خبر خودرو

قیمت اسقاط خودروهای سواری به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش یافت



رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو از افزایش قیمت گواهی اسقاط خودروهای سواری خبر داد و اعلام کرد: «ارزش اسقاط هر خودروی سواری به ۳۰۰ میلیون تومان می‌رسد.»

محمدحسین گودرزی، نایب‌رئیس انجمن اسقاط خودروهای فرسوده در یک برنامه تلویزیونی با اشاره به آخرین وضعیت قیمت گواهی اسقاط، گفت: «پیش از این قیمت هر گواهی اسقاط خودروی سواری حدود ۶۰ میلیون تومان بود و با توجه به صدور سه گواهی برای هر خودرو مجموع ارزش آن به ۱۸۰ میلیون تومان می‌رسید.»

او افزود: «بر اساس قانون، تعیین قیمت گواهی اسقاط به انجمن صنفی واگذار شده و این انجمن نیز نرخ‌های جدید را اعلام و برای تأیید و ابلاغ به ستاد مربوطه ارسال کرده است. اقدامات لازم برای اجرای این نرخ‌ها در حال انجام است و امیدواریم از روز شنبه ۱۶ آبان قیمت‌های جدید اعمال شود.»

به گفته گودرزی، «قیمت هر گواهی اسقاط خودروی سواری ۱۰۰ میلیون تومان تعیین شده است. بنابراین ارزش سه گواهی اختصاص‌یافته به هر خودروی سواری به ۳۰۰ میلیون تومان خواهد رسید.»

نایب‌رئیس انجمن اسقاط خودروهای فرسوده درباره قیمت گواهی اسقاط تاکسی‌های فرسوده نیز توضیح داد: «تعداد گواهی‌های اختصاص‌یافته به تاکسی‌ها با توجه به مدل خودرو متفاوت است و از چهار تا شش گواهی متغیر خواهد بود. بر این اساس ارزش گواهی اسقاط تاکسی‌های فرسوده با نرخ‌های جدید بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان برآورد می‌شود.»

او درباره گواهی اسقاط وانت‌های فرسوده نیز گفت: «مدل خودرو، ظرفیت و تناژ آن در تعداد گواهی‌های اختصاص‌یافته مؤثر است و وانت‌ها بر اساس مشخصات فنی و ظرفیت حمل، مشمول ضوابط متفاوتی می‌شوند.»

