خبر خودرو

اسقاط خودروهای فرسوده بدون واردات جدی امکان‌پذیر نیست

عضو هیأت‌رئیسه و کمیسیون انرژی مجلس گفت: «تا زمانی که واردات خودرو به صورت جدی، با تعرفه پایین و منطقی انجام نشود، طرح اسقاط خودروهای فرسوده نیز به شکل مؤثر پیش نخواهد رفت.»

محمد رشیدی گفت: «تقویت تولید داخلی، توسعه حمل‌ونقل عمومی و فراهم کردن امکان واردات خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی باید همزمان دنبال شود تا مصرف سوخت کاهش یافته و زمینه برای اسقاط خودروهای فرسوده و پرمصرف فراهم شود.»

رشیدی درباره اسقاط خودروهای تاکسی تأکید کرد: «باید خودروهای فرسوده رانندگان از آنها تحویل گرفته شود و در مقابل، با تسهیلات مناسب خودروی جدید در اختیارشان قرار گیرد.»

این نماینده مجلس همچنین به پیشنهاد مجلس برای اتصال واردات و اسقاط اشاره کرد و گفت: «واقعیت این است که تا زمانی که واردات خودرو به صورت جدی، با تعرفه پایین و منطقی برای استفاده عموم انجام نشود، اسقاط خودرو نیز اتفاق نخواهد افتاد. ما در مجلس پیشنهادی آوردیم (که ۶۵.۵ درصد هم رأی آورد) مبنی بر اینکه در قبال واردات هر دستگاه خودرو، یک دستگاه خودرو اسقاط شود؛ اما این امر نیازمند تعرفه منطقی است.»

به گزارش تجارت نیوز، عضو کمیسیون انرژی مجلس افزود: «با شرایط فعلی، رقابتی وجود ندارد و مردم دوباره مجبورند به سراغ خودروهای داخلی بروند؛ چرا که توان خرید خودروهای ۸، ۱۰ یا ۱۵ میلیاردی را ندارند. در نتیجه مردم مجبور می‌شوند خودروهای داخلی ۲ تا ۳ میلیاردی بی‌کیفیت را بخرند که قیمت واقعی آنها یک‌چهارم قیمت روز دنیاست و این آسیب مستقیمی است که به ملت وارد می‌شود.»

ماشین وارداتی

هیوندای آزرا؛ سدان محبوب کره‌ای با چهره‌ای تازه

در میان خودروهای حاضر در هفتمین نمایشگاه خودروی تهران، هیوندای آزرا یکی از مدل‌هایی است که برای مخاطب ایرانی نام آشنایی دارد؛ اما این‌بار با چهره‌ای کاملاً متفاوت دیده می‌شود. نسل هفتم آزرا که در سال ۲۰۲۲ معرفی شد، با ابعادی بزرگ‌تر، طراحی متفاوت و کابینی مدرن، فاصله محسوسی با نسل‌های قبلی گرفته و حالا بیشتر از همیشه به یک سدان لوکس نزدیک شده است.

نسخه حاضر در نمایشگاه به پیشرانه ۳.۵ لیتری V6 تنفس طبیعی مجهز است؛ موتوری که در دوره کوچک‌تر شدن حجم پیشرانه‌ها، همچنان برای علاقه‌مندان به موتورهای حجیم جذابیت خاص خود را دارد. این موتور ۳۰۰ اسب بخار قدرت و ۳۶۶ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی آن از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک منتقل می‌شود. بسته به نسخه، سیستم چهار چرخ محرک HTRAC نیز برای آزرا در نظر گرفته شده است.

در نمای جلو، اولین چیزی که جلب توجه می‌کند نوار LED سراسری موسوم به Seamless Horizon Lamp است که در کنار جلوپنجره بزرگ، چهره‌ای عریض به خودرو داده است. چراغ‌های اصلی در بخش پایین‌تر قرار گرفته‌اند و همین ترکیب، ظاهر آزرا را از بسیاری از سدان‌های دیگر هیوندای جدا می‌کند. در نمای جانبی نیز طول بیش از ۵ متر، فاصله محوری ۲۸۹۵ میلی‌متری، دستگیره‌های هم‌سطح بدنه و درهای بدون قاب، فرم کشیده و لوکس خودرو را بیشتر به چشم می‌آورد. در عقب هم چراغ‌های باریک و سراسری، همان زبان طراحی بخش جلو را ادامه می‌دهند.

