پلاک

تعویق عرضه شورولت تراورس تا ۲۰۲۱

شورولت اولین جزئیات از تراورس ۲۰۲۱ را در ماه مارس منتشر کرد. این خودرو سال پیش بهترین عملکرد خود از نظر فروش را بر جای گذاشته بود. به‌روزرسانی این خودرو شامل طراحی بهتر، آپشن های بیشتر کابین و تکنولوژی‌های جدید بوده است. البته به نظر نمی‌رسد که این خودرو به این زودی‌ها روانه نمایندگی‌های فروش شود.این خودروساز با انتشار بیانیه‌ای کوتاه تائید کرده تراورس در سال جاری میلادی روانه بازار نخواهد شد. در واقع تراورس ۲۰۲۱ فیس لیفت حداقل چند ماه با نمایندگی‌ها فاصله خواهد داشت.

شورولت گفته است: زمان عرضه شورولت تراورس ارتقا یافته تغییر کرده است. این خودرو در سال ۲۰۲۱ و به عنوان مدل ۲۰۲۲ عرضه خواهد شد.فعلاً نمی‌توان تاریخ دقیق عرضه تراورس فیس لیفت را تخمین زد اما احتمالاً در اوایل سال آینده این کار رخ خواهد داد. بهبودهای این خودرو عموماً روی تکنولوژی تمرکز داشته جایی که طیفی از سیستم‌های کمک‌راننده در تراورس ۲۰۲۱ بکار رفته‌اند. از جمله این سیستم‌ها می‌توان به ترمز اضطراری خودکار، نوربالای خودکار، ترمز عابران جلو، هشدار برخورد از جلو و دستیار حفظ خودرو بین خطوط اشاره کرد. همچنین یک سیستم هشدار صندلی هم وجود دارد که مختص تریم های پریمیر و های کانتری است. تغییری از نظر قوای محرکه در تراورس رخ نداده و بنابراین نیروبخش این خودرو همچنان پیشرانه ۶ سیلندر ۳.۶ لیتری و گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک خواهد بود.

آمادگی مرسدس و آئودی برای استارت دوباره

مرسدس بنز و آئودی امیدوار هستند پیش از پایان ماه جاری میلادی تولید خودرو در کارخانه‌های خود در اروپا را از سر بگیرند. البته همچیز به میزان شیوع ویروس کرونا طی هفته‌های آتی بستگی دارد اما ظاهراً زرمن‌ها در تصمیم خود جدی هستند.

مرسدس در ابتدا کارخانه تولید قوای محرکه خود را بازگشایی خواهد کرد. این کارخانه وظیفه تأمین قطعات کلیدی خودروها را سر عهده دارد.به این ترتیب کارخانه‌های پیشرانه و تأسیسات باتری کامنز مرسدس از بیستم آوریل تولید خود را شروع خواهند کرد و پس از آن نیز تولید در کارخانه‌های زیندل فینگن و برمن از سر گرفته خواهد شد.یکی از سخنگوهای مرسدس نیز گفته که تولید در زیندل فینگن یعنی جایی که E و S کلاس تولید می‌شوند تا ۲۷ آوریل شروع نخواهد شد. همین موضوع درباره کارخانه برمن که مسئول تولید C کلاس، GLC و EQC است، صدق می‌کند.کارخانه‌های آئودی نیز وضع مشابهی داشته و سایت اینگولشتات (محل تولید Q۲، A۳، A۴ و A۵) از ۲۷ آوریل کار خود را شروع خواهد کرد. این خودروساز همچنین تولید در کارخانه گیور در مجارستان را شروع خواهد کرد تا بتواند قطعات محصولات خود را تأمین کند.

احتمال ارتقای محصولات خودروسازان دیگر توسط لوتوس

لوتوس جزو خودروسازانی است که همیشه به اصول خود پایبند بوده است و بازار یا رقیا چیزی را به این برند دیکته نکرده‌اند. البته قضیه شاسی‌بلند لوتوس را باید مستثنا دانست، اما اکثر اوقات شاهد سبد محصولاتی سریع، سبک و البته چابک بوده‌ایم. لوتوس اوورا به عنوان رحاست‌ترین خودروی این برند همانند خودروهای کارت احساس شده و فرمان جیر آن نیز به این ذات اوورا اشاره دارد؛ و البته که این چیز بدی نیست...

