ایران
Iran Newspaper

خبر خودرو

هشدار سازمان حمایت به خریداران خودروهای نوشماره

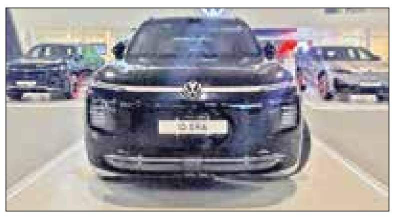
مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گفت: «خریداران خودرو در صورت مشاهده هرگونه تخلف، دریافت وجوه غیرقانونی، پیش‌فروش بدون مجوز یا مواجهه با آگهی‌های تبلیغاتی مشکوک، مراتب را از طریق سامانه پاسخگویی ۱۲۴، سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت استان‌ها یا سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان گزارش کنند تا مطابق مقررات رسیدگی و پیگیری لازم انجام شود.»

ابراهیم سالاری، مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان توصیه‌هایی را به خریداران خودرو داشت و گفت: «در راستای صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان و به منظور آگاهی‌بخشی و پیشگیری از بروز تخلفات در عرضه و پیش‌فروش خودرو، خریداران باید ملاحظاتی را در دستور کار قرار دهند.» او ادامه داد: «براساس مصوبه شماره ۸۳۶ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۸ شورای رقابت، مفاد مصوبه شماره ۴۷۳ مبنی بر اینکه «بخشی از قیمت خودرو که در زمان ثبت‌نام به عنوان پیش‌پرداخت از سوی خریدار پرداخت شده است، مشمول تورم بخشی احتمالی نخواهد شد و صرفاً مانده قیمت خودرو مشمول تعدیل خواهد بود»، صرفاً در قراردادهای پیش‌فروش خودروهای تولید داخل قابل اعمال بوده و شامل خودروهای مونتاژی و قراردادهای مشارکت در تولید نمی‌شود.» به گزارش ایلنا، مدیرکل اداره نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان با تأکید بر اینکه در خصوص خودروهای تولید داخل، شرایط فروش و پیش‌فروش صرفاً توسط شرکت اصلی تولیدکننده خودرو تعیین و اعلام می‌شود، گفت: «از این‌رو، به متقاضیان خرید خودرو توصیه می‌شود از انعقاد قرارداد با اشخاص حقیقی یا حقوقی غیر از شرکت تولیدکننده که با تبلیغات مختلف اقدام به دریافت تمام یا بخشی از بهای خودرو تحت عناوین مختلف می‌کنند، خودداری کنند.» سالاری افزود: «فروش خودرو توسط نمایندگی‌های رسمی خودروسازان تحت عنوان کاردکس صرفاً با قیمت رسمی و مصوب شرکت عرضه‌کننده مجاز است. دریافت هرگونه وجه مازاد بر قیمت رسمی اعلامی از سوی شرکت عرضه‌کننده، تخلف محسوب شده و از طریق مراجع ذی‌صلاح قابل پیگیری است.»

او افزود: «مصرف‌کنندگان در مواجهه با تبلیغات فروش فوری یا فروش اقساطی خودرو که در آنها مجموع مبلغ پیش‌پرداخت و اقساط تقریباً معادل قیمت روز خودرو تعیین شده و وعده تحویل خودرو در آینده داده می‌شود، لازم است با دقت و احتیاط بیشتری اقدام کنند؛ زیرا چنین شیوه‌هایی می‌توانند نشانه‌ای از فعالیت‌های غیرمجاز یا معاملات پرریسک باشد.»

