خبر خودرو

رئیس گمرک اعلام کرد

پیشنهاد اصلاح قانون تردد خودروهای مناطق آزاد

رئیس کل گمرک ایران با اشـاره به ابهامات موجود در قانون مربوط به تـردد خودروهای مناطق آزاد جدید، گفت:«در قانون برنامه هفتم پیشـرفت، درباره تردد خودروهـا در مناطق آزاد جدیـد احکامی پیش‌بینی شـده کـه از نظر گمـرک نیازمنـد اصـلاح اسـت. همچنیـن تخفیـف ۲۰ درصدی سـود بازرگانـی برای پلاک ملی شـدن خودروها پیش‌بینی شـده است.» فرود عسـگری، معاون وزیر امور اقتصـادی و دارایی گفـت:«در متن قانـون آمده اسـت تردد خـودرو با مجوز سـازمان مسـئول منطقه در محـدوده منطقه آزاد قانونـی اسـت امـا در ادامه محـدوده منطقه به محدوده حصارکشـی شـده‌ای که مورد تأیید گمرک قـرار گرفتـه، محدود شـده اسـت. برای مثـال اگر منطقه‌ای ۲۷۰۰ هکتار وسـعت داشـته باشد، ممکن اسـت بر اسـاس این تعریف امکان تردد خودرو تنها در محدوده‌ای که حصارکشـی شـده اسـت، وجود داشته باشد.»

وی افزود:«از نظـر گمرک، تـردد خودروهای مناطق آزاد بایـد در محـدوده قانونـی منطقـه امکان‌پذیـر باشـد و ایـن موضوع نیازمنـد اصلاح قانون توسـط مجلس شورای اسلامی اسـت. پیشنهادهایی نیز در این زمینـه به دولت ارائـه کرده‌ایـم و امیدواریم این مسـأله حل شود.»

رئیس کل گمـرک ایران ادامه داد:«همچنین موضوع پلاک ملـی شـدن خودروهـای مناطـق آزاد و نحوه برخـورد بـا ایـن خودروها در حال بررسـی اسـت و در مصوبـه مربوطـه نیز تخفیـف ۲۰ درصدی سـود بازرگانی بـرای پلاک ملی شـدن خودروها پیش‌بینی شـده است.»

عسگری با اشـاره به تفاوت مقررات مناطق آزاد قدیم و جدید گفـت:«در مناطـق آزاد قدیم ماننـد اروند، ماکـو، جلفـا و انزلی مصوبه شـعاع تردد وجـود دارد ولی چون در قانون مسـکوت بـود، دولت مصوباتی درباره محدوده تردد خودروهـا داد؛ اما درباره مناطق آزاد جدیـد، قانـون به‌طور صریـح نحوه برخـورد با خودروها را مشـخص کـرده و به همیـن دلیل برای رفع ابهامات موجـود اصلاح قانون ضـرورت دارد.»

وی تأکید کـرد:«از نظـر گمرک، قانـون ملاک عمل اسـت و تصمیمات شـوراهای تأمین نیز نباید مغایر بـا قانون ملی باشـد. هم‌اکنون در حـال گفت‌وگو و پیگیری این موضوع با دسـتگاه‌های مربوطه هستیم و امیدواریـم ابهامات موجود برطرف شـود.»

ماشین وارداتی

یک خودروی آفرودی متفاوت در نمایشگاه خودروی تهران

ام‌هیـرو1 یکـی از شاسـی‌بلندهای حاضـر در هفتمین نمایشـگاه خـودروی تهران بـود که ابعاد بزرگ، قـوای محرکـه پلاگین‌هیبریدی و سـامانه چهارچرخ محرک، آن را در گـروه خودروهایی قرار می‌دهـد که برای اسـتفاده در مسـیرهای خارج از جـاده نیز طراحـی شـده‌اند. در کنار مشـخصات فنـی، تجهیزاتی مانند وینچ، کیـت تعلیق، نردبان و سـپرهای آفـرودی نیز بـرای این خـودرو در نظر گرفته شـده اسـت. طراحـی ام‌هیرو1 بـا خطوط شکسـته و زوایای متعدد شـکل گرفتـه و در نمای جلو، چراغ‌های روشـنایی روز با طـرح صلیبی در دو طـرف جلوپنجـره بزرگ قرار دارند. در قسـمت عقب نیـز فـرم چراغ‌هـا و محفظه‌ای کـه روی در صنـدوق تعبیـه شـده، از ویژگی‌های قابـل توجه طراحـی خودروسـت. ایـن شاسـی بلند ۴۹۸۷ میلی‌متـر طـول، ۲۰۸۰ میلی‌متـر عـرض و ۱۹۳۵ میلی‌متـر ارتفاع دارد و فاصله محـوری آن به ۲۹۵۰ میلی‌متـر می‌رسـد. وزن خـودرو ۳۱۳۰ کیلوگـرم اعـلام شـده و روی آن تایرهـای R20 275/65 بـا رینگ‌هـای ۲۰ اینچـی قـرار گرفتـه اسـت. مجموعه ایـن ابعاد باعث شـده ام‌هیـرو1 در رده شاسـی‌بلندهای بـزرگ قـرار بگیـرد.

