خبر خودرو

خودروسازی ایران همچنان در ایستگاه ۳ دهه قبل



سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو، با انتقاد از روند توسعه این صنعت در کشور گفت: «در شرایطی که خودروسازان جهان به سمت فناوری‌های جدید، خودروهای برقی و سامانه‌های پیشرفته حرکت می‌کنند، بخش عمده تولیدات داخلی همچنان بر پایه پلتفرم‌های قدیمی استوار است؛ به‌طوری که پرفروش‌ترین خودروهای داخلی، محصولاتی هستند که ریشه در سه دهه گذشته دارند و مدت‌هاست در کشورهای مبدأ نیز تولید نمی‌شوند.» او با اشاره به محدود ماندن همکاری‌های خارجی صنعت خودرو گفت: «حتی مدل‌های نسبتاً به‌روز بازار ایران نیز عمدتاً به مونتاژ محصولات شرکت‌های چینی محدود شده‌اند و ارتباط مؤثری با خودروسازان بزرگ جهان وجود ندارد.» به گفته مدنی، خودروسازی صنعتی مبتنی بر زنجیره تأمین گسترده و همکاری‌های بین‌المللی است و توسعه آن در انزوا امکان‌پذیر نیست. به گزارش ایسنا، این کارشناس با اشاره به ناکامی برخی پروژه‌های انتقال فناوری گفت: «قرارداد همکاری با شرکت AVL اتریش برای توسعه و تولید موتورهای سه‌سیلندر کم‌مصرف، با وجود دریافت مجوزهای لازم، به دلیل مشکلات سیاسی و محدودیت در مراودات مالی به نتیجه نرسید.» او همچنین نبود پیشرفت ساختاری در توسعه گیربکس‌های اتوماتیک را از نشانه‌های عقب‌ماندگی فناوری در این صنعت دانست.

مدنی تأکید کرد: «حتی خودروسازان بزرگی مانند آلمان و ژاپن نیز تمام قطعات مورد نیاز خود را در داخل مرزهایشان تولید نمی‌کنند و برای حفظ صرفه اقتصادی، از ظرفیت تأمین‌کنندگان کشورهای مختلف بهره می‌برند.»

به گفته او، «نبود مقیاس اقتصادی در ایران نیز سرمایه‌گذاری مستقل در بسیاری از بخش‌های زنجیره تولید را دشوار کرده است.»

ماشین وارداتی

تویوتا پرادو ۲۰۲۷ در مسیر ورود به ایران



نخستین گواهی‌های تأیید نوع تویوتا لندکروزر پرادو مدل ۲۰۲۷ صادر شده است. براساس اطلاعات منتشرشده در مستندات رسمی، دو تیپ Adventure و Luxury این شاسی بلند ژاپنی مراحل تأیید نوع را پشت سر گذاشته‌اند. گواهی نسخه Adventure به صورت نهایی صادر شده، اما تأییدیه تیپ Luxury در حال حاضر موقت است. صدور این مدارک، یکی از مراحل قانونی ورود خودرو به کشور محسوب می‌شود و امکان ادامه فرآیند ثبت سفارش و واردات را فراهم می‌کند.

پرادو مدل ۲۰۲۷ از نسل جدید این خودرو با کد سری ۲۵۰ است؛ نسلی که در آن تویوتا از پلتفرم GA-F استفاده کرده است. این ساختار بدنه روی شاسی پیش‌تر در لندکروزر سری ۳۰۰ نیز به کار رفته و جایگزین معماری نسل قبلی پرادو شده است. دو تیپ تأییدشده برای بازار ایران، با وجود تفاوت در سطح تجهیزات و برخی جزئیات ظاهری، از قوای محرکه یکسانی استفاده می‌کنند.

پیشرانه این خودرو یک موتور چهار سیلندر ۲.۴ لیتری توربوشارژ با کد T24A-FTS است که ۲۶۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هشت‌سرعته اتوماتیک به سامانه چهارچرخ محرک منتقل می‌شود. مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده برای این مجموعه نیز ۸.۸۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

استفاده از موتور چهار سیلندر توربوشارژ به جای پیشرانه‌های شش سیلندر تنفس طبیعی در نسل‌های قبلی، یکی از تغییرات مهم پرادو سری ۲۵۰ محسوب می‌شود. این تغییر با هدف افزایش راندمان و کاهش مصرف سوخت انجام شده است، اما در بازار ایران موضوع کیفیت سوخت و الزامات نگهداری موتورهای توربوشارژ اهمیت دارد. سیستم تزریق مستقیم سوخت و مجموعه توربوشارژ نیز باعث می‌شوند رعایت برنامه سرویس‌های دوره‌ای در استفاده بلندمدت از خودرو مورد توجه قرار گیرد.