ماشین وارداتی

آئودی بدون چهار حلقه در تهران



E5 اسپرت‌بک، محصول مشترک آئودی و سایک، در غروب جمعه در اتوپلازای تهران رونمایی شد؛ خودرویی که نشان متفاوتی دارد و برای بازار چین توسعه یافته است. E5 اسپرت‌بک به‌جای چهار حلقه معروف آئودی، نام AUDI را با حروف بزرگ روی بدنه دارد؛ محصولی که نه در آلمان، بلکه در همکاری این خودروساز با گروه چینی سایک شکل گرفته است. این خودرو از سوی یک واردکننده خصوصی معرفی شده که پیش از این نیز در حوزه واردات محصولات پورشه فعالیت داشته است. E5 نخستین محصول تولیدی برند جدید AUDI است؛ نامی که آئودی برای فعالیت در بازار چین و با همکاری سایک انتخاب کرده است. این مدل تمام‌برقی با فرم بدنه شوتینگ‌بریک، به‌تازگی در بازار چین عرضه شده و در آزمون ایمنی C-NCAP پنج ستاره دریافت کرده است. حضور آن در ایران، در واقع ورود محصولی از مسیر تازه همکاری خودروسازان اروپایی و چینی به بازار وارداتی کشور است. نسخه معرفی‌شده به یک موتور الکتریکی روی محور عقب مجهز است که ۲۹۹ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. باتری لیتیوم‌آهن‌فسفات با ظرفیت ۷۶ کیلووات‌ساعت، انرژی موردنیاز این مجموعه را تأمین می‌کند و برد حرکتی اعلام‌شده به ۶۱۸ کیلومتر می‌رسد. حداکثر سرعت خودرو نیز ۲۰۵ کیلومتر بر ساعت است. E5 با وزن ۲۲۳۵ کیلوگرم، ۴۸۸۱ میلی‌متر طول، ۱۹۶۰ میلی‌متر عرض و ۱۴۷۹ میلی‌متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن به ۲۹۵۰ میلی‌متر می‌رسد. در طراحی این خودرو، فرم کشیده بدنه و سقف با خطوط نرم و جزئیات آیرودینامیکی همراه شده است. چراغ‌های جلو و عقب در حالت خاموش در بدنه پنهان می‌شوند؛ دستگیره‌های مخفی و شیشه‌های بدون قاب درها نیز از دیگر جزئیات ظاهری آن هستند. این خودرو بر پایه پلتفرم Advanced Digitized Platform توسعه یافته؛ ساختاری که برای محصولات برند AUDI طراحی شده است. در فضای داخلی، نمایشگر ۲۷ اینچی سرتاسری بخش بزرگی از داشبورد را به خود اختصاص داده و یک صفحه‌نمایش دیجیتال ۱۲.۳ اینچی نیز مقابل راننده قرار دارد. سقف پانوراما، شارژر بی‌سیم، سیستم صوتی ۱۲ بلندگو، صندلی‌های برقی مجهز به گرم‌کن و سردکن و نورپردازی داخلی از جمله امکانات کابین هستند. فهرست تجهیزات ایمنی نیز شامل لیدار، کروز کنترل تطبیقی، رادار نقطه کور، هشدار خروج از خط، تشخیص تابلوهای راهنمایی، ترمز اضطراری و دوربین ۳۶۰ درجه است. سامانه پارک خودکار و تشخیص خستگی راننده نیز برای E5 در نظر گرفته شده‌اند. با این رونمایی، نام آئودی از مسیری متفاوت به بازار ایران بازگشته است؛ مسیری که این بار به همکاری با صنعت خودروی چین گره خورده است. با این حال، قیمت، زمان عرضه و تعداد خودروهای قابل ورود هنوز اعلام نشده است.

ام هیرو۲، تانک و پیکاپ استار خودروهای مناسب سفر که به تازگی وارد بازار شدند

تب خودروهای آفرودی بالا گرفت

نقد فنی

گروه خودرو

تب رفتن به سفر، مخصوصاً کویر و جنگل چنان بالا گرفته است که تورهای کویر و جنگل‌نوردی برگزار می‌شود. شرکت‌های خودرویی هم اقدام به برگزاری رالی خانوادگی برای تبلیغ محصولات سفری خود می‌کنند. افزایش علاقه به سفرهای طبیعت‌گردی را می‌توان یکی از دلایل توجه دوباره بازار خودرو به شاسی‌بلندها و پیکاپ‌های دو دیفرانسیل دانست. سفرهای خارج از جاده، کویرگردی و جنگل‌نوردی، علاوه بر برنامه‌ریزی و تجهیزات مناسب، به خودرویی نیاز دارند که از نظر توان موتور، سیستم انتقال قدرت و ارتفاع کف از سطح زمین، قابلیت عبور از مسیرهای ناهموار را داشته باشد. همین تغییر در الگوی سفر، فرصت تازه‌ای برای خودروسازان و واردکنندگان ایجاد کرده تا محصولات مجهز به قابلیت‌های آفرودی را بیش از گذشته به بازار معرفی کنند. البته جذابیت این خودروها تنها به توانایی عبور از مسیرهای دشوار محدود نمی‌شود. طراحی متفاوت، ابعاد بزرگ، امکانات رفاهی و تصویری که از سبک زندگی ماجراجویانه ارائه می‌کنند نیز در افزایش تقاضا برای آنها بی‌تأثیر نیست. در چنین شرایطی، ورود محصولاتی مانند ام‌هیرو، تانک و مکسوس استار به بازار ایران، رقابت در این بخش را وارد مرحله تازه‌ای کرده است.

