



خبر خودرو

جهش آمار ترخیص خودرو

ناشی از تخلیه اضطراری گمرکات بود



معاون وزیر اقتصاد با رد برخی اظهارنظرها درباره افزایش واردات خودرو و مصرف منابع ارزی گفت: «در روزهای ابتدایی جنگ رمضان، به منظور حفظ دارایی و اردکنندگان در برابر احتمال حملات، دستور تخلیه فوری انبارهای گمرکی صادر و همین موضوع موجب افزایش ناگهانی آمار ترخیص خودرو و سایر کالاها شد.»

به گزارش ایلنا، مرتضی زمانیان، معاون سیاست‌گذاری اقتصادی و راهبری وزیر اقتصاد با اشاره به برخی اظهارنظرها درباره افزایش آمارهای واردات خودرو در ماه‌های اخیر و ایجاد نگرانی عمومی در خصوص مصرف منابع ارزی سایر

بخش‌ها، توضیحاتی ارائه داد. او با تأکید بر اینکه مسئولیت ثبت سفارش، برنامه‌ریزی واردات و تنظیم عرضه خودرو بر عهده دستگاه‌های دیگری غیر از وزارت اقتصاد است، بیان کرد: «به دلیل استناد افکار عمومی و صاحبان تریبون‌ها به آمارهای گمرک ایران، تبیین ابعاد واقعی این موضوع اهمیت دارد.

معاون وزیر اقتصاد اعلام کرد: «در ابتدای جنگ و به دلیل بروز نگرانی از احتمال مورد هجوم قرار گرفتن انبارهای گمرک (به‌ویژه در مرزهای جنوبی)، وزیر امور اقتصادی و دارایی با استفاده از ظرفیت‌های قانونی دستور داد گمرک‌های کشور به سرعت تخلیه شوند.»

زمانیان توضیح داد: «همواره حجم زیادی از کالاها را انبارهای اختصاصی بخش خصوصی در گمرک‌های کشور ذخیره می‌شود که فرایند ترخیص آنها در شرایط عادی مدت‌ها به طول می‌انجامید؛ اما با برنامه‌ریزی صورت گرفته جهت حفظ این دارایی‌ها از خطر حملات دشمن، واردکنندگان به بیکاره اقدام به ترخیص حجم زیادی از کالاها کردند.»

ماشین وارداتی

نیسان جوک هیبرید ۲۰۲۶: بازگشت

متفاوت یک کراس اوور محبوب



نیسان جوک یکی از شناخته شده ترین کراس اوورهای کامپکت بازار اروپا ست؛ خودرویی که از زمان معرفی، بیشتر به واسطه طراحی متفاوت و ظاهر خاص خود شناخته شد و توانست جایگاه قابل توجهی در بازار اروپا پیدا کند. حالا نسخه هیبریدی مدل ۲۰۲۶ این خودرو توسط یکی از شرکت‌های خصوصی در نمایشگاه خودرو به نمایش درآمده تا بار دیگر توجه‌ها را به این کراس اوور متفاوت جلب کند.

جوک جدید در کارخانه نیسان در ساندرلند انگلستان تولید می‌شود و یکی از محصولات ساخت بریتانیا این خودرو ساز ژاپنی به شمار می‌رود. نسخه هیبریدی این خودرو با ترکیبی از موتور بنزینی و موتور برقی عرضه شده و تا ش می‌کند در کنار حفظ ابعاد جمع و جور جوک، مصرف سوخت و عملکرد آن را بهبود دهد. در بخش فنی، نیسان جوک هیبرید به یک موتور ۱٫۶ لیتری چهار سیلندر بنزینی مجهز شده است که در کنار موتور برقی، مجموعاً ۱۴۳ اسب بخار قدرت تولید می‌کنند. گشتاور موتور بنزینی ۱۴۸ نیوتن متر و گشتاور موتور برقی نیز ۲۰۵ نیوتن متر اعلام شده است. نیروی تولید شده توسط این مجموعه از طریق گیربکس اتوماتیک اختصاصی سیستم هیبرید به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. جوک هیبرید با این ترکیب می‌تواند در حدود ۱۰٫۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

