

خبر خودرو

قیمت‌گذاری دستوری حذف شود



نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه وقطعه‌سازان خودروی استان تهران با اشاره به تشدید فشارهای تحریمی بر صنعت خودرو، خواستار مجموعه‌ای از اقدامات فوری از جمله حذف قیمت‌گذاری دستوری، ادغام دو خودروساز بزرگ، کاهش تنوع محصولات و تسهیل فرآیند تأمین ارز و ترخیص قطعات شد.

امیرحسین جلالی، با بیان اینکه صنعت خودرو در شرایط فعلی نیازمند تصمیم‌های فوری و ساختاری است، اظهار کرد: «افزایش تاب‌آوری در صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیازمند اقداماتی از جمله حذف سریع قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری مدیریت منابع و مصارف شرکت‌ها به هیأت‌مدیره بر اساس قانون تجارت است. بی تردید در شرایط دشوار اقتصادی، ادامه فعالیت بنگاه‌ها با محدودیت‌های موجود در قیمت‌گذاری، امکان ایجاد تاب‌آوری مالی را کاهش می‌دهد.»

نایب‌رئیس انجمن قطعه‌سازان استان تهران همچنین ادغام دو خودروساز بزرگ کشور را یکی دیگر از پیشنهاد‌های خود عنوان کرد و گفت: «هدف از این اقدام باید جمعیت توانمندی‌ها، استفاده مشترک از ظرفیت‌های تولیدی و دستیابی به مقیاس اقتصادی باشد.» به گزارش ایرنا، جلالی خواستار کاهش جدی تنوع محصولات خودروسازان داخلی شد و گفت: «در شرایط کنونی بهتر است خودروسازان روی چند محصول با بیشترین عمق ساخت داخل تمرکز کنند تا کمترین آسیب را از نوسانات ارزی و محدودیت‌های واردات ببینند.» او بر مقررات‌زدایی از فرآیند تخصیص ارز و تشریفات گمرکی تأکید کرد و گفت: «مسیر تأمین و ترخیص قطعات و مواد اولیه باید تا حد امکان کوتاه و تسهیل شود تا چرخ تولید متوقف نشود. جلالی خواستار آن شد که در دوره کنونی، امکان تأمین مواد و قطعات بدون انتقال ارز و با حداقل موانع اداری فراهم شود تا توقف در زنجیره تأمین به توقف خطوط تولید منجر نشود.» او تعلیق موقت ویا بازنگری در برخی مقررات غیرضروری در حوزه‌های کار، بهداشت و محیط زیست را یکی دیگر از روش‌ها برای کمک به تولید دانست و از بانک‌های عامل خواست تا در صورت اصلاح سیاست قیمت‌گذاری دستوری حمایت مالی از صنعت خودرو و قطعه‌سازی را افزایش دهند.

ماشین وارداتی

لیپ موتور T03؛ خودرویی کوچک برای رفت وآمد روزانه



در بازاری که معمولاً نام خودروهای بزرگ و پرقدرت بیشتر به چشم می‌آید، گاهی یک هاچ‌بک کوچک می‌تواند با ایده‌ای متفاوت توجه‌ها را به خود جلب کند.

لیپ موتور T03 از همین دسته است؛ خودرویی تمام‌برقی که با ابعاد جمع‌وجور، طراحی ساده و مجموعه‌ای از امکانات امروزی، برای رفت‌وآمدهای شهری ساخته شده است. با این حال، ماجرای این خودرو فقط به خیابان‌های شلوغ شهرهای چین محدود نمی‌شود و پای آن به صنعت خودروسازی اروپا نیز باز شده است.

