

کابین لوکس یا ظاهر رادیکال؟

معمای سلیقه‌ای خریداران ایرانی در فونیکس تیگو ۷ پرو و هایما ۸S

بازار کراس‌اوورهای جمع‌وجور و کوچک نه فقط در ایران، بلکه در جهان نیز انتها ندارد. چرا که مستقیمی جانشین سگمنت سدان‌های جمع‌وجور کوچک شده و با داشتن اندک ارتفاع بیشتر، حس اعتماد به نفس راننده و پرستیژ سواری با یک خودرو به ظاهر شاسی‌بلند را جایگزین هویت رایج خودروهای سواری کرده است.

به گزارش خبرنگاران گروه زندگی و سرگرمی گزارش خبر، در بازار خودرو ایران، سهم فروش در اختیار خودروسازان و مونتاژکاران داخلی است. ایران خودرو با گزینه‌ای خوش‌چهره نظیر هایما ۸S و مدیران خودرو به عنوان موفق‌ترین چینی‌ساز تاریخ ایران با تیگو ۷ پرو بسیار پرفروش، در مقابل یکدیگر قرار می‌گیرند.

معرفی هایما ۸S و تیگو ۷ پرو

برند هایما زاده سال ۱۹۹۲ میلادی است که بر اساس جوینت ونچر خودروسازی استان هاینان چین با شرکت مزدا شکل گرفت. حتی پس از خرید سهام مزدا از سوی FAW، این برند همچنان تکنولوژی مزدا را در محصولات روز خود به کار می‌برد. اما داستان حضور هایما در بازار ایران با دو کراس‌اوور SV و هایما S۵ ایران خودرو آغاز شد که از قضا استقبال بسیار خوبی را نیز در بازار ایران شاهد بودند.

بعد از آن نوبت به طیف جدید و مدرن‌تر خودروهای هایما از جمله ون یا MPV هایما YX و کراس‌اوور جدید ۸S بر اساس معیارها و زبان طراحی جدید برند رسید. هایما ۸S زاده سال ۲۰۱۹ است. با وجود سن قابل توجه این خودرو و عدم ارائه فیس‌لیفت از سوی هایما، ظاهر بیرونی ۸S هنوز گیرا و زیبا است.

نسل اول تیگو ۷ شرکت چری در نیمه دوم دهه ۱۳۹۰ از سوی مدیران خودرو روانه بازار شد. اگرچه در آن دوران هنوز مرز واضحی میان محصولات رده‌پایین و رده‌بالای چری در بازار ایران مشخص نشده بود و عملاً چیزی به نام برندهای زیرمجموعه پریمیوم و لوکس فونیکس و اکستریم وجود نداشت، اما تیگو ۷ از همان ابتدا از دیدگاه طراحی داخلی و خارجی، یک سر و گردن بالاتر از هر محصول تولیدشده دیگر چری می‌ایستاد.

گل کردن محصولات چری در بازار ایران مصادف با جداسازی سری پریمیوم این برند از محصولات رایج MVM تحت زیربرند جدید به نام فونیکس (Fownix) بود. جایی که دومین نسل از خانواده تیگو ۷ با نام رسمی تیگو ۷ پرو در سال ۱۴۰۰ روانه بازار ایران شد.

با داشتن ابعاد و اندازه نهایی بسیار نزدیک به خانواده تیگو ۸ (پرچمدار کراس‌اوورهای چری در بازار ایران) و همچنین قیمت رقابتی با محصولات هم‌کلاس، تیگو ۷ پرو خیلی زود به یکی از محبوب‌ترین محصولات تولیدی روز مدیران خودرو بدل شد. خودرویی که طراحی آن از قضا دقیقاً به سال ۲۰۱۹ بازمی‌گردد.

مقایسه طراحی ظاهری هایما ۸S با تیگو ۷ پرو

تصور آن که طراحی هر دو خودرو هایما ۸S و تیگو ۷ پرو در سال ۲۰۱۹ نهایی شده است شاید چندان قابل تصور نباشد. هایما ۸S (و دیگر محصول نوین آن یعنی YX) در مقایسه با آن چه از این برند در مدل‌های SV و S۵ دیده بودیم، هویتی بسیار متمایز را به نمایش می‌گذارد.

