خبر خودرو

واکنش انجمن واردکنندگان خودرو به تغییرات احتمالی مقررات



انجمن واردکننـدگان خودرو ایـران در نامه‌هایـی به پنج مقام ارشد کشور، نسبت به پیامدهای تغییر سیاست‌های واردات و تصمیم‌گیری برپایه گزارش‌های غیرواقعی واکنش نشـان داد و خواسـتار حفظ آرامش بازار و تداوم فعالیت کسب‌وکارهای این حوزه شد. انجمن واردکنندگان خودرو ایران در مکاتباتی بـا موضوع «حفظ سـرمایه اجتماعی و کسـب‌وکارها»، دغدغه‌های فعالان این بخش را با معاون اول رئیس جمهور، رئیس قوه قضائیه، دبیر شـورای عالی امنیت ملی و وزرای صنعـت، معدن و تجـارت و اقتصاد و دارایی مطرح کرده است. این نامه‌ها با امضای مهدی دادفر، رئیس هیأت‌مدیره انجمن واردکنندگان خـودرو ایران، بر نقش واردات در کنترل قیمت خودروهای داخلی و خارجی و ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا تأکید دارد. انجمن معتقد است فعالیت این بخش علاوه بر آثار اقتصادی، بر اعتماد عمومی و سـرمایه اجتماعی نیـز تأثیر می‌گـذارد و باید در تصمیم‌گیری‌های کلان مورد توجه قرار گیرد. این تشـکل در بخشـی از نامه‌ها، طرح ادعای اسـتفاده واردکنندگان خودرو از منابـع ارزی دولتی و بزرگ‌نمایی میـزان ارزبری این بخش را مورد انتقاد قرار داده اسـت. به تأکید انجمن، طی دو سال گذشته هیچ‌گونه ارزی بابت واردات خودرو به شرکت‌های واردکننده اختصاص نیافته و واردات با استفاده از ارز با منشـأ خارجی و بدون اتکا به ارز پیش‌بینی‌شده در بودجه دولت انجام شده است. انجمن واردکنندگان خودرو همچنین اعلام کرده که این حوزه برای بیش از ۳۰ هزار نفر به‌طور مستقیم اشـتغال ایجاد کرده و موجب فعال شدن چرخه خدمات، بازرگانی و تربیت نیروهای متخصص شده است. در این نامه‌ها آمده که تصمیم‌های نادرست می‌تواند فعالیت بیش از ۳۰۰ شخصیت حقوقی فعال در این بخش را با آسـیب جدی مواجه کند. به اعتقاد این تشکل، طرح گزارش‌هـا و تحلیل‌های غیرواقعی دربـاره واردات خودرو، زمینه جهت‌گیری نادرست تصمیم‌گیران را فراهم می‌کند؛ موضوعی که می‌تواند علاوه بر تضعیف کسب‌وکارها، اعتماد فعالان اقتصادی و مردم را نیز تحت تأثیر قرار دهد. انجمن در همین زمینه به تجربه سیاست‌های گذشته و پیامدهای آن برای سرمایه اجتماعی اشـاره کرده و خواستار توجه به تاب‌آوری مردم و فعالان این صنعت شـده است. در بخش دیگری از این مکاتبات، انجمن با اشـاره به ظرفیت بخش خصوصی برای تأمین ارز از منشأ خارجی، از نقش واردات در تحقق درآمدهای دولت سخن گفته است. براساس ادعای مطرح‌شده در نامه‌ها، واردات خودرو با به‌کارگیری حداکثر یک میلیارد دلار ارز با منشأ خارجی، به ایجاد درآمد برای دولت و جبران بخشی از درآمدهای تحقق‌نیافته کمک کرده است.

