره، رامبراند بوگاتی هم، مجسمه‌سازی معروف بود که هرچند، در سن ۳۱ سالگی خودکشی کرد؛ اما امروزه با ساخت تندیس‌های برنزی از حیوانات، شهرت دارد.

اتوره بوگاتی در سنین نوجوانی، به اصرار پدر وارد یک کارگاه ساخت درشکه‌های لوکس شد. پس از چند سال و رسیدن به اواخر قرن نوزدهم میلادی، علاقه‌ی اتوره به خودروها و دیگر وسایل نقلیه‌ی موتوری، افزایش یافت. او توانست در سال ۱۸۹۸، نمونه‌ای از یک (Prinetti & Stucchi) خودرو برای شرکت ایتالیایی پرینتی و استاچی روی گاغذ (Type 1) طراحی کند. این محصول، با نام بوگاتی تایپ یک باقی ماند و هرگز به تولید نرسید.

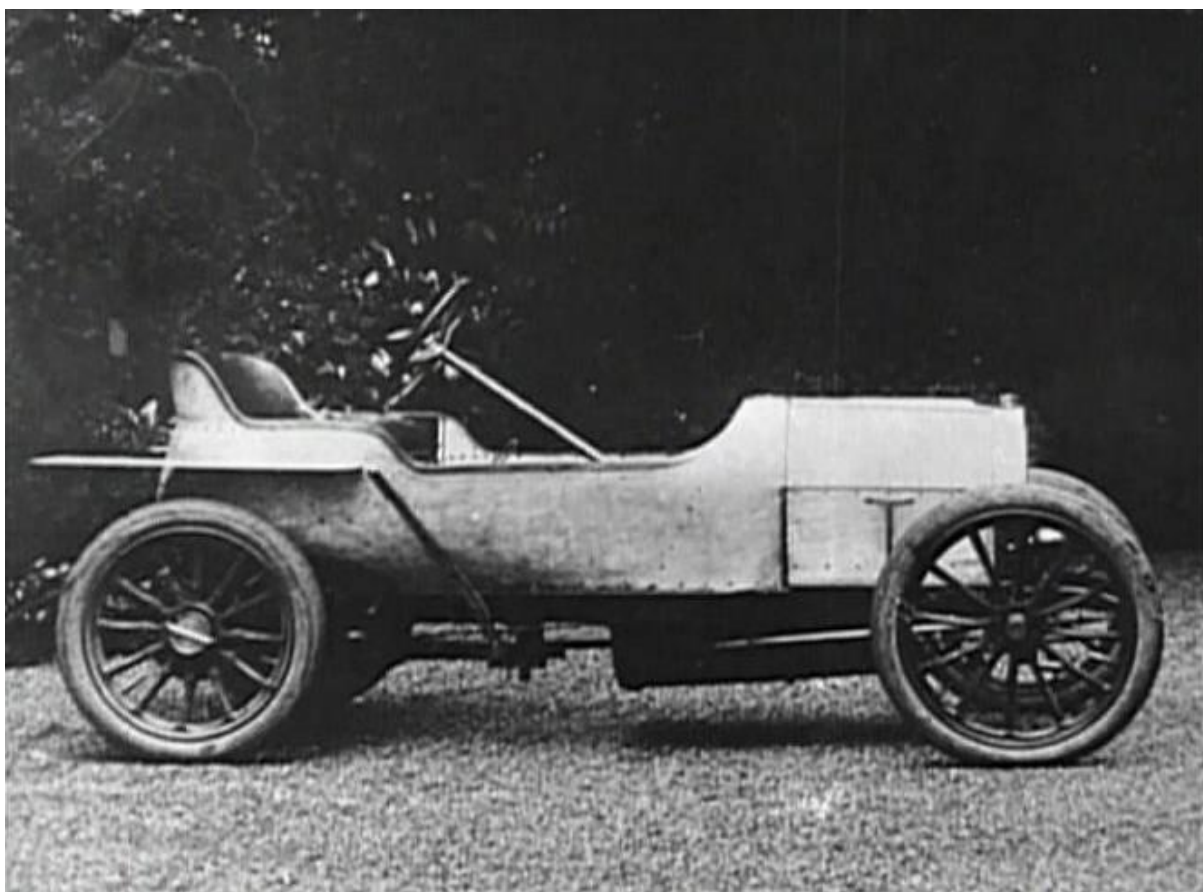
مدیریت طراحی و تولید کارخانه‌ی دیتریچ

در سال ۱۹۰۱ با حمایت مالی پدر، اتوره دومین طرح خود را به صورت یک نمونه در اندازه‌ی واقعی، به نمایشگاه میلان برد و مورد تحسین قرار گرفت. بوگاتی تایپ ۲، علاوه بر کسب جایزه‌ی ویژه از نمایشگاه میلان، توجه بارون دیتریچ آلمانی را جلب کرد. دیدار دیتریچ و اتوره بوگاتی، منجر به همکاری آن‌ها برای ساخت خودرو در کارخانه‌ی دیتریچ شد.

اتوره در سن ۲۱ سالگی به سمت مدیریت طراحی و تولید دیتریچ رسید. بین سال‌های ۱۹۰۲ تا ۱۹۰۴، خودروهای بوگاتی تایپ ۲ الی تایپ ۷ توسط اتوره با برند بوگاتی برای دیتریچ ساخته شدند. بوگاتی تایپ ۵ با پیشرانه‌ی ۱۲.۹ لیتری، اولین محصول بوگاتی بود که سال ۱۹۰۳ وارد مسابقات اتومبیل‌رانی شد. کمی بعد، ارتباطی بین اتوره بوگاتی و امیل ماتیاس، سرمایه‌دار فرانسوی شکل گرفت و آن‌ها تصمیم گرفتند با جدایی از شرکت دیتریچ؛ کارخانه‌ی خودروسازی مخصوص به خود داشته باشند. این همکاری، البته به نتیجه نرسید و اتوره از سال ۱۹۰۶، به عنوان یک طراح مستقل، وارد مشارکت با کارخانه‌های مختلف شد.

اولین بوگاتی با استاندارد جاده

آلمان کار کرد. (Deutz AG) از ۱۹۰۷ تا ۱۹۰۹، اتوره برای شرکت دئوتز دئوتز از سال ۱۸۶۴، سازنده‌ی پیشرانه‌های بخار یا احتراق داخلی برای لوکوموتیو و صنایع مختلف بود؛ اما تصمیم گرفت با استخدام بوگاتی، به صنعت خودروسازی وارد شود. مدل‌های تایپ ۸، ۹ و ۱۰، دیگر طرح‌های اتوره بودند که مثل نسخه‌های پیشین، تنها یک نمونه از آن‌ها ساخته شد. تایپ ۱۰، یک خودروی ۲ نفره بدون سقف بود که با پیشرانه‌ی ۱.۱ لیتری، ترمز دیسکی، فنربندی تخت و چرخ‌های تیوپ‌دار تولید شد. این محصول، به دلیل شکل ظاهری، بعدها با نام بایگونیر معروف شد که در زبان فرانسه، به معنی وان حمام است.



