

خبر خودرو

پیش نویس شیوه جدید قیمت گذاری خودرو تهیه شد



مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان از تهیه پیش نویس شیوه جدید قیمت گذاری توسط معاونت صنایع ماشین آلات و تجهیزات این سازمان خبرداد. ابراهیم سالاری، مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در گفت وگو با ایلنا و در پاسخ به این سؤال که با توجه به افزایش دوباره قیمت محصولات یک خودروساز داخلی در هفته گذشته، آیا این افزایش قیمت مورد تأیید سازمان حمایت است یا خیر؟ گفت: «بخشی از افزایش قیمت محصولات این شرکت خودروساز در مهرماه براساس مصوبه هیأت وزیران و ناشی از تغییر ضوابط و افزایش هزینه های مرتبط با گواهی اسقاط خودرو بوده است. بخشی دیگر از افزایش قیمت محصولات نیز مربوط به قیمت های محاسباتی است که پیش تر بررسی و به شرکت اعلام شده بود و موضوع اعمال قیمت ها در ادامه مذاکرات و بررسی های صورت گرفته، با لحاظ ملاحظات مطرح شده، پیگیری شده است.»

مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در پاسخ به این سؤال که قرار بود فرمول قیمت گذاری خودرو توسط سازمان حمایت دوباره بازنگری شود، این بازنگری به کجا رسید و در چه مرحله ای است؟ گفت: «در مورد فرمول جدید قیمت گذاری خودرو؛ جلساتی با مشارکت دستگاه های مرتبط در مرکز ملی رقابت برگزار شد. پیش نویس شیوه جدید قیمت گذاری توسط معاونت صنایع ماشین آلات و تجهیزات تهیه شده که پس از اخذ نظر سایر مراجع ذی صلاح نهایی خواهد شد.»

مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه آیا اساساً سازمان حمایت ابزاری برای برخورد با افزایش قیمت بدون مجوز خودروسازان دارد یا خیر؟ گفت: «در صورت افزایش خودسرانه قیمت ها از سوی شرکت های عرضه کننده خودرو، ابتدا تذکرات لازم در خصوص توقف افزایش قیمت تا اعلام نظر نهایی به شرکت ها منعکس می شود.» سالاری افزود: «در صورت عدم توجه خودروسازان به تذکر و اعمال افزایش قیمت، اقدامات تعزیری لازم وفق قوانین صورت خواهد گرفت.»

ماشین وارداتی

ولوو XC70، بازگشت یک نام قدیمی با قلب برقی



ولوو XC70 در نسل جدید خود با تغییراتی در طراحی و قوای محرکه معرفی شده است. این خودرو که از سال ۲۰۲۵ در قالب یک کراس اوور پلاکین هیبرید به بازار آمده، در چین و با همکاری جیلی و ولوو تولید می شود و قرار است توسط یکی از شرکت های واردکننده به ایران عرضه شود. نسخه فول آپشن این خودرو از یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشاژر با فناوری تزریق مستقیم سوخت (T-GDI) و دو موتور الکتریکی استفاده می کند. موتور بنزینی توان تولید ۱۵۶ اسب بخار قدرت و ۲۵۵ نیوتن متر گشتاور دارد. دو موتور برقی نیز در مجموع ۱۳۵۷ اسب بخار قدرت تولید می کنند. سهم موتور الکتریکی جلو ۱۴۴ اسب بخار و سهم موتور عقب ۲۱۳ اسب بخار اعلام شده است. نیروی تولیدی مجموعه قوای محرکه از طریق جعبه دنده سه سرعته DHT، مخصوص خودروهای هیبریدی، به هر چهار چرخ منتقل می شود.

براساس مشخصات اعلام شده، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت XC70 برابر با ۵.۳ ثانیه است و حداکثر سرعت آن به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. یکی از مشخصات اصلی این کراس اوور، باتری ۳۹.۶ کیلووات ساعتی آن است که توسط شرکت CATL تأمین می شود. XC70 با شارژ کامل باتری می تواند براساس چرخه آزمون WLTC با ۱۸۰ کیلومتر در حالت تمام برقی طی کند. برد پیمایش ترکیبی خودرو نیز بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر اعلام شده است. مصرف سوخت ترکیبی اعلام شده برای این مدل ۹.۸۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ رقمی که به شرایط آزمون و میزان استفاده از شارژ باتری وابستگی دارد و ممکن است در رانندگی واقعی متفاوت باشد. در مجموع، طراحی جدید XC70 بیشتر بر کابری خانوادگی و تردد روزمره تمرکز دارد. طراحی داخلی XC70 از الگوی مینیمالیستی رایج در محصولات ولوو پیروی می کند. در کابین، سادگی چیدمان، کاهش شلوغی بصری و تمرکز بر دسترسی راننده به تجهیزات مورد توجه قرار گرفته است. استفاده از متحرکات با کیفیت و طراحی هماهنگ اجزای داخلی نیز از ویژگی های اعلام شده این مدل است.

