خبر خودرو

آغاز نوسازی وانت‌های فرسوده با تسهیلات ۱.۱ میلیارد تومانی



طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل بار با هدف جایگزینی وانت‌های فرسوده، پس از ۱۵ سال با همکاری سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و گروه خودروسازی سایپا (زامیاد) کلید خورد

فرشاد مقیمی با اشاره به آغاز این طرح اعلام کرد: این اقدام با هدف کاهش آلایندگی، ارتقای ایمنی جاده‌ای و حمایت از معیشت خانوارها تدوین شده است. بر اساس این طرح، دارندگان وانت‌های قدیمی می‌توانند خودروهای خود را با وانت‌های صفرکیلومتر نیسان زامیاد (بنزینی یا دوگانه‌سوز) جایگزین کنند.

به گفته او، با توجه به تردد بیش از ۲.۵ میلیون دستگاه وانت در کشور که حدود ۳۰ درصد آنها فرسوده هستند، این طرح گامی مؤثر در نوسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل بار محسوب می‌شود.

مقیمی افزود: «در راستای حمایت از متقاضیان، بسته حمایتی شامل ۳۰۰ میلیون تومان یارانه اسقاط و ۱.۱ میلیارد تومان تسهیلات بانکی در نظر گرفته شده است. همچنین با احتساب ارزش لاشه خودروی فرسوده (بین ۴۰ تا ۶۰ میلیون تومان)، بخش قابل توجهی از هزینه‌های جایگزینی پوشش داده خواهد شد.

متقاضیان می‌توانند برای ثبت‌نام اولیه در سامانه ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به نشانی nnhk.ir مراجعه کنند. پس از انتشار فراخوان رسمی شرکت زامیاد، مراحل تکمیل ثبت‌نام و خرید از طریق سامانه فروش گروه خودروسازی سایپا انجام خواهد شد.

ماشین وارداتی

راکس 01 به خیابان‌های ایران رسید



ورود یک خودروی جدید به بازار ایران معمولاً از نمایشگاه و رونمایی شروع می‌شود، اما درباره راکس 01 ماجرا یک مرحله جلوتر رفته است. اولین سری از این شاسی‌بلند با دریافت پلاک ملی، امکان تردد رسمی در جاده‌های کشور را پیدا کرده و حالا باید منتظر ماند تا این محصول چینی در خیابان‌های ایران دیده شود.

راکس 01 یکی از خودروهای جدید بازار ایران است که با فناوری برد‌افزا یا REEV عرضه می‌شود. در این ساختار، چرخ‌ها توسط موتورهای برقی به حرکت درمی‌آیند و یک موتور بنزینی وظیفه تأمین انرژی مورد نیاز مجموعه را برعهده دارد. به این ترتیب، ساختار حرکتی خودرو به خودروهای برقی نزدیک است، اما برای مسافت‌های طولانی وابستگی آن به شارژر کمتر می‌شود.

این شاسی‌بلند از دو موتور الکتریکی استفاده می‌کند که مجموع توان آنها به ۴۷۶ اسب‌بخار می‌رسد. گشتاور موتورهای برقی نیز به‌صورت آنی در اختیار خودرو قرار می‌گیرد. در کنار این مجموعه، یک موتور بنزینی به عنوان ژنراتور فعالیت می‌کند تا انرژی مورد نیاز باتری را تأمین کند. براساس اطلاعات اعلام‌شده، برد حرکتی ترکیبی راکس 01 به بیش از ۱۱۰۰ کیلومتر می‌رسد؛ رقمی که آن را برای سفرهای جاده‌ای طولانی نیز در محدوده خودروهای برد‌افزا قرار می‌دهد.

راکس 01 از نظر ابعاد در دسته شاسی‌بلندهای فول‌سایز قرار می‌گیرد و در دو چیدمان شش و هفت‌نفره عرضه می‌شود. بنابراین فضای کابین یکی از بخش‌های مهم این خودرو است. صندلی‌های مجهز به ماساژور، تجهیزات سرگرمی و امکانات رفاهی مختلف در کابین قرار گرفته‌اند و طراحی داخلی تلاش کرده فضای یک شاسی بلند بزرگ را با امکانات خودروهای رده بالاتر ترکیب کند.

