

خبر خودرو

واگذاری سایپا تا زمان به‌روز شدن تعهدات متوقف شود



یک عضو کمیسیون صنایع مجلس، گفت: «واگذاری سایپا تا زمانی که تعهدات معوق آن به‌روز نشده، نباید انجام شود.»

اکبر رنجبرزاده، درباره نحوه واگذاری گروه خودروسازی سایپا و ضرورت توجه به ارزش واقعی این مجموعه، گفت: «در موضوع واگذاری‌ها همواره معتقد بوده‌ام که باید سازوکاری در نظر گرفته شود که ارزش گذاری بر مبنای واقعیت‌های اقتصادی، ظرفیت‌های تولیدی و دارایی‌های واقعی شرکت انجام شود. سایپا سهامداران متعددی دارد و بخشی از سهام آن متعلق به کارکنان مجموعه و شرکت‌های مختلف و بخشی نیز مربوط به دولت است. بنابراین اگر قرار است واگذاری انجام شود، باید به گونه‌ای عمل کنیم که در آینده نمایندگان مجلس درباره این واگذاری سؤال نکنند که چرا شرکت ازان واگذار شده یا چرا کارشناسی دقیق و واقعی انجام نشده است.»

رنجبرزاده ادامه داد: «ممکن است یک یا دو سال بعد مشخص شود ارزش واقعی یک مجموعه هزار همت بوده، اما آن مجموعه با ۵۰۰ همت یا حتی کمتر و بیشتر واگذار شده است. این موضوع می‌تواند تبعات جدی به دنبال داشته باشد و باید از ابتدا جلوی چنین اتفاقی گرفته شود.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در ادامه با اشاره به اقدامات انجام‌شده در سایپا برای کاهش بدهی‌ها و توسعه محصولات جدید، تأکید کرد: «اولین اقدام این است که تا زمانی که تحویل خودروها به‌روز نشده و عقب‌افتادگی تعهدات جبران نشده است، واگذاری انجام نشود.» رنجبرزاده گفت: «به نظر من باید برای سایپا مهلتی در نظر گرفته شود تا از وضعیت فعلی خارج شود. در جلساتی که به مدیران این مجموعه داشته‌ام نیز این موضوع مطرح شده است. ممکن است مدیران اعلام کنند تعهدات مربوط به شش ماه گذشته را تسویه می‌کنند، اما باید شرایط به نقطه‌ای برسد که تعهدات جاری نیز به‌روز شود.»

به گزارش تسنیم، این نماینده مجلس تأکید کرد: «اگر یک بازه زمانی سه تا شش ماهه برای اصلاح شرایط سایپا در نظر گرفته شود و این شرکت بتواند خودرو را بر مبنای قیمت تمام‌شده عرضه کند، ارزش آن افزایش خواهد یافت. در این شرایط نباید صرفاً به دنبال کاهش اجباری قیمت بود.»

ماشین وارداتی

تانک ۳۰۰: شاسی بلندی با چهره‌ای متفاوت در نمایشگاه خودرو



تانک ۳۰۰ یکی از شاسی بلندهایی است که با فاصله گرفتن از طراحی رایج خودروهای شهری، به سراسر ظاهری کلاسیک و ساختاری متناسب با مسیرهای ناهموار رفته است. بدنه جعبه‌ای، چراغ‌های گرد جلو، گلگیرهای برجسته و لاستیک زاپاس روی در صندوق عقب، چهره‌ای نزدیک به شاسی بلندهای خودروی قدیمی به این خودرو داده‌اند؛ در حالی که کابین آن از تجهیزات و امکانات امروزی بهره می‌برد. این خودرو محصول شرکت کریت‌وال چین است پس از معرفی در سال ۲۰۲۰، اولین محصول برند تانک تبدیل شد؛ برندی که تمرکز آن بر ساخت شاسی بلندهای مجهز به قابلیت‌های آفرودی است.

