خبر خودرو

خودروسازان عوارض نوشماره‌ها را نقدی پرداخت کنند



به دنبال مشکلات و کمبودهای مربوط به تأمین گواهی اسقاط، تولیدکنندگان خودرو مجاز شدند عوارض خودروهای نوشماره خود را به صورت ریالی پرداخت کنند.

بر اساس قوانین جدید و به دلیل عدم عرضه و تأمین کافی گواهی اسقاط سواری از سوی مراکز اسقاط و بازیافت، قفلی که در مسیر شماره‌گذاری خودروها ایجاد شده بود با راهکار جایگزین باز شد.

مطابق تبصره ۲ ماده ۱۰ اصلاحیه قانون ساماندهی صنعت خودرو، تولیدکنندگانی که موفق به خرید گواهی اسقاط از «سامانه نوسازی ناوگان» نشده‌اند، می‌توانند با پیوست کردن اخطار عدم وجود گواهی در سامانه، برای پرداخت عوارض ریالی خود با ستاد نوسازی ناوگان مکاتبه کنند تا مسیر صدور مجوز شماره‌گذاری محصولاتشان هموار شود.

ماشین وارداتی

نسخه تازه وویا فری در راه بازار ایران



وویا فری در مدل ۲۰۲۶ با تغییراتی در طراحی، کابین و مشخصات فنی به بازار ایران می‌آید. این شاسی‌بلند چینی که از ساختار قوای محرکه بردافزا استفاده می‌کند، حالا با افزایش توان موتورهای برقی و اصلاحاتی در بخش تجهیزات عرضه می‌شود. همزمان با معرفی نسخه جدید، شرایط فروش آن نیز برای آبان‌ماه ۱۴۰۵ اعلام شده است؛ بر اساس این شرایط، قیمت قطعی خودرو ۱۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان تعیین شده و خریداران باید برای تحویل آن ۱۲۰ روز انتظار بکشند. وویا فری ۲۰۲۶ همچنان از دو موتور برقی در محورهای جلو و عقب استفاده می‌کند و یک پیشرانه بنزینی نیز وظیفه تأمین انرژی مجموعه را برعهده دارد. در این ساختار، نیروی محرکه خودرو از موتورهای الکتریکی تأمین می‌شود و موتور بنزینی بیشتر نقش ژنراتور را ایفا می‌کند.

توان ترکیبی مجموعه در نسخه جدید به ۴۹۳ اسب بخار و گشتاور آن به ۷۲۰ نیوتن‌متر رسیده است. موتور برقی جلو ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۳۱۰ نیوتن‌متر گشتاور دارد و موتور عقب نیز ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۱۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند.

حاصل این ترکیب، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۸ ثانیه‌ای است. در بخش پیمایش، براساس استاندارد CLTC، وویا فری می‌تواند با اتکا به باتری، حدود ۴۰۵ کیلومتر را در حالت تمام‌برقی طی کند.

برد حرکتی ترکیبی آن نیز ۱۱۶۰ کیلومتر اعلام شده است. امکان شارژ سریع باتری از ۲۰ تا ۸۰ درصد در حدود ۳۰ دقیقه فراهم شده و سامانه چهارچرخ محرک هوشمند نیز وظیفه توزیع نیرو میان دو محور را برعهده دارد. تغییرات مدل ۲۰۲۶ فقط به بخش فنی محدود نمانده است؛ در نمای بیرونی، جلوپنجره و سپرها بازطراحی شده‌اند و چراغ‌ها نیز شکل تازه‌ای دارند.

کالیپرهای ترمز قرمزرنگ از دیگر تغییرات ظاهری این نسخه هستند. در کابین هم جانمایی دسته دنده به پشت فرمان منتقل شده و کلید فیزیکی استارت و توقف موتور حذف شده است. نمایشگر تنظیمات تهویه برای سرنشینان عقب نیز به تجهیزات خودرو اضافه شده است. یکی از بخش‌های قابل توجه وویا فری، سیستم تعلیق آن است.

تعلیق بادی تطبیقی در کنار سیستم مولتی‌لینک محور عقب، امکان تنظیم بهتر ارتفاع و جذب ناهمواری‌ها را فراهم می‌کند.