در بخـش فنـی، ایـن خـودرو از یـک سـامانه پلاگین‌هیبریـدی دو موتـوره بـا انتقـال نیـرو به هـر چهار چـرخ اسـتفاده می‌کند. مجمـوع توان این مجموعـه ۶۹۷ اسـب‌بخار و گشـتاور آن ۸۵۱ نیوتن‌متـر اعـلام شـده اسـت. ام‌هیـرو1 بـرای رسـیدن از حالت سکون به سـرعت ۱۰۰ کیلومتر بر سـاعت به حـدود ۶ ثانیـه زمان نیـاز دارد.

باتری لیتیوم‌فسفات‌آهن این خودرو ۴۲.۹ کیلووات سـاعت ظرفیت دارد و امکان پیمایـش تمام‌برقی تـا ۱۰۰ کیلومتـر را فراهـم می‌کنـد. بـرد ترکیبـی خودرو بر اسـاس اسـتاندارد WLTC حـدود ۷۲۹ کیلومتـر و بـر اسـاس اسـتاندارد CLTC حـدود ۱۰۰۰ کیلومتـر اعـلام شـده اسـت. در صـورت اسـتفاده از شـارژ سـریع DC نیـز زمـان شـارژ باتـری از ۲۰ تـا ۸۰ درصد حـدود ۲۰ دقیقـه عنوان شده است.

وارداتی‌ها با دست پُر به مهر رسیدند

دور تازه عرضه خودرو با حضور تویوتا، کیا، آئودی و BYD

گزارش

یاسمن صادق‌شیرازی

گروه خودرو

بازار خودروهای وارداتی در مهرماه بـار دیگـر شـاهد عرضـه چنـد محصـول جدیـد اسـت. این‌بـار در سـامانه اتونویـن، نام‌هایی، از تویوتا و کیـا گرفته تا آئودی و BYD در فهرسـت عرضه قرار گرفته‌اند. برخـلاف برخـی مراحـل اخیر که بـدون مسدودسـازی وجـه انجام شـد، متقاضیان ایـن مرحله باید بـرای ورود بـه فرآیند خریـد، ۵۰۰ میلیـون تومان در حسـاب بانکی خـود مسـدود کننـد. بر اسـاس برنامه اعلام شـده، مسدودسـازی وجـه از ۴ تا ۸ مهرمـاه ۱۴۰۵ انجام می‌شـود و متقاضیان از ۶ تا ۱۰ مهر فرصت دارنـد خودروی مـورد نظر خـود را انتخـاب و ثبت سـفارش کنند .

تویوتا با سه محصول آمد

در فهرسـت فعلـی، تویوتا RAV4 نیوفیس مـدل ۲۰۲۶، تویوتا bZ5 پـرو پـلاس مـدل ۲۰۲۶، کـرولا کـراس هیبریـد نیوفیـس مـدل ۲۰۲۶، آئـودی Q4 e-tron 40 مـدل ۲۰۲۵، کیـا K3 مـدل ۲۰۲۶ و BYD Destroyer 05 مـدل ۲۰۲۵ دیـده می‌شـوند. البتـه فهرسـت عرضه همچنان می‌تواند در روزهـای آینـده تغییـر کنـد و مدل‌های دیگری نیـز به آن اضافه شوند .

