

● خبر روز



چراغ سبز تولید ایمن برای خودروسازان

مدیرعامل مرکز تست تصادف خودرو از دستیابی ایران به دانش و تجهیزات تراز جهانی در حوزه ایمنی خودرو خبر داد و تأکید کرد: «ایران دیگر نیازی به ارسال خودرو برای تست ندارد و با راه‌اندازی این مرکز و دستاوردهای آن، فصل جدیدی در کاهش تلفات جاده‌ای آغاز شده است.» محمدحسین جبلی جوان در حاشیه بازدید رسانه‌ها از مرکز آزمون ایمنی خودرو اظهار کرد: «تااسپس این مرکز، پاسخی عملی به دغدغه دیرینه صنعت خودروی کشور برای پایان دادن به وابستگی به مراکز آزمون خارجی در چین و اروپا بود. ما با بهره‌گیری از پیشرفته‌ترین تجهیزات هم‌تراز با استانداردهای اروپایی، موفق شدیم در اوج محدودیت‌های ساخت‌های اخیر، زیرساخت‌ها را ایجاد کنیم که برای خودروسازان داخلی، «در دسترس» و «فوری» است. «به گزارش ایرنا، مدیرعامل مرکز تست تصادف خودرو با اشاره به دشواری‌های مسیر افزود: «خرید و تجهیز این مرکز در آزمون سال گذشته در شرایطی که کشور اخیراً با دو جنگ تحمیلی ۱۲ و ۴ روزه و تحریم‌های سخت روبه‌رو بود، انجام شد. ما عملاً ثابت کردیم که حتی در سخت‌ترین شرایط تحریمی نیز می‌توان با مدیریت صحیح و اراده ملی، کارهای بزرگی انجام داد. هیچ مانعی نتوانست روند تجهیز این مرکز را متوقف کند. تمرکز اصلی ما اکنون بر تست‌های «اکتیو» است و هم‌زمان آماده‌سازی برای تست‌های «پسیو» (ایمنی پس از تصادف) با دقت بالا در حال انجام است. این مرکز اکنون به بازاری کمکی خودروسازان تبدیل شده تا پیش از تولید انبوه یا تغییرات مهندسی، با آزمون‌های دقیق، مسیر طراحی خود را اصلاح کند. در واقع، ما از داده‌های نرم‌افزاری (CAE) به سمت تست‌های واقعی و دقیق حرکت کرده‌ایم که این امر تطبیق نتایج محاسباتی را به حداکثر می‌رساند. هدف نهایی ما فراتر از انجام یک آزمون صرف برای شماره‌گذاری است؛ ما می‌خواهیم با ارائه اطلاعات دقیق و علمی به خودروسازان، نقش مستقیمی در بهبود کیفیت طراحی و در نهایت کاهش تلفات جاده‌ای ایفا کنیم. این مرکز اکنون در کنار سازمان ملی استاندارد، به عنوان مرجع ایمنی، آماده است تا با تأییدیه تست‌ها، چراغ سبز تولید ایمن را برای خودروسازان روشن کند.» مدیرعامل مرکز تست تصادف خودرو با اشاره به اهمیت اعتبار آزمون‌ها گفت: «تمام تلاش ما این است که نتایج دقیق‌تر و بالاترین سطح اعتبار برخوردار باشند. این موضوع از طریق رعایت کامل پروتکل‌های فنی، بهره‌رسانی تجهیزات، کالیبراسیون دقیق به موقع دستگاه‌ها و اجرای صحیح فرآیندهای تست محقق می‌شود.»

