

خبر خودرو

آخرین وضعیت واگذاری سایپا به نقل از وزیر صمت



در آخرین روز تابستان سید محمد اتابک وزیر صنت، معدن و تجارت بازدیدی سر زده از دو شرکت خودروساز بزرگ جاده مخصوص یعنی ایران خودرو و سایپا داشت و درباره آخرین وضعیت واگذاری سایپا و اجرای خصوصی سازی خودروساز داخلی گفت: «واگذاری سایپا مانند واگذاری پیشین نخواهد بود؛ این واگذاری باید در رقابت کامل انجام شود و تعهدات خریداران نیز به‌طور مشخص تعیین شود. به‌رحال برنامه دولت در این حوزه این است که از تصدی‌گری فاصله بگیرد و سیاست‌گذاری را دنبال کند. این برنامه دولت به معنای خصوصی سازی است اما خصوصی سازی با اختصاصی سازی تفاوت دارد.» به گزارش ایرنا، همچنین اتابک با اشاره به آخرین وضعیت واگذاری سایپا اعلام کرد که تصمیم نهایی درباره خصوصی سازی این خودروساز هنوز اتخاذ نشده است و هرگونه واگذاری باید بر مبنای تعهدات روشن و قابل اجرا از سوی خریدار صورت گیرد و علاوه بر حفظ نیروی انسانی و جلوگیری از تعدیل کارکنان، تداوم و توسعه تولید و تعمیق ساخت داخل باید پیش از واگذاری تعیین و درباره اجرای آنها از خریدار تعهد گرفته شود. وزیر صمت بر این نکته تأکید داشت که سایپا در آینده با رویکردی متفاوت از گذشته و با لحاظ الزامات مربوط به تولید و نیروی انسانی واگذار خواهد شد.

همچنین وزیر صمت در بازدید از سایپا؛ افزایش تولید، تسریع در تحویل خودرو و ایفای تعهدات معوق، ارتقای کیفیت، تعمیق ساخت داخل و استفاده بیشتر از ظرفیت‌های داخلی در تولید خودرو و قطعات را خواستار شد.

ماشین وارداتی

نیسان N7؛ سدان برقی با برد ۶۲۵ کیلومتر



نیسان N7 یکی از خودروهای برقی حاضر در هفتمین نمایشگاه خودرو تهران بود. این خودرو با ابعاد نسبتاً بزرگ، قوای محرکه تک موتوره و مجموعه‌ای از سامانه‌های ایمنی و کم‌راننده، در گروه سدان‌های برقی قرار می‌گیرد که تمرکز اصلی آنها بر برد پیمایش و استفاده روزمره است.

در نسخه MAX 625، یک موتور سنکرون آهنربای دائم روی محور جلو قرار گرفته است. این موتور توان ۲۶۸ اسب‌بخار و گشتاور ۲۰۵ نیوتن‌متر تولید می‌کند و نیروی آن به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. انرژی مورد نیاز موتور از یک باتری لیتیوم‌فسفات‌آهن با ظرفیت ۷۳ کیلووات‌ساعت تأمین می‌شود. براساس مشخصات اعلام‌شده، N7 در این نسخه با یک بار شارژ کامل، توان پیمایش تا ۶۲۵ کیلومتر را دارد.

N7 از شارژ سریع نیز پشتیبانی می‌کند و زمان شارژ باتری از ۳۰ تا ۸۰ درصد، حدود ۴۱ دقیقه اعلام شده است. سیستم تعلیق خودرو در محور جلو از نوع مک‌فرسون و در محور عقب از نوع محور پیشینی است. برای بازیابی انرژی ترمز نیز سه حالت ضدعجل، قوی و تطبیقی در نظر گرفته شده است. راننده می‌تواند از میان حالت‌های رانندگی Sport و Comfort Standard نیز حالت مورد نظر خود را انتخاب کند.

N7 اولین بار اواخر سال ۲۰۲۴ در نمایشگاه خودرو گوانگژو معرفی شد و در برنامه نیسان برای توسعه محصولات برقی و هیبریدی این شرکت قرار دارد. طراحی این خودرو نیز با برخی سدان‌های قدیمی‌تر نیسان تفاوت دارد. در نمای جلو، جلوپنجره بسته و خطوط ساده بدنه، ظاهر یک خودروی تمام‌برقی را شکل داده‌اند. N7 در طول ۴۹۳۰ میلی‌متر، در عرض ۱۸۹۵ میلی‌متر و در ارتفاع ۱۴۸۷ میلی‌متر ابعاد دارد و فاصله محوری آن نیز به ۲۹۱۵ میلی‌متر می‌رسد.

