

تجربه رانندگی با ب ام و i8؛ پادشاه شکست خورده - دیجیاتو

پویا بهرامی | یکشنبه، ۰۲ مهر ۱۳۹۶

شرکت بی ام و آلمان با معرفی دو مدل هیبرید و تمام الکتریکی خود یعنی i3 و i8 سری جدیدی از محصولات خود را روانه بازار کرد تا بیش از پیش نشان دهد که این شرکت یکی از عناصر مهم در تولید وسایل نقلیه در آینده خواهد بود.

گرچه به دلیل قیمت بالاتر و کاربرد به نسبت خاص این دو محصول، تولید این دو خودرو کمتر از دیگر محصولات بی ام و است به طوریکه فروش کلی بی ام و i8 از شروع عرضه تا سال 2016 میلادی در حدود 10 هزار دستگاه بوده است.



اما دلیلی که بی ام و i8 را برای ما خاص می کند. عرضه ناگهانی و دور از انتظار آن در کشور ما است که با حرف و حدیث های فراوانی همراه بود. از آن جا که زیر ساخت مشخصی برای خودروهای هیبریدی در کشور ما تعریف نشده است و حتی نمایندگی این شرکت نیز قصد عرضه این محصول در آن تاریخ را نداشت، در تعداد قابل توجهی بی ام و i8 روانه نمایشگاه های تهران شد و پس از حرف و حدیث های فراوان و دریافت پلاک ملی شاهد عرضه این خودرو با قیمت های نجومی نزدیک به 2 میلیارد تومان بودیم که نشان دهنده نبود هیچ گونه قانون و ضابطه مشخصی چه در زمان ورود و چه در زمان عرضه و قیمت گذاری این خودرو بوده است.



در هر صورت پای این خودرو به خیابان ها باز می شود و در فرصتی که دست داد به بررسی آن پرداختیم. در ادامه با ما همراه باشید تا برایتان از تجربه سواری با خودرویی که پیش نمایشی از آینده را به ما نشان می دهد بگوییم.

از معرفی آن بیش از 4 سال می گذرد

در چنین روزهایی در سال 2013 میلادی در نمایشگاه فرانکفورت آلمان i8 به صورت رسمی رونمایی شد. گرچه پیش از آن بی ام و کانسپت هایی را از این خودرو به نمایش گذاشته بود، اما تا دیدن محصول نهایی، طرفداران باید تا نمایشگاه فرانکفورت صبر می کردند.



این خودرو تنها در سایت تولیدی این شرکت در لایپزیک آلمان تولید می شود و با طول کلی 4.689 mm و عرض 1.942 mm و ارتفاع 1.298 mm تنها محصول شرکت بی ام و با ظاهری شبیه به یک خودروی سوپراسپرت موتور وسط است. وزن این خودرو نیز به 1539 کیلوگرم می رسد و تقسیم وزن آن به صورت 50/50 است. i8 در کلاس محصولات کوپه 2+2 قرار می گیرد که فضا برای 4 سرنشین را عرضه کرده است.

طراحی شجاعانه و بی مانند

بی ام و با ساخت این محصول ریسک بسیار زیادی را برای خود خرید و از آن جا که چنین ریسک هایی نیاز به تصمیمات شجاعانه دارد، طراحی این محصول نیز به گونه ای صورت پذیرفته تا شبیه به هیچ خودروی دیگر نباشد و در کنار خودروهای معمولی به مثابه یک فضا پیما جلوه کند.

در نمای جلو، جلو پنجره تو پر کلیوی شکل بی ام و با طراحی کشیده خود نمایی می کند که در وسط آن ها نیز دوربین دید جلو قرار گرفته است. چراغ ها نیز گرچه به جلو پنجره نچسبیده اند اما قرار گیری آن ها در یک پنل کلی این حس را به بیننده تداعی می کند. استفاده از چراغ LED و دی لایت و طراحی تهاجمی سپر جلو، کمتر نقصی را می توان به این بخش وارد کرد. کاپوت خودرو نیز در مرکز خود شاهد خروجی هوا است که به منظور خنک کاری و بهبود جریان هوا بر روی بدنه تعبیه شده است و بیشتر به مسائل فنی باز می گردد.



طراحی پنل های کناری و درب بدنه به نسبت ساده به نظر می رسند اما با باز شدن درب ها به صورت پروانه ای، شما را شگفت زده خواهند کرد. به گونه ای که ابهت آن را به رخ بیننده می کشند. ستون های باریک جلو که با شیب به نسبت نرم سقف به سمت ستون های C کشیده شده اند و یک فضای خالی برای گذر جریان هوا بین چراغ های LED عقب و بخش انتهایی ستون C به وجود آورده است.



