

خبر خودرو

گواهی اسقاط موتورسیکلت فرسوده به ۷۲ میلیون تومان رسید



رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده گفت: «با اصلاح آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، برای هر موتورسیکلت فرسوده دو گواهی اسقاط به ارزش مجموع ۷۲ میلیون تومان در نظر گرفته شده است.»

حسن کریمی‌ان با اشاره به افزایش ارزش گواهی اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده افزود: «در آیین‌نامه قبلی، مبلغ اختصاص یافته به موتورسیکلت‌های فرسوده ناچیز بود، اما با اصلاح آیین‌نامه، برای هر موتورسیکلت فرسوده دو گواهی اسقاط در نظر گرفته شده که ارزش هر گواهی ۳۶ میلیون تومان است.» او گفت: «صاحبان موتورسیکلت‌های فرسوده اسقاط در نظر گرفته می‌توانند در طرح نقدی یا طرح جایگزینی موتورسیکلت فرسوده با موتورسیکلت نو شرکت کنند.» رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده کشور افزود: «در طرح نقدی، پس از طی مراحل اداری و احراز هویت توسط پلیس راهور فراجا، دو گواهی اسقاط به ارزش ۷۲ میلیون تومان به مالک موتورسیکلت فرسوده پرداخت می‌شود.»

کریمی‌ان ادامه داد: «در طرح جایگزینی، اگر مالک موتورسیکلت فرسوده، موتورسیکلت بینزینی را انتخاب کند، دو گواهی اسقاط معادل ۷۲ میلیون تومان برای او محاسبه می‌شود و در صورت انتخاب موتورسیکلت برقی، چهار گواهی اسقاط به ارزش ۱۴۴ میلیون تومان در نظر گرفته خواهد شد. در این طرح، متقاضی می‌تواند با استفاده از تسهیلات کم‌بهره، موتورسیکلت جدید دریافت کند.»

به گزارش صدا و سیما، او اصلاح آیین‌نامه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو را یکی از اقدامات مؤثر در تسریع روند اسقاط دانست و گفت: «یکی از ایرادات آیین‌نامه قبلی، مغایرت آن با قانون بود؛ به‌گونه‌ای که قانون، اسقاط یک خودروی فرسوده به ازای شماره‌گذاری چهار خودروی نو را پیش‌بینی کرده بود، اما در عمل به ازای شماره‌گذاری ۱۲ خودروی نو، یک خودروی فرسوده از رده خارج می‌شد.»

کریمی‌ان افزود: «این موضوع روند اسقاط خودروهای فرسوده را کند کرده بود، اما با اصلاح آیین‌نامه، شماره‌گذاری خودروهای جدید و اسقاط خودروهای فرسوده بر اساس قانون انجام می‌شود.» رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به افزایش ظرفیت اسقاط گفت: «پس از اصلاح آیین‌نامه، میزان اسقاط روزانه در مراکز از حدود ۶۰۰ دستگاه به ۲ هزار خودروی فرسوده رسیده است.»

ماشین وارداتی

بازگشت نیسان تیانا به موتور ۲۴۳ اسب بخاری



نیسان تیانا برای بازار ایران نام ناشناخته‌ی نیست. نسل دوم این سدان ژاپنی در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ وارد کشور شد و حتی مدتی روی خط مونتاژ پارس خودرو قرار گرفت. هرچند حضور تیانا در بازار ایران چندان دوام نداشت، اما سواری نرم، کابین جادار و جایگاه برند نیسان باعث شد این خودرو در خاطره بسیاری از خریداران باقی بماند. حالا تیتا مدل ۲۰۲۶ با تغییراتی در بخش فنی، طراحی داخلی و تجهیزات ایمنی بازگشته؛ سدان‌ای که در کنار حفظ ماهیت خانوادگی خود، به فناوری‌های جدید نیز مجهز شده است. نیسان تیانا ۲۰۲۶ در نسخه مورد نظر گرانو اسپیکو با یک موتور چهار سیلندر ۲ لیتری VC-Turbo استفاده می‌کند که توان تولید ۲۴۳ اسب بخار قدرت و ۳۷۱ نیوتن متر گشتاور را دارد. در نسخه مورد نظر گرانو اسپیکو با یک موتور ۵۴۰۰ دور در دقیقه و بیشترین گشتاور در دور ۴۴۰۰ در دقیقه در دسترس قرار می‌گیرد. نیروی موتور از طریق گیربکس CVT با قابلیت شبیه‌سازی هشت دنده به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. حداکثر سرعت این سدان ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت و مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده آن ۷.۱۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

