خبر خودرو

تسریع در فرآیند تحویل خودرو به مراکز اسقاط



ستاد نوسازی و مراکز اسقاط با صدور اطلاعیه‌ای، وضعیت پرونده‌های رسوب‌شده و بلاتکلیف سال ۱۴۰۴ را تعیین تکلیف و ضوابط جدیدی را برای تسریع در فرآیند تحویل خودرو به مراکز اسقاط ابلاغ کرد. براساس اعلام این ستاد، بلاتکلیف ماندن پرونده برخی متقاضیان سال ۱۴۰۴ در مرحله پذیرش برای مدت بیش از یک سال، علاوه بر ایجاد سردرگمی در سامانه‌ها و خودروسازان، مشکلاتی نظیر تداخل سوابق، مغایرت اطلاعات و فعال ماندن ثبت‌نام‌های پیشین (ناشی از فروش خودرو بدون لغو ثبت‌نام قبلی یا ثبت‌نام مجدد در سال ۱۴۰۵) را به همراه داشته است.

در راستای ساماندهی این وضعیت و پس از مکاتبات انجام‌شده با شرکت‌های ایران‌خودرو، سایپا و گروه بهمن، مشخص شد که بیش از ۲۶ هزار متقاضی پس از گذشت یک سال، همچنان خودروی خود را به مراکز اسقاط تحویل نداده‌اند.

براساس استعلام‌های صورت‌گرفته از خودروسازان، حدود ۲۲ هزار نفر از این افراد فاقد هرگونه پرونده یا واریز وجه نزد شرکت خودروساز بوده‌اند که برهمین اساس، وضعیت آنان به حالت «ثبت‌نام عمومی» بازگردانده شد.

ستاد نوسازی اعلام کرد: «چنانچه هر یک از متقاضیانی که وضعیت‌شان به ثبت‌نام عمومی بازگشته، وجهی به خودروساز پرداخت کرده و مدعی داشتن پرونده فعال است، مرکز اسقاط مربوطه موظف است موضوع را به همراه مدارک و مستندات پرداختی، طی مکاتبه رسمی به انجمن مراکز اسقاط اعلام کند تا پس از بررسی دقیق و احراز شرایط، اقدامات قانونی جهت کارسازی پرونده صورت گیرد.»

در بخش دیگری از این ابلاغیه، برای جلوگیری از اطاله دادرسی و رسوب پرونده‌ها، مقرر شد از ماه جاری، متقاضیانی که در فرآیند پذیرش و انتخاب مرکز اسقاط قرار می‌گیرند، از تاریخ فراخوان خودروساز حداکثر ۶۰ روز مهلت داشته باشند تا خودروی خود را به مرکز اسقاط مربوطه تحویل دهند. در صورت عدم مراجعه و تحویل خودرو در این بازه زمانی، پرونده منحل شده و وضعیت متقاضی به «ثبت‌نام عمومی» تنزل خواهد یافت.

ماشین وارداتی

تویوتا فورچونر شاسی‌بلندی برای مسیرهای سخت



تویوتا فورچونر از آن شاسی بلندهایی است که برای زندگی شهری ساخته نشده، اما می‌تواند در شهر هم به‌خوبی از پس وظایفش بربیاید. این خودرو از سال ۲۰۰۵ با هدف حضور در بازارهایی شکل گرفت که دوام، توانایی حرکتی و قابلیت عبور از مسیرهای دشوار اهمیت بیشتری از زرق‌وبرق‌های معمول داشت. حالا پس از سال‌ها غیبت محصولات این کلاس از بازار ایران، فورچونر مدل ۲۰۲۵ در جمع خودروهای وارداتی قرار گرفته است.