این مسئله در بخش زیرین و پیش از چرخ های عقبی نیز مشاهده می شود تا جریان هوا را بهبود بخشند. با تمامی اوصاف بی ام و توانسته است به ضریب درگ 0.26 cd برسد تا جای ممکن مصرف انرژی را کاهش دهد. اما نکته خاصی که در بخش عقبی جلب توجه می کند طراحی سپر عقب است که نمای کلی آن یاد آور طراحی عقب پورشه 911 ها است و از آن جا که طرح کلی این بخش چندان سنخیتی با دیگر بخش ها و آلمان ها ندارد، عمدی بودن این مسئله را تشدید می کند. این بخش به کمک آلمان ها با رنگ متفاوت به نسبت بدنه جدا شده است و حکم چراغ دنده عقب را بازی می کند.

چرخ های 20 اینچی با پهنای کم 215 در جلو و 245 در عقب و فاق کوتاه نیز به بهبود وضعیت آیرودینامیکی خودرو کمک می کنند.



با باز کردن درب بدنه اولین نکته قابل توجه استفاده از قطعات فیبرکربنی است. بی ام و اتاقک این خودرو را به کلی از فیبرکربن پلاستیکی که با نام CFRP شناخته می شود، ساخته است. این قطعات به دلیل قیمت پایین تر تولید، قابلیت استفاده گسترده تری را به بی ام و می دهد. شاسی خودرو نیز تمام آلومینیومی است.

در هر صورت برای ورد به اتاق در بار اول قطعا دچار مشکل خواهید شد. زیرا فاصله بین صندلی و درب خودرو زیاد است. زبان طراحی داخلی بی ام و i8 نیز تا جای ممکن آینده نگرانه به نظر می رسد که گرچه همچنان می توان رگه هایی از طراحی دیگر محصولات بی ام و را در آن دید اما در جزئیات تفاوت های بسیاری وجود دارد.



بی ام و حتی طراحی جوی استیک دنده را به نسبت دیگر محصولات این شرکت متفاوت طراحی کرده است و طرح کلی فرمان، کنسول وسط و خروجی سیستم تهویه مطبوع را نیز باید اضافه کرد. صفحه نمایش LCD پشت آمپری 8.8 اینچی با توجه به مود رانندگی تغییر رنگ می دهد. صفحه نمایش 10.25 اینچی نیز سیستم iDrive را به نمایش می گذارد. فضای کابین برای دو سرنشین جلو کافی به نظر می رسد و فضای سر بسیار زیادی وجود دارد، اما در هر صورت صندلی های عقب چندان مناسب افراد بزرگسال نیستند و بیشتر جنبه استفاده در شرایط اضطراری را دارند.



وضعیت کیفیت کلی کابین را نیز نمی توان در حد یک خودروی 140 هزار دلاری قلمداد کرد. گرچه بی ام و با استفاده از قطعات تا حد ممکن سبک سازی شده با قابلیت بازیافت را در داخل اتاق استفاده کرده است که خود می تواند دلیلی بر این حس استفاده از قطعات ارزان قیمت باشد.



سطح امکانات بالا برای یک خودروی اسپرت

بی ام و سعی کرده تا جای ممکن در بخش امکانات رفاهی و سرگرمی تعادلی مناسب را برقرار کند و با عرضه فن آوری های هوشمند همچون I remote خودرو را به تلفن هوشمند شما متصل کند.



گرچه ریموت i8 را باید به تنهایی یک گجت جذاب قلمداد کرد که در نسل جدید بی ام و سری 7 به تکامل کامل رسیده است. از امکانات بی ام و i8 می توان به موارد کلی زیر اشاره کرد. سیستم تهویه مطبوع دو منطقه ای، صندلی های تمام برقی، هدآپ دیسپلی، کروز کنترل هوشمند، دوربین

دید جلو و عقب، کامپیوتر مسافرتی، سیستم صوتی با 11 اسپیکر، ایربگ دوگانه جلو، ایربگ سر، ایربگ جانبی و...



