

خبر خودرو

تحریم صنعت خودرو اتفاق جدیدی نیست



نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور با بیان اینکه تحریم صنعت خودرو اتفاق جدیدی نیست، گفت: «صنعت خودرو و زنجیره تأمین آن حدود ۱۲ تا ۱۳ سال است که با تحریم مواجه‌اند و در این مدت توانسته‌اند تا حدی خود را با شرایط موجود تطبیق دهند و راه‌هایی برای کاهش آثار تحریم پیدا کنند. با این حال، تشدید تحریم‌ها و قرار گرفتن دوباره نام خودروسازان در فهرست تحریم‌ها می‌تواند فشار و حساسیت طرف مقابل را افزایش دهد و شرایط را نسبت به گذشته دشوارتر کند.»

ابراهیم دوست‌زاده با اشاره به چالش‌های فعلی صنعت خودرو، بزرگ‌ترین ریسک زنجیره تأمین را مشکلات لجستیکی و تأمین مواد اولیه دانست و گفت: «افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی، در کنار افزایش قیمت مواد اولیه، کمبود نقدینگی، به مشکلات تأمین مالی، محدودیت ثبت سفارش و تأخیر در تخصیص ارز، فشار بیشتری به زنجیره تولید وارد می‌کند.»

او افزود: «اگر این موانع تا حدی برطرف شوند، بخش خصوصی توانایی آن را دارد که با استفاده از راهکارهای جایگزین، آثار بلندمدت تحریم‌ها را مدیریت کند.» به گفته دوست‌زاده، «صنعت خودرو طی سال‌های گذشته تجربه مواجهه با تحریم را به دست آورده و به همین دلیل اصل تحریم برای این صنعت موضوعی ناشناخته نیست.»

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور، افزایش عمق داخلی سازی را یکی از راه‌های افزایش تاب‌آوری صنعت دانست، اما تأکید کرد: «نیود تیراژ اقتصادی، مانع اصلی سرمایه‌گذاری قطعه‌سازان برای داخلی سازی و انتقال فناوری است.» به گفته او، «تنوع بالای مدل‌های تولیدی باعث می‌شود سفارش هر قطعه در تیراژ محدودی انجام شود و در نتیجه سرمایه‌گذاری برای ایجاد خطوط تولید جدید توجیه اقتصادی نداشته باشد.»

به گزارش ایستا، دوست‌زاده راهکار اصلی این مشکل را حرکت به سمت پلتفرم‌های مشترک عنوان کرد و گفت: «وزارت صمت، مجلس و سایر نهادهای سیاست‌گذار می‌توانند خودروسازان را مکلف کنند ۶۰ تا ۸۰ درصد تولید خود را بر پایه دو یا سه پلتفرم مشترک انجام دهند.» او توضیح داد: «در این صورت، تیراژ تولید قطعاتی مانند موتور، گیربکس، اکسل و شاسی افزایش چشمگیری پیدا می‌کند و با ایجاد تیراژهای چندصد هزار دستگاهی، سرمایه‌گذاری برای داخلی سازی قطعات توجیه اقتصادی خواهد داشت.»