عکس تاریخی از بوگاتی تایپ ۱۰ ساخت ۱۹۰۷

سرانجام در سال ۱۹۰۹، اتوره تصمیم به تأسیس کارخانه‌ی خود گرفت. او و همسرش سوار بر تایپ ۱۰، از آلمان به نزدیکی مرز فرانسه رسیدند تا محلی مناسب احداث خط تولید، پیدا کنند. خیلی زود، یکی از کارخانه‌های دتیریچ در مولشایم ایالت دورلیشایم که هنوز جزء خاک آلمان محسوب می‌شد، به مالکیت اتوره بوگاتی درآمد و خانواده‌ی او نیز، در همان محل ساکن شدند. تنها تایپ ۱۰ دنیا، بیش از ۴۰ سال در انبار کارخانه‌ی بوگاتی حضور داشت و حتی یک‌بار به دستور اتوره بوگاتی در سال ۱۹۳۹، بازسازی و رنگ‌آمیزی شد. در کمال ناباوری، جنگ جهانی اول و دوم، آسیبی به این خودرو نرساند و تایپ ۱۰ در نهایت به کلکسیونرها فروخته شد تا امروز در اختیار یک مجموعه دار مقیم کالیفرنیا باشد. تایپ ۱۰ به دلیل قدمت تاریخی، تیراژ یک دستگاه و سابقه‌ی مالکیت اتوره بوگاتی، احتمالاً می‌تواند با حضور در حراجی‌های معتبر، رکورد گران‌ترین خودروی جهان را به دست آورد.



تصویری جدید از تنها بوگاتی تایپ ۱۰ موجود در دنیا

تأسیس کارخانه و اولین محصول شرکت بوگاتی

افتتاح اولین خط تولید بوگاتی در سال ۱۹۰۹، به کمک وام و کمک‌های مالی از یک بانک آلمانی انجام شد. اتوره در توضیح فعالیت تجاری خود به بانک گفته بود؛ سالیانه ۱۰ خودروی اسپرت مسابقه‌ای و ۵ موتور مخصوص هواپیما می‌سازد.



بوگاتی تایپ ۱۲ ساخت ۱۹۱۰

چهار سال پیش از آغاز جنگ جهانی اول، خودروی تایپ ۱۲ توسط شرکت بوگاتی در سال ۱۹۱۰ رونمایی شد. این خودرو از پیشرفته‌ی ۱.۲ لیتری استفاده می‌کرد که توسط اتوره بوگاتی طراحی شده بود. به لطف کاربراتور ساخت شرکت زنیت انگلستان، قدرت خودرو به ۳۰ اسب‌بخار می‌رسید که روی محصولی با وزن خالص ۵۰۰ کیلوگرم، قابل قبول بود.

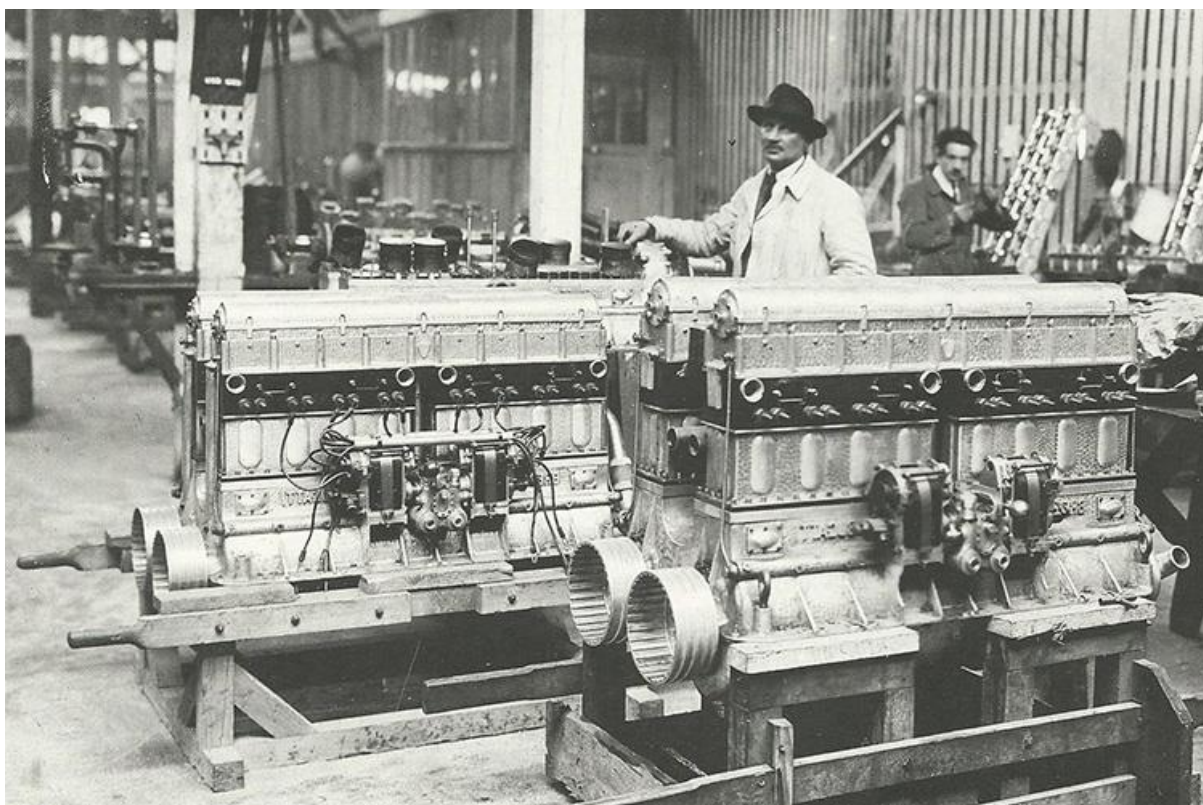
خیلی زود، ۵ دستگاه تایپ ۱۲ ساخته شد. عملکرد این مدل در مسابقات جایزه بزرگ فرانسه و لمان ۱۹۱۱ با رسیدن به مقام نایب قهرمانی، مورد توجه قرار گرفت. در آن زمان، هدف اصلی بوگاتی از تولید خودرو، حضور در مسابقات و کسب جوایز مختلف بود که البته با شروع جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۴، موقتا ناکام ماند.



تایپ ۱۸، اولین محصول لوکس بوگاتی محسوب می‌شود که با سفارش و تولید محدود، برای افراد متمول طراحی شده بود. این خودرو، سال ۱۹۱۲ رونمایی شد و مورد توجه شخصیت‌های مشهور، مثل رولند گاروژ (هوانورد مشهور فرانسوی) قرار گرفت. یکی از نکات جالب در بوگاتی تایپ ۱۸، رسیدن به نهایت سرعت ۱۶۰ کیلومتربرساعت بود که تقریباً با یک هواپیمای جنگنده در آسمان، برابری می‌کرد. تایپ ۱۸، از یک پیشرانه‌ی ۴ لیتری بهره می‌برد و جزء معدود خودروهای جاده‌ای دنیا در آن زمان بود که ۱۰۰ اسب‌بخار، قدرت داشت.

