خبر خودرو

سخنگوی صمت: واردات خودرو ممنوع نیست



عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «واردات خودرو صرفاً از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور ممنوع است.» عزت‌الله زارعی اعلام کرد: «واردات خودرو ممنوع نشده، بلکه صرفاً واردات از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور ممنوع شده است و سایر گروه‌های واردکننده، می‌توانند ثبت سفارش کنند. همچنین حدود ۲۵ هزار دستگاه از ابتدای سال جاری وارد کشور شده است و با تأمین ارز از محل سپرده خود و دیگران، واردات خودرو ادامه خواهد یافت.» به گزارش خبرگزاری تسنیم، او ادامه داد: «بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه کشور برای جبران کسری منابع دولت، موضوع افزایش تعرفه واردات خودرو را مطرح کردند، اما واردات ممنوع نشده است.»

سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «در فرآیند تصویب تعرفه‌های جدید واردات خودرو، وزارت صمت حضور نداشت اما اعتقاد وزارت صمت این است که واردات خودرو باید نقش تنظیم‌گری بازار را داشته باشد و نه نقش جبران کسری منابع دولت، این مصوبه در جلسه سران قوا بوده، اما هنوز به طور رسمی از سوی مرجع صادر کننده ابلاغ نشده است.» او گفت: «وزارت صنعت، معدن و تجارت مخالف افزایش تعرفه واردات خودرو بود و اعلام کردیم که این اقدام چه آثاری بر بازار دارد.»

سخنگوی وزارت صمت گفت: «در مصوبه اخیر سران قوا، عرضه ثبت سفارش واردات خودرو، از طریق بورس کالا عنوان شده است و دولت مکلف شده که سهمیه واردات را از طریق بازار رقابت عرضه کند، برای این موضوع فعلاً سازوکاری مشخص نشده است و این اقدام می‌تواند تبدیل به انحصار در واردات خودرو شود. عرضه سهمیه واردات خودرو در بورس کالا باعث افزایش قیمت خودرو می‌شود و یک بازار انحصاری برای واردات ایجاد می‌کند، وزارت صمت مخالفت خود را در این باره نیز اعلام کرده است و منتظر تصمیم نهایی هستیم.»

ماشین وارداتی

کیا K3 سدان کره‌ای با پیشرانه تنفس طبیعی



در میان خودروهای وارداتی که طی ماه‌های اخیر به بازار ایران راه پیدا کرده‌اند، سهم مدل‌های چینی و خودروهای مجهز به پیشرانه‌های توربوشارژ قابل‌توجه است. در چنین شرایطی، عرضه کیا K3 با موتور تنفس طبیعی و جعبه‌دنده IVT، ترکیب فنی متفاوتی را پیش روی خریداران قرار می‌دهد. البته این تفاوت به‌تنهایی به معنای برتری خودرو نیست و ارزیابی آن به عواملی مانند قیمت، سطح تجهیزات و هزینه‌های نگهداری بستگی دارد. کیا K3 از یک پیشرانه چهارسیلندر بنزینی با حجم دقیق ۱۴۹۷ سی‌سی استفاده می‌کند. این موتور تنفس طبیعی توان تولید ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۳.۹ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. ارقام اعلام‌شده نشان می‌دهد که با پیشرانه‌ای متناسب با کاربری روزمره روبه‌رو هستیم؛ موتوری که تمرکز آن بیشتر بر تأمین نیازهای معمول رانندگی است تا ارائه شتاب و عملکرد بالا. در نتیجه، نباید از K3 انتظار رفتار یک سدان اسپرت یا خودرویی با توان حرکتی قابل‌توجه داشت. یکی از نکات فنی این خودرو، استفاده از جعبه‌دنده IVT است. این سامانه که در خانواده جعبه‌دنده‌های متغیر پیوسته قرار می‌گیرد، توسط گروه هیوندای کیا توسعه‌یافته و وظیفه انتقال نیروی موتور به چرخ‌ها را برعهده دارد. در این نوع جعبه‌دنده، نسبت انتقال نیرو به‌صورت پیوسته تغییر می‌کند و برخلاف گیربکس‌های اتوماتیک متداول، تعویض دنده به شکل کاملاً مشابه انجام نمی‌شود. البته سامانه IVT می‌تواند تغییر نسبت‌ها را به شکلی تنظیم کند که حس تعویض دنده‌های معمولی برای راننده شبیه‌سازی شود. در مقایسه با برخی پیشرانه‌های توربوشارژ، موتور تنفس طبیعی K3 ساختار ساده‌تری دارد؛ با این حال، نمی‌توان صرفاً براساس نوع موتور درباره هزینه نگهداری یا دوام آن در شرایط ایران قضاوت کرد.