● ماشین وارداتی

بام‌و 225L مدل 2025: سدان وارداتی لوکس و اسپرت



در سال‌های اخیر بازار خودروهای وارداتی دوباره جان گرفته و حالا نام‌هایی دیده می‌شود که برای بسیاری از علاقه‌مندان هیجان‌انگیز هستند. یکی از این تازه‌واردها، بام‌و 225L مدل ۲۰۲۵ است. سدان کامپکت، مدرن و اسپرت که می‌خواهد هم نقش یک خودروی خانوادگی را بازی کند و هم حس و حال رانندگی با یک BMW واقعی را منتقل کند. قلب تپنده این خودرو یک پیش‌سازنه دو لیتری چهار سیلندر توربوشارژر با کد B48 است که ۲۰۴ اسب بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به محور جلو منتقل می‌شود. استفاده از دیفرانسیل جلو در یک سدان BMW شاید برای طرفداران قدیمی این برند کمی غیرمنتظره باشد، اما نتیجه همچنان قابل توجه است؛ شتاب صفر تا صد حدود ۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت نشان می‌دهد که با خودرویی سریع در این کلاس روبه‌رو هستیم. مصرف سوخت ترکیبی نیز حدود ۷ لیتر در هر صد کیلومتر اعلام شده و خودرو از استاندارد آلایندگی یورو ۶ بهره می‌برد. سری ۲ گرند کوپه برای اولین بار در سال ۲۰۱۹ معرفی شد و خیلی زود جای خود را میان سدان‌های جمع‌وجور بازار پیدا کرد. نسل دوم این خودرو با کد اتاق F78 در سال ۲۰۲۴ معرفی شد و نسخه‌ای که حالا به بازار ایران رسیده، مدل لانگ یا کشیده آن است. مدلی که در ابتدا برای بازار چین توسعه پیدا کرده بود. حالا یک شرکت وارداتی تصمیم گرفته این نسخه خاص را به بازار ایران بیاورد. افزایش فاصله محوری در نسخه L باعث شده فضای کابین جادارتر باشد و سرنشیمان عقب راحتی بیشتری داشته باشند. هم‌موضوع در کنار طراحی اسپرت باعث شده 225L بتواند هم برای استفاده روزمره خانوادگی مناسب باشد و هم برای رانندگانی که به دنبال حس اسپرت در یک سدان وارداتی هستند. با ورود این مدل، رقابت در میان سدان‌های وارداتی جذاب‌تر از قبل خواهد شد. بام‌و 225L احتمالاً در کنار خودروهایی مانند آئودی A3L یا برخی مدل‌های مرسدس بنز قرار می‌گیرد و باید دید آیا می‌تواند سهم قابل توجهی از بازار را به دست بیاورد یا نه؟ در هر صورت، حضور نام BMW در میان وارداتی‌های جدید، اتفاقی است که برای بسیاری از علاقه‌مندان خودرو خبر خوشی محسوب می‌شود. حالا باید منتظر ماند و دید 225L پس از ورود رسمی به بازار، چه مسیری را پیش رو خواهد داشت.

کارشناسان اقتصادی و فعالان حوزه خودرو در گفت و گو با «ایران» ارزیابی کردند

صنعت خودرو پس از تفاهم

نگاهی به چالش‌های حوزه خودرو در آستانه بازگشت احتمالی شرکای خارجی

● گزارش

باسمن صاد شیرازی
گروه خودرو

دستیابی به یک تفاهم جدید میان ایران و آمریکا، بار دیگر نگاه‌ها را به سمت صنعت

تسهیل لجستیک؛ اولین دستاورد تفاهم

اگر فرض را بر این بگذاریم که اولین خروجی تفاهم، کاهش محدودیت‌های دریایی و بهبود امنیت بنادر باشد، می‌توان انتظار داشت صنعت خودرو تا حدی از فشارهای اخیر فاصله بگیرد. بازگشت کشتی‌های حامل قطعات و مواد اولیه که مدت‌ها در انتظار ورود بودند، می‌تواند بخشی از کمبود قطعه را جبران کند. با این حال، نباید انتظار داشت که صرف ورود قطعات، تمامی چالش‌ها را برطرف کند. در خوشبینانه‌ترین حالت، احتمالاً در سه یا چهار ماه آینده بتوان به سطحی از ثبات نزدیک به بهمن‌ماه سال گذشته بازگشت.