قوای محرکه هوشمندانه بی ام و i8

شاید یکی از مهم ترین دلایلی که این مدل را از دیگر خودروها جدا می سازد، قوای محرکه بی مانند آن باشد. استفاده از یک موتور 3 سیلندر آن هم به حجم تنها 1.5 لیتر در نگاه اول مسخره به نظر می رسد و اگر آن را با سوپراسپرت ها با موتورهای حجیم و تعداد سیلندر بالا مقایسه کنیم، همینطور است. اما بی ام و با استفاده از موتور با کد B38 تمامی قواعد بازی را عوض کرده است. این موتور با استفاده از یک توربوشارژر دو بخشی با بوست 22 psi، توانایی تولید 228 اسب بخار قدرت در حداکثر دور 5800 و حداکثر گشتاور 320 نیوتن متر در دور 3700 را دارا است. برای مقایسه می توان این موتور را با موتور بی ام و های 528 و 320 نسل جدید مقایسه کرد که در عمل چیزی از آن ها کم ندارد.



با نسبت تراکم 11 به 1 و استفاده از سیستم تزریق مستقیم سوخت و تایمینگ متغیر سوپاپ ها موسوم به dual-vanos یکی از فن آور ترین موتورهای بنزین سوز به شمار می رود. بی ام و برای این موتور یک ژنراتور برقی را نیز قرار داده است که به یک جعبه دنده 6 سرعته ساخت شرکت آیسین ژاپن کوپل می شوند. محل قرار گیری این موتور در وسط شاسی است و تمامی این قدرت را به چرخ های عقبی منتقل می کند. همچنین بی ام و برای این موتور یک باک به ظرفیت 42 لیتر را قرار داده است. اما تغییر دهنده بازی موتوری است که بر روی محور جلو قرار گرفته و i8 را تبدیل به یک خودروی هیبرید می کند. این موتور الکتریکی با توانایی تولید قدرتی معادل 128 اسب بخار و 249 نیوتن متر گشتاور از باتری های به ظرفیت 7.1 kwh لیتیوم یونی تغذیه می شود که قابلیت شارژ مجزا با اتصال به برق شهری را دارند برای این موتور نیز بی ام و یک جعبه دنده خودکار 2 سرعته را در نظر گرفته که به صورت کامپیوتری کنترل می شوند. در مجموع قدرت به 356 اسب بخار و مجموع گشتاور نیز به رقم بالای 570 نیوتن متر می رسد.



سیستم تعلیق جلو از نوع مولتی لینک و در عقب از نوع 5 اتصاله است و از این نظر i8 مجهز به یک سیستم تعلیق کامل است. در حالت تمام الکتریکی و شارژ بودن باتری ها، برد باتری ها در حدود 35 کیلومتر است. با توجه به ظرفیت بسیار پایین تر باتری های این خودرو به نسبت رقبای تمام الکتریکی همچون تسلا نمی توان انتظار برد بیشتری را داشت. طبق ادعای شرکت این خودرو در عرض 4.4 ثانیه از صفر به 100 کیلومتر می رسد.

تجربه رانندگی با بی ام و i8

تقریباً چیزی به اسم دکمه استارت موتور وجود ندارد و با فشردن دکمه استارت، بدون هرگونه صدایی می‌توانید حرکت را آغاز کنید. با قرار گیری در صندلی راننده و ارتفاع به نسبت پایین آن بیش از هر خودروی دیگری نزدیک به زمین خواهید بود. دید رو به بیرون نیز به نسبت مناسب ارزیابی می‌شود.



گرچه دید عقب تعریفی ندارد و مجبور به کمک گرفتن از دوربین عقب هستید. در زیر دکمه استارت/استاپ، دکمه eDrive قرار دارد که با فشردن آن خودرو تنها از قوای محرکه الکتریکی استفاده خواهد کرد.



بی ام و 3 حالت کلی رانندگی را برای i8 در نظر گرفته است. Eco pro، comfort و sport حالت های قابل انتخاب است که بسته به سبک رانندگی می‌توانید آن را تغییر دهید. تجربه رانندگی با i8 را باید متفاوت با هر خودروی دیگری دانست. گرچه از نظر سواری بدون تولید هرگونه صدا می‌توان آن را با خودرویی همچون تویوتا پریوس قلمداد کرد. اما به محض فشردن پدال گاز موتور بنزینی همانند یک ستاره معجزه آسا وارد عمل می‌شود و به مدد شتاب اولیه موتور برقی، شاهد یک شتاب گیری طوفانی خواهید بود.

گرچه هرگز نمی‌توان انتظار شتاب گیری خودرویی همچون تسلا مدل S را از i8 داشت، اما بی ام و به مدد وزن بسیار پایین تر در حدود 700 کیلوگرم و هنر شرکت بی ام و در ساخت خودروهای با هندلینگ بالا، تسلا را در جاده های پر پیچ و خم با چالشی اساسی رو به رو خواهد کرد.