در فضای داخلی، نمایشگر مرکزی ۱۵.۶ اینچی و صفحه نمایش دیجیتالی ۱۰.۲۵ اینچی مقابل راننده، مهم‌ترین تغییرات قابل توجه تیانا نسبت به نسل‌های قدیمی‌تر هستند. این ترکیب، کابین خودرو را با الگوی رایج در محصولات جدید هماهنگ کرده و دسترسی به اطلاعات و امکانات دیجیتال را در اولویت قرار داده است.

بخش ایمنی نیز با مجموعه‌ای از تجهیزات فعال و سامانه‌های کمک‌راننده تقویت شده است. دوربین عقب، سیستم دید ۳۶۰ درجه با شش دوربین، هشت حسگر اولتراسونیک و حسگرهای پارک جلو و عقب، به راننده در کنترل محیط اطراف کمک می‌کنند. تشخیص نقاط کور، هشدار خروج از خط، هشدار خستگی راننده، کروژ کنترل تطبیقی، هشدار برخورد از جلو و تشخیص علائم جاده‌ای نیز در فهرست امکانات این خودرو قرار دارند. سامانه‌های حفظ خودرو بین خطوط و مرکز‌نگه داشتن آن در مسیر، در کنار تجهیزات کنترلی شامل ABS، EBD، کمک ترمز، کنترل کشش و کنترل پایداری، مجموعه ایمنی تیانا را تکمیل می‌کنند. با این مشخصات، تیانا ۲۰۲۶ در کنار فضای مناسب یک سدان خانوادگی، از توان فنی قابل توجه و امکاناتی برخوردار است که می‌تواند آن را به یکی از گزینه‌های مطرح در میان سدان‌های وارداتی این رده تبدیل کند؛ هرچند جایگاه نهایی آن در بازار ایران به قیمت عرضه و شرایط خدمات پس از فروش نیز بستگی خواهد داشت.

بررسی کارنامه خودروسازان در نیمه اول ۱۴۰۵

تولید در مسیر اصلاح، واردات در مسیر توسعه، مونتاژی‌ها به سمت تولید داخلی بیشتر



نمی‌تواند درباره روند ماه‌های آینده حکم قطعی صادر کند.

گزارش

گروه خودرو

شش ماه اول سال ۱۴۰۵ برای صنعت خودرو با تغییراتی همراه بود که تصویر این صنعت را با سال‌های گذشته متفاوت کرد. تولید خودرو در این دوره نسبت به نیمه اول سال گذشته کاهش یافت، در مقابل مسیر واردات خودرو فعال‌تر شد و خودروسازان نیز در تلاش بودند با مدیریت شرایط تولید، بخشی از ظرفیت خود را حفظ کنند. در چنین شرایطی، بررسی عملکرد صنعت خودرو تنها با نگاه به میزان تولید کامل نمی‌شود؛ چرا که هم‌زمان ترکیب عرضه، سهم خودروسازان، وضعیت شرکت‌های خصوصی و روند واردات نیز در حال تغییر بوده است. تولید خودروهای سواری ایران در نیمه اول سال ۱۴۰۵ با افت همراه شده است. براساس آمار وزارت صمت، در شش‌ماه اول امسال ۲۹۶ هزار و ۴۰۹ دستگاه خودروی سواری در کشور تولید شده است. صنعت خودرو تنها به خطوط مونتاژ محدود نمی‌شود و تولید نهایی نتیجه عملکرد زنجیره‌ای از تأمین مواد اولیه، قطعات، منابع مالی، برنامه تولید و دسترسی به نهاده‌های مورد نیاز است. بنابراین تغییر تیراژ در یک دوره شش‌ماهه لزوماً به معنای تغییر دائمی ظرفیت تولید نیست. با این حال، نکته مهم در بررسی عملکرد امسال، تغییر شرایط در شش ماه است. تولید شرکت‌ها در همه ماه‌ها یکسان نبوده و در برخی مقاطع، افزایش تیراژ ماهانه مشاهده شده است. برای نمونه، گزارش عملکرد شه‌ریور ایران خودرو از افزایش تولید نسبت به ماه قبل حکایت دارد. این اتفاق می‌تواند نشانه‌ای از تلاش شرکت برای تقویت جریان تولید در نیمه دوم سال باشد.