ام‌هیرو؛ آفرودر برقی و قدرتمند

ام‌هیرو ۲ یکی از متفاوت‌ترین خودروهای آفرودی جدید بازار ایران است. این شاسی‌بلند محصول دانگ‌فنگ چین است و برخلاف بسیاری از خودروهایی که صرفاً با طراحی خشن در گروه آفرودی‌ها قرار می‌گیرند، از ساختار فنی متناسب با حرکت در مسیرهای خارج از جاده بهره می‌برد. ام‌هیرو ۲ از یک سامانه پلاگین‌هیبرید شامل موتور بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشارژ و دو موتور الکتریکی استفاده می‌کند. قدرت این مجموعه به حدود ۶۷۷ اسب‌بخار و گشتاور آن به ۸۴۸ نیوتن‌متر می‌رسد. انتقال نیرو به هر چهار چرخ انجام می‌شود و گیربکس اختصاصی دو سرعته DHT وظیفه مدیریت انتقال قدرت را برعهده دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو ۵.۲ ثانیه اعلام شده است؛ عددی قابل توجه برای شاسی‌بلندی با وزن نزدیک به سه تن.

باتری ۳۱.۷ کیلووات‌ساعتی این خودرو امکان پیمایش تمام‌برقی را فراهم می‌کند. برد برقی آن بر اساس استاندارد WLTC حدود ۱۱۰ کیلومتر و برد ترکیبی اعلام‌شده نیز بیش از هزار کیلومتر است. ساختار شاسی مستقل، سیستم تعلیق بادی قابل تنظیم، فاصله مناسب از سطح زمین و سامانه چهارچرخ محرک برقی از دیگر ویژگی‌های آن به شمار می‌روند. در طرح فروش آبان‌ماه ۱۴۰۵، قیمت ام‌هیرو ۲، ۱۸میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان اعلام شده است. موعد تحویل این خودرو ۱۲۰ روزه در نظر گرفته شده و با توجه به فناوری پیچیده قوای محرکه، خدمات پس از فروش و تأمین قطعات آن از موضوعات مهم برای خریداران خواهد بود.

تانک ۷۰۰؛ ترکیب قدرت و تجهیزات آفرودی

یکی دیگر از خودروهای مورد توجه در بازار آفرودی، تانک ۷۰۰ محصول شرکت گریت‌وال چین است که از سوی شتابران خودرو عرضه می‌شود. برند تانک به‌طور تخصصی بر تولید شاسی‌بلندهای دو دیفرانسیل و مجهز به قابلیت‌های خارج از جاده تمرکز دارد. تانک ۷۰۰ در مقایسه با مدل‌های کوچک‌تر این خانواده، خودرویی بزرگ‌تر و لوکس‌تر است که در کنار امکانات رفاهی، توان حرکتی بالایی نیز ارائه می‌دهد. این خودرو به پیشرانه شش سیلندر ۷ شکل سه لیتری توئین‌توربو مجهز است که ۳۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. سامانه هیبرید خفیف نیز در کنار موتور بنزینی قرار گرفته است. نیروی تولیدی از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک ۹ سرعته به سیستم چهارچرخ محرک منتقل می‌شود. تانک ۷۰۰ برای رسیدن از سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به حدود ۸.۸ ثانیه زمان نیاز دارد و حداکثر سرعت آن ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. شاسی مستقل، ساختار مناسب برای مسیرهای ناهموار و تجهیزات کمکی رانندگی در دشوار، از ویژگی‌هایی هستند که این خودرو را از شاسی‌بلندهای معمولی شهری متمایز می‌کنند. قیمت اعلام‌شده برای تانک ۷۰۰ در طرح فروش شهریورماه ۲۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بوده است. این رقم، تانک ۷۰۰ را در رده خودروهای گران‌قیمت بازار قرار می‌دهد. البته در ارزیابی ارزش خرید آن، علاوه بر قیمت اولیه، باید هزینه نگهداری و دسترسی به قطعات و خدمات تخصصی را نیز در نظر گرفت.