در میـان خودروهای ایـن مرحله، تویوتا RAV4 نیوفیس مدل ۲۰۲۶ از جملـه محصولاتـی اسـت که با مشخصات فنی متفاوتی نسبت به نسـل‌های قبلی وارد میدان شـده است. نسل جدید این کراس‌اوور، دیگر نسـخه بنزینی مستقل ندارد و در نسـخه هیبریـدی بـا موتـور ۲٫۵ لیتـری چهار سـیلندر عرضه می‌شود. نسـخه چهارچرخ محرک هیبریـدی RAV4 در نسـل جدید ۲۳۶ اسـب بخار قدرت دارد.

RAV4 عرضه شـده در این مرحله با قیمـت مصوب ۱۵میلیـارد و ۸۰۰ میلیـون تومـان در فهرسـت قرار گرفتـه و موعـد تحویـل آن ۶۰ روز اعـلام شـده اسـت. عرضـه این خـودرو از ایـن جهت قابـل توجه اسـت کـه RAV4 در سـال‌های گذشـته یکی از شناخته‌شده‌ترین محصـولات تویوتا در بـازار جهانی بـوده و اکنون نسـل جدیـد آن با تمرکـز بیشـتر بـر قـوای محرکه هیبریدی وارد بازار ایران می‌شـود. در کنـار RAV4، تویوتا bZ5 پرو پـلاس نیز در فهرسـت قـرار دارد؛ محصولـی تمام‌برقی که برخـلاف بخـش قابل‌توجهی از خودروهـای وارداتـی موجود در بـازار، پیشـرانه احتراقـی نـدارد. bZ5 روی پلتفـرم e-TNGA توسـعه‌یافته و در نسـخه‌های مختلـف بـا باتری‌هـای LFP و موتـور برقـی عرضـه می‌شـود. . bZ5 پـرو پـلاس در ایـن مرحله بـا قیمت مصـوب ۹ میلیارد و ۴۵۰ میلیـون تومـان عرضـه شـده و موعـد تحویـل آن ۶۰ روز اعـلام شـده است.

کـرولا کـراس هیبریـد نیوفیس، سـومین محصـول تویوتـا در این فهرسـت اسـت. ایـن خـودرو در ایـن مرحلـه از سـوی دو شـرکت عرضه شـده و تفـاوت اصلی میان دو عرضـه، قیمت و زمـان تحویل است. یک نسـخه با موعد تحویل ۶۰ روزه، ۸ میلیـارد و ۲۰۰ میلیـون تومان قیمت‌گذاری شـده و نسخه دیگـر با تحویـل ۹۰ روزه، ۸ میلیارد و ۲۳۹ میلیـون و ۱۰۴ هـزار تومان قیمت دارد.

آئودی Q4 e-tron در جمع وارداتی‌ها

در بخـش خودروهای برقی، آئودی Q4 e-tron 40 نیـز حضور دارد. قیمت مصوب آئودی Q4 e-tron 40 در این مرحله ۱۲میلیارد و ۶۸۱ میلیـون و ۳۳۰هـزار و ۴۰۰ تومـان تعیین شـده و موعد تحویل آن ۹۰ روزه است.

K3 و Destroyer 05 دو انتخاب متفاوت

در بخش سـدان‌های کـره‌ای، کیا K3 بـا مـدل ۲۰۲۶ حضـور دارد؛ ودرویـی کـه در واقع ادامه مسـیر نسـلی اسـت کـه در بازارهـای مختلـف بـا نـام سـراتو یـا فورته نیـز شـناخته شـده اسـت. K3 عرضه‌شـده بـه موتـور ۱٫۵ لیتری چهـار سـیلندر تنفـس طبیعـی مجهـز اسـت کـه ۱۱۵ اسـب بخار قـدرت و ۱۴۴ نیوتن‌متـر گشـتاور تولیـد می‌کند. این نیـرو از طریق گیربکـس CVT بـا هشـت دنـده مصنوعـی بـه چرخ‌هـای جلـو منتقـل می‌شـود. طـول خـودرو نیـز ۴۶۶۶ میلی‌متـر و فاصلـه محـوری آن ۲۷۰۰ میلی‌متر اسـت. کیـا K3 در این مرحلـه ۶ میلیارد و ۸۹۰ میلیـون تومـان قیمـت دارد و موعد تحویل آن ۶۰ روز اعلام شـده است.