در کنار این مجموعه، ترمزهای مجهز به سامانه بازیابی انرژی و تجهیزات کنترل پایداری و کشش نیز در نظر گرفته شده‌اند. فهرست امکانات رفاهی و ایمنی خودرو شامل دوربین ۳۶۰ درجه، رادار نقطه کور، کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، دستیار حفظ مسیر، هشدار برخورد از عقب و پارک خودکار است.

ناوبری واقعیت افزوده، سقف پانورامیک، دستگیره‌های مخفی‌شونده و صندوق عقب برقی نیز از دیگر تجهیزات آن هستند. صندلی‌های جلو با تنظیم برقی ۱۲ حالته و قابلیت گرمکن، سردکن و ماساژور عرضه می‌شوند و برای سرنشینان عقب نیز نمایشگر تنظیم تهویه در نظر گرفته شده است.

وویا فری ۲۰۲۶ در رنگ‌های سفید، مشکی و خاکستری و با پرداخت دو مرحله‌ای عرضه می‌شود. قیمت این نسخه نسبت به مدل قبلی افزایش یافته و موعد تحویل اعلام شده برای آن ۱۲۰ روز است. با ورود مدل جدید، باید دید تغییرات فنی و ظاهری آن تا چه اندازه می‌تواند در رقابت با دیگر شاسی‌بلندهای برقی و بردافزای بازار ایران اثرگذار باشد.

مقایسه قیمت گروه‌های مختلف خودروهای داخلی و خارجی

با بودجه خرید دنا، پژو۲۰۷، شاهین و اطلس، در بازارهای دیگر جهان چه گزینه‌هایی پیش روی خریداران قرار دارد؟

گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو



قیمت خودرو در بازار ایران به جایی رسیده که خرید یک سدان یا هاچ‌بک داخلی، به چند میلیارد تومان بودجه نیاز دارد. اما اگر همین مبلغ را با قیمت خودرو در بازارهای دیگر مقایسه کنیم، به چه انتخاب‌هایی می‌رسیم؟ آیا بهای یک دنا، پژو ۲۰۷ یا شاهین در ایران، در کشورهای دیگر هم صرف خرید خودرویی در همین سطح می‌شود یا با این پول می‌توان سراغ گزینه‌های متفاوتی رفت؟ برای پاسخ به این پرسش، قیمت چهار خودروی داخلی شامل دنا، پژو ۲۰۷ اتوماتیک، شاهین پلاس و اطلس را مبنای مقایسه قرار داده‌ایم و به سراغ بازارهایی مانند ژاپن، اروپا، استرالیا و هند رفته‌ایم. در این گزارش، ملاک اصلی قیمت خودروهای صفرکیلومتر در بازار مبدأ است. بنابراین قرار نیست درباره برتری فنی یا کیفیت این محصولات قضاوت کنیم.

دنا
سدان ایرانی در برابر گزینه‌های جهانی

دناپلاس EF7P6 دنده‌ای در بازار آزاد ایران حدود ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان قیمت دارد؛ رقمی که با محاسبه نرخ دلار مورد استفاده در این گزارش، به حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دلار می‌رسد. با چنین بودجه‌ای، خریدار در بعضی بازارهای جهان می‌تواند به سراغ خودروهای صفرکیلومتری برود که در گروه محصولات اقتصادی قرار می‌گیرند.

برای مثال، در ژاپن سوزوکی سوئیفت با قیمت پایه‌ای در حدود ۱۱ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه می‌شود. هوندا فیت نیز گزینه دیگری است که نسخه پایه بنزینی آن حدود ۱۱ هزار و ۸۰۰ دلار قیمت دارد. به این ترتیب، خرید هر دو خودرو با بودجه‌ای کمتر از بهای دنا در ایران امکان‌پذیر است و حتی بخشی از پول نیز باقی می‌ماند.