همچنین شیفتر های پشت فرمان به شما اجازه می‌دهد تا نهایت لذت رانندگی در حالت دستی را با بی ام و i8 ببرید. در حالت اسپرت پس از فشار پدال گاز صدای آگزوز به صورت تصنعی از طریق اسپیکرها در داخل اتاق پخش می‌شود تا حس هیجان بیشتری به شما تزریق کند. گرچه به شخصه طرفدار این قضیه نیستم و صدای معمول موتور 3 سیلندر که اتفاقاً صدای تند و تیز و خوبی برخلاف ظاهرش تولید می‌کند را می‌پسندم.



از نظر دینامیک رانندگی i8 به دلیل استفاده از لاستیک های باریک و نبود چسبندگی بالا نمی‌تواند همانند یک خودروی اسپرت واقعی همچون پورشه 911 باشد. مصرف سوخت خودرو نیز در خارج از ایران در حدود 4.1 لیتر در هر 100 کیلومتر ارزیابی شده است که به دلیل کیفیت پایین تر بنزین در ایران رقم 6 لیتر را رد می‌کند. کیفیت سواری با توجه به تعلیق پیشرفته خودرو مناسب ارزیابی می‌شود اما انتظار نرمی بیش از حد را از آن نداشته باشید، در حین گذر از دست اندازها نیز کوبش احساس می‌شود. برای شارژ باتری ها نیز به زمانی بیش از 7 ساعت نیاز است که یکی از

دلایل آن افت آمپراژ برق شهری ایران است.



بی ام و i8 را نه می توان یک خودروی اسپرت واقعی قلمداد کرد و نه می توان از آن انتظار یک خودروی فوق هوشمند همچون محصولات تسلا را داشت. در واقع بی ام و با عرضه این خودرو سعی کرده تا ترکیبی از قابلیت خودروهای مختلف را در یک محصول با ظاهر اسپرت و خاص ارائه کند، تا از آن چه که در آینده صنعت خودروسازی به وقوع خواهد پیوست را به نمایش بگذارد. همانند تلفن های هوشمند که امکانات فراوانی را در یک عنصر واحد به مخاطب عرضه می کنند.



محصولات میلیون دلاری همچون فراری لفراری و مک لارن P1 و حتی پورشه 918 نیز از قوای محرکه هیبریدی همچون i8 بهره می برند، اما تولید بسیار محدود آن ها از آن جا که در رده ابرخودروها به حساب می آیند باعث می شود بی ام و i8 را به واقع یک نسخه با قیمت بسیار کمتر و کاربردی تر این ابر خودرو ها دانست.



خودرویی بدون گارانتی با آینده ای نامعلوم

در حال حاضر بی ام و i8 در نمایشگاه های تهران در حدود 750 میلیون تا 1 میلیارد تومان قیمت گذاری شده است و از بازار چندان پر رونقی هم بهره نمی برد و افت قیمتی چند صد میلیونی را نسبت به زمان عرضه اولیه این خودرو نشان می دهد.



همچنین کاربردی بودن i8 در خیابان های ایران نیز با چالش هایی همراه است، برای مثال به دلیل ارتفاع بسیار اندک خودرو، امکان گذر از روی سرعت گیرهای غیر استاندارد برای i8 وجود ندارد و مالکین علاقه مند به سفر، گاها ناچار به استفاده از خودرو بر برای انتقال ب ام و جذاب خود به مناطق شمالی هستند.

بنابراین می توانید تصور کنید که تجربه اوج لذت رانندگی در جاده های کوهستانی عملا برای مالکین این ب ام و گران قیمت، دست یافتنی نیست و چنین خودرویی در جاده های غیر استاندارد کشورمان بیش از آنکه لذت بخش باشد، دردسر ساز ظاهر می شود.

از آن جا که این خودرو توسط نمایندگی بی ام و در ایران پوشش داده نمی شود و خدمات گسترده ای نیز برای آن وجود ندارد قطعا مالکان خود را پس از برخورد با یک مشکل کوچک به دردسر خواهد انداخت.



این خودرو به دلیل این که از سیستم های پیشرفته و پیچیده ای در بخش فنی سود می برد، نیازمند خدمات ویژه ای است به گونه ای که در کشورهای دارای نمایندگی رسمی نیز با مشکلاتی همراه بوده است که باعث شده تا تمامی نمایندگی های این شرکت صلاحیت ارائه خدمات به این خودرو را نداشته باشند و نمایندگی های مخصوصی که دوره های لازم را گذرانده اند تنها قادر به ارائه خدمات هستند.

[دیجیاتو](#)