از این منظر، آمار شش‌ش‌ماهه را باید یک تصویر مقطعی دانست؛ تصویری که عملکرد شش ماه گذشته را نشان می‌دهد، اما به‌تنهایی

واردات: مکمل تولید داخلی

در سسوی دیگر صنعت خودرو، واردات در نیمه اول امسال روند متفاوتی را تجربه کرد. آمار گمرکی پنج ماه اول سال نشان می‌دهد حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده که ارزش آنها نزدیک یک میلیارد دلار بوده است. تعداد خودروهای واردشده در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افزایش داشته و

ارزش دلاری واردات نیز رشد بیشتری را ثبت کرده است. افزایش واردات را می‌توان یکی از مهم‌ترین تغییرات سمت عرضه در سال جاری دانست. پس از چند سال که بازار خودرو عمدتاً بر تولید داخلی و مونتاژ متکی بود، اکنون خودروهای وارداتی سهم فعال‌تری در برنامه عرضه پیدا کرده‌اند. البته میان «واردات» و «عرضه در بازار» تفاوت وجود دارد. خودرو پس از ورود به کشور باید مراحل ترخیص، شماره‌گذاری و عرضه را پشت سر بگذارد و در برخی موارد نیز فراهم‌کردن شبکه خدمات پس از فروش اهمیت‌پیدای می‌کند. بنابراین اثر واقعی افزایش واردات زمانی مشخص خواهد شد که خودروهای بیشتری به مرحله عرضه نهایی برسند. نکته دیگر، تغییر ترکیب خودروهای وارداتی است. افزایش ارزش واردات با سرعتی بیشتر از رشد تعداد خودروها نشان می‌دهد متوسط ارزش خودروهای واردشده نیز نسبت به سال گذشته افزایش پیدا کرده است. این موضوع می‌تواند به معنای تغییر در ترکیب محصولات و افزایش سهم خودروهای با ارزش بالاتر در سید واردات باشد.



صنعت خودرو در نیمه نخست ۱۴۰۵ در واقع وارد مرحله‌ای شده که در آن سه مسیر تولید داخلی، مونتاژ و واردات بیش از گذشته در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند

در کنار خودروهای نو، واردات خودروهای کارکرده نیز در سال جاری وارد مرحله جدی‌تری شده است. ثبت سفارشات تعدادی از این خودروها و قرار گرفتن بخشی از آنها در مسیر ورود به کشور نشان می‌دهد این طرح از مرحله سیاست‌گذاری فاصله گرفته و به سمت اجرا حرکت کرده است. اهمیت خودروهای کارکرده در این است که می‌توانند بخشی متفاوتی از تقاضای بازار را پوشش دهند. خودروهای صفروارداتی معمولاً به دلیل هزینه‌های واردات و قیمت تمام‌شده در محدوده بالاتری قرار می‌گیرند، در حالی که خودروهای کارکرده می‌توانند دامنه انتخاب را برای گروه دیگری از متقاضیان افزایش دهند. البته موقعیت این مسیر به چند عامل وابسته است؛ از جمله سرعت ثبت سفارش و ترخیص، قیمت تمام‌شده، شرایط خدمات پس از فروش و میزان استقبال واردکنندگان. بنابراین نیمه دوم سال می‌تواند تصویر روشن‌تری از جایگاه خودروهای کارکرده در بازار ارائه کند.