ماشین وارداتی

نخستین رنو گردن کولتوس ۲۰۲۶ پلاک شد



نخستین خودروی رنو گردن کولتوس ۲۰۲۶ پس از طی مراحل شماره‌گذاری، پلاک ملی دریافت کرد و حالا امکان تردد در خیابان‌های ایران را دارد. این خودرو که پیش‌تر در هفتمین نمایشگاه خودروی تهران به نمایش درآمده بود، با پلاک شدن نخستین نمونه، وارد مرحله تازه‌ای از حضور در بازار ایران شده است. گردن کولتوس ۲۰۲۶ نسل جدید خانواده کولتوس محسوب می‌شود و از نظر ابعاد، طراحی و تجهیزات، فاصله قابل توجهی از نسل‌های قبلی دارد. این کراس‌اوور در نسخه‌ای که برای بازار ایران در نظر گرفته شده، از یک موتور ۱٫۲ لیتری توربوشاژر استفاده می‌کند که توانایی تولید ۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی موتور از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به سیستم چهارچرخ محرک منتقل می‌شود و هر چهار چرخ خودرو را به حرکت درمی‌آورد. براساس مشخصات اعلام‌شده، این ترکیب فنی می‌تواند گردن کولتوس را در ۸.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. در بخش کابین نیز گردن کولتوس با مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و فناوری‌های جدید عرضه می‌شود. نمایشگرهای ۱۲.۳ اینچی، نمایشگر سرپایا با HUD با قابلیت واقعیت افزوده، سیستم صوتی Bose با بلندگو و تهویه مطبوع اتوماتیک سه‌منطقه‌ای از جمله تجهیزات این خودرو هستند. صندلی‌های جلو نیز به تنظیمات برقی و حافظه مجهز شده‌اند و گرم‌کم و سردکن صندلی‌ها نیز در فهرست امکانات آن قرار دارد. دوربین ۳۶۰ درجه و مجموعه سامانه‌های کمک‌راننده با قابلیت رانندگی در سطح ۲ نیز بخشی از تجهیزات ایمنی و فناوری این کراس‌اوور هستند. پلاک شدن نخستین گردن کولتوس ۲۰۲۶ را می‌توان نشانه‌ای از نزدیکی شدن این خودرو به حضور عملی در بازار ایران دانست. این مدل که تا چندی پیش تنها در نمایشگاه خودروی تهران دیده می‌شد، حالا اولین نمونه آن وارد خیابان‌های کشور شده است. خودرویی که با موتور ۲ لیتری توربوشاژر، سیستم چهارچرخ محرک و مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و ایمنی، در جمع کراس‌اوورهای وارداتی بازار ایران قرار خواهد گرفت.

نسل جدید رنو کلیو با کلاس و مقرون به صرفه

خودروی اقتصادی رنو با چه قیمتی راهی بازار کشورمان می‌شود؟



نقد فنی

ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

با تسریع پروسه واردات خودرو شاهد ورود انواع خودروهای وارداتی به بازار کشورمان هستیم. طبیعی است که در این بین، خودروهای اقتصادی مشتریان بیشتری داشته باشند. البته که این موضوع تنها محدود به بازار ایران نیست. هنگامی که با دقت بیشتری بازار خودرو در کشورهای پیشرفته و کشورهای درحال توسعه را رصد و آنالیز می‌کنیم، موضوع مهمی توجه ما را به خود جلب می‌کند؛ اینکه بازار خودروهای اقتصادی (خاصه از نوع هیبریدی و برقی) حسابی داغ شده و مشتریان به این سمت سرازیر می‌شوند. در چند سال اخیر با پررنگ شدن مسائلی چون بحران اقتصادی جهانی و سختگیری دولت‌های اروپایی و آمریکایی در قبال محصولات پرمصرف، شرکت‌های معروف خودروسازی به سمت طراحی و عرضه خودروهای برقی با شکل

و شماییلی جذاب و توانایی‌های دینامیکی مهیج رفته‌اند. این موضوع در چند ماه اخیر و پس از جنگ علیه ایران و مسدود شدن تنگه هرمز و به دنبال آن افزایش وحشتناک قیمت سوخت در جهان، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. جدیدترین پرده از تلاش خودروسازان صاحب‌نام، معرفی نسخه برقی و هیبریدی «کلیو» توسط خودروساز مشهور فرانسوی است که توجه بسیاری از نشریات معتبرا را به خود جلب کرده است. خودرویی که توسط ایرانیان مقیم خارج نیز می‌تواند ثبت‌سفارش و وارد شود.

