خبر خودرو

واردات لاستیک و روغن مصرفی برای کامیون‌های برون‌مرزی مجاز می‌شود



محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت از فراهم شدن امکان واردات یک جفت لاستیک برای خودروهای سنگین فعال در حمل‌ونقل برون‌مرزی خبر داد. به گفته او، این خودروها همچنین امکان واردات روغن موتور مورد نیاز خود را خواهند داشت؛ هرچند جزئیات اجرایی و زمان آغاز این طرح هنوز اعلام نشده است.
همزمان، ستاد تنظیم بازار در جلسه روز دوشنبه ۱۸ آبان به ریاست معاون اول رئیس جمهور، با خروج تایر و روغن موتور خودروهای سبک از شمول قیمت‌گذاری دستوری تا پایان سال ۱۴۰۵ موافقت کرد.
در این جلسه، گزارشی از وضعیت صنعت تایر و روغن موتور کشور و شرایط تولید و عرضه این محصولات در بازار ارائه شد. پس از بررسی این گزارش، اعضای ستاد تصمیم گرفتند تایر و روغن موتور خودروهای سبک تا پایان سال جاری از نظام قیمت‌گذاری دستوری خارج شود.
حمایت از تولیدکنندگان داخلی، افزایش ظرفیت تولید و تعدیل قیمت‌ها از جمله اهدافی است که برای این تصمیم اعلام شده است. با این حال، براساس مصوبه ستاد تنظیم بازار، سازوکار توزیع لاستیک خودروهای سنگین و روغن موتور دیزلی تغییری نخواهد کرد و این محصولات همچنان مطابق روال گذشته عرضه می‌شوند.

ماشین وارداتی

فولکس‌واگن تایرون L تیگوانی با یک ردیف صندلی بیشتر



فولکس‌واگن تایرون L، کراس‌اوور هفت نفره این خودروساز آلمانی که بر پایه نسل جدید تیگوان توسعه یافته، به فهرست خودروهای وارداتی بازار ایران اضافه شده است. تایرون L محصول همکاری فولکس‌واگن و گروه خودروسازی FAW چین است. این دو شرکت طی سال‌های گذشته محصولات مختلفی را برای بازار چین تولید کرده‌اند و تایرون نیز در همین چارچوب توسعه یافته است. این خودرو در نسل جدید خود نسخه سه ردیفه خانواده تیگوان محسوب می‌شود و از نظر جایگاه محصول به تیگوان آل‌اسپیس نزدیک است؛ مدلی که پیش‌تر در بازار اروپا عرضه می‌شد. تفاوت اصلی تایرون L با نسخه‌های معمول تیگوان، بدنه کشیده‌تر و اضافه شدن ردیف سوم صندلی است. در طراحی بدنه، شباهت تایرون به تیگوان مشهود است. فرم چراغ‌های جلو، جلوپنجره و خطوط کلی بدنه از زبان طراحی محصولات جدید فولکس‌واگن پیروی می‌کنند. در نمای عقب نیز چراغ‌ها با یک نوار مشکی به یکدیگر متصل شده‌اند. طراحی کلی خودرو تغییرات غیرمتعارفی نسبت به دیگر محصولات این خانواده ندارد و همچنان بر همان الگوی طراحی شناخته شده فولکس‌واگن استوار است. نسخه وارد شده به ایران از تیپ 300TSI است و به موتور چهارسیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژ با سامانه تزریق مستقیم سوخت مجهز شده است. این پیشرانه حداکثر ۱۵۸ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هفت سرعته دوکلاچه تر به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. بنابراین برخلاف برخی نسخه‌های دیگر این خانواده، مدل عرضه شده در ایران به سامانه چهار چرخ محرک مجهز نیست. انتخاب موتور ۱.۵ لیتری برای خودرویی با ظرفیت هفت سرنشین، یکی از نکات قابل بررسی در مشخصات تایرون L است. میزان کشش خودرو در زمان تکمیل ظرفیت سرنشینان و حرکت در مسیرهای شیب‌دار، به عواملی مانند وزن خودرو و شرایط رانندگی وابسته خواهد بود. همچنین با توجه به استفاده از پیشرانه توربوشارژ و گیربکس دوکلاچه، کیفیت سوخت و رعایت برنامه سرویس‌های دوره‌ای از موضوعاتی است که در هزینه نگهداری این خودرو در ایران اهمیت دارد.
فهرست تجهیزات ایمنی تایرون L، شامل کنترل پایداری الکترونیکی، کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای، سامانه کمکی شروع حرکت در سربالایی، هشدار برخورد از جلو و ترمز اضطراری خودکار است. هشدار برخورد از عقب و کروز کنترل تطبیقی نیز در فهرست امکانات اعلام شده قرار دارند. ترمز پارک برقی، سامانه اتوهلد و حسگرهای پارک جلو و عقب از دیگر تجهیزات این خودرو هستند. در بخش روشنایی، چراغ‌های LED با فناوری IQ Light برای تایرون در نظر گرفته شده است. کابین خودرو نیز به نمایشگر مرکزی ۱۳ اینچی و صفحه آمپر دیجیتال ۱۰ اینچی مجهز است. پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، سامانه صوتی با ۹ بلندگو، صندلی برقی هشت جهته راننده و تهویه خودکار دوکاناله از دیگر امکانات آن به شمار می‌روند. سقف پانورامای بازشونده، آینه‌های الکتروکرومیک و حسگرهای نور و باران نیز در فهرست تجهیزات این نسخه دیده می‌شوند. راننده همچنین امکان انتخاب چهار حالت رانندگی اسپرت، کامفورت، اکو و کاستوم را دارد. براساس بخشنامه فروش شرکت وارداتی عرضه‌کننده، تایرون L مدل ۲۰۲۶ با قیمت قطعی ۱۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و موعد تحویل ۴۵ روزه عرضه می‌شود. این خودرو با ظرفیت هفت نفره در بخشی از بازار قرار می‌گیرد که گزینه‌های آن تنها به کراس‌اوورهای پنج نفره محدود نیست. با این حال، قیمت عرضه، فضای قابل استفاده در ردیف سوم، هزینه نگهداری و وضعیت تأمین قطعات از عواملی هستند که در میزان استقبال خریداران از این مدل نقش خواهند داشت.