در بخش ایمنی، N7 به کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای و سامانه‌هایی مانند ABS، EBD، کنترل پایداری و کنترل کشش مجهز شده است. کروژ کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، هشدار برخورد از جلو، هشدار نقطه‌کور، دستیار حفظ مسیر و هشدار ترافیک متقاطع نیز در فهرست سامانه‌های کمک‌راننده این خودرو قرار دارند. دستیار پارک هوشمند و سامانه پایش فشار باد تایرها نیز از دیگر تجهیزات اعلام‌شده برای این نسخه هستند.

N7 در نمایشگاه خودرو تهران در شرایطی به نمایش درآمد که عرضه خودروهای تمام‌برقی در بازار ایران در حال گسترش است. این سدان از موتور تک‌محرك جلو، باتری ۷۳ کیلووات‌ساعتی و برد اعلامی ۶۲۵ کیلومتر، یکی از گزینه‌های جدید این بخش از بازار خواهد بود.

معاون توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند در گفت‌وگو با «ایران»:

ممنوعیتی برای واردات خودروی اشخاص حقیقی وجود ندارد



اقتصادی و سرمایه‌گذاری منطقه آزاد اروند در گفت‌وگو با «ایران» می‌گوید: «اشخاص حقیقی همچنان حق واردات خودرو دارند، اما برای انجام مراحل اجرایی باید از ظرفیت شرکت‌های دارای مجوز استفاده کنند.»

محمد حسینی نصران تغییر رانه محدودیت جدید، بلکه ساماندهی فرآیند واردات عنوان می‌کند و همزمان از پیگیری منطقه برای ساده‌تر شدن این روند خبر می‌دهد. «ایران» در گفت‌وگو با او علاوه بر آخرین وضعیت واردات خودرو در اروند، درباره منابع ارزی این واردات، محدودیت‌های اجرایی و چشم‌انداز تسهیل این فرآیند نیز گفت‌وگو کرده است.

گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

خبر ممنوعیت واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی در منطقه آزاد اروند، آن‌طور که در روزهای اخیر مطرح شده، قرار نیست به معنای بسته شدن مسیر واردات برای افراد باشد. معاون توسعه

در روزهای اخیر خبری منتشر شده که براساس آن گفته می‌شود واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی در منطقه آزاد اروند ممنوع شده و فقط اشخاص حقوقی امکان واردات دارند. آیا این موضوع صحت دارد؟

چیزی به عنوان ممنوعیت واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی وجود ندارد. ما یک سری قوانین و ضوابط برای ساماندهی فرآیند واردات داریم، اما اشخاص حقیقی از حقوق خود برای واردات خودرو محروم نشده‌اند. موضوعی که مطرح شده بیشتر به ساماندهی شرکت‌ها و نحوه انجام فرآیند واردات مربوط است. در واقع، همان‌طور که در سرزمین اصلی برخی فرآیندهای واردات از طریق شرکت‌ها انجام می‌شود، در مناطق آزاد نیز اشخاص حقیقی برای انجام امور واردات باید از طریق شرکت‌های دارای مجوز اقدام کنند. این شرکت‌ها مجوزهای لازم را از مناطق آزاد دریافت می‌کنند و پس از دریافت کاردکس خودرو را برای اشخاص حقیقی انجام می‌دهند. بنابراین، فرد حقیقی همچنان می‌تواند از حق خود برای واردات استفاده کند، اما در فرآیند اجرایی، مستقیماً اقدام نمی‌کند و امور واردات

از طریق شرکت‌های مجاز انجام می‌شود.