تفاوت دو نسخه Adventure و Luxury بیشتر به تجهیزات و سطح رفاهی مربوط می‌شود. هر دو تیپ با ظرفیت هفت سرنشین عرضه می‌شوند و به نمایشگر مرکزی ۱۲.۳ اینچی، نمایشگر اطلاعات روی شیشه جلو، سانروف و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک مجهزند. گرم‌کن و تهویه صندلی‌ها نیز در فهرست امکانات آنها قرار دارد. با این حال، سیستم صوتی دو نسخه متفاوت است؛ تیپ Adventure از ۱۰ بلندگو و تیپ Luxury از مجموعه صوتی ۱۴ بلندگویی استفاده می‌کند. کروز کنترل تطبیقی و بخشی از سامانه‌های ایمنی Toyota Safety Sense نیز برای هر دو نسخه در نظر گرفته شده است.

براساس اطلاعات گواهی‌های صادرشده، اعتبار تأییدیه هر دو تیپ تا اول دی‌ماه ۱۴۰۶ خواهد بود.

درخواست وزیر صمت برای تعویق یک‌ساله الزامات جدید صنعت خودرو

به خودروسازان مهلت دهید

گزارش

گروه خودرو

سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، در نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهور خواستار تعویق یک ساله اجرای استانداردهای جدید خودرویی شامل استانداردهای ۱۲۲ گانه و آلایندگی یورو ۶ شد. این درخواست به دلیل محدودیت‌های ارزی، مشکلات تأمین قطعات و نبود سوخت متناسب ارائه شده و برتداوم اجرای استانداردهای ۸۵ گانه فعلی تأکید دارد. وزیر صمت در نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهور، خواستار تعویق حداقل یک‌ساله اجرای الزامات جدید صنعت خودرو و طرح فوری این موضوع در شورای‌عالی استاندارد شد. اتابک در نامه مورخ ۹ آبان ۱۴۰۵ به محمدرضا عارف، با اشاره به شرایط اضطراری کشور و تأثیر تحولات جنگی بر زنجیره تأمین، محدودیت‌های ارزی، اختلال در حمل‌ونقل و دشواری تأمین قطعات و تجهیزات تخصصی، اجرای بخشی از برنامه‌های ارتقای استاندارد خودرو را با چالش مواجه دانسته است. براساس متن نامه با شماره ۹۰۹۱۰۶۹ و عنوان «سال اقتصاد مقاومتی در سایه وحدت ملی و امنیت ملی» وزیر صمت درخواست طرح فوری و تصویب تعویق یک ساله اجرای الزامات جدید صنعت خودرو را مطرح کرده است.

شرایط اضطرار و تأثیر تحولات جنگی

طبق متن نامه «با عنایت به شرایط اضطراری کشور و پیامدهای مستقیم تحولات جنگی بر صنعت خودرو، از جمله اختلال و محدودیت شدید در مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و زنجیره تأمین، کاهش دسترسی به منابع ارزی، طولانی شدن تخصیص و انتقال ارز، محدودیت ارتباطات و همکاری‌های بین‌المللی، دشواری تأمین قطعات و تجهیزات تخصصی و افزایش قابل توجه هزینه‌های تولید و لجستیک، اجرای بخشی از پروژه‌های توسعه محصول برای انطباق با الزامات جدید ایمنی، مصرف سوخت و آلایندگی متوقف یا با تأخیر جدی مواجه شده است. این در حالی است که این وزارتخانه ارتقای مستمر ایمنی، کیفیت، کاهش مصرف سوخت و آلایندگی خودروها را ضرورتی ملی می‌داند و بر استمرار اجرای صحیح و کامل استانداردهای اجباری جاری ۸۵ گانه تأکید دارد.