تانک ۳۰۰ در بخش فنی نیز تلاش کرده است میان قدرت، تجهیزات و قابلیت عبور از مسیرهای دشوار تعادل برقرار کند. نسخه بنزینی عرضه‌شده برای بازار ایران از یک موتور چهارسیلندر دو لیتری توربوشاژ با تزریق مستقیم سوخت استفاده می‌کند که توان تولید ۲۲۷ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۷ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هشت‌سرعته اتوماتیک به سامانه انتقال قدرت دو دیفرانسیل می‌رسد. وجود قفل دیفرانسیل عقب نیز به خودرو کمک می‌کند در مسیرهای لغزنده و ناهموار، توان حرکتی مناسب‌تری داشته باشد. در بخش تعلیق، سیستم چنایی دول در محور جلو و تعلیق چندانضالی در محور عقب به کار رفته است. وزن این شاسی بلند حدود ۲۱۵۵ کیلوگرم و ظرفیت باک آن ۷۵ لیتر است. مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده برای نسخه بنزینی نیز حدود ۹٫۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است. رفاهی و سامانه‌های کمک‌راننده، تصویری متفاوت از ظاهر خشن خودرو ارائه می‌کنند. تجهیزاتی مانند دوربین ۳۶۰ درجه، کروز کنترل تطبیقی و سامانه کنترل حرکت در سراسیمه، بسته به تیپ و مشخصات نسخه عرضه‌شده، می‌توانند در فهرست امکانات آن قرار بگیرند.

تانک ۳۰۰ در سال ۱۴۰۳ به بازار ایران معرفی شد. ورود این مدل به بازار کشور، در شرایطی اتفاق افتاد که بخش قابل‌توجهی از خودروهای وارداتی جدید را کراس‌اوورهای شهری تشکیل می‌دادند و شاسی بلندهای مجهز به سامانه دو دیفرانسیل، سهم محدودتری داشتند. این خودرو در نمایشگاه خودرو نیز به نمایش درآمد و در میان محصولات حاضر، با طراحی متفاوت و تأکید بر قابلیت‌های آفرودی توجه بازدیدکنندگان را جلب کرد. با این حال، ارزیابی توانایی واقعی تانک ۳۰۰ به مشخصات ظاهری و قدرت موتور محدود نمی‌شود؛ زاویه ورود و خروج، عملکرد سامانه انتقال قدرت، وضعیت مسیر و مهارت راننده نیز در عملکرد آن خارج از جاده نقش دارند.

در راستای مدیریت مصرف ارز و تأمین کالاهای اولویت‌دار انجام شد

توقف واردات خودروی ایرانیان مقیم خارج

واردات خودروهای اقتصادی‌تر ادامه دارد



مردم پر واردات کالاهایی قرار می‌گیرد که امکان به‌تعویق انداختن ورود آنها وجود دارد. در چنین شرایطی، مدیریت منابع ارزی تنها به محدودکردن واردات خلاصه نمی‌شود، بلکه به چگونگی تخصیص منابع موجود میان نیازهای مختلف اقتصاد نیز مربوط است.

گزارش

گروه خودرو

در شرایطی که تأمین کالاهای اساسی به یکی از اولویت‌های اصلی اقتصاد کشور در شرایط جنگی تبدیل‌شده، دولت تصمیم گرفته‌است منابع ارزی را از واردات کالاهای غیرضروری به سمت نیازهای حیاتی هدایت کند. در همین چارچوب، واردات انواع خودرو، از جمله ون‌های مورد استفاده هتل‌داران و خودروهای ایرانیان خارج از کشور، به‌طور موقت متوقف شد. فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت، با اعلام این خبر تأکید کرد: «این تصمیم براساس دستور رئیس جمهوری و با هدف تمرکز منابع ارزی بر نیازهای ضروری کشور اتخاذ شده است. همزمان، گمرک ایران نیز از توقف ارسال اطلاعات خودروهای ایرانیان مقیم خارج برای شماره‌گذاری تا تعیین ارزش نهایی آنها خبر داد. مهاجرانی با اشاره به شرایط خاص کشور گفت: «تخصیص ارز به تمامی امور غیراولویت‌دار متوقف شده و در حال حاضر تمام توان و منابع ارزی دولت بر تأمین کالاهای اساسی، دارو و نیازمندی‌های حیاتی متمرکز است. این سیاست با هدف حفظ پویایی اقتصاد کشور دنبال می‌شود. تصمیم تازه دولت را می‌توان در چارچوب اولویت‌بندی مصارف ارزی ارزیابی کرد؛ رویکردی که در آن، تأمین نیازهای ضروری

