

## خبر روز

## فعال سازی سهمیه واردات خودروی سواری جانبازان

بر اساس تصمیم وزارت صمت در خصوص سهمیه واردات سال ۱۴۰۵، سهمیه واردات خودروی سواری جانبازی در سامانه جامع تجارت قابل استفاده شده است.

به گزارش تسنیم، طبق اعلام صورت گرفته، سهمیه واردات خودروی سواری جانبازی در سال ۱۴۰۵ برابر با میزان سهمیه تعیین شده در سال ۱۴۰۴ منهای میزان تأمین ارز انجام‌شده در این حوزه طی سال گذشته خواهد بود. سهمیه واردات خودروی سواری جانبازی در سال ۱۴۰۴ نیز پیش‌تر به این صورت محاسبه شده بود که برای اشخاص حقوقی دارای سهمیه جانبازی، میزان سهمیه براساس ارزش قراردادهای فعال هر شرکت با جانبازان تعیین شده و برای اشخاص حقیقی، سهمیه مطابق مصوبات مربوطه برای جانبازان در نظر گرفته شده است. همچنین در بخش مصارف این حوزه، پرونده‌های ثبت سفارش معتبر در سال ۱۴۰۵ با کسر میزان تأمین ارز انجام‌شده پیش از سال جاری، به مصارف سال ۱۴۰۵ منتقل شده‌اند. بر اساس اعلام سامانه جامع تجارت، همانند فرآیند سال گذشته، در صورت لغو قرارداد ایناگر با شرکت حق‌العمل‌کار، امکان افزودن سهمیه فرد پس از انجام بررسی‌های لازم فراهم خواهد شد. همچنین پاسخ درخواست مجوزهای سهمیه برای پرونده‌هایی که در وضعیت «منتظر مجوز» قرار دارند، به صورت خودکار صادر شده و پرونده‌هایی که در سایر وضعیت‌ها قرار دارند باید برای دریافت مجوز جدید اقدام کنند.

## ماشین وارداتی

## تانک 700؛ آف‌رود لوکس چینی



تانک 700 یک شاسی‌بلند آف‌رودی ساخت چین است که از موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری توربوشارژ بهره می‌برد. این خودرو توان تولید ۳۵۳ اسب بخار و گشتاور ۵۶۰ نیوتن‌متر را دارد که این نیرو را توسط یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. سیستم چهارچرخ محرک نیز به دنده سبک و سنگین مجهز است و امکان انتخاب حالت‌های مختلف رانندگی را متناسب با مسیر فراهم می‌کند. با وجود وزن ۲۸۹۰ کیلوگرمی، تانک 700 در حدود ۸.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد که برای خودرویی با این ابعاد رقم قابل توجهی است. فضای داخلی تانک 700 با توجه به طراحی مدرن و استفاده از امکانات روز، محیطی راحت و گسترده را ایجاد کرده است. فاصله محوری ۳ متری باعث شده سرنشینان هر دو ردیف فضای پای مناسبی داشته باشند. این خودرو از امکاناتی مانند ورود و استارت بدون کلید، صندلی‌های چرمی با تنظیم برقی، گرمکن، ماساژور و تهویه برای هر دو ردیف بهره می‌برد. سیستم صوتی هارمن کاردن با ۱۶ اسپیکر، نمایشگرهای دیجیتال، تهویه سه‌گانه و سیستم پارک خودکار نیز در آن دیده می‌شود. وجود رگاب برقی و نورپردازی داخلی هم به کاربری آسان‌تر کمک می‌کند. یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو قصد دارد این مدل را وارد بازار ایران کند و به همین دلیل، قیمت نهایی آن هنوز مشخص نیست.