آیا این موضوع به معنای ایجاد انحصار یا محدودیت برای واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی نیست؟

خیر، بحث، ایجاد انحصار یا محدودیت نیست؛ موضوع ساماندهی فرآیند است. شرکت‌هایی که مجوز دریافت می‌کنند، در واقع نقش کارگزاری و انجام امور واردات را برای اشخاص حقیقی برعهده دارند و تعداد این شرکت‌ها به هیچ وجه محدود نیست و هر شرکتی که بتواند شرایط لازم را احراز کند به عنوان واجد شرایط معرفی می‌شود. البته در سطح کلان نیز دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تأکید دارد که محدودیت‌ها تا حد امکان کاهش پیدا کند. به خصوص در شرایط فعلی، هر تصمیم با خبری درباره ایجاد محدودیت می‌تواند بازخورد اجتماعی داشته باشد. به همین دلیل رویکرد ما این است که تا جای ممکن از اعمال محدودیت‌های جدید جلوگیری شود.

آیا منطقه آزاد اروند پیگیر پرداخته شدن همین محدودیت اجرایی است؟

بله. این موضوع از سوی مراجع ذیربط مطرح شده و ما نیز در حال پیگیری هستیم تا فرآیند

برای اشخاص حقیقی ساده‌تر شود.

خودروهایی که از طریق منطقه آزاد اروند وارد می‌شوند، با چه ارزی خریداری می‌شوند؟ آیا بانک مرکزی ارزی برای این واردات اختصاص می‌دهد؟

خیر. برای این خودروها ارزی از نظام بانکی خارج نمی‌شود و واردات با استفاده از ارز اشخاص انجام می‌شود. بنابراین منابع ارزی مورد استفاده در این فرآیند، ارز اشخاص است و تخصیص ارز از سوی نظام بانکی برای آن صورت نمی‌گیرد.

این محدودیت اجرایی از چه زمانی اعمال می‌شود؟

در مورد اروند، در حال حاضر ممنوعیتی تا یک ماه آینده وجود ندارد و افراد حقیقی نیز در حال بهره‌مندی از فرآیند واردات هستند و پس از آن طبق توضیحات فوق اقدام می‌شود. البته ممکن است در برخی مناطق آزاد محدودیت‌هایی اجرا شده باشد، اما شرایط مناطق با یکدیگر متفاوت است. به نظرم بهتر است اجازه دهیم این دوره را پشت سر بگذاریم و بعد اگر نیاز به اصلاح یا انسجام بیشتر در مقررات وجود داشت، موضوع در یک چارچوب مشخص دنبال شود.

نسل دوم بی‌وای دی سیگال با قدرت بیشتر و فناوری شارژ فوق سریع در راه است

شارژ ۹ دقیقه‌ای در یک خودروی کوچک!



دلفین سرف و آتو 1 نیز شناخته می‌شود، نسبت به مدل فعلی رشد قابل توجهی خواهد داشت. به همین دلیل در بازار چین گاهی از آن با عنوان «سیگال بزرگ» یاد می‌شود.

این خودرو همچنان پایین‌تر از بی‌وای دی دلفین قرار می‌گیرد، اما ابعاد آن به شکل محسوسی افزایش یافته است. طول، عرض و ارتفاع سیگال جدید به ترتیب به ۴۲۵، ۱۸۱۰ و ۱۵۷۰ میلی‌متر رسیده و فاصله محوری نیز ۲۴۵ میلی‌متر خواهد بود.

یکی از تغییرات مهم در فضای داخلی، افزایش ظرفیت کابین است. در حالی که سیگال فعلی چهار سرنشین‌ساز را در خود جای می‌دهد، نسل جدید با چیدمان پنج‌نفره عرضه خواهد شد؛ تغییری که می‌تواند جایگاه این خودرو را در بازار خودروهای شهری برقی تغییر دهد.

احتمال شارژ فوق سریع

مهم‌ترین خبر درباره سیگال جدید اما به باتری و سرعت شارژ آن مربوط می‌شود. در تصاویر جاسوسی، خودرو در مقابل نمونه‌ای از

ایستگاه‌های شارژ فوق سریع بی‌وای دی دیده شده است. همین موضوع احتمال استفاده از فناوری شارژ سریع این شرکت را در نسل جدید افزایش داده است. براساس اطلاعات منتشرشده، سیگال جدید احتمالاً با دو باتری لیتیوم آهن فسفات با ظرفیت‌های ۳۰ و ۳۹.۲ کیلووات‌ساعت عرضه خواهد شد. برد رسمی این دو نسخه در چرخه آزمایش چین به ترتیب ۳۲۰ و ۴۲۰ کیلووات‌اعلام شده که معادل حدود ۲۵۹ و ۳۴۰ کیلووات در WLTP است.