اهمیت این تصمیم در آن است که دولت تلاش می‌کند در شرایط فعلی، منابع ارزی را به بخش‌هایی اختصاص دهد که تأمین آنها برای زندگی روزمره مردم و استمرار فعالیت‌های اقتصادی ضروری‌تر است. کالاهای اساسی، دارو و نیازمندی‌های حیاتی در همین دسته قرار می‌گیرند و دولت تخصیص ارز به سایر مصارف را با محدودیت روبه‌رو کرده است.

البته اجرای این سیاست، بویژه در حوزه خودرو، نیازمند روشن شدن جزئیات اجرایی است. از جمله اینکه توقف واردات تا چه زمانی ادامه خواهد داشت و پرونده‌هایی که پیش از اعلام تصمیم جدید وارد مراحل اداری یا گمرکی شده‌اند، چگونه تعیین تکلیف

می‌شوند. پاسخ به این پرسش‌ها می‌تواند به متقاضیان و فعالان این حوزه کمک کند تا وضعیت خود را با مقررات جدید تطبیق دهند.

گمرک در انتظار تعیین ارزش خودروها

در کنار تصمیم دولت درباره توقف واردات، گمرک جمهوری اسلامی ایران نیز روند شماره‌گذاری خودروهای ایرانیان مقیم خارج از کشور را با محدودیت تازه‌ای روبه‌رو کرده است. بر اساس بخشنامه جدید، ارسال اطلاعات اظهارنامه گمرکی این خودروها برای شماره‌گذاری تا زمان تعیین و نهایی‌شدن ارزش آنها در کارگروه ارزش‌گذاری موضوع تبصره ۶ قانون خودرو متوقف خواهد بود.

طبق توضیحات اعلام‌شده گمرک، وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده است که تعیین ارزش خودروهای ایرانیان مقیم خارج از کشور در دستور کار و اولویت جلسات کارگروه قرار گرفته و این فرآیند حداکثر ظرف یک ماه آینده تکمیل خواهد شد.

بر همین اساس، گمرکات اجرایی تا نهای‌شدن ارزش خودروها نباید اطلاعات اظهارنامه را برای شماره‌گذاری ارسال کنند. همچنین ایجاد شناسه در بانک اطلاعات ارزش گمرک (TSC) و وصول حقوق ورودی،



سخنگوی

دولت:

تخصیص ارز

به تمامی امور

غیراولویت‌دار

متوقف شده

و در حال

حاضر تمام

توان و منابع

ارزی دولت

بر تأمین

کالاهای

اساسی،

دارو و

نیازمندی‌های

حیاتی

متمرکز است.

این سیاست

با هدف

حفظ پویایی

اقتصاد کشور

دنبال می‌شود

کانسپت سیتروئن 2CV در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶ رونمایی شد

بازگشت یک نام قدیمی با چهره‌ای تازه

این خودروی کوچک برقی از سال ۲۰۲۸ با قیمت حدود ۱۵ هزار یورو وارد بازار می‌شود

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

سیتروئن در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۲۶ از کانسپت نسل جدید 2CV رونمایی کرد؛ خودروی کوچک که از نظر طراحی به مدل تاریخی این برند فرانسوی شباهت دارد، اما در بخش فنی با نسل قدیمی فاصله گرفته و به قوی‌ای محرکه تمام‌برقی مجهز شده است. این خودرو قرار است در سال ۲۰۲۸ وارد مرحله تولید شود و سیتروئن قیمت پایه حدود ۱۵ هزار یورو را برای آن هدف‌گذاری کرده است. 2CV یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ سیتروئن محسوب می‌شود. این خودرو در بیش از چهار دهه حضور در خطوط تولید، نزدیک به چهار میلیون دستگاه تیراژ داشت و به یکی از خودروهای شناخته‌شده بازار فرانسه تبدیل شد. حالا سیتروئن قصد دارد از آن نام برای یک خودروی کوچک برقی استفاده کند؛ مدلی که در طراحی، بسپاری از ویژگی‌های نسخه اصلی را یادآوری می‌کند، اما برای بازار امروز توسعه یافته است.