> قیمت بالای خودروهای آفرودی نشان می‌دهد که افزایش علاقه به طبیعت‌گردی الزاماً به معنای دسترسی گسترده خانوارها به خودروهای تخصصی آفرودی نیست. همچنین توانایی واقعی این خودروها در مسیرهای دشوار، به تجهیزات فنی، مهارت راننده و شرایط مسیر بستگی دارد

مکسوس استار؛ پیکاپی برای سفر و کار

در کنار شاسی‌بلندهای بزرگ، پیکاپ‌ها نیز سهم قابل توجهی از بازار خودروهای مناسب سفر و طبیعت‌گردی دارند. مکسوس استار H محصول شرکت سایک چین، یکی از پیکاپ‌های جدیدی است که برای بازار ایران در نظر گرفته شده است. این خودرو با بدنه بزرگ و ساختار دو دیفرانسیل، هم برای استفاده کاری و حمل بار و هم برای سفرهای خارج از جاده طراحی شده است. مکسوس استار H از موتور دو لیتری چهار سیلندر توربوشارژ بهره می‌برد که توان تولید ۲۶۰ اسب بخار قدرت و ۴۱۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک هشت سرعته ساخت ZF منتقل می‌شود. سیستم انتقال قدرت چهارچرخ محرک نیز امکان استفاده از خودرو را در مسیرهای ناهموار فراهم می‌کند. ترکیب موتور پرقدرت و گیربکس هشت سرعته، این پیکاپ را در کنار رقبای مطرح این بخش از بازار قرار می‌دهد. البته در انتخاب پیکاپ آفرودی، تنها قدرت موتور تعیین‌کننده نیست و عواملی مانند ظرفیت بار، ساختار شاسی، ارتفاع از زمین، عملکرد سیستم تعلیق و وجود دنده کمک نیز اهمیت دارند. قیمت قطعی اعلام‌شده برای مکسوس استار H مدل ۱۴۰۵ در طرح فروش آبان‌ماه، ۱۱ میلیارد و ۹۹۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان است. موعد تحویل اعلام‌شده برای این طرح ۳۰ روزه است.

رقابت تازه در بازار سفر

ورود این سه محصول نشان می‌دهد بازار خودروهای مناسب سفر در حال فاصله گرفتن از انحصار شاسی‌بلندهای معمولی و کراس‌اوورهای شهری است. ام‌هیرو ۲ با قوای محرکه پلاگین‌هیبرید و قدرت بالا، تانک ۷۰۰ با موتور شش سیلندر و ساختار آفرودی و مکسوس استار H با ماهیت یک پیکاپ دو دیفرانسیل، سه رویکرد متفاوت را پیش روی خریداران قرار می‌دهند. با این حال، قیمت بالای این خودروها نشان می‌دهد که افزایش علاقه به طبیعت‌گردی الزاماً به معنای دسترسی گسترده خانوارها به خودروهای تخصصی آفرودی نیست. از سوی دیگر، توانایی واقعی این خودروها در مسیرهای دشوار، به تجهیزات فنی، مهارت راننده و شرایط مسیر وابسته است و صرف داشتن ظاهر خشن یا سیستم چهارچرخ محرک، تضمین‌کننده عبور از هر مسیری نیست. در نهایت، گسترش سفرهای طبیعت‌گردی می‌تواند زمینه‌ساز توسعه این بخش از بازار خودرو باشد؛ بازاری که برای رشد پایدار، علاوه بر تنوع محصول و قیمت‌گذاری مناسب، به توسعه خدمات پس از فروش، تأمین قطعات و فرهنگ‌سازی برای رانندگی مسئولانه در طبیعت نیاز دارد.









