

خبر خودرو

معاون دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد خیرداد

واردات ۶۰ هزار خودرو به مناطق آزاد



معاون دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد از واردات و شماره‌گذاری حدود ۶۰ هزار دستگاه خودرو در مناطق آزاد طی سه ماه پایانی سال ۱۴۰۳، سال ۱۴۰۴ و پنج ماه اول سال ۱۴۰۵ خبر داد.

اسفندیار شاه‌منصورى با اشاره به روند واردات خودرو به مناطق آزاد گفت: «از حدود سه ماه پایانی سال ۱۴۰۳ مجوز واردات خودرو به مناطق آزاد صادر شد و از آن زمان تاکنون، در مجموع حدود ۶۰ هزار دستگاه خودرو وارد مناطق آزاد و پلاک شده است.»

او درباره فرآیند ثبت سفارش این خودروها توضیح داد: «در مناطق آزاد، ثبت سفارش به شیوه سرزمین اصلی انجام نمی‌شود و با توجه به رأی دیوان، ثبت آماری برای واردات کالا در مناطق آزاد نیز موضوعیت سابق را ندارد.»

شاه‌منصورى درباره نحوه تأمین ارز خودروهای وارداتی نیز گفت: «از مورد استفاده برای واردات این خودروها از محل ارز اشخاص تأمین می‌شود.»

به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، معاون دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد درباره امکان تردد خودروهای وارد شده به مناطق آزاد در سرزمین اصلی افزود: «واردات خودرو به مناطق آزاد برای استفاده در محدوده قانونی این مناطق انجام می‌شود و به معنای ورود خودرو به سرزمین اصلی نیست.»

او ادامه داد: «بر اساس توافق‌های انجام شده در شورای تأمین برخی استان‌ها، در تعدادی از استان‌ها استانداری و پلیس راهور مصوباتی داشته‌اند که بر اساس آن، خودروهای وارد شده به مناطق آزاد می‌توانند در سطح همان استان نیز تردد کنند. با این حال، این مجوز به معنای اجازه تردد این خودروها در سراسر سرزمین اصلی نیست.»

شاه‌منصورى در ادامه درباره احتمال اعمال محدودیت‌های جدید برای واردات خودروهای لوکس به مناطق آزاد نیز گفت: «خودروهای لوکس بخش محدودی از واردات خودرو به مناطق آزاد را به خود اختصاص می‌دهند.»

ماشین وارداتی

اکودا E5؛ کراس اووری متفاوت

باچهرهای جسور



هفتمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران، در کنار محصولات مختلف حاضر در این رویداد، میزبان اکودا E5 نیز بود؛ کراس‌اووری که پیش از این با نام اومودا ۴ شناخته می‌شد و در نمایشگاه تهران با برند اکودا به نمایش درآمد. نمونه حاضر در نمایشگاه از نظر طراحی بدنه، کابین و مشخصات فنی در رده کراس‌اوورهای شهری قرار می‌گیرد و نسخه‌ای که به نمایش درآمد، به پیش‌رانه بنزینی مجهز است.

از نظر قوای محرکه، نمونه حاضر در نمایشگاه به موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر بنزینی مجهز است. این پیش‌رانه ۱۵۶ اسب بخار قدرت و ۳۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی آن از طریق گیربکس شش سرعته دوکلاچه به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. برای خودرو بنزینی دیفرانسیل جلو در نظر گرفت.

این مشخصات مربوط به نسخه‌ای است که در نمایشگاه تهران به نمایش درآمده و با اطلاعاتی که پیش‌تر درباره یک نسخه هیبریدی با قدرت حدود ۲۲۵ اسب بخار منتشر شده بود، تفاوت دارد. بنابراین نمونه حاضر را باید یک کراس‌اوور بنزینی دیفرانسیل جلو در نظر گرفت. در طراحی E5 از خطوط شکسته و زوایای مشخص در بخش‌های مختلف بدنه استفاده شده است. چراغ‌های باریک جلو، فرم سپر و خطوط روی کاپوت، ظاهر بخش جلویی خودرو را شکل داده‌اند. فرم کلی این قسمت از خودرو در نگاه برخی بازدیدکنندگان یادآور لامبورگینی اوروس است؛ هرچند این شباهت بیشتر به فرم چراغ‌ها و خطوط بدنه مربوط می‌شود. زبان طراحی این خودرو با عنوان «Cyber Mecha» معرفی شده و در شکل‌گیری آن از المان‌های طراحی علمی-تخیلی و زره‌های سنتی ژاپنی الهام گرفته شده است.

