

داستان تولد و تکامل مرسدس بنز «جی کلاس»



گروه بین الملل: کمتر خودرویی در تاریخ صنعت خودرو وجود دارد که بتواند بیش از چهار دهه با همان شمایلی کلی اولیه روی خط تولید باقی بماند و در عین حال، مسیر خود را از یک وسیله نقلیه کاری و نظامی به یکی از گران ترین و لوکس ترین شاسی‌بلندهای جهان تغییر دهد. مرسدس‌بنز جی‌کلاس یکی از همین استثناهاست؛ خودرویی که در ابتدا برای عبور از مسیرهای دشوار و انجام مأموریت‌های سخت ساخته شد، اما به مرور زمان جایگاه خود را در میان خودروهای لوکس، خاص و حتی کلکسیونی پیدا کرد.

داستان جی‌کلاس در سال ۱۹۷۲ آغاز شد؛ زمانی که شرکت دایملر-بنز و شرکت اتریشی اشتایر-دایملر-پوخ همکاری خود را برای توسعه یک خودروی چهارچرخ محرک آغاز کردند. هدف اولیه، ساخت خودرویی بود که بتواند در مسیرهای صعب‌العبور عملکرد قابل‌اتکایی داشته باشد و در عین حال برای استفاده در جاده‌های معمولی نیز مناسب باشد. هفت سال بعد، نخستین نسل این خودرو با کد دبلیو ۴۶۰ معرفی شد و پروژه‌ای که در ابتدا ماهیتی کاملاً کاربردی داشت، به یکی از ماندگارترین محصولات تاریخ مرسدس‌بنز تبدیل شد.

امروز جی‌کلاس دیگر فقط یک خودروی آفرودی نیست. این خودرو برای بسیاری از علاقه‌مندان خودرو، نمادی از دوام، طراحی کلاسیک، توانایی خارج از جاده و البته تجمل است؛ محصولی که در طول سال‌ها بارها از نظر فنی تغییر کرده، اما هویت اصلی خود را تقریباً دست‌نخورده حفظ کرده است.

آغاز یک همکاری تاریخی در اتریش

برای پیدا کردن نقطه شروع جی‌کلاس باید به سال ۱۹۷۲ بازگشت. در آن زمان دایملر-بنز و شرکت اشتایر-دایملر-پوخ تصمیم گرفتند برای ساخت یک خودروی همه‌جارو با یکدیگر همکاری کنند.

پروژه قرار بود محصولی را به وجود بیاورد که برای مشتریان حرفه‌ای، سازمان‌های دولتی، نیروهای نظامی و البته کاربران عادی قابل استفاده باشد. مهندسان از همان ابتدا با یک مأموریت ساده اما دشوار روبه‌رو بودند؛ خودرو باید در زمین‌های نامهور توانایی بالایی داشته باشد، اما در جاده نیز مانند یک خودروی واقعی قابل استفاده باشد. نتیجه این رویکرد، استفاده از ساختاری بود که بعدها به یکی از امضاهای فنی جی‌کلاس تبدیل شد؛ شاسی نردبانی مستحکم، محورهای صلب و سامانه چهارچرخ محرک. این خودرو برای عبور از مسیرهایی ساخته شد که بسیاری از خودروهای سواری و حتی برخی خودروهای آفرودی در آنها با مشکل مواجه می‌شدند. توسعه خودرو در اتریش انجام شد و تولید سری آن نیز در شهر گراتس شکل گرفت؛ شهری که تا امروز با تاریخ جی‌کلاس پیوند خورده است.

از نیروهای نظامی تا خودروی پاپ

یکی از عواملی که به شهرت جهانی جی‌کلاس کمک کرد، حضور آن در مأموریت‌ها و کاربردهای متفاوت بود. این خودرو در اختیار سازمان‌های دولتی و نظامی کشورهای مختلف قرار گرفت و به دلیل ساختار مقاوم خود، در محیط‌های سخت مورد استفاده قرار گرفت. در سال ۱۹۸۰ نیز یک نسخه ویژه از مدل ۲۳۰ جی به خودروی مورد استفاده پاپ ژان پل دوم تبدیل شد؛ خودرویی که بعدها به نام «پاپاموبیل» شناخته شد و تصاویر آن در سراسر جهان منتشر شد. این اتفاق از نظر تبلیغاتی برای جی‌کلاس اهمیت زیادی داشت. خودرویی که قرار بود برای مسیرهای دشوار ساخته شود، حالا در یکی از شناخته‌شده‌ترین رویدادهای عمومی جهان نیز دیده می‌شد. اما نقطه مهم دیگری نیز در تاریخ جی‌کلاس در حال شکل‌گیری بود؛ حضور در مسابقات آفرود.