اقتصادی‌تر از همیشه

جنگ اخیر آمریکا و رژیم صهیونیستی علیه کشورمان، توجه بسیاری را در جهان به مقوله سوخت و قیمت بنزین معطوف کرده است. برخی از رسانه‌های خودرویی معتقد هستند که اکنون دور، دور برقی‌ها و هیبریدی‌هاست. از همین رو شرکت رنو با عرضه نسل جدید کلیو برقی (که با نام رسمی Clio E Tech شناخته می‌شود)، فصل تازه‌ای را در کلاس خودروهای برقی و هیبریدی گشوده است. نسخه هیبریدی کلیو به یک پیمانه ۴ سیلندر ۱/۶ لیتری و دو پیمانه

برقی مجهز شده که مجموعاً ۱۴۵ اسب بخار تولید می‌کند. این پیش‌رانه مدرن می‌تواند پاسخگوی نیازهای یک خودروی شهری در شهرهای پرتراфик باشد. شرکت رنو می‌گوید در طراحی کلیو از تجربیات گذشته نهایت بهره را برده و به همه چیز توجه کرده؛ به عنوان نمونه همه می‌دانیم که مشکل بزرگ خودروهای هیبریدی، عملکرد و بازدهی آنها در هوای سرد و فصل زمستان بوده اما مهندسان رنو اعلام کرده‌اند که خودرو جدید باتری این خودرو نیز در ۱۰ ثانیه از حالت سکون به مز سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد که رقم قابل توجهی برای یک هاچ‌بک شهری به شمار می‌آید. فراموش نکنید شما با یک خودروی اقتصادی روبه‌رو هستید و نه یک سدان لوکس یا خودروی اسپرت.

وضعیت در بازار

نسخه هیبریدی رنو کلیو مدل ۲۰۲۶ را باید

یکی از اولین تلاش‌های جدی شرکت رنو در کلاس هاچ‌بک‌های هیبریدی دانست. بد نیست اشاره کنیم این محصول با همکاری شرکت نیسان ساخته شده و طبیعی است که نتیجه همکاری دو غول خودروسازی جهان، محصول قابل دفاعی باشد. نسل نو رنو کلیو در امر طراحی شباهت فراوانی به دیگر محصولات جدید رنو دارد به طوری که برخی از لوازم و ادوات داخلی محصولات رنو کاملاً مشترک است. باآنکه شرکت رنو، نسخه ارزان‌تر کلیو را نیز با پیمانه ۳ سیلندر یک لیتری به بازار فرستاده است. این نسخه ۶۵ اسب بخار قدرت و ۹۷ نیوتون متر گشتاور بوده و به جعبه دنده ۵ سرعته خودکار مجهز شده است. گفتنی آنکه میزان مصرف سوخت این خودرو تنها ۳/۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر از سیر پیمایش اعلام شده است. مشتریان کلیو می‌توانند خودروی خود را از بین ۱۰ رنگ بدنه سفارش دهند. بنابر اعلام شرکت رنو، قیمت این خودرو از حدود ۱۹ هزار یورو آغاز می‌شود. باید منتظر ماند و دید که خودروی اقتصادی رنو با چه قیمتی راهی بازار کشورمان می‌شود. تردیدی نیست که در صورت قیمت‌گذاری مناسب می‌توان به موفقیت کلیو خوش‌بین بود.

پورشه ۹۴۴ استیشن بالاخره ساخته شد

پروژه GT-K44 با سقف کشیده‌تر و تولید محدود ۱۰ دستگاه شکل گرفت



۹۴۴ زیر تیغ تغییرات

نمونه‌ای که CarPoint برای معرفی پروژه ساخته، یک Porsche 944 مدل ۱۹۹۱ است. این خودرو به موتور چهار سیلندر خطی ۲ لیتری تنفس طبیعی مجهز است و ۲۱۱ اسب‌بخار قدرت دارد. رنگ سپر نیز بدنه و تودوزی با طرح Pascha هم براساس طرح اولیه مایکل زونگن، طراح پروژه، انتخاب شده‌اند. اما تغییر اصلی را باید در قسمت عقب خودرو دید. CarPoint سقف را بلندتر و کشیده‌تر کرد تا فرم یک استیشن واقعی به دست بیاید. گلگیرها و بخش‌های کناری عقب نیز دوباره ساخته شده‌اند و ستون‌های میانی بدنه تغییر کرده‌اند.