هنوز مشخص نیست هر دو باتری به سلول‌های نسل دوم باتری موسوم به «ایلب» مجهز خواهند شد یا خیر. استفاده از این باتری یکی از پیش‌نیازهای فناوری شارژ فوق سریع بی‌وای دی محسوب می‌شود. منابع چینی احتمال داده‌اند فناوری شارژ سریع تنها در نسخه‌های مجهز ارائه شود و احتمالاً با باتری بزرگ‌تر ۳۹.۲ کیلووات‌ساعتی همراه خواهد بود. در صورت تحقق این پیش‌بینی، نسخه بالارده سیگال می‌تواند هنگام شارژ از ۱۰ تا ۷۰ درصد، به طور میانگین با توان حدود ۲۸۲ کیلووات شارژ شود. این رقم معادل نرخ شارژ 7 است؛ یعنی توان شارژ حدود هفت برابر ظرفیت باتری.

حتی احتمال دارد توان لحظه‌ای شارژ در ابتدای فرآیند از ۳۰۰ کیلووات نیز عبور کند و با افزایش میزان شارژ و دمای باتری، به‌تدریج کاهش یابد. در این صورت، سیگال جدید از نظر سرعت شارژ فاصله قابل توجهی با بسیاری از رقبای خود خواهد داشت که همچنان به توان‌های کمتر از ۱۰۰ کیلووات محدود هستند.

توجه به عملکرد باتری در سرما

فناوری جدید تنها به افزایش سرعت شارژ محدود نمی‌شود. به نظر می‌رسد استفاده از نسل جدید باتری‌های بی‌وای دی می‌تواند عملکرد خودرو در شرایط آب‌وهوایی سرد را نیز بهبود دهد. در مدل فعلی، نسخه پایه با باتری‌هایی عرضه می‌شود که برای خنک‌کاری از سامانه هواخنک استفاده می‌کنند. این ساختار ممکن است در شرایط آب‌وهوایی گرم روی سرعت شارژ و حتی عمر باتری تأثیر بگذارد.

با توجه به تمرکزی بی‌وای دی بر فناوری جدید باتری، بعید است نسل دوم سیگال نیز برای کاهش قیمت پایه به همین راهکار هواخنک متکی باشد.

موتور قوی‌تر برای خودروی کوچک

در کنار باتری، موتور سیگال نیز ارتقا پیدا کرده است. نسل جدید از یک موتور برقی روی محور

اخیراً اخباری هم درباره آزاد شدن تردد خودروهای مناطق آزاد کیش و قشم در سراسر کشور منتشر شده است. آیا این موضوع صحت دارد؟

این موضوع در حوزه اختیارات ما نیست و براساس مقررات پلیس راهور تعیین می‌شود. من هم این موضوع را شنیده‌ام، اما چون ارتباط مستقیمی با محدوده منطقه آزاد اروند ندارد، نمی‌توانم مرجع دقیقی برای تأیید یا رد آن باشم. اما در منطقه آزاد اروند، همان مقررات فعلی حاکم است و تردد خودروها براساس ضوابط و مرمخصی‌های سالانه انجام می‌شود.

در سال جاری چه تعداد خودرو از طریق منطقه آزاد اروند وارد شده است؟

بیش از ۵ هزار دستگاه خودرو در سال جاری از طریق منطقه آزاد اروند وارد کشور شده است.

در حال حاضر مهم‌ترین مشکلات منطقه آزاد اروند در مسیر واردات خودرو چیست؟

ما در شرایطی قرار داریم که مسائل ناشی از جنگ و محدودیت‌های حمل‌ونقل می‌تواند روی واردات اثر بگذارد. یکی از مشکلات اصلی، موضوع لجستیک و حمل‌ونقل است. در حال حاضر بخش قابل توجهی از خودروها از مبدأ امارات وارد می‌شوند و ورود مستقیم خودرو از چین به سمت منطقه ما نسبت به گذشته کاهش پیدا کرده است. در منطقه اروند، یکی از محدودیت‌های اصلی به حمل‌ونقل دریایی و شرایط تنگه هرمز مربوط می‌شود. از طرف دیگر، در برخی مقاطع روند صادرات و تریخیص از مبدأ امارات نیز دچار تغییر می‌شود و ممکن است اجازه تریخیص یا ارسال محموله‌ها با وقفه فعلی، مهم‌ترین چالش واردات خودرو در اروند، مسائل لجستیکی و حمل‌ونقل است، نه مشکل در فرآیند واردات.