آزرا با طول ۵۰۳۵، عرض ۱۸۸۰ و ارتفاع ۱۴۶۰ میلی‌متر، در رده سدان‌های بزرگ قرار می‌گیرد. ترکیب موتور V6، ابعاد بزرگ و کابین مدرن، نشان می‌دهد هیوندای در این نسل بیشتر به دنبال ارائه یک سدان راحت و لوکس بوده تا خودرویی با حال و هوای اسپرت؛ ویژگی‌ای که در جریان بازدید از نمایشگاه هم بیش از هر چیز به چشم می‌آید.

از لکسوس و مزدا تا مینی و اوپل در راه ایران

آخرین جزئیات تعرفه واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ روشن شد

گزارش

گروه خودرو

بازار خودرو در سال ۱۴۰۵ یک گام دیگر به سمت مشخص‌شدن قواعد واردات برداشت؛ این‌بار برای خودروهایی که ایرانیان مقیم خارج از کشور وارد می‌کنند. با ابلاغ تعرفه‌های جدید، حقوق ورودی این خودروها بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور مشخص شده است؛ تصمیمی که از یک سو هزینه واردات را روشن می‌کند و از سوی دیگر می‌تواند مسیر ورود خودروهای جدید به بازار ایران را شفاف‌تر کند.

بر اساس تعرفه‌های اعلام‌شده، خودروهای برقی، بردافزا، هیبریدی و پلاگین هیبرید مشمول حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی هستند و برای خودروهای بنزینی، نرخ حقوق ورودی متناسب با حجم موتور از ۱۱۰ تا ۱۶۵ درصد تعیین شده است. تعیین این نرخ‌ها در شرایطی انجام شده که واردات خودرو طی سال‌های گذشته به یکی از محورهای مهم سیاست‌گذاری دولت در بازار خودرو تبدیل شده است. در این میان، دولت تلاش کرده با تعریف مسیرهای مشخص برای گروه‌های مختلف متقاضیان، امکان ورود خودرو به کشور را از مسیرهای قانونی فراهم کند. واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج نیز یکی از همین مسیرهاست که حالا با تعیین تعرفه‌های سال ۱۴۰۵، بخش مهمی از الزامات آن مشخص شده است.

جزئیات تعرفه واردات خودرو برای ایرانیان خارج از کشور

بر اساس جدول تعرفه‌ای جدید، خودروهای برقی و بردافزا با حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی امکان ورود به کشور را خواهند داشت. همین نرخ برای خودروهای هیبریدی و پلاگین‌هیبرید نیز در نظر گرفته شده است. در مقابل، خودروهای بنزینی بر اساس حجم موتور در پنج گروه قرار گرفته‌اند و هرچه حجم موتور افزایش پیدا کند، نرخ حقوق ورودی نیز بیشتر می‌شود. خودروهای بنزینی با حجم موتور حداکثر ۱۵۰۰ سی‌سی مشمول حقوق ورودی ۱۱۰ درصدی هستند. این نرخ برای خودروهای دارای موتور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به ۱۲۰ درصد می‌رسد. خودروهای ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نیز مشمول حقوق ورودی ۱۳۰ درصدی خواهند بود.