اما در میـان محصـولات ایـن مرحلـه، BYD Destroyer 05 مسـیر متفاوتـی را دنبـال می‌کند. ایـن سـدان چینـی از سـامانه پلاگین‌هیبریـد DM-i اسـتفاده می‌کند و در نسـخه مجهـز به باتری ۱۸٫۳ کیلووات سـاعتی، موتـور بنزینی ۱٫۵ لیتری را در کنار سـامانه برقی قرار داده اسـت. توان ترکیبی این نسـخه حـدود ۱۹۷ اسـب بخار و گشـتاور ترکیبـی ۳۲۵ نیوتن‌متر اعلام شـده و انتقال نیـرو از طریق E-CVT بـه چرخ‌هـای جلـو انجام می‌شـود.

> متقاضیان این مرحله باید برای ورود به فرآیند خرید، ۵۰۰ میلیون تومان در حساب بانکی خود مسدود کنند. بر اساس برنامه اعلام شده، مسدودسازی وجه از ۴ تا ۸ مهرماه ۱۴۰۵ انجام می‌شود و متقاضیان از ۶ تا ۱۰ مهر فرصت دارند خودروی مورد نظر خود را انتخاب و ثبت سفارش کنند

نظر بانک مرکزی درباره تخصیص ارز به واردات خودرو

دسـتیار رئیـس کل بانـک مرکـزی بـا تشـریح اولویت‌هـای تأمیـن ارزی کشـور گفـت: «در شـرایط محدودیـت منابـع ارزی، اولویـت بـا تأمیـن نیازهـای ضروری کشـور اسـت. در ایـن زمینـه بانـک مرکـزی ارزی بـرای واردات خـودرو تخصیـص نـداده اسـت.» مهـدی دارابی درباره سیاسـت‌های بانک مرکـزی در حـوزه تخصیـص ارز به واردات خودروهـای لوکس، گفت: «مشـابه سـایر کالاها، بـرای خودرو نیـز تقاضـا وجـود دارد و چنانچـه محدودیـت ارزی مطـرح نباشـد، قاعدتـاً واردات آن نیـز بایـد مانند سـایر کالاهای وارداتی انجام شـود. بـا ایـن حـال، در شـرایط کنونی، اقلام وارداتی به‌مراتـب ضروری‌تر و دارای اولویت بالاتری جهت واردات وجـود دارنـد.» او با تأکید بـر اینکه چـرا بـا وجـود محدودیت‌هـای منابـع ارزی، خودروهـای لوکـس به‌راحتـی وارد کشـور می‌شـود و بعضـاً بخـش زیـادی از خودروهای وارداتی در زمـره خودروهای لوکس هـم قـرار دارد، بیـان کـرد: «روال به ایـن صـورت اسـت که خـودرو وارد گمرک شـده و پـس از آن باید ترخیص شـود. بنابراین، موضوع به این شـکل نیسـت که بانک مرکزی با وجود مشـکلات و مسـائل ارزی، جهـت واردات خودروهـای لوکس ارز تخصیـص دهـد؛ بانـک مرکزی هرگـز چنیـن اقدامی انجـام نداده و مکانیـزم واردات این‌گونـه بـوده اسـت. بسـیاری اظهـار می‌کننـد ارزی که تحت عنوان واردات خودرو توسـط اشـخاص مقیـم خـارج از کشـور وارد می‌شـود، متعلـق بـه افـرادی اسـت کـه در خـارج از کشـور زندگـی می‌کننـد. اولاً، این ارز معمـولاً از کـف بـازار جمع‌آوری می‌شـود؛ ثانیاً، شخص مقیم خارج از کشـور بـا اسـتفاده از ارز موجود در حسـاب خارجـی خـود، خودرو را وارد می‌کنـد. پـس از واردات، او ملزم بـه پرداخـت حقـوق ورودی به ریـال اسـت. از آنجا کـه خودرو در داخـل ایـران بـه کار فـرد مقیم خارج نمی‌آیـد، قطعـاً آن را در بازار ایران به فروش می‌رسـاند و مبلغی بـه ریـال دریافت می‌کنـد. این فرد مقیم خـارج، ریال حاصـل از اصل سرمایه، سود و هزینه حقوق ورودی را در ایـران نگهـداری نمی‌کنـد؛ خودرویـی کـه به عنـوان مثـال با قیمت ۳۰ هزار دلار خریداری شـده در نهایـت بـا مبلـغ ریالـی معادل مثـلاً ۶۰ هـزار دلار جهت خـروج از کشـور تبدیل بـه ارز شـده و منابع ارزی کـف بازار را جمع‌آوری می‌کند، چـرا که ریـال برای اشـخاص مقیم خـارج از کشـور کاربردی نـدارد.» دارابـی با طـرح ایـن پرسـش که چـرا بایـد بـه مـردم داخل کشـور اجـازه واردات خـودرو داده نشـود، اما بـه فـرد مقیم خـارج از کشـور این اجازه داده شـود، گفـت: «این اقدام مصداق تبعیض اسـت. بانک مرکـزی مخالفتـی با اصـل واردات خودرو ندارد. تنهـا ملاحظه موجود ایـن اسـت کـه در برخـی مواقـع، موانع و محدودیت‌های ارزی ایجاب می‌کند کـه واردات خـودرو محدود شـود. دوم آنکـه اگـر قـرار اسـت واردات خودرویـی صـورت گیـرد، شـیوه انجـام آن کاملاً مشـخص و شـفاف باشـد. همچنیـن لزومـی نـدارد که رانـت واردات خـودرو به افراد مقیم خـارج از کشـور واگذار شـود چـرا کـه فـرد مقیـم خارج حتماً ریـال حاصله را بـه ارز تبدیل خواهـد کرد.»