از نظر ابعاد، جوک همچنان یک کراس اوور کامپکت و مناسب استفاده شهری محسوب می‌شود. طول خودرو ۴۲۱۰ میلی متر، عرض آن ۱۸۰۰ میلی متر و ارتفاعش ۱۵۹۳ میلی متر است. نسخه هیبریدی با رینگ‌های ۱۷ اینچی عرضه می‌شود و فضای بار ۳۴۵ لیتری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد؛ ظرفیتی که برای استفاده روزمره و سفرهای شهری می‌تواند کاربندی باشد. در بخش تجهیزات نیز جوک ۲۰۲۶ بسته به تیپ و سطح امکانات، به مجموعه‌ای از فناوری‌های روز مجهز شده است. نمایشگر لمسی ۱۲٫۳ اینچی در کنار کلاستر دیجیتال ۱۲٫۳ اینچی، امکان اتصال بی‌سیم Apple CarPlay و Android Auto، دوربین عقب و سنسورهای پارک از جمله امکانات این خودرو هستند. کروز کنترل و مجموعه‌ای از سامانه‌های کمک‌راننده نیز برای افزایش ایمنی و راحتی رانندگی در نظر گرفته شده‌اند.

جوک هیبرید ۲۰۲۶ در نهایت تاش می‌کند همان شخصیت متفاوت و طراحی خاص نسل‌های قبلی را با فناوری هیبریدی و تجهیزات مدرن ترکیب کند؛ ترکیبی که می‌تواند این کراس اوور کوچک نیسان را به گزینه‌ای جذاب برای بازار ایران تبدیل کند.

یک هاچ‌بک مدرن که گذرش دیر به دیر به پمپ بنزین می افتد!

نسل نو یارپسی؛ رژیم به سبک ژاپنی



شرکت‌های واردکننده خودرو با اشخاص حقیقی واردکننده در مناطق آزاد کشور به سراغ این طیف از خودروها رفته و نسبت به واردات و عرضه خودروهای کم‌مصرف در کشور اقدام کنند. در جدیدترین پرده از نمایش واردات خودروهای کم مصرف نوبت به نسل نو «تویوتا یاریس» رسیده است.

محصول نام‌آشنای ژاپنی که قبلاً امتحانش را پس داده و حالا پس از یک وقفه ده ساله دوباره به ایران برگشته. هاچ‌بک کوچک تویوتا که در بازارهای جهانی با طیف

معاون وزیر اقتصاد اعلام کرد: «در ابتدای جنگ و به دلیل بروز نگرانی از احتمال مورد هجوم قرار گرفتن انبارهای گمرک (به‌ویژه در مرزهای جنوبی)، وزیر امور اقتصادی و دارایی با استفاده از ظرفیت‌های قانونی دستور داد گمرک‌های کشور به سرعت تخلیه شوند.»

زمانیان توضیح داد: «همواره حجم زیادی از کالاها را انبارهای اختصاصی بخش خصوصی در گمرک‌های کشور ذخیره می‌شود که فرایند ترخیص آنها در شرایط عادی مدت‌ها به طول می‌انجامید؛ اما با برنامه‌ریزی صورت گرفته جهت حفظ این دارایی‌ها از خطر حملات دشمن، واردکنندگان به بیکاره اقدام به ترخیص حجم زیادی از کالاها کردند.»