## معرفی خودرو

## فونیکس FX؛ کراس اوور پرشتاب برقی



فونیکس FX برقی نیروی خود را از یک موتور الکتریکی با قدرت ۲۰۴ اسب بخار تأمین می‌کند. این موتور می‌تواند حداکثر ۳۴۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید کند که به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. با توجه به این مشخصات، شتاب صفر تا صد فونیکس FX برقی در شرایط معمول کمتر از ۸ ثانیه اعلام شده است. شارژ باتری‌های Fownix FX EV با استفاده از شارژرهای سریع DC حدود ۳۰ دقیقه‌ زمان می‌برد. در صورت استفاده از شارژرهای ۲۲ کیلوواتی، زمان شارژ ۳۰۰ کیلووات به حدود ۶.۵ ساعت می‌رسد. از جمله امکانات این خودرو می‌توان به ۶ کیسه هوای ۱۰ نقطه‌ای، نورپردازی داخلی کابین، نمایشگر سیستم‌های مالتی‌مدیا، ترمز پارک برقی و پشت‌آمبر دیجیتال اشاره کرد. همچنین تجهیزات مانند سیستم پایش وضعیت هوشیاری راننده، سامانه کنترل پایداری، کروز کنترل تطبیقی، سنسور پارک جلو و عقب، رادار نقطه‌گور، رادار حرکت بین خطوط، هشدار برخورد از جلو و عقب، ترمز اضطراری خودکار و دوربین ۳۶۰ درجه در این خودرو دیده می‌شود. امکاناتی مانند سردکن و گرم‌کن صندلی‌های جلو، شارژر بی‌سیم، گرم‌کن فرمان و تابلوخوان نیز در فهرست تجهیزات آن قرار دارند. در حال حاضر قیمت نسخه صفر کیلومتر فونیکس FX پرمیوم در بازار آزاد حدوداً ۷ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان اعلام شده است.

رقابت آمریکا و چین تا چه میزان بر بازار ایران تاثیرگذار است؟

## ایستادگی خاور دور در کنار خودروسازی ایران



به نظر

می‌رسد

چین،

دست‌کم در

شرایط فعلی،

تمایلی به

ترک بازار

خودرو ایران

را ندارد.

چین در

سال‌های

اخیر نشان

داده که

به دنبال

حفظ و

توسعه

بازارهای خود

در کشورهای

مختلف

است

در شرایطی که فشارهای آمریکا علیه ایران وارد مرحله تازه‌ای شده، چین آرام‌آرام به مهم‌ترین تکیه‌گاه صنعت خودروی ایران تبدیل می‌شود. حالا بخش زیادی از قطعات، فناوری و حتی مدل‌های جدید بازار خودرو از مسیر همکاری با شرکت‌های چینی تأمین

## گزارش

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

## چین، شریک محتاط اما مهم صنعت خودروی ایران

تحولات اخیر میان آمریکا و چین دوباره توجه‌ها را به نقش پکن در اقتصاد ایران، به‌ویژه صنعت خودرو، جلب کرده است. در شرایطی که فشارهای آمریکا همچنان ادامه دارد، واکنش اخیر چین به تحریم‌های واشنگتن این پیام را مخابره کرد که پکن دست‌کم در برخی حوزه‌ها تمایل دارد همکاری‌های اقتصادی خود با ایران را حفظ کند. با این حال، باید واقع‌بین بود و این تحولات را در چهارچوب منافع گسترده‌تر چین تحلیل کرد. چین امروز یکی از مهم‌ترین شرکای اقتصادی ایران به‌شمار می‌رود و در صنعت خودرو نیز نقش پررنگی دارد؛ از تأمین قطعات و تجهیزات گرفته تا حضور برندهای چینی در بازار و خطوط مونتاژ داخلی. به همین دلیل، هر تغییری در مواضع پکن می‌تواند مستقیماً بر وضعیت تولید و بازار خودروی ایران اثر بگذارد. موضع‌گیری اخیر چین در برابر تحریم‌های آمریکا را هم باید از همین زاویه دید. پکن به دلیل نیازهای اقتصادی و انرژی خود، تمایل دارد روابط تجاری‌اش با ایران را حفظ کند و در عین حال، در برابر فشارهای یک‌جانبه آمریکا تا حدی مقاومت نشان دهد. این رویکرد می‌تواند برای صنعت خودروی ایران یک فرصت باشد؛ چراکه ادامه همکاری شرکت‌های چینی به معنای حفظ بخشی از جریان تولید و تأمین قطعات در کشور است. البته نباید فراموش کرد که سیاست خارجی و اقتصادی چین همواره بر پایه محاسبات دقیق منافع شکل گرفته است. پکن معمولاً تصمیم‌های ناگهانی و پریسک نمی‌گیرد و ترجیح می‌دهد گام‌به‌گام حرکت کند. به همین دلیل، اگر قرار باشد