داستان حضور T03 در اروپا به تغییراتی برمی‌گردد که گروه استلانتیس برای تطبیق با مقررات آلودگیی اتحادیه اروپا در نظر داشت. او‌اخر سال ۱۴۰۲ اعلام شد که این گروه قصد دارد تولید نسخه بنزینی فیات ۵۰۰ را تا تابستان ۲۰۲۴ از لهستان به الجزایر منتقل کند. در مقابل، قرار بود تولید نسخه برقی این خودرو، یعنی فیات ۵۵0Q، از سال ۲۰۲۵ در تورین ایتالیا انجام شود. در چنین شرایطی، خبرگزاری رویترز گزارش داد که جای خالی فیات ۵۰۰ در کارخانه لهستان با تولید یک هاچ‌بک برقی چینی به نام لیپ موتور T03 پر خواهد شد؛ اتفاقی که نشان می‌داد خودروهای برقی چینی می‌توانند فراتر از بازار داخلی خودشان آفرینی کنند. از نظر فنی، لیپ موتور T03 خودرویی با مشخصات متناسب با استفاده روزمره است. موتور الکتریکی آن ۱۰۹ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این اعداد در نگاه اول چندان چشمگیر به نظر نمی‌رسند، اما وقتی وزن حدود ۱۲۰۰ کیلوگرمی خودرو را در نظر بگیریم، تصویر روشن‌تری از توانایی‌های آن به دست می‌آید. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت T03 کمتر از ۱۲ ثانیه اعلام شده است؛ رقمی که برای یک خودروی کوچک شهری قابل قبول به نظر می‌رسد. از سوی دیگر، تحویل فوری گشتاور در موتورهای برقی می‌تواند در حرکت از حالت سکون و عبور از ترافیک، تجربه رانندگی چابک‌تری فراهم کند. ظاهر آن ممکن است یادآور برخی خودروهای کوچک شهری مانند کیا پیکانتو یا اسمارت EQ باشد، اما این هاچ‌بک چینی تلاش کرده است حس هیبت طراحی مستقل خود را حفظ کند. ابعاد جمع‌وجور نیز کاملاً با همین رویکرد هماهنگ است؛ طول خودرو ۳٫۶۲ متر، عرض آن ۱٫۶۵۲ متر و ارتفاعش ۱٫۶۰۵ متر است. فاصله محوری ۲٫۴ متری هم نشان می‌دهد که با خودرویی روبه‌رو هستیم که برای حرکت در معابر شهری و پیدا کردن جای پارک، ابعاد مناسبی دارد. گابین لیپ موتور T03 نیز با تکیه بر نمایشگرهای دیجیتال و امکانات کاربردی شکل گرفته است. یک نمایشگر مرکزی ۱۰٫۵ اینچی در کنار صفحه‌نمایش ۸ اینچی پشت فرمان قرار دارد تا اطلاعات و تنظیمات خودرو در دسترس راننده باشند. امکان آن کردن صندلی‌های عقب نیز به استفاده بهتر از فضای داخلی کمک می‌کند؛ قابلیت‌هایی که در یک خودروی کوچک می‌تواند هنگام حمل وسایل، کاربردی باشد.

مدیرعامل ایدرو در گفت‌وگو با «ایران»:

برنامه نوسازی خودروهای فرسوده شتاب گرفت

هنوز درباره تسهیلات خودروهای فرسوده، تمهیداتی در نظر گرفته نشده است



گزارش

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

خودروی فرسوده را می‌توان از روی سال ساختن شناخت، اما دشواری کنارگذاشتن صاحبش از آن را باید در حساب وکتاب صاحبش جست‌وجو کرد. برای مالکی که سال‌ها با خودروی قدیمی‌اش رفت‌وآمد کرده، خروج از چرخه تردد فقط به معنای تحویل‌دادن یک وسیله فرسوده نیست؛ او باید بتواند هزینه خرید خودروی دیگری را هم تأمین کند. در حالی که برای جایگزینی خودروهای فرسوده مهلت پنج‌ساله در نظر گرفته شده، پرسش اصلی این است که این فرصت تا چه اندازه با توان مالی مالکان تناسب دارد؟

فرشاد مقیمی، رئیس هیأت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، در برنامه تلویزیونی «پایش» شبکه یک سیما توضیح داد که سهمیه سوخت خودروهای فرسوده فعلاً قطع نمی‌شود. به گفته او، «مالکان این خودروها می‌توانند با ثبت‌نام در سامانه اسقاط کشور، تا زمانی که امکان جایگزینی خودرو فراهم شود، از محدودیت‌های تردد معاف باشند. بر این اساس، برای جایگزینی خودروهای فرسوده مهلت پنج‌ساله در نظر گرفته شده است؛ مهلتی که قرار است فرصتی برای خروج تدریجی خودروهای قدیمی از چرخه تردد ایجاد کند.»