جوک جدید در کارخانه نیسان در ساندرلند انگلستان تولید می‌شود و یکی از محصولات ساخت بریتانیا این خودرو ساز ژاپنی به شمار می‌رود. نسخه هیبریدی این خودرو با ترکیبی از موتور بنزینی و موتور برقی عرضه شده و تا ش می‌کند در کنار حفظ ابعاد جمع و جور جوک، مصرف سوخت و عملکرد آن را بهبود دهد. در بخش فنی، نیسان جوک هیبرید به یک موتور ۱٫۶ لیتری چهار سیلندر بنزینی مجهز شده است که در کنار موتور برقی، مجموعاً ۱۴۳ اسب بخار قدرت تولید می‌کنند. گشتاور موتور بنزینی ۱۴۸ نیوتن متر و گشتاور موتور برقی نیز ۲۰۵ نیوتن متر اعلام شده است. نیروی تولید شده توسط این مجموعه از طریق گیربکس اتوماتیک اختصاصی سیستم هیبرید به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. جوک هیبرید با این ترکیب می‌تواند در حدود ۱۰٫۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

از نظر ابعاد، جوک همچنان یک کراس اوور کامپکت و مناسب استفاده شهری محسوب می‌شود. طول خودرو ۴۲۱۰ میلی متر، عرض آن ۱۸۰۰ میلی متر و ارتفاعش ۱۵۹۳ میلی متر است. نسخه هیبریدی با رینگ‌های ۱۷ اینچی عرضه می‌شود و فضای بار ۳۴۵ لیتری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد؛ ظرفیتی که برای استفاده روزمره و سفرهای شهری می‌تواند کاربندی باشد. در بخش تجهیزات نیز جوک ۲۰۲۶ بسته به تیپ و سطح امکانات، به مجموعه‌ای از فناوری‌های روز مجهز شده است. نمایشگر لمسی ۱۲٫۳ اینچی در کنار کلاستر دیجیتال ۱۲٫۳ اینچی، امکان اتصال بی‌سیم Apple CarPlay و Android Auto، دوربین عقب و سنسورهای پارک از جمله امکانات این خودرو هستند. کروز کنترل و مجموعه‌ای از سامانه‌های کمک‌راننده نیز برای افزایش ایمنی و راحتی رانندگی در نظر گرفته شده‌اند.

جوک هیبرید ۲۰۲۶ در نهایت تاش می‌کند همان شخصیت متفاوت و طراحی خاص نسل‌های قبلی را با فناوری هیبریدی و تجهیزات مدرن ترکیب کند؛ ترکیبی که می‌تواند این کراس اوور کوچک نیسان را به گزینه‌ای جذاب برای بازار ایران تبدیل کند.

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

بازار خودروی چین در سال‌های اخیر پر شده از مدل‌هایی که در طراحی، فناوری و حتی نام‌گذاری تلاش می‌کنند به رقبای مطرح جهانی نزدیک شوند. با این حال، به نظر می‌رسد مالک یکی از بزرگ‌ترین محصولات اکسپنگ تصمیم گرفته این موضوع را یک قدم فراتر ببرد. به گزارش سایت carnewschina، تصاویر منتشر شده از یک دستگاه اکسپنگ GX در چین نشان می‌دهد مالک خودرو نه تنها از شباهت ظاهری آن به رنج‌روور نارافی نبوده، بلکه با مجموعه‌ای از تغییرات، این شباهت را به شکلی عجیب و حتی خنده‌دار تشدید کرده است.

اکسپنگی که می‌خواهد رنج‌روور باشد!

اکسپنگ GX پیش از این نیز به دلیل طراحی نزدیک به برخی محصولات رنج‌روور مورد توجه قرار گرفته بود،



نسل جدید

تویوتا یاریس

در نخستین

فاز ورود به

کشور در دو

رده تجهیزاتی

ساده و

فول آپشن

به فروش

خواهد رسید

که از

تجهیزات

نسخه فول

آپشن،

رینگ‌های ۵ یا

۸ پره اسپرت،

تنظیم برقی

فرمان،

زیرآرنجی

صندلی

عقب، بال

صندوق

عقب در گونه

صندوق‌دار

و چراغ‌های

مه‌شکن

جلو را

می‌توان

نام برد

مناطق آزاد کشورمان از جمله کیش، اروند، ارس و... شده است.