امیرحسین کاشی
کارشناس صنعت خودرو

درس‌های بگرام و واقعیت‌های بانکی

تجربه بگرام نشان داد که حتی پس از رفع رسمی تحریم‌ها نیز مشکلات نظام بانکی می‌تواند روند بهره‌مندی از نتایج توافقات را کند کند. پس از بگرام نیز حدود یک سال زمان لازم بود تا زیرساخت‌های ارتباطات مالی بین‌المللی تا حدی فراهم شود. بنابراین اجرای تفاهم نیز به زمان نیاز دارد و نمی‌توان انتظار داشت آثار آن بلافاصله نمایان شود. علاوه بر این، حتی در صورت امضای تفاهم، هزینه‌های تولید همچنان تحت تأثیر تورم جهانی کالاهایی مانند محصولات پتروشیمی باقی خواهد ماند و بخشی از افزایش قیمت‌ها نیز به‌تدریج با فروکش کردن فضای تنش از بازار تخلیه می‌شود.

رکود انتظاری و تخلیه حساب‌های کاذب

اما پس از تفاهم چه اتفاقی برای بازار خودرو خواهد افتاد؟ در سمت بازار خودرو احتمالاً «رکود انتظاری» تا حدی عمیق‌تر می‌شود و بخشی از حساب‌های قیمتی بازار تخلیه خواهد شد. در بررسی قیمت‌ها باید میان انواع خودرو تفکیک قائل شد:

۱. خودروهای داخلی و مونتاژی: این خودروها معمولاً دارای کف قیمتی مشخصی هستند که به بهای تمام‌شده و نرخ ارز وابسته است؛ بنابراین انتظار کاهش شدید قیمت در این بخش چندان واقع‌بینانه به نظر نمی‌رسد.
۲. خودروهای وارداتی معمولی: در صورت افزایش حجم واردات، احتمال دارد بخشی از حساب قیمتی این بخش که حدود ۳۰ درصد برآورد می‌شود، به‌تدریج تخلیه شود.
۳. خودروهای لوکس: در این بخش فاصله قیمت بازار با ارزش واقعی در برخی موارد بسیار قابل توجه است. (برای مثال خودروهایی با قیمت‌های بیش از ۱۱۰ میلیارد تومان) به همین دلیل احتمال اصلاح قیمت در این بخش نسبت به سایر بخش‌ها بیشتر ارزیابی می‌شود.

رفع تحریم‌ها؛ شرط لازم برای صنعت خودرو، اما نه شرط کافی

با دشواری بیشتری مواجه می‌شوند. در این زمینه، این پرسش مطرح است که چرا با وجود خصوصی‌سازی ایران خودرو خبری از خصوصی‌سازی سایپا نیست؟

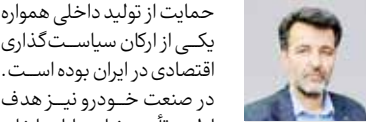
ریشه زیان انباشته خودروسازان

از دیگر چالش‌های ساختاری صنعت خودروی می‌توان به سیاست‌های قیمت‌گذاری اشاره کرد. این سیاست‌ها طی سال‌های گذشته با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا شده‌اند، اما نتایج آنها محل بحث بوده است. در شرایطی که قیمت کارخانه به صورت دستوری تعیین می‌شود و قیمت بازار آزاد فاصله قابل توجهی با آن دارد، زمینه ایجاد رانت فراهم می‌شود. در چنین فضایی، نه تولیدکننده از منافع واقعی بازار بهره‌مند می‌شود و نه مصرف‌کننده نهایی الزاماً منتفع می‌شود؛ بلکه بخشی از سود به واسطه‌های منتقل می‌شود. پیامد این وضعیت، شکل‌گیری زیان انباشته سنگین برای خودروسازان بزرگ کشور بوده است. همچنین خودرو در این ساختار قیمتی تا حدی کارکرد سرمایه‌ای پیدا کرده و بخشی از تقاضا به انگیزه حفظ ارزش دارایی شکل می‌گیرد.