فورچونر روی ساختار شاسی مستقل ساخته شده؛ همان معماری سنتی که هنوز در بسیاری از شاسی‌بلندهای آفرودی جدی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این ساختار در کنار ارتفاع مناسب از سطح زمین و سیستم چهارچرخ محرک، به خودرو اجازه می‌دهد در مسیرهایی که بسیاری از کراس‌اوورها ترجیح می‌دهند واردشان نشوند، حرکت کند. نسخه حاضر به پیشرانه ۴ لیتری شش سیلندر V شکل تنفس طبیعی با کد 1GR-FE مجهز است که ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس شش سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود و وجود شیفترهای پشت فرمان نیز امکان تعویض دستی دنده‌ها را فراهم می‌کند. قفل دیفرانسیل عقب، یکی دیگر از ویژگی‌هایی است که ماهیت آفرودی فورچونر را جدی‌تر می‌کند؛ قابلیتی که در مسیرهای شنی، گل‌آلود و سطوح با چسبندگی کم می‌تواند تفاوت قابل‌توجهی ایجاد کند. با وجود وزن حدود ۲.۶۵ تن، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت خودرو حدود ۹.۳ ثانیه اعلام شده که برای یک شاسی بلند بزرگ و چهارچرخ محرک رقم قابل قبولی است. در بخش تعلیق نیز فورچونر از ترکیبی استفاده می‌کند که میان هندلینگ جاده‌ای و توانایی عبور از مسیرهای ناهموار تعادل ایجاد کند. سیستم تعلیق دوبل جناغی در جلو و مولتی‌لینک در عقب، در کنار فنرهای لول، وظیفه کنترل بدنه را بر عهده دارند. باک ۸۰ لیتری نیز برای خودرویی با چنین ابعادی، در سفرهای طولانی و مسیرهای خارج جاده‌ای مزیت مهمی محسوب می‌شود. با وجود تمرکز فورچونر بر قابلیت‌های حرکتی، فضای کابین آن چندان از امکانات روز فاصله نگرفته است. تهویه مطبوع دوگانه، کول‌باکس، نمایشگر لمسی هفت اینچی با قابلیت اتصال به تلفن‌های هوشمند، سیستم صوتی شش بلندگو و نمایشگرهای ردیف عقب، بخشی از تجهیزات رفاهی آن هستند. ورود و استارت بدون کلید، شارژ بی‌سیم تلفن همراه، گرم‌کن صندلی‌ها، کروز کنترل، چراغ‌شور و کنترل سیستم صوتی از روی فرمان نیز در فهرست امکانات دیده می‌شوند. در بخش ایمنی، کنترل پایداری، ترمز ضدقفل، هشدار فشار باد تایرها، سامانه پیشگیری از تصادف، حسگرهای پارک جلو و عقب و مجموعه‌ای از کیسه‌های هوا در نظر گرفته شده است. ساختار شاسی مستقل نیز در کنار سیستم چهارچرخ محرک، بخش مهمی از توانایی فورچونر را در مسیرهای خارج جاده‌ای شکل می‌دهد. تویوتا فورچونر مدل ۲۰۲۵ حالا با قیمتی حدود ۳۷ میلیارد تومان از سوی شرکت واردکننده قیمت‌گذاری شده است؛ رقمی که آن را در محدوده خودروهای وارداتی گرانقیمت قرار می‌دهد.

کمیته خودرو مجلس درباره گرانی‌ها و واردات تشکیل جلسه می‌دهد

بازار خودرو زیر ذره‌بین بهارستان

گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو



بازار خودرو دوباره به میز مجلس برگشته است؛ این بار نه فقط برای بررسی وضعیت تولید یا کیفیت خودروها، بلکه برای پاسخ به پرسشی که این روزها برای خریداران جدی‌تر از همیشه مطرح است. آن هم اینکه چرا قیمت خودرو مدام بالا می‌رود؟ کمیته خودرویی مجلس قرار است هفته جاری تشکیل جلسه دهد و آن‌طور که جواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، به «ایران» می‌گوید: «بررسی گرانی‌های اخیر مهم‌ترین دستور کار این جلسه خواهد بود.»

جزئیات جلسه خودرویی مجلس

حسینی کیا درباره جزئیات جلسه هفته جاری در بهارستان می‌گوید: «مهم‌ترین موضوعی که قرار است در کمیته خودرویی مجلس بررسی شود، بحث گرانی‌های اخیر است.» اما از نگاه او، گرانی خودرو یک علت واحد ندارد و برای پیدا کردن ریشه آن باید چند قطعه از پازل بازار را کنار هم گذاشت؛ از واردات و تعرفه گرفته تا سیاست‌های ارزی.

