

بررسی «ام جی ۵» مدل ۲۰۲۶

چشم‌ها را باید شست!

یک سدان اقتصادی که باورهای سنتی در مورد خودروی چینی را تغییر می دهد

نقد فنی

ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

تا همین پنج، شش سال پیش «خودروهای چینی» در دید بسیاری از مردم (خاصه ایرانی‌ها) محصولات درجه چندم و دم‌دستی بودند که صرفاً قیمت مناسبی دارند و نباید خیلی روی آنها حساب باز کرد. اما در چند سال اخیر خیلی چیزها عوض شده. حالا طیف جدیدتری از خودروهای چینی به بازارهای جهانی و به دنبال آن به ایران عرضه شدند که شباهتی به اسلاف خود ندارند. آنها آمده‌اند تا بگویند چین، دیگر چین سابق نیست! اگر شما هم مثل نگارنده، آدم سختگیر و بدبینی نسبت به صنعت خودروسازی چین هستید، بهتر است مقاومت را کنار بگذارید و طور دیگری به ماجرا نگاه کنید. واقعیت این است که آنها بزرگ شده‌اند! آنها دیگر همان چینی‌های یکی دو دهه قبل نیستند که خودروهایشان مورد تمسخر واقع می شد! آنها واقعاً پیشرفت کرده‌اند. کافای است نگاهی به محصولات روز آنها بیندازید. از کلاس هاچ بک تا شاسی بلند فول سایز و حتی سوپراسپرت‌ها! در کمال تعجب خواهید دید که بسیاری از این محصولات برای بزرگان زاپنی، آمریکایی و اروپایی خط و نشان می کشند. این موضوع حتی در دهه خودروهای ارزان قیمت نیز به چشم می خورد. ام جی ۵ یکی از همین محصولات جدید است که توسط برند چینی-انگلیسی MG معرفی شده و اخیراً در بازار کشورمان شانس خود را امتحان می کند. فرصتی دست داد تا از نزدیک با این خودرو بیشتر آشنا شویم.

چهره ظاهری

چهره ظاهری ام جی ۵ کاملاً ساده اما امروزی است. برخلاف رقای پرمطراق کراهی و زاپنی، دیگر از آن طراحی‌های شلوغ و پرزرق و برق خبری نیست. این خودرو در کلاس سدان‌های سایز کوچک قرار می گیرد که بیش تر رقابلی چون «کیا سراتو» و «هیوندای النترا» در آن حضور پررنگ

ماشین وارداتی

بازگشت یک سدان اصیل به بازار

سری ۳ بام برای بسیاری از علاقه‌مندان خودرو در ایران نامی آشناست. خودرویی که از نسل‌های قدیمی‌تر مانند E46 و E90 گرفته تا F30، همیشه جایگاه ویژه‌ای میان سدان‌های وارداتی داشته است. با ممنوعیت واردات خودرو، حضور سری ۳ نیز در بازار ایران متوقف شد و F30 330i را می توان آخرین نماینده جدی این خانواده در ایران دانست. حالا پس از چند سال، نسل هفتم سری ۳ با کد G20 دوباره به بازار کشور بازگشته است؛ این بار در قالب بامو Q203 مدل ۲۰۲۴ که از مسیر سهمیه اینتراکس وارد شده است. سری G20 3 اولین بار در سال ۲۰۱۸ معرفی شد و نسخه 318i به یک موتور چهار سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژ از خانواده B48 مجهز است. این پیکرانه در ضعیف ترین تنظیمات خود، ۱۵۶ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می کند و نیروی آن از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۸.۶ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۳۲ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است؛ اعدادی که نشان می دهند 318i پیشتر برای استفاده روزمره و رانندگی متعادل طراحی شده تا رقابت با نسخه‌های قدرتمندتر. در بخش فنی، سیستم تعلیق مک فرسون در جلو و مولتی لینک در عقب قرار گرفته و هر چار چرخ به ترمز دیسکی مجهز هستند. وزن خودرو ۱۵۷۵ کیلوگرم است و مصرف سوخت ترکیبی آن حدود ۶.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. استاندارد اینپدنگی یورو ۶ نیز نشان می دهد این نسخه مطابق الزامات بازارهای سخت گیرانه تر توسعه پیدا کرده است. از نظر طراحی، G20 برخلاف برخی محصولات جدید بامو که با جلونچرخه‌های بزرگ و فرم‌های بحث برانگیز از زبان سنتی برند فاصله گرفتند، همچنان چهره‌ای آشنا دارد. چراغ‌های کشیده، جلونچره دو تکه معروف بامو و خطوط نسبتاً ساده بدنه، ترکیبی از همان فرم کلاسیک سری ۳ با المان‌های مدرن هستند. در بخش تجهیزات نیز مواردی مانند تهویه مطبوع اتوماتیک، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، کروژ کنترل هوشمند، سنسور نور و باران، چراغ‌های LED، سنسور پارک جلوو عقب، حالت‌های رانندگی و پایش فشار باد تایرها دیده می شود. شش ایربگ، کنترل پایداری DSC، نوربای خودکار و کروژ کنترل تطبیقی نیز بخشی از تجهیزات ایمنی و کمک راننده خودرو هستند.