برای خودروهای ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی، این رقم به ۱۴۵ درصد می‌رسد و بالاترین نرخ، یعنی ۱۶۵ درصد، برای خودروهای بنزینی با حجم موتور بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی تعیین شده است. به این ترتیب، در جدول تعرفه‌ای سال ۱۴۰۵ خودروهای برقی و انواع خودروهای هیبریدی در گروهی با حقوق ورودی ۱۰۰ درصد قرار گرفته‌اند، در حالی که خودروهای بنزینی بر اساس حجم موتور مشمول نرخ‌های متفاوتی هستند. این تفاوت در نرخ‌ها را می‌توان در چارچوب سیاست‌های دولت برای توجه بیشتر به خودروهای کم‌مصرف و برقی نیز دید؛ خودروهایی که در صورت توسعه واردات و استفاده، می‌توانند در کاهش مصرف سوخت نیز نقش داشته باشند.

با این حال، تعرفه‌ها فقط ارقامی در جدول واردات نیستند و مستقیماً بر هزینه تمام‌شده خودرو اثر می‌گذارند. به همین دلیل، تعیین نرخ‌های مشخص برای سال ۱۴۰۵ می‌تواند بخشی از تلاش دولت برای شفاف‌تر کردن مسیر واردات باشد؛ مسیری که در سال‌های گذشته با تغییر مقررات و ابهام در نحوه اجرا، برای متقاضیان چندان روشن نبوده است.

> دولت در کنار ایجاد مسیر واردات برای ایرانیان مقیم خارج، تلاش کرده چارچوب مشخصی برای نحوه ثبت‌سفارش و ورود خودرو تعیین کند؛ مسیری که از یک سو امکان ورود خودرو را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، وابستگی آن به منابع ارزی کشور را کاهش می‌دهد

چه کسانی می‌توانند خودرو وارد کنند؟

در کنار تعیین تعرفه‌ها، دولت شرایط مشخصی را نیز برای واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور در نظر گرفته است. بر اساس مقررات اعلام‌شده، هر ایرانی مقیم خارج می‌تواند در چارچوب مصوبه هیأت وزیران و از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه ۱۴۰۴، برای ثبت‌سفارش یک دستگاه خودروی سواری اقدام کند. این فرآیند از طریق سامانه جامع تجارت انجام می‌شود و متقاضی باید شرایط تعیین‌شده را داشته باشد.

تابعیت ایرانی، اقامت خارج از کشور با تأیید وزارت امور خارجه و حداقل ۱۸ سال سن از جمله شروط متقاضیان است. همچنین متقاضی باید از تاریخ ۲۱ خرداد ۱۴۰۴ یا پیش از آن در خارج از کشور اقامت داشته باشد.

برای خودروهای قابل واردات نیز محدودیت‌هایی در نظر گرفته شده است. ثبت‌سفارش خودروهای نو و کارکرده با حداکثر پنج سال ساخت امکان‌پذیر است، اما در این مرحله خودرو باید پیش از ۱۲ آذر ۱۴۰۴ در مالکیت متقاضی بوده باشد. واردات خودروهای راست‌فرمان و برندهای آمریکایی نیز در این رویه مجاز نیست.

در مقابل، فهرست خودروهای مجاز شامل طیف متنوعی از برندهای شناخته‌شده جهانی است؛ از آئودی، آواتار، ب‌ام‌و و بی‌وای‌دی گرفته تا چانگان، داچیا، جیلی، فیات، هاوال، هوندا، هیوندای، کیا، لکسوس، مزدا، مرسدس بنز، مینی، میتسوبیشی، ام‌جی، نیسان، اوپل، رنو، اشکودا، سوزوکی، تویوتا، فولکس‌واگن، ولوو و وویاه.

واردات خودرو بدون فشار به منابع ارزی کشور

یکی از نکات قابل توجه در این رویه، شیوه تأمین منابع مالی برای واردات است. واردات خودروهای مشمول این مقررات صرفاً به صورت «بدون انتقال ارز» انجام می‌شود و ثبت‌سفارش نیز به بررسی و صدور مجوز فنی از سوی دفتر صنایع خودرو وزارت صمت نیاز دارد.

به این ترتیب، دولت در کنار ایجاد مسیر واردات برای ایرانیان مقیم خارج، تلاش کرده چارچوب مشخصی برای نحوه ثبت‌سفارش و ورود خودرو تعیین کند؛ مسیری که از یک سو امکان ورود خودرو را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، وابستگی آن به منابع ارزی رسمی کشور را کاهش می‌دهد.