در واقع محصولات لوتوس سواری درگیر کننده‌ای داشته و راننده را تشویق به تند رفتن می‌کنند. وقتی که یک پیشرانه ۶ سیلندر سوپرشارژردار در پشت سر شما غرش می‌کند، چه نیازی به سیستم اطلاعات سرگرمی خواهید داشت؟!

لوتوس هم‌اکنون روی گسترش بازار و معرفی محصولات جدید تمرکز کرده است. درحالی‌که بازخورد خودروهای تولید محدودی همچون Eleven-۳ مثبت بوده صحبت‌هایی درباره تولید محصولات مشابه هم وجود دارد. مت ویندل رئیس مهندسی لوتوس در مصاحبه با اتوبلاگ گفته است:

فضا برای ساخت خودروهای این چنینی وجود دارد اما باید کارهای زیادی را انجام دهیم. دست‌یابی به سبد محصولات جدید اولویت کنونی ماست.

از آنجایی که دیگر خودروسازان محصولات تولید محدود خود را با قیمت‌های بالاتری عرضه می‌کنند اما لوتوس می‌تواند از مزیت قیمت رقابتی محصولات خود استفاده کند.

با تمام شدن کارهای مهندسی لوتوس اویجا آن‌ها زمان بیشتری برای تمرکز روی کارهای مشاوره‌ای و همکاری با دیگر خودروسازان خواهند داشت. شرکت مهندسی لوتوس که بازوی مشاوره‌ای این شرکت است، در حال قوی‌تر شدن است. همیشه احتمال انجام پروژه‌های سفارشی شرکت‌های دیگر توسط لوتوس وجود داشته و این جدای از تولید محصولات اصلی این برند بوده است. هنوز چیزی دراین‌باره تائید نشده اما مدیر لوتوس گفته، گفت‌وگوهای زیادی دراین‌باره وجود دارد.

سود خودروسازان در سال ۲۰۱۹

تا پیش از شیوع گسترده ویروس کرونا هم، صنعت خودرو با مشکلات زیادی روبرو بوده است. سال پیش، چشم‌انداز منفی اقتصاد جهانی باعث پیچیده‌تر شدن اوضاع برای خودروسازان شد. داده‌های منتشر شده توسط ۲۸ خودروساز مهم جهانی نشان دهنده سود کمتر این شرکت‌ها در سال ۲۰۱۹ بود. همچنین سود عملیاتی آن‌ها نیز با افت ۱۱ درصدی به ۸۶٫۴ میلیارد یورو رسید.

وقتی افت سود را با رشد درآمدها مقایسه کنید این موضوع بیشتر به چشم خواهد آمد. در کل صنعت خودرو درآمد کلی ۱۸۷ تریلیون یورویی را به دست آورد که نسبت به سال پیش یک درصد رشد را نشان می‌داد. نوسان و فشارهای ادامه‌دار روی صنعت خودرو باعث شده تلاش‌های زیادی برای حفاظت از فروش و سوددهی شرکت‌ها صورت گیرد و از جمله این موارد می‌توان به تولید خودروهای گران‌تر اشاره کرد؛ اما این موضوع چندان موفقیت‌آمیز نبوده است.

***چین به عنوان یک منبع**

عواقب درآمد بیشتر و سود کمتر در سود عملیاتی خودش را نشان می‌دهد به گونه‌ای که سود عملیاتی از ۵٫۲ درصد در سال ۲۰۱۸ به ۴٫۶ درصد در سال پیش کاهش پیدا کرده است. نتایج مالی نه چندان جالب خودروسازان در سال پیش به مشکلاتی در چین، آمریکا و اروپا مربوط است. اول اینکه چین با برخی سیاست‌ها می‌خواست مشتریان را به خرید خودروها ترغیب کند و این موضوع به نوعی روی اقتصاد فشار آورد. همچنین این کشور پهناور به‌طور قابل‌توجهی اقدام به کاهش یارانه‌های خرید خودروهایی با انرژی‌های جدید کرد.

از انجایی که چین ۲۹ درصد فروش جهانی خودروها را تشکیل می‌دهد بنابراین کشوری کلیدی برای خودروسازان بزرگی همچون گروه فولکس‌واگن، هوندا، جنرال موتورز، دایملر و گروه ب ام و می‌باشد. هرگونه تغییر در اقتصاد چین می‌تواند تأثیر جهانی داشته باشد.

آمریکا و اروپا نیز پس از چندین سال پیایی رشد اقتصادی نشانه‌هایی از افت را نشان دادند. برخلاف چین، بازار خودروهای اروپا و آمریکا به حد رشد خود رسیده و بنابراین این میزان از نوسان را می‌توان طبیعی قلمداد کرد.