در عقب، یک در صندوق کاملاً جدید قرار گرفته و چراغ‌ها هم متناسب با شکل تازه بدنه تغییر کرده‌اند. برای تکمیل این فرم، شیشه‌های جانبی و شیشه‌های عقب نیز اختصاصی ساخته شده‌اند. بخش عقب از نوطراحی شده و در نهایت خودرویی شکل گرفته که هنوز حال‌وهوای ۹۴۴ را دارد، اما دیگری یک کوپه معمولی نیست. نام این پروژه GT-K44 است و قرار است فقط ۱۰ دستگاه از آن ساخته شود. ایده این پروژه البته کاملاً تازه نیست. داستان GT-K44 به یک پورشه خاص در دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد: Artz 924 Turbo Kombi.

کوتنر آرتز در اوایل آن دهه حدود ۲۰ دستگاه از پورشه ۹۲۴ را به نسخه استیشن تبدیل کرد. آندریاس فروند، بنیان‌گذار CarPoint، سال‌ها قبل یکی از این خودروها را در اختیار داشت. همین تجربه بعداً تبدیل به ایده‌ای برای ساخت یک نمونه مدرن‌تر شد.

مشتری باید ۹۴۴ خودش را بیابد

CarPoint خودرو را از ابتدا نمی‌سازد. مشتری باید یک دستگاه ۹۴۴ را به عنوان

خودرو پایه در اختیار شرکت قرار دهد. البته اگر کسی خودروی مناسبی نداشته باشد، CarPoint می‌تواند برای پیدا کردن یک نمونه مناسب کمک کند. این شرکت برای پروژه GT-K44 بیشتر از 944 S2 یا نسخه‌های توربو استفاده می‌کند. نسخه توربو دو دو سطح قدرت ۲۲۰ و ۲۵۰ اسب‌بخار قابل انتخاب است. نکته دیگر اینکه فرقی نمی‌کند خودرو پایه به چه‌دنده‌دستی مجهز باشد یا خودکار؛ چون CarPoint در فرآیند تبدیل، چه‌دنده را دستکاری نمی‌کند.

از طرف دیگر، مشتری، آزادی زیادی در انتخاب جزئیات خودرو دارد. رنگ‌ها، سیستم تعلیق، تزئینات داخلی و اکزوز را می‌توان براساس سلیقه سفارش داد. تجهیزات اضافی نیز هزینه جداگانه خواهند داشت. به همین دلیل GT-K44 بیشتر از آن که یک محصول آماده باشد، یک پروژه سفارشی است. هر مشتری در واقع بخشی از مشخصات خودروی خودش را تعیین می‌کند.

۱۰۰ هزار یورو فقط برای تبدیل

قیمت پایه تبدیل ۹۴۴ به GT-K44 ۱۰۰ هزار یورو بدون مالیات شروع می‌شود. با اضافه شدن مالیات ۱۹ درصدی آلمان، این رقم به ۱۱۹ هزار یورو می‌رسد؛ یعنی حدود ۱۲۸ هزار دلار.

اما این تمام هزینه نیست. قیمت خودرو پایه در این رقم حساب نشده و مشتری باید یک Porsche 944 مناسب داشته باشد یا هزینه تهیه آن را جداگانه پرداخت کند. انتخاب تجهیزات سفارشی هم می‌تواند رقم

نهایی را بالاتر ببرد.

CarPoint از ابتدا تصمیم گرفته تولید این پروژه را به ۱۰ دستگاه محدود کند. این محدودیت به دلیل دشواری تأمین قطعات نیست؛ شرکت عمداً نمی‌خواهد GT-K44 به یک پروژه معمولی و پرتعداد تبدیل شود.