بازار خودرو بالاخره وارد فاز اصلاحی قیمت شد

حباب خودروها در آبان ترکید

این مدل‌ها شامل بیشترین کاهش قیمت شدند

گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

بازار خودرو در مهرماه روزهای گرانی را پشت سر گذاشت؛ روزهایی که قیمت بعضی مدل‌ها با سرعتی بیشتر از توان خرید مشتریان بالا رفت و فاصله میان قیمت‌های پیشنهادی و ارزش واقعی خودروها بیشتر شد. اما حالا ورق برگشته است. با عقب‌نشینی قیمت ارز و کم‌رنگ‌تر شدن تقاضا، قیمت‌ها در بازار خودرو آرام‌آرام پایین می‌آیند. اتفاقی که نشان می‌دهد بخشی از رشد قیمت‌های ماه گذشته، بیش از آنکه ریشه در تغییرات واقعی بازار داشته باشد، حاصل موج خریدهای هیجانی بوده است.

بازار در مسیر اصلاح قیمت

در روزهای ابتدایی آبان هنوز نشانه‌های گرانی مهرماه در بازار دیده می‌شد، اما هرچه از ماه گذشت، فروشندگان برای پیدا کردن مشتری با دشواری بیشتری روبه‌رو شدند. خریدارانی که تا چند هفته قبل نگران جا ماندن از موج افزایش قیمت‌ها بودند، حالا با احتیاط بیشتری بازار را دنبال می‌کنند. کاهش قیمت ارز نیز به این انتظار دامن زده که قیمت خودرو دیگر قرار نیست با همان شتاب گذشته بالا برود. بررسی قیمت‌ها در روز دوشنبه ۱۸ آبان ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که خودروهای داخلی و مونتاژی هر دو در مسیر نزولی قرار گرفته‌اند. البته میزان کاهش در همه مدل‌ها یکسان نیست؛ بعضی خودروها در فاصله چند روز ده‌ها و حتی چند صد میلیون تومان ارزان شده‌اند و برخی دیگر تنها افت محدودی را تجربه کرده‌اند. با این حال، وجه مشترک بازار در روزهای اخیر، عقب‌نشینی قیمت‌های پیشنهادی است.