اسماعیل شجاعی
کارشناس و فعال صنعت خودرو

رفع تحریم‌های بین‌المللی و کاهش موانع تجارت خارجی می‌تواند فرصت مهمی برای صنعت خودروی ایران فراهم کند. باز شدن مسیرهای بانکی، تسهیل تأمین قطعات و امکان همکاری با شرکت‌های بین‌المللی از جمله مزیت‌هایی است که در صورت کاهش یا رفع تحریم‌ها از اختیار این صنعت قرار می‌گیرد. با این حال، باید توجه داشت که رفع تحریم‌ها را نمی‌توان تنها راه‌حل مشکلات صنعت خودرو دانست. بخشی از چالش‌های این صنعت ماهیتی داخلی و ساختاری دارند و ارتباط مستقیمی با تحریم‌های خارجی ندارند. یکی از این مسائل، موضوع خصوصی‌سازی در صنعت خودرو است. تجربه‌های اقتصادی نشان می‌دهد بنگاه‌هایی که از ساختار مدیریتی کارآمد و مستقل برخوردار نیستند، معمولاً در رقابت پذیری و بهره‌وری

گذشت. کارشناسان اقتصادی می‌گویند توافق پیش‌رو، فرصتی برای تنفس است، اما نباید به آن به چشم معجزه نگاه کرد و باید با اتکا بر توان داخلی، به بهبود صنعت خودرو کمک کرد. در همین زمینه، برای واکاوی دقیق‌تر تحولات اخیر و بررسی اثرات واقعی آن، دیدگاه‌های سه کارشناس برجسته اقتصادی و خودرویی را درباره تأثیر تحولات اخیر بر این صنعت جویا شدیم.

مجد کوردی
اقتصاددان

حمایت از تولید داخلی همواره یکی از ارکان سیاست‌گذاری اقتصادی در ایران بوده است. در صنعت خودرو نیز هدف اولیه، تأمین نیاز بازار داخلی و حضور در بازارهای منطقه‌ای تعریف شد. با این حال، به مرور زمان بخشی از این حمایت‌ها از مسیر اولیه خود فاصله گرفته است. افزایش قابل توجه تعرفه‌های گمرکی و محدودیت‌های وارداتی، فضایی نسبتاً محافظت‌شده برای خودروسازان ایجاد کرد؛ فضایی که در برخی مقاطع می‌تواند انگیزه برای ارتقای کیفیت و نوآوری را کاهش دهد. در نتیجه، بخشی از ظرفیت‌ها و منابع اقتصادی کشور در صنعتی متمرکز شده که برای رقابت در مقیاس جهانی همچنان با چالش‌هایی مواجه است و در بسیاری از مواقع بیشتر در چارچوب یک بازار داخلی محدود فعالیت کرده است.

درس‌هایی از شرق

برای درک بهتر چالش‌های موجود، بررسی تجربه برخی کشورهای موفق می‌تواند مفید باشد. به عنوان مثال، در کره جنوبی شرکت‌هایی مانند سامسونگ راهبردی را دنبال کرده‌اند که بر اساس آن بخشی از قطعات مورد نیاز از تأمین‌کنندگان برتر جهانی تهیه می‌شود. هدف چنین رویکردی، حفظ ارتباط با زنجیره‌های رقابتی جهانی و ارتقای مستمر کیفیت و فناوری است. در مقابل، در ایران طی سال‌های گذشته سیاست‌های محدودکننده واردات باعث شده صنعت خودرو تا حد زیادی در یک بازار نسبتاً بسته فعالیت

تفاهم ایران و آمریکا؛ فرصتی برای اصلاح صنعت خودرو

کند. چنین شرایطی می‌تواند سطح رقابت را کاهش دهد و فاصله با استانداردهای جهانی را افزایش دهد.