یاریس چه در چنته دارد؟

نسل نو تویوتا یاریس که با کد اتاق XP210 شناخته می‌شود با چند نوع پیشرانه بنزینی و هیبریدی در بازارهای جهانی به فروش می‌رسد. آنطور که شواهد نشان می‌دهد قرار است ابتدا مدل ۱/۵ لیتری هیبریدی در بازار کشورمان عرضه شود و سپس نوبت به نسخه‌های دیگر برسد. این مدل از یک پیشرانه ۳ سیلندر ۱/۵ لیتری بهره می‌برد که ۸۹ اسب بخار قدرت تولید می‌کند.

همچنین یک پیشرانه برقی ۵۹ کیلوواتی نیز به کمک پیشرانه اصلی آمده و مجموعاً ۱۱۳ اسب بخار قدرت در اختیار راننده قرار می‌دهند. گفتنی آنکه نسخه بنزینی ۴ سیلندر نیز با موتور ۱/۵ لیتری که توانایی تولید ۱۰۵ اسب بخار قدرت را داراست در صف انتظار ورود به بازار کشورمان قرار دارد. این نسخه می‌تواند برای رانندگان جوان یک گزینه جذاب به شمار آید.

حداکثر سرعت این خودرو ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده. هیچ کس از یاریس انتظار شتاب فوق‌العاده ندارد اما نکته نچندان دلچسپ در مورد یاریس شتاب اولیه این خودروست که در حدود ۱۳ ثانیه اندازگیری شده‌است. اما از نقاط قوت یاریس می‌توان به مصرف سوخت فوق‌العاده این خودرو اشاره کرد.

مدل هیبریدی یاریس با مصرف سوخت ۲/۸ درصدهی در سبیل ترکیبی و به لطف حجم مخزن سوخت ۴۲ لیتری‌اش خریدارش را زود زود روانه پمپ بنزین نخواهد کرد. همان فاکتوری که این روزها در بازار کشورمان بسیار حائز اهمیت است. در یک کلام «یاریس» را باید یک تویوتا



اکسپنگ

GX پیش از

این نیز به

دلیل طراحی

نزدیک

به برخی

محصولات

رنج‌روور مورد

توجه قرار

گرفته بود،

اما نمونه‌ای

که اکنون در

چین دیده

شده، داستان

متفاوتی دارد.

در این خودرو

از تریم‌های

برنزی در

بخش‌های

مختلف بدنه

استفاده شده

است

فضای بار در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. با خواباندن صندلی‌های ردیف سوم، این ظرفیت به ۱۷۴۸ لیتر افزایش پیدا می‌کند.

فناوری خودروان

در سطح خودروهای لوکس

اما شاید یکی از مهم‌ترین نقاط قوت GX جایی باشد که دیگر هیچ ارتباطی با ظاهر رنج‌روور ندارد؛ یعنی فناوری رانندگی کمکی و خودران. سیستم رانندگی کمکی این خودرو در چهار نسخه عرضه می‌شود که هر کدام از نظر ترانه‌های هوش مصنوعی AI Touring متفاوت هستند. نسخه Max از توان پردازشی TOPS 750 بهره می‌برد، در حالی که این رقم در نسخه Ultra 1500، TOPS 2250 و در بالاترین مدل یعنی L4 Robo 3000 می‌رسد.

قرار است نسخه L4 Robo سال ۲۰۲۶ عرضه شود و قابلیت‌های لازم برای رانندگی خودکار سطح L4 را ارائه دهد. سیستم تعلیق پادی دومحفظه و فرمان پذیری چرخ‌های عقب با زاویه حداکثر ۷٫۵ درجه نیز از دیگر تجهیزات قابل توجه این شاسی بلند بزرگ هستند.