خودروهایی که از قله مهر پایین آمدند

در میان محصولات داخلی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک TU5P یکی از نمونه‌های قابل توجه اصلاح قیمت است. این خودرو که در ۹ آبان ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان قیمت داشت، در ۱۸ آبان با قیمت ۴ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان در بازار عرضه شد. به این ترتیب، قیمت آن در کمتر از ۱۰ روز ۱۳۰ میلیون تومان کاهش پیدا کرد.
نسخه دنده‌ای TU5 نیز از این روند بی‌نصیب نماند. قیمت این خودرو از ۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان در ۹ آبان به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید. پژو 207 TU3 هم که در ۱۲ آبان ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده بود، حالا با قیمت ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود.
در خانواده سورن نیز قیمت‌ها عقب نشستند. سورن پلاس TU5P از ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان در ۱۲ آبان به ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. نسخه دوگانه‌سوز EF7 مدل ۱۴۰۵ نیز طی دو روز از ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشت.
ری‌را، کراس‌اوور ایران خودرو، نیز در همین مسیر حرکت کرد. قیمت این خودرو که در ۱۶ آبان ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان بود، در ۱۸ آبان به ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید. دنا پلاس ۶ دنده هم از ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان در ۱۳ آبان به ۳ میلیارد و ۳۶۵ میلیون تومان کاهش یافت. تارا دستی نیز در همین بازه زمانی ۴۰ میلیون تومان ارزان شد و از ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان رسید.
در بازار محصولات سایپا، ساینا S کاهش بیشتری را تجربه کرد. این خودرو که در ۱۰ آبان یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان قیمت داشت، در ۱۸ آبان با قیمت یک میلیارد و ۸۱۲ میلیون تومان معامله شد. به این ترتیب، قیمت ساینا S در فاصله حدود یک هفته ۵۸ میلیون تومان پایین آمد؛ کاهشی که نشان می‌دهد خودروهای اقتصادی نیز از موج اصلاح قیمت‌ها جا نمانده‌اند.

مونتاژی‌ها هم از موج کاهش جا نماندند

در بازار خودروهای مونتاژی، کاهش قیمت بعضی مدل‌ها حتی از محصولات داخلی بیشتر بوده است. فیدلیتی پرستیژ، ۷ نفره که در ۱۱ آبان ۱۱ میلیارد تومان قیمت داشت، در ۱۸ آبان به ۱۰ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان رسید. افت ۲۳۰ میلیون تومانی این خودرو در فاصله یک هفته، نشان می‌دهد بازار خودروهای گران‌قیمت نیز در برابر کاهش تقاضا و تغییر انتظارات قیمتی آسیب‌پذیر است.
کی‌ام‌سی J7 هم یکی دیگر از خودروهایی بود که کاهش قیمت محسوسی را تجربه کرد. این خودرو در ۹ آبان ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، اما در ۱۸ آبان با قیمت ۷ میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان در بازار عرضه شد. به این ترتیب، قیمت آن ۲۴۰ میلیون تومان پایین آمد.
در مقابل، کاهش قیمت تیگو ۸ پرومکس محدودتر بود. این خودرو که در ۱۶ آبان ۱۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده بود، در ۱۸ آبان به ۱۲ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان رسید. هرچند افت ۱۰ میلیون تومانی در مقایسه با سایر خودروها چندان چشمگیر نیست، اما همین تغییر نیز از توقف روند صعودی قیمت‌ها در بخشی از بازار حکایت دارد.

> در ماه‌های گذشته، بخشی از خریداران با این تصور که قیمت‌ها باز هم افزایش پیدا می‌کند، برای خرید عجله داشتند. همین انتظار، به فروشندگان امکان می‌داد خودروهای خود را با قیمت‌های بالاتری عرضه کنند. اما حالا با تغییر جهت قیمت ارز، بخشی از تقاضای سرمایه‌ای از بازار کنار رفته است. وقتی خریدار از بازار فاصله می‌گیرد، فروشنده هم برای نقد کردن خودروی خود ناچار به تعدیل قیمت می‌شود