آیا هزینه‌های لجستیک و حمل خودرو نیز به میزان قابل توجهی افزایش یافته است؟

بله، هزینه حمل به شدت افزایش پیدا کرده است. افزایش هزینه‌های لجستیکی مستقیماً روی قیمت تمام‌شده خودرو اثر می‌گذارد و باعث شده هزینه نهایی واردات خودرو نسبت به گذشته افزایش پیدا کند. در شرایط فعلی، هزینه حمل یکی از عوامل مهم در قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی است.

جلو استفاده می‌کند که توان آن به ۹۵ کیلووات، معادل ۱۲۷ اسب‌بخار می‌رسد. این رقم نسبت به قدرتمندترین نسخه سیگال فعلی در بازار چین، ۴۰ کیلووات یا حدود ۵۴ اسب‌بخار بیشتر است. حداکثر سرعت نیز اندکی افزایش پیدا کرده و به ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است. در نتیجه، سیگال جدید نه تنها از نظر ابعاد و فضای داخلی بزرگ‌تر شده، بلکه از نظر توان حرکتی نیز فاصله بیشتری با یک خودروی شهری کاملاً اقتصادی خواهد داشت.

سامانه کمک‌راننده هم در راه است

تصاویر منتشرشده از نمونه‌های آزمایشی، یک حسگر لیدار را روی سقف خودرو نشان می‌دهند. وجود این حسگر می‌تواند به معنای استفاده از سامانه کمک‌راننده پیشرفته بی‌وای دی باشد؛ سیستمی که در بازار چین با نام «چشم خدا B» نیز شناخته می‌شود. البته نسل فعلی سیگال نیز امکان تجهیز به این فناوری را دارد، اما این قابلیت در آن به صورت سفارشی ارائه می‌شود و حدود ۱۲ هزار یوان، معادل ۱۸۰۰ دلار، هزینه دارد.

قیمت هنوز مشخص نیست

بی‌وای دی اعلام کرده نسل جدید سیگال امسال در چین عرضه خواهد شد، اما قیمت آن هنوز اعلام نشده است. مدل فعلی با قیمتی بین ۶۹۹۰۰ تا ۸۵۹۰۰ یوان، معادل حدود ۱۰۴۰۰ تا ۱۲۸۰۰ دلار، به فروش می‌رسد و انتظار می‌رود نسل جدید قیمت بالاتری داشته باشد.

با این حال، اگر فناوری شارژ فوق سریع واقعاً به سیگال جدید برسد، این خودرو می‌تواند یکی از ارزان‌ترین محصولات مجهز به چنین فناوری‌ای در بازار باشد و حتی اولین خودروی بی‌وای دی لقب بگیرد که با قیمت کمتر از ۱۰ هزار یوان به شارژ فوق سریع دسترسی دارد.

بی‌وای دی همزمان در حال گسترش شبکه شارژ خود است. این شرکت در اواخر آگوست از افتتاح دهمین هزار ایستگاه شارژ خود خبر داد و برنامه دارد تعداد این ایستگاه‌ها را تا پایان سال ۲۰۲۶ به ۲۰ هزار دستگاه برساند.

اگر اطلاعات فعلی درست باشد، نسل دوم سیگال قرار است در ابعاد، قدرت، ظرفیت باتری و فناوری شارژ یک گام جدی نسبت به مدل فعلی بردارد؛ خودرویی کوچک که شاید یکی از مهم‌ترین تغییراتش نه در ظاهر، بلکه در مدت زمانی باشد که برای آماده شدن دوباره باتری نیاز دارد.

تاریخچه شرکت‌ها

فیات؛ از تورین تا جهان مدرن

روایتی از ۱۲۷ سال نوآوری در خودروسازی



فیات از آن نام‌هایی است که تاریخ صنعت خودروی ایتالیا را نمی‌توان بدون آن روایت کرد. شرکتی که در پایان قرن نوزدهم در تورین متولد شد، در طول بیش از یک قرن بارها شکل کسب‌وکار خود را تغییر داد؛ از تولید خودروهای کوچک و اقتصادی تا حضور در بازارهای جهانی و در نهایت به یکی از برندهای گروه استلانتیس تبدیل شد.

