خبر خودرو

## پلاک‌گذاری خودروهای وارداتی مشروط شد



گمرک نحوه ترخیص و ضوابط شماره‌گذاری خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج از کشور را ابلاغ کرد.
گمرک ایران در بخشنامه‌ای خطاب به ناظرین و مدیران کل گمرکات اجرایی کشور، دستورالعمل اجرایی نحوه ترخیص خودروهای وارداتی متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور را با هدف تسریع در فرآیند ترخیص کالا، صیانت از حقوق دولت و ایجاد رویه واحد تا زمان تعیین تکلیف نهایی ارزش این خودروها ابلاغ کرد.
بر اساس این بخشنامه، چنانچه خودروی وارداتی فاقد شناسه ارزش (TSC) در بانک اطلاعات ارزش گمرک باشد و صاحب خودرو تقاضای ترخیص پیش از اعلام نظر کارگروه تبصره (۶) ماده (۱۲) قانون ساماندهی صنعت خودرو را داشته باشد، ترخیص با رعایت ۷ شرط و سازوکار ویژه امکان‌پذیر خواهد بود:

**۱ اخذ تعهد مابه‌التفاوت حقوق ورودی:** صاحب کالا موظف است تعهد محضری ارائه دهد که در صورت تعیین ارزش استنباطی بالاتر از ارزش اظهاری توسط کارگروه، با نخستین ابلاغ گمرک نسبت به تسویه کامل مابه‌التفاوت حقوق ورودی اقدام کند.

**۲ قفل شماره‌گذاری در سامانه امور گمرکی:** پیام هشدار با رنگ قرمز در سامانه جامع ثبت می‌شود مبنی بر اینکه شماره‌گذاری خودرو ترخیص‌شده منوط به وصول مابه‌التفاوت احتمالی و صدور مفاصاحساب نهایی خواهد بود.

**۳ عدم صدور پته الکترونیک (بیجک):** گمرکات اجرایی موظفند پس از انجام تشریفات، از ثبت بیجک در EPL و تأیید سفر خروج در سامانه جدید (IRICS) خودداری کنند.

**۴ اعلام به پلیس امنیت اقتصادی:** به‌منظور هماهنگی جابه‌جایی خودرو از اماکن گمرکی تا انبار صاحب کالا، مراتب طی نامه‌ای اداری به پلیس امنیت اقتصادی فراجا منعکس می‌شود.

**۵ ارسال پرونده به دفتر تعیین ارزش:** گمرکات اجرایی باید مشخصات دقیق خودرو را برای تعیین ارزش به دفتر ارزش گمرک ایران ارسال و مراتب را جهت پیگیری تا حصول نتیجه نهایی ثبت کنند.

**۶ صدور مطالبه‌نامه برای موارد گذشته:** درخصوص خودروهایی که پیش‌تر بدون شناسه TSC ترخیص شده‌اند، اقدامات قانونی لازم از جمله صدور مطالبه‌نامه کسر دریافتی جهت جلوگیری از مرور زمان قانونی صورت خواهد گرفت.

**۷ صدور مجوز نهایی شماره‌گذاری پس از تعیین ارزش:** پس از ایجاد شناسه TSC و وصول کامل مابه‌التفاوت احتمالی، پته عبور صادر، سفر خروج تأیید و مراتب با درج عبارت «قابل توجه پلیس راهور» روی اظهارنامه از سوی مدیران گمرک گواهی می‌شود تا فرآیند شماره‌گذاری مجاز شود.