بر این اساس، پیشنهاد یاد شده ناظر به لغو استانداردها یا کاهش سطح ایمنی موجود نیست، بلکه صرفاً باز تنظیم موقت زمان اجرای الزامات جدیدی است که انجام آنها مستلزم سرمایه‌گذاری توسعه‌ای، باز طراحی محصول یا پلتفرم تأمین قطعات و تجهیزات خاص، کالیبراسیون، دریافت خدمات فنی و انجام آزمون‌های داخلی یا خارجی است و مفروضات زمان‌بندی پیشین آنها بر اثر شرایط اضطراری کشور تغییر یافته است.

نظر به اینکه به موجب ماده (۳۴) قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد، رئیس جمهوری ریاست شورای عالی استاندارد را برعهده دارد و مطابق بند ۱۲ ماده (۳۵) همان قانون تصویب اجرای اجباری استانداردها، لغو یا تعلیق آنها در صلاحیت شورای عالی استاندارد است، خواهشمند است دستور فرمایید موضوع در اولین فرصت در شورای عالی استاندارد مطرح و نسبت به موارد زیر اتخاذ تصمیم شود: برنامه زمان‌بندی توافق شده با خودروسازان به منظور ارتقای استانداردهای ۱۲۲ گانه حداقل به مدت یک سال و به شرط رفع موانع تحریمی فعلی برای خودروهای مونتاژ و تولید داخل به تعویق بیفتد. برنامه ارتقای پلکانی معیار سبد مصرف سوخت موضوع استاندارد ملی ایران شماره ۴۲۴۱-۲ با حفظ الزامات جاری حداقل به مدت یک سال باز تنظیم و اجرای سطوح جدید آن به تعویق افتد. پیشنهاد می‌شود برای تشویق خودروسازان به طراحی و توسعه یا مونتاژ خودروهای هیبریدی، مشوق‌های تعرفه‌ای در واردات قطعات خاص این نوع خودروها و همچنین کاهش مالیات بر ارزش افزوده در فروش این نوع محصولات منظور شود.»

زمان اجرای الزام استاندارد آلایندگی یورو ۶ موضوع تصویب‌نامه شماره ۱۹۴۸۷۸ ت ۶۱۳۳۵ هـ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۴ هیأت وزیران که از ابتدای سال ۱۴۰۶ الزامی شده است به دلیل عدم تولید و توزیع سوخت مناسب با طی فرآیند قانونی مربوطه حداقل یک سال و به شرط رفع موانع تحریمی فعلی به تعویق افتد. روش‌های نظارت صدور گواهینامه تأیید نوع و فرآیند تطابق تولید با هدف حذف آزمون‌ها و کنترل‌های تکراری و فاقد ارزش افزوده استفاده مؤثر از ظرفیت آزمایشگاه‌های دارای صلاحیت و تمرکز نظارت بر عدم انطباق‌های بحرانی و الزامات مؤثر ایمنی برای دوره اضطرار با همکاری این وزارتخانه بازنگری شود.

استانداردها لغو نخواهد شد

درخواست مستقیم وزیر صمت از معاون اول رئیس جمهور، به معنی لغو استانداردها نیست بلکه وزارت صمت تأکید کرده این پیشنهاد به معنای لغو استانداردها یا کاهش سطح ایمنی موجود نیست و ادامه اجرای کامل ۸۵ استاندارد اجباری جاری ضروری است. به گفته وزیر، موضوع صرفاً بازتنظیم موقت زمان اجرای الزاماتی است که مستلزم سرمایه‌گذاری توسعه‌ای، بازطراحی محصول یا پلتفرم، تأمین قطعات خاص و انجام آزمون‌های داخلی یا خارجی است.

> وزیر صمت درخواست طرح فوری و تصویب تعویق یک ساله اجرای الزامات جدید صنعت خودرو را مطرح کرد. او با اشاره به شرایط اضطراری کشور و تأثیر تحولات جنگی بر زنجیره تأمین، محدودیت‌های ارزی، اختلال در حمل‌ونقل و دشواری تأمین قطعات و تجهیزات تخصصی، اجرای بخشی از برنامه‌های ارتقای استاندارد خودرو را با چالش مواجه دانسته است

برش

چهار درخواست مشخص از شورای عالی

۱. برنامه زمان‌بندی توافق شده با خودروسازان برای ارتقای استانداردهای ۱۲۲ گانه، حداقل یک سال و به شرط رفع موانع تحریمی فعلی، برای خودروهای مونتاژی و تولید داخل به تعویق بیفتد.