ماشین وارداتی

IM LS9 مدل Ultra 66؛ تعریف تازه‌ای از شاسی بلند لوکس چینی



بازار خودروهای لوکس چین دیگر به محصولاتی با امکانات رفاهی زیاد و قیمت رقابتی محدود نمی‌شود؛ خودروسازان این کشـور حالا با تکیه بر فناوری‌های نوین، قوای محرکه برقـی و طراحی‌هـای مـدرن، به دنبال سـهمی جـدی از بـازار خودروهـای پریمیوم جهـان هسـتند. آی‌ام موتورز (IM Motors) یکی از برندهایی است که با همین رویکرد شکل گرفته است. آی‌ام LS9 شاسی بلند فول‌سازی است که با ابعاد بزرگ، طراحی مدرن، کابین سه‌ردیفه و مجموعه‌ای از فناوری‌های پیشرفته، برای رقابت با محصولاتی مانند Li Auto L9 و Aito M9 وارد میدان شده است. این خودرو در دو نسـخه Ultra 52 و Ultra 66 عرضه می‌شود. وجه تمایز اصلی IM LS9 مدل Ultra 66 را باید در ساختار قوای محرکه آن جست‌وجو کرد. این خودرو به‌جای استفاده از یک پیشرانه بنزینی متعارف یا سامانه هیبریدی با انتقال مستقیم نیرو از موتور احتراقی به چرخ‌ها، از فناوری هیبرید برداف‌زا (EREV) بهره می‌برد. در این ساختار، نیروی حرکت به‌طور مستقیم از موتورهای الکتریکی تأمین می‌شود و موتور بنزینی نقش ژنراتور را بـرای تولید برق و افزایش بـرد حرکتی ایفا می‌کند. این مجموعه از یک موتور چهارسیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۵۳ اسب بخار و گشتاور ۲۴۰ نیوتن‌متر در کنار دو موتور برقی تشکیل شده است. موتور الکتریکی محور جلو ۲۱۴ اسـب بخار و موتور محور عقب ۳۰۸ اسب بخار قدرت تولید می‌کند و حاصل همکاری آن‌ها، سامانه چهارچرخ محرک با توان ترکیبی اعلام‌شده ۵۲۳ اسب بخار و گشتاور ۶۷۰ نیوتن‌متر است. باتری ۶۶ کیلووات‌ساعتی نیز یکی از مهم‌ترین مزیت‌های این نسـخه به شمار می‌رود و امکان پیمایش تمام‌برقی بیشتری را در مقایسه با مدل Ultra 52 فراهم می‌کند. در کنار مشخصات فنی چشمگیر، IM LS9 مدل Ultra 66 تلاش می‌کند تجربه‌ای ایمن و هوشمند از رانندگی ارائه دهد. ۹ کیسه هوا، سامانه پایش فشار باد تایرها، کمربندهای ایمنی پیش‌کشنده و اتصالات صندلی کـودک ISOFIX بخشـی از تجهیـزات ایمنی این شاسی‌بلند هستند. در بخش کمک‌راننده نیز امکاناتی مانند کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، هشدار برخورد از جلو، هشدار خروج از خط، دستیار حفظ مسیر، پایش نقاط کور و هشدار ترافیک عقب حضور دارند. مجموعه این ویژگی‌ها در کنار فضای جادار، قوای محرکه قدرتمند و فناوری هیبرید برداف‌زا، IM LS9 مـدل Ultra 66 را به گزینه‌ای متفاوت در میان شاسـی بلندهای لوکـس وارداتی تبدیل می‌کند؛ خودرویی که می‌خواهد تعریف تـازه‌ای از ترکیب قدرت، آسایش و فناوری در یک محصول چینی ارائه دهد.

شاسی بلند فرانسوی با مایه کره‌ای

رنو گرند کولئوس با قیمت ۱۴میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان به ایران رسید









شرکت تولیدکننده قیمت اعلامی این مدل را ۱۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان تعیین کرده است. در چنین سطح قیمتی، موفقیت خودرو فقط به قدرت موتور و فهرست امکانات وابسته نیست؛ تأمین قطعات، کیفیت خدمات پس از فروش، هزینه نگهداری و حفظ ارزش خودرو نیز تعیین‌کننده‌اند

نقد فنی

گروه خودرو

با توجه به اینکه شرایط فروش خودروی رنو گرند کولئوس اعلام شده و به تازگی نیز در نمایشگاه خودروی تهران رونمایی شده بود؛ به سراغ این خودروی با اصالت فرانسوی که این روزها در کره جنوبی تولید می‌شود رفته‌ایم. خودرویی که حالا در ایران با قیمت ۱۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان برای فروش عرضه شده اسـت. این خودرو در بازار آزاد حدود ۱۶ میلیـارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است.

تاریخچه تولید شاسی بلند خانوادگی

این خودرو محصول همـکاری رنو و گروه جیلی است. این خودرو برای اولین بار در سال ۲۰۲۴ معرفی شد و تولید آن در کارخانه رنو در بوسان کره جنوبی انجام می‌شود. سـاختار فنی آن با جیلی مونجارو ارتباط نزدیکی دارد، اما طراحی خارجی و برخی تنظیمات محصول توسـط رنو انجام شده است.