کیفیت سوخت، نحوه رانندگی، برنامه سرویس‌های دوره‌ای و دسترسی به قطعات، همگی در هزینه مالکیت خودرو نقش دارند. عملکرد جعبه‌دنده IVT نیز باید در استفاده طولانی‌مدت و شرایط مختلف رانندگی ارزیابی شود. از نظر ابعاد، K3 با طول ۴۶۶۶ میلی‌متر، عرض ۱۷۸۰ میلی‌متر و ارتفاع ۱۴۵۰ میلی‌متر در گروه سدان‌های جمع‌وجور قرار می‌گیرد. این ابعاد، جایگاه آن را در میان خودروهای خانوادگی مشخص می‌کند. رینگ‌های آلومینیومی ۱۶ اینچی نیز برای این مدل در نظر گرفته شده است.

عرضه K3 در ایران فعلاً با تیراژ محدودی انجام می‌شود. براساس بخشنامه فروش شماره VM01 مورخ ۱۶ آبان ۱۴۰۵، تعداد ۱۰۰ دستگاه از تیپ Comfort Premium برای عرضه در نظر گرفته شده است. قیمت اعلام‌شده برای این خودرو نیز ۸ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان است؛ رقمی که K3 را در محدوده قیمتی قابل‌توجهی از بازار خودروهای وارداتی و مونتاژی قرار می‌دهد. در این سطح قیمتی، مشخصات فنی به‌تنهایی برای تصمیم‌گیری کافی نیست. خریداران علاوه بر توان موتور و نوع جعبه‌دنده، سطح امکانات رفاهی و ایمنی، کیفیت خدمات پس از فروش، وضعیت تأمین قطعات و شرایط عرضه را نیز در نظر می‌گیرند. بنابراین جایگاه نهایی کیا K3 در بازار ایران تا حد زیادی به شرایط خدمات و پشتیبانی و همچنین مقایسه آن با رقبای هم‌قیمت بستگی خواهد داشت.

رئیس انجمن صنعت تایر در گفت‌وگو با «ایران» از افزایش تولید در سه ماه اخیر خبر داد

تولید لاستیک به مدار رشد برگشت



گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

کاهش آمار تولید لاستیک در ماه‌های ابتدایی سال، نگرانی‌هایی درباره وضعیت تأمین این کالا در بازار ایجاد کرد؛ نگرانی‌هایی که با افزایش قیمت‌ها و گلایه مصرف‌کنندگان از کمبود برخی سایزهای پرمصرف لاستیک جدی‌تر شد. با این حال، فعالان صنعت تایر از تغییر مسیر تولید خبر می‌دهند. جمال میرزایی، رئیس انجمن صنعت تایر می‌گوید: «تولید در سه ماه اخیر روند افزایشی داشته و رشد آن به حدود ۳۷ درصد رسیده است.» او اگرچه احتمال بروز بحران در بازار تایر سواری را بعید می‌داند، اما تأکید می‌کند: «تأمین تایر خودروهای سنگین همچنان با موانعی از جمله قیمت‌گذاری و مشکلات واردات روبه‌روست.» با او درباره آخرین وضعیت تأمین و تولید لاستیک گفت‌وگو کردیم.

با انتشار آمارهایی درباره کاهش تولید لاستیک در نیمه اول سال، برخی رسانه‌ها از احتمال کمبود تایر در بازار خبر داده‌اند. آیا چنین نگرانی‌ای وجود دارد؟

در حال حاضر روند تولید تغییر کرده است. حدود سه ماه است که تولید صنعت تایر روند افزایشی داشته و رشد آن در مقایسه با پنج ماه گذشته به حدود ۳۷ درصد رسیده است. همچنین در مهرماه نیز نسبت به شهریور افزایش تولید داشتیم. این روند نشان می‌دهد شرایط در حال بهبود است و صنعت تایر به‌تدریج به وضعیت مناسب‌تری بازمی‌گردد.