۲. برنامه ارتقای پلکانی معیار سبد مصرف سوخت (استاندارد ملی ۴۲۴۱-۲) با حفظ الزامات جاری حداقل یک سال بازتنظیم شود. همچنین برای تشویق خودروسازان به تولید یا مونتاژ خودروهای هیبریدی، مشوق‌های تعرفه‌ای در واردات قطعات خاص این خودروها و کاهش مالیات بر ارزش افزوده فروش آنها پیشنهاد شده است.

۳. الزام استاندارد آلایندگی یورو ۶ که از ابتدای سال ۱۴۰۶ اجباری شده، به‌دلیل عدم تولید و توزیع سوخت مناسب، با طی فرآیند قانونی حداقل یک سال و به شرط رفع موانع تحریمی به تعویق بیفتد.

۴. روش‌های نظارت، صدور گواهینامه تأیید نوع و فرآیند تطابق تولید برای دوره اضطرار بازنگری شود تا آزمون‌ها و کنترل‌های تکراری و فاقد ارزش افزوده حذف، از ظرفیت آزمایشگاه‌های صاحب‌صلاحیت استفاده مؤثر شود و نظارت بر عدم انطباق‌های بحرانی و الزامات مؤثر ایمنی نیز متمرکز شود.





ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

هیوندای در سال‌های اخیر با معرفی نسخه‌های آفرودی محصولاتش، از جمله تیپ‌های XRT، نشان داده که قصد دارد حضور پررنگ‌تری در بازار خودروهای ماجراجویانه داشته باشد. با این حال، بولدر داستان متفاوتی دارد. این خودرو صرفاً یک شاسی‌بلند با ظاهر خشن و چند قطعه تزئینی نیست، بلکه مفهومی از یک محصول کاملاً متفاوت است که می‌تواند آغازگر فصل تازه‌ای در فعالیت هیوندای باشد؛ شاسی‌بلندی مجهز به شاسی مستقل از بدنه که برای رقابت با نام‌های شناخته‌شده‌ای مانند فورد برانکو، جیپ رانگلر و تویوتا 4Runner طراحی شده است.

به گزارش سایت MotorTrend، اهمیت بولدر زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم هیوندای برای ورود به این بخش از بازار آمریکا، به دنبال توسعه یک پلتفرم مستقل و مستحکم است. این خودرو در قالب یک مدل مفهومی معرفی شده، اما نشانه‌های زیادی وجود دارد که از برنامه این خودروساز کره‌ای برای تولید نسخه نهایی آن حکایت می‌کند. حتی احتمال دارد در کنار این شاسی‌بلند، یک وانت پیکاپ با ساختار فنی مشابه نیز به بازار معرفی شود؛ محصولاتی که بنا بر اعلام هیوندای، قرار است در خاک آمریکا طراحی و تولید شوند. در طراحی بولدر تلاش شده تا شخصیت یک خودروی آفرودی واقعی از همان نگاه اول قابل تشخیص باشد. بدنه بزرگ، گلگیرهای برجسته و تایرهای غول‌پیکر ۳۷ اینچی، ظاهر این خودرو را به مدل‌هایی نزدیک کرده که برای عبور از مسیرهای دشوار ساخته شده‌اند. رنگ بدنه با نام تیتانیوم مایع نیز جلوه متفاوتی به آن بخشیده است.

یکی از ویژگی‌های جالب این خودرو، استفاده از درهای مقابل‌شونده است؛ به این معنا که درهای جلو و عقب در جهت مخالف یکدیگر باز می‌شوند. در بخش عقب نیز یک درِ لولایی با قابلیت بازشدن از دو جهت در نظر گرفته شده که دسترسی به فضای بار را آسان‌تر می‌کند. کاپوت دارای شیارهای طولی از جلو تا عقب است و علاوه بر ایجاد ظاهری عضلانی، به هویت بصری متفاوت بولدر کمک می‌کند. در قسمت بالایی کابین، پنجره‌های ثابت با الهام از خودروهای سافاری دیده می‌شوند. شیشه عقب نیز قابلیت پایین‌آمدن دارد تا ارتباط سرنشینان با فضای بیرون بیشتر شود. این ویژگی‌ها نشان می‌دهند که هیوندای در طراحی بولدر، استفاده در طبیعت و سفرهای ماجراجویانه را در اولویت قرار داده است.