نسخه EREV

ترکیب موتور بنزینی و برقی

اکسپنگ GX تنها یک خودروی تمام‌برقی نیست و نسخه EREV نیز در بازار چین عرضه می‌شود. این مدل به یک موتور بنزینی ۱٫۵ لیتری مجهز است که در کنار دو موتور برقی فعالیت می‌کنند. مجموع توان پیشینه موتورهای برقی به ۳۷۰ کیلووات معادل ۴۹۶ اسب بخار می‌رسد. باتری ۶۳٫۳ کیلووات ساعتی

چند دستگاه GX و اقفا رنج‌روور شدند؟

اکسپنگ GX در بازار چین نیز عملکرد قابل توجهی داشته است. بر اساس آمار China EVData Tracker، این خودرو ساز مستقر در گوانگژو بین ماه‌های مه تا آگوست ۲۰۲۶ در مجموع ۲۱۰۲۰ دستگاه GX در چین تحویل داده است. اما یک آمار همچنان نامشخص باقی می‌ماند: از میان این تعداد، چند دستگاه به سبک نمونه حاضر تغییر چهره داده‌اند؟ احتمالاً پاسخ این سؤال هیچ‌گاه مشخص نخواهد شد، اما یک نکته روشن است: اکسپنگ GX حتی بدون نوشته Range Rover روی بدنه نیز به اندازه کافی خودروی متفاوتی است و شاید این مالک، برای خاص‌تر کردن خودروی خود، کمی بیش از حد تلاش کرده باشد.



کرولای جمع و جور نامید که رانندگی خشک و اسپرتی را به همراه دارد. با اینکه توانایی‌های حرکتی یاریس، راننده خودرو را در کورس‌های دوستانه به هیچ عنوان روسفید نخواهد کرد اما فضای داخلی وسیع به لطف طراحی مدرن ستون‌های خودرو و فاصله مناسب محور جلو با عقب به دست آمده و البته کیفیت بسیار خوب مونتاژ و بهره‌مندی از لوگوی «تویوتا»، حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد.

وضعیت در بازار

بازار امروز هیچ شباهتی به بازار دهه هشتاد خورشیدی ندارد. هرچندکه نسل قبلی یاریس (در نسخه هاچ‌بک) در بدو ورود به بازار کشور رقبای مستقیمی را پیش روی خود نمی‌دید اما امروز و در شرایط فعلی بازار، این کوچولوی ژاپنی کار سختی را برای رقابت با رقبای قدرتمند خود در بازار ایران دارد که از مهم‌ترین آنها می‌توان به میتسوبیشی، کیا پیکا-نئو، هیوندای i20 و انواع خودروهای چینی اشاره کرد.

نسل جدید تویوتا یاریس در اولین فاز ورود به کشور در دو رده تجهیزاتی ساده و فول آپشن به فروش خواهد رسید که از تجهیزات نسخه فول آپشن، رینگ‌های ۵ یا ۸ پره اسپرت، تنظیم برقی فرمان، زیرآرنجی صندلی عقب، بال صندوق عقب در گونه صندوق‌دار و چراغ‌های مه‌شکن جلو را می‌توان نام برد. اما در مورد قیمت‌گذاری یاریس، باید منتظر ماند و دید نسل این هاچ‌بک ژاپنی با چه قیمتی به دست مشتری ایرانی خواهد رسید. با توجه به اینکه امروز دیگر انواع خودروهای چینی حاضر در بازار ایران، قیمت چند میلیاردی پیدا کرده‌اند، کاملاً قابل پیش‌بینی است که یاریس جدید هم با قیمت نجومی به دست مشتریان برسد.

نیز امکان پیمایش حداکثر ۴۳۰ کیلومتر را در چرخه CLTC به‌صورت تمام‌برقی فراهم می‌کند. با وجود یک ۶۰ لیتری، مجموع برد خودرو در حالت ترکیبی به حدود ۱۵۸۵ کیلومتر می‌رسد؛ رقمی که GX EREV را برای سفرهای طولانی به گزینه‌ای قابل توجه تبدیل می‌کند.