داشستند. طراحی ام جی ۵ مدل ۲۰۲۶ نه آنقدر ساختارشکن است که چشم‌ها را به خود خیره سازد و نه آنقدر کسل کننده که ببینده را به این زودی‌ها خسته کند. با این حال می توان به تلاش طراحان شرکت MG نمره قبولی داد. در داخل کابین نیز با یک طراحی ساده مواجه هستیم که همه مسائل ارگونومیک رعایت شده است. طراحی کنسول میانی و فرمان خودرو جالب توجه بوده و دست کم در برخورد اول، از کیفیت بالایی برخوردار است. با نشستن در داخل کابین ام جی ۵ و قیاس آن با محصولات نه چندان قدیمی چینی، خیلی سریع به پیشرفت چشم بادامی‌های سختکوش پی می بریم.

توانایی‌های دینامیکی

وقتی صحبت از یک خودروی اقتصادی چینی در میان باشد، نباید بروتوقع بود. با این حال ام جی ۵ در این زمینه نیز چندان دست خالی

نیست. این خودرو به یک پیشرانه ۱/۵ لیتری از نوع GDI مجهز شده که می تواند ۱۲۷ اسب بخار قدرت و ۱۶۰ نیوتن متر گشتاور در اختیار راننده قرار دهد. پیشرانه مذکور توانایی آن را دارد که محصول جدید ام جی را ظرف مدت ۱۰ ثانیه از حالت سکون به مرز سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند که این رقم برای یک خودروی اقتصادی آن هم از نوع چینی، رقم قابل قبولی به شمار می آید. این خودرو ۱۲۵۰ کیلوگرم وزن داشته که تقسیم وزن به صورت ۵۰-۵۰ روی محور جلو و عقب آن صورت گرفته و این موضوع سبب بهبود هندلینگ ام جی ۵ شده است. طول، عرض و ارتفاع خودرو به ترتیب ۱۸۱۵، ۱۴۸۹ و ۱۴۶۰ میلی متر اعلام شده است. با آنکه نمونه مورد بررسی از نوع دنده اتوماتیک بود اما نباید از قلم انداخت که ام جی ۵ با گیربکس ۶ سرعته دستی نیز قابل خریداری است.

اما رسیدیم به اصل ماجرا! قابل انکار نیست وقتی صحبت از یک محصول چینی به میان آید، مهم ترین موضوعی که جلب توجه می کند قیمت آن است. تجربه نشان داده که چینی‌ها به لطف قیمت رقابتی محصولات خود توانسته اند در بازارهای جهانی (بخصوص در بازارهای نوظهور از جمله خاورمیانه) فروش فراتر از انتظاری را تجربه کنند. این موضوع در مورد محصول جدید ام جی نیز صادق است. قیمت پایه ام جی ۵ اتوماتیک مدل ۲۰۲۴ در بازارهای جهانی از حدود ۱۲۰۰۰ دلار شروع می شود که آن را در زمره محصولات ارزان قیمت برقی قرار می دهد. اما این خودرو در بازار مناطق آزاد کشورمان با برچسب قیمت ۱۷/۵ هزار دلار دست به دست می شود. با این حساب می توان فهمید که چرا ام جی ۵ برای خودروهای ساخت داخل یک چالش بسیار جدی به شمار می آید.