در اروپا اما پیدا کردن خودروی صفرکیلومتر با این بودجه دشوارتر است. داچیا ساندرو، یکی از مدل‌های اقتصادی بازار آلمان، در نسخه پایه حدود ۱۳ هزار و ۵۹۰ یورو قیمت دارد؛ معادل تقریبی ۱۵ هزار و ۷۰۰ دلار. بنابراین قیمت آن از ارزش دلاری دنا بیشتر است. در بازار آمریکا نیز فاصله قیمت‌ها بیشتر به چشم می‌آید؛ خودروهای صفرکیلومتر اقتصادی این کشور عموماً بالاتر از بودجه دنا قرار می‌گیرند و با این مبلغ، انتخاب‌ها محدود خواهد بود.

پژو ۲۰۷ اتوماتیک
هاچ‌بک ایرانی در برابر رقبای جهانی

پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک TU5P با قیمت حدود ۴ میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان، یکی از گران‌ترین خودروهای این مقایسه است. ارزش دلاری آن با نرخ مبنا به حدود ۱۷ هزار دلار می‌رسد؛ بودجه‌ای که در برخی بازارهای جهانی، انتخاب‌های متنوع‌تری را پیش روی خریدار می‌گذارد.

در ژاپن، هوندا فیت هیبریدی یکی از گزینه‌های قابل بررسی است. نسخه هیبرید این خودرو حدود ۲ میلیون و ۴۹۹ هزار ین قیمت دارد که معادل تقریبی ۱۶ هزار و ۳۰۰ دلار می‌شود. سوزوکی سوئیفت هیبرید نیز با قیمتی در حدود ۱۴ هزار و ۱۰۰ دلار، در همین محدوده قرار می‌گیرد. به این ترتیب، خریدار با بودجه‌ای نزدیک به قیمت یک ۲۰۷ اتوماتیک در ایران، می‌تواند در بازار ژاپن سراغ یک هاچ‌بک هیبریدی برود. در استرالیا نیز مدل جی ۳ با قیمت پایه حدود ۲۰ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا عرضه می‌شود که ارزش آن به حدود ۱۳ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا می‌رسد. اما همین خودرو در بازار آلمان حدود ۱۷ هزار و ۹۹۰ یورو قیمت دارد و از بودجه دلاری ۲۰۷ فراتر می‌رود.

شاهین پلاس
سدان اتوماتیک در محدوده ۱۶ هزار دلار

شاهین پلاس اتوماتیک تیپ G در بازار آزاد حدود ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. با نرخ دلار مبنا، ارزش این خودرو به حدود ۱۶ هزار دلار می‌رسد؛ مبلغی که در بعضی بازارها برای خرید خودروهای صفرکیلومتر اقتصادی کافی است.

در آلمان، داچیا ساندرو با قیمت پایه ۱۳ هزار و ۵۹۰ یورو، معادل حدود ۱۵ هزار و ۷۰۰ دلار، در محدوده قیمتی شاهین پلاس قرار می‌گیرد. در ژاپن نیز هوندا فیت هیبریدی با قیمت تقریبی ۱۶ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه می‌شود؛ رقمی که اندکی از بودجه دلاری شاهین پلاس بیشتر است. در استرالیا هم جی 3 با قیمت پایه حدود ۲۰ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا، معادل تقریبی ۱۳ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا، یکی دیگر از گزینه‌های این مقایسه است. در واقع، بهای شاهین پلاس در ایران به محدوده‌ای رسیده که در بازارهایی مانند ژاپن، آلمان و استرالیا می‌توان با آن به سراغ محصولات اقتصادی برندهای شناخته‌شده رفت.

اطلس
وقتی گزینه‌های ژاپنی و اروپایی گران‌ترند

اطلس دنده‌ای تیپ G با قیمت حدود ۲ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان، ارزان‌ترین خودروی این بررسی است. ارزش دلاری آن به حدود ۸ هزار و ۸۰ دلار می‌رسد؛ بودجه‌ای که در مقایسه با سه خودروی دیگر، انتخاب‌های محدودتری را پیش روی خریدار قرار می‌دهد. در ژاپن، سوزوکی آلتو از خودروهای اقتصادی بازار به شمار می‌رود، اما قیمت پایه مدل جدید آن از یک میلیون و ۵۱۹ هزار و ۱۰۰ ین آغاز می‌شود؛ معادل حدود ۹ هزار و ۶۰۰ دلار. بنابراین حتی خرید این خودروی کوچک شهری نیز به بودجه‌ای بیشتر از قیمت دلاری اطلس نیاز دارد.