ماشین وارداتی

فولکس‌واگن با یک غول ۵۱۰ اسب بخاری به تهران آمد



یکی از خودروهای متفاوت حاضر در هفتمین نمایشگاه خودروی تهران، فولکس‌واگن ID.ERA 9X بود؛ شاسی‌بلندی بزرگ با ۵۱۰ اسب بخار قدرت که می‌خواهد نگرانی از تمام شدن شارژ باتری را به مسأله‌ای کم‌اهمیت‌تر تبدیل کند. این محصول تازه فولکس‌واگن با ترکیب نیروی محرکه برقی و یک موتور بنزینی، رویکردی متفاوت به برقی‌سازی دارد؛ رویکردی که قرار است هم لذت رانندگی برقی را حفظ کند و هم امکان پیمودن مسیرهای طولانی را فراهم آورد. ID.ERA 9X در نگاه اول با ابعاد بزرگ و طراحی مدرن خود جلب توجه می‌کند، اما ویژگی اصلی آن زیر بدنه پنهان شده است. این خودرو از سامانه محرکه برقی بردافزا یا EREV بهره می‌برد؛ ساختاری که در آن، چرخ‌ها به کمک موتورهای الکتریکی حرکت می‌کنند و موتور بنزینی وظیفه تولید برق موردنیاز مجموعه را برعهده دارد. به این ترتیب، یک پیشرانه ۱.۵ لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۴۱ اسب بخار در خودرو حضور دارد، اما نیروی خود را مستقیماً به چرخ‌ها منتقل نمی‌کند. در کنار این موتور، دو پیشرانه الکتریکی قرار گرفته‌اند؛ موتور ۱۶۰ کیلوواتی در محور جلو و موتور ۲۲۰ کیلوواتی در محور عقب. حاصل همکاری این مجموعه، قدرتی معادل ۵۱۰ اسب بخار و گشتاور ۶۶۰ نیوتن‌متر است. با چنین مشخصاتی، این شاسی‌بلند بزرگ می‌تواند در حدود ۵.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ شتابی که از توانایی حرکتی قابل توجه آن حکایت دارد. باتری ۶۵.۲ کیلووات‌ساعتی از نوع NMC، امکان پیمایش تمام‌برقی بین ۳۲۱ تا ۴۰۶ کیلومتر را فراهم می‌کند؛ رقمی که بسته به چرخه آزمایش متفاوت است. با ورود موتور بنزینی به مدار تولید برق، برد ترکیبی خودرو به حدود ۱۶۵۰ کیلومتر افزایش می‌یابد. همین ویژگی می‌تواند برای رانندگانی که به خودروهای برقی علاقه دارند، اما همیشه به ایستگاه شارژ دسترسی ندارند، جذاب باشد. فولکس‌واگن برای کاهش زمان توقف نیز به معماری ۸۰۰ ولتی روی آورده است. طبق اطلاعات اعلام‌شده، باتری می‌تواند در شرایط مناسب طی حدود ۱۶ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد شارژ برسد. با این حال، موفقیت ID.ERA 9X در بازار ایران تنها به قدرت و برد آن وابسته نیست؛ قیمت نهایی، خدمات پس از فروش و دسترسی به زیرساخت‌های شارژ نیز تعیین می‌کنند که این شاسی‌بلند پیشرفته تا چه اندازه می‌تواند نظر خریداران ایرانی را جلب کند.

وزیر صمت در دیدار با اعضای انجمن خودروسازان مطرح کرد

ضرورت ایجاد راهکارهای جدید برای افزایش تولید

کاهش هزینه‌های تولید، افزایش عمق ساخت داخل و ارتقای کیفیت، سه اولویت صنعت خودرو است

گزارش

گروه خودرو

شکایت خریداران از خودروسازان به دلیل تأخیر در تحویل خودروها کار را به جایی رسانده که وزیر صمت هم به این موضوع واکنش نشان داد. از سوی دیگر، سیدمحمد اتابک از ارتقای کیفیت خودروهای ساخت داخل نیز سخن گفت. وزیر صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر ضرورت حفظ مزیت تولید در صنعت خودرو گفت: «توسعه پلتفرم‌های مشترک، کاهش هزینه‌های تولید، افزایش عمق ساخت داخل و ارتقای کیفیت باید با هدف پاسخگویی به نیاز بازار و کاهش نارضایتی مردم دنبال شود.» به گزارش وزارت صمت، سیدمحمد اتابک در دیدار با اعضای انجمن خودروسازان در روز دوشنبه ۲۷ مهرماه با اشاره به جایگاه صنعت خودرو در اقتصاد کشور اظهار کرد: «صنعت خودرو از نظر تأثیرگذاری بر تولید ناخالص داخلی (GDP)، اشتغال و زنجیره تأمین، از اهمیت بالایی برخوردار است و از این‌رو، باید با اتخاذ سیاست‌های مناسب، مزیت تولید در این صنعت حفظ و تقویت شود.»