تجربه بگرام و چالش‌های سیاست‌گذاری

مرور تجربه بگرام نشان می‌دهد که حمایت از تولید داخلی در صورت نبود سازوکارهای مکمل مانند استانداردهای کیفی سختگیرانه یا الزامات بهره‌وری ممکن است به نتایج مورد انتظار منجر نشود. در آن دوره نیز با وجود برخی کشایش‌ها، نگرانی از آسیب به تولید داخلی موجب شد ورود گسترده خودروهای جدید وارداتی با محدودیت‌هایی مواجه شود. در عین حال، این حمایت‌ها همیشه با تعیین الزامات مشخص برای ارتقای کیفیت یا کنترل قیمت همراه نبود. پیامد چنین وضعیتی، شکل‌گیری فاصله قابل توجه میان قیمت کارخانه و بازار و افزایش هزینه‌ای بود که در نهایت مصرف‌کنندگان متحمل شدند.

ظرفیت‌هایی که می‌توان از آنها بهره گرفت

با وجود این چالش‌ها، نباید از ظرفیت‌های قابل توجه کشور نیز غافل شد. ایران از نظر نیروی انسانی متخصص، شرکت‌های دانش‌بنیان، توان تحقیق و توسعه و دسترسی به برخی منابع معدنی در موقعیت مناسبی قرار دارد. در صورتی که بر اساس آن بخشی از چارچوب سیاست‌گذاری کارآمد و رقابتی به کار گرفته شوند، می‌تواند به یکی از پیشروان تحول در صنعت خودرو تبدیل شود. تحقق چنین تحولی نیازمند حرکت ترکیبی از الگوهای حمایتی صرف به سمت الگویی است که رقابت، بهره‌وری و نوآوری را در مرکز توجه قرار دهد.



تفاهم جدید

فرصتی برای بازنگری در سیاست‌ها

تفاهم احتمالی میان ایران و آمریکا را می‌توان صرفاً به عنوان مسیری برای تسهیل تأمین قطعات یا کاهش محدودیت‌های تجاری تلقی نکرد، بلکه می‌تواند فرصتی برای بازنگری در برخی سیاست‌های کلان صنعت خودرو باشد. از جمله اقداماتی که در این چارچوب قابل طرح است:

- تقویت استانداردهای کیفی و مدیریتی: به‌گونه‌ای که هزینه‌ها ناآرامی یا تصمیمات مدیریتی در نهایت به مصرف‌کننده منتقل نشود.
- تمرکز بر بهره‌وری و رقابت‌پذیری: حمایت از صنعت می‌تواند مشروط به ارتقای بهره‌وری و بهبود عملکرد بنگاه‌ها باشد.
- تنظیم منطقی واردات و دسترسی به فناوری: تسهیل واردات قطعات باکیفیت و مدیریت منطقی بازار می‌تواند به بهبود کیفیت و تعدیل قیمت‌ها کمک کند.

ضرورت اراده برای اصلاح

رفع تحریم‌ها و بهبود شرایط ارزی می‌تواند زمینه مساعدتری برای صنعت خودرو فراهم کند، اما به‌تنهایی تضمین‌کننده تحول پایدار نیست. اگر همزمان اصلاحات لازم در سیاست‌گذاری و ساختار بازار انجام نشود، کشایش‌های دیپلماتیک ممکن است تنها بخشی از مشکلات کوتاه‌مدت را کاهش دهد، بدون آنکه به حل ریشه‌ای چالش‌های این صنعت منجر شود.

کند. همچنین تناسب میان میزان واردات و ظرفیت تولید داخلی اهمیت دارد. برای مثال، اگر تولید سالانه کشور حدود یک و نیم میلیون دستگاه باشد، واردات درصدی محدود از این رقم می‌تواند به ایجاد رقابت سالم کمک کند، بدون آنکه تولید داخلی را با شوک جدی مواجه سازد. از سوی دیگر، تمرکز واردات بر خودروهای اقتصادی و گران‌قیمتی می‌تواند اثر تنظیمی بیشتری داشته باشد، درحالی‌که ورود خودروهای بسیار گران‌قیمت، نقش محدودی در ساماندهی بازار عمومی ایفا می‌کند.

