

خبر خودرو

دور جدید فروش خودروهای وارداتی آغاز شد



مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی از روز دوشنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۵، در سامانه اتونوین آغاز شد. در این مرحله، محصولات پنج برند تویوتا، ولوو، لینک اندکو، کک و هاوال در فهرست عرضه قرار دارند و متقاضیان باید برای شرکت در فرآیند ثبت نام، حساب بانکی خود را وکالتی کرده و ۵۰۰ میلیون تومان در آن مسدود کنند. بر اساس زمان بندی اعلام شده، مهلت وکالتی کردن حساب‌ها از ۲۰ تا ۲۳ مهر تعیین شده است. ثبت سفارش خودروها نیز از ساعت ۱۰ صبح سه شنبه ۲۱ مهر آغاز شده و تا ۲۴ مهر ادامه خواهد داشت. نتایج این مرحله قرار است ۲۵ مهر اعلام شود و وجوه مسدودشده نیز در همین تاریخ آزاد خواهد شد.

در این دوره، پنج برند خودروسازی در فهرست عرضه قرار گرفته‌اند، اما جزئیات مربوط به مدل‌های قابل ثبت نام، مشخصات فنی، قیمت و شرایط فروش هر خودرو باید از طریق سامانه اتونوین پیگیری شود. همچنین احتمال تغییر یا تکمیل فهرست خودروهای عرضه شده وجود دارد. متقاضیان برای شرکت در این مرحله باید پیش از ثبت سفارش، حساب خود را نزد بانک‌های معرفی شده در شرایط عرضه وکالتی کنند و از تأمین مبلغ موردنیاز در بازه زمانی تعیین شده اطمینان داشته باشند. با توجه به فاصله زمانی میان آغاز وکالتی کردن حساب‌ها و شروع ثبت سفارش، متقاضیان بهتر است سریع‌تر اقدامات بانکی لازم را انجام دهند. بررسی قیمت نهایی، موعد تحویل و ضوابط فروش هر خودرو نیز پیش از انتخاب محصول اهمیت دارد؛ چراکه اعلام آغاز عرضه به‌تنهایی به معنای مشخص شدن تمام جزئیات فروش یا تضمین تخصیص خودرو به همه متقاضیان نیست.

ماشین وارداتی

تیسان T2؛ آفرودر جعبه‌ای با قلب هیبریدی



بازار شاسی‌بلندهای ایران به‌تدریج میزبان خودروهایی می‌شود که در کنار ظاهر خشن و جعبه‌ای، از فناوری‌های تازه برای افزایش توان حرکتی و کاهش وابستگی به سوخت بنزین استفاده می‌کنند. تیسان T2 یکی از این مدل‌هاست که در بازارهای جهانی با نام جنور T2 تراولر شناخته می‌شود. این شاسی‌بلند پلاکین هیبریدی با طراحی عضلانی، ساختار چهارچرخ مصرک و کابینی مجهز، ترکیبی از ظاهر ماجراجویانه و امکانات خودروهای مدرن را ارائه می‌دهد؛ ترکیبی که می‌تواند آن را به گزینه‌ای متفاوت برای سفرهای جاده‌ای و استفاده روزمره تبدیل کند. قوای محرکه تیسان T2 از یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشارژ با تزریق مستقیم سوخت تشکیل شده که ۱۴۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۱۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. در کنار آن، سه موتور الکتریکی قرار گرفته است؛ دو موتور روی محور جلو با توان اعلام‌شده ۲۲۱ اسب‌بخار و گشتاور ۳۹۰ نیوتن‌متر و یک موتور روی محور عقب با قدرت ۲۳۴.۶ اسب‌بخار و گشتاور ۳۱۰ نیوتن‌متر. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده سه‌سرعته اختصاصی هیبریدی DHT3 انجام می‌شود و سامانه چهارچرخ محرک الکترونیکی E4WD نیز نیروی مورد نیاز محورها را تأمین می‌کند. حداکثر سرعت این خودرو ۱۹۷ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. البته قدرت نهایی سامانه را نمی‌توان از جمع ساده خروجی موتورها به دست آورد.