ماشین وارداتی

## تانک 700
## از خیابان تا مسیرهای سخت



یکی از خودروهای حاضر در هفتمین نمایشگاه خودروی تهران در شهر آفتاب، تانک ۷۰۰ بود؛ شاسی‌بلندی لوکس که با موتور ۳ لیتری V6 توئین‌توربو، قدرت ۳۵۴ اسب بخاری و ساختار فریم مستقل، ترکیبی از توان حرکتی و قابلیت‌های آفرودی را به نمایش می‌گذارد.
تانک ۷۰۰ برخلاف بسیاری از کراس‌اوورهای شهری، ظاهری خشن و جعبه‌ای دارد. کاپوت بلند، جلوپنجره بزرگ، گلگیرهای برجسته و خطوط عمودی بدنه، هویت آفرودی آن را پررنگ می‌کنند. در نمای جانبی نیز رینگ‌های ۲۰ اینچی، سقف بلند و فاصله محوری سه‌متری، ابعاد بزرگ خودرو را به رخ می‌کشند. طول نزدیک به پنج متر و وزن حدود ۲.۹ تن نشان می‌دهد که با یک شاسی بلند بزرگ روبه‌رو هستیم که برای سفرهای طولانی و استفاده خارج جاده‌ای طراحی شده است. در بخش فنی، تانک ۷۰۰ از یک پیشرانه شش‌سیلندر خورجینی ۳ لیتری مجهز به دو توربوشارژر استفاده می‌کند. این موتور ۳۵۴ اسب بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. سامانه هیبرید خفیف نیز در کنار پیشرانه بنزینی قرار گرفته، اما با نسخه پلاگین هیبرید تفاوت دارد و امکان پیمایش طولانی با نیروی برق را فراهم نمی‌کند. نیروی موتور از طریق گیربکس اتوماتیک ۹ سرعته به سامانه چهارچرخ محرک منتقل می‌شود.
تانک ۷۰۰ برای رسیدن از صفر به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به ۸.۸ ثانیه زمان نیاز دارد و حداکثر سرعت آن ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. در مقابل، مصرف سوخت ترکیبی رسمی این نسخه حدود ۱۲.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است؛ رقمی که با توجه به وزن بالا و شرایط رانندگی می‌تواند در استفاده واقعی تغییر کند.
تانک ۷۰۰ با قیمت ۲۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، بیش از هر چیز خریدارانی را هدف می‌گیرد که به شاسی بلندی بزرگ، قدرتمند و مجهز به امکانات جدی آفرودی نیاز دارند. با این حال، هزینه نگهداری، دسترسی به قطعات و خدمات پس از فروش، در کنار قیمت اولیه، نقش مهمی در تعیین جایگاه این خودرو در بازار ایران خواهند داشت.

مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی سازمان حمایت در گفت‌وگو با «ایران» خبر داد

# ورود قوه قضائیه به تأخیر تحویل خودرو



گزارش

باسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

در چند روز گذشته، فیلمی در فضای مجازی منتشر شد که بسیار تأسف‌آور بود. تصویر پیرمردی که روی زمین نشسته بود، بقیه مردم به صورتش آب می‌پاشیدند و دو نیروی شرکت خودروساز مونتاژی بالای سر پیرمرد بودند. اطرافیان می‌گفتند این پیرمرد تمام پس‌اندازش را آورده و از این شرکت خودرو خریده است اما حالا این شرکت حاضر نیست خودرویی تحویل دهد و از سوی دیگر، این شرکت قرارداد برخی خریداران را به صورت یک طرفه فسخ کرده و شرایط جنگی را بهانه کرده است. این موضوع فقط شامل حال شرکت خودروساز مونتاژی نیست؛ ۷ شرکت خودرویی در لیست تأخیر در تحویل خودروها قرار دارند.
در چند وقت گذشته شاهد تجمع خریداران خودروها بودیم که خودروی خود را تحویل نگرفته‌اند. یک شرکت واردکننده خودرو هم در این میان سود تأخیر تحویل خودروها را همچنان بعد از گذشت یک سال پرداخت نکرده است. به طوری که کار به شکایت و شکایت‌کشی رسیده است. همچنین گفته می‌شود دادگاه در پرونده‌های متعددی رأی به نفع خریداران صادر کرده و شرکت را ملزم به پرداخت خسارت تأخیر و جریمه‌های قراردادی کرده است. یکی از خریداران این شرکت می‌گوید: «بیش از یک سال است که سود تأخیر تحویل خودروی خود را نگرفته‌ام، هرچقدر هم تماس می‌گیریم کسی پاسخگو نیست.» این موضوع در حالی است که این شرکت رالی خانوادگی مشتریان سوزوکی بالنو و سیاز را راه‌اندازی کرده در حالی که همچنان سود تأخیر تحویل این خودروها را به مشتریان نداده است! در این میان خریدار حق دارد بپرسد چرا وقتی او برای پرداخت وجه حتی یک روز تأخیر نمی‌کند، شرکت باید ماه‌ها سرمایه او را در اختیار داشته باشد و هیچ پاسخی برای زمان دقیق تحویل ارائه ندهد؟