برای خودروهای کارکرده نیز ضوابط جداگانه‌ای در نظر گرفته شده است. خودروهای مستعمل با کارکرد بیش از ۹۹ کیلومتر از دریافت شناسنامه گارانتی معاف هستند. این موضوع در کنار شرط حداکثر پنج سال ساخت، چارچوب ورود خودروهای دست‌دوم را نیز مشخص می‌کند. فرآیند واردات نیز پیش از ثبت‌سفارش در سامانه جامع تجارت آغاز می‌شود. متقاضیان باید ابتدا در سامانه میخک ثبت‌نام کرده و مدارک خود را تکمیل کنند و به تأیید برسانند. پس از تأیید نهایی، امکان دریافت نقش «مجوز موردی واردات خودروی ایرانیان مقیم خارج از کشور» در سامانه جامع تجارت فراهم خواهد شد و پس از آن، فرآیند ثبت‌سفارش و بررسی فنی خودرو دنبال می‌شود.

مهلت واردات خودرو فقط تا پایان سال جاری است

برش

با تعیین حقوق ورودی و مشخص‌شدن جزئیات فرآیند واردات، یکی از بخش‌های مهم سیاست واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ وارد مرحله روشن‌تری شده است. دولت از یک سو نرخ حقوق ورودی را بر اساس نوع پیشرانه و حجم موتور مشخص کرده و از سوی دیگر، شرایط متقاضیان، سن خودرو، برندهای مجاز و نحوه ثبت‌سفارش را تعیین کرده است. این چارچوب می‌تواند برای ایرانیانی که در خارج از کشور زندگی می‌کنند، تصویر روشن‌تری از هزینه‌ها و الزامات واردات ارائه دهد. البته میزان اثرگذاری این سیاست بر بازار خودرو تنها به نرخ تعرفه محدود نمی‌شود و سرعت بررسی درخواست‌ها، نحوه اجرای مقررات و روند ثبت‌سفارش نیز در میزان ورود خودرو به کشور اهمیت خواهد داشت. با این حال، مشخص‌شدن ضوابط و تعرفه‌ها، مسیر واردات خودرو برای این گروه از متقاضیان را روشن‌تر کرده است؛ مسیری که بر اساس مقررات فعلی، امکان استفاده از آن تا پایان سال ۱۴۰۵ وجود دارد.

آئودی A4 برقی از خط پایان جا ماند

مشکلات پلتفرم جدید فولکس‌واگن، بازگشت مدل برقی A4 را عقب انداخت

ترجمه

یاسمن صادق‌شیرازی
گروه خودرو

آئودی عرضه نسل جدید A4 برقی را به تعویق انداخت؛ خودرویی که قرار بود یکی از اولین محصولات گروه فولکس‌واگن بر پایه پلتفرم نسل جدید SSP باشد، اما حالا حداقل تا مارس ۲۰۲۹ روی خط تولید نخواهد رفت.

به گزارش سایت motor1، این تأخیر تازه، بار دیگر مشکلات و عقب‌افتادگی پروژه پلتفرم برقی جدید فولکس‌واگن را نشان می‌دهد؛ معماری‌ای که قرار بود نسل بعدی خودروهای برقی این گروه را شکل دهد و جایگزین چند پلتفرم فعلی شود.

گرنوت دولنر، مدیرعامل آئودی، اعلام کرده است که تولید A4 E-Tron زودتر از مارس ۲۰۲۹ آغاز نخواهد شد. این زمان حدود ۹ ماه دیرتر از برنامه‌ای است که خود او در اکتبر ۲۰۲۵ برای آغاز تولید در اواسط سال ۲۰۲۸ اعلام کرده بود. حتی برخی منابع نزدیک به پروژه معتقدند احتمال دارد این زمان‌بندی دوباره تغییر کند و آغاز تولید به اواخر آوریل یا حتی اوایل مه ۲۰۲۹ موکول شود.