❑ **ورود ای‌ام‌جی؛ جی‌کلاس قدرتمندتر می‌شود**

وقتی یک خودروی آفرودی به سمت لوکس شدن حرکت می‌کند، طبیعی است که نسخه‌های قدرتمند نیز بخشی از داستان آن باشند. ای‌ام‌جی در ادامه نقش مهمی در تغییر شخصیت جی‌کلاس ایفا کرد. این خودرو حالا قرار نبود فقط از شیب‌های سنگی و مسیرهای گلی عبور کند؛ قرار بود در جاده نیز عملکردی در حد خودروهای اسپرت ارائه دهد. در سال ۱۹۹۳، ای‌ام‌جی نسخه ۵۰۰ جی‌ای شش لیتری را با قدرت حدود ۳۰۰ اسب‌بخار عرضه کرد. چند سال بعد، نسخه‌های قدرتمندتر ای‌ام‌جی نیز وارد خانواده جی شدند. در سال ۲۰۰۴ و همزمان با بیست‌وپنجمین سالگرد جی‌کلاس، مدل جی ۵۵ ای‌ام‌جی مجهز به سوپرشاژر معرفی شد؛ خودرویی با موتور هشت سیلندر که ۴۷۶ اسب‌بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد.

ترکیب یک شاسی‌بلند جمعی‌ای و سنگین با قدرتی در حد خودروهای اسپرت، یکی از عجیب‌ترین‌ و در عین حال جذاب‌ترین فرمول‌های صنعت خودرو بود. جی‌کلاس از یک وسیله کاری به خودرویی تبدیل شده بود که مشتریان ثروتمند می‌توانستند برای لذت رانندگی، پرستیش و استفاده روزمره خریداری کنند.

رد پای محمدرضا شاه در تولد جی کلاس

شاید یکی از کمتر شنیده‌شده‌ترین بخش‌های تاریخ جی‌کلاس، ارتباط مستقیم شکل‌گیری این خودرو با ایران باشد؛ ارتباطی که نام محمدرضا شاه پهلوی را نیز وارد داستان تولد یکی از مشهورترین شاسی‌بلندهای جهان می‌کند.

در اوایل دهه ۱۹۷۰، ایران به خودرویی توانمند برای استفاده در مناطق مرزی و مسیرهای صعب‌العبور نیاز داشت. در همان دوره، محمدرضا شاه پهلوی از سهامداران مهم دایملر-بنز بود و بر اساس روایت‌های تاریخی، پیشنهاد توسعه یک خودروی چهارچرخ محرک قدرتمند را به این شرکت مطرح کرد.

ایده اصلی، ساخت خودرویی بود که بتواند در شرایط سخت جغرافیایی ایران، از مناطق کوهستانی گرفته تا بیابان‌ها و مسیرهای مرزی، عملکرد قابل‌اتکایی داشته باشد. در واقع قرار بود خودروی جدید علاوه بر قابلیت‌های نظامی و مرزبانی، از دوام و توانایی حرکتی بالایی نیز برخوردار باشد.

همین نیاز، یکی از عوامل مهمی بود که دایملر-بنز را به سمت همکاری با شرکت اتریشی اشتایر-دایملر-پوخ سوق داد. در سال ۱۹۷۲ همکاری دو شرکت برای توسعه این خودروی همه‌جارو آغاز شد و پروژه‌ای شکل گرفت که بعدها با نام «خودروی زمین‌رو» شناخته شد و در نهایت به تولد جی‌کلاس انجامید. برخی روایت‌ها از سفارش اولیه حدود ۲۰ هزار دستگاه برای

خودرویی که ظاهرش تسلیم زمان نشد

جی‌کلاس در شهر گراتس جشن گرفته شد. این خودرو یک جی ۵۰۰ بود که با رنگ آبی خاص و تجهیزات آفرودی تولید شد. رسیدن به این عدد برای خودرویی که تولیدش از ابتدا در مقیاس محصولات پرتیراژ مرسدس‌بنز طراحی نشده بود، اهمیت زیادی داشت. جی‌کلاس هیچ‌وقت قرار نبود مانند یک سدان اقتصادی میلیون‌ها دستگاه فروش داشته باشد. فلسفه آن متفاوت بود؛ تولید محدودتر، عمر طولانی‌تر و تمرکز بر مشتریان خاص. همین محدودیت نسبی در تیراژ نیز به حفظ هویت خاص خودرو کمک کرد.