در بخش فنی، سیستم تعلیق مستقل برای هر دو محور در نظر گرفته شده است. ترکیب این سیستم با قوای محرکه برقی، امکان انتقال سریع گشتاور به چرخ‌ها را فراهم می‌کند. از سوی دیگر، ابعاد بزرگ خودرو و ساختار شاسی بلند آن باعث شده راکس 01 تنها برای استفاده شهری تعریف نشود و قابلیت حرکت در مسیرهای خارج جاده‌ای نیز برای آن در نظر گرفته شود.

با این حال، مهم‌ترین اتفاق درباره راکس 01 در حال حاضر نه مشخصات فنی و نه امکانات کابین، بلکه دریافت پلاک ملی است. تا پیش از این، این خودرو در مرحله معرفی و طی مراحل قانونی ورود به بازار قرار داشت، اما شماره‌گذاری اولین سری نشان می‌دهد روند ورود آن به مرحله عملیاتی رسیده است.

راکس 01 حالا یکی از معدود شاسی‌بلندهای برد‌افزای بازار ایران است و حضور آن می‌تواند تنوع بیشتری به بخش خودروهای برقی و هیبریدی کشور بدهد. هنوز جزئیات نهایی مربوط به شرایط عرضه و قیمت این خودرو اعلام نشده و قرار است نحوه عرضه آن در روزهای آینده منتشر شود. با ورود اولین نمونه‌های پلاک‌شده به خیابان‌ها، حالا باید دید راکس 01 در استفاده واقعی چه عملکردی از خود نشان خواهد داد.

خصوصی‌سازی خودروسازی با کدام دست‌فرمان؟

واگذاری باید به افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و تقویت رقابت منجر شود



گزارش

سارا غضنفری
دبیر گروه خودرو

خصوصی‌سازی صنعت خودرو را نمی‌توان صرفاً به انتقال سهام از دولت به بخش خصوصی محدود کرد. در صنعتی که با اشتغال گسترده، شبکه قطعه‌سازی، سرمایه‌گذاری سنگین و ارتباط مستقیم با معیشت خانوارها سروکار دارد، کیفیت واگذاری به‌اندازه اصل آن اهمیت دارد. با واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی در بهمن ۱۴۰۳ و ضرورت تعیین تکلیف آینده سایپا در چارچوب سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، این پرسش مطرح است که چه الگویی می‌تواند زمینه افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و تقویت رقابت را فراهم کند؟

پاسخ را باید در ترکیبی از اصلاح ساختار مالکیت، انتخاب سرمایه‌گذار توانمند، تنظیم‌گری مؤثر و نظارت بر نتایج جست‌وجو کرد؛ الگویی که در آن، خصوصی‌سازی نقطه آغاز تحول باشد، نه پایان آن. با توجه به اینکه سرانجام خصوصی‌سازی در برخی از بنگاه‌های دولتی، نتیجه چندان مثبتی نداشته است.

اصلاح ساختار مالکیت

نخستین گام، روشن‌شدن ساختار مالکیت و مدیریت خودروسازان است. سهام تودلی و روابط مالکیتی میان شرکت‌های وابسته می‌تواند مرز میان مالکیت، مدیریت و مسئولیت‌پذیری را پیچیده کند. ازاین‌رو، تعیین تکلیف سهام شرکت‌های زیرمجموعه در شرکت مادر و مشخص‌شدن حق رأی سهامداران باید در اولویت قرار گیرد. پیش از واگذاری، لازم است تصویر روشنی از ترکیب سهامداران، بدهی‌ها، دارایی‌ها، تعهدات و روابط مالی شرکت‌های وابسته وجود داشته باشد. هدف، صرفاً خروج یک سهامدار و ورود سهامدار دیگر نیست؛ بلکه باید ساختاری شکل بگیرد که در آن مسئولیت تصمیم‌های اقتصادی مشخص باشد و امکان ارزیابی عملکرد مدیران فراهم شود.