افزایش شکایت‌های مردمی از خودروسازان

وزیر صمت، با اشاره به افزایش شکایت‌های مردمی از خودروسازان افزود: «کاهش نارضایتی عمومی و اصلاح نگرش جامعه نسبت به صنعت خودرو، مستلزم توجه جدی به افزایش تولید خودرو، کیفیت محصولات، ارتقای خدمات و پاسخگویی مؤثرتر به مطالبات مردم است.» وزیر صمت با تأکید بر ضرورت بازنگری در استانداردهای خودرو تصریح کرد: «اصلاح و ارتقای استانداردهای صنعت خودرو باید با نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت و همکاری انجمن خودروسازان دنبال شود تا با افزایش کیفیت محصولات، زمینه تقویت اعتماد عمومی نیز فراهم شود.»

اتابک گفت: «با توجه به شرایط کشور، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و ضرورت حفظ اشتغال، باید سهم ساخت داخل در تولید خودرو با هدف کاهش مصارف ارزی در صنعت خودرو افزایش یابد.»

طراحی و توسعه پلتفرم‌های مشترک

اتابک بر ضرورت همکاری خودروسازان بزرگ برای طراحی و توسعه پلتفرم‌های مشترک تأکید کرد و افزود: «انتظار می‌رود خودروسازان بزرگ کشور با همکاری انجمن خودروسازان، تولید خودروهای اقتصادی و متناسب با توان خرید مردم را در دستور کار قرار دهند. این رویکرد می‌تواند با کاهش هزینه‌های تولید، زمینه افزایش تیراژ، ارتقای رقابت‌پذیری را فراهم کند.» وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اهمیت تأمین پایدار انرژی و مواد اولیه برای تداوم تولید اظهار امیدواری کرد که با تأمین برق و گاز مورد نیاز واحدهای صنعتی در نیمه دوم سال و همچنین تأمین فولاد مورد نیاز خودروسازان، امکان افزایش تولید خودرو در سال جاری فراهم شود.

او گفت: «افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه ساخت داخل باید به‌صورت هم‌زمان دنبال شود تا صنعت خودرو با حفظ ظرفیت‌های اشتغالزایی و تولیدی خود، بتواند نیاز بازار داخلی را بهتر تأمین کند و سهم بیشتری در رشد اقتصادی کشور داشته باشد.»

> **وزیر صمت:**
> اصلاح و ارتقای استانداردهای صنعت خودرو باید با نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت و همکاری انجمن خودروسازان دنبال شود تا ضمن افزایش کیفیت محصولات، زمینه تقویت اعتماد عمومی نیز فراهم شود

راهکارهای کم اثر کردن تحریم‌ها بر صنعت خودرو

وزیر صمت در پایان تأکید کرد: «با توجه به تحریم‌ها، ریسک‌های ناشی از محدودیت‌های ایجاد شده در حوزه خودرو و زنجیره تأمین، بررسی و راهکارهای لازم ارائه شود تا چنانچه نیاز به تغییر سیاست‌ها و راهکارهای حاکمیتی باشد، وزارت صمت نسبت به تغییرات متناسب با محدودیت‌های ایجاد شده به منظور کاهش ریسک‌ها و تداوم تولید اقدام کند.» سرفصل‌های مهم در این جلسه شامل مشکلات تحریم، لجستیک، تأمین قطعات، تیراژ تولید، مشکلات خودروسازان، تأثیر تحریم‌ها برخودروسازی داخلی، حواشی تخصیص ارز، نحوه قیمت‌گذاری خودروها و همچنین حل مشکلات برای ادامه تولید بود.

برش

اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری خودرو ضروری است

در اوایل مهرماه در جلسه نمایندگان مجلس و کمیسیون اصل نود قانون اساسی که با حضور سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، به منظور بررسی چالش‌های صنعت خودرو، آخرین وضعیت سامانه جامع تجارت، عملکرد معادن کشور و روند تکمیل طرح شناسه کالا برگزار شد، وزیر صمت به مشکلات صنعت خودرو اشاره کرد. وزیر صنعت، معدن و تجارت، با اشاره به چالش‌های موجود در نحوه قیمت‌گذاری خودروهای داخلی، اعلام کرد: «سازوکارهای پیش‌بینی شده توسط قانونگذار، دیگر پاسخگوی شرایط فعلی بازار نیستند و وزارت صمت بارها موضع خود را در خصوص ناکارآمدی مدل‌های فعلی قیمت‌گذاری اعلام کرده است.» او تصریح کرد: «این وزارتخانه تمامی اشکالات موجود در سیستم قیمت‌گذاری را در قالب گزارش‌های تفصیلی به شورای رقابت و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط ارسال کرده است. تغییر این رویه نیازمند تصمیم‌گیری در سطوح کلان است و وزارت صمت پیشقدم در تبیین این اشکالات و اعلام موضع رسمی شده است.»