با وجود این افزایش تولید، آیا بازار همچنان با کمبود لاستیک مواجه است؟

در ماه‌های ابتدایی سال کاهش تولید داشتیم که بخش مهمی از آن به شرایط دشوار تأمین انرژی و مواد اولیه بازمی‌گشت. قطع برق کارخانه‌ها، مشکلات حمل‌ونقل و محدودیت‌های لجستیکی باعث شد تولید با افت مواجه شود. با این حال، در ماه‌های اخیر شرایط بهتر شده و تولید دوباره افزایش یافته است.

در کنار نگرانی از کمبود، مصرف‌کنندگان از افزایش قیمت لاستیک نیز گلایه دارند. علت این افزایش قیمت چیست؟

هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک افزایش یافته و از طرف دیگر، بالا رفتن قیمت جهانی نفت بر بهای مواد اولیه داخلی و وارداتی اثر گذاشته است. علاوه بر این، بخشی از مواد اولیه که پیش‌تر با ارز تالار تأمین می‌شد، در پی تغییر سازوکار تخصیص ارز، اکنون با ارز توافقی و آزاد محاسبه می‌شود. همه این عوامل بر قیمت تمام‌شده تولید اثر می‌گذارند. بنابراین افزایش قیمت‌ها به معنای آن نیست که تولیدکنندگان قصد دارند فشاری به بازار وارد کنند؛ بلکه هزینه‌های تولید افزایش یافته و قیمت نهایی نیز تحت تأثیر همین شرایط قرار گرفته است.

برخی مصرف‌کنندگان از کمبود بعضی سایزهای پرمصرف لاستیک در بازار خبر می‌دهند. وضعیت تأمین این سایزها چگونه است؟

در سال جاری در سایزهای پرمصرف تایرهای سواری با کمبود قابل‌توجهی مواجه نبودیم و فکر نمی‌کنم در این بخش مشکل جدی داشته باشیم. اگر روند تولید آسیب نبیند و اختلال تازه‌ای در فعالیت کارخانه‌ها ایجاد نشود، بازار تایر سواری با بحران مواجه نخواهد شد. برآورد من به عنوان رئیس انجمن این است که در بخش تایر سواری، کمبود بحرانی نخواهیم داشت.

وضعیت تأمین تایر خودروهای سنگین چطور است؟ آیا این بخش نیز با افزایش تولید داخل به شرایط باثباتی رسیده است؟

در بخش تایر خودروهای سنگین شرایط متفاوت است. فقط حدود ۴۰ درصد نیاز کشور در این حوزه از طریق تولید داخل تأمین می‌شود و در تولید تایرهای باری و اتوبوسی با مشکلاتی مواجه هستیم. بخشی از این مشکلات به تعرفه‌ها، گروه‌بندی‌های تعریف‌شده و قیمت‌گذاری مربوط می‌شود که با نرخ واقعی تولید تناسب ندارد. در حال رایزنی هستیم تا این موانع برطرف شود و بتوانیم تولید را به حداکثر ظرفیت برسانیم. البته بخشی از نیاز کشور نیز باید از طریق واردات تأمین شود و وزارت صنعت، معدن و تجارت هم پیگیر واردات تایر است.

آیا برای جبران مشکلات تأمین مواد اولیه و حمل‌ونقل، مسیرهای جایگزینی در نظر گرفته شده است؟

افزایش تولید در ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که توانسته‌ایم راهکارهای جدیدی برای مدیریت شرایط پیدا کنیم. در ابتدای سال دو مشکل اصلی داشتیم؛ اول محدودیت تأمین انرژی که باعث قطع برق کارخانه‌ها می‌شد و در برخی مقاطع تنها پنجشنبه و جمعه امکان استفاده از برق را داشتیم. مشکل دوم نیز حمل‌ونقل دریایی بود. به‌دلیل آسیب‌هایی که در این بخش ایجاد شد، تأمین مواد اولیه کارخانه‌ها با اختلال مواجه شد.

البته برخی مشکلات، از جمله مسائل مربوط به تخصیص ارز، همچنان وجود دارد و بسته به شرایط، شدت و ضعف پیدا می‌کند. مشکلات حمل‌ونقل نیز به طور کامل برطرف نشده است. با این حال، توانسته‌ایم بخشی از محدودیت‌ها را مدیریت کنیم و تولید را افزایش دهیم.