آغاز در تورین

داستان فیات به ۱۱ ژوئیه ۱۸۹۹ بازمی‌گردد؛ زمانی که گروهی از سرمایه‌گذاران ایتالیایی، شرکت Fabbria Italiana di Automobili Torino را در تورین تأسیس کردند. جوانی آنیلی، که بعدها به مهم‌ترین چهره تاریخ شرکت تبدیل شد، از همان ابتدا نگاه توسعه‌محوری داشت. اولین کارخانه فیات در سال ۱۹۰۰ در کورسو دانته افتتاح شد و تنها ۳۵ کارگر در آن مشغول بودند؛ تولید سال اول نیز ۲۴ دستگاه خودرو بود. فیات خیلی زود از یک سازنده کوچک فراتر رفت.

در سال ۱۹۰۲ آنیلی مدیرعامل شد و شرکت با توسعه کارخانه‌ها و افزایش تولید، حضور خود را در بازار ایتالیا گسترش داد. فیات در کنار خودروهای سوارسی، خودروهای تجاری و تجهیزات صنعتی نیز تولید می‌کرد.

از جنگ تا بازسازی

جنگ‌های جهانی مسیر صنعت اروپا را تغییر دادند و فیات نیز بخشی از توان تولیدی خود را به نیازهای نظامی اختصاص داد. پس از جنگ جهانی دوم، ایتالیا وارد دوره بازسازی و رشد اقتصادی شد و فیات نقش مهمی در موتوریزه شدن جامعه ایتالیا ایفا کرد.

خودروهای کوچک فیات با شرایط اقتصادی و خیابان‌های شهرهای اروپایی سازگار بودند. در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، مدل‌هایی مانند ۵۰۰ و ۶۰۰ به نمادهای مهم فیات تبدیل شدند. این خودروها حمل‌ونقل شخصی را برای طبقه متوسط دست‌یافتنی‌تر کردند. همین رویکرد بعدها به یکی از ویژگی‌های ماندگار برند تبدیل شد؛ تولید خودروهایی که برای استفاده روزمره، شهر و خانواده طراحی شده‌اند.

گسترش جهانی

فیات در دهه‌های بعدی از مرزهای ایتالیا عبور کرد و با ایجاد کارخانه و همکاری‌های صنعتی در کشورهای مختلف، به یک خودروساز بین‌المللی تبدیل شد. مدل‌هایی مانند ۱۲۷، پاندا، اونو و تیپو در دوره‌های مختلف، جایگاه فیات را در بازار خودروهای کوچک برزلی، نیز به یکی از پایگاه‌های مهم فیات تبدیل شد. در سال‌های پایانی قرن بیستم، فیات ساختار گروه خود را گسترش داد و مجموعه‌ای از برندهای خودرویی را از اختیار گرفت. در همین دوره، خانواده آنیلی همچنان نقش مهمی در مالکیت و مدیریت گروه داشتند.

ورود به عصر کرایسلر

یکی از مهم‌ترین نقاط عطف تاریخ معاصر فیات، بحران صنعت خودرو در آمریکا بود. در سال ۲۰۰۹، فیات برای همکاری با کرایسلر وارد مرحله‌ای تازه شد و در سال‌های بعد خودرو خود را در این شرکت افزایش داد. سرانجام در سال ۲۰۱۴، ساختار Fiat Chrysler Automobiles یا FCA شکل گرفت؛ گروهی که برندهای ایتالیایی و آمریکایی را زیر یک مجموعه قرار می‌داد. این ادغام، دامنه فعالیت فیات را به بازار آمریکایی شمالی و دیگر بازارهای جهانی گسترش داد. در این دوره، برندهای ایتالیایی که تمرکز خود را همچنان بر خودروهای شهری، اقتصادی و کاربردی حفظ کرده است. مدل‌هایی مانند ۵۰۰، پاندا و محصولات جدیدتر، از جمله Grande Panda ادامه همان فلسفه‌ای هستند که فیات را بیش از یک قرن زنده نگه داشته است.

تاریخ فیات در واقع روایت تغییر یک خودروساز ایتالیایی به یک برند جهانی است؛ برندی که از یک کارخانه کوچک در تورین آغاز کرد و امروز بخشی از یکی از بزرگ‌ترین گروه‌های خودروسازی جهان به شمار می‌رود.

منبع: وب‌سایت رسمی استلانتیس (بخش تاریخچه فیات)