جنگ جهانی اول

کارخانه‌ی اتوره در مرز آلمان و فرانسه، امنیت لازم برای ادامه‌ی فعالیت نداشت و به دستور خود او، تعطیل شد. اتوره به همراه ۲ دستگاه تایپ ۱۳ که مهم‌ترین دستاوردهای او تا آن زمان بودند، به میلان ایتالیا مهاجرت کرد. تعداد ۳ دستگاه باقی‌مانده از این خودرو هم، زیر خاک دفن شد تا از گزند جنگ و نیروهای متخاصم، در امان بماند. این اقدام هوشمندانه، به اتوره کمک کرد تا پس از پایان جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۸، قطعات کافی برای تولید یک محصول جدید در اختیار داشته باشد.



هنگام جنگ، اتوره که ملیت فرانسوی گرفته بود، با ارتش این کشور همکاری کرد تا پیشترانه‌ای ۱۶ سیلندر برای استفاده در که بعدها با نظر یک U-16 هواپیماهای **نظامی** ساخته شود. موتور مهندس امریکایی، کینگ بوگاتی نام گرفت، سال ۱۹۱۶ با ۲ ردیف عرضه شد. براساس اسناد موجود، دولت (U سیلندر موازی) طرح امریکا با مبلغ ۱۰۰ هزار دلار (معادل ۲.۵ میلیون دلار امروزی) اجازه را برای نصب در هواپیماهای خود، تولید و استفاده کند. U-16 یافت مسئولیت (Charles Brady King) مهندس امریکایی، چارلز بردی کینگ را بهینه‌سازی و ارتقا دهد. در نهایت، با اتمام جنگ U-16 داشت تا جهانی اول و ظهور مشکلات متعدد در پیشترانه‌ی کینگ بوگاتی، تنها توسط شرکت دوزنبرگ امریکا تولید شد و این پروژه، U-16 ۴۰ نسخه خاتمه یافت. بعد از آن، بوگاتی هرگز به تولید موتور هواپیما پرداخت

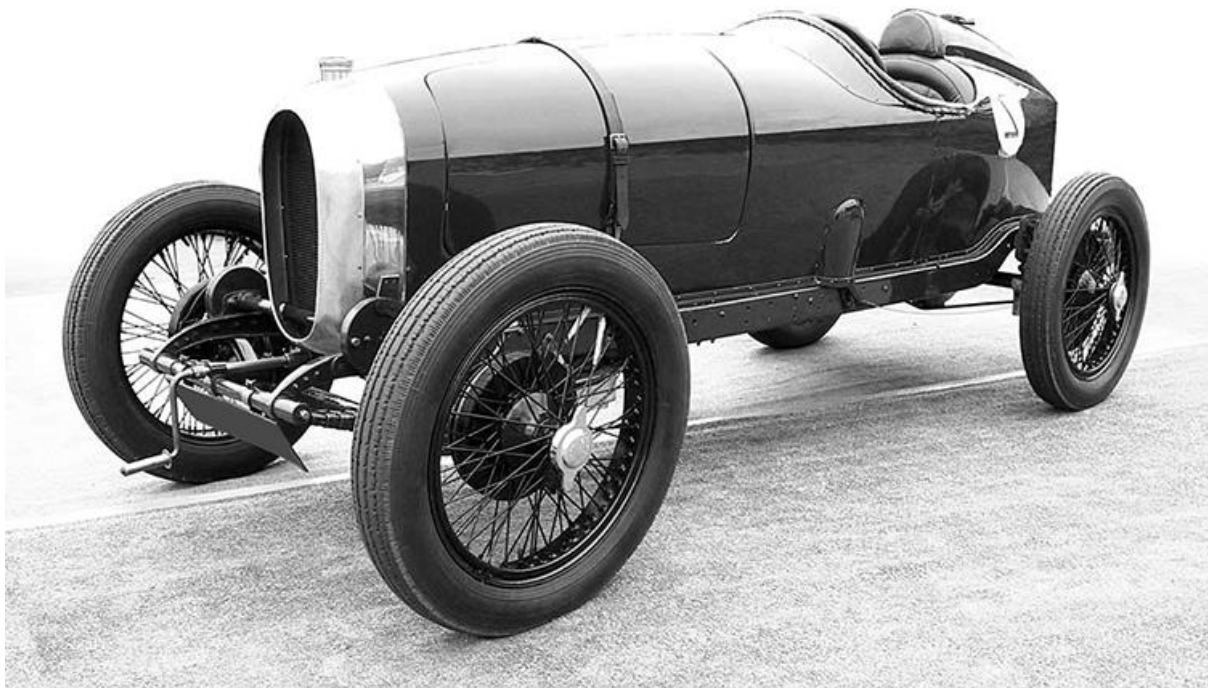
پایان جنگ جهانی اول

اتوره، با اعلام پایان جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۸ به کارخانه بازگشت. خیلی زود، ۳ دستگاه تایپ ۱۲ برای حضور در مسابقات، بازسازی شدند. نسخه‌هایی با کد ۱۵، ۱۷، ۲۲ و ۲۳ هم براساس تایپ ۱۲ تا سال ۱۹۲۶ در رقابت‌های مختلف **اروپا** شرکت کردند. در مسابقات اتومبیل‌رانی برشیا ایتالیا سال ۱۹۲۱، چهار دستگاه تایپ

۱۳ شرکت داشتند که همگی سکوه‌های اول تا چهارم را کسب کردند. به همین دلیل، نسخه‌هایی از این خودرو با نام تایپ ۱۳ برشیا تولید شدند (Type 13 Brescia).



در سال ۱۹۲۰، اولین محصول لوکس بوگاتی با تولید انبوه، رونمایی شد. تایپ ۲۲ برشیا، از شاسی و مشخصات فنی تایپ ۱۲، همراه با تزئینات لوکس بهره می‌برد. تا سال ۱۹۲۶، حدود ۲ هزار دستگاه تایپ ۲۳ برشیا تولید شد که تأثیر خوبی بر افزایش توانایی مالی بوگاتی داشت. این مدل، البته به دلیل استفاده از ۲ سوپاپ در هر سیلندر، دارای اهمیت است؛ چراکه اولین خودروی تولید انبوه تاریخ محسوب می‌شود که مجهز به این فناوری عرضه شد.



به نظر بسیاری از کارشناسان، طرح دوکی شکل برای بدنه‌ی خودروهای مسابقه‌ای و اسپرت، حاصل خلاقیت اتوره بوگاتی بود. این شکل، در سال ۱۹۲۲ با معرفی تایپ ۲۹ و ۳۰، ارتقا پیدا کرد و به دلیل نمای باریک در انتهای بدنه، طرح سیگار نام گرفت. تایپ ۲۹، اولین محصول بوگاتی با پیشرانده‌ی ۳ لیتری ۸ سیلندر، ۸۰ اسب بخار قدرت داشت و برای نخستین بار در دنیا، از ۳ سوپاپ برای هر سیلندر، استفاده می‌کرد.