R700 قرار است جایگاه چری را در بازار شاسی‌بلندهای بزرگ و آفرودی چین تقویت کند

یک مکعب خشن از دل دنیای آفرود چری

ترجمه

یاسمن صادق‌شیرازی

گروه خودرو

چری قصد دارد یکی از محصولات متفاوت زیرمجموعه جتور را به‌زودی به بازار معرفی کند. شاسی‌بلند آفرودی جتور R700 قرار است در تاریخ ۲۷ نوامبر ۲۰۲۶ و همزمان با آغاز نمایشگاه خودرو گوانگژو رونمایی شود. این خودرو که در بازار چین تحت خانواده محصولات آفرودی زونگ‌هنگ عرضه خواهد شد، به گزارش رسانه‌های چینی، از نظر ساختار فنی با مدل پرچمدار G700 اشتراکاتی دارد و بر پایه شاسی مستقل این خودرو توسعه یافته است.

R700 پیش از این نیز به نوعی در معرض دید قرار گرفته بود. ریشه‌های طراحی آن به کانسپت زونگ‌هنگ G600 بازمی‌گردد؛ خودرویی که چری در سال ۲۰۲۵ برای نمایش مسیر آینده طراحی محصولات آفرودی خود معرفی کرد. همچنین در جریان نمایشگاه خودروی پکن در آوریل ۲۰۲۶، نسخه‌ای نزدیک به تولید انبوه از R700 در بخش اختصاصی و غیرعمومی غرفه چری به نمایش درآمد. در آن زمان، مشخص شد این شاسی‌بلند با آرایش دو ردیف صندلی ساخته خواهد شد.

طراحی مکعبی با جزئیات متفاوت در نمای عقب

اولین نکته‌ای که در ظاهر جتور R700 جلب توجه می‌کند، فرم جعبه‌ای و بدنه عمودی آن است؛ سبکی که در سال‌های اخیر به یکی از مشخصه‌های اصلی شاسی‌بلندهای آفرودی تبدیل شده است. کاپوت بلند، ارتفاع زیاد بدنه و نمای جلوی بسته، چهره‌ای جدی و خشن به این خودرو بخشیده‌اند.

در قسمت جلو، یک نوار روشنایی LED سرتاسری، چراغ‌های اصلی با طراحی C شکل را به یکدیگر متصل می‌کند. در نمای جانبی نیز ریل‌های سقفی، رکاب‌های ثابت برای ورود و خروج آسان‌تر سرنشینان و طراحی سقف شناور دیده می‌شود. مجموعه این جزئیات نشان می‌دهد چری تلاش کرده ظاهر R700 را بیش از یک شاسی‌بلند شهری معمولی، به خودروهای ماجراجویانه و مجهز برای مسیرهای خارج از جاده نزدیک کند.

اما متفاوت‌ترین بخش طراحی این خودرو را باید در قسمت عقب جست‌وجو کرد. برخلاف بسیاری از شاسی‌بلندهای آفرودی که لاستیک زاپاس را روی درِ صندوق عقب نصب می‌کنند، در R700 یک محفظه کاربردی با فرم هشت‌ضلعی جایگزین این بخش شده است. چراغ‌های عقب نیز به صورت عمودی در دو طرف این محفظه قرار گرفته‌اند و نمایی متفاوت برای بخش انتهایی خودرو ایجاد می‌کنند.

بر اساس گزارش‌های منتشر شده، کابین R700 از پنج سرنشین در دو ردیف پذیرایی می‌کند و خبری از ردیف سوم صندلی‌ها نخواهد بود. چنین آرایشی می‌تواند فضای بیشتری را در اختیار سرنشینان عقب و محفظه بار قرار دهد؛ موضوعی که برای یک خودروی آفرودی با کاربری سفر و طبیعت‌گردی اهمیت زیادی دارد. البته چری هنوز ابعاد کابین و جزئیات نهایی چیدمان صندلی‌ها را به صورت رسمی اعلام نکرده است.