البته افزایش فشارهای رگلاتوری در اروپا و همچنین وقوع جنگ تجاری آمریکا و چین باعث شده خودروسازان شرایط سختی را تجربه کنند. این دو بازار در کل ۴۲ درصد فروش خودروها در سال ۲۰۱۹ را تشکیل داده‌اند و البته خودروسازان دیگر در کشورهای هند، ایران، آرژانتین و ترکیه نیز چنین تکانه هایی را تجربه کرده‌اند. در کل ۵٫۱ میلیون دستگاه خودرو در این کشور به فروش رفته که نسبت به یک سال پیش از آن افت ۲۱ درصدی را نشان می‌دهد.

***داستان درآمد و سود فولکس‌واگن و تویوتا**

گروه فولکس‌واگن نه تنها از نظر فروش بلکه از نظر درآمد نیز بزرگ‌ترین خودروساز دنیا در سال ۲۰۱۹ بوده است. این خودروساز آلمانی درآمد ۲۵۳٫۶ میلیارد یورویی را گزارش کرده درحالی‌که درآمد تویوتا ۲۵۰٫۸ میلیارد یورو بوده است. درآمد هر دو غول خودروسازی دنیا نسبت به سال ۲۰۱۸ افزایش یافته و این امر نتیجه فروش بیشتر، ترکیب بهتر قیمت و درآمد بالاتر از فعالیت‌های غیر خودرویی می‌باشد. البته از نظر عملکرد، دو شرکت فراری و تسلا توانسته‌اند رشد دو رقمی را بر جای بگذارند.

اما از نظر سود این تویوتاست که پیشرو بوده و سود عملیاتی ۲۱٫۲ میلیارد یورویی را نشان داده و این امر حاکی از افزایش ۱ درصدی نسبت به سال قبل از آن می‌باشد. به این ترتیب تویوتا به ازای هر خودرویی که فروخته سود عملیاتی ۱۹۷۶ یورویی به دست آورده و بالاتر از فولکس‌واگن و تمامی رقبای ژاپنی به جز ایسوزو قرار گرفته است. این نوسان تأثیر منفی روی تویوتا نداشته است. پرفورمنس خوب تویوتا را می‌توان با توجه به محصولات هیبریدی‌اش توجیه کرد.

***داستان پول‌ساز بودن فراری**

با فروش ۱۰۱۳۱ دستگاهی در سال پیش فراری همچنان رتبه‌بندی سوددهی را به خود اختصاص داده است. پس از ثبت رکورد فروش در سال ۲۰۱۹، فراری سود عملیاتی ۲۳٫۲ درصدی را گزارش کرده و سود هر خودروی آن فراتر از ۸۶ هزار یورویی بوده است. استفاده سریع از تکنولوژی‌های جدید، توانایی تطبیق با تغییرات بازار و دپارتمان بازاریابی عالی باعث شده‌اند فراری مانور موفقیت‌آمیزی در این شرایط سخت داده باشد. موضوع احساس‌برانگیز اینکه فراری این نتایج قابل‌توجه را بدون تولید شاسی‌بلندی به دست آورده است.

تسلا در دنیای دیگری بوده و نسبت به بسیاری از رقبا مدل تجاری متفاوتی داشته است. معرفی تسلا مدل ۳ به این شرکت کمک کرده تا حضور جهانی خود را گسترش داده و آمار فروشش را بالا ببرد. البته از آنجایی که تسلا مدل ۳ ارزان‌تر از دیگر محصولات این برند است بنابراین درآمد آن به همین اندازه رشد نداشته است. تسلا هنوز در فاز گسترش بوده و به منظور رشد در بازار ضرر می‌دهد؛ به همین خاطر است که ضرر عملیاتی ۶۱٫۶ میلیون یورویی برای تسلا در سال ۲۰۱۹ ثبت شده، ولی خب این عملکرد نسبت به ضرر ۳۴۶٫۴ میلیون یورویی سال ۲۰۱۸ بهتر شده است. به عبارت بهتر، تسلا به ازای فروش هر خودروی خود در سال گذشته ۱۶۸ یورو ضرر کرده است.

***پیش‌بینی آینده**

پیش‌بینی می‌شود صنعت خودرو در سال ۲۰۲۰ جدول سبزی نداشته باشد. همه‌گیری کرونا باعث شده بسیاری از شرکت‌ها با بدترین شرایط مالی و اقتصادی روبرو شوند. اگر سال پیش وضع پیچیده‌ای وجود داشت اما وضع وحشتناکی حکم فرماست. علاوه بر این مورد، خودروسازان در اروپا با قوانین سخت گیرانه الاینده‌گی روبرو هستند و شاید جریمه‌های سنگینی را تحمل کنند.