مقیمی در این باره توضیح داد: «مطابق آیین‌نامه مصوب هیأت وزیران در مردادماه،

ترجمه

گروه خودرو

نیسان NX7 در حالی در جاده‌های چین دیده شده که خود را برای ورود به بازار در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۶آماده می‌کند. این خودرو یک شاسی‌بلند متوسط پلاکین هیبریدی است و چهارمین محصول از خانواده جدید خودروهای انرژی‌نوین نیسان دانگ‌فنگ به شمار می‌رود؛ خانواده‌ای که برای بازار چین شکل گرفته، اما‌اقرار است نقش مهمی در برنامه نیسان برای صادرات خودروهای توسعه‌یافته در این کشور به بازارهای خارجی نیز داشته باشد. به گزارش carnewschina، معرفی NX7 در شرایطی انجام می‌شود که نیسان همچنان با افت فروش در بازار چین دست‌وپنجه نرم می‌کند. طبق داده‌های China EV Data Tracker، نیسان دانگ‌فنگ در آگوست ۲۰۲۶ موفق به فروش ۲۴ هزار و ۱۴ دستگاه خودرو در چین شده است. این رقم نسبت به ماه قبل ۱۳٫۵ درصد افزایش داشته، اما در مقایسه با آگوست سال گذشته، افت سنگین ۵۴٫۵ درصدی را نشان می‌دهد. سهم این شرکت از بازار چین نیز حدود ۱٫۶ درصد بوده است. در میان محصولات جدید این برند، NX8 توانسته ۲۴۹۸ دستگاه فروش داشته باشد، در حالی که سان N7 تنها ۹۲۸ دستگاه فروخته و فروش آن نسبت به سال گذشته ۹۰٫۹ درصد کاهش یافته است. در چنین شرایطی، NX7 می‌تواند یکی از مدل‌هایی باشد که نیسان برای بازگشت به رقابت جدی‌تر در بازار خودروهای برقی و هیبریدی چین روی آن حساب کرده است.

NX7: اسپرتر از برادر بزرگ‌تر

تصاویر نمونه‌های آزمایشی بدون پوشش استستاری، حالا جزئیات بیشتری از طراحی NX7 را آشکار کرده‌اند. این خودرو از نظر ظاهری شباهت‌هایی با NX8 دارد، اما فرم بدنه آن پایین‌تر و اسپرتر طراحی شده است. در قسمت جلو، چراغ‌های اصلی در بخش‌های عمودی دو طرف سپر قرار گرفته‌اند و چراغ‌های روشنایی روز با طراحی باریک و افقی در قسمت بالاتر دیده می‌شوند. در بخش پایینی سپر نیز یک ورودی هوا قرار گرفته که به چهره خودرو ظاهر تهاجمی‌تری می‌دهد. یکی از نکات جالب درباره نمونه‌های آزمایشی، وجود سامانه لیدار روی سقف برخی خودروهاست. برخی دیگر از خودروهای آزمایشی بدون این حسگر دیده شده‌اند؛ موضوعی که با اطلاعات ثبت‌شده در نظر پرونده‌های قانونی خودرو نیز مطابقت دارد و نشان می‌دهد استفاده از لیدار برای NX7 به صورت سفارشی در نظر گرفته شده است. در نمای جانبی، سقف شناور، دستگیره‌های مکانیکی با طراحی نیمه‌مخفی و گلگیرهای هم‌رنگ بدنه دیده می‌شوند. نیسان برای این خودرو رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی را در سه طرح مختلف در نظر گرفته است. روی برخی نمونه‌های آزمایشی نیز پوشش قرمز رنگ کالیپرهای ترمز دیده شده که ظاهر اسپرتر خودرو را پررنگ‌تر می‌کند.