واردات؛ راهی برای پر کردن یک شکاف

یکی از موضوعاتی که قرار است در این جلسه بررسی شود، وضعیت واردات خودرو است؛ موضوعی که در سال‌های اخیر بارها به‌عنوان یکی از راهکارهای تنظیم بازار مطرح شده، اما در عمل با اهداف اولیه فاصله دارد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید می‌کند: «برای فهم اهمیت واردات باید ابتدا به فاصله میان عرضه و تقاضا نگاه کرد. میزان تولید خودرو در کشور سالانه حدود یک میلیون دستگاه است، درحالی‌که تقاضای بازار به حدود یک میلیون و ۶۰۰ تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه می‌رسد. یعنی بازار با شکافی حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار دستگاه روبه‌رو است.»

او می‌گوید: «قرار نیست تمام این فاصله با واردات پر شود، اما بخشی از آن می‌تواند از این مسیر تأمین شود.» به گفته حسینی کیا، «واردات در چنین شرایطی نه یک امتیاز برای خودروهای خارجی، بلکه ابزاری برای نزدیک‌کردن عرضه به تقاضاست.»

این نماینده مجلس می‌گوید: «واردات باید فاصله عرضه و تقاضا را پوشش بدهد. البته قطعاً محدودیت‌ها و موضوعات دیگری هم در مسیر واردات خودروها وجود دارد، اما می‌شود تلاش کرد تا بخشی از این نیاز را با واردات قابل‌توجه پوشش داد.»

خودروساز باید رقیب داشته باشد

بحث واردات اما برای حسینی کیا فقط به افزایش تعداد خودروهای موجود در بازار خلاصه نمی‌شود. او می‌گوید: «حضور خودروهای خارجی می‌تواند برای خودروساز داخلی هم یک فشار رقابتی ایجاد کند؛ فشاری که در نهایت می‌تواند به نفع مصرف‌کننده تمام شود.»

او در این باره توضیح می‌دهد: «خودروی داخلی برای ماندن در بازار باید بتواند سه ویژگی داشته باشد: قیمت مناسب، کیفیت قابل‌قبول و توان رقابت در بازارهای خارجی. واردات قرار نیست تولید داخلی را از بین ببرد، بلکه می‌تواند خودروساز را وادار کند برای حفظ مشتری، محصول بهتری عرضه کند.»

حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید می‌کند: «این موضوع می‌تواند یک تلنگر به خودروساز داخلی باشد. وقتی مصرف‌کننده امکان انتخاب میان خودروی داخلی و خارجی داشته باشد، خودروساز نیز دیگر نمی‌تواند بدون توجه به قیمت و کیفیت محصول خود، سهمش از بازار را حفظ کند.» این همان نقطه‌ای است که بحث واردات از یک موضوع صرفاً تجاری به مسأله رقابت در صنعت خودرو تبدیل می‌شود. اگر خودروی داخلی ارزان‌تر، باکیفیت‌تر و اقتصادی‌تر باشد، مصرف‌کننده نیز دلیلی برای پرداخت هزینه بیشتر برای محصول خارجی نخواهد داشت. اما اگر فاصله میان قیمت و کیفیت زیاد باشد، محدودکردن انتخاب مصرف‌کننده لزوماً به حل مسأله تولید منجر نمی‌شود.

تعرفه‌ای که قرار بود بازار را تنظیم کند

در کنار واردات، تعرفه‌ها نیز یکی دیگر از موضوعات موردنظر مجلس است. حسینی کیا معتقد است، «افزایش تعرفه واردات، در شرایطی که بازار با کمبود عرضه روبه‌روست، می‌تواند اثر خود را بر قیمت نهایی خودرو نشان دهد.»