قطعه‌سازی: حلقه تعیین‌کننده

در بررسی تولید خودرو، یکی از بخش‌هایی که کمتر در آمار نهایی دیده می‌شود اما نقش مهمی دارد، زنجیره قطعه‌سازی است. یک خودرو حاصل فعالیت مجموعه بزرگی از قطعه‌سازان است و هرگونه تغییر در تأمین مواد اولیه، قطعات وارداتی، منابع مالی یا حمل‌ونقل می‌تواند بر برنامه تولید خودروساز اثر بگذارد. در سال جاری، مدیریت زنجیره تأمین اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

خودروسازان برای افزایش تولید در نیمه دوم سال نیازمند ثبات بیشتر در تأمین قطعات هستند و قطعه‌سازان نیز برای افزایش ظرفیت خود به جریان نقدینگی و امکان برنامه‌ریزی نیاز دارند. از این رو، یکی از پیش‌شرط‌های افزایش تولید در ماه‌های آینده، هماهنگی بیشتر میان خودروساز و قطعه‌ساز است. هر اندازه این زنجیره منسجم‌تر عمل کند، امکان استفاده از ظرفیت‌های موجود تولید نیز افزایش خواهد یافت.

بازار در انتظار عرضه بیشتر

تغییرات تولید و واردات در نهایت خود را در بازار خودرو نشان می‌دهد. کاهش تولید داخلی از یک‌سو و افزایش واردات از سوی دیگر، باعث شده ترکیب عرضه در بازار نسبت به گذشته تغییر کند. برای مصرف‌کننده، آنچه اهمیت دارد تعداد خودروهایی است که در نهایت به بازار می‌رسد، نه صرفاً تعداد خودروهای تولیدشده یا واردشده. به همین دلیل، نیمه دوم سال از این نظر اهمیت زیادی دارد که مشخص می‌کند چه میزان از ظرفیت تولید داخلی بایزایی می‌شود و چه تعداد خودروی وارداتی به مرحله عرضه نهایی خواهد رسید. افزایش عرضه، در صورت تحقق، می‌تواند به متعادل‌تر شدن فضای بازار کمک کند. در مقابل، هرگونه تأخیر در تولید یا عرضه می‌تواند اثرگذاری سیاست‌های افزایش عرضه را به تعویق بیندازد.

نیمه دوم: زمان سنجش برنامه‌ها

کارنامه صنعت خودرو در شش ماه اول سال ۱۴۰۵ را نمی‌توان صرفاً با یک واژه مانند «کاهش» یا «رشد» توصیف کرد. واقعیت این است که تولید داخلی نسبت به سال گذشته کاهش داشته، اما هم‌زمان مسیر واردات فعال‌تر شده و ساختار عرضه در حال تغییر است. بخش خصوصی نیز اگرچه افت تولید را تجربه کرده، اما در میان شرکت‌ها تفاوت عملکرد قابل‌توجهی دیده می‌شود. اکنون مهم‌ترین موضوع برای نیمه دوم سال، بازگشت تدریجی تولید به ظرفیت‌های بالاتر و استمرار جریان واردات است. در کنار این، دو تقویت زنجیره تأمین و تسهیل فعالیت قطعه‌سازان نیز نقش مهمی در تحقق برنامه‌های تولید خواهد داشت. صنعت خودرو در نیمه اول ۱۴۰۵ در واقع وارد مرحله‌ای شده که از آن سه مسیر تولید داخلی، مونتاژ و واردات بیش از گذشته در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. اگر این سه مسیر در نیمه دوم سال با برنامه‌ریزی منسجم‌تری ادامه پیدا کنند، بازار می‌تواند از عرضه متنوع‌تری برخوردار شود و فضای رقابتی نیز تقویت شود.

به این ترتیب، شاید مهم‌ترین ویژگی نیمه اول امسال نه صرفاً کاهش تیراژ، بلکه تغییر آرایش صنعت خودرو باشد؛ تغییری که نتیجه نهایی آن را باید در عملکرد شش ماه دوم و میزان عرضه واقعی خودرو به بازار سنجید.