شاسی‌بلندی که آرام‌آرام جدی‌تر می‌شود

تانگ جدید با قدرت ترکیبی ۶۹۱ اسب بخار و حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، در آستانه عرضه در بازار چین قرار دارد

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

نسل جدید بی‌وای‌دی تانگ برقی هنوز به بازار نیامده، اما همین اطلاعات اولیه نشان می‌دهد قرار است با خودرویی بسیار متفاوت از گذشته روبه‌رو باشیم. تانگ جدید با دو موتور برقی و سامانه چهارچرخ محرک، ۶۹۱ اسب‌بخار قدرت دارد و می‌تواند به حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ اعدادی که آن را از یک شاسی‌بلند خانوادگی معمولی فاصله می‌دهد.

تانگ بزرگ‌تر شد

به گزارش سایت carnewschina، اطلاعات نسل جدید تانگ در فهرست خودروهای پیشنهادی برای عرضه در چین منتشر شده است. بر اساس این اطلاعات، خودرو ۵۰۴۵ میلی‌متر طول، ۱۹۸۰ میلی‌متر عرض و ۱۷۴۰ میلی‌متر ارتفاع دارد. فاصله محوری آن نیز به ۲۹۵۰ میلی‌متر می‌رسد و وزن خودرو ۲۵۲۰ کیلوگرم اعلام شده است.

این اعداد در مقایسه با نسل دوم تانگ، رشد قابل‌توجهی را نشان می‌دهند. تانگ جدید حدود ۱۴۵ میلی‌متر کشیده‌تر شده و فاصله محوری آن نیز ۱۳۰ میلی‌متر افزایش پیدا کرده است. با این حال، برخلاف نسل قبلی که با شش یا هفت صندلی عرضه می‌شد، نسخه جدید فعلاً با آرایش پنج‌نفره معرفی شده است.

دو موتور و ۶۹۱ اسب‌بخار قدرت

مهم‌ترین تغییر تانگ جدید را باید زیر بدنه جست‌وجو کرد. این شاسی‌بلند به دو موتور برقی مجهز شده که یکی روی محور جلو و دیگری روی محور عقب قرار دارد.

موتور جلو از نوع جریان متناوب است و حداکثر ۲۱۵ کیلووات قدرت تولید می‌کند. موتور عقب نیز از نوع آهن‌ربای دائم بوده و توان آن به ۳۰۰ کیلووات می‌رسد. مجموع توان دو موتور ۵۱۵ کیلووات، معادل حدود ۶۹۱ اسب‌بخار، اعلام شده است.

قدرت بالا البته تنها نکته قابل‌توجه نیست. تانگ جدید می‌تواند تا ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد؛ رقمی که برای یک شاسی‌بلند برقی خانوادگی بسیار بالاست و نسبت به نسخه چهارچرخ محرک نسل قبلی، ۷۰ کیلومتر بر ساعت افزایش نشان می‌دهد.

هنوز یک عدد مهم مشخص نیست

بی‌وای‌دی فعلاً درباره ظرفیت باتری و برد دقیق این نسخه اطلاعات کاملی منتشر نکرده است. تنها می‌دانیم که تانگ جدید از باتری لیتیوم آهن فسفات استفاده می‌کند. این باتری‌ها توسط مجموعه‌های وابسته به بی‌وای‌دی تأمین و مونتاژ می‌شوند.

نسل سوم تانگ در مجموع با باتری‌هایی با ظرفیت ۸۸.۶۸۲ و ۱۰۵.۷۹۲ کیلووات‌ساعت معرفی شده و برد اعلامی نسخه‌های مختلف آن بین ۷۳۰ تا ۸۵۰ کیلومتر است. با این حال، هنوز مشخص نیست نسخه ۶۹۱ اسب‌بخاری دقیقاً از کدام باتری استفاده خواهد کرد و با یک بار شارژ چه مسافتی را طی می‌کند. به همین دلیل، فعلاً نمی‌توان درباره برد واقعی یا سرعت شارژ این نسخه با اطمینان صحبت کرد.