ظرفیت واقعی صنعت قطعه‌سازی

موضوع دیگری که در بحث صنعت خودرو اهمیت دارد، ظرفیت صنعت قطعه‌سازی کشور است. آن به شفافیت وثبات در سیاست‌گذاری وابسته است. یکی از چالش‌های موجود، نحوه اجرای سیاست واردات است. در صورتی که واردات در قالب یک نظام تعرفه‌ای شفاف و قابل پیش‌بینی اجرا شود به‌گونه‌ای که همه فعالان اقتصادی در چارچوبی برابر امکان فعالیت داشته باشند می‌تواند به تنظیم بازار کمک

صف‌های طولانی ثبت‌نام و قرعه‌کشی‌های گسترده را می‌توان در همین چارچوب تحلیل کرد. در این میان این پرسش مطرح می‌شود که آیا نمی‌توان با اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار را به شکلی مدیریت کرد که منافع آن در جهت تقویت تولید، سرمایه‌گذاری و ارتقای بهره‌وری به کار گرفته شود؟

واردات؛ ابزار تنظیم بازار نه رقیب تولید

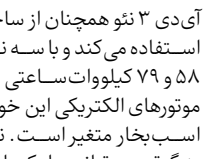
در سال‌های اخیر، افزایش واردات خودرو به عنوان یکی از راهکارهای ایجاد تعادل در بازار مطرح شده است. واردات می‌تواند در صورت طراحی درست، به افزایش رقابت و بهبود کیفیت کمک کند؛ اما موفقیت آن به شفافیت وثبات در سیاست‌گذاری وابسته است. یکی از چالش‌های موجود، نحوه اجرای سیاست واردات است. در صورتی که واردات در قالب یک نظام تعرفه‌ای شفاف و قابل پیش‌بینی اجرا شود به‌گونه‌ای که همه فعالان اقتصادی در چارچوبی برابر امکان فعالیت داشته باشند می‌تواند به تنظیم بازار کمک

شده است. این خودرو نیز از میان باتری‌های ۳۷ و ۵۲ کیلووات‌ساعتی استفاده می‌کند و برد آن حداکثر به حدود ۴۲۰ کیلومتر می‌رسد. قیمت پایه این کراس‌اوور برقی در آلمان حدود ۲۸ هزار یورو اعلام شده و انتظار می‌رود از پاییز وارد بازار اروپا شود.

بازگشت دکمه‌های فیزیکی به کابین

در سگمنت بالاتر، فولکس واگن نسخه بروز شده هاچ‌بک برقی آی‌دی ۳ نئو (Volkswagen ID.3 Neo) با معرفی نسخه لایف با بهره‌رسانی از خودرو در واقع نسخه لایف با بهره‌رسانی میان‌دوره‌ای مدل آی‌دی ۳ محسوب می‌شود. در این مدل نیز تغییرات مهمی در کابین دیده می‌شود و بسیاری از کنترل‌های لمسی جای خود را به دکمه‌های فیزیکی داده‌اند. حتی یک پیچ تنظیم صدا نیز به سیستم چندرسانه‌ای خودرو اضافه شده است.

آی‌دی ۳ نئو همچنان از ساختار دیفرانسیل عقب استفاده می‌کند و با سه نوع باتری شامل ۵۰، ۵۸ و ۷۹ کیلووات‌ساعتی عرضه می‌شود. قدرت موتورهای الکتریکی این خودرو بین ۱۶۸ تا ۲۲۸ اسب‌بخار متغیر است. نسخه مجهز به باتری بزرگ‌تر می‌تواند با یک بار شارژ تا حدود ۶۳۰ کیلومتر حرکت کند. این باتری از شارژ سریع تا توان ۱۸۳ کیلووات پشتیبانی می‌کند و می‌تواند در کمتر از ۳۰ دقیقه تا ۸۰ درصد شارژ شود. نسخه اسپرت این مدل نیز در آینده نزدیک با نام آی‌دی ۳ جی‌تی آی (ID.3 GTI) معرفی خواهد شد.