این درحالی است که تنها مدت کوتاهی پیش، روون مور، مدیر فنی آئودی، تأکید کرده بود نیازی به اصلاح زمان‌بندی تولید وجود ندارد. با این حال، آئودی حالا رسماً تاریخ جدیدی را اعلام کرده است. دولنر این تأخیر را بیشتر ناشی از چالش‌های معمول توسعه یک خودروی جدید می‌داند و تأکید دارد که برنامه تولید A4 E-Tron از نظر محصولی تغییر اساسی نکرده است.

A4 برقی همچنان در برنامه آئودی است

براساس برنامه فعلی، A4 E-Tron قرار است در دو نسخه سدان و استیشن Avant تولید شود و طراحی آن نیز از کانسپت C آئودی تأثیر خواهد گرفت. این خودرو یکی از اولین محصولات آئودی خواهد بود که بر پایه معماری برقی SSP ساخته می‌شود؛ البته اگر زمان‌بندی فعلی دوباره دستخوش تغییر نشود.

ریشه اصلی این تأخیر به خود خودرو محدود نمی‌شود و بیشتر به مشکلات توسعه پلتفرم SSP بازمی‌گردد.

براساس گزارش رسانه آلمانی Handelsblatt، یکی از تغییرات مهم در روند توسعه این پلتفرم، تصمیم فولکس‌واگن برای تغییر معماری سیستم برق داخلی خودرو از استاندارد ۱۲ ولت به ۴۸ ولت بوده است. این تصمیم پس از آغاز مراحل توسعه گرفته شد و تغییرات گسترده‌ای را در بخش‌های مختلف مهندسی و زنجیره تأمین به همراه داشت؛ تغییراتی که زمان بیشتری از برنامه اولیه‌طلب کرده‌اند.

این دومین بار است که زمان عرضه نسل برقی A4 به تعویق می‌افتد. تولید A4 با موتورهای درون‌سوز در سال ۲۰۲۴ متوقف شد و جای خود را به A5 داد. در آن زمان قرار بود نام A4 با یک محصول تمام‌برقی و مبتنی بر SSP دوباره به سبد آئودی بازگردد و این اتفاق در بهترین حالت تا سال ۲۰۲۸ رخ دهد. حالا به نظر می‌رسد مشتریان باید یک سال دیگر برای بازگشت این نام منتظر بمانند.

SSP؛ پلتفرمی که هنوز به خط تولید نرسیده است

پلتفرم SSP پروژه‌ای تازه در گروه فولکس‌واگن نیست. این گروه در ژوئیه ۲۰۲۱ از آن به عنوان معماری آینده خودروهای خود رونمایی کرد؛ پلتفرمی که قرار بود در نهایت جایگزین MEB، مورد استفاده در خودروهایی مانند آئودی Q4 E-Tron، و همچنین معماری ۸۰۰ ولتی PPE شود که در مدل‌هایی مانند آئودی A6 E-Tron و Q6 E-Tron به کار رفته است.

با وجود گذشت حدود پنج سال از معرفی SSP، هنوز هیچ خودروی تولیدی بر پایه این معماری وارد خط تولید نشده است. طبق گزارش Handelsblatt، با زمان‌بندی جدید بهار ۲۰۲۹، آغاز عملیاتی SSP حدود سه سال از برنامه اولیه فولکس‌واگن عقب افتاده است. این شرکت در ابتدا سال ۲۰۲۶ را برای آغاز استفاده از این پلتفرم در نظر گرفته بود.

در همین مدت، دامنه پروژه SSP نیز کوچک‌تر شده است. فولکس‌واگن در ابتدا قصد داشت این معماری را در هشت نسخه مختلف توسعه دهد، اما اکنون تعداد این نسخه‌ها به چهار مورد کاهش یافته است.

فولکس‌واگن این تغییر را یک تصمیم راهبردی برای ساده‌تر کردن ساختار پلتفرم می‌داند.