انتشار اولین تصاویر رسمی تویوتا هریر

پس از انتشار تصاویر جاسوسی چند روز پیش تویوتا به‌صورت رسمی اولین تصاویر و جزئیات از شاسی‌بلند جدید هریر ۲۰۲۱ را منتشر کرد.

چهارمین نسل این خودرو قرار است از ماه ژوئن ۲۰۲۰ وارد بازار شود. این خودرو از پلتفرم TNGA استفاده کرده و بنابراین ساختار مشترکی با جدیدترین نسل تویوتا راو ۴ دارد. این در حالی است که دو نسل اول هریر از پلتفرمی مشترک با لکسس RX سود برده بودند.

این پلتفرم جدید باعث می‌شود استحکام پیچشی بدنه بالا رفته و مرکز ثقل هم پایین آید که این امر روی راحتی سواری و پرفورمنس سواری تأثیر مثبت دارد. سیستم تعلیق این خودرو در جلو از نوع مک فرسون و در عقب از نوع دوبل جناغی بوده و نتیجه آن هم ایجاد سواری مناسب و راحت است. روی آوردن به پلتفرم TNGA همچنین باعث شده هریر از گیربکس دایرکت شیفت CVT و سیستم هیبریدی THS II تویوتا استفاده کند.

پیشرانه ۴ سیلندر ۲ لیتری دینامیک فورس این خودرو قدرت ۱۷۱ اسب بخاری و گشتاور ۲۰۷ نیوتون متری دارد. این پیشرانه به‌صورت استاندارد با گیربکس مذکور کار کرده و با طراحی دیفرانسیل جلوی استاندارد با چهار چرخ محرک سفارشی نیز همراه می‌شود.

سیستم هیبریدی THS II نیز در مدل‌های دیفرانسیل جلو و چهار چرخ محرک قابل انتخاب است. در حالت اول یک پیشرانه ۴ سیلندر ۲٫۵ لیتری ۱۷۸ اسبی و واحد الکتریکی ۱۲۰ اسبی باهم همراه شده و قدرت ترکیبی ۲۱۸ اسبی را ارائه می‌کنند. مدل چهار چرخ محرک یک پیشرانه ۵۴ اسبی دیگر را نیز به همراه داشته و کل قدرت این مجموعه به ۲۲۲ اسب بخار می‌رسد.

هر دو نسخه هیبریدی هریر جدید از گیربکس CVT الکتریک سود می‌برند. هنوز مصرف سوخت این خودروها اعلام نشده اما تویوتا ادعا می‌کند هر دو قوای محرکه مصرف سوخت فوق‌العاده‌ای دارند. از نظر ابعاد هم چهارمین نسل هریر افزایش ناچیزی را تجربه کرده، به گونه‌ای که طول/عرض آن برابر با ۱۸۵۵/۴۷۴۰ میلی‌متر بوده و فاصله بین محوری نیز به ۲۶۹۰ میلی‌متر رسیده است. البته ارتفاع خودرو با کاهش ۳۰ میلی‌متری به ۱۶۶۰ رسیده تا ظاهر دینامیک‌تری ایجاد شود.

نمایشگاه

رکورد فروش باورنکردنی تویوتا راو ۴

سال پیش تویوتا لندکروزر رکورد قابل‌توجهی برای خود ثبت کرد، زیرا ده میلیونمین دستگاه از این آفرود افسانه‌ای خط تولید را ترک کرد؛ اما موضوع احساس‌برانگیزتر اینکه برادر کوچک لندکروزر یعنی راو ۴ در زمان بسیار کمتری به رکورد فروش ده میلیون دستگاه رسیده است. فروش ده میلیونمین دستگاه از لندکروزر ۶۸ سال زمان برده اما راو ۴ این رکورد را تنها در ۲۶ سال ثبت کرده است. تویوتا راو ۴ که اولین بار در سال ۱۹۹۴ معرفی شد به‌صورت رسمی این رکورد را در فوریه ۲۰۲۰ ثبت کرده و البته همچنان هم با استقبال بالایی روبروست.بدون هرگونه تعجبی، آمریکای شمالی بزرگ‌ترین بازار راو ۴ بوده و فروش سالانه آن در این بازار بیش از نیم میلیون دستگاه است. تویوتا راو ۴ در اروپا و چین نیز به ترتیب ۱۲۳ و ۱۲۷ هزار دستگاه فروش را ثبت کرده است.این خودرو در مارس ۱۹۹۴ در نمایشگاه خودروی ژنو معرفی شد و البته با معرفی‌اش کلاس شاسی بلندهای کامپکت را نیز اختراع کرد. البته راو ۴ در ژانویه ۱۹۹۶ وارد بازار آمریکا شد و از آن زمان تاکنون به موفقیت فوق‌العاده‌ای دست یافته زیرا در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ عنوان پرفروش‌ترین شاسی‌بلند دنیا را به دست آورده است. این خودرو سال پیش هم چهارمین خودروی پرفروش بین تمامی خودروهای سواری بوده است.