گرند کولئوس؛ رنو با فناوری مشترک

رنو گرند کولئوس مدل ۲۰۲۶، یکی از تازه‌ترین گزینه‌های بازار خودروهای وارداتی ایران است که با ابعاد بـزرگ، طراحی جدید و مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و ایمنی، به دنبال جلب نظر خریداران کراس‌اوورهای گران‌قیمت اسـت. این خودرو در هفتمین نمایشگاه خودرو تهران توسط یک شرکت خودرویی معرفی شد و اولین نمونه آن در مهرماه ۱۴۰۵ پلاک ملی دریافت کرد.

طراحی با چهره جدید

گرنـد کولئـوس از نظـر طراحی با نسـل‌های پیشین کولئوس تفاوت دارد. چراغ‌های باریک، جلوپنجره بزرگ، خطوط برجسـته بدنه و فرم کشیده سقف، چهره‌ای مدرن به آن بخشیده‌اند. ابعاد بدنه و فاصله محوری ۲۸۲۰ میلی‌متری نیز فضای مناسبی برای استفاده خانوادگی فراهم می‌کند. با این حال، طراحی جذاب به‌تنهایی برای موفقیت در این رده کافی نیست و کیفیت سـواری، دوام تجهیزات و هزینـه نگهداری نیز اهمیت دارند.

پیشرانه، ترکیب قدرت و انتقال نیرو

نسـخه عرضه‌شـده در ایـران، تیـپ ICONIC با پیشرانه ۲ لیتری توربوشارژ و سامانه چهارچرخ محرک اسـت. موتور چهارسیلندر با حجم دقیق ۱۹۶۹ سی‌سـی، ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتن‌متر گشـتاور تولید می‌کند. نیروی موتـور از طریـق گیربکـس اتوماتیک هشت‌سرعته به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این نسخه نیز ۸.۳ ثانیه اعلام شده اسـت. ترکیب موتور توربوشـارژ و گیربکـس هشت‌سـرعته، توان مناسبی برای رانندگی جاده‌ای و سبقت‌گیری در اختیار راننده می‌گذارد.

سـامانه چهارچـرخ محـرک نیـز می‌تواند در مسـیرهای لغزنده به بهبود انتقال نیرو کمک کنـد؛ هرچند نبایـد آن را معـادل توانایی یک خودروی تخصصی آفرود دانسـت. حساسیت موتور توربوشـارژ به کیفیت سـوخت و هزینه تعمیرات احتمالی هم از موضوعاتی اسـت که خریدار باید در نظر بگیرد.

کابین، نمایشگر و امکانات متنوع

در فضای داخلی، نمایشـگرهای ۱۲.۳ اینچی، هدآپ دیسپلی با قابلیت نمایش اطلاعات در میدان دید راننده و سیسـتم صوتی Bose با ۱۰ بلندگو از تجهیزات شاخص خودرو هستند. تهویـه مطبـوع سـه‌منطقه‌ای، تنظیـم برقی صندلی‌های جلو، حافظه تنظیمات و گرم‌کن و سـردکن صندلی‌ها نیز سـطح رفاه کابین را افزایش می‌دهند. دوربین ۳۶۰ درجه و مجموعه سـامانه‌های کمک‌رانـنـده، از دیگـر امکانات اعلام‌شده برای این تیپ هستند. البته ارزیابی واقعی کیفیت عملکرد ایـن تجهیزات و میزان دسترسـی به قطعات الکترونیکـی، به تجربه استفاده و خدمات پس از فروش وابسته است.

امکانات رفاهی و فناوری‌های رانندگی

در بخش تجهیـزات رفاهی، گرنـد کولئوس با مجموعـه‌ای نسـبتاً کامـل عرضه می‌شـود. صندلی‌های جلـو برقـی، گرم‌کن و سـردکن صندلی‌هـا، تهویـه مطبوع اتوماتیک، سـقف پانوراما، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، ترمز پارک برقی، اتوهلد، نورپـردازی داخلـی و آینه‌های برقـی از جمله تجهیزات این خودرو هستند.