به گفته عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، «مسأله فقط تعرفه نیست. حتی اگر تعرفه خودروهای اقتصادی کاهش پیدا کند، وقتی ارز کافی برای واردات اختصاص داده نشود، نتیجه مورد انتظار حاصل نمی‌شود.» او می‌گوید: «سیاست ارزی در این میان نقش مهمی دارد و تخصیص نیافتن ارز برای واردات خودرو، به التهاب بازار دامن زده است.»

نسخه ارزی مجلس برای بازار خودرو

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی حتی معتقد است «می‌توان تخصیص ارز را در این حوزه هدفمندتر کرد.» او به بانک مرکزی توصیه می‌کند: «بانک مرکزی می‌تواند به جای تخصیص ۱۰ هزار دلار به هر نفر این میزان ارز را به واردات خودروها تخصیص دهد تا به افزایش عرضه و کاهش فضای سوداگری در بازار کمک شود.» هدف از این برنامه، (فروش ۱۰ هزار دلار با کارت ملی توسط بانک مرکزی) افزایش عرضه ارز در بازار و مدیریت نوسانات نرخ ارز عنوان شده و رئیس کل بانک مرکزی نیز در اظهارات خود درباره تحولات بازار ارز بر نقش انتظارات تورمی و عوامل روانی در افزایش نرخ‌ها تأکید کرده و از اقدامات این بانک برای مدیریت بازار سخن گفته بود.



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی: اگر خودروی داخلی ارزان‌تر، باکیفیت‌تر و اقتصادی‌تر باشد، مصرف‌کننده نیز دلیلی برای پرداخت هزینه بیشتر برای محصول خارجی نخواهد داشت. اما اگر فاصله میان قیمت و کیفیت زیاد باشد، محدودکردن انتخاب مصرف‌کننده لزوماً به حل مسأله تولید منجر نمی‌شود

حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در عین حال تأکید می‌کند: «البته مشکل بازار خودرو فقط در یک دستگاه یا یک تصمیم خلاصه نمی‌شود. مجموعه‌ای از سیاست‌های ارزی، تعرفه‌ای و وارداتی در کنار وضعیت تولید داخلی، شرایطی را ایجاد کرده که نتیجه آن برای مصرف‌کننده، افزایش قیمت و کاهش قدرت انتخاب است.»

جلسه‌ای برای یک بازار پرنوسان

حالا قرار است هفته جاری کمیته خودروی مجلس درباره همین مسائل گفت‌وگو کند؛ گرانی خودرو در صدر دستور کار است، اما پشت این گرانی، زنجیره‌ای از مسائل قرار دارد که از تولید و واردات شروع می‌شود و به تعرفه و ارز می‌رسد. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی معتقد است «اگر قرار باشد بازار از وضعیت فعلی فاصله بگیرد، باید به جای نگاه صفر و یکی به واردات و تولید، میان این دو تعادل ایجاد شود.» او می‌گوید: «واردات می‌تواند بخشی از شکاف عرضه و تقاضا را پر کند و همزمان، تولیدکننده داخلی را به سمت کیفیت و قیمت رقابتی‌تر سوق دهد.»

همه استدلال‌های مخالفان واردات خودرو

برش

نماینده مجلس پیشنهاد کرده بانک مرکزی به‌جای فروش ۱۰ هزار دلار به هر نفر، این ارز را به واردات خودرو اختصاص دهد. بانک مرکزی فعلاً جور دیگری حساب می‌کند.

مدیرکل مطالعات ارزی آن می‌گوید شرایط عادی نیست و ارز باید اول به کالاهای اساسی، دارو و مواد اولیه تولید برسد. او ممنوعیت واردات خودرو را برای مدیریت منابع محدود می‌داند و تأکید می‌کند دائمی نیست.

هزینه ارزی واردات سنگین است. گمرک ترخیص ۵۴ هزار خودرو را به ارزش ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون دلار گزارش کرده است. یعنی هر خودرو به‌طور متوسط حدود ۱۳ تا ۱۵ هزار دلار، و واردات ۱۰۰ هزار خودرو حدود ۱.۳ تا ۱.۵ میلیارد دلار ارز می‌خواهد.