واردات خودرو با وجود همه اما و اگرها ادامه دارد

برش

به ایـن ترتیب، اگرچـه اختلاف‌نظرها دربـاره واردات خـودرو همچنان ادامـه دارد، اما واردات فعلاً متوقف نشده اسـت. ورود مدل‌های جدید و عرضه آنها در سامانه‌ها نشان می‌دهد سیاسـت واردات، دسـت‌کم در عمل، همچنان در حال اجراسـت. حالا مسأله مهم‌تر این اسـت کـه این روند تا چه انـدازه می‌تواند بـه افزایش تنوع خـودرو در بازار، ایجاد رقابـت و در نهایت دسترسـی مصرف‌کننده به خودروهای جدیدتر منجر شـود؛ موضوعی که پاسـخ آن بیـش از تعداد خودروهای واردشـده، به قیمـت نهایی و نحوه عرضه آنها بسـتگی خواهد داشت.

لامبورگینی احتمال بازگشت نسخه آفرودی سوپرکارهایش را رد نکرد

تمراریو از آسفالت به مسیر خاکی می‌رود

ترجمه

لامبورگینی هنوز ساخت نسخه استراتو از تمراریـو را تأییـد نکـرده اسـت، امـا اظهـارات مدیـران این شـرکت نشـان می‌دهـد کـه ایـده تبدیـل سـوپرکار جدید به یک مدل خشـن‌تر و مناسـب مسـیرهای خارج از جاده همچنان روی میز قـرار دارد.

به گزارش سـایت motor1، لامبورگینی هـوراکان اسـتراتو را می‌تـوان یکـی از متفاوت‌ترین تجربه‌های این خودروسـاز ایتالیایـی در سـال‌های اخیر دانسـت. خودرویـی کـه برخـلاف تصـور معمول از یـک سـوپرکار لامبورگینی، تنهـا برای آسـفالت و پیسـت طراحی نشـده بود و می‌توانست در مسیرهای خاکی و ناهموار نیـز عملکرد قابل قبولی داشـته باشـد. همیـن ترکیـب غیرمعمول باعث شـد هواکان اسـتراتو به خودرویی مورد توجه در میـان علاقه‌منـدان این برنـد تبدیل شـود. با وجـود اسـتقبال از ایـن مدل، عمـر هـوراکان اسـتراتو چنـدان طولانی نبود و بـا پایان تولیـد هـوراکان، پرونده این نسـخه نیز بسـته شـد. با این حال، به نظر می‌رسـد نام «اسـتراتو» هنوز برای لامبورگینی تمام نشده است. این شرکت تاکنون به‌طور رسمی از ساخت نسخه‌ای مشـابه بر پایـه تمراریـو خبر نـداده، اما مدیران آن در اظهارات مختلف، احتمال بازگشـت این نـام را رد نکرده‌اند.