بازگشت به یک طراحی شناخته‌شده

بازگشت به یک طراحی شناخته‌شده در نمای بیرونی، ارتباط 2CV جدید با مدل کلاسیک به سرعت مشخص می‌شود. بدنه، ابعاد جمع‌وجوری دارد و فرم کلی آن با خطوط نرم و حجم‌های گرد شکل گرفته است. چراغ‌های جلونیز به جای طراحی‌های معمول امروزی، از نوراهی LED تشکیل شده‌اند که روی گلگیرهای برجسته قرار گرفته‌اند.

در بخش جلو، یک سپر کرومی بیرون زده دیده می‌شود و روی کاپوت نیز خطوط عمودی فرو رفته‌ای قرار گرفته‌اند که از عناصر طراحی 2CV قدیمی الهام گرفته‌اند. دستگیره‌های در نیز برخلاف دستگیره‌های مخفی یا الکترونیکی خودروهای جدید، طراحی ساده و فلزی دارند.

رینگ‌های فولادی ۱۸ اینچی با بخش مرکزی بزرگ و پره‌های باریک، یکی دیگر از عناصر متفاوت این کانسپت هستند. چراغ‌های راهنما روی ستون C قرار گرفته‌اند و در بخش عقب نیز چراغ‌های باریک LED در دو طرف یک قسمت مشکی‌رنگ قرار دارند. ترکیب این جزئیات با رنگ نارنجی بدنه، ظاهر خودرو را از محصولات معمول بازار متمایز می‌کند، بدون

آنکه طراحی آن از هویت 2CV فاصله بگیرد.

کابینی ساده با جزئیات غیرمعمول

فضای داخلی 2CV جدید نیز ادامه همان رویکرد طراحی است. صندلی‌های نیتمتی با روکش پارچهای چهارخانه زرد طراحی شده‌اند و ظاهر آنها تا حدی به صندلی‌های تاشویی فضای باز شباهت دارد. در بخش میانی کابین نیز یک سبد حصیری قابل جدا سازی قرار گرفته که نقش کنسول مرکزی را ایفا می‌کند. سقف پارچهای بزرگ خودرو فضای باز قابل توجهی ایجاد می‌کند و در اطراف محل بازتویی سقف، چند چراغ کوچک شبیه فانوس قرار گرفته است. پتل‌های در نیز بسیار ساده طراحی شده‌اند و به جای دستگیره‌های معمول، از بندهایی برای باز کردن درها استفاده می‌شود.

داشبورد از نظر تعداد تجهیزات و کنترل‌ها، ساختار ساده‌ای دارد. یک نمایشگر ۸ اینچی در بخش مرکزی قرار گرفته و نمایشگر باریک دیگری نیز در قسمت پایینی شیشه جلوتعبیه شده است. رابط کاربری این نمایشگرها از کتاب‌های کمیک الهام گرفته و اطلاعات مختلف با گرافیک‌هایی شبیه طراحی دستی نمایش داده می‌شوند.

از سرعت‌سنج گرفته تا کنترل سیستم تهویه و مسیریابی، همه بخش‌ها از همین زبان گرافیکی استفاده می‌کنند. سیستم صوتی نیز به صورت یک واحد جداشدنی زیر داشبورد قرار گرفته و علاوه بر استفاده در خودرو، می‌توان آن را به عنوان یک بلندگوی مستقل به کار برد.

تمرکز بر وزن پایین

در حالی که 2CV اصلی از موتورهای کوچک هواخنک استفاده می‌کرد، مدل جدید کاملاً برقی خواهد بود. سیتروئن هنوز مشخصات موتور، قدرت و ظرفیت باتری را اعلام نکرده است، اما درباره یک موضوع تأکید ویژه دارد: این خودرو نباید مانند بسیاری از محصولات جدید، در هر نسل بزرگ‌تر و سنگین‌تر شود. طول 2CV جدید حدود ۱۴۸ اینچ، معادل تقریباً ۳۷۶ سانتی‌متر اعلام شده است. این خودرو حدود پنج اینچ از فیات 500e طولانی‌تر است، اما در مقایسه با 2CV اصلی نزدیک به چهار اینچ کوتاه‌تر خواهد بود. سیتروئن همچنین قصد دارد وزن خودرو را زیر ۲۲۰۰ پوند، معادل حدود هزار کیلوگرم نگه دارد. کاهش وزن برای یک خودروی برقی