با این حال، اختلاف بر سر اصل واردات نیست، بر سر زمان آن است. موافقان واردات می‌گویند تولید داخلی افتاده و در شش ماه نخست ۱۴۰۵ به ۲۸۰ هزار دستگاه رسیده؛ پس بازار به خودروی بیشتری نیاز دارد. بانک مرکزی می‌گوید تا وقتی ارز برای دارو و کالاهای اساسی کم است، نوبت خودرو بعداً می‌رسد.

لینک اند کو EM-P 08؛ یک قدم تا برد ۳۰۰ کیلومتری

رنگ تازه و احتمال افزایش برد برقی

مهم‌ترین تغییرات نسخه جدید شاسی‌بلند چینی



ترجمه

گروه خودرو

لینک اند کو آماده می‌شود تا نسخه به‌روز شده ۲۰۲۷ از شاسی‌بلند EM-P 08 را در پنجم نوامبر معرفی کند. پیش از رونمایی رسمی، این خودروساز تصاویری از مدل جدید منتشر کرده که اولین تغییر ظاهری آن را نشان می‌دهد؛ رنگ نارنجی روشن و متفاوتی که قرار است به گزینه‌های قابل انتخاب برای این خودرو اضافه شود. با این حال، تغییرات نسخه جدید به ظاهر خودرو محدود نخواهد شد و احتمال افزایش برد حرکتی در حالت تمام‌برقی نیز وجود دارد.

به گزارش سایت carnewschina، EM-P 08 در بازار چین تنها با قوای محرکه هیبریدی قابل شارژ عرضه می‌شود و قیمت نسخه‌های فعلی آن بین ۱۷۵ هزار و ۸۰۰ تا ۲۲۸ هزار و ۸۰۰ یوان است. حالا لینک اند کو قصد دارد با یک به‌روزرسانی فنی و ظاهری، این شاسی‌بلند را دوباره به رقابت در بازار پررقیب خودروهای برقی و هیبریدی چین برگرداند.

نارنجی تازه، تغییرات بیشتر

تصاویر رسمی منتشرشده از EM-P 08، خودرو را با رنگ نارنجی درخشانی نشان می‌دهند که پیش از این در میان رنگ‌های این مدل وجود نداشته است. لینک اند کو هنوز نام رسمی این رنگ را اعلام نکرده، اما در معرفی اولیه، آن را رنگی نارنجی و پرانرژی توصیف کرده است.

با این حال، جذاب‌ترین بخش خبر به تغییرات فنی احتمالی مربوط می‌شود. گزارش رسانه‌های چینی نشان می‌دهد نسخه جدید ممکن است با برد حرکتی بیشتری در حالت برقی عرضه شود.

EM-P 08 فعلی در بهترین نسخه خود از یک باتری ۳۸٫۲ کیلووات‌ساعتی لیتیوم آهن فسفات استفاده می‌کند و با یک بار شارژ، حداکثر ۲۳۰ کیلومتر بر اساس استاندارد چینی پیمایش دارد. این عدد در شرایط نزدیک‌تر به استانداردهای واقعی، حدود ۱۸۶ کیلومتر برآورد می‌شود.

هنوز مشخصات رسمی باتری نسخه جدید اعلام نشده، اما افزایش برد تا محدوده ۳۰۰ کیلومتر یکی از احتمالات مطرح شده است. اگر چنین تغییری محقق شود، EM-P 08 می‌تواند فاصله خود را با نسل جدید تر رقبای چینی کمتر کند.

البته لینک اند کو پیش از این نیز محصولی با برد برقی بالاتر در سبد خود داشته است. شاسی بلند بزرگ‌تر ۹۰۰ با استفاده از باتری ۵۲٫۴ کیلووات‌ساعتی می‌تواند تا ۲۸۰ کیلومتر بر اساس استاندارد چینی در حالت برقی حرکت کند. با این حال، شاسی بلند ۹۰۰ خودرویی بزرگ‌تر از EM-P 08 است و از باتری با ساختار متفاوت استفاده می‌کند.