مک‌لارن 750S در آستانه خداحافظی

پایان یک نسل از سوپراسپرت‌های V8

Artura هم در مسیر خداحافظی؟

750S تنها محصول مک‌لارن نیست که آینده آن با ابهام روبه‌رو شده است. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد مدل هیبریدی Artura نیز ممکن است به پایان دوره تولید خود نزدیک شده باشد. اگر این گزارش‌ها درست باشند، مک‌لارن در فاصله‌ای نه چندان طولانی شاهد خروج چند محصول فعلی خود خواهد بود و در مقابل، نسل تازه‌ای از خودروها را وارد بازار خواهد کرد. این تغییر می‌تواند نشان‌دهنده حرکت مک‌لارن به سمت معماری‌های جدید، فناوری‌های تازه و احتمالاً استفاده گسترده‌تر از قوای محرکه برقی و هیبریدی باشد.

آخرین فرصت برای خرید750S

با وجود نزدیک شدن به پایان تولید، پرورنده مک‌لارن 750S هنوز بسته نشده است. سفارش‌های نهایی این خودرو هم‌اکنون پذیرفته می‌شوند و مشتریان‌ی که به دنبال آخرین نمونه‌های صفرکیلمت‌راین سوپراسپرت هستند، هنوز فرصت محدودی دارند.

قرار است تولید 750S در سال ۲۰۲۷ متوقف شود. پس از آن، یکی از مهم‌ترین فصل‌های تاریخ معاصر مک‌لارن به پایان خواهد رسید؛ فصلی که با 720S آغاز شد، مدل‌هایی مانند 765LT را به خود دید و در نهایت با 750S به نقطه پایان رسید.

750S شاید آخرین عضو این خانواده نباشد که در خیابان‌ها دیده می‌شود، اما با پایان تولید آن، یکی از شاخص‌ترین سوپراسپرت‌های هشت سیلندر مک‌لارن به تاریخ خواهد پیوست؛ خودرویی که ترکیب وزن پایین، قدرت بالا و تمرکز بر تجربه رانندگی را به یکی از آخرین نمونه‌های جذاب این نسل تبدیل کرده است.

محصولات مک‌لارن بود و توانست جایگاه این برند را در بخش سوپراسپرت‌ها بیش از گذشته تثبیت کند. در ادامه، همین ساختار فنی زمینه برای تولید مدل‌های مختلف فراهم کرد. یکی از شناخته‌شده‌ترین آنها 765LT بود؛ خودرویی که با تمرکز بیشتر بر استفاده در پیست، نسخه‌ای افراطی‌تر از این خانواده محسوب می‌شد. مک‌لارن بعدها مدل‌های دیگری را نیز بر پایه همین مسیر توسعه داد و اخیراً 788S را معرفی کرده است. به همین دلیل 750S را باید بخشی از یک زنجیره مهم در تاریخ معاصر مک‌لارن دانست؛ زنجیره‌ای که از 720S آغاز شد و حالا به نزدیک شدن به پایان تولید 750S، وارد مرحله تازه‌ای می‌شود.

پایان یک خودرو، آغاز یک مسیر تازه

هنریک ویلهلمز، مدیر ارشد تجاری مک‌لارن، درباره 750S تأکید کرده است که این خودرو مجموعه‌ای از ویژگی‌های اصلی یک سوپراسپرت مک‌لارن را در خود جمع کرده است؛ عملکرد بالا، هیجان رانندگی، فناوری‌های فنی، طراحی متفاوت و امکان شخصی‌سازی گسترده.

به گفته او، 750S پس از پایان تولید نیز میراث قابل‌توجهی برای مک‌لارن به جا خواهد گذاشت. این خداحافظی در حالی اتفاق می‌افتد که مک‌لارن در حال تغییر مسیر خود برای آینده است. این شرکت اخیراً نشان تجاری جدیدی معرفی کرده و برنامه‌هایی برای گسترش خانواده محصولات خود دارد. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آینده مک‌لارن، توسعه یک شاسی بلند بسیار قدرتمند است؛ محصولی که طبق گزارش‌های منتشرشده، می‌تواند رقیبی برای خودروهایی مانند فراری Purosangue باشد.