کابینی برای ماجراجویی

فضای داخلی بولدر نیز از الگوی رایج خودروهای امروزی فاصله گرفته است. برخلاف بسیاری از محصولات جدید که تمام عملکردهای کابین را به یک نمایشگر بزرگ سپرده‌اند، هیوندای در این مدل مفهومی از چهار نمایشگر مجزا استفاده کرده است. این نمایشگرها بیشتر به مجموعه‌ای از نشانگرهای اختصاصی شباهت دارند تا یک صفحه لمسی یکپارچه.

در کنار آنها، مجموعه‌ای از کلیدهای فیزیکی و فرمان با قسمت پایینی تخت قرار گرفته‌اند. چنین ترکیبی می‌تواند برای خودرویی که قرار است در مسیرهای ناهموار و شرایط دشوار استفاده شود، انتخاب منطقی‌تری باشد؛ چراکه راننده برای دسترسی به تنظیمات اصلی مجبور نیست مدام با نمایشگر لمسی کار کند.

قلب تپنده بولدر

یکی از مهم‌ترین ابهام‌های بولدر به قوای محرکه آن مربوط می‌شود. هیوندای هنوز درباره پیشرانه نسخه تولیدی تصمیم قطعی اعلام نکرده، اما دو گزینه اصلی برای این خودرو مطرح است: گزینه اول، استفاده از سامانه برقی با افزایش‌دهنده برد حرکتی است. در این ساختار، موتورهای برقی نیروی محرکه اصلی خودرو را تأمین می‌کنند و یک موتور بنزینی در زمان کاهش شارژ باتری وارد مدار می‌شود تا برق مورد نیاز را تولید کند. در واقع، موتور بنزینی مستقیماً وظیفه حرکت‌دادن چرخ‌ها را بر عهده ندارد و بیشتر نقش یک مولد برق را ایفا می‌کند. این فناوری می‌تواند بولدر را از نظر پیمایش به رقیبی جدی در کلاس شاسی‌بلندهای آفرودی تبدیل کند. گزینه دیگر، استفاده از پیشرانه‌های متداول شش یا هشت سیلندر است که احتمالاً با دو توربوشارژر همراه خواهند بود.

با توجه به رقابت در این بخش از بازار، انتظار می‌رود هیوندای برای نسخه تولیدی قدرتی در حدود ۳۵۰ اسب‌بخار در نظر بگیرد. برای مقایسه، قوی‌ترین نسخه شش سیلندر فورد برانکو ۳۳۰ اسب‌بخار قدرت دارد و نسخه پایه شش سیلندر جیپ رانگلر نیز به ۲۸۵ اسب‌بخار محدود می‌شود.

پیمایش ۹۶۵ کیلومتری

اگر هیوندای به سراغ سامانه افزایش‌دهنده برد حرکتی برود، بولدر می‌تواند از نظر مسافت قابل پیمایش، یکی از متفاوت‌ترین خودروهای این کلاس باشد. برآوردها از احتمال دستیابی به برد حرکتی مجموع حدود ۶۰۰ مایل، معادل ۹۶۵ کیلومتر، حکایت دارند.

این عدد در مقایسه با رقبای فعلی قابل توجه است. جیپ رانگلر 4xe که یکی از کم‌مصرف‌ترین مدل‌های این گروه به شمار می‌رود، با وجود مصرف سوخت معادل ۴۹ مایل به ازای هر گالن، در مجموع حدود ۳۷۰ مایل، معادل ۵۹۵ کیلومتر، پیمایش دارد.

وضعیت فورد برانکو با موتور ۲.۷ لیتری شش سیلندر توربوشارژ نیز چندان امیدوارکننده نیست. مصرف سوخت این نسخه در شهر و بزرگراه به حدود ۱۷ مایل به ازای هر گالن می‌رسد و بسته به ترکیب فنی و تجهیزات، می‌تواند مسافتی بین ۲۸۷ تا ۳۵۴ مایل را طی کند.