مشتری عقب کشید، فروشنده کوتاه آمد

برش

آنچه در بازار خودرو اتفاق افتاده، تنها نتیجه کاهش قیمت ارز نیست. رکود معاملات نیز نقش مهمی در تغییر مسیر قیمت‌ها دارد. در ماه‌های گذشته، بخشی از خریداران با این تصور که قیمت‌ها باز هم افزایش پیدا می‌کند، برای خرید عجله داشتند. همین انتظار، به فروشندگان امکان می‌داد خودروهای خود را با قیمت‌های بالاتری عرضه کنند. اما حالا با تغییر جهت قیمت ارز، بخشی از تقاضای احتیاطی و سرمایه‌ای از بازار کنار رفته است. وقتی خریدار از بازار فاصله می‌گیرد، فروشنده هم برای نقد کردن خودروی خود ناچار به تعدیل قیمت می‌شود. به همین دلیل، کاهش قیمت‌ها را نمی‌توان فقط به تغییر قیمت ارز نسبت داد؛ رکود معاملات نیز باعث شده قیمت‌های پیشنهادی فروشندگان با مقاومت بیشتری از سوی خریداران روبه‌رو شود. در واقع، بخشی از خودروهایی که در مهرماه با رشد سریع قیمت مواجه شده بودند، حالا در حال پس دادن همان افزایش‌ها هستند. با این حال، این اصلاح به معنای ارزان شدن پایدار خودرو نیست. هزینه تولید، وضعیت عرضه، دشواری تأمین قطعات و محدودیت‌های واردات همچنان بر بازار سایه انداخته‌اند و می‌توانند در ادامه مسیر قیمت‌ها اثرگذار باشند. از سوی دیگر، کاهش قیمت در بازار آزاد هنوز به معنای بازگشت قدرت خرید مردم نیست. حتی با وجود افت چند ده یا چند صد میلیون تومانی بعضی خودروها، قیمت‌ها همچنان با سطح درآمد بخش بزرگی از خانوارها فاصله زیادی دارند. بنابراین، کاهش محدود قیمت خودروها لزوماً به معنای رونق گرفتن معاملات نخواهد بود. بازار خودرو در آبان فعلاً از شتاب قیمتی مهرماه فاصله گرفته است. حباب قیمتی برخی مدل‌ها کوچک‌تر شده و فروشندگان دیگر مانند هفته‌های گذشته برای افزایش قیمت دست باز ندارند. با این حال، برای اینکه مشخص شود این کاهش‌ها آغاز یک روند تازه است یا تنها استراحتی کوتاه پس از یک دوره گرانی، باید منتظر ماند و دید قیمت ارز و حجم معاملات در روزهای آینده چه مسیری را انتخاب می‌کنند.

چینی‌ها برای ساخت رولزرویس دست به کار شدند

یانگ‌وانگ آلتیر؛ یک سدان به اندازه یک اتاق پذیرایی!



ترجمه

گروه خودرو

پرچمدار جدید زیرمجموعه لوکس بی‌وای‌دی با چهار موتور برقی، کابینی مجهز به ابریشم و پشم و امکاناتی در حد رولزرویس معرفی شد.
به گزارش سایت motor1، بی‌وای‌دی به‌تازگی نشان داده که برنامه‌هایش برای حضور در بازار خودروهای لوکس، بسیار فراتر از رقابت با خودروسازان مطرح بازار چین است. زیرمجموعه لوکس این شرکت، یانگ‌وانگ، پس از ثبت رکورد سرعت برای یک خودروی تولیدی با دستیابی به سرعت ۳۱۲ مایل بر ساعت، حالا با محصولی کاملاً متفاوت به میدان آمده است. این بار خبری از تمرکز صرف بر سرعت و شتاب نیست؛ بلکه یک سدان بزرگ و تشریفاتی با نام آلتیر (Altior) معرفی شده که قرار است تعریف تازه‌ای از تجمل در صنعت خودروی چین ارائه دهد.
چهار موتور برقی، دو یخچال، ۳۹ بلندگو و استفاده گسترده از مواد ارزشمندی مانند پشم و ابریشم، تنها بخشی از ویژگی‌های این خودرو هستند. آلتیر در ابوظبی رونمایی شده و حاصل سه سال توسعه و طراحی است. بی‌وای‌دی برای شکل‌گیری هویت ظاهری این سدان، از ظرف برنزی آیینی «دینگ» در فرهنگ باستانی چین الهام گرفته است؛ ظرفی که نماد قدرت، اعتبار و وقار محسوب می‌شد. شاید ارتباط این الهام تاریخی با طراحی خودرو در نگاه اول چندان واضح نباشد، اما ابعاد بزرگ و ظاهر متفاوت آلتیر به‌خوبی نشان می‌دهد که با یک محصول معمولی روبه‌رو نیستیم.
این سدان ۵۶۰۰ میلی‌متر طول، ۲۰۳۰ میلی‌متر عرض و ۱۵۹۰ میلی‌متر ارتفاع دارد. فاصله محوری آن نیز به ۳۵۰۰ میلی‌متر می‌رسد؛ عددی که تناسبات یک لیموزین فوق‌لوکس را تداعی می‌کند. آلتیر حتی از نسخه استاندارد رولزرویس فانتوم نیز کمی کشیده‌تر است. در نمای جانبی، یک خط تزئینی به طول ۴.۸ متر در امتداد بدنه دیده می‌شود که شباهت‌هایی به جزئیات طراحی محصولات رولزرویس دارد.