با وجود آن که اکنون نزدیک به ۷ سال از قدمت طراحی هایما ۸S می‌گذرد، المان‌های طراحی بدنه این خودرو به نسبت سایر محصولات هایما بسیار اغراق‌شده، مدرن و فضایی‌تر است. حجم‌پردازی‌های انجام‌شده بر بدنه ۸S نشان‌دهنده جسارت بیشتر طراحان این برند برای عرضه مدل‌های درخور بازار روز بین‌الملل است.

نمای جلو ساختار جلوینچره نسبتاً معاصر با گریل کرومی مشبک در اتصال به سیستم روشنایی در روز در بالاترین و بیرونی‌ترین نقطه از بدنه را به تصویر می‌کشد که حتی در صورت خاموش بودن سیستم روشنایی در روز (DRL) ظاهری بسیار خشن به همراه دارد.

سیستم روشنایی اصلی در پایین DRL و درون قاب مثلثی گوشه زیرسپر قرار گرفته و در قالب چهار لنز LED، اندکی به خودروهای کره‌ای دوران شباهت دارد. زیرسپر دارای تزئینات مشکی و گریل ساده افقی است که دیدگاه تناسب طراحی با تریم مشکی رنگ پلاستیکی دامن خودرو هماهنگ می‌شود.

بخش انتهایی هایما ۸S آن جایی است که می‌گوییم می‌توانست کمی بهتر باشد. سیستم روشنایی عقب یک نوار نسبتاً باریک سرتاسری افقی است اما گرافیک روشنایی آن در تاریکی شب زیبایی منحصره‌فردی به همراه دارد. شکاف‌های عمودی دو گوشه سپر در اتصال به تزئینات مشکی‌رنگ پایین بدنه تلاش دارد انسجام بصری با نمای جلو را حفظ کند. استفاده از تریم کرومی در شبیه‌سازی سراغروهای قلابی هم جای قدردانی دارد.

اما اگر کمی در خطوط بدنه هایما S8 دقیق شوید خواهید دید که اغراق از سر و روی آن جاری است. طراحی ستون D با برجستگی ممتد از سیستم روشنایی عقب و روی گلگیرها تا آینه جانبی، خط پایینی درها و بخصوص خط شخصیت ممتد از میانه در عقب تا روی کاپوت و بالای سیستم روشنایی در روز، حجم‌پردازی‌هایی جسورانه، اغراق‌شده و بلندپروازی طراحان هایما را به تصویر می‌کشد. زیبایی موضوعی بسیار سلیقه‌ای است اما ظاهر بیرونی S8 از نگاه نگارنده هنوز هم تا حدودی گیرا و رادیکال است.

در مقابل هر آنچه از هایما و زبان طراحی نوین این برند گفتیم، در خصوص نسل دوم تیگو ۷ تنها به صورت معکوس صدق می‌کند. نسل اول تیگو ۷ تلاش در ارائه طراحی رادیکال، فضایی، خاص و منحصر به فردی داشت که به قلم طراح بسیار مشهور کانادایی، جیمز هوپ رقم خورده بود.

نسل دوم تیگو ۷ اما تمام آن ذهنیت را کنار گذاشت، چرا که با رشد زیرمجموعه‌های گروه خودروسازی چری، این شرکت تلاش کرد تصویری پرمیوم و لوکس از محصولات آینده خود به تصویر بکشد.

بنابراین تیگو ۷ پرو نه تنها دیگر رادیکال و فضایی نبود بلکه بسیار میانه‌رو و منطبق بر اصول طراحی خودروهای رده‌بالا، با سادگی بیشتر و اغراق کمتر قلم خورد. نمای جلو سیستم روشنایی نسبتاً باریک و کشیده در اتصال به جلوپنجره نسبتاً بزرگ با گریل کرومی طرح موسوم به کهکشانی رایج در میان محصولات چری در آن دوران را به همراه دارد.

ساختار زیرسیر با دو شکاف مثلثی ساده مزین به سیستم روشنایی در روز نواری دوبل در دو گوشه به همراه زیرسیر مختصر و نوار نقره‌ای تزئیناتی بسیار ساده را در بر می‌گیرد. بخش انتهایی خودرو گرافیک طراحی چراغ‌های مستقل عقب اما پیوسته از طریق یک نوار باریک دربرگرفته با حفظ تضاد رنگی تریم تزئیناتی زیرسیر و به همراه نوار کرومی (منطبق بر سیر جلو) و البته سراغ‌زهای کرومی فیک، تناسب بصری با بخش جلو خودرو را به خوبی حفظ می‌کند.