در فهرست تجهیزات رفاهی و ارتباطی این خودرو، پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، شارژر بی‌سیم تلفن همراه، دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه‌تله دیده می‌شود. در بخش ایمنی نیز چهار کیسه هوا، هشدار برخورد از جلو و عقب، سامانه پایش نقاط کور، ترمز اضطراری و سیستم کمک به حفظ خودرو در مسیر برای E5 اعلام شده است.

بررسی «لکسوس GX» مدل ۲۰۲۶ که با چهره خشن و تجهیزات پرشمار راهی بازار می‌شود

یک ژاپنی دیگر در راه ایران



آزادشدن مجدد واردات خودرو به کشور، خودروهای شاسی بلند یا همان SUV بیشترین سهم را از واردات داشتند. هفته‌ای نیست که خبر ثبت‌سفارش یا عرضه یک محصول جدید در این کلاس مخابره نشود. از چینی و هندی گرفته تا اروپایی و ژاپنی، از حدود ده هزار دلار تا این اواخر چند صد هزار دلار! البته که در این بین شاسی‌بلندهای سائیز بزرگ از محبوبیت بالایی برخوردار هستند.

نقد فنی

ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

بی‌تردید کلاس کراس اوورها یا شاسی‌بلندها را باید محبوب‌ترین کلاس خودرویی در چهارگوشه جهان دانست. در ایران نیز همان الگوی جهانی حاکم است. پس از

گزارش میدانی خبرنگار «ایران» از یک شرکت قطعه سازی قزوین

مسیری که یک «سپر» تا رسیدن به خودرو طی می‌کند



امروز این شرکت یکی از حلقه‌های زنجیره تأمین قطعات پلیمری کراس‌اوورهای سایپاست؛ زنجیره‌ای که محصولاتی مانند داشبورد، سپر و رودری را پوشش می‌دهد.

گزارش

یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

سپر یک خودرو، از آن قطعاتی است که معمولاً تا وقتی سر جایش روی خودرو قرار نگرفته، چندان دیده نمی‌شود. برای مصرف‌کننده، سپر همان قطعه‌ای است که جلو یا عقب خودرو قرار دارد؛ اما در کارخانه‌ها، این قطعاتی که در آن قالب شروع می‌شود، به خط رنگ می‌رسد، ممکن است وارد سالن مونتاژ شود و در نهایت راهش به آزمایشگاه باز شود. در پلاسکوکار سایپا در شهرک کاسپین قزوین، مسیر تولید همین قطعات، بخش قابل‌توجهی از یک روز بازدید خبرنگاران را به خود اختصاص داد؛ بازدیدی که در آن از خط رنگ روبانیک تا آزمایشگاه و سالن مونتاژ، مسیر یک قطعه پلیمری تا رسیدن به خودروساز دنبال شد. پلاسکوکار سایپا البته شرکت تازه‌ای نیست. فعالیت این مجموعه به سال ۱۳۴۲ برمی‌گردد و سایپا در سال ۱۳۷۶ سهام آن را خریداری کرده است. در سال ۱۳۸۷ نیز پروژه توسعه و انتقال پلاسکوکار در شهرک کاسپین استان قزوین آغاز شد.

در میان قطعاتی که در این مجموعه تولید می‌شود، نام‌های آشنایی از خودروهای گروه سایپا دیده می‌شود؛ سپر جلو و عقب سایپا، سپر عقب اطلس و تیبیا، سپر عقب رنو و تندر و البته قطعات مربوط به خودروهای جدیدتر. داشبورد کوئیک و سپر جلو شاهین و آریا نیز در فهرست تولیدات پلاسکوکار قرار دارند.