مدیرعامل

ایدرو: حدود

۳۵ درصد

ناوگان کشور

در گروه

فرسوده

قرار دارد؛

همچنین

حدود ۱۱

میلیون

موتورسیکلت

فرسوده در

کشور و جود

دارد و بیش

از نیبی از

کشنده‌های

سنگین نیز

در همین

وضعیت

هستند.

برنامه اسقاط

قرار است در

شهرایی

مانند تهران،

اصفهان،

مشهد، شیراز

و تبریز که با

آلودگی هوا

دست‌وپنجه

نرم می‌کنند

اجرا شود

تسهیلات برای موتورسیکلت‌ها و تاکسی‌ها

در بخش دیگری از برنامه نوسازی، برای موتورسیکلت‌های فرسوده‌ای که در سکوهای حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند، تسهیلاتی در نظر گرفته شده است. بر اساس توضیحات مقیمی، «میزان این تسهیلات برای موتورسیکلت‌های بنزینی ۴۰۰ میلیون تومان و برای موتورسیکلت‌های برقی ۵۰۰ میلیون تومان است. بازپرداخت این وام‌ها ۳۶ ماهه و

نرخ سود آنها کم بهره اعلام شده است. برای نوسازی تاکسی‌ها نیز تسهیلاتی در محدوده یک میلیارد تا یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان پیش‌بینی شده است. علاوه بر آن، شش گواهی اسقاط با ارزشی در حدود ۲۶۰ میلیون تومان و ارزش لاشه خودرو به مبلغ تقریبی ۷۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان می‌تواند در تأمین هزینه جایگزینی نقش داشته باشد. با احتساب این منابع، ارزش مجموع حمایت‌ها آورده ناشی از اسقاط می‌تواند به حدود یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان

اجرای طرح کلید به کلید

مقیمی همچنین درباره روند جایگزینی تاکسی‌ها توضیح داد: «طرح به صورت «کلید به کلید» اجرایی شود؛ به این معنا که راننده تا زمان تحویل خودروی جایگزین، تاکسی قبلی خود را در اختیار دارد.» به گفته او، «فرآیند جایگزینی با احتساب مراحل اداری و ارزیابی اعتباری بانک، به‌طور متوسط ممکن است تا ۴۵ روز زمان ببرد. این سازوکار قرار است از توقف فعالیت رانندگان در فاصله میان تحویل خودروی فرسوده و دریافت خودروی جدید

جایگزینی کند.»

رئیس هیأت عامل ایدرو با اشاره به روند اسقاط خودروها گفت: «طی سه سال گذشته حدود ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو جایگزین شده‌اند؛ رقمی که در مقایسه با مجموع حدود ۳۰ هزار دستگاه در ۱۷ سال پیش از آن، از افزایش سرعت اجرای طرح حکایت دارد. به گفته او، نرخ اسقاط روزانه نیز از حدود ۲۵۰ دستگاه به ۱۴۰۰ دستگاه رسیده است. ابعاد ناوگان کشور، ضرورت این روند را روشن‌تر می‌کند. براساس آمار اعلام‌شده از سوی مقیمی، تعداد وسایل نقلیه کشور به حدود ۴۲ میلیون دستگاه می‌رسد که از این میان، ۲۲ میلیون دستگاه خودروی سواری و ۱۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت هستند.»