تایپ ۳۰ تورر با هدف تولید یک خودروی اسپرت مناسب برای سفرهای ۲ نفره، در سال ۱۹۲۲ رونمایی شد. این محصول تا سال ۱۹۲۶ به تعداد ۶۰۰ دستگاه فروش داشت. تایپ ۳۰ همچنین مورد قرار گرفت که از نخستین بانوان (Elisabeth Junek) توجه *الیزابت جونک* شرکت‌کننده در مسابقات سرعت بود.

دوران طلایی بوگاتی با ظهور تایپ ۳۵

در تاریخچه‌ی شرکت‌های خودروسازی بزرگ، محصولاتی شاخص وجود دارند که نقطه‌ی عطف در پیشرفت آن‌ها محسوب می‌شوند. تایپ ۳۵ که در سال ۱۹۲۴ معرفی شد هم، نقشی بسیار مهم در تاریخ بوگاتی دارد. این مدل، همچنان یکی از پرافتخارترین خودروهای دنیا در مسابقات اتومبیل‌رانی است. تا سال ۱۹۳۴ نسخه‌های مختلف تایپ ۳۵ توانستند بیش از ۲ هزار قهرمانی در رقابت‌های مختلف کسب کنند. تنها بین سال‌های ۱۹۲۶ تا ۱۹۲۸، تایپ ۳۵ به ۳۵۱ (*گرند تور*) قهرمانی و ۴۷ رکوردشکنی در مسابقات سرعت و استقامت رسید.



ساخت ۱۹۲۸ B بوگاتی تایپ ۳۵

بسیاری از خصوصیات ظاهری محصولات بوگاتی که امروزه در مدل‌های مدرن، مثل ویرون و شیرون، وجود دارد؛ از تایپ ۳۵ شروع شد. طرح نعل اسبی جلو پنجره و رینگ‌های آلومینیوم با نمای ۸ پر، مهم‌ترین نوآوری‌های ظاهری در این خودرو بودند. تایپ ۳۵ در اولین نسخه، پیشرانه‌ی ۸ سیلندر خطی با حجم ۲ لیتر و ۲۴ سوپاپ داشت که قدرت ۹۰ اسب‌بخار، فراهم می‌کرد و برای نخستین‌بار در تاریخ، مجهز به بلبرینگ در قسمت‌های مختلف موتور بود. این خودرو، علاوه بر **سیستم تعلیق** مدرن ارابه می‌شد فناوری عالی در پیشرانه، همراه با شکل استفاده می‌کرد U که از فنر به‌جای ادوات قدیمی و میله‌های

، قدرتمندترین نمونه از نوع خود بود که همراه با پیشرانه‌ی B تایپ ۳۵، ۲.۲ لیتری و یک سوپرشارژر بزرگ، ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت داشت. این خودرو با وزن خالص ۷۶۰ کیلوگرم، نهایت سرعت ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت فراهم می‌کرد و در زمانی حدود ۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید. امروزه ارزش کلکسیونی نسخه‌های مختلف بوگاتی تایپ ۳۵، بیش از ۲ میلیون دلار است.



تایپ ۴۰، اولین محصول بوگاتی به‌عنوان یک خودروی خانوادگی با قیمت رقابتی بود. این محصول با پیشرانه‌ی ۱.۵ لیتری، روی شاسی تایپ ۲۵ سوار شد. تیراژ تولید تایپ ۴۰ با سقف فلزی یا پارچه‌ای تا سال ۱۹۳۰ به ۸۷۰ دستگاه رسید.

علاوه‌بر مدل‌هایی که پیش‌تر گفته شد، تایپ ۴۳، ۴۴ و ۴۹ هم با تکیه بر پلتفرم تایپ ۲۰ و همراه پیشرانه‌های ۲ سوپاپ در هر سیلندر، توسط بوگاتی تولید شدند که همگی، فروش بسیار خوبی داشتند. از این بین، تایپ ۴۳، با پیشرانه‌ی ۲.۳ لیتری سوپرشارژ، ۱۲۰ اسب‌بخار قدرت فراهم می‌کرد و اولین خودروی جاده‌ای دنیا بود که نهایت سرعت ۱۰۰ مایل بر ساعت (۱۶۱ کیلومتر بر ساعت) داشت. البته، زمان ۱۲ ثانیه برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت و رکورد ۱۷۷ کیلومتر بر ساعت هم توسط بوگاتی تایپ ۴۳ ثبت شد که تا سال ۱۹۳۰، بهترین عملکرد برای یک محصول استاندارد بود.

دهه‌ی ۲۰ میلادی و دوران پرافتخار ژان بوگاتی فرزند اتوره

مشابه پدر و پدربزرگ، ژان بوگاتی هم از دوران کودکی متفاوت از هم‌سالان خود بود و مثل یک نابغه، توجه اطرافیان را به خود جلب کرد.



بزرگ‌ترین فرزند اتوره، چند ماه قبل از افتتاح خودروسازی بوگاتی، در آلمان متولد شد. کودکی ژان با جنگ جهانی اول و زندگی در میلان ایتالیا همراه بود، تا آنکه همراه خانواده به محل کارخانه در دورلیشایم برگشت. از سن ۲۰ سالگی، توانایی‌های ژان بوگاتی در طراحی و مهندسی خودرو، ثابت شد. امکانات و اختیارات کامل در اختیار او قرار گرفت تا نبوغ خود را در عمل نشان دهد.



تایپ ۴۱ که بعدها با نام بوگاتی رویال معروف شد؛ اولین مدل با طراحی ژان بوگاتی بود. فرزند ۲۳ ساله‌ی اتوره بوگاتی، تلاش کرد با تکیه بر توانایی‌های مهندسی پدر، محصولی برای رقابت با **رولزرویس** و **مسیاخ** بسازد. در آن زمان، برندهای فرانسوی برخلاف خودروسازان آلمانی و انگلیسی، فاقد یک خودروی سوپرلوکس و پهن‌پیکر بودند. پروژه‌ی تایپ ۴۱، با طول بدنه‌ی ۶.۴ متر و فاصله محورها ۴.۳ متر، ۲۰ درصد بلندتر از رولزرویس فانتوم مدل ۱۹۳۰ محسوب می‌شد و رسماً یکی از بزرگ‌ترین خودروهای دنیا بود.

