

خبر خودرو

سخنگوی وزارت صمت اعلام کرد

تداوم توقف ثبت سفارش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج



ثبت سفارش واردات خودروی سواری در رویه ایرانیان مقیم خارج از کشور متوقف است و امکان ثبت سفارش جدید در این چارچوب وجود ندارد. به گزارش ایسنا، طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، سخنگوی وزارت صمت با اشاره به اخبار منتشر شده در رسانه‌ها درباره واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور گفت: «همان‌گونه که پیش‌تر نیز اعلام شده است، ثبت سفارش واردات خودروی سواری در این رویه متوقف شده و در حال حاضر امکان ثبت سفارش جدید وجود ندارد.»

او افزود: «نامه مورخ ۱۱ شهریور ۱۴۰۵ سازمان توسعه تجارت ایران خطاب به گمرک جمهوری اسلامی ایران که مبنای انتشار برخی اخبار در رسانه‌ها قرار گرفته، مربوط به دوره پیش از توقف ثبت سفارش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور است و ناظر بر شرایط فعلی نیست.»

سخنگوی وزارت صمت تأکید کرد: «با توجه به توقف این رویه، امکان ثبت سفارش واردات خودروی سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور در حال حاضر وجود ندارد.»

پیش از این خبر آمده بود که مهلت نهایی واردات خودرو برای ایرانیان خارج از کشور تا پایان ۱۴۰۵ تمدید شده و ثبت سفارش‌ها از سر گرفته شده است. حالا اظهارات سخنگوی وزارت صمت نشان می‌دهد که ثبت سفارش واردات خودروی سواری ایرانیان مقیم خارج از کشور همچنان متوقف است و گشایشی در این خصوص صورت نگرفته است.

ماشین وارداتی

مزدا CX-30

کراس اور ژاپنی با چهره‌ای متفاوت



در میان کراس اورهای وارداتی بازار ایران، مزدا CX-30 با طراحی متناسب، ابعاد جمع‌وجور و تکیه بر ترکیب فنی متعارف، جایگاه متفاوتی دارد. این محصول خودروساز ژاپنی که به بازار ایران راه پیدا کرده، به جای استفاده از طراحی‌های اغراق‌آمیز، بر تناسب خطوط بدنه و هماهنگی اجزای ظاهری تکیه می‌کند. ابعاد جمع‌وجور خودرو نیز می‌تواند آن را به گزینه‌ای قابل توجه برای تردد‌های شهری تبدیل کند؛ هرچند قیمت بالای آن، انتخابش را به تصمیمی جدی برای خریداران تبدیل کرده است.

مزدا CX-30 وارداتی به ایران از یک پیش‌رانه ۲ لیتری تنفس طبیعی خانواده Skyactiv-G بهره می‌برد که توان تولید ۱۵۵ اسب بخار قدرت و ۲۱۳ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی این موتور از طریق گیربکس شش‌سرعه اتوماتیک AT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. استفاده از موتور تنفس طبیعی در کنار گیربکس اتوماتیک متعارف، ترکیبی است که می‌تواند برای علاقه‌مندان به رانندگی روان و عملکرد قابل پیش‌بینی در استفاده روزمره جذاب باشد. این خودرو همچنین به سامانه i-stop مجهز است که هنگام توقف، در صورت فراهم بودن شرایط لازم، موتور را خاموش می‌کند تا مصرف سوخت در تفرایک کاهش یابد.

در بخش تجهیزات ایمنی و رفاهی نیز CX-30 فهرست قابل توجهی از امکانات را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. چراغ‌های جلوی LED تطبیقی، کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، سامانه حفظ حرکت بین خطوط، پایش نقطه کور، هشدار برخورد از جلو و ترمز اضطراری جلو از جمله تجهیزات کمک‌راننده این کراس‌اور هستند. هفت کیسه هوا و سامانه‌های کنترل پایداری و کنترل کشش نیز در بخش ایمنی قرار می‌گیرند. نمایشگر هشت اینچی، پشتیبانی از Android Auto و Apple CarPlay، سیستم صوتی شش‌بلندگو، سانروف، دوربین عقب، ترمز پارک برقی، اتوهلد و صندلی راننده برقی مجهز به حافظه، بخشی از امکانات رفاهی خودرو را تشکیل می‌دهند.

براساس اعلام رسمی، قیمت نهایی فروش مدل ۲۰۲۵ این خودرو در سامانه اتونوین ۱۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان تعیین شده است. در چنین محدوده‌ای، CX-30 باید با رقبایی مقایسه شود که ممکن است فضای کابین بزرگ‌تر یا امکانات متفاوتی ارائه دهند. با این حال، طراحی متمایز، ابعاد مناسب شهری و ترکیب فنی آن می‌تواند برای خریدارانی که به دنبال یک کراس‌اور ژاپنی با مشخصات متعارف هستند، جذابیت داشته باشد.