### تصویری از بلاتکلیفی خریداران

قرار بود خودروها در روزهای پایانی اسفند به دست خریداران برسد، اما حالا ماه‌ها از آن موعد گذشته و هنوز بخشی از مشتریان در انتظار تحویل خودرو هستند. تجمع چند روز گذشته خریداران خودروها، تازه‌ترین تصویر از این بلاتکلیفی بود؛ تجمعی که در جریان آن، فشار عصبی و اعتراض برخی حاضران به چشم آمد و بار دیگر این سؤال را پیش کشید که تکلیف قراردادهایی که موعدشان گذشته، چه خواهد شد؟

### ماجرا از کجا شروع شد؟

ماجرا به قراردادهایی بازمی‌گردد که براساس آنها، قرار بود خودروها در هفته پایانی اسفندماه سال ۱۴۰۴ تحویل داده شوند. با این حال، تحویل خودروها در موعد مقرر انجام نشده و اکنون اختلاف بر سر دلایل این تأخیر و مسئولیت شرکت در قبال تعهداتش در مراجع قضایی در حال پیگیری است. در این میان، خریدارانی که برای خرید خودرو بخشی از سرمایه خود را اختصاص داده‌اند، همچنان با این پرسش روبه‌رو هستند که چه زمانی می‌توانند خودروهای ثبت‌نامی خود را تحویل بگیرند و سرنوشت قراردادهایشان چه خواهد شد.

### سازمان حمایت چه می‌گوید؟

ابراهیم سالاری، مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در گفت‌وگو با «ایران»، در همین‌باره توضیح داد: «موعد تحویل خودروهای شرکت آرین‌پارس، هفته پایانی اسفندماه ۱۴۰۴ بوده است. شرکت دلیل تحویل ندادن خودروها در موعد مقرر را شرایط ناشی از جنگ و مشکلات مرتبط با آن عنوان کرده و این وضعیت را از مصادیق اضطرار دانسته است. با این حال، تشخیص اینکه شرایط اعلام‌شده تا چه اندازه می‌تواند بر تعهدات قراردادی شرکت و مسئولیت ناشی از عدم تحویل خودروها تأثیرگذار باشد، مستلزم بررسی موضوع در مرجع قضایی ذی‌صلاح بوده و با توجه به ماهیت موضوع و رویه قضایی مربوط به رسیدگی به اختلافات ناشی از عدم ایفای تعهدات قراردادی، پرونده در مراجع قضایی در حال رسیدگی است و در حال حاضر، رسیدگی تعزیری از سوی این سازمان در خصوص موضوع یادشده در جریان نیست.»
او همچنین تأکید می‌کند: «بدیهی است سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در چارچوب وظایف و اختیارات قانونی خود عمل می‌کند و رسیدگی به موضوعات مرتبط با حقوق مصرف‌کنندگان را نیز حسب مورد و در حدود صلاحیت‌های قانونی پیگیری خواهد کرد.» براساس توضیحات سازمان حمایت، «در حال حاضر رسیدگی تعزیری به این پرونده از سوی این سازمان در جریان نیست و تعیین تکلیف اختلاف به بررسی مراجع قضایی وابسته است.»



مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی سازمان حمایت: در حال حاضر رسیدگی تعزیری به پرونده خودروساز متخلف از سوی سازمان حمایت در جریان نیست و تعیین تکلیف اختلاف به بررسی مراجع قضایی وابسته است

### خریداران اما همچنان در انتظارند

با وجود توضیحات سازمان حمایت درباره مسیر رسیدگی به پرونده، مسأله اصلی برای خریداران همچنان پابرجاست: خودروها چه زمانی تحویل داده می‌شوند؟ گذشت موعد قرارداد، در شرایطی که زمان مشخصی برای تحویل اعلام نشده، خریداران را با ابهام درباره زمان‌بندی و نحوه اجرای تعهدات روبه‌رو می‌کند. در چنین وضعیتی، اطلاع‌رسانی روشن درباره آخرین وضعیت سفارش‌ها و برنامه تحویل، می‌تواند دست‌کم بخشی از این بلاتکلیفی را کاهش دهد.

برش

### تعیین تکلیف خودروهای ثبت‌نامی

تجمع روز یکشنبه بار دیگر نشان داد که تأخیر در تحویل خودرو تنها به اختلافی میان خریدار و فروشنده محدود نمی‌ماند. وقتی موعد قرارداد می‌گذرد و تکلیف تحویل مشخص نیست، مسأله برای مشتریانی که سرمایه خود را در این مسیر صرف کرده‌اند، ابعاد دیگری پیدا می‌کند. از این منظر، در کنار رسیدگی قضایی به اختلاف، پاسخ‌گویی درباره وضعیت خودروهای ثبت‌نامی و ارائه اطلاعات دقیق به خریداران نیز اهمیت دارد. اکنون باید دید رسیدگی مراجع قضایی به پرونده این شرکت به چه نتیجه‌ای می‌رسد و تکلیف خودروهایی که موعد تحویل آنها به اسفندماه سال گذشته بازمی‌گردد، چه زمانی روشن خواهد شد. تا آن زمان، پرسش اصلی خریداران همچنان بی‌پاسخ مانده است: تعهدی که موعد اجرای آن گذشته، چه زمانی به سرانجام می‌رسد؟

شاسی‌بلند جدید مرسدس با قدرت بیش از هزار اسب بخار از راه می‌رسد

# یک غول برقی با قلب سه موتوره

## AMG در ۱۰ دقیقه تا ۴۵۰ کیلومتر شارژ می‌شود











ترجمه

گروه خودرو

مرسدس AMG با معرفی GT SUV وارد بخش شاسی بلندهای برقی قدرتمند شده است؛ خودرویی که در قوی‌ترین نسخه خود ۱۱۵۳ اسب بخار قدرت دارد و می‌تواند تنها در ۲.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این شاسی بلند تمام‌اندازه همچنین به سامانه برقی ۸۰۰ ولتی و فناوری شارژ فوق سریع با توان حداکثر ۷۱۰ کیلووات مجهز شده است تا AMG نشان دهد حتی در دوران برقی‌سازی هم قرار نیست از دنیای خودروهای عملکردمحور فاصله بگیرد. مرسدس AMG GT SUV مدل ۲۰۲۸ اولین شاسی بلند تمام‌اندازه‌ای است که به‌طور کامل توسط AMG توسعه پیدا کرده و دومین محصول این برند بر پایه پلتفرم برقی AMG.EA محسوب می‌شود؛ پلتفرمی که پیش‌تر در GT AMG چهاردر کوپه نیز مورد استفاده قرار گرفته بود. این خودرو در زمان عرضه در سه نسخه GT55، GT53 و GT63 به بازار خواهد آمد و انتظار می‌رود فروش آن در نمایندگی‌های مرسدس بنز آمریکا از تابستان ۲۰۲۷ آغاز شود.

### سه نسخه تا ۱۱۵۳ اسب بخار قدرت

دو نسخه GT55 و GT63 به سه موتور برقی مجهز هستند که یکی روی محور جلو و دو موتور روی محور عقب قرار گرفته‌اند. موتور جلو در شرایطی که نیازی به آن وجود نداشته باشد از مدار خارج می‌شود تا مصرف انرژی کاهش پیدا کند و هنگام نیاز به قدرت یا چسبندگی بیشتر دوباره وارد مدار شود. نسخه GT53 اما ساختار ساده‌تری دارد و از دو موتور برقی، یکی روی هر محور استفاده می‌کند. این مدل همچنین به یک جعبه‌دنده دو سرعته در محور عقب مجهز شده که دنده اول آن برای شتاب‌گیری سریع‌تر و دنده دوم برای حرکت اقتصادی‌تر در سرعت‌های بالا طراحی شده است.