در کابین، نمایشگر مرکزی ۱۵.۶ اینچی در کنار صفحه‌نمایش دیجیتال ۱۰.۲۵ اینچی راننده قرار دارد. اتصال بی‌سیم اپل کارپلی و اندروید اتو، دستیار صوتی، سامانه صوتی سونی با ۱۲ بلندگو و ساب‌ووفر، سقف پانوراسای برقی و صندلی‌های جلوی برقی با گرم‌کن، سردکن و حافظه از امکانات این خودرو هستند. تهویه مطبوع دوگانه‌ه، کول‌باکس، شارژر بی‌سیم سریع، چراغ‌های LED، در صندوق برقی و باربند سقفی نیز در فهرست تجهیزات آن دیده می‌شوند. با وجود این مشخصات، آرزایی توانایی واقعی تیسان T2 در مسیرهای آفرودی به اطلاعاتی مانند ظرفیت باتری، برد تمام‌برقی و عملکرد سامانه انتقال نیرو در شرایط دشوار وابسته است؛ عواملی که در کنار قیمت نهایی، نقش مهمی در تعیین جایگاه این شاسی‌بلند در بازار ایران خواهند داشت.

هاچ‌بکی که می‌خواهد شاسی‌بلند باشد!

تست فنی کیا KX1؛ محصول جدید شرکت کیا که اصرار دارد کراس اوور است

اما بهتر است آن را هاچ‌بک بدانیم



کراس‌اوورهای ایران

نقد فنی

ارسلان سلیمانیان

گروه خودرو

کراس‌اوورهای ساین کوچک، کلاس جدیدی در صنعت خودروسازی جهان به شمار می‌آید. بسیاری از این کلاس با عنوان «هاچ‌بک‌های ساین‌بزرگ» هم یاد می‌کنند. کلاسی که شاید بتوان گفت با «نیسان قشقالی» به جهانیان معرفی شد. سپس «رنو کپچر» آمد و حالا هم انواع و اقسام مدل‌های چینی و آسیایی و اروپایی. کیا KX1 نیز چند سالی می‌شود در این رده

خودی نشان می‌دهد. در ادامه تجربه سواری با این محصول را به اشتراک خواهیم گذاشت.

اقتصادی‌تر از همیشه

چرا هاچ‌بک‌های ساین‌بزرگ، خودروی امروز هیچ شباهتی به بازار ۲۰ یا ۲۰ سال قبل ندارد. اگر قبلاً خودروهای کراس‌اوور فول‌ساین یا سدان‌های کشیده از محبوبیت بالایی برخوردار بودند، اکنون این خودروهای شهری هستند که معادلات را برهم

زده‌اند. واقعیت غیرقابل کتمان این است که بازار خودروهای اقتصادی در چهارگوشه جهان داغ شده و مشتریان به این سمت

سرازیری می‌شوند. در نتیجه این تغییر ذائقه، شرکت‌های معروف خودروسازی به سمت طراحی و عرضه محصولات اقتصادی با شکل و شمایل جذاب و توانایی‌های دینامیکی مهیج رفته‌اند. حالا تلاش طراحان و مهندسان شرکت کیا منتهی به خودرویی شده که در بازارهای جهانی KX1 نام دارد. ناگفته نماند که این محصول در برخی از بازارها با نام کیا استونیک عرضه می‌شود.

تلفیق کارآمدی و صرفه‌جویی

هنگامی که کیا KX1 رونمایی شد، مدیر بخش توسعه و تحقیق برند‌کرای کیا در خصوص این

محصول اظهار کرد، این شرکت با عرضه نسخه جدید KX1 قصد دارد فصل تازه‌ای را در کلاس خودروهای شهری بکشد و تنه به تنه بزرگان رقابت کند. پیش‌رانه جدید KX1 از نوع ۴ سیلندر ۱/۴ لیتری بوده و ۱۰۰ اسب بخار قدرت دارد که به همراه بیشینه گشتاور ۱۳۴ نیوتون متری می‌تواند پاسخگوی نیازهای یک خودرو شهری باشد. همچنین این خودرو ۱۱۴۰ کیلوگرمی (در شرایط استاندارد) مجهز به سیستم تعلیق جلو از نوع مک‌فرسون مستقل و سیستم تعلیق عقب از نوع

پیچشی است که هندلینگ نسبتاً قابل قبولی به ارمغان می‌آورد. گیربکس این خودرو نیز از نوع CVT است که هماهنگی خوبی با پیش‌رانه دارد. برای آنکه راحت‌تر با این خودرو کنار بیایید، فراموش نکنید با یک خودروی اقتصادی کرای آن هم مونتاژ چین روبه‌رو هستید. اما ویژگی‌های این خودرو به همین جا ختم نمی‌شود، کیا KX1 مجهز به سامانه AutoHold است که پیش‌تر در هیچ محصولی در این سگمنت به کار گرفته نشده بود.