پائولـو راکتّـی، مدیـر خـط تولیـد لامبورگینـی، در گفت‌وگویـی دربـاره احتمال تولید نسـخه‌ای مشابه استراتو برای تمراریـو، احتمال چنیـن پروژه‌ای را باز گذاشـته اسـت. او در پاسخ به این موضـوع اعـلام کرده کـه قطعـاً امکان ساخت خودرویی مانند اسـتراتو وجود دارد، هرچنـد لامبورگینی در حال حاضر برنامه‌ای برای تأییـد چنین مدلی اعلام نکرده اسـت. این صحبت‌هـا اگرچه به معنـای تأیید پـروژه جدید نیسـت، اما نشـان می‌دهـد لامبورگینـی همچنان بازخوردهـای مثبت مربوط بـه هوراکان اسـتراتو را در نظـر دارد. در واقـع، اگـر تمراریـو اسـتراتو بـه تولید برسـد، این خـودرو می‌تواند همان ایـده‌ای را دنبال کند که در هوراکان اسـتراتو تجربه شد؛ یـک سـوپرکار با ارتفـاع بیشـتر، ظاهر خشـن‌تر و توانایـی بالاتر برای عبـور از مسـیرهایی که معمولاً برای خودروهای اسپرت مناسـب نیستند.

ماجرایی که تازگی ندارد

موضـوع بازگشـت اسـتراتو البتـه برای اولیـن بـار مطـرح نمی‌شـود. فدریکو فوشـینی، مدیـر بازاریابـی و فـروش لامبورگینی، نیز چنـد ماه قبل در جریان جشـنواره سـرعت گودوود درباره امکان توسـعه مدل‌هـای جدیـد بـا ایـن نام صحبـت کـرده بود.

فوشـینی گفته بود که استراتو همچنان ایده‌ای اسـت کـه لامبورگینـی می‌تواند آن را بررسـی کنـد. البتـه او تأکید کرده بـود کـه ایـن شـرکت نمی‌توانـد تمام نسـخه‌های احتمالی محصـولات خود را به‌صـورت همزمان توسـعه دهـد و باید میـان پروژه‌های مختلـف اولویت‌بندی داشـته باشد.

با این حـال، موفقیت هوراکان اسـتراتو باعـث شـده ایـن ایـده همچنـان در برنامه‌هـای احتمالـی لامبورگینی باقی بمانـد. نکته جالب اینجاسـت که برای سـاخت یـک خـودروی مشـابه، الزاماً نیـازی به ایجـاد تغییـرات اساسـی در سـاختار خـودرو وجود نـدارد.

لامبورگینـی می‌توانـد با ایجـاد تغییر در ارتفاع خودرو، سیسـتم تعلیـق، تایرها و برخـی بخش‌هـای بدنـه، قابلیت آن را در مسـیرهای خاکـی افزایـش دهد. محافظت بیشـتر از قسمت زیرین بدنه نیـز می‌تواند یکی دیگـر از تغییرات مهم باشـد. در ایـن شـرایط، خودرویـی که در اصـل یک سـوپرکار بـرای جاده‌های آسـفالته اسـت، می‌توانـد بـه مدلـی متفاوت برای مسـیرهای خـارج از جاده تبدیل شـود.

تمراریو؛ گزینه‌ای مناسب برای نسخه استراتو

تمراریـو در حـال حاضـر بـه عنـوان جانشـین هوراکان، یکـی از مهم‌ترین محصـولات لامبورگینـی در بخـش سـوپرکارها محسـوب می‌شـود. این خودرو از نظر قـوای محرکه نیز تفاوت قابـل توجهـی بـا نسـل قبلـی دارد. در قلـب تمراریـو یـک موتور هشـت سـیلندر چهـار لیتـری مجهـز به دو توربوشـارژر قـرار گرفتـه کـه در کنار سـه موتـور برقـی فعالیـت می‌کند. مجموع تـوان ایـن مجموعه بـه ۹۲۰ اسـب بخار می‌رسـد. لامبورگینـی برای این سـوپرکار شـتاب صفـر تا ۱۰۰ کیلومتـر بـر سـاعت ۲.۷ ثانیـه‌ای و حداکثر سـرعت حدود ۳۴۳ کیلومتر بر سـاعت را اعـلام کرده اسـت.

چنیـن ارقامـی نشـان می‌دهد کـه اگر نسـخه اسـتراتو سـاخته شـود، با یک خـودروی آفـرودی معمولـی روبـه‌رو نخواهیـم بـود. در واقع هـدف، حفظ بخـش عمـده‌ای از توانایی‌هـای یـک سوپرکار در کنار افزایش قابلیت استفاده در مسـیرهای خاکـی خواهـد بود.