یکی از احتمالات درباره نسخه جدید EM-P 08، تغییر نوع باتری و استفاده از باتری‌های نیکل، منگنز و کبالت است. این نوع باتری‌ها چگالی انرژی بیشتری دارند و می‌توانند بدون افزایش شدید ابعاد باتری، انرژی بیشتری در اختیار خودرو قرار دهند؛ هرچند باتری‌های لیتیوم آهن فسفات به دلیل ایمنی و دوام مناسب، همچنان در بازار چین محبوب هستند.

EM-P 08 محصولی که نیاز به نفس تازه داشت

EM-P 08 زمانی یکی از محصولات مهم لینک اند کو در بازار چین بود و در کنار سدان 03، بخش قابل‌توجهی از فروش این برند را تشکیل می‌داد. اما با ورود مدل‌های جدیدتر مانند EM-P 10 و GT 07، این شاسی بلند به تدریج از مرکز توجه خارج شد.

آمار فروش نیز شرایط چندان امیدوارکننده‌ای را نشان نمی‌دهد. بر اساس داده‌های منتشرشده، لینک اند کو EM-P 08 در سپتامبر ۲۰۲۶ تنها ۱۴۴۱ دستگاه در بازار چین فروخته است؛ رقمی که نشان می‌دهد این مدل برای حفظ جایگاه خود به تغییراتی جدی نیاز دارد.

مدل فعلی تنها با قوای محرکه هیبریدی قابل شارژ عرضه می‌شود. در نسخه‌های دیفرانسیل جلو، یک موتور ۱٫۵ لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۲۰ کیلووات، معادل حدود ۱۶۱ اسب بخار، در کنار یک موتور برقی ۱۸۰ کیلوواتی با قدرت حدود ۲۴۱ اسب بخار قرار گرفته است. انتقال نیرو نیز توسط یک سامانه سه سرعته انجام می‌شود.

قدرت این مجموعه به ۳۰۰ کیلووات یا حدود ۴۰۲ اسب بخار می‌رسد. برای این نسخه دو باتری ۲۸٫۳ و ۳۸٫۲ کیلووات‌ساعتی در نظر گرفته شده که به ترتیب برد برقی ۱۶۰ و ۲۳۰ کیلومتری را بر اساس استاندارد چینی فراهم می‌کنند. برد واقعی تر این دو نسخه حدود ۱۳۰ و ۱۸۶ کیلومتر خواهد بود.

وقتی ۶۱۲ اسب بخار وارد بازی می‌شود

نسخه چهارچرخ محرک EM-P 08 اما شرایط متفاوتی دارد. در این مدل، یک موتور برقی ۱۵۶ کیلوواتی با قدرت حدود ۲۰۹ اسب بخار روی محور عقب قرار گرفته و مجموع قدرت سامانه را به ۴۵۶ کیلووات، معادل حدود ۶۱۲ اسب بخار رسانده است.

این افزایش قدرت البته بدون هزینه نیست. نسخه چهارچرخ محرک با وجود استفاده از همان باتری ۳۸٫۲ کیلووات‌ساعتی، برد برقی کمتری دارد و می‌تواند حدود ۲۱۰ کیلومتر را بر اساس استاندارد چینی طی کند؛ رقمی که معادل حدود ۱۷۰ کیلومتر است.

چشم‌هایی که اطراف خودرو را می‌بینند

EM-P 08 فقط در بخش قوای محرکه حرف‌هایی برای گفتن ندارد و از مجموعه‌ای گسترده از حسگرها برای سامانه‌های کمک‌راننده استفاده می‌کند. یک حسگر لیزری روی سقف، سه رادار موج میلی‌متری، ۱۲ رادار فراصوت و ۱۱ دوربین، محیط اطراف خودرو را زیر نظر دارند.

پردازش اطلاعات این مجموعه توسط یک تراشه با توان ۲۰۰ تریلیون عملیات در ثانیه انجام می‌شود. در نسخه چهارچرخ محرک، دو رادار موج میلی‌متری دیگر نیز به مجموعه اضافه شده و پردازنده قدرتمندتری با توان ۷۰۰ تریلیون عملیات در ثانیه، وظیفه پردازش اطلاعات را برعهده دارد.