وضعیت در بازار

اگر بخواهیم بی‌رحمانه در مورد KX1 صحبت کنیم، باید بگوییم کیا KX1 خودروی منحصر به فردی نیست! چیز ویژه‌ای ارائه نمی‌دهد و توانایی‌های حرکتی متوسطی دارد. اما همه اینها یعنی KX1 انتخاب خوب و منطقی نیست؟! خیر. چنین نیست. اتفاقاً این محصول می‌تواند با در نظر گرفتن برخی ملاحظات یک انتخاب مطلوب باشد. جالب است بدانید که نسخه هیبریدی این خودرو نیز بزودی روانه بازار خواهد شد. هنوز اطلاعات زیادی از این خودرو منتشر نشده، اما آن‌طور که از شواهد پیداست KX1 هیبریدی مجهز به یک پیش‌رانه ۱/۵ لیتری ۳ سیلندر خواهد بود که توانایی تولید ۷۵ اسب‌بخار قدرت را داراست. ضمناً یک موتور الکتریکی که می‌تواند ۸۰ اسب‌بخار قدرت تولید کند به کمک پیش‌رانه بنزین‌سوز آمده تا این هاچ‌بک ساین‌بزرگ با به قول بعضی‌ها کراس‌اوور کوچک با بیشینه قدرت ۱۵۵ اسب‌بخاری و حداکثر گشتاور ۱۸۰ نیوتون‌متری برای رقبای خود خط و نشان بکشد. این خودرو می‌تواند ظرف مدت ۷/۹ ثانیه از حالت سکون به مرز سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت رسیده و سپس به حداکثر سرعت ۱۷۵ کیلومتر بر ساعت برسد که رقم قابل قبولی برای محصولی در این رده قیمتی است.

اکنون و در اواخر مهرماه ۱۴۰۵ قیمت این خودد در مناطق آزاد کشور از حدود ۱۵ هزار دلار آغاز می‌شود. هرچند نمونه‌های صفر کیلومتر این خودرو از فروش خوبی برخوردار است اما هنوز بازار دست‌دوم داغی ندارد.



برش

بازار خودروی امروز هیچ

شباهتی به بازار

۲۰ یا ۲۰ سال

قبل ندارد. اگر

قبلاً خودروهای

کراس‌اوور

فول‌ساینز از

محبوبیت

بالایی برخوردار

بودند، اکنون

این خودروهای

شهری هستند

که معادلات را

برهم زده‌اند

سهم هوآوی فقط به نمایشگرها محدود نیست

حضور هوآوی در T09 نیز فراتر از تجهیزات الکترونیکی داخل کابین است. این شاسی‌بلند به سامانه رانندگی هوشمند هوآوی مجهز شده و فناوری جدید کنترل هوشمند تای‌هانگ نیز در آن به کار رفته است. ترکیب این فناوری‌ها قرار است بخشی از وظایف مربوط به رانندگی و کنترل هوشمند خودرو را بر عهده بگیرد و T09 را به یکی از فناوری‌محورترین محصولات تاریخ آواتار تبدیل کند. در واقع، سه شریک اصلی این پروژه هرکدام بخشی از پازل را در اختیار دارند؛ چانگان در توسعه خودرو و پلتفرم، کاتل در حوزه باتری و هوآوی در بخش فناوری و سامانه‌های هوشمند. T09 نتیجه کنار هم قرار گرفتن همین سه حوزه است.