### شارژ ۷۱۰ کیلوواتی برای یک غول برقی

هر سه نسخه از باتری‌های بزرگ بهره می‌برند. GT53 به یک باتری ۱۰۶ کیلووات‌ساعتی مجهز شده، در حالی که GT55 و GT63 از باتری ۱۲۸ کیلووات‌ساعتی استفاده می‌کنند. توان شارژ GT55 و GT63 به ۷۱۰ کیلووات می‌رسد و GT53 نیز امکان شارژ با توان حداکثر ۶۰۰ کیلووات را دارد. مرسدس اعلام کرده است GT53 می‌تواند تنها در ۱۰ دقیقه انرژی لازم برای پیمایش حدود ۳۸۰ کیلومتر را دریافت کند و این رقم در GT55 و GT63 به حدود ۴۵۰ کیلومتر می‌رسد.

### شاسی بلند بزرگی که می‌خواهد مثل AMG براند

با وجود ابعاد بزرگ، مرسدس تلاش کرده است رفتار این خودرو همچنان به یک محصول واقعی AMG نزدیک باشد. برای همین، سیستم تعلیق جدید AMG Active Ride Control+ در این خودرو استفاده شده که در GT63 به صورت استاندارد و در GT55 به صورت سفارشی ارائه می‌شود. این سیستم با استفاده از کمک‌فنرهای هیدرولیکی و فنرهای بادی قابل تنظیم، حرکات بدنه را کنترل می‌کند و باعث می‌شود خودرو در پیچ‌ها کمتر غلت بخورد، هنگام ترمزگیری دماغه آن کمتر پایین برود و در زمان شتاب‌گیری نیز کنترل بهتری روی حرکات بدنه داشته باشد. مرسدس در عین حال تأکید دارد که این مجموعه تنها برای رانندگی اسپرت طراحی نشده و در سفرهای طولانی و مسیرهای ناهموار نیز سواری راحتی ارائه می‌دهد.

### وقتی صدای V8 از دل یک خودروی برقی می‌آید

مرسدس برای اینکه تجربه رانندگی با یک خودروی برقی AMG تنها به شتاب بالا محدود نشود، حتی برای صدای موتور نیز راهکاری در نظر گرفته است. سیستم AMGForce Sport+ در GT55 و GT63 صدای شبیه‌سازی‌شده موتور هشت سیلندر و در GT53 صدایی مشابه موتور شش سیلندر تولید می‌کند. مهندسان AMG این صداها را با استفاده از موتورهای واقعی و ثبت اطلاعات آنها توسط بیش از ۱۰۰ اندازه‌گیری و ۱۶ میکروفون طراحی کرده‌اند. صدا با میزان شتاب‌گیری و سبک رانندگی تغییر می‌کند و تعویض دنده مصنوعی نیز برای نزدیک‌تر شدن حس رانندگی به خودروهای بنزینی در نظر گرفته شده است. حتی راننده می‌تواند با استفاده از پدال‌های پشت فرمان، دنده‌های شبیه‌سازی‌شده را تعویض کند و لرزش صندلی‌ها و نمایشگرهای اختصاصی نیز به این تجربه اضافه شده‌اند.