عرضه خودروهای وارداتی بدون قرعه‌کشی و حساب وکالتی آغاز شد

رقابت وارداتی‌ها در دور جدید فروش خودرو



گزارش

گروه خودرو

پلاکین هیبرید ولوو با قیمت‌هایی به‌مراتب بالاتر قرار گرفته‌اند. ولوو XC70 مدل ۲۰۲۶ با قیمت قطعی ۲۱ میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان و موعد تحویل ۹۰ روزه عرضه می‌شود. پیش‌پرداخت آن ۸ میلیارد تومان است و طبق شرایط اعلام‌شده، متقاضیان خرید محصولات ولوو باید ۵۰۰ میلیون تومان نیز در حساب بانکی خود مسدود کنند.

از نظر فنی، ولوو XC70 به مجموعه‌ای پلاکین هیبرید شامل موتور بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشاژر با قدرت ۱۵۶ اسب بخار و دو موتور برقی با مجموع توان ۳۵۳ اسب بخار مجهز است. در ولوو S90 نیز یک موتور بنزینی ۲ لیتری توربوشاژر در کنار موتور برقی قرار گرفته است؛ قدرت این دو پیش‌رانه به‌ترتیب ۳۱۰ و ۱۴۵ اسب بخار اعلام شده و نیرو به هر چهار چرخ منتقل می‌شود.

ولوو S90 مدل ۲۰۲۶ هم با قیمت قطعی ۲۳ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان و موعد تحویل ۶۰ روزه در فهرست فروش قرار دارد. پیش‌پرداخت این سدان ۱۲ میلیارد تومان تعیین شده است. ثبت‌نام این سه خودرو از ۲۹ مهر تا ۷ آبان ادامه خواهد داشت. شرایط پرداخت هر خودرو تفاوت دارد و خریداران باید پیش از اقدام، جزئیات بخشنامه محصول موردنظر خود را بررسی کنند. در برخی طرح‌ها، پرداخت بخشی از قیمت خودرو در زمان ثبت درخواست و تسویه باقی‌مانده در مهلت تعیین شده ضروری است.

از مزدا CX-30 تا سدان لوکس و لوو

در میان خودروهای عرضه‌شده، مزدا CX-30 مدل ۲۰۲۵ با قیمت قطعی ۱۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و موعد تحویل ۳۰ روزه قرار دارد. متقاضیان این خودرو باید در مرحله ثبت درخواست، معادل ۱۰ درصد قیمت را بپردازند و باقی‌مانده وچه را پس از دریافت پیامک، ظرف یک هفته واریز کنند. در سوی دیگر این فهرست، دو محصول

از موتور بنزینی ۲ لیتری توربوشاژر و یک موتور برقی است. موتور بنزینی و برقی این سدان به ترتیب می‌توانند ۳۱۰ و ۱۴۵ اسب بخار توان و ۳۰۹ نیوتن متر گشتاور تولید کنند و به هر چهار چرخ خودرو تحویل دهند. یکی از مهم‌ترین مزایای ولوو S90 دو دیفرانسیل بودنش است که موجب می‌شود زمان شتاب‌گیری صفر تا صد خودرو به کمتر از ۵ ثانیه برسد.

تویوتا برقی با تحویل ۱۵ روز کاری

تویوتا bZ3X مدل ۲۰۲۵ یکی از گزینه‌های تمام‌برقی این دوره است که با قیمت قطعی ۸ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان، در رنگ سفید و با موعد تحویل ۱۵ روز کاری عرضه می‌شود. ثبت درخواست خرید این خودرو تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. این کراس‌اور به موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم مجهز است که حدود ۲۲۴ اسب بخار قدرت و ۲۱۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق گیربکس تک‌سرعته به چرخ‌ها می‌رسد و حداکثر سرعت خودرو ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

بی‌وای‌دی چین پلاس ارزان‌ترین گزینه این فهرست

در میان خودروهای معرفی‌شده، بی‌وای‌دی چین پلاس DM-i مدل ۲۰۲۵ با قیمت قطعی ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان،

درخواست خرید تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه دارد

دامنه قیمتی گسترده خودروهای این دوره، انتخاب را بیش از هر چیز به توان مالی خریداران و شرایط پرداخت وابسته می‌کند. با توجه به محدود بودن ظرفیت عرضه، متقاضیان باید علاوه بر قیمت نهایی، پیش‌پرداخت، زمان تحویل و جریمه تاخیر را نیز در تصمیم خود لحاظ کنند. ثبت درخواست خرید از ۲۹ مهرماه آغاز شده و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.



بشر

خدا حافظی با سدان محبوب!