جایگاه در بازار ایران

گرند کولئوس حاصل همکاری رنو و جیلی است و بر پایه معماری CMA توسعه یافته؛ پلتفرمی که در محصولات دیگری از گروه جیلی نیز به کار رفته است. این خودرو در کره‌جنوبی تولید می‌شود و از همین رو، نمونه‌ای از همکاری خودروسازان برای بهره‌گیری مشترک از فناوری و زیرساخت تولید به شمار می‌رود.

شرکت خودرویی عرضه‌کننده، قیمت اعلامی این مدل را ۱۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان تعیین کرده است. در چنین سطح قیمتی، موفقیت خودرو فقط به قدرت موتور و فهرست امکانات وابسته نیست؛ تأمین قطعات، کیفیت خدمات پس از فروش، هزینه نگهـداری و حفظ ارزش خودرو نیز تعیین کننده‌اند. گرنـد کولئوس از نظر مشخصات فنی و تجهیزات، گزینه‌ای قابل توجه اسـت، اما جایگاه نهایی آن در بازار ایران را عملکـرد واقعـی و تجربه مالکان مشـخص خواهد کرد.

بررسی ب‌ام‌و X5 مدل ۲۰۲۷
شاسی‌بلندی که در مهم‌ترین بخش‌ها پیشرفت کرده است

ترجمه

گروه خودرو

ب‌ام‌و X5 مدل ۲۰۲۷ با طراحی ظاهری بحث‌برانگیز، کابینی مدرن و سواری راحت‌تر از گذشته معرفی شده است. هرچند ظاهر نسل جدید این شاسی بلند لوکس ممکن است برای همه جذاب نباشد، اما بهبود کیفیت رانندگی و افزایش آسایش سرنشینان نشان می‌دهد که ب‌ام‌و در بخش‌های مهمی از محصول خود پیشرفت کرده است.

طراحی ظاهری چهره‌ای که همه را راضی نمی‌کند

ب‌ام‌و در دوره جدید طراحی محصولات خود، موسوم بـه «نویـه کلاس»، زبان طراحـی تـازه و فناوری‌های پیشرفته‌اش را به مدل‌های مهمی مانند سری ۳، X3 و X5 آورده اسـت. با این حال، نسل جدید X5 بیش از بسـیاری از محصولات این شـرکت با واکنش‌های متفاوت روبه‌رو شده است. نسل‌های قبلی X5 معمولاً طراحی محافظه‌کارانه‌تری داشتند و به همین دلیل، تغییرات گسترده در مدل ۲۰۲۷ می‌تواند برای طرفداران قدیمی این خودرو غافلگیرکننده باشـد. بدنه نسل جدید حجیم‌تر به نظر می‌رسـد و از بعضـی زوایا، آن حس لوکس و ظرافت مورد انتظار از یک شاسی بلند گران‌قیمت را به‌خوبی منتقل نمی‌کند.

در نمای عقب نیز شیب بیشتر شیشـه و در صندوق که با حذف سـاختار دوتکه در صندوق نسـل قبلی امکان‌پذیر شـده، ظاهر متفاوتی ایجاد کرده اسـت. چراغ‌های جلو با طرحی شبیه حرف X طراحی شده‌اند؛ جزئیاتی که با وجود هویت بصری مشخص، در مقایسه با سایر اعضای خانواده نویه کلاس چندان هماهنگ به نظر نمی‌رسد.

دستگیره‌های سنتی درها نیز جای خود را به قطعات کوچک و باله‌مانندی داده‌اند که نمونه‌هایی مشابه آنها را در برخی خودروهای برقی جدید دیده‌ایم. این طراحی می‌تواند به بهبود جریان هوا، بویژه در نسخه برقی iX5، کمک کند، اما استفاده از آنها به‌اندازه دستگیره‌های معمولی ساده و طبیعی نیست.

بـا وجـود انتقادهـا، نمای عقـب در برخـی رنگ‌ها جذابیت بیشتری پیدا می‌کند. رنگ سبز ونکوور یکی از گزینه‌هایی اسـت که می‌تواند به بهتر دیده‌شـدن خطوط بدنه کمک کند.

کابین مدرن با فناوری‌های فراوان

فضای داخلی X5 جدید از همان ساختار کلی کابین محصولات تازه ب‌ام‌و بهره می‌برد. فرمان تک‌شاخه، نمایشگر لمسـی بزرگ ۱۷.۹ اینچی با فرم ذوزنقه‌ای و سامانه نمایشگر سراسـری جدید در پایین شیشه جلو، مهم‌ترین عناصر این مجموعه هسـتند. البته خریداران می‌توانند فرمان اسپرت M را نیز سفارش دهند.