اوسهم خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده را قابل توجه دانست و اعلام کرد: «حدود ۳۵ درصد ناوگان کشور در گروه فرسوده قرار دارد؛ همچنین حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود دارد و بیش از نیمی از کشنده‌های سنگین نیز در همین وضعیت هستند. برنامه اسقاط قرار است در شهرهایی مانند تهران، اصفهان، مشهد، شیراز و تبریز که با آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنند، با اولویت بیشتری دنبال شود. از سوی دیگر، صرفه‌جویی در مصرف سوخت ناشی از جایگزینی خودروهای پرمصرف نیز قرار است با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، به‌عنوان یکی از منابع تأمین مالی این طرح مورد استفاده قرار گیرد. هدف این است که بخشی از منافع اقتصادی کاهش مصرف سوخت به تأمین هزینه‌های اسقاط و جایگزینی بازگردد.»

چند نکته برای موفقیت نوسازی خودروها



برش

با این حال، موفقیت برنامه نوسازی فقط به افزایش تعداد خودروهای اسقاط شده یا تعیین مهلت برای خروج خودروهای قدیمی وابسته نیست. برای مالکان خودروهای شخصی، مسأله همچنان فاصله میان ارزش خودروی فرسوده و هزینه خرید خودروی جایگزین است. پنج سال فرصت می‌تواند زمان لازم برای تصمیم‌گیری را فراهم کند، اما زمانی که راهکار روشنی برای تأمین این فاصله مالی وجود نداشته باشد، مهلت جایگزینی لزوماً به معنای امکان واقعی جایگزینی نخواهد بود.

شاسی بلند پلاکین هیبریدی جدید نیسان برای عرضه در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۶آماده می‌شود

نیسان NX7 از راه می‌رسد

NX7 از نظر ابعاد، کمی کوچک‌تر از NX8 است. مدل NX8 طولی برابر با ۴۸۷۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۹۱۷ میلی‌متر دارد و با سه ردیف صندلی عرضه می‌شود. در مقابل، NX7 یک شاسی‌بلند پنج‌نفره است. نکته جالب اینجاست که فاصله محوری NX7 حتی از نیسان ایکس‌تریل مجهز به موتور بنزینی نیز بیشتر است. ایکس‌تریل فاصله محوری ۲۷۰۶ میلی‌متری دارد، در حالی که NX7 با فاصله ۲۸۱۵ میلی‌متری فضای بیشتری میان محورهای خود ایجاد می‌کند.

باتری بزرگ‌تر از رقبای چینی

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های NX7، مجموعه باتری آن است. این خودرو به یک باتری ۴۰٫۹۵ کیلووات‌ساعتی از نوع لیتیوم‌آهن فسفات مجهز می‌شود که سلول‌های آن توسط شرکت مشترک کاتل و فاو تأمین شده‌اند.

ظرفیت این باتری در مقایسه با برخی رقبای چینی قابل توجه است. برای نمونه، BYD Song Plus DM-i با باتری ۲۶٫۶ کیلووات‌ساعتی و NX7 با باتری ۱۸٫۷ کیلووات‌ساعتی عرضه می‌شوند.

بنابراین ظرفیت باتری NX7 حدود ۵۴ درصد بیشتر از باتری Galaxy Plus و بیش از دو برابر باتری Galaxy L7 است. براساس اطلاعات ثبت‌شده، NX7 بسته به نسخه می‌تواند با یک بار شارژ، تا ۲۲۰ تا ۲۲۵ کیلومتر مسافت را تنها با استفاده از نیروی برق طی کند. این ارقام براساس چرخه آزمایش جهانی خودروهای سبک با WLTC اعلام شده‌اند.

حرکت خودکار در خیابان‌های شهر

نیسان همچنین تأیید کرده است NX7 به قابلیت رانندگی کمکی در مسیرهای شهری مجهز خواهد شد. این سامانه که با عنوان «ناوبری خودکار» شناخته می‌شود، می‌تواند در برخی مسیرهای شهری به راننده برای کنترل خودرو کمک کند. نیسان دانگ‌فنگ پیش‌تر برای توسعه فناوری‌های کمک‌راننده در سان N7 با شرکت Momenta همکاری کرده بود، اما هنوز مشخص نشده که NX7 دقیقاً از چه نرم‌افزار با تأمین‌کننده‌ای برای این بخش استفاده خواهد کرد.