تعرفه صد درصدی هنوز تأیید نشده است

عضو کمیسیون صنایع مجلس: موضوع توقف کامل واردات مطرح نیست



گزارش

یاسمن صادق شیرازی گروه خودرو

نشست های خود به خیرنگار صدا و سیما که پرسید: «برای واردات خودرو برنامه ای دارید؟» گفت: «الان در حال حضور واردات خودروهای دانشجویی که قرار بود باید یا واردات خودروهایی که قرار بود توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور وارد شود، متوقف است.» وقتی خبرنگار از او پرسید: درباره خودروهای کارکرده چطور؟ وزیر پاسخ داد: «نه، نه، که احتمالاً به این معنی است واردات خودروهای کارکرده همچنان ادامه دارد.»

هشدار واردکنندگان نسبت به تعرفه ۱۰۰ درصدی

اما ماجرای شایعه تعرفه ۱۰۰ درصدی از کجا به اخبار رسید؟ یک روز پیش تر، در روز شنبه دوم آبان ماه، انجمن واردکنندگان خودرو میزبان نشست خبری بود که در آن احتمال تعرفه ۱۰۰ درصدی برای همه خودروها مطرح شد. رئیس انجمن واردکنندگان خودرو در انتهای این جلسه به پاسخ به یکی از خبرنگاران درخصوص احتمال افزایش تعرفه همه خودروها به

جاده واردات یک طرفه شد؟ روز یکشنبه سوم آبان ماه، سیدمحمد تابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت در حاشیه

هنوز صحت آن تأیید نشده است. این خبرها درحالی مطرح می شود که مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع مجلس افزایش تعرفه همه خودروها به ۱۰۰ درصد را تکذیب می کند و به «ایران» می گوید: «طبق اطلاعاتی که تاکنون در اختیار دارم تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی سی همچنان ۲۰ درصد است و برای خودروهای لوکس نیز تعرفه هایی در محدوده ۱۸۰ تا ۲۰۰ درصد در نظر گرفته شده است. بنابراین تصمیم جدیدی درباره تغییر تعرفه ها گرفته نشده است.»

پوردهقان اما یک انتقاد به واردکنندگان خودرو هم دارد و می گوید: «واردکنندگان به جای حرکت جدی به سمت خودروهای اقتصادی، بیشتر به سمت مدل هایی رفته اند که حاشیه سود بالاتری دارند. نتیجه این شده که امروز بخش قابل توجهی از خودروهای وارداتی، حتی با وجود تعرفه ۲۰ درصدی، برای بخش بزرگی از جامعه دست نیافتنی هستند.»

واردات برای رقابت یا درآمد؟

پوردهقان درباره اهداف کاهش تعرفه واردات چنین توضیح می دهد: «هدف از

کاهش تعرفه، صرفاً افزایش درآمد دولت نبوده، بلکه قرار بوده خودروهای باکیفیت و ایمن بیشتری وارد بازار شوند و حضور آنها خودروساز داخلی را به سمت افزایش کیفیت و رقابت بیشتر سوق دهد.» او می گوید: «مجلس به دنبال آن بوده که خودروهای اقتصادی وارد شوند تا مردم بتوانند به خودروهایی با کیفیت و ایمنی بالاتر دسترسی پیدا کنند. از این منظر، واردات قرار نبوده صرفاً یک منبع درآمد تازه برای دولت باشد؛ قرار بوده ابزاری برای تغییر معادله بازار خودرو باشد.»

نگرانی از توقف واردات

در چنین فضایی، خبرهای مربوط به احتمال توقف واردات حساسیت بیشتری پیدا می کند. پوردهقان می گوید: «موضوع توقف کامل واردات، مشابه آنچه در سال ۱۳۹۷ اتفاق افتاد، نه در مجلس مطرح است و نه آن را به صلاح می داند. مجلس همچنان بر واردات خودروهای اقتصادی تأکید دارد و معتقد است ورود این خودروها می تواند هم تنوع بازار را افزایش دهد و هم خودروساز داخلی را برای بهبود کیفیت تحت فشار رقابتی قرار دهد.»