لطف‌علی

بخشی

اقتصاددان

همکاری‌های خودرویی ایران و چین گسترده‌تر شود، این روند احتمالاً آرام و تدریجی خواهد بود. در واقع، چینی‌ها علاقه‌مندند حضور خود را در بازار ایران حفظ کنند. بازار خودرو ایران برای برندهای چینی، بازاری شناخته‌شده و قابل توجه است و طی سال‌های اخیر نیز سهم آنها در این بازار افزایش پیدا کرده است. اما در کنار این موضوع، چین به تحریم‌های واشنگتن هم با آمریکا و اروپا دارد و طبیعی است که بخواهد میان این منافع مختلف تعادل برقرار کند. همین ویژگی باعث شده پکن در بسیاری از پرونده‌های اقتصادی با احتیاط عمل کند؛ نه همکاری با ایران را متوقف می‌کند و نه وارد تنش مستقیم و پر هزینه با بازارهای بزرگ جهانی می‌شود. در نتیجه، به نظر می‌رسد چین در ادامه نیز تلاش خواهد کرد هر دو مسیر را همزمان حفظ کند؛ هم روابطش با اقتصادهای بزرگ جهان و هم همکاری‌هایش با ایران. در بازار خودرو هم احتمالاً همین الگو ادامه پیدا می‌کند. ممکن است در ماه‌های آینده همکاری شرکت‌های چینی با صنعت خودروی ایران کمی پررنگ‌تر شود، اما این روند به تدریج و با بررسی شرایط سیاسی و اقتصادی پیش خواهد رفت. چینی‌ها معمولاً صبر می‌کنند تا تصویر روشن‌تری از آینده روابط خود با آمریکا و روند تحریم‌ها به دست آورند و بعد تصمیم‌های بزرگ بگیرند. در مجموع، آنچه امروز دیده می‌شود این است که چین همچنان یکی از مهم‌ترین بازیگران بازار خودروی ایران باقی خواهد ماند. شاید پکن نخواهد همه معادلات جهانی خود را به خاطر ایران تغییر دهد، اما در عین حال نشانه‌های هم‌از کنار کشیدن کامل این کشور از همکاری با صنعت خودروی ایران دیده نمی‌شود. همین مسأله می‌تواند برای بازار خودرو و فعالان این صنعت، پیام ثابت و تداوم همکاری را به همراه داشته باشد.