تیون جنجالی لامبورگینی آونتادور

اگر خواهان خرید یک لامبورگینی آونتادور متمایز نسبت به نسخه‌های استاندارد مشابه باشید بی‌شک باید این مدل ارتقا یافته توسط کمپانی لیبرتی واک را ببینید. این تیونر ژاپنی کیت‌های بدنه آونتادور را چندین سال است که عرضه می‌کند و اگرچه این مدل موردبحث جزو زیباترین آونتادورهای بازار نیست اما بیش از آونتادور SV جلب‌توجه می‌کند و شاید هم به اندازه آونتادور SVJ در چشم باشد.در بخش جلوی این سوپرکار ایتالیایی سپری بازطراحی شده و اسپلیتری برجسته دیده می‌شود. همچنین دیلایت های LED نیز با ورودی‌های هوای اطراف همراه شده‌اند. این آونتادور از رینگ‌های برنزی سفارشی و ترمزهای سرامیک کربنی گران‌قیمت سود می‌برد.اصلاحات خودرو در پروفایل جانبی هم ادامه داشته و رکاب‌های جانبی تغییر کرده‌اند. در بخش عقب هم بال جدیدی نصب شده است. متأسفانه تصاویری از پشت خودرو منتشر نشده اما آونتادورهای قبلی لیبرتی واک دارای دیفیوزرهای تیز و سیستم‌های اگزوز سفارشی بوده‌اند. حالا به رنگ بدنه می‌رسیم؛ ما می‌دانیم که حداقل یک طیف از رنگ قهوه‌ای توسط خود لامبورگینی عرضه می‌شود اما این رنگ جزو آن‌ها نبوده و بنابراین حدس می‌زنیم که این پوشش بعداً روی خودرو کشیده شده یا اینکه دوباره اسپری شده است.

تجربه رانندگی با آئودی e-tron اسپورت‌بک

اگر فکر می‌کردید شاسی بلندهای کوپه قبلاً بازار محدودی دارند پس بهتر است به آئودی e-tron اسپورت بک نگاه کنید که یک پله فراتر هم رفته است.

این اولین شاسی‌بلند کوپه تمام الکتریکی است که با قیمت پایه ۷۹۹۰۰ پوندی وارد بازار شده و بنابراین حدود ۴ هزار پوند گران‌تر از آئودی e-tron استاندارد است.

تریم های مدل اسپورت بک مشابه نسخه استاندارد e-tron بوده و بنابراین دو نسخه از آن عرضه می‌شود که یکی مدل ۵۰ کواترو بوده و از باتری ۷۱ کیلووات ساعتی استفاده می‌کند. این نسخه قدرت ۳۰۹ اسب بخاری و شعاع حرکتی ۳۵۰ کیلومتری دارد. مدل بعدی با پسوند ۵۵ کواترو شناخته شده و در تست ما نیز حضور دارد.

این خودرو از باتری ۹۵ کیلووات ساعتی استفاده کرده، قدرت ۴۰۴ اسب بخاری داشته و برد ۴۴۷ کیلومتری را در اختیار راننده قرار می‌دهد.

چیزی که تغییر نکرده راضی شدن برای خرید مدل اسپورت بک است.

طول این خودرو همانند نسخه استاندارد برابر با ۴٫۹ متر بوده اما فضای سر افراد در بخش عقب کابین حدود ۲۰ میلی‌متر کمتر بوده و ظرفیت بار کلی آن نیز ۴۵ لیتر کاهش یافته که دلیلش خط سقف خمیده می‌باشد.