موتور ۱.۵ لیتری در کنار موتور برقی

قوای محرکه NX7 از ترکیب یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و یک موتور برقی تشکیل شده است. موتور بنزینی توان ۷۳ کیلووات، معادل حدود ۹۸ اسب‌بخار تولید می‌کند، در حالی که توان بیشینه موتور برقی به ۱۷۰ کیلووات یا حدود ۲۲۸ اسب‌بخار می‌رسد. البته این ارقام به‌تنهایی مشخص نمی‌کنند که سیستم هیبریدی در چه شرایطی از موتور بنزینی با برقی استفاده خواهد کرد و انتقال نیرو دقیقاً چگونه انجام می‌شود.

قیمت نهایی و جزئیات نسخه‌های مختلف NX7 هنوز اعلام نشده است. با این حال، ترکیب یک باتری بزرگ، برد برقی بیش از ۲۲۰ کیلومتر و طراحی اسپرتر از NX8 نشان می‌دهد که نیسان قصد دارد NX7 را به یکی از محصولات مهم خود در مسیر برقی‌سازی بازار چین تبدیل کند؛ بازاری که برای این خودروساز ژاپنی، بیش از هر زمان دیگری به محصولات تازه و رقابتی نیاز دارد.

تاریخچه شرکت‌ها

لوتوس؛ میراث سرعت و مهندسی

از خودروهای سبک بریتانیایی تا عصر برقی‌ها



تاریخ لوتوس با ایده‌ای متفاوت در خودروسازی آغاز شد؛ ایده‌ای که قدرت بیشتر را تنها راه افزایش سرعت نمی‌دانست. کالین چپمن، مهندس بریتانیایی و علاقه‌مند به مسابقات اتومبیلرانی، در سال ۱۹۴۸ اولین خودروی مسابقه‌ای خود را بر پایه آستین سون ساخت. او معتقد بود کاهش وزن و بهبود ساختار خودرو می‌تواند به اندازه افزایش توان موتور، عملکرد را ارتقا دهد. چپمن با همراهی همسرش هیزل، در سال ۱۹۵۲ شرکت مهندسی لوتوس را تأسیس کرد. این مجموعه ابتدا فعالیت محدودی داشت، اما خودروهای مسابقات آن به تدریج توجه علاقه‌مندان را واندگان را جلب کردند. لوتوس در سال‌های ابتدایی با تکیه بر طراحی ساده، وزن کم و راهکارهای مهندسی تازه، جایگاهی متفاوت در صنعت خودروی بریتانیا به دست آورد.

مسابقات، آزمایشگاه نوآوری

ورود لوتوس به رقابت‌های حرفه‌ای، مسیر رشد این شرکت را تغییر داد. تیم لوتوس در سال ۱۹۵۴ شکل گرفت و در دهه‌های بعد به یکی از نام‌های مهم مسابقات فرمول یک تبدیل شد. این حضور تنها به کسب پیروزی محدود نبود؛ تجربه مسابقه به بستری برای آزمایش فناوری‌هایی تبدیل شد که بعدها بر طراحی خودروهای دیگر نیز اثر گذاشتند. استفاده از شاسی یکپارچه، توجه به آیرودینامیک و توسعه راهکارهایی برای افزایش چسبندگی خودرو، بخشی از نوآوری‌های مرتبط با مهندسی لوتوس بود. این شرکت نشان داد که رقابت در پیست، بیش از آنکه به قدرت خام موتور وابسته باشد، به هماهنگی اجزای خودرو نیاز دارد. لوتوس در دوران فعالیت چپمن، چندین عنوان قهرمانی فرمول یک را به دست آورد و نام خود را در تاریخ این مسابقات تثبیت کرد. با این حال، در سال ۱۹۸۲ گذشت بنیان‌گذار شرکت، آینده این مجموعه را با پرسش‌هایی روبه‌رو کرد. میراث فنی او اما در محصولات بعدی باقی ماند.