در صورت انتخاب موتور بنزینی متداول برای بولدر، شرایط متفاوت خواهد بود. موتور ۳.۸ لیتری شش سیلندر هیوندای پالیسید با سامانه چهارچرخ محرک، مصرفی در حدود ۱۸ مایل در شهر و ۲۴ مایل در بزرگراه به ازای هر گالن دارد. با توجه به این مشخصات، می‌توان انتظار داشت نسخه بنزینی بولدر نیز عملکردی نزدیک به همین اعداد داشته باشد؛ رقمی که تقریباً با مصرف سوخت رانگلر شش سیلندر، یعنی ۱۸ مایل در شهر و ۲۳ مایل در بزرگراه، برابری می‌کند.

البته دستیابی به پیمایش ۹۶۵ کیلومتری هنوز در حد یک پیش‌بینی است و باید دید هیوندای در محصول نهایی تا چه اندازه می‌تواند به این هدف نزدیک شود.

در نهایت، بولدر می‌تواند یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آینده هیوندای در بازار آمریکا باشد. این خودرو نشان می‌دهد که کره‌ای‌ها دیگر به حضور در بازار شاسی‌بلندهای شهری قانع نیستند و قصد دارند وارد قلمرویی شوند که سال‌ها در اختیار خودروسازان آمریکایی و ژاپنی بوده است. با این حال، موفقیت آن به یک موضوع بستگی دارد: اینکه هیوندای تا چه اندازه حاضر است ویژگی‌های یک آفرودر واقعی را در نسخه تولیدی حفظ کند و صرفاً به ساخت خودرویی با ظاهر خشن بسنده نکند.

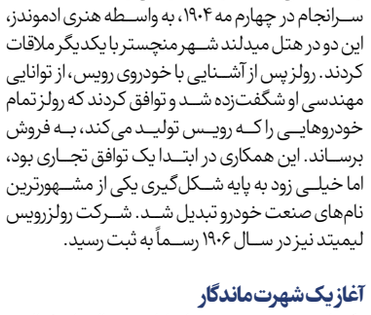
> این خودرو نشان می‌دهد که کره‌ای‌ها دیگر به حضور در بازار شاسی‌بلندهای شهری قانع نیستند و قصد دارند وارد قلمرویی شوند که سال‌ها در اختیار خودروسازان آمریکایی و ژاپنی بوده است



تاریخچه شرکت‌ها

رولزرویس؛ برندی که معمولی بودن را نپذیرفت

نامی که از دل یک ملاقات بیرون آمد



گروه خودرو

در آغاز قرن بیستم، صنعت خودرو هنوز در سال‌های اول شکل‌گیری خود بود. خودروها به‌تدریج جای کالسکه‌ها را می‌گرفتند، اما کیفیت ساخت و قابلیت اطمینان آنها همچنان با چالش‌های زیادی روبه‌رو بود. در چنین فضایی، دو مرد با پیشینه‌هایی کاملاً متفاوت به هم رسیدند؛ هنری رویس، مهندسی که وسواس زیادی در ساخت ماشین‌آلات داشت و چارلز رولز، تاجر و علاقه‌مند به خودرو که به دنبال محصولی باکیفیت و ساخت بریتانیا می‌گشت.

رویس در سال ۱۸۸۴ فعالیت مهندسی خود را در منچستر آغاز کرده بود. او پس از تجربه کار با تجهیزات الکتریکی و ماشین‌آلات، به ساخت خودرو علاقه‌مند شد و در سال ۱۹۰۴ اولین خودروی خود، رویس ۱۰ اسب‌بخاری را تولید کرد. در سوی دیگر، رولز از سال ۱۹۰۲ نمایشگاه و مرکز فروش خودرو در لندن داشت و بیشتر به عرضه خودروهای وارداتی مشغول بود. او به دنبال خودرویی بریتانیایی بود که بتواند از نظر کیفیت و مهندسی با محصولات خارجی رقابت کند.

سرانجام در چهارم مه ۱۹۰۴، به واسطه هنری ادموندز، این دو در هتل میدلند شهر منچستر با یکدیگر ملاقات کردند. رولز پس از آشنایی با خودروی رویس، از توانایی مهندسی او شگفت‌زده شد و توافق کردند که رولز تمام خودروهایی را که رویس تولید می‌کند، به فروش برساند. این همکاری در ابتدا یک توافق تجاری بود، اما خیلی زود به پایه شکل‌گیری یکی از مشهورترین نام‌های صنعت خودرو تبدیل شد. شرکت رولزرویس لیمیتد نیز در سال ۱۹۰۶ رسماً به ثبت رسید.