جولیا کوادرینوگلیو تبدیل به کروک دونفره شد



بلندتری داده تا رانندگی در مسیرهای طولانی بهینه‌تر شود. به عبارت دیگر، این یک گرندتورر خواهد بود، نه یک خودروی تمام‌عیار مخصوص پیست.

آیا اصلاً ساخته می‌شود؟

فلاک‌گرو جولیا کوادرینوگلیو کاستانیا میلانو فقط یک طرح دیجیتالی است. این دفتر طراحی به مشتری با جیب پرودرکی واقعی از آلفارومئو نیاز دارد تا سفارش این پروژه تک‌تولید را بدهد. این شرکت در عین حال، این خودرو را بینمایه‌ای درباره دفترهای طراحی مستقل می‌داند؛ در روزگاری که خودروسازها به‌طور فزاینده‌ای شخصی‌سازی و طراحی را به داخل خانه خودشان می‌برند. اینکه آیا این پیشنهاد به واقعیت بدل می‌شود یا نه، باید دید. با این حال، ایده یک جولیا کروک سبک‌وزن با بدنه کربن و موتور V6 توثین توربو، روی کاغذ بسیار جذاب به نظر می‌رسد. فقط این که سازنده‌ها نتوانسته‌اند ما را از آن چهره الهام‌گرفته از پژو قانع کنند. اگر پروژه به پیش برود، امیدواریم خودروی نهایی بیشتر از فرانسوی، بی‌واسطه ایتالیایی به نظر برسد. این موضوع همچنین این پرسش را در ذهن ما ایجاد می‌کند که چرا آلفارومئو خانواده جولیا را با یک کوپه، کروک و حتی واکن گسترش نداد تا از صرفه‌مقیاس بهره‌مند شود. برای نسل فعلی دیگربرای این کار خیلی دیر است، اما دفترهای طراحی حاضرند به ازای قیمتی مناسب، این خلأ را پر کنند.

این اولین جولیا با بدنه سفارشی نیست

در این میان، کاستانیا میلانو اولین شرکتی نیست که فرصت خاص کردن هرچه بیشتر جولیا را می‌بیند. در سال ۲۰۲۲، راگانو از جولیا SWB راگانو رونمایی کرد؛ یک کوپه گیری او در که برای گرامیداشت رابطه دیرینه این خانه طراحی با خودروساز ایتالیایی ساخته شد. برخلاف کروک پیشنهادی کاستانیا میلانو، راگانو یک کوپه کوتاه‌شده با سقف ثابت بود، با بدنه سفارشی و ستنی‌تر.



بشر

تاریخچه شرکت‌ها

هیوندای؛ از یک کارخانه مونتاژ تا یکی از بازیگران بزرگ صنعت خودرو

روایت نزدیک به شش دهه تحول خودروساز کره‌ای



داستان هیوندای، پیش از آنکه به خودروهای امروزی و مدل‌های شناخته‌شده‌ای مانند سوناتا، النترا و توسان برسد، روایت صنعتی است که می‌خواست از یک بازار محدود فراتر برود و جایگاهی در میان خودروسازان جهان پیدا کند. شرکت هیوندای موتور در سال ۱۹۶۷ در کره جنوبی تأسیس شد؛ کشوری که در آن دوران، مسیربازسازی اقتصادی و صنعتی را طی می‌کرد و توسعه صنایع بزرگ، نقشی اساسی در برنامه‌های آن داشت. هیوندای از همان ابتدا به‌دنبال آن بود که با تکیه بر تولید صنعتی و انتقال دانش فنی، سهمی از بازار رو به رشد خودرو را به دست آورد. نخستین گام‌های این شرکت با تولید مستقل خودرو آغاز شد. هیوندای در سال ۱۹۶۸ کارخانه مونتاژ اولسان را تکمیل کرد و تولید خودرو کورتینا را با همکاری شرکت فورد آغاز کرد. این تجربه به شرکت کره‌ای فرصت داد تا با فرآیندهای تولید، استانداردهای صنعتی و الزامات ساخت خودرو آشنا شود. با این حال، مونتاژ محصولات دیگران نمی‌توانست مقصد نهایی باشد؛ هیوندای برای تبدیل شدن به یک خودروساز مستقل، باید محصولی با هویت و طراحی اختصاصی خود می‌ساخت.

خودرویی که مسیر را تغییر داد

نقطه عطف تاریخ هیوندای در میانه دهه ۱۹۷۰ رقم خورد. این شرکت برای توسعه اولین خودرو مستقل خود، از مهندسان و متخصصان خارجی کمک گرفت و طراحی بدنه را به جورتو جوجا، طراح سرشناس ایتالیایی، سپرد. نتیجه این همکاری، خودرویی به نام پونی بود که در سال ۱۹۷۴ در نمایشگاه خودرو تورین معرفی شد و نسخه تولیدی آن در دسامبر ۱۹۷۵ به بازار آمد.