اما داستان این شرکت به سپر

رونمایی شد. یک رقیب جدی برای مرسدس بنز G-Class، نisan پاترول، جیب چروکی و لندروور دیفندر.

چهره خشن اما دلریا

این متفاوت‌ترین لکسوسی هست که تاکنون دیده‌اید! زبان طراحی نسل نو GX کاملاً تغییر کرده و هیچ شباهتی به دیگر محصولات لکسوس ندارد. با نیم‌نگاهی به تصاویر GX دیگر همان چهره آشنای چند سال اخیر محصولات لکسوس را نخواهیم دید. بلکه با یک شاسی‌بلند مکعبی شکل مواجه هستیم که گویی صرفاً برای بیابان نوردی و کوه‌نوردی ساخته و پرداخته شده است! جلوپنجره حجیم در نمای جلو و در نمای عقب نیز بیوستگی چراغ‌ها توسط یک ردیف ۱۲۰ تایی LED قرمز رنگ، از جمله مهم‌ترین المان‌های طراحی در این خودروست که از GX مدل ۲۰۲۴ خودرویی کاملاً مدرن ساخته است. طول، عرض و ارتفاع GX به ترتیب ۵۰۰۵، ۲۱۱۷ و ۱۹۳۵ میلی‌متر بوده که آن را در ردیف شاسی‌بلندهای فول‌سائیز قرار می‌دهد. در داخل کابین نیز با یک طراحی پویا و مدرن روبه‌رو هستیم که البته اصالت ژاپنی در آن به وضوح قابل مشاهده است. طراحان لکسوس ادعا کرده‌اند که در طراحی داشبورد و کنسول میانی این خودرو توجه بیشتری به مسائل ارگونومیک شده. جالب است بدانید طراحی داشبورد این خودرو از یک طرح معماری ژاپنی به نام WASHI الهام گرفته شده که قبلاً در نظره‌های سنتی این کشور مورد استفاده قرار می‌گرفت. شرکت لکسوس برای شاسی‌بلند جدید خود، انبوهی از تجهیزات رفاهی و ایمنی را به نظر گرفته که از جدیدترین تجهیزات رفاهی و ایمنی این خودرو می‌توان به سامانه هدآپ دیسپل، تشخیص عابر پیاده در شب، سامانه تشخیص خطوط جاده، سامانه تشخیص خواب‌الودگی

راننده، سامانه تطبیق نور با شرایط جاده، سامانه کنترل کروز هوشمند با قابلیت ترمز اتوماتیک، پارک خودکار، سیستم صوتی حرفه‌ای با ۸ بلندگو و نمایشگر ۱۴ اینچی، رینگ‌های آلایزی ۲۰ اینچی و دوخت تمام چرم تریم داخلی اشاره کرد.

پرتوان در هر مسیری که فکرش را بکند

طبق اطلاعات منتشرشده، لکسوس GX در دو نسخه هیبریدی و بنزین سوز به بازار عرضه می‌شود. مدل بنزینی این خودرو دارای یک پیش‌رانه ۲/۴ لیتری از نوع ۶ سیلندر VVT-IE (با قابلیت زمان بندی متغیر سوپاپ) بوده که دارای قدرت ۳۴۹ اسب بخاری و گشتاور ۶۵۰ نیوتون‌متری است. این نسخه با کد GX550 به دست مشتریان خواهد رسید. جالب است بدانید که حداکثر قدرت پیش‌رانه ۶ سیلندر GX جدید از قدرت پیش‌رانه ۸ سیلندر نسخه قبلی بیشتر است! لکسوس GX550 قابلیت یکد کشی بیش از ۲۶۰۰ کیلوگرم را خواهد داشت. نسخه هیبریدی نیز از اواخر سال جاری به بازار خواهد آمد و هنوز اطلاعات دقیقی از مشخصات فنی آن در دست نیست. گفتنی آن‌که هر دو نسخه در نوع دو دیفرانسیل یا همان چهارچرخ متحرک نیز عرضه می‌شوند. مهندسان لکسوس برای این شاسی‌بلند غول پیکر یک جعبه دنده اتوماتیک ۱۰ سرعته در نظر گرفته‌اند که وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌ها را برعهده خواهد داشت. نسل نو لکسوس GX در سایت Tahara Plant نیوتوا واقع در استان «آیچی» ژاپن تولید و با قیمت پایه ۵۸ هزار دلار به بازار عرضه خواهد شد. باید منتظر ماند و دید که شاسی‌بلند جدید لکسوس با چه قیمتی روانه بازار کشورمان خواهد شد.