## همکاری‌های تهران و پکن بیشتر می‌شود



مرتیضی غزنی

اقتصاددان

به نظر می‌رسد چین، دست‌کم در شرایط فعلی، تمایلی به ترک بازار خودرو ایران ندارد. چین در سال‌های اخیر نشان داده که به دنبال حفظ و توسعه بازارهای خود در کشورهای مختلف است و به‌سادگی از بازاریایی که در آنها حضور دارد، خارج نمی‌شود مگر اینکه موانع جدی و پرهزینه‌ای پیش رویش قرار بگیرد. در رابطه با ایران هم همین نگاه وجود دارد. ممکن است برخی شرکت‌های چینی به دلیل ارتباط گسترده با اقتصاد آمریکا یا نگرانی از تحریم‌ها، همکاری خود با ایران را محدود کرده باشند، اما معمولاً شرکت‌ها و نگاه‌های دیگری جایگزین می‌شوند تا این ارتباط آنها تمایلی ندراند این بازار را از دست بدهند. در ماه‌های گذشته نیز دیده‌ایم که دولت چین از برخی شرکت‌هایی که با ایران، به‌ویژه در حوزه انرژی همکاری دارند، حمایت کرده است. اگر این حمایت‌ها به بخش‌های دیگری از صنعت خودروه گسترش پیدا کنند، می‌تواند زمینه تقویت همکاری‌های اقتصادی دو کشور را فراهم کند. به همین دلیل، تصور می‌کنم روابط اقتصادی ایران و چین در آینده، نسبت به گذشته شرایط بهتری خواهد داشت. اما در کنار همه این مسائل، نباید مشکلات صنعت خودروی ایران را صرفاً به روابط خارجی یا همکاری با چین محدود کرد. بخش مهمی از مشکلات این صنعت، ریشه داخلی دارد. ایران از نظر ظرفیت صنعتی، توانایی آن را دارد که بخش عمده زنجیره تولید خودرو را داخل کشور شکل دهد؛ از طراحی و تولید قطعات گرفته تا صنایع بالادستی و تأمین مواد اولیه. مشکل اصلی اینجاست که صنعت خودروه در سال‌های اخیر بیشتر به سمت مونتاژ حرکت کرده تا تولید واقعی. واردات قطعه و مونتاژ خودرو برای بسیاری از فعالان این صنعت سود بیشتری دارد و در عین حال دردسر کمتری ایجاد می‌کند. تولید داخلی نیازمند سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی، توسعه نیروی انسانی و پذیرش هزینه‌های بیشتر است، اما مونتاژکاری مسیر ساده‌تر و کم‌ریسک‌تری به حساب می‌آید. البته این وضعیت فقط به عملکرد خودروسازان مربوط نیست. بخشی از مشکل به فضای کسب‌وکار و ساختارهای مدیریتی کشور بازمی‌گردد؛ ساختارهایی که در عمل، فعالیت‌های ساده‌تر و کوتاه‌مدت را به تولید عمیق و صنعتی ترجیح می‌دهند. طبیعی است در چنین شرایطی بسیاری از نگاه‌ها به سمت فعالیت‌هایی بروند که سود سریع‌تر و دردسر کمتری دارد. از طرف دیگر، یکی از موانع مهم در مسیر اصلاح صنعت خودرو، مقاومت در برابر ورود خودروسازان خارجی توانمند به ایران است. در حالی که حضور یک خودروساز معتبر خارجی می‌تواند رقابت، فناوری و کیفیت را وارد این صنعت کند، برخی‌ها تمایل ندارند چنین فضای شکل بگیرد، چون منافعیشان در شرایط فعلی تأمین می‌شود و رقابت واقعی می‌تواند این منافع را به خطر بیندازد. این در حالی است که ایران سابقه طولانی در صنعت خودره دارد. ما سال‌ها پیش از آنکه چین به قدرت امروز در خودروسازی برسد، در این صنعت فعال بودیم و حتی در مقاطعی از برخی کشورهای آسیایی جلوتر حرکت می‌کردیم. بنابراین، مشکل امروز صنعت خودرو کمبود توانایی یا ظرفیت نیست. اگر موانع داخلی در صنعت خودرو برطرف شود و فضای رقابتی واقعی در صنعت خودرو شکل بگیرد، ایران همچنان این توانایی را دارد که بخشی مهم از ظرفیت صنعتی خود را احیا کند؛ چه با تکیه بر توان داخلی و چه با استفاده از سرمایه‌گذاری و همکاری خارجی.

## آئودی RS6؛ بازگشت استیشن پرفورمنس



## آئودی Q4؛ تغییرات جزئی



## آئودی Q7؛ خانواده دوست



با وجود تصادف نسخه آزمایشی RS6 جدید در تست‌های نوربرگ‌رینگ، همه چیز نشان می‌دهد که این مدل یکی از خاص‌ترین محصولات آئودی خواهد بود. RS6 همچنان از پیش‌رانه نمادین RS۷ و توثین تریبو۴ لیتری استفاده می‌کند و اضافه خواهد شد. خروجی قدرت این خودرو احتمالاً از ۷۰۰ اسب‌بخار عبور می‌کند. همچنین مانند RS5، احتمال عرضه چند نسخه بدنه وجود دارد حتی شاید یک سدان RS6 معرفی شود. محصولات مدل‌های S7 و RS7 به‌تدریج ساخته شده است. خروجی کلی این مجموعه ۶۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۸ پوند-فوت گشتاور است.

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های این خودرو، عرضه آن در دو نسخه بدنه است. یکی سدان و دیگری استیشن (واگن) جذاب. البته اینکه نسخه استیشن به بازار آمریکا برسد یا نه هنوز مشخص نیست، اما امیدواریم این اتفاق بیفتد. فروش RS5 جدید طی چند ماه آینده آغاز می‌شود، هرچند فعلاً قیمت رسمی اعلام نشده و قطعاً ارزان نخواهد بود.