آواتار دیگر فقط برای چین ساخته نمی‌شود

رونمایی از T09 در پاریس را نمی‌توان صرفاً یک حضور نمایشی دانست. آواتار در سال‌های اخیر تلاش کرده از مرزهای بازار چین عبور کند و حالا محصولاتش در ۷۰ کشور و منطقه حضور دارند. این برند اعلام کرده میانگین قیمت فروش محصولاتش از ۳۰۰ هزار یوان، معادل حدود ۴۴ هزار و ۸۰۰ دلار، فراتر رفته است. آواتار همچنین در برخی بازارهای خارجی به سوددهی رسیده و در مصر حدود ۱۰ درصد از بازار خودروهای برقی لوکس را در اختیار دارد. مدل آواتار ۱۱ نیز در بازار شاسی‌بلندهای برقی لوکس تایلند عملکرد قابل‌توجهی داشته است. هدفگذاری این شرکت برای سال ۲۰۳۰ حتی بلندپروازانه‌تر است؛ حضور در بیش از ۱۱۰ کشور و منطقه و رساندن سهم فروش خارجی به بیش از کل فروش جهانی. در چنین شرایطی، T09 می‌تواند یکی از مهم‌ترین مهره‌های آواتار برای رسیدن به این هدف باشد؛ شاسی‌بلندی که می‌خواهد با طراحی متفاوت، فناوری مشترک چانگان، هوآوی و کاتل و قدرت بیش از هزار اسب‌بخار، تصویری متفاوت از یک خودروی لوکس چینی به نمایش بگذارد.



داده است؛ ظاهری که پیش‌تر به یک پرچمدار لوکس نزدیک است تا یک شاسی‌بلند شهری معمولی.

وقتی کابین تبدیل به یک نمایشگر می‌شود

آواتار برای کابین T09 نیز ایده‌های متفاوتی دارد. داشبورد این خودرو تقریباً تمام توجه را به سمت نمایشگرها و نورپردازی داخلی می‌برد، اما در میان این فناوری‌ها یک ویژگی پیش از بقیه جلب‌توجه می‌کند. سامانه‌ای با نام «گرداب» در سراسر کابین امتداد پیدا کرده و با طراحی خمیده و جمع‌شونده، نوعی نوار پیوسته را در فضای داخلی ایجاد می‌کند. در دل این مجموعه ۱۱۸ واحد نورپردازی رنگی قرار گرفته که می‌توانند فضای کابین را با الگوهای مختلف نور تغییر دهند.

در مقابل سرنشینان نیز یک مجموعه سه‌نمایشگره قرار گرفته است. راننده یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای اطلاعات اصلی خودرو در اختیار دارد و در مرکز داشبورد و مقابل سرنشین جلو نیز دو نمایشگر ۱۷.۲ اینچی قرار گرفته‌اند.

به این ترتیب، کابین T09 بیشتر از آنکه شبیه فضای داخلی خودروهای سنتی باشد، حال‌وهوای یک اتاقک دیجیتال لوکس را پیدا کرده است.

هزار اسب‌بخار برای یک شاسی‌بلند

با این حال، T09 فقط یک خودروی نمایشی با ظاهر متفاوت نیست، زیر این بدنه بزرگ، یکی از مهم‌ترین برگ‌های برنده آواتار است.



برش

تاریخچه شرکت‌ها

جگوار؛ زیبایی با چاشنی سرعت

برندی که با خودروهای کلاسیک به شهرت رسید



گروه خودرو

جگوار کارش را با ساخت خودروهای لوکس شروع نکرد. داستان این برند بریتانیایی در سال ۱۹۲۲ و با یک کارگاه کوچک آغاز شد. ویلیام لیونز و ویلیام والمسیل شرکتی برای ساخت اتاقک کناری موسیگلت‌ها راه انداختند. نام شرکت Swallow Sidecar بود.

کسب‌وکار به‌تدریج گسترش پیدا کرد. لیونز به طراحی بدنه خودرو علاقه داشت و فرصت تازه‌ای در بازار می‌دید. در اواخر دهه ۱۹۲۰، شرکت به ساخت بدنه خودرو هم روی آورد. نخستین تجربه‌های این بخش با نصب بدنه‌های متفاوت روی شاسی خودروهای موجود شکل گرفت.

چند سال بعد، شرکت سراغ ساخت خودروهای کامل رفت. مدل‌های SS1 و SS2 در سال ۱۹۳۱ معرفی شدند. طراحی کشیده و ظاهر متفاوت آنها، توجه خریداران را جلب کرد. با این حال، نام جگوار هنوز به عنوان نام اصلی برند وارد میدان نشده بود.

نامی که قرار بود ماندگار شود

سال ۱۹۲۵، نقطه عطفی در تاریخ شرکت بود. مدل SS Jaguar 2.5 Litre معرفی شد؛ خودرویی که نام جگوار را به ندای خودرو آورد. طراحی ظریف و بدنه کشیده آن، با تصویری که بعدها از این برند شکل گرفت، هماهنگ بود.