رانا پلاس یا سهند S؟



معرفی خودرو

در بازار خودروهای اقتصادی ایران، انتخاب خریدار معمولاً به چند گزینه محدود می شود: خودروهایی که شاید روی کاغذ تفاوت زیادی با یکدیگر نداشته باشند، اما در استفاده روزمره تجربه متفاوتی ارائه می کنند. رانا پلاس و سهند S در همین دسته قرار می گیرند. هر دو سدان‌های اقتصادی بازار هستند و برای خریدارانی طراحی شدند که بیشتر از هیجان و امکانات لوکس، به هزینه نگهداری، مصرف سوخت و کاربرد روزمره اهمیت می دهند. با این حال، تفاوت در طراحی، فضای کابین، پیشرانه و امکانات باعث می شود انتخاب میان این دو چندان ساده نباشد.

مزیت رانا پلاس

یکی از مهم ترین نقاط قوت رانا پلاس، ابعاد جمع و جور و وزن نسبتاً پایین آن است. این ویژگی در استفاده شهری خودش را بیشتر نشان می دهد؛ جایی که خودرو باید به راحتی در خیابان‌های شلوغ حرکت کند و جای پارک پیدا کند. رانا پلاس از پیشرانه ۱.۶ لیتری TU5 استفاده می کند؛ موتوری قدیمی اما شناخته شده که سال‌ها در بازار خدمات یدکی حضور داشته است. دسترسی مناسب به قطعات و آشنایی تعمیرکاران با این پیشرانه باعث شده هزینه‌های نگهداری آن برای بسیاری از مالکان

را رسیدیم به اصل ماجرا! قابل انکار نیست وقتی صحبت از یک محصول چینی به میان آید، مهم ترین موضوعی که جلب توجه می کند قیمت آن است. تجربه نشان داده که چینی‌ها به لطف قیمت رقابتی محصولات خود توانسته اند در بازارهای جهانی (بخصوص در بازارهای نوظهور از جمله خاورمیانه) فروش فراتر از انتظاری را تجربه کنند. این موضوع در مورد محصول جدید ام جی نیز صادق است. قیمت پایه ام جی ۵ اتوماتیک مدل ۲۰۲۴ در بازارهای جهانی از حدود ۱۲۰۰۰ دلار شروع می شود که آن را در زمره محصولات ارزان قیمت برقی قرار می دهد. اما این خودرو در بازار مناطق آزاد کشورمان با برچسب قیمت ۱۷/۵ هزار دلار دست به دست می شود. با این حساب می توان فهمید که چرا ام جی ۵ برای خودروهای ساخت داخل یک چالش بسیار جدی به شمار می آید.

آئودی بالاخره برای Q8 تصمیم گرفت
وقتی گرنوت دولنر در سپتامبر ۲۰۲۳ مدیرعامل آئودی شد، سرنوشت نسل بعدی Q8 هنوز مشخص نبود. حتی در آن زمان تصمیم قطعی برای ادامه تولید این خودرو گرفته نشده بود. اما مدیریت جدید آئودی در نهایت ادامه مسیر Q8 را تأیید کرد. دولنر در گفت وگویی با Edmunds اعلام کرده، زمانی که به آئودی پیوست، برخلاف انتظارش هنوز تصمیمی برای ساخت جانشین Q8 وجود نداشت، اما این موضوع در دوره مدیریت جدید تغییر کرده است.



