

گذر از شمالغرب؛ تجربه سفر ۲۰۰۰ کیلومتری با MVM X33 و MVM X22 - دیجیاتو

تیم خودرو | سه شنبه، ۲۹ اسفند ۱۳۹۶

ایران بزرگ و پهناور با اقلیم و شرایط آب و هوایی متفاوت و اسفالت ناهموار و جاده های خطرناک، یکی از تصادف خیز ترین کشورهای جهان و پر چالش ترین مناطق کره زمین برای سفر جاده ای محسوب می شود.

در واقع کافیسیت تا تجربه تردد در کشورهای شرقی و غربی را داشته باشید تا تفاوت های بنیادین ایران با سایر کشورهای جهان را به چشم ببینید. به جرات می توان گفت که با توجه به اقلیم گرم و خشک، جاده های پیچ در پیچ کوهستانی و کیفیت و ایمنی راه ها، ایران در زمره چالش برانگیز ترین کشورهای جهان برای تست و بررسی خودرو قرار می گیرد.



گردنه حیران

در چنین شرایطی اما چینی ها از اعتماد به نفس تاخت و تاز در بازار خودرو ایران برخوردار شده اند و حالا ایران را به عنوان یکی از مهم ترین مقاصد صادراتی خود مد نظر دارند، پس از پیشرفت قابل توجه خودروهای چینی طی چند سال اخیر، حالا چینی ها می خواهند ببینند که شرایط لازم را برای کسب نمره قبولی در وضعیت سخت و چالش برانگیز جاده های ایران بدست آورده اند یا خیر؟



دریای خزر

در همین راستا درست پیش از تحویل سال، فرصتی دست داد تا با همکاری شرکت مدیران خودرو، تجربه 2000 کیلومتر سفر جاده ای را در منطقه شمال غربی ایران داشته باشیم. مسیر سفر به گونه ای انتخاب شده بود که تنوع اقلیمی زیادی برای تست خودروها وجود داشته باشد و رانندگان که از خبرنگاران حوزه خودرو بودند، بتوانند هر دو مدل را در وضعیت های متفاوت بررسی نمایند.



مسیر این سفر 2000 کیلومتری شامل حرکت از تهران و رفتن به آستارا از مسیر بزرگراهی رشت و پس از آن گذر از گردنه حیران و رفتن به شهر های اردبیل، تبریز و ارومیه می شد.

پس از حضور در کنار دریاچه ارومیه، حرکت به سمت سنندج آغاز شد و در نهایت نیز پایان مسیر گذر از مسیر اتوبانی همدان، جاده های دوبانده رفت و برگشت به غار علیصدر و در نهایت بازگشت به تهران از طریق جاده ساوه بود.

از موارد مهم در این سفر می توان به حضور 4 سرنشین در هر یک از خودروها با اسباب و اثاثیه اشاره کرد که شرایطی مشابه سفر خانوادگی را پدید می آورد، همچنین به دلیل شرایط متغییر آب و هوایی در واپسین روزهای سال، در مقاطعی استفاده از بخاری یا کولر الزامی به نظر می رسید و از همین رو بررسی خودروها در شرایط کاملا متفاوت امکان پذیر شده بود.



در معرفی دو خودرو به صورت کلی می توان گفت که ام وی ام ایکس 22 به عنوان یک مینی کراس اوور یا هاچ بک کراس، از پیشرانه ای 1.5 لیتری به قدرت 105 اسب بخار بهره می برد و در دو تیپ با گیربکس 5 سرعته دستی یا 4 سرعته اتوماتیک قابل خریداری است که البته در مدل اتوماتیک و فول آپشن قیمت این خودرو حالا به حدود 72 میلیون تومان رسیده است.

مدل بزرگتر MVM X33 S نیز از نمونه های فیس لیفت ایکس 33 های قدیمی محسوب می شود و حالا تنها با گیربکس ضریب متغییر CVT و پیشرانه 2 لیتری با قدرت 139 اسب بخار و قیمتی در حدود 84 میلیون تومان قابل خرید است.



از این رو در این سفر با دو کراس اوور تک دیفرانسیل چینی طرف بودیم که هریک نیز به نوبه خود در زمره خودروهای پر فروش بازار قرار دارند.

طبیعتا توصیف لحظه به لحظه یک سفر بلند مدت 2000 کیلومتر در این مقال نمی گنجد اما با کمی خلاصه سازی می توان به چند مورد مهم اشاره کرد.