پورشه‌ای برای علاقه‌مندان نمونه‌های عجیب

GT-K44 را می‌توان در دسته پروژه‌هایی قرار داد که تلاش می‌کنند یک پورشه قدیمی را به شکلی متفاوت بازسازی کنند. نمونه‌هایی مانند پروژه GTclassic شرکت TechArt که بر پایه ۹۱۱ سری ۹۶۴ شکل گرفته‌اند، در همین مسیر قرار دارند. با این حال، GT-K44 یک تفاوت مهم دارد: این بار پایه کار ۹۱۱ نیست، بلکه ۹۴۴ است. از نظر فنی هم ساختار اصلی ۹۴۴ حفظ شده است. موتور در بخش جلو قرار دارد و جعبه‌دنده در عقب خودرو نصب شده؛ آرایشی که یکی از ویژگی‌های مهم ۹۴۴ محسوب می‌شود و به توزیع بهتر وزن کمک می‌کند.

در نهایت، GT-K44 بیشتر از آن که بخواهد یک خودروی کاربردی جدید به بازار اضافه کند، به یک سؤال پاسخ می‌دهد: اگر پورشه روزی تصمیم می‌گرفت ۹۴۴ را به شکل استیشن بسازد، نتیجه چه می‌شد؟ حالا CarPoint جواب خودش را داده است: یک ۹۴۴ کشیده‌تر، با فضای بار بیشتر و ظاهری که هنوز می‌توان آن را از روی چند خط اصلی، پورشه ۹۴۴ تشخیص داد. فقط با این تفاوت که این بار، این خودرو از کارخانه پورشه بیرون نیامده است!



تاریخچه خودرو

روایت لادا

سختکوش با نیم قرن سابقه

حکایت خودروسازی روسیه که از تولیاتی آغاز شد



گروه خودرو

داستان لادا به میانه دهه ۱۹۶۰ بازمی‌گردد؛ زمانی که اتحاد جماهیر شوروی تصمیم گرفت یک کارخانه بزرگ تولید خودروهای سواری ایجاد کند. در سال ۱۹۶۶ قرارداد همکاری میان دولت شوروی و شرکت ایتالیایی فیات امضا شد و ساخت کارخانه خودرو در شهر تولیاتی آغاز شد و پروژه، یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های صنعتی شوروی در حوزه خودرو به شمار می‌رفت. نتیجه این همکاری، شکل‌گیری کارخانه‌ای بود که بعدها به آوتوواژ شناخته شد؛ شرکتی که نام لادا را به یکی از شناخته‌شده‌ترین نام‌های صنعت خودروی روسیه و نمادی از صنعت خودروسازی این کشور تبدیل کرد.

۱۹۷۰: تولد لادا

۱۹ آوریل ۱۹۷۰ اولین خودروهای واز-۲۱۰ از خط تولید تولیاتی خارج شدند. این خودرو بر پایه فیات ۱۲۴ ساخته شده بود، اما برای شرایط جاده‌ای شوروی تغییراتی در آن ایجاد شده بود. مدل ۲۱۰ که در بازارهای خارجی با نام لادا عرضه شد، به‌سرعت به یکی از محصولات شرکت را شکل داد. آوتوواژ در دهه‌های بعد، مدل‌های متنوعی را توسعه داد. لادا ۲۱۰۶، سامارا و خانواده کلاسیک واز، حضور این برند را در بازار داخلی شوروی تثبیت کردند. اما یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ شرکت در سال ۱۹۷۷ متولد شد. واز-۲۱۱۰ همان نیوا، این خودرو با ساختار چهارچرخ محرک و ابعاد جمع‌وجور، برای جاده‌های دشوار طراحی شده بود و بعدها به یکی از مشهورترین محصولات روسی تبدیل شد.

