

آنچه باید از پژوهای جدید ایران خودرو بدانید(قسمت سوم)؛

پژو ۵۰۸؛ رقیب خیالی رنو تلیسمان

بعد از تحلیل پژوهای ۲۰۰۸ و ۳۰۱ در سومین و آخرین بخش از بررسی‌های مربوط به پروژه مشترک ایران خودرو و پژو به ۵۰۸ می‌رسیم. سدان پر زرق و برق و البته گران‌قیمتی که خیلی دوست دارد خودش را رقیب سدان خوش‌سیمای رنو یعنی تلیسمان نشان دهد. پژوی فوق با قیمت تقریباً ۱۸۰ میلیون تومانی رکورد گران‌ترین محصول ایران خودرو را خواهد شکست و البته همین رکورد بی‌تردید برایش در دسرساز خواهد بود.

به گزارش خبرنگار گروه اقتصادی ایسکانیوز؛ سال ۲۰۱۱ کمپانی پژو به منظور جایگزینی مدل ناموفق ۴۰۷ (که اتفاقاً در ایران نیز شکست‌خورده به حساب می‌آید)، پروژه جدیدی به اسم ۵۰۸ را استارت زد. از آنجایی که پژو و سیتروئن شرکای تجاری هستند، ۵۰۸ روی پلت‌فرم سیتروئن ۵ قدیمی طراحی شد. بنابراین همین ابتدای کار می‌توان فهمید که خودروی فوق حرف تازه‌ای برای گفتن ندارد. تنها محض اطلاع بد نیست بدانید که هم‌زمان با ساخت این خودرو در فرانسه، کارخانه چینی شرکت پژو در ووهان نیز اقدام به مونتاژ آن کرد. بعدها سایت‌های نیجریه و مالزی نیز به این لیست اضافه شدند.

پژو علاوه بر ویرایش سدان (صندوق‌دار ۴ درب) یک نمونه استیشن آن را نیز برای اروپایی‌ها طراحی کرده بود. چهره محصول فوق در ابتدای حضورش در بازار، چنگی به دل مشتریان نمی‌زد. زبان تکراری طراحی، باز هم شیرهای فرانسوی را به چالش انداخته بود. سه سالی طول کشید که آن‌ها نیاز مشتریان خود را درک کنند و سپس به فکر عرضه یک نسخه فیس لیفت افتادند. اما طبیعی بود که این تغییر نیز با جریان گرافیک بصری روز دنیا هم‌خوانی نداشت. به همین خاطر سومین طراحی ۵۰۸ در ۲۰۱۵ صورت گرفت. این مدل همان نسخه‌ای است که گفته می‌شود قرار است در بازار ایران بیاید. این را هم بدانید بد نیست که این خودرو در بازار چین توسط شریک تجاری پژو یعنی دانگ‌فنگ تولید می‌شود و از سویی دیگر دانگ‌فنگ شریک تجاری ایران خودرو در ایران است!

۵۰۸ زیر ذره‌بین

پژو ۵۰۸ در ایران تنها با یک تیپ و موتور عرضه می‌شود. ایران خودرو سراغ نمونه ۱.۶ لیتری توربوشارژر آن رفته است. خودرویی با ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت که صفر تا صد را در ۸.۹ ثانیه طی می‌کند و در نهایت به سرعت ۲۱۰ کیلومتر در ساعتی می‌رسد. این خودروی ۴.۸ متری با وزن سنگین ۱.۵ تنی خود، به یک جعبه‌دنده اتوماتیک ۶ سرعته تجهیز شده است.

گیربکس سنتی که پژو و سیتروئن آن را روی محصولات کوچک و معمولی خود نصب می‌کنند مانند پژو ۳۰۰۸ و سیتروئن ۴. این خودرو در حالی مدام خود را با سدان شاخص رنو یعنی تلیسمان مقایسه می‌کند که چه از نظر فنی و چه از نظر طراحی، نمی‌تواند در مقابل هم‌وطنش عرض اندام کند. رنوی فوق با همین حجم موتور توانسته ۱۹۰ اسب‌بخار نیرو تولید کند. شتاب صفر تا صد آن ۷.۶ ثانیه و سرعت نهایی‌اش ۲۴۰ کیلومتر در ساعت است.