تاریخچه شرکت ها

اوپل؛ از چرخ خیاطی تا خودروهای برقی

روایت یک برند آلمانی از کارگاه خانوادگی تا گروه استلانتیس



تاریخ اوپل در سال ۱۸۶۲ میلادی در شهر روسل‌هایم آلمان آغاز شد؛ زمانی که آدام اوپل کار خود را با تولید چرخ خیاطی شروع کرد. شرکت به تدریج گسترش یافت و در سال ۱۸۸۶ وارد تولید دوچرخه شد. پس از درگذشت بنیانگذار، فرزندان او اداره کسب وکار را برعهده گرفتند و با رشد صنعت حمل و نقل، به ساخت خودرو علاقه مند شدند. در ۳۱ ژانویه ۱۸۹۹، ویلهلم اوپل قراردادی برای خرید کارخانه فردریش لوتسمن امضا کرد؛ رویدادی که آغاز رسمی خودروسازی اوپل به شمار می رود. اولین محصول این دوره «اوپل پِنتت موتورواگن سیستم لوتسمن» نام داشت.

حرکت به سوی تولید انبوه

اوپل از همان سال های اول کوشید خودرو را از کالایی لوکس به وسیله ای در دسترس تر تبدیل کند. مدل داکتورواگن که در سال ۱۹۰۹ معرفی شد، در همین مسیر قرار داشت. در سال ۱۹۲۳، این شرکت تولید با خط مونتاژ را گسترش داد و مدل ۱۲/۴ اسب بخار، معروف به «قورباغه سبز»، از اولین خودروهای مونتاژشده با این روش بود. افزایش تیراژ به کاهش هزینه ها و گسترش بازار کمک کرد. در سال ۱۹۲۹، جنرال موتورز آمریکا سهام عمده اوپل را خرید و در سال ۱۹۳۱ مالکیت کامل شرکت را به دست گرفت. اوپل با پشتوانه این مجموعه به رشد خود ادامه داد، اما مرکز اصلی اش در روسل‌هایم باقی ماند. معرفی المپیا در سال ۱۹۳۵، با بدنه تمام فولادی یکپارچه، از نقاط مهم تاریخ فنی شرکت بود. جنگ جهانی دوم تولید و فعالیت های صنعتی را مختل کرد؛ با این حال، اوپل پس از جنگ به ساخت خودرو بازگشت و محصولاتش را دوباره در بازار اروپا عرضه کرد.

نام های ماندگار

در دهه های پس از جنگ، مدل هایی مانند رکورد، کاپیتان و گادت به شناخته شدن اوپل در اروپا کمک کردند. شرکت بویژه در خودروهای خانوادگی و اقتصادی جایگاهی یافت و در سال ۱۹۸۲ کورسا را معرفی کرد؛ هاچ بکی کوچک که به یکی از محصولات ماندگار برند تبدیل شد. آسترا نیز در سال ۱۹۹۱ جای کادت را گرفت و در کلاس خودروهای کامپکت به نامی شناخته شده بدل شد. در کنار این مدل ها، خودروهایی مانند ماننا و جی تی تصویری اسپرت تر از اوپل ارائه کردند.

از جنرال موتورز تا استلانتیس

در سال ۲۰۱۷، جنرال موتورز اوپل و برند بریتانیایی اسکوال را به گروه پژو سیتروئن واگذار کرد. در سال ۲۰۲۱، ادغام پژو سیتروئن و فیات کراسلر به تشکیل استلانتیس انجامید و اوپل به یکی از برندهای این گروه تبدیل شد. این تغییر مالکیت، امکان استفاده از پلتفرم ها و فناوری های مشترک را فراهم کرد. امروز اوپل در کنار نسخه های بنزینی و هیبریدی، خودروهای تمام برقی نیز عرضه می کند و برقی سازی یکی از محورهای اصلی برنامه آن است. رقابت در بازار خودروهای برقی، کنترل قیمت و حفظ هویت آلمانی، چالش های مهم این برند به شمار می روند. بحران های اقتصادی و استانداردهای تازه ایمنی و آلایندگی نیز اوپل را وادار کرد راببرد تولید و توسعه خود را بارها بازنگری کند.