خدا حافظی با شاسی بلندهای کوپه هنوز زود است

شاسی بلند آلمانی زنده می ماند

آئودی Q8 جدید در راه است



ترجمه

باسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

با وجود انتقادهایی که در فضای مجازی به شاسی بلندهای کوپه وارد می شود، این خودروها همچنان مشتریان زیادی دارند و برای خودروسازان لوکس به محصولاتی سودآور تبدیل شده‌اند. آئودی نیز یکی از برندهایی است که حضور جدی در این بخش دارد و حالا مشخص شده است که نسل دوم آئودی Q8 نیز در راه خواهد بود؛ خودرویی که می تواند بار دیگر در برابر رقابلی مانند مرسدس بنز GLE کوپه قرار بگیرد.

داستان شاسی بلندهای کوپه از حدود سال ۲۰۰۷ و با معرفی نسل اول بامو X6 وارد مرحله تازه‌ای شد. ترکیب ارتفاع و کاربرد یک شاسی بلند با سقف شیب‌دار و ظاهر اسپرت خودروهای کوپه در ابتدا چندان جدی گرفته نمی شد، اما خیلی زود مشخص شد که این ترکیب برای مشتریان جذاب است. از آن زمان، بسیاری از برندهای لوکس به این بخش وارد شدند و آئودی نیز با مدل‌هایی مانند Q8 و نسخه‌های اسپرت‌تر محصولات خود، سهمی از این بازار به دست آورد.

آئودی بالاخره برای Q8 تصمیم گرفت
وقتی گرنوت دولنر در سپتامبر ۲۰۲۳ مدیرعامل آئودی شد، سرنوشت نسل بعدی Q8 هنوز مشخص نبود. حتی در آن زمان تصمیم قطعی برای ادامه تولید این خودرو گرفته نشده بود. اما مدیریت جدید آئودی در نهایت ادامه مسیر Q8 را تأیید کرد. دولنر در گفت وگویی با Edmunds اعلام کرده، زمانی که به آئودی پیوست، برخلاف انتظارش هنوز تصمیمی برای ساخت جانشین Q8 وجود نداشت، اما این موضوع در دوره مدیریت جدید تغییر کرده است.

این تصمیم در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می کند که آئودی طی سال‌های اخیر مشغول کاهش و ساده‌سازی سبد محصولات خود بوده است. مدل‌هایی مانند آئودی A1، آئودی Q2، آئودی TT و آئودی R8 از برنامه تولید کنار گذاشته شده‌اند و سدان پرچمدار A8 نیز در حال پایان دادن به مسیر خود است، در چنین شرایطی، باقی ماندن Q8 در برنامه آینده نشان می دهد این شاسی بلند همچنان برای آئودی اهمیت تجاری دارد.

Q8 جدید چه زمانی از راه می رسد؟

فعلاً خبری از تصاویر جاسوسی نسل دوم Q8 نیست، اما مدیرعامل آئودی از عرضه این خودرو در آینده‌ای نزدیک صحبت کرده است. این عبارت نشان می دهد Q8 جدید پیش از پایان دهه جاری میلادی معرفی خواهد شد، اما احتمالاً نباید منتظر رونمایی آن در یکی دو سال آینده باشیم. برآوردها نشان می دهد معرفی نسل جدید احتمالاً از سال ۲۰۲۸ به بعد اتفاق خواهد افتاد. یکی از جذاب ترین پرسش‌ها درباره نسل جدید، طراحی آن است. آئودی در سال‌های اخیر زبان طراحی تازه‌ای را دنبال کرده و کانسپت‌هایی مانند کانسپت C و نونوالاری نیز مسیر احتمالی آینده این برند را نشان داده‌اند. هنوز مشخص نیست Q8 جدید تا چه اندازه از این رویکرد استفاده خواهد کرد. البته باید توجه داشت که طراحی نهایی یک خودرو معمولاً سال‌ها پیش از ورود آن به بازار نهایی می شود. بنابراین ممکن است طراحی نسل دوم Q8 پیش از آنکه زبان طراحی جدید آئودی به شکل کامل معرفی شود، نهایی شده باشد.