در میان این تجهیزات، نمایشگر سراسری اطلاعات راننده عملکرد موفق‌تری دارد. این نمایشـگر بدون ایجاد مانع جدی در میدان دید راننده، اطلاعات مورد نیـاز را در امتداد بخش پایینی شیشـه جلو نمایش می‌دهد. امکان شخصی‌سازی اطلاعات نیز وجود دارد و راننده می‌تواند موارد دلخواه خود را انتخاب کند.

با این حال، یک ایراد در عملکرد آن دیده می‌شـود: با انتخاب حالت رانندگی اسـپرت، نمایشگر به‌طور پیش‌فـرض اطلاعات عملکـردی خودرو را نشـان می‌دهد؛ درحالی‌که بسیاری از رانندگان ممکن است نمایش مسیر یا اطلاعات موسیقی را ترجیح دهند.

فرمان جدید یکی از بخش‌های بحث‌برانگیز کابین است. شکل نامتعارف آن، که نه کاملاً گرد است و نه طراحی تخت متداول را دارد، باعث می‌شود در دست گرفتنش برای برخی رانندگان چندان راحت نباشد. استفاده گسترده از کلیدهای لمسی حساس به فشار نیز کار با فرمان را پیچیده‌تر کرده اسـت؛ زیرا راننده برای یافتن بعضی عملکردها ناچار می‌شـود بیشتر به آن نگاه کند.

نمایشـگر مرکزی هـم با وجـود کیفیت مناسـب، از پیچیدگـی بیـش از حـد رنـج می‌برد. سـامانه چندرسـانه‌ای ب‌ام‌و همچنان یکی از مجموعه‌های توانمند بازار است، اما انتقال تعداد زیادی از تنظیمات به زیرمنوهای مختلف، دسترسـی به عملکردهای ساده را دشوار کرده است.

نبود کلیدهای فیزیکی مسـتقل بـرای تنظیم تهویه مطبوع نیز این مشکل را تشـدید می‌کند. در کابین جدید، بخش زیادی از کنترل‌ها دیجیتالی شده‌اند و کلیدهای فیزیکی سنتی عمدتاً به تنظیم صندلی‌ها، شیشه‌ها و انتخاب دنده محدود می‌شوند. نمایشگر جداگانه سرنشـین جلو نیز به‌صورت سفارشی قابل سفارش است، هرچند ضرورت وجود آن برای بسیاری از خریداران چندان روشن نیست.

کیفیت متریال و امکانات رفاهی نقطه قوت کابین

در مقابل پیچیدگی سامانه‌های دیجیتال، کیفیت مواد به‌کاررفته در کابین یکی از نقاط قوت اصلی X5 جدید است. بیشتر بخش‌هایی که سرنشینان لمس می‌کنند، از کیفیت ساخت و پرداخت مطلوبی برخوردارند و حس یک خودروی لوکس را منتقل می‌کنند. تزئینات سنگی، سـطوح شیشـه‌ای و جزئیات ظریف کابین نیز جلوه خاصی به فضای داخلی بخشیده‌اند. هرچند استفاده از قطعات مشکی براق همچنان دیده می‌شود، اما میزان آن نسبتاً محدود است.

از نظر امکانات رفاهی نیز X5 انتظارات متداول در این کلاس را برآورده می‌کنـد. صندلی‌های جلو می‌توانند به گرم‌کن، سـردکن و ماسـاژور مجهز شـوند و برای سرنشینان عقب نیز امکانات گرم‌کن و سردکن در نظر گرفته شده است. سامانه‌های کمک‌راننده به‌روزشده ب‌ام‌و نیز عملکرد مناسـبی دارند. ایـن مجموعه در بزرگراه‌های کالیفرنیـای جنوبی توانسـته ترافیک را به‌خوبی مدیریت کند و بخشی از وظایف رانندگی را بر عهده بگیرد. در مقابل، دستیار صوتی هوشمند خودرو هنوز در تشخیص برخی فرمان‌ها ضعف دارد و به بهبود نیازمند است.