اوپل در ایران

اوپل مسابقه ای چنددهه ای در بازار ایران دارد. پیش از انقلاب، مدل هایی مانند رکورد و کاپیتان و شمار محدودی از جی تی وارد کشور شدند. در دهه ۱۳۷۰، خوششیدی، کورسا، استرا، وکتر و امگا به بازار ایران آمدند و میان بخشی از خریداران خودروهای وارداتی شناخته شدند. طراحی اروپایی و تجربه رانندگی متفاوت، این مدل ها را از بسیاری از خودروهای رایج آن زمان متمایز می کرد. در دهه ۱۳۹۰، بار دیگر تلاش هایی برای عرضه محصولات جدید اوپل صورت گرفت. اینسگنیا و موگا و تعداد محدودی کورسا وارد شدند، اما عرضه محدود و ناپیوسته اجازه نداد برند به جایگاهی گسترده برسد. محدودیت واردات، دشواری تأمین قطعات و هزینه تعمیرات نیز در استمرار حضور آن اثر گذاشت. در دور جدید واردات و در سال ۱۴۰۳ مدل هایی از جمله کورسا، موگا و کراس لند معرفی شدند. کورسا و موگا به مرحله عرضه نزدیک شدند و نام اوپل بار دیگر در بازار خودروهای وارداتی مطرح شد. شرایطی تلاش می کند تجربه رانندگی سه پداله را در بازار داخلی خود حفظ کند که از سال ۲۰۲۸ قصد دارد در اروپا به سمت یک سبد محصولات تمام برقی حرکت کند.

منبع: تاریخچه رسمی اوپل در وب سایت استلانتیس



قائم مقام

وزیر صمت:

مستولان

وزارتخانه

تلاش خود

را می کنند تا

پشت وعده

خود مینی

بر جلوگیری

از تعرفه

۱۰۰درصدی

بایستند.

به هر حال

وزارتخانه هم

نکاتی درباره

این موضوع

دارد. اما

فعلاً درباره

هیچ چیزی

نمی توان نظر

قطعی داد



نسخه مخصوص بازار آمریکا در حال حاضر از موتور چهارسیلندر تخت ۲.۴ لیتری استفاده می کند که ۲۷۱ اسب بخار قدرت دارد. با این حال، مشخصات نهایی نسخه ژاپنی هنوز اعلام نشده است. در حال حاضر، مهم ترین ویژگی این خودرو نه افزایش قدرت، بلکه واکنش سریع تر موتور و ارتباط مستقیم تر میان راننده، گیربکس و موتور است؛ چیزی که در خودروهای امروزی بیش از هر زمان دیگری در حال کمرنگ شدن است. سوبارو هنوز اطلاعات کاملی درباره قیمت، مشخصات نهایی و تجهیزات این WRX منتشر نکرده است. همچنین مشخص نیست آیا در این نسخه تغییراتی در سیستم تعلیق، ترمزها یا ظاهر خودرو اعمال خواهد شد یا خیر. فعلاً تمام تمرکز سوبارو روی شد یا نه. علاقه مندان بازار آمریکا امیدوارند دست کم بخشی از این برنامه را خود را به بازار آنها نیز پیدا کنند.

سه خودروی دنده ای در راه هستند

سوبارو در اروپا مسیر متفاوتی را می رود در حالی که موتورهای تخت و حتی گیربکس های دستی همچنان در برنامه سوبارو جای دارند، داستان این برند در اروپا کمی متفاوت است. سوبارو در شرایطی تلاش می کند تجربه رانندگی سه پداله را در بازار داخلی خود حفظ کند که از سال ۲۰۲۸ قصد دارد در اروپا به سمت یک سبد محصولات تمام برقی حرکت کند.

تشکیل داد و برای این گروه تنها حدود یک سال زمان در نظر گرفت تا نسخه جدید WRX را آماده کند. تغییرات البته فقط به گیربکس محدود نمی شود. مهندسان سوبارو نرم افزار مدیریت موتور را نیز بازنگری کرده اند تا واکنش پدال گاز سریع تر شود. هدف این بوده که موتور توربوشاژر خودرو در زمان فشردن پدال گاز، حس و پاسخ گویی بیشتری شبیه موتورهای تنفس طبیعی داشته باشد. مهندسان برای توسعه این خودرو از تجربیات به دست آمده در برنامه های مسابقه ای سوبارو نیز استفاده کرده اند. رانندگان آزمایشی نیز در جریان توسعه خودرو اعلام کرده اند که ترکیب گیربکس دستی جدید با شاسی سفت تر WRX فعلی، تجربه رانندگی متفاوتی را نسبت به نسخه های موجود ارائه می دهد.

موتور ۲.۴ لیتری

همچنان سر جای خود است

در بخش فنی، انتظار می رود WRX مجهز به گیربکس TY85 همچنان از همان موتور چهارسیلندر تخت ۲.۴ لیتری توربوشاژر سوبارو استفاده کند. با این حال، سوبارو هنوز اعلام نکرده که تغییرات نرم افزار مدیریت موتور تأثیری بر قدرت یا گشتاور خودرو خواهد داشت یا خیر. بنابراین فعلاً نباید انتظار افزایش توان را داشت.