در بازار آلمان فاصله قیمت‌ها بیشتر است. داچیا ساندرو، که از ارزان‌ترین خودروهای صفرکیلومتر این بازار محسوب می‌شود، در نسخه پایه حدود ۱۳ هزار و ۵۹۰ یورو قیمت دارد؛ رقمی که به‌مراتب بالاتر از بودجه اطلس است. در نتیجه، با پولی که برای خرید اطلس در ایران پرداخت می‌شود، نمی‌توان در بازارهای ژاپن و آلمان سراغ ارزان‌ترین خودروهای صفرکیلومتر رفت.

اما وقتی گزینه‌های ژاپنی و اروپایی از محدوده بودجه خارج می‌شوند، باید به بازارهایی با خودروهای ارزان‌تر نگاه کرد. هند یکی از این بازارهاست؛ جایی که با حدود ۸ هزار دلار می‌توان چند خودروی صفرکیلومتر اقتصادی خرید. برای نمونه، ماروتی سوزوکی S-Presso در نسخه پایه دنده‌ای ۳۴۹ هزار و ۹۰۰ روپیه و آلتو K10 با قیمت پایه ۳۶۹ هزار و ۹۰۰ روپیه عرضه می‌شوند. بهای این دو خودرو به‌ترتیب حدود ۴ هزار و ۴۰۰ و ۴ هزار و ۶۰۰ دلار است. به این ترتیب، بودجه معادل قیمت اطلس برای خرید هر دو مدل کافی است و همچنان بخشی از آن باقی می‌ماند.

در ژاپن سوزوکی سوئیفت با قیمت پایه‌ای در حدود ۱۱ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه می‌شود. هوندا فیت نیز گزینه دیگری است که نسخه پایه بنزینی آن حدود ۱۱ هزار و ۸۰۰ دلار قیمت دارد. به این ترتیب، خرید هر دو خودرو با بودجه‌ای کمتر از بهای دنا در ایران امکان‌پذیر است و حتی بخشی از پول نیز باقی می‌ماند

تاریخچه شرکت‌ها

اینفینیتی؛ رویای لوکس‌سازی نیسان

داستان برندی ژاپنی که برای رقابت با بزرگان خودروسازی لوکس متولد شد



گروه خودرو

در میانه دهه ۱۹۸۰، نیسان به این نتیجه رسید که برای حضور در بازار خودروهای لوکس آمریکا، به چیزی فراتر از محصولات معمول خود نیاز دارد. بازار خودروهای گران‌قیمت در آن زمان در اختیار نام‌هایی چون مرسدس بنز، ب‌ام‌و و کادیلاک بود و ورود به این قلمرو، بدون ارائه هویتی متفاوت کار ساده‌ای به نظر نمی‌رسید. از همین رو، گروهی کوچک در داخل نیسان مأموریت پیدا کردند تا برندی تازه طراحی کنند؛ برندی که قرار بود در کنار کیفیت و امکانات، بر تجربه راننده و لذت پشت فرمان نیز تأکید داشته باشد.

این پروژه در سال ۱۹۸۵ با عنوان «گروه افق» شکل گرفت. دو سال بعد، نام اینفینیتی برای آن انتخاب شد؛ نامی که قرار بود مفهوم حرکت بی‌پایان و افق‌های تازه را تداعی کند. نشان تجاری برند نیز با دو خط که به سمت نقطه‌ای در افق امتداد پیدا می‌کنند، همین ایده را به تصویر می‌کشید. اینفینیتی در سال ۱۹۸۹ رسماً وارد بازار شد و از همان ابتدا، آمریکا را به‌عنوان مهم‌ترین میدان رقابت خود انتخاب کرد.

شروعی متفاوت

اینفینیتی در اولین سال فعالیت خود با دو محصول به نمایشگاه‌های آمریکا رفت: سدان لوکس Q45 و کوپه اسپرت M30. در میان این دو، Q45 نقش مهم‌تری در معرفی هویت برند داشت؛ خودرویی با موتور ۴.۵ لیتری هشت سیلندر که طراحی آن با آنچه از یک سدان لوکس در آن دوران انتظار می‌رفت، تفاوت داشت.