تأخیر SSP تنها گریبان آئودی A4 را نگرفته و محصولات دیگری از گروه فولکس‌واگن نیز تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. نسخه برقی گلف و T-Roc نیز با تأخیر مواجه شده‌اند و حتی احتمال دارد عرضه آنها تا سال ۲۰۳۰ به طول بینجامد. همچنین خودروهایی که قرار است با استفاده از فناوری شرکت آمریکایی ریویان توسعه پیدا کنند، فعلاً تنها برای «اواخر دهه» برنامه‌ریزی شده‌اند در چنین شرایطی، خودروهای برقی آئودی که بر پایه پلتفرم‌های MEB و PPE ساخته شده‌اند، دیگر صرفاً محصولات موقت تا رسیدن SSP نخواهند بود. این مدل‌ها قرار است بخش مهمی از سبد برقی آئودی در ادامه دهه جاری را تشکیل دهند. بنابراین مشتریانی که به دنبال یک آئودی برقی در کلاس متوسط هستند، احتمالاً باید برای مدت طولانی‌تری از میان مدل‌های فعلی این برند انتخاب کنند؛ چراکه پروژه‌ای که قرار بود نسل بعدی خودروهای برقی آئودی را وارد مرحله تازه‌ای کند، حالا با تأخیر قابل توجهی مواجه شده است.

تاریخچه شرکت‌ها

بنتلی؛ داستان یک قرن سرعت و جاه‌طلبی

برندی که سرعت را از پیست گرفت

گروه خودرو

اگر قرار باشد داستان بنتلی را در یک جمله خلاصه کنیم، شاید باید گفت همه‌چیز از مردی شروع شد که باور داشت یک خودروی لوکس نباید از هیجان رانندگی فاصله بگیرد. والتر اوون بنتلی که بیشتر با نام W.O. شناخته می‌شد، در سال ۱۹۱۹ شرکت خودروسازی خود را در لندن تأسیس کرد؛ اما پیش از آن، سال‌ها با مهندسی موتور و مسابقات دست‌وپنجه نرم کرده بود. تجربه او در طراحی موتورهای هواپیما در دوران جنگ جهانی اول نیز بعدها به شکل‌گیری نگاه مهندسی بنتلی کمک کرد.

رویای ساخت یک خودروی متفاوت

W.O. بنتلی از همان ابتدا دنبال ساخت خودرویی نبود که صرفاً زیبا یا سریع باشد. هدف او ترکیبی دشوار بود؛ خودرویی سریع، قدرتمند و قابل اعتماد که بتواند در جاده‌های طولانی دوام بیاورد و در عین حال، اگر پایش به پیست مسابقه رسید، حرفی برای گفتن داشته باشد. نخستین محصولات بنتلی در همین مسیر شکل گرفتند. مدل ۳ لیتری که از سال ۱۹۲۱ وارد تولید شد، خیلی زود نشان داد ایده W.O. می‌تواند عملی باشد. این خودرو نه فقط برای خیابان، بلکه برای مسابقه نیز آماده بود و در سال‌های بعد به یکی از پایه‌های موفقیت اولیه بنتلی تبدیل شد. اما برای ساختن یک افسانه، یک خودروی خوب کافی نبود؛ بنتلی به یک صحنه بزرگ احتیاج داشت.

لمان؛ جایی که بنتلی متولد شد

آن صحنه، مسابقه ۲۴ ساعته لمان بود. W.O. در ابتدا چندان علاقه‌ای به شرکت در این مسابقه نداشت و معتقد بود خودروها برای تحمل چنین فشار طولانی ساخته نشده‌اند. اما نتیجه اولین حضور یک بنتلی خصوصی در لمان در سال ۱۹۲۳، نظر او را تغییر داد. زیرا این خودرو توانست چهارم شود و حتی سریع‌ترین دور مسابقه را ثبت کند. یک سال بعد، بنتلی با حمایت کارخانه بازگشت و این بار برای پیروزی جنگید. در سال ۱۹۲۴، جان داف و فرانک کلمنت با بنتلی ۳ لیتری اولین پیروزی این برند در لمان را به دست آوردند. این فقط یک برد مسابقه‌ای نبود؛ آغاز رابطه‌ای بود که نام بنتلی را برای همیشه با استقامت، سرعت و رقابت گره زد. در ادامه دهه ۱۹۲۰، گروهی از رانندگان و مالکان ثروتمند بنتلی که بعدها با نام «Bentley Boys» شناخته شدند، به بخش مهمی از هویت برند تبدیل شدند. بنتلی در آن سال‌ها پنج بار در هفت دوره لمان پیروز شد و مدل‌هایی مانند Speed Six به نماد توانایی این برند در مسابقات تبدیل شدند.