اهلیت خریدار؛ مهم‌تر از قیمت

در واگذاری یک بنگاه بزرگ صنعتی، بالاترین پیشنهادمالی به‌تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست. خودروسازی به سرمایه در گردش، دانش فنی، توان توسعه محصول، مدیریت زنجیره تأمین و برنامه‌ریزی بلندمدت نیاز دارد. بنابراین، ارزیابی متقاضیان باید بر دو پایه توان مالی و اهلیت تخصصی استوار باشد. خریدار باید نشان دهد که علاوه بر تأمین منابع لازم برای معامله، توان سرمایه‌گذاری برای نوسازی خطوط تولید، توسعه محصولات جدید و ارتقای کیفیت را دارد. برنامه توسعه صادرات، افزایش بهره‌وری، همکاری با قطعه‌سازان و حفظ ظرفیت‌های تخصصی نیز باید در ارزیابی‌ها مورد توجه قرار گیرد. در چنین شرایطی، واگذاری به ابزاری برای تقویت توان صنعتی تبدیل می‌شود، نه صرفاً معامله‌ای برای انتقال سهام.

رقابت در زنجیره تولید

ارتباط میان خودروساز و قطعه‌ساز یکی از ویژگی‌های مهم صنعت خودرو است. حضور سرمایه‌گذارانی که تجربه فعالیت در زنجیره تولید دارند، می‌تواند به هماهنگی بیشتر تأمین قطعات و کاهش برخی هزینه‌ها کمک کند؛ بااین‌حال، این روابط به قواعد شفاف نیاز دارد. اگر مالکیت یا مدیریت خودروساز با منافع یک تأمین‌کننده خاص پیوند بخورد، ضرورت نظارت بر معاملات وابسته و جلوگیری از محدودشدن رقابت افزایش می‌یابد. انتشار ضوابط خرید قطعات، ارزیابی قیمت قراردادها و فراهم‌کردن فرصت برابر برای تأمین‌کنندگان واجد شرایط می‌تواند از شکل‌گیری تعارض منافع جلوگیری کند. فرمول مناسب، کنارگذاشتن سرمایه‌گذاران متخصص نیست؛ بلکه باید به‌گونه‌ای طراحی شود که تخصص صنعتی در کنار رقابت منصفانه قرار گیرد و منافع خودروساز، قطعه‌سازان و مصرف‌کنندگان همزمان مورد توجه باشد.

واگذاری شفاف و قابل ارزیابی

شیوه واگذاری باید امکان بررسی مستقل شرایط معامله را فراهم کند. انتشار اطلاعات مالی معتبر، ارزیابی کارشناسی ارزش بنگاه، اعلام معیارهای انتخاب متقاضیان و روشن‌بودن تعهدات خریدار از الزامات این مسیر است. استفاده از سازوکارهای قانونی بازار سرمایه و نظارت نهادهای مسئول می‌تواند به شفافیت بیشتر کمک کند. همچنین باید مشخص باشد که سرمایه‌گذار در قبال چه تعهداتی سهام یا مدیریت شرکت را در اختیار می‌گیرد و عملکرد او براساس چه شاخص‌هایی ارزیابی خواهد شد. شفافیت در این فرآیند تنها به انتشار اسناد محدود نمی‌شود؛ بلکه امکان پاسخگویی درباره تصمیم‌ها و سنجش نتایج نیز باید وجود داشته باشد. هرچه معیارهای واگذاری روشن‌تر باشد، امکان ارزیابی منصفانه تصمیم‌ها و عملکرد سرمایه‌گذار بیشتر خواهد شد.

نقش دولت پس از واگذاری

خصوصی‌سازی به معنای حذف نقش دولت نیست؛ بلکه می‌تواند زمینه تغییر نقش آن از اداره مستقیم بنگاه به سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری را فراهم کند. در این الگو، دولت به‌جای ورود مستمر به تصمیم‌های روزمره شرکت، بر ایجاد فضای رقابتی، ثبات مقررات و اجرای ضوابط عمومی تمرکز می‌کند. نظارت بر ایمنی، کیفیت، خدمات پس از فروش، رقابت و حقوق مصرف‌کننده همچنان ضروری است. از سوی دیگر، پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌های صنعتی و تجاری به خودروساز امکان می‌دهد برای سرمایه‌گذاری، توسعه محصول و صادرات برنامه بلندمدت داشته باشد. خصوصی‌سازی زمانی اثربخش‌تر خواهد بود که همزمان با اصلاح ساختار مالکیت، محیط فعالیت اقتصادی نیز برای رقابت سالم آماده شود. در چنین شرایطی، مدیران شرکت‌ها می‌توانند با مسئولیت‌پذیری بیشتر درباره سرمایه‌گذاری، هزینه تولید و توسعه بازار تصمیم بگیرند.