پیشرانه‌ی ۱۲.۷ لیتری با ۸ سیلندر غول‌پیکر، روی تایپ ۴۱ نصب شد تا قدرتی نزدیک به ۳۰۰ اسب‌بخار فراهم شود. قطر چرخ‌ها با تأیر به ۲۴ اینچ می‌رسید تا از این نظر هم، برتری ظاهری نسبت به رولزرویس داشته باشد. بوگاتی رویال، از یک مجسمه‌ی کوچک به شکل یک فیل ایستاده، روی درپوش رادیاتور نیز استفاده می‌کرد که طرح آن، قبلاً توسط رامبراند بوگاتی (برادر اتوره) اجرا شده بود. به دلیل بحران اقتصادی دهه‌ی ۳۰ میلادی، تنها ۷ دستگاه بوگاتی رویال ساخته شد که امروزه، بیش از ۱۰ میلیون دلار، ارزش کلکسیونی دارند. قیمت این خودرو در زمان تولید، حدود ۳۰ هزار دلار بود که معادل ۴۵۰ هزار دلار امروزی است.



دیگر محصول تولیدی بوگاتی با طراحی و مهندسی ژان، تایپ ۵۵ است. این خودرو، نسخه‌ی رودستر و استاندارد جاده‌ای از تایپ ۵۱ محسوب می‌شد که سال ۱۹۲۱ به قهرمانی جایزه بزرگ فرانسه رسیده بود. تایپ ۵۵ با ظاهر اسپرت و بدنه‌ی کم‌ارتفاع، یک خودروی لوکس ۲ نفره محسوب می‌شد که جذابیت زیادی در زمان تولید داشت؛ اما عملکرد فنی این مدل با پیش‌ران‌های ۱۲۰ اسب‌بخار سوپرشارژ ۲.۲ لیتری، پرمدا و ناکارآمد بود. در مجموع، ۲۸ دستگاه تایپ ۵۵ تولید شد که نسخه‌های کلکسیونی آن، امروزه ۴ میلیون تا ۱۰ میلیون دلار، ارزش دارند.



با کاهش مشکلات اقتصادی بازار جهانی در اواسط دهه‌ی ۳۰ میلادی، تولید **خودروهای لوکس** نیز، رونق گرفت. ژان بوگاتی ۲۵ ساله در سال ۱۹۳۴، اولین نمونه از بوگاتی تایپ ۵۷ را به تولید رساند. این مدل، برخلاف تایپ ۴۱ و ۵۵ با استقبال خریداران مواجه شد و تا سال ۱۹۴۰ به تعداد ۷۱۰ دستگاه، فروش داشت. نسخه‌ی پایه از تایپ ۵۵ با پیشرانه‌ی ۳.۳ لیتری، ۱۳۵ اسب‌بخار قدرت داشت و نهایت سرعت ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت فراهم می‌کرد. این خودرو امروزه به دلیل تولید بالا، با قیمتی کمتر از یک میلیون دلار، در حراجی‌ها حضور دارد.



آتلانتیک موجود در جهان SC57 یکی از ۴ دستگاه بوگاتی تایپ

پلتفرم تایپ ۵۷، منجر به تولید چند خودروی افسانه‌ای با برند بوگاتی شد. مدل آتلانتیک که در زمان ما به‌عنوان یکی از گران‌ترین خودروهای مجهز C تاریخ شناخته می‌شود؛ نسخه‌ای از تایپ ۵۷ است. مدل‌های به کمپرسور بودند که در واقع، نامی دیگر برای سیستم سوپرشارژر با SC به تعداد ۹۶ دستگاه تولید شد. سپس، تایپ ۵۷C بود. از تایپ ۵۷ بدنه‌ی کم‌ارتفاع و تزئینات لوکس به تعداد ۴۳ دستگاه، بازار خودروهای ، با SC سفارشی را تحت تأثیر قرار داد. تعداد ۴ دستگاه از تایپ ۵۷ بدنه‌ی سبک‌وزن و لقب آتلانتیک نیز تولید شدند که ارزش هر کدام از ۳. نسخه‌ی باقی‌مانده، امروزه به ۴۰ میلیون دلار می‌رسد.



، دیگر خودروی مشهور از نوع خود است که تنها یک G تایپ ۵۷ ، دستگاہ از آن، در دنیا وجود دارد. این خودرو در سال ۱۹۳۷ به قهرمانی جایزه بزرگ فرانسه و لمان ۲۴ ساعته رسید. ارزش کلکسیونی این خودرو که در اختیار موزهی سیمون شهر فیلادلفیا امریکا قرار دارد، به دلیل افتخارات تاریخی و فقدان نسخهی مشابه، هرگز برآورد نشده است.

ژان بوگاتی ۳۰ ساله، هنگام تست و بررسی نسخهی مسابقه‌ای از تایپ ۵۷، تصادف کرد و جان خود را از دست داد. خودروی مذکور با کد ، چند هفته قبل به دومین قهرمانی بوگاتی در لمان ۲۴ Tank ۵۷C ساعته ۱۹۳۹ رسیده بود. دلیل این حادثه، حضور یک دوچرخه سوار مست در جاده عنوان شد.

اولین قطار سریع‌السیر فرانسه

در سال ۱۹۳۱، شرکت بوگاتی برندهی مناقصه‌ی ساخت یک قطار پرسرعت برای اداره‌ی ملی حمل‌ونقل ریلی فرانسه شد. ژان بوگاتی، طراحی این قطار را به اتمام رساند و تغییراتی در مهندسی پیش‌رانه انجام داد.



نام پروژه اتوریل گذاشته شد و سال ۱۹۳۳ به مرحله‌ی تست در شرایط واقعی رسید. این قطار تا سال ۱۹۳۴، بارها به‌روزرسانی شد و در نهایت با رانندگی ژان بوگاتی به نهایت سرعت لحظه‌ای ۱۹۲ کیلومتر بر ساعت رسید. سرعت بهره‌برداری اتوریل برای مسیر طولانی، ۱۶۶ کیلومتر بر ساعت بود.

هواپیمای مسابقه‌ای بوگاتی

اواخر دهه‌ی ۱۹۳۰، اتوره بوگاتی تصمیم گرفت با حضور در مسابقات هوانوردی سرعت، به رقابت با هواپیماهای آلمانی بپردازد.



سال ۱۹۳۹، پروژه‌ی بوگاتی مدل ۱۰۰ با هدف شرکت در رقابت‌های طراحی شد. این مدل، (Deutsch de la Meurthe Cup) بین‌المللی آلمان با اتمام بدنه و آزمایش آیرودینامیک، هرگز به مرحله‌ی تست نهایی نرسید؛ چراکه جنگ جهانی دوم، در سپتامبر (شهریور) ۱۹۳۹ آغاز شد. با حمله‌ی ارتش آلمان و تسخیر فرانسه، اتوره بوگاتی دستور داد؛ هواپیما به قطعات مجزا تقسیم و مخفی شود. بعد از جنگ جهانی دوم هم، اتمام و آزمایش نهایی بوگاتی مدل ۱۰۰، به فراموشی سپرده شد. تنها نمونه، همچنان فاقد پیشرانه است و در موزه‌ی نیروی هوایی فرانسه نگهداری می‌شود.