با توجه به شرایط فعلی، چشم‌انداز تولید و تأمین لاستیک تا پایان سال را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر مشکلات موجود برطرف شود و بتوانیم با همین روند به تولید ادامه دهیم، در نیمه دوم سال عملکرد قابل‌قبولی در زمینه تأمین تایر خواهیم داشت. در سه ماه اخیر افزایش تولید قابل‌توجهی را تجربه کرده‌ایم و امیدواریم این روند تا پایان سال ادامه پیدا کند.



رئیس انجمن صنعت تایر: در سه ماه اخیر افزایش تولید قابل‌توجهی را تجربه کرده‌ایم و امیدواریم این روند تا پایان سال ادامه پیدا کند

دادستان تهران در جلسه ساماندهی عرضه خودرو با حضور مسئولان وزارت صمت اعلام کرد

مهلت سه‌ماهه برای تکمیل سامانه متمرکز عرضه خودرو



گزارش

گروه خودرو

دادستان تهران در جلسه تخصصی ساماندهی عرضه خودرو با حضور مسئولان وزارت صمت و دستگاه‌های نظارتی، با تعیین مهلت سه‌ماهه برای تکمیل سامانه متمرکز عرضه خودرو، بر برخورد قانونی با فروش خارج از شبکه، عرضه مازاد بر مجوزهای صادره و گران‌فروشی خودرو تأکید کرد. به گزارش میزان، در جهت صیانت از حقوق عامه، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و پیشگیری از تخلفات و جرایم مرتبط با فروش و پیش‌فروش خودرو، جلسه‌ای تخصصی در دادستانی تهران با حضور علی صالحی دادستان تهران و معاونان ایشان، مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات، رئیس مرکز نوآوری، هوشمندسازی و امنیت، سازمان بازرسی کل کشور و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و پلیس امنیت اقتصادی فراجا برگزار شد. در این جلسه مهم‌ترین چالش‌های عرضه و قیمت‌گذاری خودروهای تولید داخل، مونتاژی و وارداتی بررسی و تصمیمات اجرایی برای ساماندهی بازار خودرو اتخاذ شد.

مهلت سه ماهه برای تکمیل سامانه متمرکز عرضه خودرو

به دستور دادستان تهران یکی از مهم‌ترین مصوبات این جلسه، تعیین مهلت سه‌ماهه برای تکمیل و عملیاتی شدن سامانه متمرکز عرضه خودرو بود. براساس این مصوبه، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شد فرآیند ثبت عرضه خودروهای تولید داخل و مونتاژی را به‌صورت تدریجی آغاز و حداکثر تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵ به‌طور کامل عملیاتی کند. همچنین مقرر شد این وزارتخانه با انجام تشریفات قانونی لازم، سامانه طراحی‌شده را به‌عنوان تنها شبکه مجاز تأیید عرضه خودرو در سطح کشور تعیین و ابلاغ کند؛ به‌گونه‌ای که اخذ تأییدیه فروش و پیش‌فروش خودروهای تولید داخل، مونتاژی و وارداتی صرفاً از طریق این سامانه انجام شود. بر این اساس، وزارت صمت موظف شد ضوابط مربوط به الزامی شدن استفاده از سامانه، زمان آغاز اجرا و ضمانت‌اجراهای قانونی عرضه خارج از شبکه را پیش از اجرایی شدن، از طریق مراجع رسمی اطلاع‌رسانی کند تا شرکت‌های عرضه‌کننده و خریداران از فرآیند قانونی فروش خودرو آگاهی کامل داشته باشند.

برخورد قانونی با عرضه خودرو خارج از شبکه ومازاد بر مجوز

از دیگر مصوبات مهم این جلسه به دستور دادستان تهران مقرر شد: تشدید نظارت بر شرکت‌های تولیدکننده، مونتاژکار و واردکننده خودرو و جلوگیری از فروش و پیش‌فروش فاقد مجوز یا مازاد بر مجوزهای صادره، همچنین مقرر شد پس از لازم‌الاجرا شدن الزام عرضه خودرو از طریق شبکه تعیین‌شده، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با همکاری بخش‌های نظارتی وزارت صمت، عملکرد شرکت‌های عرضه‌کننده را به‌صورت مستمر بررسی و در صورت احراز تخلف، با استفاده از ضمانت‌اجراهای قانونی از جمله مقررات قانون تعزیرات حکومتی و قانون نظام صنفی، پرونده متخلفان را به مراجع صالح ارسال کند. دادستان تهران تأکید کرد: شرکت‌هایی که برخلاف ضوابط، اقدام به عرضه خارج از شبکه یا فروش بیش از ظرفیت مجاز می‌کنند، محدودیت‌های قانونی مربوط به صدور و تمدید مجوزها و برخورداری از تسهیلات مرتبط پیگیری و در صورت وجود دلایل وقوع جرم، مراتب به دادستان محل وقوع جرم اعلام شود.