سنجش موفقیت با شاخص‌های واقعی

نتیجه خصوصی‌سازی را نباید فقط با تغییر ترکیب سهامداران یا افزایش تولید سنجید. کیفیت محصولات، هزینه تمام‌شده، بهره‌وری، زمان تحویل، رضایت مشتریان، وضعیت بدهی‌ها و توان صادراتی باید در ارزیابی عملکرد مورد توجه باشد. تعیین اهداف زمان‌بندی‌شده و انتشار گزارش‌های دوره‌ای، امکان مقایسه عملکرد شرکت پیش و پس از واگذاری را فراهم می‌کند. همچنین لازم است برنامه سرمایه‌گذار برای نوسازی فناوری، توسعه محصولات و ارتقای خدمات پس از فروش به‌صورت مستمر ارزیابی شود. در این صورت، خصوصی‌سازی از یک رویداد مالکیتی به فرآیندی قابل سنجش تبدیل می‌شود؛ فرآیندی که نتایج آن برای سهامداران، کارکنان، شبکه قطعه‌سازی و مصرف‌کنندگان قابل ارزیابی است.

سایپا؛ فرصتی برای تکمیل الگو

در تعیین مسیر آینده سایپا، تجربه ایران‌خودرو می‌تواند به شناسایی الزامات اجرایی و دقیق‌ترشدن معیارهای واگذاری کمک کند. بررسی ساختار مالکیت، تعیین تکلیف سهام تودلی، ارزیابی اهلیت متقاضیان و پیش‌بینی سازوکارهای نظارتی باید پیش از نهایی‌شدن تصمیم‌ها مورد توجه قرار گیرد. فرمول مناسب خصوصی‌سازی صنعت خودرو، ترکیبی از مالکیت شفاف، سرمایه‌گذار متخصص، رقابت منصفانه، تنظیم‌گری مؤثر و پاسخگویی بر مبنای عملکرد است. اجرای این الگو می‌تواند زمینه استفاده بهتر از ظرفیت‌های صنعتی کشور را فراهم کند. در نهایت، معیار موفقیت نه صرفاً تغییر مدیریت، بلکه توان خودروسازان در تولید رقابتی‌تر، توسعه محصول و پاسخگویی بهتر به نیاز مصرف‌کننده خواهد بود.

> در واگذاری یک بنگاه بزرگ صنعتی، بالاترین پیشنهاد مالی به‌تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست. خودروسازی به سرمایه در گردش، دانش فنی، توان توسعه محصول، مدیریت زنجیره تأمین و برنامه‌ریزی بلندمدت نیاز دارد

7X با باتری بزرگ‌تر برگشت

ظاهر زیکر بدون تغییر مانده، اما کابین و قوای محرکه ارتقا یافته است







ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

زیکر 7X به‌زودی با نسخه‌ای به‌روزشده وارد بازار چین می‌شود؛ خودرویی که اگرچه در ظاهر تغییرات گسترده‌ای را تجربه نکرده، اما در کابین و تجهیزات یک قدم جلوتر رفته است. مهم‌ترین تغییر این نسخه، استفاده از باتری ۸۵ کیلووات‌ساعتی است؛ در کنار دو رنگ جدید بدنه و مجموعه‌ای از امکانات تازه که قرار است رقابت این کراس‌اوور برقی را با مدل‌هایی مانند تسلا مدل Y، لی‌او i6 و شیائومی YU7 جدی‌تر کند.

به گزارش سایت carnewschina، نسخه مدل ۲۰۲۷ زیکر 7X اولین‌بار اوایل سپتامبر برای بازار چین معرفی شد. آن زمان مسئولان زیکر اعلام کردند که نسخه جدید در سه‌ماهه چهارم سال ۲۰۲۶ راهی بازار داخلی این کشور خواهد شد و باتری ۸۵ کیلووات‌ساعتی را در اختیار خواهد داشت. حالا اولین نمونه‌های این خودرو به نمایندگی‌های چین رسیده‌اند تا پیش از آغاز رسمی عرضه، در معرض دید مشتریان قرار بگیرند.