### ظاهر اسپرت حتی در ابعاد یک شاسی بلند

از نظر طراحی نیز GT SUV شباهت زیادی به برادر چهاردر خود دارد، اما ابعاد بزرگ‌تر و فرم شاسی بلند آن باعث شده ظاهر خودرو عضلانی‌تر به نظر برسد. سقف کشیده، عرض زیاد بدنه، گلگیرهای برجسته و شیشه‌های جانبی بدون قاب از جمله ویژگی‌های طراحی آن هستند. در قسمت عقب نیز شش چراغ دایره‌ای، امضای ظاهری محصولات AMG را حفظ کرده‌اند. مرسدس همچنین از سامانه آیرودینامیک فعال استفاده کرده است؛ پره‌های متحرک قرار گرفته در سپر جلو در زمان نیاز به خنک‌کاری، باز می‌شوند و در شرایطی که نیاز به هوای بیشتر وجود ندارد، بسته می‌مانند تا مقاومت هوا کاهش پیدا کند.

### کابینی دیجیتال برای نسل جدید AMG

در داخل کابین، طراحی بیشتر روی راننده متمرکز شده است. یک نمایشگر ۱۰.۲ اینچی پشت فرمان و یک نمایشگر مرکزی ۱۴ اینچی در اختیار راننده قرار دارد و مشتریان می‌توانند نمایشگر ۱۴ اینچی دیگری نیز برای سرنشین جلو سفارش دهند. صندلی‌های عقب سه نفره هستند و امکان تا کردن پشتی آنها وجود دارد. سقف شیشه‌ای پانوراما نیز می‌تواند بین حالت شفاف و مات تغییر کند. در نهایت، مرسدس هنوز قیمت این شاسی بلند برقی و برد رسمی آن در چرخه EPA آمریکا را اعلام نکرده است، اما انتظار می‌رود با نزدیک شدن به زمان عرضه در تابستان ۲۰۲۷ اطلاعات بیشتری درباره این محصول منتشر شود.

تاریخچه شرکت‌ها

## ولوو؛ ایمنی در مسیر یک قرن تحول

از اولین خودروی سوئدی تا نسل جدید خودروهای برقی



گروه خودرو

تاریخ ولوو از سال ۱۹۲۷ در شهر گوتنبرگ سوئد آغاز شد؛ زمانی که آسان گابریلسون و گوستاف لارسون تصمیم گرفتند خودرویی متناسب با شرایط آب‌وهوایی و جاده‌های این کشور بسازند. اولین محصول شرکت، با نام ÖV4، خودرویی روباز با موتور چهارسیلندر بود که در ۱۴ آوریل همان سال از خط تولید خارج شد. ولوو در ابتدا بخشی از مجموعه صنعتی SKF تولیدکننده بلبرینگ بود و به‌تدریج فعالیت خود را از یک کارخانه محدود به خودروسازی بین‌المللی گسترش داد.
سال‌های اول با تولید خودروهای ساده و مقاوم سپری شد، اما نقطه عطف شرکت در دهه ۱۹۴۰ رقم خورد. مدل PV444 که در سال ۱۹۴۴ معرفی و از سال ۱۹۴۷ تولید شد، به گسترش بازار ولوو کمک کرد. این خودرو با ساختار یکپارچه بدنه و ابعاد جمع‌وجور، برای خانواده‌ها جذابیت داشت و زمینه صادرات گسترده‌تر محصولات سوئدی را فراهم کرد.

### ایمنی؛ هویت اصلی برند

ولوو به‌تدریج ایمنی را به مهم‌ترین ویژگی محصولات خود تبدیل کرد. در سال ۱۹۵۹، نیلس بولین، مهندس این شرکت، کمربند ایمنی سه‌نقطه‌ای را توسعه داد؛ فناوری مهمی که ولوو امکان استفاده عمومی از امتیاز اختراع آن را فراهم کرد. این تصمیم سهم مهمی در گسترش یکی از مؤثرترین تجهیزات حفاظت از سرنشینان داشت.
در دهه‌های بعد، مدل‌هایی مانند آمازون، سری ۱۴۰ و سپس سری ۲۴۰، جایگاه شرکت را در بازارهای اروپا و آمریکای شمالی تقویت کردند. ولوو همچنین در زمینه صندلی کودک رو به عقب، حفاظت در برخورد جانبی و کاهش آلایندگی موتورهای بنزینی سرمایه‌گذاری کرد.