فضای بار ۶۶۰ لیتری e-tron استاندارد به ۶۱۵ لیتر در مدل اسپورت بک کاهش یافته است. با تا کردن صندلی‌های عقب نیز این فضا به ۱۶۵۵ لیتر می‌رسد که در مقایسه با فضای ۱۷۲۵ لیتری مدل استاندارد بازهم کمتر است.

آیا این اضافه پرداخت ارزشش را دارد؟ از نظر ما e-tron اسپورت بک یکی از جذاب‌ترین شاسی بلندهای کوپه در بازار بوده و تناسبات خوبی دارد.

این خودرو در زمان حرکت درست شبیه برادر بزرگ‌تر خود رفتار کرده هرچند که ظاهر جدیدتری دارد. اولین چیزی که توجه شما را به خود جلب می‌کند میزان خونسردی و آرامی e-tron اسپورت بک در سرعت‌های بالا و همچنین جذابیت شتاب گیری آن است که همیشه باعث سورپرایز راننده می‌شود.

شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت ۵٫۷ ثانیه‌ای این خودرو تقریباً در سکوت کامل ثبت می‌شود.

اولین تجربه رانندگی با کادیلاک V-CT۵

در رقابت خودروی سال ۲۰۲۰ موتور ترند ما با نسخه غیر V کادیلاک CT۵ رانندگی کردیم و آن‌را دوست نداشتیم تا جایی که اولین خودرویی که از گردونه رقابت خارج کردیم CT۵ بود. این باعث شد تقریباً برای همه داوران آن رقابت این سؤال ایجاد شود که در فکر کادیلاک چه می‌گذرد؟

البته بدان معنا نیست که ما از کادیلاک متنفریم. زمانی که سلف CT۵ یعنی CTS در سال ۲۰۱۴ به بازار آمد ما آن‌را به‌عنوان خودروی دینامیک کردیم اما وقتی پشت CT۵ نشستیم، دینامیک رانندگی آن فاقد جذابیت بود و پیشرانه چهار سیلندر توربوشارژ آن بیش‌ازحد توان تلاش می‌کرد.

اما نسخه V را می‌توان ناجی CT۵ دانست. این مدل به یک پیشرانه ۳ لیتری V۶ توئین توربو مجهز شده که ۳۶۰ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند. این در حالی است که CTS-V به یک نیروگاه ۶٫۲ لیتری V۸ سوپرشارژ با ۶۴۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۵ نیوتن متر گشتاور مجهز بود اما واقعیت این است که CT۵ V-CT۵ جایگزینی برای CTS-V نیست بلکه جایگزینی ظاهری و نه واقعی برای سدان کوچک‌تر ATS-V و همین‌طور جایگزین مستقیمی برای CTS V-Sport است.

پیش‌ازاین کادیلاک هیچ‌گاه حضور قدرتمندی در بخش خودروهای میان عملکردی نداشت اما برند لوکس جنرال موتورز حالا قصد دارد با استراتژی جدید بخش V خود این شرایط را تغییر دهد.

برای مقایسه، بهتر است نگاهی به آلمانی‌ها داشته باشیم. آئودی مدل‌های A۴، S۴ و RS۴ را تولید می‌کند، بام‌و مدل‌های ۳۳۰i، M۳۴۰i و M۴ را دارد و مرسدس بنز هم مدل‌های C۳۰۰، C۴۳ و C۶۳ را به بازار عرضه می‌کند.

از بین این مدل‌ها، نسخه‌های میانی قابلیت مقایسه با CT۵-V را دارند. آئودی ۳۴۴ اسب بخار و ۵۰۰ نیوتن متر گشتاور، بام‌و ۳۸۲ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتن متر گشتاور و مرسدس ۳۹۰ اسب بخار قدرت و ۵۲۰ نیوتن متر گشتاور دارد درحالی‌که پیشرانه کادیلاک ۳۶۰ اسب بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند؛ بنابراین کادیلاک قوی‌ترین یا ضعیف‌ترین خودروی این جمع نیست ولی با اختلاف قابل‌توجهی بیشترین گشتاور را دارد و همان‌طور که معاون سابق جنرال موتورز «باب لوتز» گفت، آمریکایی‌ها اسب بخار می‌خرند اما با گشتاور رانندگی می‌کنند.

اولین تجربه رانندگی با رعد زمینی، پورشه ۹۱۱ توربو S

معرفی رسمی نسل جدید جنسیس G۸۰، تحولی همه‌جانبه

شتاب خیره‌کننده کوروت C۸، سریع‌تر از اعلام شورلت!

ماروتی سوزوکی جیمنی، بامزه‌ترین ون دنیا!