آغاز یک شهرت ماندگار

یکی از مهم‌ترین خودروهای اولین سال‌های فعالیت شرکت، مدل ۴۰تا۵۰ اسب‌بخاری بود که در سال ۱۹۰۶ معرفی شد. این خودرو بعدها با نام سیلور گوست شهرت پیدا کرد؛ نامی که ابتدا به یکی از نمونه‌های خاص آن اختصاص داشت، اما به‌تدریج برای تمام خودروهای این خانواده استفاده شد. سیلور گوست در دورانی که خرابی‌های فنی و توقف‌های ناخواسته بخشی از تجربه معمول رانندگی بودند، به‌دلیل عملکرد نرم و قابلیت اطمینان بالا مورد توجه قرار گرفت. این موفقیت‌ها به تثبیت شهرت رولزرویس کمک کرد. از همان سال‌ها، نام این شرکت با کیفیت ساخت، آرامش کابین و توجه دقیق به جزئیات گره خورد.

تغییر چهره یک برند

در سال ۱۹۲۲، رولزرویس مدل ۲۰ اسب‌بخاری را معرفی کرد؛ خودرویی که برخلاف بسیاری از محصولات قبلی شرکت، برای رانندگی توسط مالک طراحی شده بود و نه صرفاً استفاده از راننده شخصی. سه سال بعد، اولین فانتوم به بازار آمد. این نام به‌سرعت به یکی از مهم‌ترین نشانه‌های جایگاه رولزرویس در بازار خودروهای فوق لوکس تبدیل شد.

با آغاز جنگ جهانی دوم، فعالیت شرکت نیز مانند بسیاری از خودروسازان بریتانیایی تحت تأثیر شرایط جنگ قرار گرفت. پس از جنگ، رولزرویس به سراغ محصولات تازه رفت. سیلور وریت در سال ۱۹۴۶ معرفی شد و در سال ۱۹۴۹، سیلور داون به‌عنوان اولین خودروی کامل تولیدشده توسط شرکت به بازار آمد.

تولد دوباره در گودوود

در سال ۱۹۹۸، گروه بام و حقوق استفاده از نام و نشان رولزرویس در بخش خودرو را به دست آورد. این اتفاق زمینه شکل‌گیری دوره تازه‌ای برای برند را فراهم کرد. بام و تصمیم گرفت شرکتی مستقل برای تولید خودروهای رولزرویس ایجاد کند و کارخانه‌ای تازه در گودوود انگلستان بسازد. سرانجام در اولین روز سال ۲۰۰۳، اولین فانتوم نسل هفتم به مشتری تحویل داده شد و دوران جدید رولزرویس آغاز شد.

پس از آن، محصولات تازه‌ای به خانواده این برند اضافه شدند. گوست در سال ۲۰۱۰ معرفی شد و مخاطبانی را هدف گرفت که خودرویی لوکس‌تر و در عین حال متفاوت از فانتوم می‌خواستند. کوپه وریت در سال ۲۰۱۳ و مدل روباز داون در سال ۲۰۱۶ به بازار آمدند.

در سال ۲۰۱۸ نیز رولزرویس با معرفی کالینان وارد بازار شاسی‌بلندهای فوق لوکس شد؛ بازاری که تا آن زمان به یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت خودرو تبدیل شده بود.

در سال‌های اخیر، تغییرات صنعت خودرو به این برند قدیمی نیز رسیده است. رولزرویس در سال ۲۰۲۲ از اسپکتر رونمایی کرد؛ اولین خودروی تمام‌برقی تولید انبوه این شرکت. انتخاب قوای محرکه برقی برای برندی که همواره بر سکوت و حرکت نرم خودروهایش تأکید داشته، تصمیمی قابل توجه بود.

رولزرویس در ایران

رولزرویس در ایران بیشتر به‌عنوان نماد خودروهای فوق لوکس و کمیاب شناخته می‌شود. مدل‌هایی مانند فانتوم، گوست و سیلور شد در میان علاقه‌مندان خودروهای کلاسیک و لوکس شناخته‌شده‌اند. با این حال، محدودیت واردات خودروهای لوکس و شرایط خاص نگهداری و تأمین قطعات، باعث شده حضور محصولات این برند در کشور بسیار محدود باشد.

منبع: وب سایت رسمی رولزرویس