این در حالی است که جعبه‌دنده تلیسمان نسخه مدرن ۷ سرعته دو کلاچه است. نکته جالب این است که ۵۰۸ حتی با قدرت کمتر، مصرف سوخت بیشتری دارد. این پژو به صورت ترکیبی در هر ۱۰۰ کیلومتر ۶.۹ لیتر سوخت نیاز دارد در حالی که رنوی رقیب مصرف میانگینی

۵۶ لیتری دارد. زبان طراحی تلیسمان چه در قسمت بیرون و چه در بخش داخلی کاملاً برتر از پژو است. گویا ۵۰۸ هنوز طبق سبک و سیاق همیشگی پژو یعنی محافظه‌کاری بیش از حد سیر می‌کند.

۵۰۸ در بازار

سدان جدید و پر از ادعای پژو و ایران‌خودرو، رقبای سرسختی در بازار دارد. این خودرو در حالی وارد ایران می‌شود که کهنه‌کارانی مانند اوپتیما، کمری و سوناتا برایش دندان تیز کرده‌اند. این خودرو ابتدا از سوی ایران‌خودرو حدود ۱۶۵ میلیون تومان اعلام شد ولی البته این ابهام در همان اولین پیش‌فروش شرکت نیز مشهود بود. جایی که قیمت نهایی خودرو رقم ۱۷۹ میلیون تومان را تجربه کرد. همان‌طور که تجربه ثابت کرده و دیگر جای تعجبی ندارد، مدتی بعد اعلام شد که احتمال افزایش تا ۱۸۵ میلیون تومان را نیز دارد.

این احتمال در تاریخ ۲۹ مرداد سال جاری تبدیل به واقعیت شد و بخش‌نامه فروش این خودرو با همین قیمت و تحویل ۲۰ روزه منتشر شد. لازم به ذکر است که در حال حاضر و در زمان نگارش این خبر، سایت ایران‌خودرو برای فروش و پیش‌فروش ۵۰۸ بسته بود. پیش‌فروش بحث‌برانگیزی که به‌صورت محدود و تنها در چند نمایندگی از پیش تعیین‌شده صورت گرفته بود.

بخش روابط عمومی و ارتباط با رسانه ایران‌خودرو که معمولاً عادت دارد چیزهای ساده را نیز در بوق و کرنا کند، به طرز عجیب نسبت به آغاز پیش‌فروش ۵۰۸ مهر سکوت بر لبان خود زد. شاید در ظاهر ۵۰۸ از تمام این رقبا ارزان‌تر باشد. ولی این روزها مشتری ایرانی به‌اندازه‌ای باتدبیر شده است که حاضر می‌شود پول بیشتری را برای محصول قابل اطمینان‌تر پرداخت کند.

ایران‌خودرو بعد از سال‌ها هنوز با مشکلات فراوانی در زمینه تأمین قطعات و خدمات پس از فروش خودروهای قدیمی‌اش مانند پژو ۲۰۶ و حتی سمند روبه‌رو است. بنا بر این حق با مشتری ایرانی است که نتواند دل به خدمات این خودروی جدید خوش کند. ۵۰۸ که قرار است یکی از میوه‌های برجام در زمینه تولید داخلی خودرو در همکاری با شرکای خارجی باشد، در حال حاضر به صورت وارداتی مطرح می‌شود و در آینده با فراهم شدن شرایط به صورت تولید داخل عرضه خواهد شد.

همین است که اکنون شاهد عرضه ۵۰۸ توسط نمایشگاه‌دارانی مانند کارما، جهان خودرو و دنیز خودرو با قیمت‌هایی پایین‌تر هستیم. این اتفاق را چگونه باید تحلیل کرد؟