نظارت دائمی بر قیمت‌گذاری خودرو و برخورد با گران‌فروشی

در بخش دیگری از جلسه، موضوع قیمت‌گذاری خودروهای تولید داخل، مونتاژی و وارداتی و ضرورت رعایت قیمت عادلانه، ضوابط قانونی قیمت‌گذاری و سود مجاز مورد بررسی قرار گرفت. دادستان تهران افزود: «سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با همکاری معاونت حقوقی و دفتر بازرسی وزارت صمت موظف شدند فرآیند قیمت‌گذاری و فروش خودرو را تحت نظارت دقیق و مستمر قرار دهند و در صورت وصول شکایت، دریافت گزارش یا شناسایی تخلف از طریق بازرسی‌های میدانی، چنانچه فروش خودرو به قیمتی بالاتر از نرخ‌های مصوب یا مغایر ضوابط قانونی قیمت‌گذاری و سود مجاز احراز شود، موضوع با استفاده از ظرفیت‌های قانونی به سازمان تعزیرات حکومتی ارجاع خواهد شد. همچنین مقرر شد در مواردی که گران‌فروشی کلان واجد شرایط و ارکان قانونی جرم اخلال در نظام اقتصادی کشور باشد، گزارش مستند برای رسیدگی قضایی ارسال شود.

مأموریت جدید پلیس امنیت اقتصادی در زمینه خودرو

همچنین صالحی، دادستان تهران اعلام کرد: «پلیس امنیت اقتصادی فراجا نیز مکلف است با ابلاغ موضوع به رده‌های استانی، نسبت به شناسایی اشخاص حقیقی و حقوقی فاقد مجوز که اقدام به فروش یا پیش‌فروش خودرو می‌کنند، به‌صورت مستمر اقدام کند.»

بر این اساس، گزارش تخلفات به ادارات کل صنعت، معدن و تجارت و مراجع تعزیراتی صالح ارسال و در صورت شناسایی رفتار مجرمانه، موضوع همراه با مستندات به دادستان محل وقوع جرم اعلام خواهد شد. او افزود: «صلاحیت حرفه‌ای و اعتبار شرکت‌های دارای مجوز واردات خودرو مجدداً بررسی و در صورت احراز فقدان شرایط قانونی، فرآیند تعلیق یا لغو مجوز آنها از طریق مراجع صلاحیت‌دار پیگیری شود.» دادستان تهران در خصوص شرکت‌های دارای تخلفات احرازشده یا تعهدات معوق نیز تأکید کرد: درخواست‌های جدید ثبت سفارش، مجوز فروش و پیش‌فروش و تسهیلات مرتبط، با لحاظ سوابق عملکرد و وضعیت تعهدات بررسی و محدودیت‌های قانونی لازم در موارد مجاز اعمال شود.

جلوگیری از خالی‌فروشی خودرو

صالحی تصریح کرد: «ساماندهی عرضه خودرو از خردادماه ۱۴۰۵ و در پی شناسایی مشکلاتی از جمله خالی‌فروشی، ایجاد تعهدات مازاد بر ظرفیت، فروش فاقد مجوز و چالش‌های قیمت‌گذاری، به‌صورت ویژه در دستور کار دادستانی تهران قرار گرفته است. در ادامه این اقدامات، طی مردادماه سال جاری مکاتبه‌ای با وزیر صنعت، معدن و تجارت انجام و بر ضرورت استقرار نظام نظارت هوشمند و برخط بر فرآیند ثبت‌نام، فروش و پیش‌فروش خودرو و جلوگیری از ایجاد تعهدات خارج از ظرفیت قانونی تأکید شد. متعاقب این پیگیری‌ها، وزارت صمت اقدامات لازم برای راه‌اندازی اولیه سامانه رصد، عرضه و فروش خودرو را انجام داد و فرآیند ثبت و تأیید مجوزهای عرضه خودرو با اولویت خودروهای وارداتی آغاز شد.