تمام نسخه‌های EM-P 08 از سامانه کمک‌راننده برای حرکت در مسیرهای شهری و بزرگراهی پشتیبانی می‌کنند؛ قابلیتی که حالا در میان محصولات چینی به یکی از میدان‌های اصلی رقابت تبدیل شده است.

ابعاد یک شاسی بلند خانوادگی

EM-P 08 با طول ۴۸۲۵، عرض ۱۹۱۵ و ارتفاع ۱۶۶۰ میلی‌متر، در دسته شاسی بلندهای متوسط قرار می‌گیرد. فاصله محوری خودرو نیز ۲۸۴۸ میلی‌متر است که فضای مناسبی برای کابین و سرنشینان فراهم می‌کند. در محور جلو از سیستم تعلیق مک‌فرسون و در عقب از سیستم چندا تصالی استفاده شده و امکان انتخاب رینگ‌های ۱۹ یا ۲۰ اینچی نیز وجود دارد.

تاریخچه شرکت‌ها

دوکاتی؛ موتورسیکلتی که از رادیو آمد

صد سال پس از آغاز یک ماجراجویی ایتالیایی

گروه خودرو

اگر امروز نام دوکاتی با موتورهای قدرتمند، صدای خاص پیشرانه و مسابقات موتورسواری گره خورده، شاید عجیب باشد که اولین محصول این شرکت هیچ ارتباطی با موتورسیکلت نداشت. داستان دوکاتی از بولونیا در ایتالیا و از علاقه به فناوری رادیویی آغاز شد؛ زمانی که هنوز کسی نمی‌دانست نام این خانواده قرار است روزی روی باک موتورسیکلت‌های مشهور جهان قرار بگیرد.

همه چیز از یک موج رادیویی شروع شد

در سال ۱۹۲۴، آدریانو کاوالیری دوکاتی، دانشجوی جوان فیزیک، با ساخت یک فرستنده موج کوتاه توانست ارتباط رادیویی میان ایتالیا و آمریکا برقرار کند. این موفقیت در بولونیا که آن روزها تحت تأثیر پیشرفت‌های رادیویی و میراث علمی مارکونی قرار داشت، توجه زیادی به خود جلب کرد.

دو سال بعد، در چهارم ژوئیه ۱۹۲۶، آدریانو به همراه برادرانش برونو و مارچلو شرکت «Società Scientifica Radio Brevetti Ducati» را تأسیس کرد. فعالیت اولیه شرکت، تولید خازن، تجهیزات رادیویی و محصولات مرتبط با فناوری الکترونیک بود. اولین روزهای دوکاتی بسیار کوچک بود؛ اما شرکت خیلی زود رشد کرد و در دهه ۱۹۳۰ به یکی از مهم‌ترین مجموعه‌های صنعتی بولونیا تبدیل شد.

کارخانه بزرگ بورگو پانیگاله نیز در همین دوره شکل گرفت. ساخت آن از سال ۱۹۳۵ آغاز شد و طی سال‌های بعد توسعه پیدا کرد. دوکاتی پیش از جنگ جهانی دوم دیگر تنها یک شرکت کوچک رادیویی نبود و در زمینه ماشین‌کاری دقیق، تجهیزات نوری و محصولات الکترونیکی نیز فعالیت می‌کرد.

جنگ، کارخانه را ویران کرد؛ اما مسیر را عوض کرد

جنگ جهانی دوم یکی از سخت‌ترین فصل‌های تاریخ دوکاتی بود. کارخانه این شرکت در ۱۲ اکتبر ۱۹۴۴ هدف بمباران قرار گرفت و بخش بزرگی از آن آسیب دید. تولید متوقف شد، اما اتفاقی که بعد از جنگ رخ داد، مسیر آینده شرکت را برای همیشه تغییر داد. ایتالیا پس از جنگ به حمل‌ونقل ارزان و ساده نیاز داشت. بسیاری از مردم برای رفت‌وآمد حتی توان خرید یک موتورسیکلت کامل را نداشتند. در همین شرایط، ایده یک موتور کوچک که بتوان آن را روی دوچرخه نصب کرد، جذاب به نظر می‌رسید.