در کنار این مدل، فولکس واگن قصد دارد کراس‌اوور برقی جمع‌وجور با نام آی‌دی کراس (Volk ID. Cross) را نیز به بازار عرضه کند. این خودرو در واقع نسخه الکتریکی کراس‌اوور شناخته‌شده تی کراس محسوب می‌شود. آی‌دی کراس از نظر فنی شباهت زیادی با آی‌دی پولو دارد، اما بدنه آن در قالب یک شاسی بلند کوچک طراحی



کراس‌اوور برقی کوچک در راه بازار

حتی می‌تواند زمینه‌ساز حضور فعال‌تر ایران در بازار صادرات قطعات باشد؛ الگویی که برخی کشورها پیش از توسعه کامل صنعت خودروسازی خود تجربه کرده‌اند.

اصلاحات ضروری در کنار رفع تحریم‌ها

در مجموع، رفع تحریم‌های بین‌المللی می‌تواند فرصتی مهم برای صنعت خودرو باشد. فرصتی برای تعامل با شرکت‌های جهانی، دسترسی به فناوری‌های نوین و توسعه بازارهای صادراتی. با این حال، بهره‌گیری مؤثر از این فرصت مستلزم اصلاح برخی سیاست‌های داخلی است، از جمله:

- پیشبرد خصوصی‌سازی با رویکردی کارآمد و شفاف
- بازنگری در سازوکار قیمت‌گذاری
- طراحی نظام تعرفه‌ای روشن و قابل پیش‌بینی برای واردات خودرو
- در صورت همزمانی این اصلاحات با کاهش محدودیت‌های خارجی، می‌توان انتظار داشت صنعت خودرو مسیر پایدارتری را طی کند.

شاسی بلند بزرگ اطلس

در بازار آمریکای شمالی نیز فولکس واگن نسل دوم شاسی بلند بزرگ اطلس را عرضه خواهد کرد.



این خودرو پیش‌تر در چین با نام ترامونت پرو (Volkswagen Teramont Pro) معرفی شده بود. اطلس جدید از یک موتور دو لیتری توربوشارژر ارتقا یافته استفاده می‌کند که ۲۸۲ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۲ پوندفوت گشتاور تولید می‌کند. نیروی این موتور از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود و سیستم چهارچرخ محرک فوروموش نیز قابل سفارش است.

حمله فولکس واگن به بازار چین با نسل جدید مدل‌ها

در نهایت فولکس واگن برنامه گسترده‌ای برای بازار چین نیز در نظر گرفته است. یکی از مهم‌ترین محصولات معرفی شده در این بازار، سدان برقی آی‌دی یونیکس 09 (Volkswagen ID. UNYX 09) است که با همکاری شرکت چینی آکس‌پنگ توسعه یافته است. آی‌دی یونیکس 08 (Volkswagen ID. UNYX 08) نیز معرفی خواهند شد. فولکس واگن امیدوار است با این موج محصولات جدید بتواند جایگاه خود را در بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان تقویت کند، هرچند رقابت در چین بسیار شدید شده است.



کراس‌اوور برقی آی‌دی 4 نیز اسمال یک به‌روزرسانی مهم در یافت خواهد کرد. این خودرو قرار است با طراحی تازه و تغییراتی در فضای داخلی عرضه شود. گفته می‌شود در نسخه جدید دکمه‌های فیزیکی بیشتری به کابین اضافه خواهد شد و برخی از کنترل‌های لمسی حذف می‌شوند. در همین حال گزارش‌هایی منتشر شده که نشان می‌دهد نسخه کوپه این خودرو یعنی آی‌دی 5 (Volkswagen ID.5) ممکن است در آینده از خط تولید کنار گذاشته شود.