هـوراکان اسـتراتو نیز دقیقـاً با چنین رویکردی سـاخته شـده بـود. ارتفاع این خودرو حدود ۴۴ میلی‌متر بیشـتر از هـوراکان اوو بـود و عـلاوه بـرآن، عرض محورهـای چـرخ افزایش پیدا کـرده بـود. لامبورگینـی همچنیـن بخش زیرین خودرو را با پوشـش‌های محافـظ تقویـت کـرده و حالـت رانندگـی ویـژه‌ای بـرای مسـیرهای خاکـی در نظر گرفتـه بـود. بنابراین در صـورت تولیـد تمراریـو اسـتراتو، می‌توان انتظار داشـت همین فرمول بـا توجـه بـه سـاختار نسـل جدید تکـرار شـود. افزایش فاصلـه خودرو از سـطح زمین، اسـتفاده از تایرهای مناسـب‌تر بـرای مسـیرهای خاکـی، تنظیـم متفـاوت سیسـتم تعلیـق و اضافـه شـدن محافظ‌هـای بیشـتر در قسـمت زیریـن بدنـه، از جملـه تغییراتـی هسـتند کـه می‌تواننـد ایـن خـودرو را از تمراریـو اسـتاندارد متمایز کنند.

تاریخچه شرکت‌ها

سوبارو؛ ستاره‌ای متفاوت در صنعت خودرو

از میراث هوانوردی ژاپن تا خودروهای چهارچرخ محرک و برقی

گروه خودرو

داسـتان سـوبارو برخلاف بسیاری از خودروسـازان، از صنعت هواپیما آغـاز شـد. ریشـه این شـرکت به سـال ۱۹۱۷ و تأسـیس آزمایشـگاه تحقیقـات هواپیمـا بـه وسـیله چیکوهـی ناکاجیمـا بازمی‌گـردد. پس از جنـگ جهانی دوم، سـاختار این مجموعـه تغییر کرد و در سـال ۱۹۵۳ شرکت صنایع سـنگین فوجی شکل گرفت. سوبارو نامی بود که برای بخش خودرویی این مجموعه انتخاب شـد و به خوشـه ستاره‌ای پروین اشـاره دارد؛ نامی که نماد اتحاد شـرکت‌های شـکل‌دهنده فوجـی بود.

نخستین گام‌های خودرویی

فوجی در سـال ۱۹۵۴ نمونه اولیه P-1 را ساخت، اما نقطه عطـف فعالیت خودرویی آن چهار سـال بعـد رقم خورد؛ زمانـی کـه Subaru 360 بـه بـازار آمـد. این خـودروی کوچـک و اقتصـادی برای نیازهـای جامعه ژاپـن طراحی شده بود. در دهه ۱۹۶۰، سوبارو با معرفی Subaru 1000، استفاده از موتور چهارسـیلندر تخت یا Boxer را جدی‌تر دنبال کرد.

چهارچرخ محرک، امضای سوبارو

در دهـه ۱۹۷۰، سیسـتم چهارچـرخ محـرک بـه یکی از مهم‌تریـن ویژگی‌های فنی سـوبارو تبدیل شـد. Leone که در سـال ۱۹۷۱ معرفی شـد، مسیر توسـعه خودروهای چهارچرخ محرک ایـن برند را هموار کرد. ایـن رویکرد در کنـار موتورهای Boxer، شـخصیت فنـی متفاوتی برای محصولات شرکت ایجاد کرد. در سـال ۱۹۸۹ نیز Legacy معرفی شـد؛ مدلی که سـوبارو را وارد مرحله‌ای تازه کرد و ترکیب موتور تخت و سـامانه چهارچرخ محرک را به یکی از پایه‌های محصولاتـش تبدیل کرد.