عبور از مرزها؛ از اکسل تا سوناتا

دهه ۱۹۸۰ دوره‌ای تعیین‌کننده برای گسترش فعالیت‌های هیوندای بود. این شرکت با توسعه محصولات جدید، به بازارهای بزرگ‌تری چشم دوخت و در سال ۱۹۸۶ صادرات مهم هیوندای در بازار آمریکا تبدیل شد و به شناخته‌شدن نام این برند در خارج از آسیا کمک کرد. در همین سال، گرئجور نیز به‌عنوان محصولی بزرگ‌رو لوکس تر معرفی شد؛ نشانه‌ای از اینکه هیوندای قصد نداشت برای همیشه در محدوده خودروهای کوچک باقی بماند.

سوناتا که اولین نسل آن در سال ۱۹۸۵ معرفی شده بود، به‌تدریج به یکی از مهم‌ترین نام‌های این شرکت تبدیل شد. هیوندای در سال‌های بعد، با توسعه مدل‌هایی مانند النترا و اکسنت، سبد محصولات خود را گسترش داد و تلاش کرد برای گروه‌های مختلف مشتریان، از خریداران خودروهای جمع‌وجور تا خانواده‌هایی که به سدان‌های بزرگ‌تر نیاز داشتند، گزینه‌ای را اختیار داشته باشد. در این دوره، توسعه شبکه صادرات و حضور در بازارهای مختلف، به اندازه افزایش تنوع محصولات اهمیت پیدا کرد.

حرکت به سوی مهندسی مستقل

این شرکت به‌تدریج تلاش کرد وابستگی خود را به فناوری‌های بیرونی کاهش دهد و توان مهندسی داخلی را تقویت کند. توسعه موتور آلفا در سال ۱۹۹۱، به‌عنوان اولین موتور طراحی‌شده در کره جنوبی، یکی از نشانه‌های مهم این مسیر بود. ایجاد مراکز تحقیقاتی و توسعه محصولات تازه نیز به شرکت کمک کرد تا در زمینه طراحی، قوای محرکه و کیفیت ساخت، توان رقابتی بیشتری به دست آورد.

از توسان تا آیونیک؛ بازتعریف چهره هیوندای

با ورود به قرن بیست‌ویکم، هیوندای فصل تازه‌ای از رشد خود را آغاز کرد. افزایش سرمایه‌گذاری در طراحی، بهبود کیفیت ساخت و توسعه فناوری‌های ایمنی، به این شرکت کمک کرد تا تصویر قدیمی خود به‌عنوان تولیدکننده خودروهای اقتصادی را تغییر دهد. گسترش مراکز طراحی و مهندسی در خارج از کره جنوبی نیز باعث شد محصولات هیوندای با سلیقه و نیاز بازارهای مختلف هماهنگ‌تر شوند. در این میان، کراس‌اورهایی مانند سانتافه و توسان به بخش مهمی از سبد محصولات شرکت تبدیل شدند. این خودروها در دوره‌ای که تقاضا برای شاسی‌بلندها و کراس‌اورها در بازارهای جهانی رو به افزایش بود، به تقویت جایگاه هیوندای کمک کردند. در کنار آنها، مدل‌هایی مانند النترا و سوناتا نیز حضور خود را در کلاس سدان‌ها ادامه دادند.

هیوندای امروز دیگر تنها به تولید خودرو محدود نیست و فناوری‌های نرم‌افزاری، سامانه‌های کمک‌راننده، اتصال دیجیتال و توسعه راهکارهای مبتنی بر هیدروژن را نیز در برنامه‌های خود دنبال می‌کند. خریداری کیا در سال ۱۹۹۸ و توسعه برند‌هایی مانند جنسیس و N نیز به شکل‌گیری مجموعه‌ای گسترده‌تر از محصولات و توانمندی‌ها کمک کرده است. در واقع، مسیر این شرکت از مونتاژ کورتینا تا توسعه خودروهای برقی، نشان‌دهنده تلاش مستمر برای همراهی با تغییرات صنعت خودرو و حفظ رقابت‌پذیری در بازار جهانی است.

هیوندای در ایران

هیوندای در ایران سابقه‌ای طولانی دارد و مدل‌هایی مانند سانتافه، توسان، سوناتا و النترا طی سال‌های مختلف در بازار کشور حضور داشته‌اند. محدودیت‌های تجاری و تحریم‌ها، روند عرضه محصولات این برند و دسترسی به خدمات و قطعات را تحت تأثیر قرار داده‌اند؛ با این حال، در دوره تازه واردات خودرو، مدل‌هایی مانند توسان و النترا بار دیگر در فهرست عرضه قرار گرفته‌اند.

منبع: سایت هیوندای موتور