نمای جانبی همانند هایما S8 با برجستگی و خط انحصاری گلگیرهای عقب و خط ممتد از سیستم روشنایی جلو تا عقب و همراه است اما به هیچ عنوان اغراق و حجم‌پردازی هایما را تکرار نمی‌کند. این ظاهر میانه‌رو و نسبتاً ساده اما شیک، احتمالاً از مهم‌ترین دلایل پذیرش گسترده‌تر سبک طراحی تیگو ۷ پرو از سوی عموم جامعه ایران بوده است.

مقایسه طراحی داخلی هایما S8 با تیگو ۷ پرو

پا به کابین هایما S8 که می‌گذاریم، بلافاصله شاهد قدمت طراحی و استفاده از المان‌های شناخته‌شده و الهام‌گرفته‌ای هستیم که هویت قدیمی صنعت خودروسازی کشور چین را برملا می‌کند. خودروسازی کشور چین از سال‌های پس از ۲۰۲۰ تحول شگرفی را تجربه کرد اما الزامات تمامی خودروسازان چینی نتوانستند بلافاصله با این موج جدید همراه شوند.

کابین هایما S8 از کلاستر تمام‌دیجیتال، نمایشگر مولتی‌مدیا شناور در میانه داشبرد، اهرم دنده الکترونیکی و ترمز پارک برقی به عنوان المان‌های نوین صنعت خودروسازی روز جهان استفاده می‌کند اما این المان‌ها با استانداردهای پس از سال ۲۰۲۰ فاصله بصری بسیار زیادی دارند.

ساختار شناور نمایشگر و صد البته اهرم دنده الکترونیکی، کپی مستقیم از طراحی رایج محصولات بی ام و در دهه ۲۰۱۰ است. کیفیت متریکال به‌کاررفته در ساختار داشبرد و قطعات کابین تعریف چندانی نداشته و پلاستیکی بودن آن‌ها حس و حال ارزان‌قیمت و اقتصادی بودن را به سرنشینان انتقال می‌دهد.

این مهم در خصوص تریم تزئیناتی نقره‌ای مات در ترکیب با مشکی پیانویی که همانند آهنربا برای اثر انگشت عمل می‌کند، کمک چندانی به این موضوع نکرده است. با این حال ساختار نامتقارن داشبرد با دریچه‌های خروجی سیستم تهویه مطبوع بارز در بخش میانی، خط تزئیناتی افقی و منقطع داشبرد، کنسول میانی ساده و مختصر همگی انسجام بصری و اتحاد طراحی در المان‌های طراحی را حفظ کرده و خارج از عرف یا کورکننده ذوق جلوه نمی‌کنند.

کابین تیگو ۷ پرو در زمان عرضه بسیار شیک، گیرا و مدرن اما نه به زیبایی تیگو ۸ جلوه کرد. بلاخره هر چه که باشد تیگو ۷ پرو یک رده پایین‌تر از تیگو ۸ بوده و در عمل نیز باید این فاصله طبقاتی را به تصویر می‌کشید.

با این حال داشبرد نامتقارن تیگو ۷ پرو با پیروی از زبان طراحی وقت برند چری و منطبق بر سایر محصولات این شرکت، با نمایشگر شناور سیستم

مولتی‌مدیا، کلاستر دیجیتال نه‌چندان باکیفیت، تزئینات چرمی رنگی داشبرد و رودری‌ها و حجم قابل توجهی از تریم تزئیناتی مشکی پیانویی بخصوص بر کنسول میانی دنبال شد.

این فضا بسیار منسجم، پرمیوم و شیک جلوه کرد اما یک ایراد اساسی داشت. طراحی کابین تیگو ۷ پرو با نسخه جدید ام وی ام X۵۵ پرو از برند رده‌پایین‌تر و اقتصادی MVM کاملاً مشترک بود. موضوعی که به هیچ عنوان با منطق و همچنین مذاق مشتری نهایی تیگو ۷ پرو خوش نیامد. سرانجام همین نکته نیز موجب شد تا در فیس‌لیفت نسخه ارتقایافته تیگو ۷ پرو با نام تیگو ۷ پرو مکس، ساختار داشبرد و کابین با خانواده جدید تیگو ۸ پرو یکسان شود.

انسجام طراحی در فضای داخلی کابین هر دو خودرو قابل توجه و گیرا است. اما تیگو ۷ پرو کمی رده‌بالاتر، باکیفیت‌تر و لوکس‌تر ایفای نقش می‌کند که البته با توجه به توانایی‌ها و ابعاد خودروسازی چری چین در مقایسه با برند هایما نیز چندان عجیب نیست.