ایمپرزا و روزهای درخشان رالی

سـال ۱۹۹۲ بـرای سـوبارو اهمیت ویـژه‌ای داشـت؛ زیرا Impreza وارد بـازار شـد. نسـخه‌های اسـپرت ایـن خـودرو در مسـابقات رالی جهان به شـهرت رسـیدند و نام سـوبارو را فراتر از بازار خودروهـای خانوادگی مطرح کردنـد. حضور در WRC، بویژه بـا رانندگانی مانند کالین مک‌ری، بخشـی از هویت جهانی آن شد. در همین دوره، Outback و سـپس Forester نیز جایگاه سـوبارو را در بـازار خودروهای چندمنظوره تقویـت کردند. Forester کـه در سـال ۱۹۹۷ معرفی شـد، ترکیبـی از ویژگی‌های یک خـودرو سـواری و قابلیت‌های یک خـودروی مرتفع چهارچـرخ محـرک بـود و بعدها بـه یکـی از مدل‌های اصلی شـرکت تبدیل شـد.

از فوجی تا سوبارو

بـا ورود به قـرن بیسـت‌ویکم، سـوبارو تمرکز بیشـتری بر خودروهـای چهارچرخ محـرک، ایمنـی و فناوری‌های کمک‌راننده گذاشـت. همکاری این شـرکت با تویوتا نیز گسـترده‌تر شـد و پروژه‌هایـی ماننـد BRZ و خودروهای برقـی را دربر گرفـت. سـرانجام در اول آوریـل ۲۰۱۷، نام Fuji Heavy Industries رسـماً به Subaru Corporation تغییـر کرد تا نام شـرکت مادر بـا برند خودرویی آن یکسـان شود.

سوبارو در مسیر برقی شدن

سـوبارو در سـال‌های اخیر، همزمان با حفظ محصولات بنزینـی و هیبریدی خود، وارد مرحله برقی‌سـازی شـده اسـت. Solterra اولین خـودروی تمام‌برقی جهانی این برند بود که در سـال ۲۰۲۱ معرفی شـد و با همکاری تویوتا توسعه یافت. پس از آن، Trailseeker و Uncharted به خانواده خودروهای برقی سـوبارو اضافه شـدند. در فوریه ۲۰۲۶ نیـز شـرکت تولید خودروهـای برقـی را در کارخانه یاجیمـا در گونما آغـاز کرد. امـروز این برنـد همچنان با موتور Boxer، سـامانه Symmetrical AWD و فناوری EyeSight شـناخته می‌شود.

سوبارو در ایران

سـابقه سـوبارو در ایران به دهه ۱۳۸۰ بازمی‌گردد. شرکت سـیف خودرو برای عرضه رسـمی محصولات ایـن برند در ایـران فعالیت کرد. براسـاس سـوابق منتشرشـده، این شرکت از سـال ۱۳۸۳ به عنوان نماینده انحصاری سوبارو فعالیـت خود را آغاز کرد و در سـال ۱۳۸۵ نیز تأییدیه‌های لازم بـرای نمایندگـی رسـمی فـروش و خدمـات پس از فـروش خودروهـای سـوبارو دریافت شـد. مدل‌هایی ماننـد Legacy، Forester و Impreza در دوره‌هـای مختلـف به بـازار ایـران راه یافتنـد و بعدهـا XV نیز در میان محصولات عرضه‌شـده قرار گرفت. با وجود سـابقه چندساله، سوبارو نتوانسـت در ایران به گستردگی برخی رقبای ژاپنی دسـت پیدا کند. محدودیـت عرضه، قیمت بالاتر، شـبکه خدمات محدودتر و شـرایط متغیر واردات خـودرو از عواملـی بـود کـه دامنـه حضـور ایـن برند را محدود کرد. سـیف خـودرو در ادامه به سـمت همکاری با برندهـای چینی رفـت و حضور سـوبارو در بـازار ایران کم‌رنگ شـد. امروز سـوبارو در بـازار جهانی، شـرکتی با تمرکز بر خودروهای چهارچرخ محرک، ایمنی، موتورهای Boxer و فناوری‌های برقی اسـت؛ شـرکتی کـه از میراث صنعـت هواپیما آغاز کـرد، با ۳۶۰ بـه خودروسـازی وارد شـد، بـا Legacy و Impreza هویـت جهانی پیـدا کرد و اکنـون در مسـیر تـازه‌ای قرار دارد؛ مسـیری کـه در آن حفظ ویژگی‌های سـنتی سـوبارو باید همزمان با حرکت بـه سـوی خودروهـای برقـی و فناوری‌های جدیـد ادامه پیدا کند.

منبع: SUBARU – History of Value Creation (تاریخچه رسمی شرکت)