در جلسه اخیر دادستانی تهران نیز با بررسی اقدامات صورت‌گرفته، ۹ مصوبه اجرایی برای تکمیل سامانه، ساماندهی عرضه خودرو در شبکه مجاز، نظارت بر قیمت‌گذاری، مقابله با گران‌فروشی و برخورد با عرضه‌کنندگان فاقد مجوز اتخاذ و مسئولیت دستگاه‌های اجرایی و نظارتی تعیین شد. براین اساس، مقرر شد پس از عملیاتی شدن سامانه و لازم‌الاجرا شدن ضوابط مربوط، مراتب به شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو در استان تهران ابلاغ و از طریق دادستانی کل کشور نیز پیگیری لازم برای اطلاع‌رسانی و نظارت بر اجرای مقررات در سایر استان‌ها انجام شود. به گفته دادستان تهران: «هدف از اجرای این تصمیمات، جلوگیری از تضییع حقوق مصرف‌کنندگان، ایجاد شفافیت در بازار خودرو، پیشگیری از خالی‌فروشی و تشکیل پرونده‌های کثیرالشاکی و برخورد مؤثر با عرضه‌کنندگان متخلف است.» لازم به ذکر است با پیگیری دادستانی تهران تاکنون ۸۳ درخواست صدور مجوز در سامانه ارائه و مجوز فروش ۲۵۷۷ دستگاه خودرو صادر شده است.



به گفته دادستان تهران؛ هدف از اجرای تصمیمات جدید خودرویی، جلوگیری از تضییع حقوق مصرف‌کنندگان، ایجاد شفافیت در بازار خودرو، پیشگیری از خالی‌فروشی و تشکیل پرونده‌های کثیرالشاکی و برخورد مؤثر با عرضه‌کنندگان متخلف است

تاریخچه شرکت‌ها

داتسون نامی که زیر سایه نیسان رفت

از اولین خودروهای کوچک ژاپنی تا سدان‌های محبوب و کوپه‌های اسپرت

گروه خودرو

پیش از آنکه نام نیسان در بازارهای جهانی شناخته شود، داتسون وظیفه معرفی توان خودروسازی ژاپن را بر عهده داشت؛ برندی که مسیرش نه از کارخانه‌ای بزرگ و مجهز، بلکه از کارگاهی کوچک در توکیو آغاز شد. در سال ۱۹۱۱، ماسوجیرو هاشیموتو شرکتی به نام «کواشینشا» تأسیس کرد. هدف او ساخت خودرویی بود که بتواند در ژاپن تولید شود و در آینده راهی بازارهای خارجی شود.

سه سال بعد، در سال ۱۹۱۴ اولین خودروی این مجموعه با نام DAT آماده شد. نام آن از حروف ابتدایی نام خانوادگی سه سرمایه‌گذار شرکت، دن، آئویاما و تاکئوچی، گرفته شده بود. این خودرو به یک موتور دو سیلندر با قدرت ۱۰ اسب‌بخار مجهز بود و در دورانی ساخته شد که خیابان‌های ژاپن هنوز بیشتر در اختیار خودروهای وارداتی قرار داشتند.

در سال‌های بعد، شرکت با مشکلات مالی و تغییرات مدیریتی روبه‌رو شد. در سال ۱۹۲۶، کواشینشا با شرکت جیتسویو جیدوشا ادغام شد و مجموعه تازه‌ای با نام DAT Jidosha Seizo شکل گرفت. این شرکت علاوه بر خودروهای سواری، وسایل نقلیه تجاری و کامیون نیز تولید می‌کرد؛ محصولاتی که در آن زمان به دلیل محدود بودن بازار خودروهای شخصی، سهم مهمی از فعالیت شرکت را تشکیل می‌دادند.

تولد نامی که قرار بود خورشید باشد

در سال ۱۹۳۱، این شرکت خودروی کوچکی با موتور ۴۹۵ سی‌سی ساخت. نام اولیه آن DATSON بود؛ یعنی «فرزند DAT». اما این نام چندان دوام نیاورد. از آنجا که واژه «SON» در زبان ژاپنی از نظر آوایی یادآور واژه‌ای با معنای زیان و خسارت بود، سازندگان تصمیم گرفتند بخش پایانی نام را تغییر دهند. به این ترتیب، در سال ۱۹۳۲ نام DATSUN متولد شد؛ ترکیبی که در آن «SUN» به معنای خورشید، جایگزین «SON» شد.