نسخه تمام‌برقی ۵۷۷ اسب بخار مدل پایه تمام‌برقی GX از یک موتور الکتریکی روی محور عقب استفاده می‌کند که ۲۷۰ کیلووات معادل ۳۶۲ اسب بخار قدرت دارد. این نسخه به باتری ۹۱٫۹ کیلووات‌ساعتی مجهز شده و برد آن در چرخه CLTC به ۶۶۵ کیلومتر می‌رسد.

در مدل چهارچرخ محرک، داستان متفاوت است. مجموع توان به ۴۳۰ کیلووات معادل ۵۷۷ اسب بخار افزایش پیدا می‌کند و یک باتری ۱۱۰ کیلووات‌ساعتی، امکان پیمایش حداکثر ۷۵۰ کیلومتر را فراهم می‌کند.

قیمت: جایی که فاصله با رنج‌روور مشخص می‌شود

با وجود تمام این امکانات، شاید بزرگ‌ترین تفاوت GX و رنج‌روور در قیمت آنها باشد. اکسپنگ GX در بازار چین با قیمتی بین ۲۷۹۸۰۰ تا ۳۵۹۸۰۰ یوان عرضه می‌شود؛ یعنی حدود ۴۱۷۱ تا ۵۴۳۶ دلار. در مقابل، قیمت پایه رنج‌روور در چین از حدود 1,412,000 یوان، معادل نزدیک به ۲۱۴۹۰ دلار، آغاز می‌شود. به عبارت دیگر، حتی گران‌ترین نسخه GX نیز تنها بخش کوچکی از قیمت یک رنج‌روور را دارد. شاید همین موضوع توضیح دهد که چرا برخی مالکان ترجیح می‌دهند با چند تغییر ظاهری، فاصله میان این دو خودرو را کمتر کنند!



پرش

خودرو

تاریخچه شرکت‌ها

آئودی

چهار حلقه‌ای که تاریخ را ساخت

روایت بیش از یک قرن نوآوری که از یک نام قدیمی شروع شد



داستان آئودی به سال‌های ابتدا یی قرن بیستم بازمی‌گردد؛ زمانی که آگوست هورخ، یکی از پیشگامان صنعت خودروی آلمان، شرکت خود را در سال ۱۹۰۴

در تسویکاو بنیان گذاشت. هورخ خیلی زود بر سر مسائل مدیریتی و فنی از شرکت خود جدا شد و در سال ۱۹۰۹ برند تازه‌ای را راه‌اندازی کرد. از آنجا که نام «هورخ» پیش‌تر به ثبت رسیده بود، او معادل لاتین آن، یعنی «Audi» را برای شرکت جدید انتخاب کرد. واژه‌ای که در زبان لاتین به معنای «گوش کن» است. آئودی در اولین سال‌های فعالیت، خود را با خودروهای باکیفیت و مهندسی دقیق مطرح کرد. مسابقات اتومبیلرانی نیز به یکی از مسیرهای مهم برای نمایش توان فنی این برند تبدیل شد و تجربه‌های به‌دست‌آمده در رقابت‌ها، بعدها در توسعه محصولات جاده‌ای آئودی نقش داشت.

تولد چهار حلقه

نقطه ططف مهم تاریخ آئودی در سال ۱۹۳۲ رقم خورد. چهار شرکت آئودی، هورخ، DKW و Wanderer با قالب «اتحادیه خودرو» Auto Union با یکدیگر ادغام شدند. نماد چهار حلقه نیز از همین اتحاد چهار شرکت شکل گرفت و بعدها به یکی از شناخته‌شده‌ترین لوگوهای صنعت خودرو تبدیل شد. اتحادیه خودرو در دهه ۱۹۳۰ یکی از مهم‌ترین سازندگان خودرو در آلمان بود. خودروهای مسابقه‌ای این مجموعه، پیروزه نمونه‌های موتور وسط، در رقابت‌های اروپایی به شهرت رسیدند و نشان دادند مهندسی آلمان می‌تواند مرزهای متعارف صنعت خودرو را جابه‌جا کند.