در نمای جلو خبری از جلوپنجره بزرگ و پررزق و برق نبود و کابین نیز برخلاف بسیاری از رقبای لوکس، به استفاده گسترده از تزئینات چوبی و جزئیات تجملی متکی نبود. عرضه این خودرو در کنار شیوه متفاوت خدمات پس از فروش، از جمله قیمت‌گذاری شفاف و ارائه خودروی جایگزین هنگام تعمیر، به اینفینیتی کمک کرد در همان سال‌های اول توجه خریداران آمریکایی را جلب کند.

در سال ۱۹۹۵، اینفینیتی خانواده موتورهای شش سیلندر VQ را معرفی کرد. این پیشرانه‌ها به دلیل ترکیب توان، گشتاور و مصرف سوخت مناسب، به یکی از نقاط قوت فنی محصولات نیسان و اینفینیتی تبدیل شدند. خانواده VQ در سال‌های بعد بارها در فهرست بهترین موتورهای سال نشریه آمریکایی Ward's قرار گرفت و نقش مهمی در تثبیت اعتبار فنی این برند داشت.

با ورود به دهه ۲۰۰۰، اینفینیتی تلاش کرد دامنه محصولات خود را گسترش دهد. معرفی G35 در سال ۲۰۰۲ یکی از اتفاق‌های مهم این دوره بود. این سدان اسپرت با طراحی جوان‌پسند، موتور قدرتمند و ویژگی‌های رانندگی متفاوت، توانست مخاطبانی را جذب کند که به دنبال خودرویی لوکس اما دور از فضای رسمی و محافظه‌کارانه سدان‌های سنتی بودند. نسخه کوپه G35 نیز به تقویت چهره اسپرت برند کمک کرد.

در سال‌های بعد، اینفینیتی با معرفی مدل‌هایی مانند FX وارد بازاری شد که به‌سرعت در حال تغییر بود. شاسی‌بلندهای اسپرت و لوکس به انتخاب تازه‌ای برای مشتریان تبدیل شده بودند و FX با طراحی خاص و فرم متفاوت بدنه، تلاش کرد میان ویژگی‌های یک خودروی اسپرت و یک شاسی‌بلند پیوند برقرار کند. این مسیر بعدها با توسعه خانواده QX ادامه پیدا کرد.

از آمریکا به بازارهای جهانی

اینفینیتی در سال‌های اول، تمرکز زیادی بر بازار آمریکای شمالی داشت، اما با افزایش رقابت در بخش خودروهای لوکس، نیسان تصمیم گرفت حضور آن را در بازارهای دیگر نیز گسترش دهد. این برند از سال ۲۰۰۷ به‌تدریج وارد بازارهایی مانند خاورمیانه، چین و روسیه شد و در سال ۲۰۰۸ فروش و خدمات خود را در اروپا آغاز کرد.

در سال ۲۰۱۲، اینفینیتی تصمیم گرفت شیوه نامگذاری محصولاتش را تغییر دهد. بر اساس این ساختار، سدان‌ها و کوپه‌ها با حرف Q و شاسی‌بلندها و کراس‌اوورها با پیشوند QX شناخته شدند. این تغییر از سال ۲۰۱۴ در محصولات برند اجرا شد و قرار بود تشخیص جایگاه هر خودرو در سبد محصولات را ساده‌تر کند.

اینفینیتی امروز؛ تکیه بر شاسی‌بلندها

امروز اینفینیتی همچنان بخش لوکس نیسان است، اما سبد محصولات آن نسبت به سال‌های اول تغییر زیادی کرده است. شاسی‌بلندها و کراس‌اوورها سهم مهمی از خانواده این برند را تشکیل می‌دهند. QX80 به‌عنوان شاسی‌بلند بزرگ و پرچمدار، QX60 در بخش خودروهای خانوادگی و مدل‌هایی مانند QX50 و QX55 در رده کراس‌اوورهای لوکس قرار می‌گیرند. اینفینیتی همچنین با معرفی طرح‌های مفهومی تازه، از جمله QX65، به دنبال ترسیم مسیر آینده طراحی محصولاتش است.