جهش پس از جنگ

یکی از نقاط عطف تاریخ ولسو، معرفی PV444 در سال ۱۹۴۴ بود. این خودرو که به «ولسوی کوچک» معروف شد، نقش مهمی در تبدیل شرکت به یک خودروساز بین‌المللی داشت. پس از آن، مدل Duett در سال ۱۹۵۳ معرفی شد و به شهرت ولسو در ساخت خودروهای خانوادگی و استیشن کمک کرد. اما آنچه بیش از همه نام ولسو را در صنعت خودرو ماندگار کرد، ایمنی بود. در سال ۱۹۵۹، نیلس بولین، مهندس ولسو، کمربند ایمنی سه نقطه‌ای را توسعه داد؛ نوآوری مهمی که بعدها به یکی از استانداردهای اصلی ایمنی خودرو تبدیل شد.

ایمنی، محیط‌زیست و نوآوری

در دهه‌های بعد، ولسو دامنه نگاه خود را وسیع‌تر کرد. در دهه ۱۹۷۰، محیط‌زیست در کنار کیفیت ایمنی به یکی از ارزش‌های اصلی شرکت تبدیل شد. ولسو همچنین در توسعه مدل‌های ایمنی کودک رو به عقب و سامانه کنترل آلایندگی Lambda Sond نقش داشت. مدل ۲۴۰ نیز در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ به یکی از شناخته‌شده‌ترین محصولات تاریخ شرکت تبدیل شد. در سال ۱۹۷۸، Zhejiang Geely Holding فوراً این معامله نقطه عطف دیگری برای ولسو بود. مالک جدید با حفظ هویت سوئدی برند، سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و حضور جهانی آن را ادامه داد. معماری‌های SPA و CMA شکل گرفتند و مدل‌هایی همچون XC90، XC60 و XC40 جایگاه ولسو را تقویت کردند.

ورود به دوره جدید

در سال ۲۰۱۰، Volvo Cars فوراً به شرکت چینی Zhejiang Geely Holding فروخت. این معامله نقطه عطف دیگری برای ولسو بود. مالک جدید با حفظ هویت سوئدی برند، سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و حضور جهانی آن را ادامه داد. معماری‌های SPA و CMA شکل گرفتند و مدل‌هایی همچون XC90، XC60 و XC40 جایگاه ولسو را تقویت کردند.

برقی شدن مسیر آینده

دهه ۲۰۲۰ برای ولسو با تمرکز پرنرنگ بیر برقی‌سازی همراه شد. Volvo Cars اولین شاسی‌بلند تمام‌برقی این شرکت بود و پس از آن مدل‌های برقی دیگری به خانواده ولسو اضافه شدند. شرکت در سال ۲۰۲۱ اعلام کرد قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ به خودروسازی تمام‌برقی تبدیل شود. همان سال، سهام Volvo Cars در بورس نزدک استکهلم عرضه شد. Volvo Cars دفتر مرکزی خود را در گوتنبرگ دارد و در بیش از ۱۰۰ کشور فعالیت می‌کند. این شرکت بخشی از یک شبکه جهانی تولید و فناوری است. با این حال، در میان تغییر مالکیت‌ها، تحول طراحی و حرکت به سوی خودروهای برقی، یک اصل در روایت ولسو ثابت مانده است: ساخت خودرویی که انسان را در مرکز تصمیم‌های مهندسی قرار دهد.

منبع اصلی: Volvo Cars Media