این تغییر نام تنها یک اصلاح ظاهری نبود. داتسون به‌تدریج به نام تجاری خودروهای کوچک و اقتصادی ژاپنی تبدیل شد؛ خودروهایی که قرار بود با قیمت مناسب و ساختاری ساده، امکان استفاده از اتومبیل را برای گروه بیشتری از مردم فراهم کنند.

در همین دوره، یوشیسوکه آیکاوا، از چهره‌های مهم صنعتی ژاپن، به دنبال توسعه تولید خودرو در این کشور بود. او با در اختیار گرفتن شرکت DAT و گسترش فعالیت‌های آن، زمینه شکل‌گیری یک خودروساز بزرگ‌تر را فراهم کرد. در دسامبر ۱۹۳۳، شرکت خودروسازی جیدوشا سیزو در یوکوهاما تأسیس شد و در سال ۱۹۳۴ نام آن به نیسان موتور تغییر یافت. با این حال، داتسون همچنان به عنوان نام تجاری خودروهای تولیدی این مجموعه باقی ماند.

از کارخانه ژاپنی تا جاده‌های جهان

یکی از نقاط عطف تاریخ داتسون، توسعه خط تولید و ورود به بازارهای صادراتی بود. در سال ۱۹۳۵، کارخانه یوکوهاما به بهره‌برداری رسید و تولید خودرو با استفاده از یک سیستم یکپارچه مونتاژ آغاز شد. مدل Type ۱۴ از محصولات این دوره بود و پس از آن، Type ۱۵ در سال ۱۹۳۷ به عنوان اولین خودروی تولید انبوه ژاپن معرفی شد؛ مدلی که در نسخه‌های سواری، وانت و تحویل کالا نیز عرضه می‌شد.

جنگ جهانی دوم روند تولید خودروهای سواری را تحت تأثیر قرار داد، اما داتسون پس از جنگ دوباره به بازار بازگشت. در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، نیسان به‌تدریج صادرات را گسترش داد و داتسون به نامی مهم در بازارهایی مانند آمریکا، استرالیا و آفریقای جنوبی تبدیل شد. در سال ۱۹۵۸، صادرات خودروهای سواری نیسان به آمریکا آغاز شد؛ خودروهایی که در این بازار با نشان داتسون عرضه می‌شدند.

موفقیت این برند تنها به خودروهای اقتصادی محدود نماند؛ داتسون با مدل‌هایی مانند Bluebird و ۵۱۰ توانست در بازار سدان‌های خانوادگی نیز جایگاه پیدا کند.

پایان یک نام، ادامه یک میراث

در اوایل دهه ۱۹۸۰، نیسان تصمیم گرفت نام تجاری خود را در بازارهای مختلف یکپارچه کند. از سال ۱۹۸۱ روند کنار گذاشتن تدریجی نام داتسون آغاز شد و خودروهای این شرکت به‌تدریج با نشان نیسان عرضه شدند. این تصمیم بخشی از برنامه جهانی‌سازی شرکت بود؛ برنامه‌ای که قرار بود نام نیسان را در بازارهای بین‌المللی پررنگ‌تر کند. با این حال، داتسون از حافظه بازار خودرو حذف نشد. نیسان در سال ۲۰۱۲ از بازگشت این نام خبر داد و قرار بود آن را برای عرضه خودروهای اقتصادی در بازارهای در حال رشد به کار گیرد. محصولات جدید داتسون از سال ۲۰۱۳ معرفی شدند و فروش آنها در بازارهایی مانند هند، اندونزی و روسیه دنبال شد. این بازگشت اما نتوانست موفقیت دوران طلایی برند را تکرار کند و نیسان در سال‌های بعد فعالیت داتسون را دوباره متوقف کرد.

داتسون در ایران

نام داتسون برای بخشی از علاقه‌مندان خودرو در ایران با محصولات قدیمی ژاپنی و خودروهای کلاسیک گره خورده است. مدل‌هایی مانند بلوبرد و برخی خودروهای تجاری این برند در بازار ایران شناخته شده‌اند. با این حال، داتسون هیچ‌گاه به اندازه برخی خودروسازان ژاپنی دیگر در بازار کشور حضور گسترده‌ای نداشت.

منبع: وب‌سایت رسمی داتسون