تاریخچه شرکت‌ها

بنتلی؛ پیوند قدرت و اشرافیت

از پیست لمان تا جاده‌های لوکس جهان



بنتلی یکی از نام‌های شناخته‌شده صنعت خودروی بریتانیاست؛ برندی که از ابتدا تلاش کرد میان قدرت فنی، کیفیت ساخت و تجمل تعادل برقرار کند. داستان این خودروساز به سال ۱۹۱۹ بازمی‌گردد؛ زمانی که والتر اوون بنتلی، مهندس انگلیسی علاقه‌مند به موتور و مسابقات، شرکت بنتلی موتورز را در لندن بنیان گذاشت. هدف او ساخت خودرویی بود که هم سریع و قابل اعتماد باشد و هم از نظر مهندسی، جایگاهی بالاتر از رقبای خود داشته باشد. تجربه بنتلی در طراحی موتورهای هواپیمای طی جنگ جهانی اول، نقش مهمی در شکل‌گیری نگاه مهندسی او داشت. اولین نمونه‌های آزمایشی شرکت در همان سال معرفی شدند و مدل سه‌لیتری بنتلی در سال ۱۹۲۱ به مرحله تولید رسید. این خودرو با موتور چهارسیلندر و ساختاری پیشرفته برای زمان خود، پایه شهرت برند را بنا کرد.

گروه خودرو

بنتلی از همان سال‌های اول، مسابقات اتومبیلرانی را فرصتی برای اثبات توانایی‌های فنی خود می‌دانست. حضور در رقابت‌های استقامتی و ویژه مسابقه ۲۴ ساعته لمان، این شرکت را به نامی معتبر در میان علاقه‌مندان خودرو تبدیل کرد. اولین پیروزی بنتلی در سال ۱۹۲۴ رقم خورد و موفقیت‌های بعدی، جایگاه آن را تثبیت کرد. در دهه ۱۹۲۰، گروهی از رانندگان و علاقه‌مندان ثروتمند خودرو که بعدها به «پسران بنتلی» معروف شدند، با خودروهای این برند در مسابقات شرکت می‌کردند. بنتلی در فاصله سال‌های ۱۹۲۴ تا ۱۹۳۰ پنج بار قهرمان لمان شد. مدل اسپید سیکس، بومزه با پیروزی‌های سال‌های ۱۹۲۹ و ۱۹۳۰، به یکی از نمادهای تاریخ این شرکت تبدیل شد. با وجود این موفقیت‌ها، توسعه محصولات و هزینه‌های بالای تولید فشار زیادی بر منابع مالی شرکت وارد کرد. بحران اقتصادی اوایل دهه ۱۹۳۰ نیز شرایط را دشوارتر ساخت و بنتلی در سال ۱۹۳۱ با بحران مالی روبه‌رو شد.

مسابقه؛ بخشی از هویت بنتلی

بنتلی از همان سال‌های اول، مسابقات اتومبیلرانی را فرصتی برای اثبات توانایی‌های فنی خود می‌دانست. حضور در رقابت‌های استقامتی و ویژه مسابقه ۲۴ ساعته لمان، این شرکت را به نامی معتبر در میان علاقه‌مندان خودرو تبدیل کرد. اولین پیروزی بنتلی در سال ۱۹۲۴ رقم خورد و موفقیت‌های بعدی، جایگاه آن را تثبیت کرد. در دهه ۱۹۲۰، گروهی از رانندگان و علاقه‌مندان ثروتمند خودرو که بعدها به «پسران بنتلی» معروف شدند، با خودروهای این برند در مسابقات شرکت می‌کردند. بنتلی در فاصله سال‌های ۱۹۲۴ تا ۱۹۳۰ پنج بار قهرمان لمان شد. مدل اسپید سیکس، بومزه با پیروزی‌های سال‌های ۱۹۲۹ و ۱۹۳۰، به یکی از نمادهای تاریخ این شرکت تبدیل شد. با وجود این موفقیت‌ها، توسعه محصولات و هزینه‌های بالای تولید فشار زیادی بر منابع مالی شرکت وارد کرد. بحران اقتصادی اوایل دهه ۱۹۳۰ نیز شرایط را دشوارتر ساخت و بنتلی در سال ۱۹۳۱ با بحران مالی روبه‌رو شد.