- هر دو خودرو برای 3 یا 4 سرنشین فضای نسبتا کافی را ارائه می دهند اما در صورت اضافه شدن نفر پنجم، وضعیت بسیار سخت خواهد شد، البته شکی نیست که از این میان شرایط X33 به دلیل ابعاد بزرگتر اتاق بهتر است.
- هندلینگ و پایداری X33 در پیچ ها تا حدی مناسب تر از X22 به نظر می رسد اما احساس راننده پشت فرمان ممکن است متفاوت باشد که این امر از تعلیق سفت تر X22 ناشی می شود.



دریاچه ارومیه

- در واقع بازی بدنه (حرکت گهواره ای) ام وی ام X22 در گذر از پیچ ها کمتر از X33 محسوس است اما در عین حال راننده X33 اطلاعات دقیق تری را از میزان پایداری

خودرو در پیچ ها دریافت می کند.

- سفتی تعلیق عقب X22 در گذر از برخی ناهمواری ها و سرعت گیر ها می تواند آزاردهنده باشد.
- صدای پیشرانه هر دو خودرو در رانندگی با سرعت یکنواخت قابل قبول است اما در زمان شتاب گیری ها و با توجه به زیر بار رفتن ناگهانی پیشرانه، صدای نفوذی به کابین می تواند آزار دهنده باشد.
- ضرایب گیربکس X22 برای کاستن از مصرف سوخت اندکی سبک انتخاب شده اند و با توجه به شرایط جاده های ایران به نظر می رسد که طراحی گیربکس با ضرایب سنگین تر می تواند مثرم تر باشد.



- عملکرد گیربکس اتوماتیک و CVT ام وی ام X33، در مقایسه با سایر خودروهای موجود در بازار قابل قبول به نظر می رسد.
- مصرف سوخت ام وی ام X22 در شرایط مشابه رانندگی جاده ای در حدود 2 لیتر کمتر از MVM X33 و در محدوده 7.5 لیتر در یکصد کیلومتر قرار می گیرد که رقمی اقتصادی برای یک کراس اوور کوچک است.
- شتاب هیچ یک از دو خودرو هیجان انگیز یا فوق العاده نیست اما با توجه به وضعیت سایر خودروهای موجود در جاده های کشورمان می توان گفت که هر دو مدل X22 و X33 از عملکرد حداقلی ای برای پیمودن مسیرهای جاده ای برخوردارند و انجام سبقت گیری های نسبتا ایمن با آن ها امکان پذیر است.



- طراحی و کیفیت صندلی های MVM X33 به خصوص در ردیف جلو مناسب تر از X22 ارزیابی می شود.
- عملکرد ترمز هر دو خودرو خوب است و در استفاده مکرر در مسیرهای کوهستانی نیز افت توان محسوسی به چشم نمی خورد.
- ارگونومی، میزان تسلط به جاده و دید رو به عقب توسط آینه های جانبی مناسب به نظر می رسد و آپشن های رفاهی و تجهیزات جانبی دو خودرو نیز در طول تست چهار روزه و دو هزار کیلومتری مشکل خاصی را از خود نشان ندادند. همچنین عملکرد خودروها در شرایط لغزنده و بارانی و عملکرد چراغ ها در هنگام رانندگی شبانه مناسب به نظر می رسد.



در مجموع می توان شجاعت و جسارت مدیران چینی و ایرانی شرکت مدیران خودرو برای برگزاری چنین تستی را تحسین کرد و امیدوار بود که مهندسان چینی با بررسی دقیق تر شرایط جاده های ایران، نسبت به اعمال تغییرات مهندسی در راستای بهبود کیفیت و عملکرد محصولات خود اقدام

نمایند.



وضعیت جاده های ایران به گونه ایست که هندلینگ مناسب، وجود سامانه ESP، فرمان و ترمز های دقیق و پیشرانه ای با توانمندی بالا برای تسهیل سبقت گیری می تواند بسیار تعیین کننده باشد، همچنین با توجه به ناهمواری های متعدد و متنوع راه های کشورمان نیز استفاده از سیستم های تعلیق ساده با عملکرد خشک و سفت موجبات آزردهی خاطر سرنشینان را فراهم می آورد و از این رو به نظر می رسد که به خصوص برای خودروهای کراس اوور مرتفع، استفاده از تعلیق مولتی لینک می تواند به یک مزیت رقابتی در بازار مبدل شود.



[دیجیاتو](#)