با توجه به یکسان بودن کلاس دو خودرو و اختلاف فیزیکی نسبتاً اندک در ابعاد بیرونی، حجم صندوق هایما ۸S برابر با ۵۵۲ لیتر و فونیکس تیگو ۷ پرو برابر با ۴۷۵ لیتر است. البته ایران خودرو فضای صندوق هایما را به صورت رسمی معادل ۳۴۰ لیتر عنوان کرده که اختلاف فاحش آن با محصولات هم‌کلاس احتمالاً از تمایز در استاندارد اندازه‌گیری نشأت می‌گیرد.

مقایسه مشخصات فنی هایما ۸S با تیگو ۷ پرو

هایما ۸S به پیشراشه ۱.۶ لیتری توربوشارژر تزریق مستقیم (T-GDI) مجهز شد که خوشبختانه با گیربکس ۶ سرعت اتوماتیک نوع AT جفت شده بود. این پیشراشه از دیدگاه توان و گشتاور در دوران عرضه و با در نظر داشتن وزن تقریبی ۱.۵ تنی ۸S عملکرد بدی به همراه نداشت و با ارائه شتاب کم‌تر از ۸ ثانیه‌ای، رفتار دینامیکی کاملاً درخور توجهی نیز برای این کراس‌اوور به ارمغان آورد.

تیگو ۷ پرو اما دقیقاً از همان پیشراشه ۱.۵ لیتری توربو مشترک با نسل اول تیگو ۷ بهره می‌گیرد که با کمی تغییر در تنظیمات کامپیوتر و ECU، نسخه ارتقایافته با اندک بهبود در توان و گشتاور خروجی به حساب می‌آید. این ستاپ فنی در مقایسه با هایما ۸S دو ایراد بسیار بزرگ دارد.

اول آن که با وجود اعمال تغییرات جزئی و ارتقای توان و گشتاور، خروجی این پیشراشه به دلیل عدم استفاده از سیستم پاشش سوخت تزریق مستقیم به شکل محسوسی از هایما ۸S کم‌تر است. این مهم اگرچه به معنای دوام بیشتر پیشراشه، حساسیت کم‌تر به کیفیت سوخت و هزینه‌های نگهداری پایین‌تر است اما در عین حال قابلیت دینامیکی ضعیف‌تری نیز به همراه خواهد داشت.

دومین مورد استفاده تیگو ۷ پرو از گیربکس اتوماتیک ضریب متغیر CVT است. این گیربکس از نمونه دو کلاچ خشک به‌کاررفته در نسل اول تیگو ۷ بدون تردید بهتر، بادوام‌تر و دارای کیفیت سواری بالاتر است اما در مقایسه با گیربکس خانواده AT به‌کاررفته در هایما ۸S، رفتاری بسیار کند، خسته‌کننده و حوصله‌سربر دارد.

عیب و ایرادهای فنی یادشده در تیگو ۷ پرو تا زمان از راه نرسیدن تیگو ۷ پرو مکس به قوت خود باقی ماند. از این رو در قالب این مقایسه، هایما ۸S هم پرتوان‌تر است و هم رفتار دینامیکی به مراتب رضایت‌بخش‌تری ارائه می‌دهد.

شاید جالب باشد که بدانید هایما ۸S پر پلتفرم HMGا شرکت هایما و در اشتراک با ون YX به تولید رسیده است. همچنین پلتفرم به‌کاررفته در تیگو ۷ پرو همان پلتفرم شناخته‌شده T۱X شرکت چری است که نه فقط با تیگو ۷ نسل اول، بلکه با خانواده تیگو ۸ نیز مشترک است.

خوشبختانه هر دو خودرو مورد بررسی در محور جلو به سیستم تعلیق مستقل مک‌فرسون استرات و در عقب به سیستم تعلیق مستقل مولتی‌لینک مجهز هستند که از دیدگاه کیفیت سواری در عین پایداری، چند سروگردن بالاتر از تعلیق محور پیچشی رایج در خودروهای ارزان‌قیمت عمل می‌کند.