مشخصات فنی؛ موتور شش سیلندر آشنا

ب‌ام‌و X5 مدل ۲۰۲۷ در نسـخه X5 40 به یک موتور شش سیلندر خطی ۳ لیتری مجهز به توربوشارژر مجهز شده است. این پیشرانه ۳۹۴ اسب بخار قدرت و ۵۲۸ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده خودکار هشت‌سرعته استپ‌ترونیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شـود. این مجموعه می‌تواند خودرو را در مدت ۵.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۷ کیلومتر بر سـاعت برسـاند و حداکثر سرعت آن نیز به حدود ۲۰۹ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. در حال حاضر، نسخه X5 40 تنها مدل عرضه‌شـده در بازار آمریکا اسـت، اما ب‌ام‌و اعلام کرده نسـخه مجهز به موتور هشت سیلندر نیز در آینده به خانواده این خودرو اضافه خواهد شد. با وجود این مشخصات قابل توجه، مهم‌ترین پیشرفت X5 جدید را باید در تجربه رانندگی جست‌وجو کرد، نه صرفاً اعداد و ارقام فنی.

سواری راحت‌تر و هندلینگ مطمئن‌تر

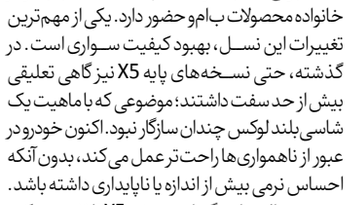
با وجود افزایش حدود ۶۸ کیلوگرمی وزن نسـبت به نسـل قبلی، X5 جدید در پیچ‌ها پایداری مناسـبی دارد و حرکات اضافی بدنه به‌خوبی کنترل می‌شوند. موتور شش سیلندر نیز همچنان واکنش‌های سریع و رضایت‌بخشی دارد، هرچند افزایش قدرت می‌توانست تجربـه رانندگـی را جذاب‌تر کنـد؛ به‌خصوص وقتی نسخه برقی iX5 با قدرت اعلام‌شده ۵۷۰ اسب بخار در خانواده محصولات ب‌ام‌و حضور دارد. یکی از مهم‌ترین تغییرات این نسـل، بهبود کیفیت سـواری است. در گذشته، حتی نسـخه‌های پایه X5 نیز گاهی تعلیقی بیش از حد سفت داشتند؛ موضوعی که با ماهیت یک شاسی بلند لوکس چندان سازگار نبود. اکنون خودرو در عبور از ناهمواری‌ها راحت‌تر عمل می‌کند، بدون آنکه احساس نرمی بیش از اندازه یا ناپایداری داشته باشد. حتی در حالت رانندگی اسپرت نیز X5 تلاش نمی‌کند رفتاری شبیه خودروهای مسـابقه‌ای داشته باشد. در عوض، میان هندلینگ دقیق و آسـایش سرنشینان تعادل بهتری برقرار کرده است؛ ویژگی‌ای که برای یک شاسی بلند لوکس اهمیت زیادی دارد.

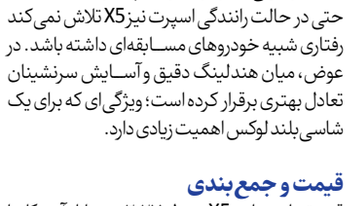
قیمت و جمع‌بندی

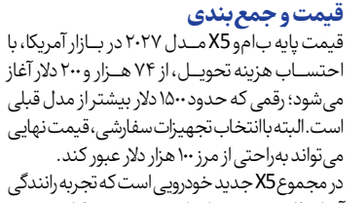
قیمت پایه ب‌ام‌و X5 مـدل ۲۰۲۷ در بـازار آمریکا، با احتسـاب هزینه تحویـل، از ۷۴ هـزار و ۲۰۰ دلار آغاز می‌شود؛ رقمی که حدود ۱۵۰۰ دلار بیشتر از مدل قبلی است. البته با انتخاب تجهیزات سفارشی، قیمت نهایی می‌تواند به‌راحتی از مرز ۱۰۰ هزار دلار عبور کند.