## آینده و سال‌های بعد

برنامه‌های بلندمدت آئودی به همین‌جا ختم نمی‌شود. به احتمال زیاد در سال ۲۰۲۷ نسخه تولیدی جایگزین آئودی TT که با کانسپت C۰ معرفی شده بود، رونمایی می‌شود. این خودرو قرار است از معماری ۸۰۰ ولتی استفاده کند که با نسل بعدی پورشه 718 برقی مشترک است. آئودی حتی احتمال تولید یک جانشین واقعی برای آئودی A8 را قبل از پایان دهه در نظر گرفته است.



برش

ادامه سیاست فشار حداکثری، چند شرکت و پالایشگاه بزرگ چینی را هدف تحریم قرار داد و هم‌زمان به بانک‌ها و مؤسسات مالی بین‌المللی هشدار داد همکاری با شبکه مالی ایران می‌تواند هزینه‌ساز باشد. اما واکنش پکن این بار متفاوت بود. وزارت بازرگانی چین این تحریم‌ها را غیرقانونی توصیف کرد و از شرکت‌های چینی خواست از تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا تبعیت نکنند. همین موضع‌گیری برای صنعت خودرو ایران اهمیت زیادی دارد. صنعت خودروی ایران در سال‌های اخیر وابستگی زیادی به زنجیره تأمین چین پیدا کرده؛ از واردات قطعات و تجهیزات گرفته تا همکاری با برندهای چینی در خطوط مونتاژ. به همین دلیل، وقتی دولت چین آشکارا از شرکت‌هایش حمایت می‌کند، معنایش این است که خودروسازان چینی با اطمینان بیشتری می‌توانند در بازار ایران بمانند. این موضوع درحالی مطرح می‌شود که تا همین چند وقت پیش، بسیاری از شرکت‌های چینی به خاطر ترس از جریمه‌های آمریکا با احتیاط در ایران فعالیت می‌کردند، اما حالا فضای تازه‌ای شکل گرفته است. به نظر می‌رسد چین ایران را فقط یک بازار کوچک نمی‌بیند، بلکه آن را بخشی از رقابت اقتصادی و سیاسی با آمریکا هم می‌داند. همین نگاه می‌تواند همکاری‌ها را وارد مرحله تازه‌ای کند؛ مرحله‌ای که فقط به فروش قطعه و مونتاژ محدود نباشد و به سمت سرمایه‌گذاری و همکاری بلندمدت حرکت کند. با این همه، بازار خودرو ایران حالا بیشتر از همیشه به رقابت چین و آمریکا گره خورده است. اگر پکن به ایستادگی مقابل فشارهای واشنگتن ادامه دهد، احتمال دارد همکاری‌های خودرویی دو کشور گسترده‌تر شود. اتفاقی که می‌تواند هم به حفظ تولید کمک کند و هم تنوع بیشتری به بازار خودرو ایران بدهد. حال، در پی این تحولات، این پرسش مطرح می‌شود که چین تا کجا کنار صنعت خودروی ایران می‌ایستد؟

## بازار خودرو

## بازگشت دوباره تارا و

۲۰۷ به کانال ۲ میلیارد تومان



بازار خودرو پس از چند هفته روند صعودی، بالاخره وارد سرازیری شد و اکنون در هر سه بخش خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی شاهد کاهش قیمت‌ها هستیم. یکی از مهم‌ترین دلایل التهاب بازار در هفته‌های اخیر، کاهش عرضه خودرو بود؛ موضوعی که با توجه به شرایط منطقه‌ای و تعطیلات نوروز تا حدی طبیعی به نظر می‌رسید. با این حال، همین اتفاق باعث شد برای مدتی کوتاه بازار در اختیار واسطه‌ها قرار بگیرد و خودرو به کالایی لوکس تبدیل باز و دستور وزارت صمت، روند عرضه خودرو از سوی خودروسازان داخلی، شرکت‌های مونتاژی و واردکنندگان سرعت گرفته است. به طوری که تقریباً هر هفته طرح فروش جدیدی از سوی خودروسازان منتشر می‌شود و این موضوع می‌تواند بخشی از نیاز انباشته خریداران را پاسخ دهد.

در مجموع، وضعیت قیمت‌ها در بازار خودرو به این شرح است: در بخش خودروهای داخلی، پژو ۲۰۷ پانوراما دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ رز چهارشنبه ۲۳ اردیبهشت‌ماه ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. این خودرو ۲۲ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت داشت. آرتس‌اند مدل ۱۴۰۴ نیز در ۲۲ اردیبهشت‌ماه یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان قیمت خورد؛ در حالی که ۲۲ اردیبهشت یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان قیمت داشت.