هویت بصری جی‌کلاس شدند. حتی زمانی که فناوری و امکانات خودرو به‌شدت تغییر کرد، طراحان تلاش کردند ظاهر کلی را حفظ کنند. همین موضوع باعث شد جی‌کلاس از بسیاری از خودروهای هم‌دوره خود متمایز شود. یک جی‌کلاس قدیمی و یک جی‌کلاس جدید، با وجود فاصله چند ده‌ساله، همچنان اعضای یک خانواده به نظر می‌رسند.

❑ **۳۰۰ هزار دستگاه؛ یک نقطه عطف**

در تابستان سال ۲۰۱۷ تولید سیصدهزارمین دستگاه

نسل جدید؛ تغییر بزرگ بدون خداحافظی با گذشته

سپری کند.

❑ **راز ماندگاری جی‌کلاس چیست؟**

شاید مهم‌ترین سؤال درباره جی‌کلاس این باشد که چرا این خودرو برخلاف بسیاری از محصولات قدیمی، قربانی تغییر سلیقه مشتریان نشد؟ پاسخ را باید در ترکیبی از چند عامل جست‌وجو کرد. نخست، طراحی آن است که از ابتدا شخصیت مشخصی داشت. دوم، توانایی‌های فنی بود که باعث شد خودرو صرفاً به ظاهر خشن وابسته نباشد. سوم، کیفیت و دوام ساختاری بود که به جی‌کلاس اجازه داد در بازار خودروهای دست‌دوم نیز جایگاه خاصی پیدا کند. عامل چهارم، تغییر هوشمندانه بازار هدف بود. مرسدس‌بنز به جای اینکه جی‌کلاس را از یک خودروی کاری به‌طور کامل حذف کند، به‌تدریج آن را در کنار بازار حرفه‌ای، وارد بازار لوکس نیز کرد. در نتیجه امروز جی‌کلاس هم می‌تواند یک خودروی نظامی یا امادای باشد و هم یک شاسی‌بلند فوق‌لوکس برای مشتریانی که به دنبال محصولی خاص هستند. همین دوگانگی شاید مهم‌ترین ویژگی این خودرو باشد.

سخن پایانی

داستان مرسدس‌بنز جی‌کلاس در حقیقت داستان مقاومت یک ایده در برابر گذر زمان است. ایده‌ای که در سال ۱۹۷۲ با هدف ساخت یک خودروی توانمند برای مسیرهای دشوار شکل گرفت و در سال ۱۹۷۹ به نخستین محصول تولیدی رسید، اما در ادامه مسیر بسیار متفاوتی را طی کرد. جی‌کلاس ابتدا یک خودروی کاری بود؛ سپس به وسیله‌ای برای ارتش و سازمان‌های دولتی تبدیل شد، در مسابقات سخت آفرود درخشید، به خودروی پاپ تبدیل شد، موتورهای هشت و دوازده سیلندر دریافت کرد، به‌دست ای‌ام‌جی سپرده شد و در نهایت به یکی از نمادهای خودروهای لوکس جهان تبدیل شد. با این حال، نکته جالب اینجاست که در تمام این سال‌ها، ظاهر و شخصیت اصلی آن تقریباً از بین نرفت. حتی نسل‌های جدید نیز تلاش می‌کنند همان تصویری را حفظ کنند که نخستین جی‌کلاس در اواخر دهه ۱۹۷۰ ایجاد کرد. تولید جی‌کلاس همچنان در گراتس اتریش ریشه دارد و این خودرو در سال‌های اخیر نیز به رشد خود ادامه داده است. حالا با ورود نسخه برقی، این خودرو وارد فصل تازه‌ای شده است؛ فصلی که شاید از نظر پیش‌رانانه با گذشته تفاوت زیادی داشته باشد، اما قرار نیست هویت اصلی جی‌کلاس را تغییر دهد. شاید به همین دلیل است که جی‌کلاس توانسته پس از بیش از چهار دهه همچنان یکی از شناخته‌شده‌ترین شاسی‌بلندهای جهان باقی بماند؛ خودرویی که زمانی برای عبور از میدان جنگ و مسیرهای صعب‌العبور ساخته شد، اما امروز در خیابان‌های لوکس ترین شهرهای جهان نیز یکی از شناخته‌شده‌ترین چهره‌های صنعت خودرو است. داستان جی‌کلاس هنوز تمام نشده است؛ چراکه این خودرو حالا در آستانه فصل جدیدی قرار دارد؛ فصلی که در آن باید ثابت کند می‌توان بدون خداحافظی با گذشته، وارد آینده شد.