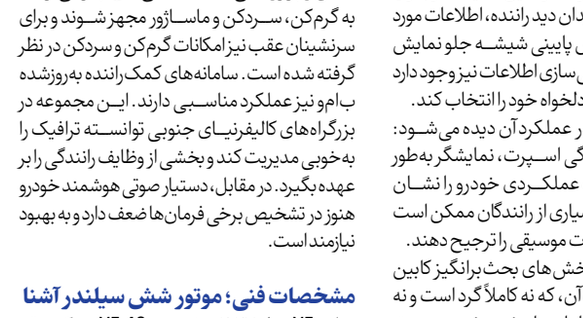
در مجموع X5 جدید خودرویی است که تجربه رانندگی آن از ظاهرش بهتـر ارزیابی می‌شـود. طراحی بدنه، فرمان نامتعارف و پیچیدگی برخی تنظیمات دیجیتال ممکن است همه خریداران را راضی نکند، اما کیفیت متریال، امکانات رفاهی و بهبود محسوس سواری، نقاط قوت مهمی هستند.

ب‌ام‌و در ایـن نسـل به‌جای تأکیـد بیـش از حد بر حس‌وحال خودروهای اسـپرت، تعادل بهتری میان عملکرد و راحتی ایجاد کرده اسـت. اکنـون باید دید مشـتریانی که سـال‌ها به طراحی محافظه‌کارانه X5 عادت داشته‌اند، تا چه اندازه با تغییرات گسترده این نسل کنار خواهند آمد.











تاریخچه شرکت‌ها

آکورا
داستان ژاپنی لوکس با روح اسپرت

برندی که نامش با دقت مهندسی، فناوری و لذت رانندگی گره خورد

گروه خودرو

در دنیای خودرو، بعضی نام‌ها با تجمل شـناخته می‌شـوند، بعضی با سرعت و بعضی دیگـر با مهندسـی دقیق. اما داسـتان آکورا، برند لوکس هونـدا، از جایی آغاز شد که ژاپنی‌ها تصمیم گرفتند این سه ویژگی را در قالب هویتی تازه کنار هم قرار دهند؛ هویتی که قرار نبود صرفاً نسـخه‌ای گران‌تر از خودروهای معمولی باشد، بلکه می‌خواسـت تعریف متفاوتی از خودروی لوکس ژاپنی ارائه کند. برای درک تولد آکورا باید به اوایل دهه ۱۹۸۰ بازگشـت؛ دورانی که خودروهای لوکس اروپایی، بویژه در بازار آمریکای شـمالی، جایگاه مستحکمی داشـتند. هوندا که پیش‌تر با خودروهای اقتصادی، کم‌مصرف و خوش‌سـاخت شناخته شده بود، می‌خواست وارد قلمرویی شـود که مشتریانش علاوه بر کیفیت و قابلیت اطمینان، به عملکرد، امکانات و پرستیژ نیز اهمیت می‌دادند.

در فوریه ۱۹۸۴، شـرکت هوندا موتور آمریـکا تصمیم ایجاد بخشی تازه برای خودروهای لوکس و پرفورمنس را تأیید کرد. پروژه در ابتدا با نام موقت «Channel II» شناخته می‌شد؛ نامی سـاده برای طرحی که قـرار بود به یکـی از مهم‌ترین تجربه‌های صنعت خودروی ژاپن تبدیل شـود. در سپتامبر همان سـال، نام نهایی انتخاب شـد: آکورا. این نام با واژه لاتیـن «acu» پیوند دارد کـه به مفهوم دقت و تیزی اشـاره می‌کند؛ مفهومی که بعدها به بخش مهمـی از هویت برند تبدیل شد. آکورا قرار بود نه فقط نشانی تازه روی جلوپنجره، بلکه تجربـه‌ای متفـاوت از طراحی، مهندسـی و خدمات مشتری باشد.

آغاز یک فصل تازه

پس از ماه‌ها برنامه‌ریزی، آموزش نمایندگی‌ها و آماده‌سازی محصولات، سـرانجام در ۲۷ مـارس ۱۹۸۶، آکـورا فعالیت رسمی خود را در ایالات متحده آغاز کرد. شبکه اولیه شامل ۶۰ نمایندگی در ۱۸ ایالت بود و دو مدل اول آن، مأموریت مهمی بر دوش داشتند: اثبات اینکه یک برند ژاپنی می‌تواند در بازار خودروهای لوکس، رقیبی جدی برای نام‌های باسابقه باشد. مـدل اول، Legend، یـک سـدان لوکـس بـا پیشـرانه شش‌سـیلندر V شـکل بود که راحتی، کیفیت سـاخت و عملکرد را در کنار هم قرار می‌داد. در سوی دیگر، Integra با شخصیت اسپرت‌تر و بدنه‌های سه‌در و پنج‌در، مشتریانی را هدف گرفته بود که از خودروی خود چابکی و هیجان بیشتری می‌خواسـتند. این ترکیب حساب‌شـده بـود: لجند برای مشتری خواهان آسایش و وقار، و «اینتگرا» برای راننده‌ای که هنوز از پیچ جاده و واکنش دقیق خودرو لذت می‌برد. آکورا از همان ابتدا می‌خواست نشان دهد که لوکس بودن لزوماً به معنای فاصله گرفتن از رانندگی نیست.