دهه‌ی ۴۰ میلادی، جنگ جهانی دوم و آغاز مشکلات

حدود ۹ ماه پس از آغاز جنگ جهانی دوم، ارتش آلمان، بر تمام فرانسه مسلط شد. مهندسان و سرمایه‌داران آلمانی هم به صنایع فرانسه هجوم برند تا کارخانه‌ها و شرکت‌های مهم این کشور را در اختیار بگیرند. این شرایط، شامل بوگاتی به‌عنوان یک خودروسازی مشهور و خوش‌نام نیز می‌شد.

طبق برنامه‌ی حاکمان نازی، اتوره بوگاتی تحت فشار قرار گرفت تا ، مهندس (Hans Trippel) کارخانه را واگذار کند. هانس تریپل برجسته‌ی میرسدیس بنز که امروزه با ابتکاراتی مثل درهای گالوپینگ

(Amphicar) (بازشونده به سمت بالا) و خودروی آبی-خاکی آمفی‌کار شناخته می‌شود؛ کارخانه‌ی بوگاتی در مولشایم را به قیمت ۱۵۰ میلیون فرانک خریداری کرد. البته، خط تولید بوگاتی تا پایان جنگ جهانی دوم در سپتامبر (شهریور) ۱۹۴۵، تعطیل باقی ماند. پس از شکست آلمان، کارخانه از نیروهای خارجی، پس گرفته شد و در اختیار اتوره بوگاتی قرار گرفت. در همان سال، هانس تریپل دستگیر و تا سال ۱۹۴۹ به زندان افتاد.

مرگ اتوره بوگاتی

بدون ائتلاف وقت پس از پایان جنگ، بازتولید نسخه‌ای از تایپ ۵۱ با نام تایپ ۵۹ آغاز شد. این خودرو، به مقام قهرمانی نخستین مسابقه‌ی جایزه بزرگ فرانسه، پس از جنگ جهانی دوم رسید. در آن زمان، بوگاتی روی پروژه‌ی جدیدی با نام تایپ ۷۳ کار می‌کرد که مجهز به پیشرانه‌ی سوپرشارژ ۳۷۵ سی‌سی بود. همچنین، تولید نسخه‌ی شد؛ اما مرگ اتوره بوگاتی در تک‌صندلی از این خودرو هم، دنبال می‌شد. ۲۱ اوت (اول شهریورماه) ۱۹۴۷، برمشکلات شرکت، افزود



اوایل سال ۱۹۴۸، وارثان اتوره بوگاتی، پیر مارکو را به سمت مدیر تولید منصوب کردند که نتیجه‌ی خاصی در پی نداشت. سال ۱۹۵۱، رولند مدیریت شرکت (René Bolloré) (فرزند اتوره) همراه با رنه بلوره (بوگاتی) را در دست گرفتند که البته، این تغییر هم موفق نبود.

تعطیلی بوگاتی

سرانجام در سال ۱۹۵۶، کارخانه‌ی بوگاتی تعطیل شد. با گذشت ۴۷ سال از آغاز تأسیس و تولید ۷۹۰۰ دستگاه خودرو، کسی حاضر به خرید خط تولید یا امتیاز تجاری شرکت نبود. تا سال ۱۹۶۳ و بازگشایی کارخانه به دستور سرمایه‌گذار جدید، بوگاتی برای مدت ۷ سال، تعطیل بود.



تایپ ۱۰۱، آخرین محصول بوگاتی قبل از تعطیلی کارخانه محسوب می‌شود. تنها ۸ دستگاه از این مدل، بین سال‌های ۱۹۵۲ تا ۱۹۵۶ تولید شد تا بتواند با حضور در نمایشگاه‌های مختلف، به جذب سرمایه برای شرکت بوگاتی کمک کند. ارزش کلکسیونی این خودرو، امروزه در حدود ۶۰۰ هزار دلار است.

مالکیت هیسپانو سویزا

در سال ۱۹۰۴ تأسیس شد. این (Hispano-Suiza) شرکت اسپانیایی مجموعه پیش از جنگ جهانی دوم، سازنده‌ی خودروهای لوکس و انواع موتور برای هواپیما بود. با اتمام جنگ، شرکت سنیکما که امروزه فرانسه (Safran S.A) زیر مجموعه‌ی گروه صنعتی و تجاری زفران است، هیسپانو سویزا را تصاحب کرد و تمرکز آنرا بر صنایع هوایی قرار داد.

در سال ۱۹۶۳، هیسپانو سویزا خط تولید متروک بوگاتی را از وارثان خانواده خریداری کرد. بخش اصلی این مجموعه، امروزه هنوز در اختیار هیسپانو سویزا قرار دارد و قطعات هواپیما تولید می‌کند.

ظهور مجدد بوگاتی در اواخر دهه‌ی ۸۰ میلادی

برای مدتی بیش از ۳۰ سال، هیچ فعالیتی توسط خودروسازی بوگاتی انجام نشد. در عوض، مجموعه‌داران به مدل‌های کلاسیک این برند، علاقه نشان می‌دادند و صدها هزار دلار برای نسخه‌های مختلف بوگاتی در حراجی‌ها، پرداخت می‌شد. این شرایط نشان داد، برند بوگاتی دارای ارزشی بسیار بالا از نظر تجاری است و می‌تواند به صنعت خودروهای لوکس، بازگردد.



رومانو آرتیولی، مالک برند بوگاتی بین سال‌های ۱۹۸۷ تا ۱۹۹۵، هم‌اکنون ۸۶ ساله است با عنوان (Romano Artioli) اوایل دهه‌ی ۸۰ میلادی، رومانو آرتیولی بزرگ‌ترین فروشنده و بازاریاب خودروهای فراری در دنیا شناخته شد. او با سهام‌داری برندهای مختلف، مثل **لوتوس** انگلستان، می‌ضمن خرید و فروش انواع خودرو و موتورسیکلت در سطح جهانی، ثروتی درخور توجه داشت. نام مدل مشهور الیزه ساخت شرکت لوتوس، از اسم نوه‌ی آرتیولی گرفته شده است.

در سال ۱۹۸۷، آرتیولی با تشویق فروچیو لامبورگینی (مؤسس و مالک برند لامبورگینی) و چند تن دیگر از بزرگان خودروسازی ایتالیا، حق استفاده از برند و نام تجاری بوگاتی را خریداری کرد. او خط تولید

جدیدی برای بوگاتی در مودنا ایتالیا فراهم نمود و تصمیم گرفت، به جای خودروهای سوپرلوکس، وارد بازار نوپای ابرخودروها شود. با این آغاز شد. طراحی خودرو، توسط EB 110 برنامه، پروژه‌ی بوگاتی مارسلو گاندیانی (طراح لامبورگینی میورا ۱۹۶۶ و لامبورگینی دیابلو ۱۹۹۰) انجام شد که از شخصیت‌های برجسته در استودیو برتونه بود. در ابتدا، آرتیولی مالک وقت بوگاتی، از طرح خلاقانه و آینده‌نگرانه‌ی راضی نشد و البته گاندینی هم، حاضر نبود، EB 110 گاندینی برای EB مطابق سلیقه‌ی آرتیولی کار کند. به همین دلیل، تکمیل طراحی به جان‌پائولو بندینی سپرده شد تا برای عامه‌ی مردم و دنیای 110 سوپراسپرت‌های دهه‌ی ۸۰ میلادی، باورپذیر شود. مدیر فنی پروژه بود که سابقه‌ای طولانی در (Paolo Stanzani) هم، پائولو استانزانی سرپرستی دپارتمان مهندسی لامبورگینی و چند تیم **فرمول** **یک** داشت.