اینفینیتی در ایران

اینفینیتی در بازار ایران بیشتر با مدل‌هایی مانند FX، QX، G و سدان‌های سری M شناخته می‌شود. محصولات این برند در سال‌های گذشته عمدتاً از مسیر واردات محدود و غیرگسترده به کشور رسیده‌اند و به دلیل قیمت بالا و محدودیت‌های واردات، سهم بزرگی از بازار را در اختیار نداشته‌اند.

منبع: وب‌سایت رسمی اینفینیتی

جیپ رانگلر اسکرامبلر SRT؛ هیولای آفرودی با قلب ۸ سیلندر

۴۷۰ اسب‌بخار برای شکستن سکوت بیابان







ترجمه

گروه خودرو

جیپ در نمایشگاه سما ۲۰۲۶ لاس‌وگاس، از یک کانسپت متفاوت رونمایی کرده که بسیاری از قواعد سنتی خانواده رانگلر را زیر سؤال می‌برد. رانگلر اسکرامبلر SRT یک وانت دو در با اتاق بار کاربردی است که در کنار موتور قدرتمند ۸ سیلندر، از سیستم تعلیق مستقل در محور جلو استفاده می‌کند؛ تغییری که برای اولین بار در یک محصول با نشان رانگلر دیده می‌شود.

به گزارش motor۱، گروه استلانتیس در تاریخ ۲ نوامبر این خودرو را به نمایش گذاشت. ترکیب سیستم تعلیق مستقل جلو، محور عقب با ساختاری برگرفته از وانت‌های مسابقه‌ای صحرایی و موتور ۶.۴ لیتری همی V8، نشان می‌دهد که جیپ این بار به دنبال ساخت خودرویی صرفاً مناسب عبور از مسیرهای سنگلاخی نیست. اسکرامبلر SRT برای حرکت با سرعت بالا در مسیرهای بیابانی طراحی شده است. البته جیپ فعلاً این خودرو را به‌عنوان یک نمونه مفهومی معرفی کرده و خبری از تأیید تولید انبوه آن نیست. به بیان دیگر، اسکرامبلر SRT بیشتر تصویری از مسیری است که مهندسان این برند برای آینده محصولات آفرودی خود در نظر دارند.

رانگلری که قواعد خودش را تغییر داد

زیر کاپوت این وانت مفهومی، یک موتور ۶.۴ لیتری همی V8 قرار دارد که ۴۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این همان پیشرانه‌ای است که به دلیل توان بالا و صدای خاص خود، میان علاقه‌مندان محصولات قدرتمند آمریکایی شناخته شده است. بدنه خودرو نیز با رنگ نارنجی درخشان موسوم به Punk'n رنگ‌آمیزی شده تا ظاهر تهاجمی آن بیش از پیش جلب توجه کند. با این حال، یکی از نکات مهم در طراحی اسکرامبلر، اتاق بار واقعی آن است. برخلاف برخی خودروهای نمایشی که بخش عقب آنها بیشتر جنبه تزئینی دارد، این وانت از فضایی کاربردی برای حمل بار برخوردار است. این طراحی یادآور وانت اسکرامبلر اصلی جیپ است؛ مدلی که نام آن ریشه در تاریخ این برند دارد. جیپ پیش‌تر نیز با معرفی بسته ظاهری رانگلر رو گلادیاتور Rewind مدل ۲۰۲۶، به سراغ بازآفرینی بخشی از طراحی‌های قدیمی خود رفته بود. حالا نام اسکرامبلر بار دیگر روی محصولی قرار گرفته که این بار تغییرات آن فقط به ظاهر محدود نمی‌شود. در کابین نیز صندلی‌های پرشی تاشو و قابل چرخش در نظر گرفته شده‌اند که سرنشینان می‌توانند آنها را در جهت حرکت یا رو به اتاق بار تنظیم کنند. چنین چیدمانی بیشتر برای خودروهای تعقیب مسابقات بیابانی و افرادی کاربرد دارد که وظیفه هدایت و شناسایی مسیر را بر عهده دارند. بنابراین، جیپ در طراحی این خودرو جامعه هدف مشخصی را در نظر گرفته است؛ علاقه‌مندانی که سرعت و رانندگی در مسیرهای باز و ناهموار را به آفرودهای آرام و سنگین ترجیح می‌دهند.