واردات خودروهای اقتصادی همچنان ادامه دارد



برش

البته توقف واردات خودرو از مسیر ایرانیان مقیم خارج از کشور به معنای توقف کلی واردات خودرو نیست. حامد عاملی، معاون وزیر صمت، تأکید کرده است که واردات خودروهای اقتصادی نو و کارکرده با هدف تنظیم بازار داخلی همچنان ادامه دارد. از سوی دیگر، مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی نیز روز دوشنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۵ در سامانه اتونوین آغاز شد. در این مرحله، محصولات پنج برند تویوتا، ولوو، لینک اندکو، گک و هاوال در فهرست عرضه قرار گرفتند و متقاضیان رای شرکت در فرآیند ثبت‌نام باید حساب بانکی خود را واکالتی کرده و مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان در آن مسدود کنند. تداوم عرضه خودروهای وارداتی در کنار بازنگری در اولویت‌های ارزی نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری وزارت صمت در این حوزه، از یک سو بر مدیریت منابع ارزی و تأمین نیازهای ضروری کشور استوار است و از سوی دیگر، تنظیم بازار خودرو از مسیر عرضه مدل‌های اقتصادی را دنبال می‌کند.

تاریخچه شرکت‌ها

شورولت

از پیست مسابقه تا جاده‌های جهان

روایت برندی آمریکایی

که با خودروهای مردمی آغاز کرد



گروه خودرو

داستان شورولت از سال ۱۹۱۱ آغاز شد؛ زمانی که ویلیام دورانت، بازرگان و از بنیان‌گذاران جنرال‌موتور، با لویی شورولت، راننده مسابقات و مهندس سوئیسی‌تبار، برای تأسیس یک شرکت خودروسازی در دیترویت همکاری کرد. انتخاب نام شورولت، علاوه بر بزرگداشت توانایی‌های فنی لویی، بر شهرت او در دنیای مسابقات نیز تکیه داشت؛ نامی که قرار بود به اعتبار محصولات تازه این شرکت کمک کند. اولین محصول شاخص شرکت، مدل «کلاسیک سیکس» بود که در سال ۱۹۱۲ معرفی شد. این خودرو با موتور شش سیلندر و تجهیزات پیشرفته برای زمان خود، بیشتر در گروه محصولات گران‌قیمت قرار می‌گرفت. با این حال، دورانت چشم‌انداز متفاوتی داشت. او می‌خواست خودروهایی تولید کند که در مقایسه با محصولات لوکس، مشتریان بیشتری توان خریدشان را داشته باشند و بتوانند با فورد رقابت کنند.

جدايي بنیان‌گذاران و پیوند با جنرال‌موتور

اختلاف دیدگاه درباره مسیر آینده شرکت، رابطه ویلیام دورانت و لویی شورولت را تضعیف کرد. دورانت به دنبال گسترش تولید خودروهای اقتصادی‌تر بود، در حالی که لویی به خودروهای قدرتمند و خاص علاقه داشت. در نهایت، لویی از شرکتی که نامش را بر آن گذاشته بودند فاصله گرفت، اما برند شورولت به مسیر رشد ادامه داد. در سال ۱۹۱۴، نشان پاپیونی معروف شورولت روی محصولات این شرکت ظاهر شد؛ نشانی که بعدها به یکی از شناخته‌شده‌ترین نمادهای صنعت خودرو تبدیل شد. دورانت نیز با استفاده از موفقیت تجاری شورولت توانست در سال ۱۹۱۶ کنترل جنرال‌موتور را دوباره به دست بگیرد. دو سال بعد، شورولت به طور رسمی در ساختار جنرال‌موتور ادغام شد و به یکی از مهم‌ترین برندهای این گروه تبدیل شد. این پیوند، پشتوانه مالی و صنعتی گسترده‌تری در اختیار شورولت قرار داد. شرکت توانست تولید انبوه را توسعه دهد و با تکیه بر شبکه فروش و خدمات جنرال‌موتور، حضور خود را در بازارهای مختلف گسترش دهد.