روز ۱۵ سپتامبر (۲۴ شهریور) ۱۹۹۱ مصادف با ۱۱۰ امین سالگرد تولد انتخاب شد. این محصول، با GT EB 110 اتوره بوگاتی، برای رونمایی از شکل، مجهز به ۶۰ سوپاپ ۷ پیش‌رانده‌ی ۳.۵ لیتری ۱۲ سیلندر و ۴ **توربوشارژر** بود، که ۵۵۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۱۱ نیوتن‌متر گشتاور با پیش‌رانده‌ی ۶۰۳ اسب‌بخار SS تولید می‌کرد. شش ماه بعد، نسخه‌ی GT و کاهش وزن ۱۵۰ کیلوگرمی رونمایی شد. مدل‌های

به ترتیب در زمان‌های ۲.۶ و ۲.۳۵ ثانیه به سرعت (SS) سوپراسپرت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسیدند؛ ضمن اینکه نهایت سرعت ۲۳۵ و EB 110 ۲۵۵ کیلومتر بر ساعت داشتند. در مجموع، ۱۳۹ دستگاه ساخته شد که در نسخه‌های مختلف، امروزه ۵۰۰ هزار تا ۷۰۰ هزار دلار، ارزش کلکسیونی دارند.

دهه‌ی ۹۰ میلادی و مالکیت فولکس واگن

، آرتیولی را از خرید برند بوگاتی، EB 110 عدم تقاضا برای بوگاتی پشیمان کرد. پس از ورشکستگی آرتیولی، در سال ۱۹۹۵ حقوق واگذار شد (Dauer Sportwagen) تجاری بوگاتی به شرکت آلمانی دوئر که مالکیت تیم‌های مختلف اتومبیل‌رانی در کلاس پروتوتایپ رقابت‌های را برعهده داشت. این معامله، برای دوئر هم سودآور (WEC) استقامت توسط این شرکت، فروخته شد EB 110 نبود و تنها ۱۰ دستگاه



ماه می (اردیبهشت‌ماه) ۱۹۹۸، اتفاق تاریخی برای بوگاتی رقم خورد و فولکس واگن، به مالکیت این برند رسید. خیلی زود، سرمایه‌گذاری در پاریس به نمایش درآمد. EB 118 در بوگاتی آغاز شد و چند ماه بعد، این خودرو، یک کویپه‌ی ۲ در ۴ نفره با طراحی جیورجیو از استودیو ایتال‌دیزاین، مشکلی برای (Giorgetto Giugiaro) جیوجیاریو EB 128 با نام EB 118 تولید انبوه نداشت. مدتی بعد، نسخه‌ی ۴ در از

هم معرفی شد. هر دو مدل، از پیشرانهای جدید فولکس واگن استفاده داشت. بسیاری از تجهیزات فنی W می‌کردند که ۱۸ سیلندر با آرایش با لامبورگینی دیابلو مشترک بود. از این شرایط، EB 118 و EB 128 می‌توان نتیجه گرفت که فولکس واگن، پیش از خرید برند بوگاتی در می ۱۹۹۸، تجهیزات لازم برای ساخت یک سوپراسپرت لوکس یا حتی ابرخودرو را، آماده داشت.



مدل مفهومی بوگاتی ۲/۱۸ شیرون، ساخت ۱۹۹۹

، چندان مثبت نبود. این موضوع، مدیران و EB 118 و EB 128 بازخوردها از مهندسان فولکس واگن را تشویق کرد تا تمرکز خود را بر ساخت یک خودروی پرسرعت و فراتر از رقبا بگذارند. طرح مفهومی از یک ، توسط فابریزیو EB 110 ابرخودرو، به‌عنوان جای‌گزینی برای فرزند جیورجتو جیوجیاریو (سپتامبر (شهریور) سال ۱۹۹۹) جیوجیاریو رونمایی شد. این مدل، ۲/۱۸ شیرون نام گرفت که از ساختار موتور استفاده می‌کرد. قدرت نهایی W عقب میانی با ۱۸ سیلندر و آرایش به ۵۴۷ اسب‌بخار با گشتاور ۶۵۰ نیوتن‌متر رسید که ۲/۱۸ شیرون را در زمان ۵.۳ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند. این خودرو با نهایت سرعت ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت، البته حرف چندان‌ی برای گفتن نداشت؛ اما نسخه‌ای آزمایشی برای طرح محرمانه‌ی فولکس واگن برای تولید ابرخودروی ویرون بود.



ویرون ساخت ۱۹۹۹ EB 18/4 مدل مفهومی بوگاتی

ویرون رونمایی شد. EB 18/4 چند هفته بعد از معرفی ۳/۱۸ شیرون، طراحی این محصول، تحسین منتقدان را برانگیخت و امیدها برای بازگشت بوگاتی به روزهای اوج را زنده کرد. پیشرانه و مشخصات فنی ویرون، تفاوتی با ۳/۱۸ شیرون نداشت و به همین دلیل هم، EB 18/4 آمار دقیقی از عملکرد فنی آن منتشر نشد. با شروع قرن ۲۱، ویرون EB 18/4 پیشرانه‌ی ۱۶ سیلندر با قدرت ۶۳۰ اسب بخار روی ویرون نام گرفت. این مدل هم، در نمایشگاه‌های EB 16/4 نصب شد و مختلف، حضور داشت.

بوگاتی قرن ۲۱

بیش از یک سال طول کشید تا مهندسان و مدیران فولکس‌واگن، ویرون بگیرند. EB 16/4 تصمیم به تولید یک ابرخودرو با ظاهر و پلتفرم هزینه‌های طراحی و تولید این مدل، بسیار بالا بود و از همان ابتدا، مشخص شد که محصول نهایی پروژه، سودآوری نخواهد داشت. Ferdinand Piëch) بسیاری از مسئولان فولکس‌واگن، خصوصا فردیناند پیچ مدیرعامل این گروه، تولید نمونه‌ی جاده‌ای از ویرون را به دلیل (Ferdinand Piëch) ارزش تبلیغاتی و همچنین اهمیت رسیدن به فناوری‌های عالی، سودمند می‌دانستند. در سال ۲۰۰۱، مهندسان شاغل در شرکت

دادند W بوگاتی، خبر از تولید پیشرفته‌ی ۸ لیتری ۱۶ سیلندر با آرایش که با قدرت ۱۰۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۲۵۰ نیوتن‌متر، قرار است روی نمونه‌ی تجاری از یک ابرخودرو به نام ویرون، نصب شود.