> اولین نکته‌ای که در ظاهر جتور R700 جلب توجه می‌کند، فرم جعبه‌ای و بدنه عمودی آن است؛ سبکی که در سال‌های اخیر به یکی از مشخصه‌های اصلی شاسی‌بلندهای آفرودی تبدیل شده است. کاپوت بلند، ارتفاع زیاد بدنه و نمای جلوی بسته، چهره‌ای جدی و خشن به این خودرو بخشیده‌اند

احتمال استفاده از قوای محرکه ۸۹۲ اسب بخاری

یکی از مهم‌ترین نکات درباره R700، ارتباط فنی احتمالی آن با جتور G700 است. این موضوع باعث شده مشخصات فنی مدل پرچمدار جتور به‌عنوان معیاری برای پیش‌بینی توانایی‌های محصول جدید مورد توجه قرار گیرد.

جتور G700 از سامانه هیبریدی شارژی کونپنگ CDM-O چری استفاده می‌کند. در این مجموعه، یک موتور بنزینی ۲ لیتری توربوشارژ در کنار موتورهای برقی قرار گرفته است تا مجموع توان خروجی به ۶۶۵ کیلووات، معادل ۸۹۲ اسب بخار و گشتاور ۱۱۳۵ نیوتن‌متر برسد. این شاسی‌بلند سنگین‌وزن می‌تواند در مدت ۴.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ رقمی که برای خودرویی با ابعاد و ماهیت آفرودی آن قابل توجه است. در G700 یک باتری ۵۹.۴۵ کیلووات‌ساعتی ساخت شرکت CATL نیز به کار رفته که طبق چرخه آزمایش CLTC، امکان پیمایش بیش از ۲۶۰ کیلومتر را در حالت تمام‌برقی فراهم می‌کند.

تجهیزات حرکتی این خودرو نیز متناسب با کاربری آفرودی آن در نظر گرفته شده‌اند. قفل دیفرانسیل جلو و عقب، قفل مرکزی انتقال نیرو، حالت‌های مختلف رانندگی در مسیرهای ناهموار و سیستم تعلیق بادی از جمله امکانات G700 هستند. با این حال، هنوز مشخص نیست R700 نیز با همین مجموعه فنی عرضه خواهد شد یا چری برای آن ترکیب متفاوتی از موتور، باتری و تجهیزات شاسی در نظر گرفته است.

نمایشگرهای بزرگ و فناوری‌های هوشمند

در بخش فناوری نیز G700 به تجهیزات قابل‌توجهی مجهز شده است. فضای داخلی این خودرو از یک نمایشگر پانورامیک ۳۵.۴ اینچی در کنار صفحه نمایش مرکزی لمسی ۱۵.۶ اینچی با وضوح تصویر 2.5K بهره می‌برد. پردازش اطلاعات و اجرای سامانه‌های سرگرمی نیز بر عهده تراشه اسنپدراگون ۸۲۵۵ کوالکام است. در نسخه‌های مجهزتر، سامانه کمک‌راننده هوشمند هواوی چیانکون ADS 5 و رادار لیزری دوگانه با ۸۹۶ خط اسکن نیز در دسترس قرار می‌گیرد. هنوز اطلاعاتی درباره تجهیزات الکترونیکی و سامانه‌های کمک‌راننده R700 منتشر نشده و مشخص نیست چری چه میزان از فناوری‌های برادر بزرگ‌تر آن را به محصول جدید منتقل خواهد کرد.

رقابت در بازار شاسی‌بلندهای بزرگ چین

جتور G700 در بازار چین با قیمت رسمی ۳۲۹ هزار و ۹۰۰ تا ۴۴۲ هزار و ۹۰۰ یوان عرضه می‌شود؛ محدوده‌ای که آن را در رقابت با محصولاتی مانند بائو ۸ از زیرمجموعه فنگ‌چنگ‌بائو شرکت BYD و تانک ۷۰۰ - نسخه Hi4-T از شرکت گریت‌وال قرار می‌دهد. بائو ۸ مدل ۲۰۲۶ با قیمت ۴۱۹ هزار و ۸۰۰ تا ۴۲۷ هزار و ۸۰۰ یوان در بازار چین عرضه شده است.