از خودروهای خانوادگی تا نمادهای آمریکایی

در دهه‌های بعد، شورولت به یکی از بازیگران اصلی بازار خودروی آمریکا تبدیل شد. تولید مدل‌های متنوع، از خودروهای خانوادگی و اقتصادی تا وانت‌ها و خودروهای بزرگ، به این برند امکان داد طیف وسیعی از مشتریان را جذب کند. معرفی سابرن در سال ۱۹۳۵، نقطه مهمی در تاریخ خودروهای چندمنظوره بود؛ مدلی که نسل‌های بعدی آن به یکی از نام‌های باسابقه بازار شاسی‌بلندها تبدیل شدند. در سال ۱۹۵۳، شورولت کوروت را معرفی کرد؛ خودرویی اسپرت که به‌تدریج جایگاهی ویژه در فرهنگ خودرویی آمریکا به دست آورد. دو سال بعد نیز موتور مشهور V8 بلوک کوچک این شرکت معرفی شد؛ پیشروانه‌ای که به دلیل ابعاد مناسب، قابلیت توسعه و کاربرد در محصولات مختلف، تأثیری ماندگار بر تاریخ فنی شورولت گذاشت. در نیمه دوم قرن بیستم، مدل‌هایی مانند کامارو، ایمپالا و سیلورادو نیز هر یک بخشی از هویت این برند را شکل دادند. کامارو در بازار خودروهای اسپرت و عضلانی به رقیبی جدی برای محصولات مشابه تبدیل شد و سیلورادو جایگاه شورولت را در بخش وانت‌های بزرگ تقویت کرد.

ورود به عصر تازه خودروسازی

با تغییر سلیقه مشتریان و افزایش اهمیت مصرف سوخت، ایمنی و فناوری، شورولت نیز سبذ محصولات خود را تغییر داد. این شرکت در کنار خودروهای سنتی، به توسعه کراس‌اوورها، سامانه‌های الکترونیکی و فناوری‌های برقی روی آورد. معرفی ولت در سال ۲۰۱۰، گامی در مسیر خودروهای برقی با افزایش دهنده برد بود و بولت نیز تجربه استفاده از خودروی تمام‌برقی را به بخشی از محصولات این برند افزود. شورولت امروز همچنان یکی از برندهای اصلی جنرال‌موتور است؛ برندی با سابقه‌ای بیش از یک قرن که هویت آن میان خودروهای اقتصادی، وانت‌های کاری، شاسی‌بلندها و محصولات اسپرت شکل گرفته است. با وجود تغییرات بازار و رقابت شدید خودروسازان، نام شورولت همچنان با صنعت خودروی آمریکا پیوند دارد.

شورولت در ایران: از خودروهای کلاسیک تا واردات محدود

حضور شورولت در ایران بیش از همه با خودروهای آمریکایی دهه‌های میانی قرن بیستم شناخته می‌شود. این دوره‌ای که خودروهای آمریکایی در بازار ایران جایگاه قابل‌توجهی داشتند، مدل‌های بزرگ و قدرتمند شورولت در کنار محصولات دیگر جنرال‌موتور وارد کشور شدند. برخی از این خودروها، از جمله مدل‌های ایمپالا، نوا و بلیزر، در حافظه خودرویی چند نسل از ایرانیان باقی مانده‌اند. شورولت نوا در ایران اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد. این خودرو در سال‌های پیش از انقلاب، در کنار واردات، از طریق مونتاز نیز به بازار ایران راه یافت و به دلیل ساختار فنی نسبتاً ساده و دسترسی به قطعات در آن دوره، در میان خودروهای آمریکایی شناخته‌شده قرار گرفت. بلیزر نیز به عنوان خودرویی بزرگ و توانمند مورد توجه بخشی از مشتریان علاقه‌مند به خودروهای دو دیفرانسیل بود.

منبع: آرشيو رسمي تاريخچه جنرال موتورز