از رولزرویس تا فولکس واگن

در سال ۱۹۳۱، رولزرویس، بنتلی را خریداری کرد. پس از این اتفاق، تولید خودروها به کارخانه‌ای در داربی منتقل شد و هویت بنتلی در سال‌های بعد بیش از گذشته با خودروهای لوکس و تشریفاتی گره خورد. هرچند در بدو زمان، توسعه محصولات و برقی‌ها باعث شد به یک‌دیگر نزدیک بودند، بنتلی همچنان بر ترکیب توان حرکتی بالا و تجمل تأکید داشت. جنگ جهانی دوم تولید خودروهای سواری را متوقف کرد و کارخانه کرو، که ابتدا برای ساخت موتور هواپیمای ایجاد شده بود، بعدها به مرکز اصلی تولید بنتلی تبدیل شد. تولید خودرو در این مجموعه از سال ۱۹۴۶ آغاز شد. مدل مارک شش اولین محصول بنتلی در این کارخانه بود و به گسترش بازار شرکت کمک کرد. رولزرویس و بنتلی در دهه‌های بعد مدل‌هایی با طراحی کلاسیک و تجهیزات پیشرفته عرضه کردند. با این حال، تغییر مالکیت در سال ۱۹۹۸ فصل تازه‌ای در تاریخ این برند گشود. گروه فولکس‌واگن، بنتلی را خریداری کرد و سرمایه‌گذاری در کارخانه، فناوری و توسعه محصولات و برقی‌ها را دنبال کرد. تحول به شرکت امکان داد جایگاه خود را در بازار جهانی خودروهای لوکس تقویت کند.

بنتلی در عصر جدید

از مهم‌ترین محصولات بنتلی در دوران معاصر می‌توان به کانانتینال جی‌تی، فلائینگ اسپور، مولسان و بنتلیگا اشاره کرد. کانانتینال جی‌تی با ترکیب طراحی کوپه، توان حرکتی بالا و کابینی دست‌ساز، نقش مهمی در گسترش مشتریان برند داشت. بنتلیگا نیز که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد، ورود بنتلی به بازار شاسی‌بلندهای لوکس را رقم زد؛ بازاری که بعدها به یکی از بخش‌های مهم صنعت خودرو تبدیل شد. بنتلی در سال‌های اخیر، هم‌زمان با تغییر مسیر صنعت خودرو به سمت کاهش آلایندگی، توسعه سامانه‌های هیبریدی و برقی را دنبال کرده است. نسل چهارم کانانتینال جی‌تی که در سال ۲۰۲۴ معرفی شد، از قوای محرکه هیبریدی بهره می‌برد و نشان می‌دهد این شرکت قصد دارد عملکرد بالا را با فناوری‌های جدید ترکیب کند.

حضور بنتلی در ایران

بنتلی در ایران برخلاف برخی برندهای شناخته‌شده اروپایی، شبکه رسمی و گسترده فروش و خدمات پس از فروش ندارد. با این حال، خودروهای این شرکت از مسیر واردات محدود و عمدتاً توسط بخش خصوصی وارد کشور شده‌اند. نمونه‌هایی از کانانتینال، فلائینگ اسپور و بنتلیگا در بازار ایران، بیشتر در محدوده مشتریان خاص و خودروهای بسیار گران‌قیمت قابل مشاهده است. محدودیت‌های واردات، تحریم‌ها، دشواری تأمین قطعات و نبود شبکه رسمی خدمات، نگهداری این خودروها را با چالش روبه‌رو می‌کند. بنابراین، حضور بنتلی در ایران بیشتر نمادی از بازار محدود خودروهای فوق‌لوکس است تا فعالیت تجاری سازمان‌یافته. با گذشت بیش از یک قرن از تأسیس شرکت، بنتلی همچنان بر همان ترکیب اولیه تکیه دارد؛ قدرت، کیفیت و میراث برند.

منبع اصلی: وب‌سایت رسمی بنتلی موتورز
بخش تاریخچه و میراث برند