تانگ فقط برای خانواده‌ها نیست

بی‌وای‌دی پیش از این نسخه بزرگ‌تر تانگ را نیز در چین معرفی کرده بود؛ خودرویی که با طول ۵۲۶۳ میلی‌متر و فاصله محوری ۳۱۳۰ میلی‌متر، حتی از تانگ جدید هم بزرگ‌تر است و هفت صندلی دارد.

هنوز مشخص نیست بی‌وای‌دی دقیقاً چه تفاوتی میان این مدل و تانگ پنج‌نفره جدید در نظر گرفته است، اما به نظر می‌رسد این شرکت قصد دارد خانواده تانگ را در چند اندازه و با کاربردهای متفاوت گسترش دهد.

تعلیق بادی و سامانه‌های کمک‌راننده

در بخش فنی، گزارش‌ها از استفاده تانگ جدید از سامانه تعلیق بادی هوشمند بی‌وای‌دی خبر می‌دهند. این سامانه می‌تواند ارتفاع و وضعیت بدنه را متناسب با شرایط رانندگی تنظیم کند.

همچنین تصاویر منتشرشده نشان می‌دهند خودرو به حسگرهای مختلف و یک حسگر لیزری روی سقف مجهز شده است. این تجهیزات بخشی از مجموعه سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته بی‌وای‌دی هستند که در بازار چین با نام «چشم خدا» شناخته می‌شوند. البته هنوز مشخص نیست همه این امکانات در نسخه نهایی به‌صورت استاندارد ارائه خواهند شد یا برخی از آنها به‌عنوان تجهیزات سفارشی در دسترس خواهند بود.

کابینی که بیشتر به یک نمایشگر بزرگ شبیه است

در فضای داخلی نیز تانگ جدید مسیر خودروهای برقی مدرن را دنبال می‌کند. تصاویر منتشرشده از نمایشگر بزرگی در قسمت مقابل سرنشینان حکایت دارند و یک نمایشگر مرکزی ۳۰ اینچی نیز روی داشبورد قرار گرفته است.

این نمایشگر به شکلی طراحی شده که کاربر بتواند بخش‌های مختلف آن را جابه‌جا و اندازه پنجره‌ها را تغییر دهد. سقف شیشه‌ای بزرگ نیز از دیگر امکاناتی است که برای این خودرو گزارش شده است.

با این حال، بخشی از این اطلاعات هنوز از سوی بی‌وای‌دی به‌طور رسمی تأیید نشده و باید تا معرفی نهایی خودرو منتظر ماند.

نسل جدید تانگ قرار است در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۶ وارد بازار چین شود. آنچه تاکنون از این خودرو مشخص شده، تصویری از یک شاسی‌بلند برقی بزرگ و قدرتمند است که بی‌وای‌دی تلاش کرده آن را از یک خودروی صرفاً خانوادگی فراتر ببرد. ۶۹۱ اسب‌بخار قدرت و سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، در کنار سامانه چهارچرخ محرک و فناوری‌های پیشرفته، نشان می‌دهد تانگ جدید قرار است جایگاه متفاوتی در میان محصولات برقی بی‌وای‌دی پیدا کند؛ هرچند برای قضاوت دقیق‌تر، هنوز باید مشخصات باتری، برد و قیمت نهایی آن اعلام شود.

تاریخچه شرکت‌ها

جنسیس؛ رویای لوکس کره‌ای

از هیوندای تا رقابت جهانی آغاز یک مسیر تازه

گروه خودرو

داستان جنسیس از تصمیم هیوندای برای ورود جدی‌تر به بازار خودروهای لوکس آغاز شد. این خودروساز کره‌ای که سال‌ها با خودروهای اقتصادی و خانوادگی شناخته می‌شد، در سال ۲۰۰۸ سدان هیوندای جنسیس را معرفی کرد؛ خودرویی با پیشرانه‌های قدرتمند، کابین جادار و امکانات رفاهی که نشان می‌داد هیوندای قصد دارد فراتر از جایگاه سنتی خود حرکت کند. نسل دوم این سدان در سال ۲۰۱۳ معرفی شد و تجربه شرکت را در ساخت خودروهای ممتاز افزایش داد. سرانجام در نوامبر ۲۰۱۵، هیوندای جنسیس را به‌عنوان برندی مستقل برای خودروهای لوکس معرفی کرد. هدف این تصمیم، ایجاد هویتی متمایز و رقابت جدی‌تر با خودروسازان مطرح آلمانی و ژاپنی بود.