یک Q7 با ظاهری متفاوت؟

از نظر فنی، انتظار می رود نسل دوم Q8 نیز اشتراکات زیادی با Q7 داشته باشد. این یعنی آئودی می تواند همانند نسل فعلی، بخش قابل توجهی از ساختار فنی و مهندسی را میان این دو خودرو مشترک نگه دارد و در عوض با تغییر فرم بدنه، محصولی متفاوت‌تر و اسپرت‌تر به بازار عرضه کند. در چنین شرایطی، Q8 را می توان نسخه‌ای با سقف شیب‌دارتر و طراحی اسپرت‌تر از Q7 دانست؛ خودرویی که در عین حفظ ابعاد و قابلیت‌های یک شاسی بلند، ظاهر جذاب‌تری برای مشتریان علاقه‌مند به خودروهای کوپه ارائه می دهد. این مدل همچنین می تواند



جایگزین اقتصادی‌تری برای محصولات مانند پورشه کاین کوپه و لامبورگینی اوروس باشد. تولید نسل جدید Q8 نیز احتمالاً در کارخانه براتیسلاوا در اسلواکی انجام خواهد شد؛ همان مجموعه‌ای که میزبان تولید برخی محصولات هم پلتفرم گروه فولکس واگن است.

SQ8 و RS Q8 هم برمی گردند؟

احتمال عرضه نسخه‌های قدرتمندتر Q8 را هم نباید نادیده گرفت. آئودی برای Q7 جدید اولین نسل Q9 نسخه‌های اسپرت S را در نظر گرفته است، بنابراین عرضه آئودی SQ8 در نسل جدید چندان دور از ذهن نیست. اگر این اتفاق رخ دهد، احتمال استفاده از یک موتور قدرتمند، حتی یک پیشرانه V8 وجود خواهد داشت. البته هنوز برای صحبت قطعی شاسی بلند فوق اسپرت همچنان داغ دربارہ مشخصات فنی SQ8 زود است. در مورد آئودی RS Q8 نیز فعلاً اطلاعاتی وجود ندارد، اما حذف کامل این گزینه را نمی توان قطعی دانست. بازار خودروهای شاسی بلند فوق اسپرت همچنان داغ است و حضور مدل‌هایی مانند پورشه کاین و لامبورگینی اوروس نشان می دهد چنین محصولاتی می توانند برای برندهای لوکس جذابیت بالایی داشته باشند.

Q8 برخلاف بعضی مدل‌ها حذف نمی شود

تأیید نسل دوم Q8 تا حدی غیرمنتظره است؛ چراکه آئودی در سال‌های اخیر شمشیر حذف را بالای سر چندین محصول خود گرفته است. این شرکت به دنبال کاهش تنوع مدل‌ها و تمرکز بیشتر روی خودروهای سودآورتر است و در همین مسیر، محصولاتی مانند A1، Q2، TT و Q8 R8 کنار گذاشته شده‌اند. با این حال، شاید ظاهر توانسته جایگاه خود را حفظ کند. دلیل این تصمیم هم ساده باشد؛ نسل جدید Q8 احتمالاً بخشی زیادی از زیرساخت فنی خود را با Q7 مشترک خواهد داشت و بنابراین توسعه آن می تواند نسبت به ساخت یک محصول کاملاً جدید هزینه کمتری برای آئودی داشته باشد. در نهایت، آئودی نشان داده که هنوز شاسی بلندهای کوپه را بخشی مهم از آینده خود می داند. نسل دوم Q8 احتمالاً همان فرمول آشنای ترکیب شاسی بلند و طراحی کوپه را حفظ خواهد کرد، اما باید دید آیا آئودی برای این مدل، زبان طراحی تازه خود را هم به کار می گیرد یا همچنان به فرمول آشنای نسل فعلی وفادار می ماند.