### از فورد تا جیلی

سال ۱۹۹۹ فصل تازه‌ای در مالکیت شرکت رقم زد؛ زمانی که فورد، ولوو کارز را خریداری کرد. این معامله به حضور برند سوئدی در گروه خودروسازی آمریکایی انجامید، اما در سال ۲۰۱۰ فورد مالکیت ولوو کارز را به گروه چینی جیلی واگذار کرد. این تغییر، زمینه سرمایه‌گذاری گسترده‌تر در طراحی، پلتفرم‌ها و محصولات جدید را فراهم ساخت.
ولوو پس از این انتقال، هویت سوئدی خود را حفظ کرد و همزمان همکاری صنعتی و تجاری خود با چین را گسترش داد. معرفی نسل جدید XC90 در سال ۲۰۱۴، نقطه مهمی در بازسازی سبد محصولات شرکت بود. این خودرو بر پایه معماری جدید SPA ساخته شد و زبان طراحی تازه‌ای را به نمایش گذاشت. پس از آن، مدل‌های XC60 و S90 نیز در مسیر نوسازی محصولات قرار گرفتند.

### ورود به عصر برقی

از نیمه دوم دهه ۲۰۱۰، برقی‌سازی به یکی از محورهای اصلی راهبرد ولوو تبدیل شد. معرفی XC40 تمام‌برقی در سال ۲۰۱۹، گامی مهم در این مسیر بود. این شرکت سپس توسعه خودروهای هیبریدی و تمام‌برقی را ادامه داد و مدل‌هایی مانند EX30 و EX90 را به سبد محصولات خود افزود. همزمان، فناوری‌های کمک‌راننده، سامانه‌های ارتباطی و تجهیزات پیشرفته حفاظت از سرنشینان اهمیت بیشتری پیدا کردند. ولوو کارز و ولوو گروپ، با وجود نام مشترک، دو مجموعه مستقل هستند. ولوو کارز بر خودروهای سواری تمرکز دارد، در حالی که ولوو گروپ عمدتاً در حوزه کامیون، اتوبوس و تجهیزات صنعتی فعالیت می‌کند. این تمایز برای شناخت تاریخچه برند اهمیت دارد؛ زیرا بخش مهمی از شهرت جهانی نام ولوو به کامیون‌های آن مربوط است، اما مسیر خودروهای سواری داستان مستقلی دارد.

### ردپای ولوو در ایران

حضور خودروهای سواری ولوو در ایران سابقه‌ای قدیمی دارد. یکی از نمونه‌های مستند این ارتباط به سال ۱۹۳۸ بازمی‌گردد؛ زمانی که آخرین دستگاه از مدل PV36 ساخت ولوو به تهران رسید تا در اختیار سفیر سوئد در ایران قرار گیرد. این خودرو نشان می‌دهد ارتباط محصولات این شرکت با ایران، حتی پیش از گسترش جهانی برند، شکل گرفته بود. در دهه‌های بعد، شماری از خودروهای سواری ولوو از مسیر واردات به بازار ایران راه یافتند. مدل‌های قدیمی‌تر و سپس سری‌های ۲۴۰، ۷۴۰ و ۸۵۰ در میان علاقه‌مندان خودروهای اروپایی شناخته شده‌اند. در سال‌های جدیدتر نیز مدل‌هایی مانند S60، C70، C30 و شاسی‌بلند XC60 در بازار ایران دیده شدند. با این حال، محدودیت واردات، شرایط تحریم و دشواری تأمین قطعات، دسترسی به محصولات جدید و خدمات پس از فروش را محدود کرده است.
امروز ولوو در تلاش است میراث ایمنی خود را با برقی‌سازی و فناوری‌های دیجیتال پیوند دهد. مسیر این خودروساز نشان می‌دهد چگونه یک شرکت سوئدی با تکیه بر کیفیت، ایمنی و سازگاری با تحولات صنعت، از تولیدکننده‌ای محلی به برندی جهانی تبدیل شده است؛ برندی که آینده آن بیش از گذشته به خودروهای برقی وابسته خواهد بود.

منبع: وب‌سایت رسمی ولوو کارز