مشخصات کلی

هایما ۸S

تیگو ۷ پرو

نوع موتور خودرو

خطی بنزینی تزریق مستقیم

خطی بنزینی

حجم موتور

۱.۶ لیتر

۱.۵ لیتر

سیلندر / سوپاپ

۴ / ۱۶

۴ / ۱۶

تنفس موتور

توربوشارژر

توربوشارژر

قدرت

۱۹۲ اسب بخار

۱۵۷ اسب بخار

گشتاور

۲۹۳ نیوتن.متر

۲۳۰ نیوتن.متر

گیربکس

۶ سرعت اتوماتیک AT

CVT

محور محرک

جلو

جلو

شتاب

۷.۸ ثانیه

۱۱ ثانیه

سرعت

۱۸۰ کیلومتر بر ساعت

۱۸۵ کیلومتر بر ساعت

مصرف سوخت

۷ لیتر در صد کیلومتر

۶.۸ لیتر در صد کیلومتر

استاندارد آلایندگی

یورو ۶

یورو ۵

فرمان

برقی

برقی

بدنه

کراس اوور جمع و جور

کراس اوور جمع و جور

نوع رینگ

آلومینیومی

آلومینیومی

ابعاد و ظرفیت ها

هایما ۸S

فونیکس تیگو ۷ پرو

طول

۴۵۶۵ میلیمتر

۴۵۰۰ میلیمتر

عرض

۱۸۵۰ میلیمتر

۱۸۴۲ میلیمتر

ارتفاع

۱۶۸۲ میلیمتر

۱۷۴۶ میلیمتر

فاصله محورها

۲۷۰۰ میلیمتر

۲۶۷۰ میلیمتر

وزن خالص

۱۵۶۰ کیلوگرم

۱۵۴۰ کیلوگرم

تعداد سرنشین

۵ نفر

۵ نفر

ظرفیت صندوق عقب

۵۵۲ لیتر

۴۷۵ لیتر

حجم مخزن سوخت

۵۸ لیتر

۵۱ لیتر

قطر رینگ

مقایسه آپشن های هایما AS با تیگو ۷ پرو

امکانات رفاهی و ایمنی مشترک میان دو خودرو شامل ورود و استارت بدون کلید، ترمز پارک برقی و اتوهلد، کنترل حرکت در سر بالایی و سر پایی، اهرم دنده الکترونیکی، فرمان کمک برقی با غربیلک D-Cut دارای پوشش چرم، پوشش چرم صندلی‌ها، ۶ کیسه ایمنی هوا، کنترل کشش و پایداری، دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین دنده عقب، سنسور پارک جلو و عقب، ترمز اتوماتیک اضطراری، رادار هشدار نقاط کور، هشدار خروج از پارک، هشدار تغییر لاین، کمک حرکت بین خطوط، نظارت بر فشار باد تایرها، تنظیم برقی صندلی راننده و شاگرد به همراه گرم‌کن، سانروف پانورامیک، ورود و استارت بدون کلید، سنسور نور و باران، نوربالا اتوماتیک، سیستم روشنایی LED و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو کانال است.

اما هایما با امکانات انحصاری شامل نمایشگر ۱۲.۳ اینچ مولتی مدیا به همراه ۴ اسپیکر، کلاستر دیجیتال ۱۰ اینچ، ریم‌های ۱۹ اینچ آلیاژی، کروز کنترل تطبیقی، سنسور پا برای در صندوق بار (کیک سنسور) و دوربین ثبت وقایع روانه بازار شد.

در مقابل تیگو ۷ پرو از امکانات ویژه شامل نمایشگر مولتی مدیا ۱۰.۲۵ اینچ مولتی مدیا به همراه ۶ اسپیکر، نمایشگر ۷ اینچ کلاستر، ترمیم داخلی دو رنگ چرمی (قرمز/مشکی)، سیستم نورپردازی انتزاعی ۷ رنگ کابین، شارژر بی‌سیم تلفن همراه هوشمند، کول باکس کنسول وسط، صندوق پران با حسگر سوئیچ و ریموت استارت بهره گرفته است.