براساس آمار China EV DataTracker، زیکر از ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۶ موفق به تحویل ۴۴ هزار و ۸۷۱ دستگاه از این کراس‌اوور برقی در بازار چین شده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲.۷ درصد کاهش داشته و به نظر می‌رسد نسخه جدید 7X قرار است بخشی از فشار رقابتی موجود در بازار شلوغ خودروهای برقی چین را پاسخ دهد.

ظاهر آشنا، با دو رنگ تازه

تصاویر منتشرشده از اولین نمونه‌های نسخه به‌روزشده نشان می‌دهد که زیکر فعلاً تصمیمی برای تغییر اساسی چهره 7X نگرفته است. فرم کلی بدنه، چراغ‌ها و طراحی اصلی خودرو تقریباً همان چیزی است که در نسخه فعلی دیده می‌شود. بااین حال، دو رنگ جدید بنفش و طلایی به مجموعه رنگ‌های بدنه اضافه شده‌اند تا ظاهر خودرو کمی متفاوت‌تر شود. در نمای جلو همچنان نمایشگر تعاملی موسوم به Zeekr Stargate دیده می‌شود؛ همان المانی که به یکی از مشخصه‌های محصولات زیکر تبدیل شده است. دستگیره‌های مخفی درها و چراغ‌های عقب باریک و دوخطی نیز بدون تغییر عمده حفظ شده‌اند.

اگرچه تغییرات بیرونی محدود است، اما زیکر توجه بیشتری به فضای داخلی داشته است. در نسخه جدید، صندلی راننده و سرنشین جلو به قابلیت موسوم به «صفر جاذبه» مجهز شده‌اند. این صندلی‌ها همچنین از زیرپایی برقی و روکش‌های جدید بهره می‌برند تا فضای کابین بیش از گذشته به سمت راحتی و امکانات رفاهی حرکت کند.

سیستم سرگرمی و اطلاعات خودرو نیز به نسخه جدید Zeekr OS 7.5 ارتقا پیدا کرده و یک مرکز کنترل جدید به کابین اضافه شده است. در بخش فنی هم سیستم تعلیق با کمک فنرهای الکترومغناطیسی CDC وظیفه کنترل بهتر حرکات بدنه را برعهده دارد.

باتری یک میلیون کیلومتری

باتری ۸۵ کیلووات‌ساعتی مهم‌ترین تغییر فنی نسخه جدید زیکر 7X است. پیش‌تر مسئولان زیکر اعلام کرده بودند که این باتری برای عمر کاری معادل یک میلیون کیلومتر و ۳۵۰۰ چرخه شارژ طراحی شده است؛ رقمی که در صورت تحقق، می‌تواند یکی از نقاط قوت این خودرو در بازار خودروهای برقی باشد.

زیکر هنوز تمام مشخصات فنی نسخه جدید را اعلام نکرده است. با این حال، این خودرو پیش‌تر برای دریافت مجوز فروش در چین با یک موتور برقی ۳۷۰ کیلوواتی، معادل ۴۹۶ اسب‌بخار، ثبت شده بود.

زیکر 7X با طول ۴۸۲۵، عرض ۱۹۳۰ و ارتفاع ۱۶۶۶ میلی‌متر، کراس‌اوری نسبتاً بزرگ محسوب می‌شود و فاصله محوری آن به ۲۹۲۵ میلی‌متر می‌رسد. البته به نظر می‌رسد نسخه چهارچرخ محرک این خودرو همچنان با باتری ۱۰۳ کیلووات‌ساعتی از نوع NMC و دو موتور برقی عرضه شود. مجموع توان این مجموعه در نسخه مذکور به ۵۸۵ کیلووات، معادل ۷۸۴ اسب‌بخار، می‌رسد. در حال حاضر، قیمت زیکر 7X در بازار چین از ۲۲۹ هزار و ۸۰۰ یوان برای نسخه Max با باتری ۷۵ کیلووات‌ساعتی آغاز می‌شود و در نسخه Ultra با باتری ۱۰۳ کیلووات‌ساعتی به ۲۶۹ هزار و ۸۰۰ یوان می‌رسد. نسخه جدید با باتری ۸۵ کیلووات‌ساعتی نیز احتمالاً حدود ۲۳۹ هزار و ۸۰۰ یوان قیمت خواهد داشت.