خداحافظی با محور یکپارچه در جلو

مهم‌ترین تغییر فنی اسکرامبلر SRT را باید در سیستم تعلیق آن جست‌وجو کرد. رانگلر در طول سال‌ها به استفاده از محور یکپارچه در جلو وفادار مانده است؛ ساختاری که میان علاقه‌مندان آفرودهای سنگین محبوبیت زیادی دارد و به دلیل توانایی بالای چرخ‌ها در حفظ تماس با زمین هنگام عبور از موانع صخره‌ای شناخته می‌شود.

اما جیپ در این نمونه مفهومی تصمیم گرفته این ساختار سنتی را کنار بگذارد و از سیستم تعلیق مستقل در محور جلو استفاده کند. توسعه این مجموعه با همکاری کیسی کری، راننده مسابقات آفرود، انجام شده است. براساس اطلاعات منتشرشده، سیستم تعلیق جلو ۱۴ اینچ و محور عقب ۱۵ اینچ دامنه حرکتی دارند. هدف از این تغییر، افزایش پایداری در سرعت‌های بالا، دقیق‌تر شدن فرمان‌پذیری و کنترل بهتر حرکت چرخ‌ها در مسیرهای ناهموار است. در سیستم تعلیق مستقل، هر چرخ به صورت جداگانه حرکت می‌کند و برخلاف محور یکپارچه، حرکت یک چرخ مستقیماً به چرخ مقابل وابسته نیست. این ویژگی در سرعت‌های بالا و هنگام عبور از دست‌اندازهای پی‌درپی اهمیت زیادی دارد. برای مثال، هنگام حرکت با سرعت حدود ۱۲۹ کیلومتر بر ساعت در مسیرهای موج‌دار بیابانی، چنین ساختاری می‌تواند کنترل خودرو را به شکل محسوسی بهبود دهد. البته این تغییر بدون هزینه نیست. محور یکپارچه همچنان در مسیرهای سنگلاخی و هنگام عبور از موانع بزرگ، به دلیل دامنه مفصل‌بندی بیشتر، مزیت‌های خاص خود را دارد. در مقابل، سیستم تعلیق مستقل بیشتر برای رانندگی سریع و کنترل دقیق‌تر خودرو طراحی شده است. به نظر می‌رسد جیپ در اسکرامبلر SRT آگاهانه بخشی از توانایی‌های سنتی رانگلر را کنار گذاشته تا عملکرد بهتری در مسیرهای بیابانی به دست آورد.

الهام از وانت‌های مسابقه‌ای صحرایی

در محور عقب نیز جیپ به سراغ ساختاری رفته که از وانت‌های مسابقه‌ای موسوم به Trophy Truck الهام گرفته شده است. این خودروهای مسابقه‌ای برای تحمل ضربات سنگین و متوالی در سرعت‌های بالا طراحی می‌شوند و تمرکز اصلی آنها عبور سریع از مسیرهای بیابانی است، نه صرفاً حرکت آرام روی صخره‌ها. استفاده از این ساختار در کنار تایرهای ۳۷ اینچی، شخصیت متفاوت اسکرامبلر SRT را مشخص می‌کند. این خودرو بیش از آن‌که یک رانگلر کلاسیک برای صخره‌نوردی باشد، یک وانت آفرودی با تمرکز بر سرعت و پایداری در مسیرهای باز است. با وجود تمام این تغییرات، هنوز مشخص نیست که جیپ قصد دارد کدام یک از این فناوری‌ها را به محصولات تولیدی خود منتقل کند. فعلاً هیچ برنامه رسمی برای عرضه نسخه تولید انبوه اسکرامبلر SRT اعلام نشده و مشخص نیست خریداران در آینده امکان سفارش سیستم تعلیق مستقل جلو، موتور V8 یا ترکیبی از هر دو را خواهند داشت.