از الون تا الیز

لوتوس در کنار فعالیت‌های مسابقه‌ای، تولید خودروهای جاده‌ای را نیز گسترش داد. الیت در دهه ۱۹۵۰ با ساختار سبک و طراحی متفاوت معرفی شد و الون در دهه ۱۹۶۰ توانست تصویر یک خودروی اسپرت چابک و جمع‌وجور را تقویت کند. در سال‌های بعد، اسپریت و اسپریت نیز به خانواده محصولات این برند پیوستند و دامنه حضور آن را در بازار خودروهای اسپرت گسترش دادند. یکی از مهم‌ترین نقاط عطف تاریخ لوتوس، معرفی الیز در سال ۱۹۹۶ بود. این خودرو با شاسی آلومینیومی سبک و تمرکز بر فرمان‌پذیری، بار دیگر فلسفه مهندسی چپمن را زنده کرد. الیز به جای امکانات تجملی فراوان، بر سراتباط راننده با جاده تأکید داشت و به یکی از شناخته‌شده‌ترین محصولات این شرکت تبدیل شد.

تغییر مالکیت و مسیر تازه

لوتوس در دهه‌های پایانی قرن بیستم چند بار مالکیت خود را تغییر داد. جنرال موتورز در سال ۱۹۸۶ این شرکت را خرید و پروتوم مالزیز نیز در سال ۱۹۹۶ کنترل آن را به دست گرفت. در سال ۲۰۱۷، گروه چینی جیلی با خرید ۵۱ درصد سهام لوتوس، زمینه سرمایه‌گذاری و توسعه گسترده‌تر این برند را فراهم کرد. این تغییر مالکیت، برنامه‌های لوتوس را از تولید محدود خودروهای اسپرت فراتر برد. شرکت در سال ۲۰۱۹ از ابرخودروی تمام‌برقی اوپوآر رونمایی کرد؛ محصولی که ورود جدی آن به عرصه عملکرد برقی را نشان می‌داد. سپس امیرا در سال ۲۰۲۱ معرفی شد؛ خودرویی اسپرتر با موتور احتراقی با دامنه‌دهنده سنت قدیمی لوتوس بود. در سال ۲۰۲۲، لاکتره به عنوان اولین شاسی‌بلند تمام‌برقی این برند معرفی شد و امیا نیز در سال ۲۰۲۳ به خانواده محصولات برقی لوکس آن پیوست. تولید این خودروها در چین، در کنار ادامه فعالیت‌های مهندسی و تولید محصولات اسپرت در انگلستان، نشان‌دهنده تغییر ساختار جهانی لوتوس است.

لوتوس در ایران

حضور لوتوس در ایران محدودتر از بسیاری از برندهای شناخته‌شده اروپایی بوده است. در مقطعی، برنامه‌هایی برای عرضه محصولات این شرکت از طریق مجموعه‌های فعال در واردات خودرو مطرح شد و الیز نیز در معرفی‌های مرتبط با بازار ایران مورد توجه قرار گرفت. با این حال، اطلاعات عمومی معتبر درباره تعداد خودروهای عرضه‌شده، میزان فروش و استمرار فعالیت رسمی این برند در کشور کافی نیست. ماهیت تخصصی محصولات لوتوس، قیمت بالا، محدودیت تأمین قطعات و نیاز به خدمات ویژه، از عواملی هستند که می‌توانند گسترش چنین برندی را در بازار ایران دشوار کنند. بنابراین، نمی‌توان از شکل‌گیری حضوری فراگیر و پایدار برای لوتوس در کشور سخن گفت. لوتوس امروز در نقطه تلاقی میراث مسابقه‌ای و فناوری برقی قرار دارد. چالش این برند آن است که با وجود حرکت به سمت خودروهای بزرگ‌تر و لوکس‌تر، ویژگی اصلی خود را حفظ کند؛ همان مهندسی متفاوتی که از یک گاز کوچک در انگلستان آغاز شد.

منبع اصلی: وب‌سایت رسمی لوتوس، تاریخچه شرکت و محصولات