از اوج پیست تا روزهای سخت

اما سرعت همیشه نمی‌توانست مشکلات اقتصادی را حل کند. بحران اقتصادی بزرگ در پایان دهه ۱۹۲۰ شرایط را برای بنتلی دشوار کرد و در سال ۱۹۳۱، شرکت با مشکلات مالی جدی مواجه شد. همان سال، رولزرویس بنتلی را خرید و فصل تازه‌ای در تاریخ این برند آغاز شد. این اتفاق، مسیر بنتلی را تغییر داد. برندی که با مسابقه و خودروهای اسپرت شناخته می‌شد، به تدریج به سمت ترکیبی از عملکرد و لوکس‌گرایی حرکت کرد؛ مسیری که بعدها به یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های هویتی بنتلی تبدیل شد. پس از جنگ جهانی دوم، تولید بنتلی در کارخانه کرو ادامه پیدا کرد؛ کارخانه‌ای که امروز نیز قلب تولید این برند محسوب می‌شود.

بازگشت به جاده‌های لوکس

دهه‌های بعد برای بنتلی با تغییرات مختلف همراه بود، اما نقطه عطف بزرگ در اواخر قرن بیستم رقم خورد. در سال ۱۹۹۸، گروه فولکس‌واگن بنتلی را خرید و سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای توسعه کارخانه و محصولات آن انجام داد. این اتفاق زمینه را برای ورود بنتلی به دوره مدرن فراهم کرد. در سال‌های بعد، مدل‌هایی مانند Continental GT تصویری تازه از بنتلی ساختند؛ خودرویی که می‌توانست در کنار کابین لوکس و متریال دست‌ساز، عملکردی در حد یک خودروی اسپرت ارائه دهد. بعدها Flying Spur و Bentayga نیز به خانواده محصولات اضافه شدند و بنتلی از یک برند محدود به خودروهای گرندتور، به یک بازیگر جدی در بازار خودروهای لوکس تبدیل شد.

بنتلی امروز؛ ورود به فصل برقی

بنتلی حالا در یکی از مهم‌ترین دوره‌های تغییر خود قرار دارد. این برند در سال‌های اخیر به سمت قوای محرکه پلاگین‌هیبریدی حرکت کرده و تولید موتور افسانه‌ای W12 را در سال ۲۰۲۴ متوقف کرده است. از سال ۲۰۲۵ نیز Continental GT، Continental GTC و Flying Spur با قوای محرکه پلاگین‌هیبریدی عرضه می‌شوند. اما تغییر بزرگ‌تر در راه است. بنتلی اعلام کرده اولین خودروی تمام‌برقی خود را در سال ۲۰۲۶ معرفی خواهد کرد؛ مدلی که قرار است در کارخانه کرو و با همان تأکید سنتی برند بر ساخت دست‌ساز تولید شود. بنتلی این خودرو را آغاز نسل تازه‌ای برای برند می‌داند و در کنار آن، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای را برای تبدیل کارخانه کرو به یک مرکز تولید مدرن‌تر و کم‌کربن‌تر انجام داده است. بیش از یک قرن از روزی که W.O. بنتلی اولین خودروی خود را ساخت، گذشته است. در این مدت، بنتلی بارها تغییر کرده؛ از یک خودروساز مسابقه‌ای کوچک در لندن به برندی جهانی در دنیای خودروهای لوکس رسیده و مالکیتش نیز چند بار دست به دست شده است.