نسخه اروپایی مسیر متفاوتی دارد

زیکر 7X تنها در چین به‌روزرسانی نشده و نسخه اروپایی این خودرو نیز اخیراً مورد بازنگری قرار گرفته است. این نسخه بر پایه معماری ۸۰۰ ولتی ساخته شده و در مدل پایه، موتور برقی آن حداکثر ۳۳۵ کیلووات، معادل ۴۴۹ اسب‌بخار، قدرت تولید می‌کند. این نیرو برای رساندن خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۵.۶ ثانیه کافی است.

مدل پایه اروپایی به باتری ۷۵ کیلووات‌ساعتی LFP مجهز شده و بر اساس استاندارد WLTP می‌تواند تا ۴۸۲ کیلومتر را با یک بار شارژ طی کند. نسخه Long Range نیز با باتری بزرگ‌تر ۱۰۰ کیلووات‌ساعتی NMC عرضه می‌شود و برد آن به ۶۲۷ کیلومتر می‌رسد.

در نسخه چهارچرخ محرک اروپایی، زیکر قدرت را یک پله دیگر افزایش داده است. توان این مدل به ۵۰۰ کیلووات، معادل ۶۷۰ اسب‌بخار می‌رسد و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن ۳.۷ ثانیه اعلام شده است. این رقم، ۰.۱ ثانیه سریع‌تر از نسخه قبلی با قدرت ۴۷۰ کیلووات یا ۶۳۰ اسب‌بخار است.

برد نسخه به‌روزشده چهارچرخ محرک در چرخه WLTP به ۵۴۵ کیلومتر می‌رسد و یکی از نقاط قوت آن، سرعت شارژ است؛ به‌طوری که شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد تنها حدود ۱۵ دقیقه زمان می‌برد.

به این ترتیب، زیکر 7X در نسخه جدید بیش از آنکه به دنبال تغییر چهره باشد، روی همان نقطه‌ای تمرکز کرده که بازار خودروهای برقی چین بیشترین رقابت را در آن تجربه می‌کند؛ باتری، تجهیزات کابین و سرعت شارژ. حالا باید دید باتری ۸۵ کیلووات‌ساعتی و امکانات جدید تا چه اندازه می‌توانند افت جزئی فروش این مدل را جبران کنند.

تاریخچه شرکت‌ها

اسمارت؛ خودرویی که قرار بود شهر را تغییر دهد

برندی که در اندازه خودروهایش باقی نماند

گروه خودرو

داستان اسمارت از جایی آغاز شد که خودروسازان بزرگ جهان به دنبال ساخت خودروهایی بزرگ‌تر، قدرتمندتر و مجهزتر بودند، اما گروهی از طراحان و مدیران صنعتی به پرسش دیگری فکر می‌کردند: آیا برای رفت‌وآمد در شهرهای شلوغ، واقعاً به خودروهای بزرگ نیاز داریم؟ همین نگاه متفاوت، پایه شکل‌گیری برندی شد که قرار بود تعریف تازه‌ای از خودروهای شهری ارائه کند؛ خودرویی کوچک با طراحی غیرمعمول که بتواند در خیابان‌های پرترافیک و فضاهای محدود شهری به‌راحتی حرکت کند.

ریشه شکل‌گیری اسمارت به سال ۱۹۷۲ بازمی‌گردد؛ زمانی که دایملر بنز ایده ساخت یک خودروی فوق‌العاده جمع‌وجور شهری را مطرح کرد. افزایش ترافیک و آلودگی هوا در شهرهای بزرگ، این شرکت آلمانی را به فکر توسعه وسیله‌ای انداخت که در کنار اشغال فضای کمتر، مصرف سوخت و آلایندگی پایین‌تری داشته باشد. این ایده در سال ۱۹۸۱ با معرفی نمونه مفهومی NAFA شکل جدی‌تری به خود گرفت. خودرویی کوچک با ابعادی متفاوت که برای رفت‌وآمدهای کوتاه شهری طراحی شده بود. با این حال، محدودیت فناوری‌های ایمنی در آن دوره اجازه نداد پروژه به تولید انبوه برسد.