فولکس واگن با خرید بوگاتی، اهداف اقتصادی در کوتاه‌مدت را دنبال نمی‌کرد. یکی از دلایل این موضوع، تأسیس خط مونتاژ فوق تخصصی برای محصولات بوگاتی، در محل سنتی این کارخانه بود. سال ۲۰۰۵، با **معماری** مدرن و ظاهری چشم‌گیر در (The Studio) استودیو مولشایم فرانسه افتتاح شد تا محلی اختصاصی و لوکس، برای طراحی و مونتاژ خودروهای این برند باشد.



چند ماه بعد از افتتاح استودیو، تولید ویرون در پاییز ۲۰۰۵ آغاز شد. این ابرخودرو، نه تنها با قدرت و گشتاور بسیار بالا، فراتر از تمامی خودروهای استاندارد جهان بود؛ بلکه بهترین شتاب‌گیری و نهایت سرعت را فراهم می‌کرد. انتشار آمار فنی اولین نسخه از ویرون، با سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۵ ثانیه و نهایت سرعت ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت، نقطه‌ی عطفی بر توانایی‌های یک محصول استاندارد جاده‌ای بود. نسخه‌ی پایه از ویرون، ۱.۷ میلیون دلار قیمت داشت؛ در حالی که هزینه‌ی تمام‌شده برای تولید هر دستگاه، بیش از ۶ میلیون دلار بود.



بوگاتی ویرون سوپراسپرت ساخت ۲۰۱۰

سال ۲۰۰۸، ویرون گرنداسپرت رونمایی شد که به دلیل استفاده از سقف فلزی متحرک (تارگا)، متفاوت از مدل استاندارد بود. در همین سال، **جیمز می**، مجری و کارشناس برنامه‌ی تاپ‌گیر توانست با مدل استاندارد بوگاتی ویرون به نهایت سرعت ۴۰۷ کیلومتربرساعت برسد و شهرت جهانی این محصول را افزایش دهد. در سال ۲۰۱۰ هم، نسخه‌ی سوپراسپرت با پیشران‌ه‌ی ۱۲۰۰ اسب‌بخار و ثبت نهایت سرعت ۴۳۱ کیلومتربرساعت، وارد **کتاب** رکوردهای گینس شد. همچنین، رکورد سریع‌ترین خودروی بدون سقف (رودستر) جهان هم (Veyron ۱۶.۴ Grand Sport Vitesse) در سال ۲۰۱۲، توسط ویرون گرند اسپرت ویتس با سرعت ۴۰۸.۸۴ کیلومتربرساعت، به ثبت رسید. در (۲۰۱۵ تولید مجموع، ۴۵۰ دستگاه از نسخه‌های مختلف ویرون تا سال ۲۰۱۵ تولید شد. بنابر شنیده‌های غیررسمی، فولکس‌واگن با طراحی و تولید ویرون، در مجموع بیش از ۲ میلیارد دلار، ضرر کرد.



سال ۲۰۱۶، **بوگاتی شیرون** به عنوان جای‌گزين ویرون، در **نمایشگاه خودرو ژنو** رونمایی شد. این محصول، براساس پلتفرم مدل مفهومی مجهز به پیشرانه‌ی ۸ لیتری (Vision Gran Turismo) ویژن گرن توریزمو است که ۱۴۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۶۰۰ W ۱۶ سیلندر با آرایش نیوتن‌متر، گشتاور دارد. طبق اطلاعات رسمی سازنده، شیرون در زمان ۲.۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتربرساعت می‌رسد و نهایت سرعت محدودشده به ۴۲۰ کیلومتربرساعت دارد. همچنین سرعت‌گیری این ابرخودرو از صفر تا ۴۰۰ کیلومتربرساعت، ۳۲.۶ ثانیه و ترمزگیری تا توقف کامل، ۹.۴ ثانیه خواهد بود. قرار است ۵۰۰ دستگاه شیرون با پیش‌پرداخت ۲۰۰ هزار دلار و آستانه قیمت ۲ میلیون دلار عرضه شوند.

بوگاتی در آینده

با توجه به افزایش ارزش تجاری برند بوگاتی و همچنین، هزینه‌ی بالا برای طراحی برای هر نمونه‌ی جدید، تمرکز این شرکت بر تولید خودروهای ویژه با پلتفرم مشترک است. این ترفند، نه تنها نام بوگاتی را هر چند ماه یک‌بار به صدر اخبار رسانه‌ها می‌برد؛ بلکه میلیون‌ها دلار سود و عایدات اقتصادی دارد.



بوگاتی دیوو ساخت ۲۰۱۸

به‌عنوان مثال، در سال ۲۰۱۸ نسخه‌ی اسپرت بوگاتی شیرون معرفی شد که تفاوت خاصی با نمونه‌ی استاندارد نداشت؛ اما به لطف رنگ‌آمیزی خاص و اندکی کاهش وزن، ۴۰۰ هزار دلار گران‌تر بود. کمی بعد، بوگاتی دیوو معرفی شد که با تولید محدود به ۴۰ دستگاه و قیمت ۶ میلیون دلار، ظاهر متفاوت؛ اما تجهیزات مشترک با شیرون (La Voiture Noire) داشت. در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۹ هم، لاواچو نوار به‌عنوان یک خودروی تک‌نمونه و ۱۹ میلیون دلاری رونمایی شد که بدنه‌ی متفاوت از شیرون، اما با تجهیزات فنی و پلتفرم مشترک بود. در با تولید محدود به ۱۰ (Centodieci) چنتودیچی EB 110 تازه‌ترین مورد، دستگاه و قیمت ۹ میلیون دلاری نیز معرفی شده است که باز هم، تفاوت فنی با شیرون ندارد.



طرح مفهومی و گرافیکی از بوگاتی آینده

بر اساس مصاحبه‌های استفان وینکلمن، مدیرعامل جدید بوگاتی، جانشین شیرون با پلتفرم جدید احتمالاً مجهز به پیش‌ران‌های پلاگین هیبرید با قدرتی بیش از ۲ هزار اسب‌بخار خواهد بود. طراحی این ابرخودرو، از سال ۲۰۱۹ آغاز شده است و زمان رونمایی، حدود سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ پیش‌بینی می‌شود. احتمال تولید بوگاتی تمام‌برقی یا همراه با بدنه‌ی طرح کراس‌اور و **شاسی‌بلند** هم، بسیار ضعیف است

نویسنده: سجاد امروزی

منابع: زومیت، ویستا مجله اینترنتی ستاره و...

نام شرکت های معرفی شده در کتاب: تویوتا،

شورلت، فراری ، لامبورگینی ، بوگاتی.

برای تبلیغات در این کتاب به آیدی زیر در روبیکا

پیام دهید.

@semroozi

پایان