استقبال بازار نیز امیدوارکننده بود. براساس تاریخچه رسمی هوندا، آکورا در دومین سال فعالیتش به پرفروش‌ترین نام ژاپنی در بخش خودروهای لوکس و پرفورمنس وارداتی آمریکا تبدیل شد. این موفقیت نشـان داد که راهبرد ایجاد برندی مسـتقل، به‌جای عرضه صرف محصولات گران‌تر با نشـان هوندا، می‌تواند نتیجه‌بخش باشد.

وقتی سوپراسپرت باید هرروز قابل رانندگی باشد

با وجود موفقیت اولیـه، آکورا برای تثبیـت جایگاه خود به خودرویی نیاز داشـت که توانایی‌های مهندسـی‌اش را به نمایش بگذارد؛ خودرویی فراتر از یک سدان خوش‌ساخت. پاسخ این نیاز در قالب NSX شکل گرفت؛ مدلی که معرفی آن در سـال ۱۹۸۹ انجام شد و نسـخه تولیدی‌اش به‌عنوان مدل سـال ۱۹۹۱ وارد بازار شـد. NSX در دوره‌ای متولد شد که سوپراسپرت‌ها اغلب با هزینه نگهداری بالا، دید محدود راننده و اسـتفاده روزمره دشـوار شناخته می‌شـدند. آکورا مسیر دیگری را انتخاب کرد: خودرویی موتوروسط که بتواند در پیست توانایی‌های جدی نشان دهد، اما رانندگی با آن در خیابان نیز تجربه‌ای طبیعی و قابل استفاده باشد.

از کابین لوکس تا مسیرهای مسابقه

در دهه ۱۹۹۰، آکـورا دامنه محصولات خود را گسـترش داد. مدل‌هایی مانند Vigor و سپس خانواده TL و RL به این برند کمک کردند تا در بخش‌های مختلف بازار سدان‌های لوکس حضور داشته باشد. فناوری نیز به یکی از ابزارهای اصلی تمایز تبدیل شد؛ سامانه‌های ناوبری ماهواره‌ای و امکانات ارتباطی پیشرفته، در کنار توجه به کیفیت کابین و ارگونومی، تصویری فناورانه از برند ایجـاد کردند. در سـال ۲۰۰۰، آکورا با معرفی MDX قدمی مهم در مسیر تازه‌ای برداشت. این شاسی بلند لوکس با سـه ردیف صندلی اسـتاندارد، ترکیبـی از فضای خانوادگی، راحتی و قابلیت‌های رانندگی ارائه می‌کرد. MDX فقط یک مدل جدید نبود؛ نشانه‌ای از تغییر سلیقه بازار بود، بازاری که به‌تدریج از سـدان‌های بزرگ به سوی خودروهای چندمنظوره و شاسی بلندها حرکت می‌کرد. آکورا این تغییر را جدی گرفت و در سال‌های بعد، مدل‌هایی مانند RDX را نیز به خانواده خود افزود.

آینده‌ای میان بنزین و برقی‌سازی

امـروز آکورا در بـازار آمریکای شـمالی بـا مدل‌هایی مانند RDX، ADX، Integra و MDX فعالیـت می‌کند و در کنار حفظ پیشـرانه‌های بنزینی توربوشارژ و سـامانه چهارچرخ محرک SH-AWD، برای توسـعه فناوری‌های هیبریدی نیز برنامه دارد. این برند اکنون می‌کوشد میراث عملکردمحور خود را با الزامات تازه صنعت خودرو هماهنگ کند. هرچند در ایران، آکورا به علت محدودیت‌های واردات هرگز به اندازه هوندا یا برخی برندهـای لوکس ژاپنی حضوری گسـترده و رسمی نداشت.

منبع: سایت رسمی acura