هایما AS

فونیکس تیگو ۷ پرو

کروز کنترل

دارد

دارد

کروز کنترل هوشمند

دارد

;ndash&

کنترل ایستایی در سربالایی

دارد

دارد

کنترل سرعت در سرازیری

دارد

دارد

کنترل کشش

دارد

دارد

کنترل پایداری

دارد

دارد

ضد واژگونی

;ndash&

;ndash&

اتو پارک

;ndash&

;ndash&

سنسور جلو

دارد

دارد

سنسور عقب

دارد

دارد

سنسور باران

دارد

دارد

سنسور فشار باد تایر

دارد

دارد

سنسور خواب آلودگی راننده

;ndash&

;ndash&

رادار نقطه کور

دارد

دارد

رادار تغییر لاین

دارد

دارد

رادار تصادف جلو

دارد

;ndash&

رادار تصادف عقب

;ndash&

دارد

رادار تابلوخوان

;ndash&

;ndash&

ترمز ضدقفل

دارد

دارد

توزیع نیروی ترمز

دارد

دارد

ترمز کمکی

دارد

دارد

ترمز اضطراری خودکار

دارد

;ndash&

ترمز پارک برقی

دارد

دارد

اتولایت

دارد

دارد

دی لایت

دارد

دارد

دکمه‌های کنترلی فرمان

دارد

دارد

گرمکن فرمان

;ndash&

دارد

پدال شیفتر

;ndash&

;ndash&

نمایشگر اطلاعات و سرگرمی

۱۲.۳‍‍۱۰.۲۵ اینچ

۱۰.۲۵ اینچ

سیستم صوتی

۴ اسپیکر

۶ اسپیکر

ناوبری

دارد

دارد

دوربین عقب

دارد

دارد

دوربین ۳۶۰ درجه

دارد

دارد

هداپ

;ndash&

;ndash&

کیسه هوا

۶ عدد

۶ عدد

ورود بدون کلید

دارد

دارد

استارت بدون کلید

دارد

دارد

تهویه اتوماتیک

دارد

دارد

صندلی برقی راننده

۸ حالته

۶ حالته

صندلی برقی سرنشین جلو

۴ حالته

۴ حالته

گرمکن صندلی جلو

دارد

دارد

سردکن صندلی جلو

–

–

ماساژور صندلی جلو

–

–

دارد

دارد

پانوراما

دارد

دارد

سانروف

دارد

دارد

خرید هایما ۸S یا فونیکس تیگو ۷ پرو

انتخاب میان دو گزینه مورد بررسی تا حدودی بیان واضحات است. هایما ۸S از دیدگاه توانایی‌های فنی یک سر و گردن بالاتر از تیگو ۷ پرو و در حد و اندازه قابلیت‌های فنی تیگو ۷ پرو مکس با موتور ۱.۶ لیتری توربو تزریق مستقیم قرار می‌گیرد. پس از دیدگاه قابلیت‌های دینامیکی شکی در برتری هایما ۸S با گیربکس اتوماتیک ۶ AT سرعت آن نسبت به گیربکس CVT تیگو ۷ پرو نیست.

این خودرو از دیدگاه امکانات رفاهی و ایمنی هم تا حدودی در حد و اندازه تیگو ۷ پرو است. پس در نهایت فاکتورهای تعیین‌کننده شامل طراحی و المان‌های داخلی کابین است که مسئولیت انتخاب آن مستقیماً بر عهده مشتری قرار می‌گیرد.

اما هایما در مقایسه با تیگو ۷ پرو، تیراژ عرضه به مراتب محدودتری به بازار داشت. تیگو ۷ پرو بازار دست دوم گرم‌تر و ظاهر عامه‌پسندتری به همراه دارد و از سوی بسیاری از مشتریان نهایی به دلیل حجم فروش خودرو قابل توجه و شبکه خدمات پس از فروش گسترده، گزینه‌ای مقبول‌تر، شیک‌تر و مدرن‌تر از هایما ۸S ایران خودرو است.

در بازار آزاد، قیمت خودرو برای نسخه صفر کیلومتر هایما ۸S برابر با حدود ۴.۸ میلیارد تومان است. با تولید نسخه‌های رده‌بالاتر تیگو ۷ پرو شامل تیپ پرو مکس و +e هیبرید، دیگر خبری از دو تیپ تیگو ۷ پرو اکسلنت و پریمیوم نیست اما قیمت بازار آزاد نسخه‌های موجود آن برابر با حدود ۵ تا ۵.۵ میلیارد تومان است که اختلاف قیمت بیشتر با ۸S اما در حد و اندازه برتری‌های منحصر به خود را به همراه دارد.

هایما ۸S ظاهری منحصر به فرد، خاص و توان فنی رضایت‌بخش به همراه دارد اما تیگو ۷ پرو از دیدگاه سرمایه‌گذاری و استفاده روزمره درون‌شهری، گزینه‌ای مناسب‌تر است.