یک سال بعد، مدل اسپرت SS Jaguar 100 هم به بازار آمد. این خودرو می‌توانست به سرعت ۱۰۰ مایل بر ساعت، معادل حدود ۱۶۱ کیلومتر بر ساعت، برسد. جگوار کم‌کم داشت هویت خود را پیدا می‌کرد؛ ترکیبی از طراحی زیبا و توانایی فنی. اما جنگ جهانی دوم مسیر شرکت را تغییر داد. تولید خودروهای غیرنظامی محدود شد و فعالیت‌های کارخانه بیشتر به نیازهای دوران جنگ اختصاص یافت. پس از پایان جنگ، شرکت به دنبال شروعی تازه بود.

وقتی نام جگوار روی سردر نشست

در سال ۱۹۴۵، نام شرکت به Jaguar Cars تغییر کرد. انتخاب این نام، بخشی از بازتعریف هویت برند پس از جنگ بود. سه سال بعد، جگوار با مدل XK120 دوباره توجه‌ها را جلب کرد. این خودروی اسپرت در نمایشگاه خودروی لندن سال ۱۹۴۸ معرفی شد. طراحی چشمگیر و سرعت بالای آن، XK120 را به یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ جگوار تبدیل کرد.

موفقیت در مسابقات هم به اعتبار برند کمک کرد. مدل‌های C-Type و D-Type در رقابت‌های استقامت، از جمله مسابقه ۲۴ ساعته لمان، به پیروزی رسیدند. این موفقیت‌ها نشان دادند جگوار فقط به ظاهر خودروهایش تکیه نمی‌کند. مهندسی و عملکرد هم جایگاه مهمی در برنامه‌های آن دارند. در سال ۱۹۶۱، جگوار یکی از مشهورترین خودروهای تاریخ خود را معرفی کرد. E-Type با بدنه کشیده، دماغه بلند و خطوط نرم، خیلی زود به نمادی از طراحی خودروهای اسپرت تبدیل شد. این مدل فقط به دلیل ظاهرش مورد توجه نبود. عملکرد فنی و سرعت آن هم در زمان خود چشمگیر بود. E-Type به تصویری ماندگار از جگوار تبدیل شد؛ خودرویی که هنوز هم در میان علاقه‌مندان خودروهای کلاسیک جایگاه ویژه‌ای دارد. در دهه‌های بعد، جگوار سدان‌های لوکس و خودروهای اسپرت بیشتری عرضه کرد. با این حال، رقابت شدید در بازار و تغییرات مدیریتی همراه بود، اما مسیر شرکت را همیشه هموار نگذاشت. جگوار در سال ۱۹۸۹ به گروه فورد پیوست. این دوره با سرمایه‌گذاری مالی و تغییرات مدیریتی همراه بود، اما چالش‌های مالی همچنان ادامه داشتند. در سال ۲۰۰۸، گروه هندی تاتا موتورز، جگوار و لندرور را خرید. این دو برند زیرمجموعه مجموعه‌ای شدند که بعدها با نام جگوار لندرور شناخته شد. ورود تاتا فصل تازه‌ای را برای این خودروساز بریتانیایی رقم زد. در سال‌های بعد، جگوار مدل‌هایی مانند XF و F-Type را عرضه کرد و در سال ۲۰۱۸ با معرفی I-Pace وارد بازار خودروهای تمام‌برقی شد.

جگوار امروز

جگوار اکنون در حال بازتعریف هویت خود است. این برند تصمیم گرفته به سمت تولید خودروهای تمام‌برقی لوکس حرکت کند. در همین مسیر، فروش خودروهای نسل قبلی در بازارهای اصلی از نوامبر ۲۰۲۴ متوقف شد تا زمینه برای ورود محصولات جدید فراهم شود. برنامه جدید جگوار قرار است از سال ۲۰۲۶ وارد مرحله تولید محصول شود و مسیر برند را به سمت خودروهای برقی با سرعت قیمت برد.

جگوار در ایران

جگوار در بازار ایران هیچ‌گاه به اندازه برخی برندهای لوکس آلمانی فراگیر نشد، اما نام آن برای علاقه‌مندان خودروهای خاص و کلاسیک ناآشنا نیست. محدودیت واردات، قیمت بالا و دشواری تأمین قطعات، از عواملی بودند که حضور این برند بریتانیایی را در ایران محدود کردند.

منبع: سایت رسمی جگوار