با وجود اشتراکات احتمالی فنی، R700 قرار نیست صرفاً نسخه‌ای دیگر از G700 باشد. آرایش پنج نفره کابین، طراحی متفاوت بخش عقب و محفظه اختصاصی حمل تجهیزات، می‌تواند نشان‌دهنده تمرکز بیشتر این خودرو بر سفرهای ماجراجویانه و استفاده‌های خارج از جاده باشد. در حال حاضر قیمت و جزئیات نهایی جتور R700 مشخص نیست. رونمایی رسمی این خودرو در نمایشگاه گوانگژو می‌تواند اطلاعات دقیق‌تری درباره قوای محرکه، تجهیزات و جایگاه آن در سبد محصولات چری ارائه کند. همچنین باید دید این شاسی‌بلند جدید تا چه اندازه از ساختار فنی و فناوری‌های مدل قدرتمند G700 بهره خواهد برد.



تاریخچه شرکت‌ها

دایهاتسو؛ خودروسازی که از دل یک موتور متولد شد

از سه‌چرخه‌های باری تا خودروهای شهری

گروه خودرو

در سال ۱۹۰۷، زمانی که ژاپن در میانه مسیر صنعتی‌شدن قرار داشت، گروهی از استادان دانشگاه و فعالان اقتصادی در شهر اوساکا تصمیم گرفتند کاری انجام دهند که در آن زمان برای صنعت این کشور اهمیت زیادی داشت: ساخت موتورهای احتراق داخلی در داخل ژاپن. نتیجه این همکاری، تأسیس شرکتی به نام «هاتسودوکی سیزو» بود؛ مجموعه‌ای که بعدها با نام دایهاتسو شناخته شد. در آن سال‌ها، موتورهای احتراق داخلی عمدتاً از خارج وارد می‌شدند و دسترسی به نقشه‌ها و دانش فنی آنها برای مهندسان ژاپنی آسان نبود. با این حال، گروه مؤسسان شرکت تلاش کردند این وابستگی را کاهش دهند. نخستین دستاورد مهم آنها در دسامبر ۱۹۰۷ به ثمر رسید؛ زمانی که موفق شدند یک موتور گاز مکش با قدرت ۶ اسب‌بخار تولید کنند. این موتور نخستین نمونه از نوع خود بود که در ژاپن ساخته می‌شد و پایه فعالیت صنعتی شرکتی را گذاشت که بعدها به یکی از قدیمی‌ترین خودروسازان این کشور تبدیل شد. دایهاتسو در سال‌های نخست به تولید موتورهای صنعتی و دریایی مشغول بود. اما با گذشت زمان، تغییر نیاز بازار و افزایش تقاضا برای وسایل حمل‌ونقل کوچک، مسیر تازه‌ای پیش روی این شرکت قرار داد.

سه‌چرخه‌هایی که مسیر را تغییر دادند

در دهه ۱۹۲۰ و اوایل دهه ۱۹۳۰، وسایل نقلیه سه‌چرخ در ژاپن به‌تدریج جای خود را در حمل‌ونقل شهری و فعالیت‌های تجاری باز می‌کردند. کارخانه‌ها، فروشگاه‌ها و کسب‌وکارهای کوچک به وسیله‌ای نیاز داشتند که بتواند بار جابه‌جا کند، اما هزینه خرید و نگهداری آن به‌اندازه کامیون‌های بزرگ نباشد. دایهاتسو ابتدا به سراغ ساخت موتورهای بنزینی کوچک رفت و در سال ۱۹۳۰ یک پیشرانه چهارزمانه هواخنک با حجم ۵۰۰ سی‌سی توسعه داد. سپس تصمیم گرفت به‌جای تأمین موتور برای دیگر سازندگان، خودرویی کامل با موتور ساخت خودش تولید کند. نخستین محصول سه‌چرخ این شرکت با نام مدل HA در دسامبر همان سال تکمیل شد و در سال ۱۹۳۱ نسخه بهبودیافته آن با نام HB به بازار راه یافت. این اتفاق نقطه عطفی در تاریخ شرکت بود؛ دایهاتسو از یک سازنده موتور به تولیدکننده خودرو تبدیل شد. نام دایهاتسو نیز در همین دوره شکل گرفت. این نام در اصل ترکیبی از واژه اوساکا و بخش نخست واژه هاتسودوکی، به معنای سازنده موتور، بود؛ لقبی که مشتریان برای اشاره به شرکت به کار می‌بردند و بعدها به نام رسمی محصولات و خودروساز تبدیل شد.