نام این موتور «Cucciolo» بود؛ واژه‌ای ایتالیایی به معنای «توله‌سگ». این موتور ۴۸ سی‌سی، چهارزمانه و مجهز به جعبه‌دنده دو سرعته بود و می‌توانست یک دوچرخه معمولی را به وسیله‌ای موتوری تبدیل کند. دوکاتی در سال ۱۹۴۶ تولید آن را آغاز کرد و Cucciolo خیلی زود از یک محصول ساده به نقطه شروع زندگی جدید این شرکت تبدیل شد.

تولد دوباره در دو چرخ

موفقیت Cucciolo به دوکاتی نشان داد که آینده شرکت می‌تواند در صنعت موتورسیکلت باشد. پس از آن، مهندسان دوکاتی به سراغ طراحی موتورهای کامل‌تر رفتند و شرکت به تدریج از یک تولیدکننده قطعات و تجهیزات فنی به یک سازنده موتورسیکلت تبدیل شد.

در دهه ۱۹۵۰، دوکاتی بیش از پیش به سمت عملکرد و مسابقات حرکت کرد. مهندسان این شرکت تلاش می‌کردند فناوری‌هایی را توسعه دهند که بتوانند هم در پیست مسابقه و هم در موتورسیکلت‌های خیابانی مورد استفاده قرار گیرند.

وقتی مسابقه به آزمایشگاه تبدیل شد

دوکاتی خیلی زود فهمید که مسابقات فقط محل کسب جام نیستند؛ بلکه می‌توانند آزمایشگاهی برای فناوری باشند. حضور در مسابقات، به مهندسان این شرکت امکان می‌داد ایده‌های جدید را در شرایط سخت آزمایش کنند و تجربه به‌دست‌آمده را به محصولات خیابانی منتقل کنند.

در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، مدل‌هایی مانند Gran Sport 100 و خانواده‌های مختلف موتورسیکلت‌های مسابقه‌ای و خیابانی، جایگاه دوکاتی را در میان علاقه‌مندان موتورسواری تثبیت کردند. بعدها موتورهای چندسیلندر و طراحی‌های تازه، دوکاتی را وارد مرحله‌ای متفاوت کردند. این شرکت دیگر تنها به ساخت موتورسیکلت‌های سبک و اقتصادی فکر نمی‌کرد و به دنبال رقابت در بخش موتورسیکلت‌های قدرتمند و اسپرت بود. دوکاتی در ادامه سبد محصولات خود را گسترش داد.

Monster در دهه ۱۹۹۰ تصویری تازه از یک موتورسیکلت شهری اسپرت ارائه کرد و بعدها خانواده‌هایی مانند Multistrada نیز وارد بازار شدند. در سال ۲۰۰۳، دوکاتی وارد مسابقات MotoGP شد و تنها چهار سال بعد، در سال ۲۰۰۷، با کیسی استونر قهرمانی جهان را به دست آورد. این موفقیت نشان داد که دوکاتی می‌تواند در بالاترین سطح مسابقات موتورسواری نیز با سازندگان بزرگ ژاپنی رقابت کند.

صد سال بعد؛ همان نام، دنیایی متفاوت

در سال ۲۰۲۶، دوکاتی صدمین سال تأسیس خود را جشن می‌گیرد؛ شرکتی که یک قرن قبل با تجهیزات رادیویی شروع کرد و امروز یکی از شناخته‌شده‌ترین نام‌های صنعت موتورسیکلت است.

دوکاتی در ایران

دوکاتی در ایران بیشتر به‌عنوان یک برند خاص و لوکس موتورسیکلت شناخته می‌شود و مدل‌های مختلف آن در مقاطع مختلف به‌صورت محدود وارد بازار شده‌اند. با توجه به محدودیت‌های واردات موتورسیکلت‌های سنگین و مقررات مربوط به تردد آنها، حضور دوکاتی در ایران هیچ‌گاه به گستردگی برندهای موتورسیکلت اقتصادی نبوده است.

منبع: وب‌سایت رسمی دوکاتی