در اوایل دهه ۱۹۹۰، ایده ساخت یک خودروی کوچک شهری بار دیگر مورد توجه قرار گرفت؛ این بار با ورود نیکلاس هایک، بنیان‌گذار شرکت ساعت‌سازی سواچ سوئیس. هایک به دنبال ساخت خودرویی اقتصادی، کم‌مصرف و متفاوت بود؛ محصولی که از نظر فلسفه طراحی، شباهت‌هایی به ساعت‌های سواچ داشته باشد. او اعتقاد داشت همان‌طور که ساعت‌های این شرکت با طراحی رنگارنگ و امکان شخصی‌سازی توانسته‌اند جایگاه متفاوتی در بازار پیدا کنند، یک خودروی کوچک نیز می‌تواند با همین رویکرد به محصولی جذاب تبدیل شود.

این ایده در نهایت مسیر همکاری سواچ و دایملر بنز را هموار کرد. دو شرکت در سال ۱۹۹۴ شرکت Micro Compact Car یا MCC را در سوئیس تأسیس کردند تا پروژه تولید خودرویی کوچک و متفاوت را دنبال کنند. نام اسمارت نیز از ترکیب سه واژه Swatch، Mercedes و Art شکل گرفت؛ نامی که از همان ابتدا هویت متفاوت این برند را به نمایش می‌گذاشت. البته همکاری دو طرف در ادامه با تغییراتی همراه شد و دایملر بنز مسئولیت اصلی توسعه و تولید خودرو را برعهده گرفت.

نخستین محصول این همکاری در سال ۱۹۹۷ و در نمایشگاه خودرو فرانکفورت رونمایی شد. خودرویی دونفره که در ابتدا با نام City-Coupé شناخته می‌شد و یک سال بعد به بازار راه یافت. تولید آن از ژوئیه ۱۹۹۸ آغاز شد و عرضه تجاری‌اش در اکتبر همان سال شکل گرفت. این خودرو بعدها با نام fortwo شناخته شد؛ مدلی که با طول بسیار کم، طراحی خاص بدنه و قابلیت پارک در فضاهای محدود، به نماد اصلی اسمارت تبدیل شد. برخلاف بسیاری از خودروهای کوچک آن زمان، اسمارت تلاش می‌کرد علاوه بر ابعاد جمع‌وجور، کیفیت ساخت و استانداردهای ایمنی بالاتری نیز ارائه دهد.

اما اسمارت قرار نبود تنها به یک خودروی دونفره محدود بماند. این برند در سال‌های بعد تلاش کرد با حفظ هویت کوچک و شهری خود، محصولات متنوع‌تری را به بازار معرفی کند. در سال ۲۰۰۰ نسخه روباز Fortwo با نام City-Cabrio عرضه شد و در سال ۲۰۰۳ نیز نوبت به Roadster رسید؛ خودرویی دونفره با ظاهری اسپرت که قرار بود چهره‌ای متفاوت از اسمارت را به نمایش بگذارد. یک سال بعد، مدل Forfour با چهار صندلی و چهار در به خانواده محصولات این شرکت اضافه شد تا نشان دهد فلسفه اسمارت الزاماً به ساخت خودروهای دونفره محدود نیست.

اسمارت کنونی

در حال حاضر، اسمارت با سه محصول اصلی #۱، #۳ و #۵ در بازارهای مختلف حضور دارد. این شرکت همچنین در برنامه‌های خود برای سال ۲۰۲۶ از توسعه محصولات جدیدی مانند #۲ و #۶ خبر داده است

تاریخچه ورود اسمارت به ایران

داستان ورود اسمارت به ایران به اواخر دهه ۱۳۸۰ بازمی‌گردد. در آن مقطع، پارس خودرو برنامه‌هایی برای واردات و حتی تولید این خودروی کوچک شهری در کشور مطرح کرد. قرار بود ابتدا تعدادی از محصولات به‌صورت واردات کامل (CBU) وارد شوند و در ادامه زمینه تولید آنها نیز فراهم شود. با این حال، طرح با موانعی در مسیر دریافت مجوزهای لازم و شماره‌گذاری روبه‌رو شد و برنامه اولیه به شکل موردنظر پیش نرفت. چند سال بعد، بار دیگر اسمارت به فهرست خودروهای وارداتی ایران بازگشت. در سال ۱۳۹۵، یک شرکت واردکننده مجوز واردات چند محصول از برندهای مرسدس بنز و اسمارت را دریافت کرد و زمینه ورود مدل‌های Fortwo و Forfour به بازار کشور فراهم شد.

منبع: وب‌سایت رسمی اسمارت