جنگ و سال‌های دشوار

جنگ جهانی دوم مسیر فعالیت این شرکت را به شدت تغییر داد. کارخانه‌ها آسیب دیدند و پس از جنگ، بخش بزرگی از دارایی‌های اتحادیه خودرو در منطقه تحت کنترل شوروی گرفت. شرکت برای مدتی در عمل از صحنه صنعت خودرو کنار رفت. اما داستان در همین‌جا تمام نشد. در سال ۱۹۴۹، Auto Union در اینکولشتات آلمان غربی دوباره شکل گرفت و تولید خودرو را با مدل‌های کوچک و اقتصادی DKW از سر گرفت. در آن دوران، هنوز نام آئودی جایگاه سابق خود را نداشت و بخش عمده محصولات با برند DKW عرضه می‌شدند.

ورود فولکس واگن به داستان

دهه ۱۹۶۰ نقطه شروع تحول بزرگ دیگری بود. فولکس واگن برای گسترش فعالیت خود، Auto Union را خرید و به تدریج مسیر محصولات این شرکت را تغییر داد. در سال ۱۹۶۵ اولین خودرو پس از جنگ با نام آئودی عرضه شد؛ مدلی که به ایجاب دوباره این برند کمک کرد. چند سال بعد، Auto Union با NSU ادغام شد و شرکت جدیدی با نام Audi AG و NSU Auto Union شکل گرفت. سرانجام در سال ۱۹۸۵ نام شرکت به «Audi AG» تغییر یافت و آئودی به عنوان یک برند مستقل در ساختار گروه فولکس واگن تثبیت شد.

فناوری، برگ برنده آئودی

آئودی در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ بیش از گذشته روی فناوری تمرکز کرد. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این دوره، توسعه سیستم چهارچرخ محرک «کواترو» بود. آئودی در سال ۱۹۸۰ اولین مدل کواترو را معرفی کرد و این فناوری خیلی زود در مسابقات رالی به شهرت رسید. موفقیت‌های آئودی در مسابقات، تصویر این برند را از یک خودروساز لوکس آلمانی به شرکتی با فناوری‌های نوین و توجه به کیفیت ساخت، جایگاه آئودی را در رقابت با مرسدس بنز و بامو تقویت کرد.

از A8 تا عصر برقی

در دهه ۱۹۹۰، خانواده محصولات آئودی گسترش یافت و مدل‌هایی مانند A4، A6 و A8 این برند را به رقبایی جدی در بازار خودروهای لوکس تبدیل کردند. نسل جدید طراحی آئودی، همراه با کابین‌های باکیفیت و فناوری‌های الکترونیکی، به هویت مدرن این شرکت شکل داد. در سال‌های بعد، آئودی وارد بازار خودروهای اسپرت و شاسی‌بلند نیز شد. مدل‌های مانند TT و R8 تصویر تازه‌ای از توانایی‌های مهندسی این شرکت ارائه کردند و خانواده Q نیز حضور آئودی را در بازار شاسی‌بلندها تثبیت کرد. امروز آئودی یکی از برندهای اصلی گروه فولکس واگن است و مسیر آینده خود را بیش از گذشته با خودروهای برقی، نرم‌افزار و فناوری‌های دیجیتال گره زده است. مدل‌هایی مانند e-tron که اتفاقاً به ایران هم آمده است، نشان می‌دهند که چهار حلقه آئودی، مانند گذشته، تلاش می‌کند هویت خود را با فناوری‌های تازه تعریف کند. داستان آئودی در واقع روایت برندی است که چند بار در تاریخ خود مجبور به بازسازی شده؛ از جدایی آگوست هورخ و تولد یک نام تازه گرفته تا اتحاد چهار شرکت، بحران پس از جنگ و ورود به عصر خودروهای برقی. چهار حلقه امروز فقط نمادی یک شرکت نیستند؛ نشانی از تاریخی هستند که بیش از صد سال میان مهندسی، رقابت و نوآوری حرکت کرده است.