نفس تازه در جان محله‌های کهن بندرعباس



بنگاه

ایران آنلاین- بندرعباس- میرائی در دل

جنوب؛ شهری که با بافت‌های کهنش نفس می کشد. بندرعباس، این روزها نه فقط به عنوان دروازه تجارت خلیج فارس که با چشم اندازی تازه به سمت احیای هویت تاریخی خود گام برمی دارد. در نشست تخصصی باحضور مدیران ارشد میراث فرهنگی و شهری، از ضرورت بازآفرینی بافت‌های تاریخی سخن به میان آمد؛ رویکردی که حفاظت صرف را کنار نهاده و به دنبال حیات دوباره برای محله‌های قدیمی، از سورتا خواجه عطا، در قالب گذرهای گردشگری، اقتصاد بومی و سرمایه‌گذاری هوشمند است. مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان با ضرورت احیای بافت‌های تاریخی بندرعباس با رویکردی جامع شامل حفاظت از هویت فرهنگی، بازآفرینی شهری و توسعه اقتصاد گردشگری تأکید کرد. به گزارش خبرنگار ما، عادل شهزاد در نشست بررسی بافت‌های تاریخی بندرعباس اظهار کرد: «بافت‌های تاریخی هر شهر نه تنها بخشی از هویت فرهنگی و تاریخی، بلکه سرمایه‌های اقتصادی ارزشمندی به شمار می روند و برنامه ریزی اصولی برای احیا، حفاظت و بهره برداری هوشمندانه از این ظرفیت‌ها، می تواند نقش مؤثری در رونق گردشگری شهری و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان ایفا کند.»

وی افزود: «رویکرد این اداره کل در ساماندهی بافت‌های تاریخی بندرعباس، صرفاً حفاظت کالبدی از بناها نیست، بلکه هدف اصلی، احیای حیات اجتماعی و اقتصادی این محدوده‌ها از طریق تعریف مسیرها و گذرهای گردشگری، تقویت فضای تاریخی و تجاری، حمایت از کسب وکارهای بومی و ایجاد زیرساخت‌های متناسب با توسعه گردشگری است. شهزاد با اشاره به ظرفیت‌های ارزشمند بافت‌های تاریخی سورتا، کارگزاری،

محله اوزی‌ها و محله خواجه عطا تصریح کرد: «تعریف گذرهای تاریخی- گردشگری و تاریخی- تجاری در این محدوده‌ها، با معرفی هویت اصیل بندرعباس، زمینه رونق صنایع دستی، توسعه خدمات گردشگری، افزایش ماندگاری گردشگران و ایجاد فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری را فراهم می کند و به پویایی اقتصاد محلی خواهد انجامید.»

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان با تأکید بر ضرورت هم افزایی دستگاه‌های اجرایی در اجرای برنامه‌های بازآفرینی شهری خاطرنشان کرد: «احیای بافت‌های تاریخی زمانی به نتیجه مطلوب می رسد که با مشارکت مردم، همراهی مدیریت شهری، حضور سرمایه‌گذاران و بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی حوزه میراث فرهنگی دنبال شود.»

وی در پایان تأکید کرد: «بافت‌های تاریخی بندرعباس این ظرفیت را دارند که به یکی از محوهای اصلی گردشگری شهری جنوب کشور تبدیل شوند؛ ظرفیتی که به برنامه ریزی علمی، مدیریت یکپارچه و سرمایه‌گذاری هدفمند، علاوه بر صیانت از میراث ارزشمند گذشتگان، زمینه اشتغالزایی، افزایش درآمد جوامع محلی و تحقق توسعه پایدار اقتصاد گردشگری را فراهم خواهد کرد.»

در این نشست مقرر شد مطالعات جامع بافت تاریخی سورتو و تدوین ضوابط ساخت و ساز این محدوده توسط شهرداری بندرعباس انجام پذیرد و تأیید اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هرمزگان انجام شود. همچنین پیگیری ایجاد پایگاه بافت تاریخی با محوریت محله سورتو به عنوان یکی از اولویت‌های برنامه‌های حفاظتی و مدیریتی در دستور کار قرار گرفت.