خودرویی برای کوچه‌های تنگ

پس از جنگ جهانی دوم، بازار ژاپن به‌سرعت به وسایل نقلیه کوچک و ارزان‌قیمت نیاز پیدا کرد. سه‌چرخه‌ها در این دوره رواج زیادی داشتند، اما با بزرگ‌تر شدن آنها، بخشی از مزیت اصلی‌شان یعنی ابعاد کوچک و قیمت اقتصادی کاهش یافته بود. از سوی دیگر، موتورسیکلت‌ها فضای کافی برای حمل بار نداشتند. دایهاتسو برای پاسخ به این نیاز، در سال ۱۹۵۷ مدل میجت را معرفی کرد؛ یک کامیون کوچک سه‌چرخ که برای عبور از خیابان‌های باریک و حمل محموله‌های سبک طراحی شده بود. نخستین نسخه آن به موتور ۲۴۹ سی‌سی و ظرفیت حمل بار ۳۰۰ کیلوگرم مجهز بود. میجت به‌دلیل ابعاد جمع‌وجور، قیمت مناسب و سهولت استفاده، خیلی زود مورد توجه فروشگاه‌ها و کسب‌وکارهای کوچک قرار گرفت.

همکاری با تویوتا

دایهاتسو در کنار سه‌چرخه‌ها، به‌تدریج تولید خودروهای چهارچرخ را نیز گسترش داد. نخستین خودروی چهارچرخ کوچک این شرکت در سال ۱۹۳۷ معرفی شد، اما توسعه جدی محصولات سواری و تجاری چهارچرخ در سال‌های پس از جنگ سرعت گرفت. مدل‌هایی مانند هایجت که در سال ۱۹۶۰ به بازار آمد، نقش مهمی در تثبیت جایگاه دایهاتسو در بخش خودروهای کوچک تجاری داشتند. در سال ۱۹۶۷، دایهاتسو همکاری خود را با تویوتا آغاز کرد. این همکاری به‌تدریج زمینه توسعه محصولات مشترک، استفاده از ظرفیت‌های تولیدی و تقویت موقعیت دایهاتسو در صنعت خودروی ژاپن را فراهم کرد. رابطه دایهاتسو و تویوتا به‌مرور عمیق‌تر شد. تویوتا در سال ۱۹۹۸ با در اختیار گرفتن ۵۱ درصد سهام دایهاتسو، این شرکت را به زیرمجموعه خود تبدیل کرد و در سال ۲۰۱۶ مالکیت کامل آن را به دست آورد.

دایهاتسو در ایران

دایهاتسو در بازار ایران به‌اندازه برخی خودروسازان ژاپنی شناخته‌شده نیست، اما محصولاتی مانند تریوس و میرا در دوره‌های مختلف به کشور راه پیدا کرده‌اند. تریوس به‌عنوان یک شاسی‌بلند کوچک و شارید به‌عنوان خودرویی شهری، از شناخته‌شده‌ترین محصولات این برند در ایران هستند. حضور محدود و پراکنده این خودروها باعث شده دایهاتسو بیشتر در میان علاقه‌مندان خودروهای ژاپنی و دارندگان مدل‌های قدیمی شناخته شود.

منبع: وب سایت رسمی دایهاتسو