شکل‌گیری خانواده محصولات

نخستین پرچمدار برند جدید، G90 بود که در سال ۲۰۱۵ رونمایی شد. این سدان بزرگ با فضای داخلی وسیع، امکانات رفاهی و فناوری‌های ایمنی، جایگاه محصولات تشریفاتی را هدف گرفت. پس از آن، G80 و G70 به خانواده جنسیس پیوستند تا این برند بتواند مشتریان بیشتری را پوشش دهد؛ از علاقه‌مندان به سدان‌های بزرگ و راحت تا خریدارانی که رانندگی اسپرت‌تر را ترجیح می‌دادند. جنسیس برای ساخت هویتی مستقل، به طراحی اهمیت ویژه‌ای داد. جلوپنجره شاخص، چراغ‌های دوتایی و خطوط منظم بدنه، به امضای بصری محصولات آن تبدیل شدند. در کابین نیز کیفیت مواد، راحتی صندلی‌ها و ترکیب فناوری‌های جدید با کنترل‌های کاربردی، نقش مهمی در تعریف تجربه لوکس این خودروها داشت.

حرکت به سوی شاسی‌بلندها

تغییر سلیقه مشتریان و افزایش تقاضا برای شاسی‌بلندهای لوکس، جنسیس را به توسعه محصولات تازه سوق داد. این برند در سال ۲۰۲۰، GV80 را به‌عنوان اولین شاسی‌بلند خود معرفی کرد. GV70 نیز در ادامه به این خانواده اضافه شد و امکان رقابت در بخش پرتقاضای شاسی‌بلندهای ممتاز را افزایش داد. همزمان، جنسیس مسیر برقی‌سازی را دنبال کرد. GV60 به‌عنوان خودروی تمام‌برقی معرفی شد و نسخه‌های برقی برخی محصولات دیگر نیز در برنامه شرکت قرار گرفتند. توسعه پروژه مگما با تمرکز بر عملکرد و طراحی اسپرت‌تر، نشان داد جنسیس قصد دارد دامنه هویت خود را از خودروهای آرام و مجلل فراتر ببرد.

جنسیس در ایران

نام جنسیس پیش از استقلال این برند نیز برای خریداران ایرانی آشنا بود. سدان هیوندای جنسیس در اواخر دهه ۱۳۸۰ خورشیدی به بازار ایران راه یافت و به‌دلیل موتور شش‌سیلندر، امکانات رفاهی، فضای کابین و سواری نرم، مورد توجه علاقه‌مندان خودروهای لوکس قرار گرفت. این خودرو در دوره‌ای عرضه شد که محصولات کره‌ای سهم مهمی از بازار خودروهای وارداتی ایران را به خود اختصاص داده بودند.

با این حال، حضور هیوندای جنسیس در ایران را نباید با عرضه گسترده محصولات برند مستقل جنسیس یکسان دانست. محدودیت‌های واردات، ضوابط مربوط به حجم موتور و دشواری تأمین قطعات، ورود و استفاده از مدل‌های جدید را با چالش روبه‌رو کرده است. در سال ۱۴۰۵، عرضه مدل‌هایی از این برند از جمله G80 و GV70 از سوی واردکنندگان مطرح شد. G80 سدان لوکس و GV70 شاسی‌بلندی است که خریداران خواهان خودروهای ممتاز را هدف قرار می‌دهد. با این حال، موفقیت آنها در بازار ایران به قیمت نهایی، استمرار واردات، خدمات پس از فروش و دسترسی به قطعات وابسته است.

آینده یک برند جوان

جنسیس در کمتر از یک دهه فعالیت مستقل توانسته است از نامی وابسته به هیوندای به برندی با هویت طراحی و سبد محصولات مشخص تبدیل شود. این شرکت همچنان برای رقابت با خودروسازان باسابقه لوکس باید اعتماد مشتریان را در بازارهای مختلف تقویت کند. آینده آن به کیفیت محصولات، توسعه فناوری‌های برقی و توانایی حفظ تمایز در بازاری رقابتی وابسته خواهد بود. جنسیس طی یک دهه فعالیت مستقل نشان داده است که خودروسازی کره جنوبی توانایی حضور در بازاری فراتر از خودروهای اقتصادی را دارد. چالش پیش روی این برند، تبدیل موفقیت اولیه به جایگاهی پایدار در برابر رقبایی است که دهه‌ها تجربه در بازار خودروهای لوکس دارند.

منبع: گروه هیوندای موتور
تاریخچه ده ساله جنسیس