شاهین GL دنده‌ای هم با کاهش قیمت مواجه شد. این خودرو ۲۲ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد، در حالی که روز قبل از آن ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت داشت. تارا اتوماتیک V4 نیز ۱۳ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. این خودرو ۲۲ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. تارا اتوماتیک V4 طی هفته اخیر حدود ۳۰۰ میلیون تومان کاهش قیمت را تجربه کرده است.

در بخش خودروهای مونتاژی، چری آریزو T5 ۲۲ اردیبهشت با ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان رسید و از کانال ۴ میلیارد تومان عقب‌نشینی کرد. این خودرو ۲۲ اردیبهشت ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت خورده بود.

ام‌وی‌ام X33 کراس‌اتوماتیک مدل ۱۴۰۴ نیز ۲۲ اردیبهشت ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. این خودرو ۲۲ اردیبهشت ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. جک J4 مدل ۱۴۰۴ هم ۲۳ اردیبهشت به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید؛ در حالی که ۲۲ اردیبهشت ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت خورده بود.

در بخش خودروهای وارداتی، اپل کورسا ۲۳ اردیبهشت ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت خورد؛ در حالی که روز قبل از آن ۶ میلیارد تومان قیمت داشت. جانگان اندیو نیز ۲۳ اردیبهشت ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. ۳ مایلر، سوزوکی بائو با افزایش قیمت همراه شد. این خودرو در ۲۲ اردیبهشت ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد، در حالی که روز قبل از آن ۴ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان قیمت خورده بود.

آئودی RS6؛ بازگشت استیشن پرفورمنس

با وجود تصادف نسخه آزمایشی RS6 جدید در تست‌های نوربرگ‌رینگ، همه چیز نشان می‌دهد که این مدل یکی از خاص‌ترین محصولات آئودی خواهد بود. RS6 همچنان از پیش‌رانه نمادین RS۷ و توثین تریبو۴ لیتری استفاده می‌کند و اضافه خواهد شد. خروجی قدرت این خودرو احتمالاً از ۷۰۰ اسب‌بخار عبور می‌کند. همچنین مانند RS5، احتمال عرضه چند نسخه بدنه وجود دارد حتی شاید یک سدان RS6 معرفی شود. محصولات مدل‌های S7 و RS7 به‌تدریج ساخته شده است. خروجی کلی این مجموعه ۶۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۸ پوند-فوت گشتاور است.

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های این خودرو، عرضه آن در دو نسخه بدنه است. یکی سدان و دیگری استیشن (واگن) جذاب. البته اینکه نسخه استیشن به بازار آمریکا برسد یا نه هنوز مشخص نیست، اما امیدواریم این اتفاق بیفتد. فروش RS5 جدید طی چند ماه آینده آغاز می‌شود، هرچند فعلاً قیمت رسمی اعلام نشده و قطعاً ارزان نخواهد بود.

آئودی Q9؛ خانواده دوست‌تر

یکی از مهم‌ترین مدل‌های آئودی در آمریکا، یعنی آئودی Q7، بالاخره در دسترس یک بازطراحی اساسی قرار دارد. نسل فعلی از سال ۲۰۱۵ روی خط تولید بوده و زمان آن رسیده که جایگزین شود. نسل جدید Q7 قرار است همان فرمول موفق گذشته و گزینه‌های متعدد پیش‌رانه، طراحی تمیز و کابین سه‌رده‌ای کاربردی را حفظ کند. اما با ظاهری کاملاً مدرن‌تر. هنوز جزئیات کامل منتشر نشده است.

اگر Q7 هنوز برایتان کوچک است، آئودی یک گزینه بزرگ‌تر آماده کرده؛ آئودی Q9. این شاسی‌بلند جدید قرار است بالاتر از Q7 بنشیند و پرچم‌دار شاسی‌بلند‌های آئودی باشد. انتظار می‌رود Q9 طراحی لوکس‌تر، فناوری ارتقا یافته و کابینی بسیار جادارتر داشته باشد. گزینه‌های پیش‌رانه شامل V6 و شاید V8 خواهند بود، چون گزینه فولکس‌واگن جانشین واقعی برای آئودی Q7 قرار می‌گیرد.