ورود به دوران جدید

پس از فروپاشی شوروی، آوتوواژ با شرایط تازه اقتصادی روبه‌رو شد. شرکت در دهه ۱۹۹۰ تلاش کرد ساختار تولید و محصولات خود را با اقتصاد بازار هماهنگ کند، اما مشکلات مالی و مدیریتی، رقابت فراینده و کهنه‌شدن بخشی از سبد محصولات، فشار زیادی وارد کرد. در سال ۲۰۰۸، رنو با خرید ۲۵ درصد سهام آوتوواژ وارد ساختار مالکیت شرکت شد. همکاری با رنو و سپس اتحاد رنو-نیسان، به آوتوواژ امکان داد از فناوری، پلتفرم و روش‌های مدیریتی استفاده کند. در این دوره، توسعه محصولات تازه سرعت گرفت و لادا از چهره سنتی خود فاصله گرفت.

نسل تازه لادا

عرضه لادا وستا در سال ۲۰۱۵ یکی از نقاط عطف این تحول بود و نشان داد این برند قصد دارد طراحی و مهندسی محصولاتش را ارتقا دهد. طراحی جدید، امکانات بیشتر و تجربه شرکای خارجی، وستا را به محصولی مهم برای لادا تبدیل کرد. در کنار آن، گرانتا، لارگوس و خانواده نیوا نیز در سبد محصولات باقی ماندند. لادا در این سال‌ها تلاش کرد میان قیمت مناسب و سادگی فنی تعادل برقرار کند. اما سال ۲۰۲۲ نقطه عطف دیگری بود. پس از آغاز جنگ روسیه و اوکراین و خروج رنو از بازار روسیه، سهام ۶۷.۶۹ درصدی رنو در آوتوواژ به مؤسسه روسی نامی منتقل شد. آوتوواژ در ادامه، برای حفظ تولید داخلی تلاش کرد. این دوره، لادا را به سمت تکیه بیشتر بر زنجیره تأمین روسی و توسعه مستقل محصولات سوق داد.

لادا در ایران

نام لادا برای ایرانی‌ها ناآشنا نیست. نسل‌های قدیمی محصولات این شرکت در دهه‌های گذشته در ایران دیده می‌شدند و حضور رسمی لادا در بازار ایران پس از سال‌ها وقفه دوباره در سال ۲۰۲۳ مطرح شد. در آذر همان سال، چهار محصول لادا شامل گرانتا، وستا اسپرت لاین، وستا اس دلیکو کراس و نیوا تراول در نمایشگاه اوراسیا تهران به نمایش درآمدند. طبق اطلاعات منتشرشده از سوی نیکاموتور، این شرکت در سال ۲۰۲۳ نمایندگی رسمی برند لادا را دریافت کرد و وستا اولین محصولی بود که برای عرضه در بازار ایران در نظر گرفته شد. بازگشت لادا به ایران در شرایطی اتفاق افتاد که بازار خودروی کشور به دنبال تنوع بیشتر در مسیر واردات بود. با این حال، مسیر عرضه محصولات لادا در ایران به عواملی مانند تأمین قطعه، خدمات پس از فروش، قیمت‌گذاری و مقررات واردات وابسته است.

لادا امروز

امروز لادا یکی از مهم‌ترین برندهای خودرویی روسیه است و آوتوواژ طیف محصولاتی مانند گرانتا، وستا، نیوا و لارگوس را تولید می‌کند. در سال ۲۰۲۵ نیز تولید صنعتی لادا ایسکرا، محصولی با پلتفرم مستقل و داخلی سازی بیش از ۹۰ درصد، آغاز شد. این مدل نمادی از مسیر تازه آوتوواژ برای کاهش وابستگی به فناوری و قطعات خارجی است. به این ترتیب، لادا بیش از پیش از نیم قرن، از یک محصول روسی بر پایه فیات به برندی مستقل تبدیل شده که جایگاه مهمی در بازار روسیه دارد و در جست‌وجوی بازارهای صادراتی جدید، از جمله ایران است.

منبع اصلی: وب‌سایت رسمی LADA