وقتی تجمل از بدنه شروع می‌شود

طراحی بیرونی آلتیر به‌گونه‌ای انجام شده که حتی جزئیات کوچک آن نیز جلب توجه می‌کنند. جلوپنجره بزرگ خودرو از قطعاتی تشکیل شده که هرکدام به‌صورت جداگانه پرداخت و صیقل داده شده‌اند تا در زوایای مختلف، نور را به شکل متفاوتی منعکس کنند. در بخش روشنایی نیز ۱۲ المان نوری متحرک در نظر گرفته شده است که هنگام نزدیک شدن مالک به خودرو، به‌ترتیب می‌چرخند و روشن می‌شوند. درهای خودرو نیز بخشی از نمایش تجملاتی بی‌وای‌دی هستند. درهای جلو تا ۸۰ درجه و درهای عقب تا ۹۰ درجه باز می‌شوند تا ورود و خروج سرنشینان آسان‌تر باشد.

چهار موتور برقی برای یک غول تشریفاتی

در بخش فنی، آلتیر به چهار موتور الکتریکی مستقل مجهز شده است که هرکدام یکی از چرخ‌ها را به حرکت درمی‌آورند. این ساختار امکان مدیریت جداگانه نیروی واردشده به هر چرخ را فراهم می‌کند و سامانه کنترل گشتاور می‌تواند بیش از ۱۰۰ بار در ثانیه، میزان نیروی انتقالی به چرخ‌ها را تنظیم کند.
بی‌وای‌دی هنوز اطلاعات دقیقی از قدرت خروجی این مجموعه منتشر نکرده است، اما با توجه به استفاده از چهار موتور مستقل، احتمال دستیابی به قدرتی بیش از ۱۰۰۰ اسب‌بخار دور از انتظار نیست. البته تا زمان انتشار مشخصات رسمی، نمی‌توان درباره عملکرد نهایی این سدان قضاوت دقیقی داشت.
آلتیر علاوه بر قوای محرکه قدرتمند، چند قابلیت غیرمعمول نیز در اختیار دارد. یکی از آنها امکان چرخش تانکی است؛ قابلیتی که به خودرو اجازه می‌دهد با کنترل مستقل چرخ‌ها، در فضای محدود تقریباً حول محور خود بچرخد. ویژگی دیگر، سامانه شناوری اضطراری است که در صورت ورود ناخواسته خودرو به آب، می‌تواند به حفظ شناوری آن و خروج سرنشینان از موقعیت خطرناک کمک کند.
سیستم تعلیق فعال نیز از دیگر تجهیزات مهم این خودروست. این سامانه با کمک دوربینی که مسیر پیش رو را بررسی می‌کند، شرایط سطح جاده را تشخیص داده و تنظیمات تعلیق را به‌صورت لحظه‌ای تغییر می‌دهد. هدف از این فناوری، کاهش انتقال ضربات ناشی از ناهمواری‌های مسیر به کابین و همچنین کنترل بهتر حرکات بدنه هنگام عبور از پیچ‌هاست.

پیمایش هزار کیلومتری

یکی از اعداد قابل توجه در مشخصات اعلام‌شده آلتیر، برد حرکتی آن است. بی‌وای‌دی مدعی شده این خودرو با یک بار شارژ می‌تواند بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد. با این حال، این رقم براساس چرخه آزمایش CLTC چین اعلام شده است؛ استانداردی که معمولاً اعداد خوش‌بینانه‌تری نسبت به معیارهای آزمایشگاهی اروپا و آمریکا ارائه می‌دهد. به همین دلیل، انتظار می‌رود برد واقعی آلتیر در چرخه WLTP اروپا و به‌ویژه استاندارد EPA آمریکا، کمتر از رقم اعلام‌شده باشد. با وجود این، دستیابی به چنین پیمایشی حتی در شرایط آزمایشگاهی نیز می‌تواند برگ برنده مهمی برای این سدان بزرگ و سنگین باشد.

تعریف چینی از یک اتاق پذیرایی متحرک

آلتیر در نسخه معرفی‌شده از آرایش چهارصندلی استفاده می‌کند. فضای زانوی سرنشینان عقب به ۳۵۴ میلی‌متر و فضای کشیدگی پا به ۱۲۰۹ میلی‌متر می‌رسد. صندلی‌های عقب نیز به امکاناتی مشابه صندلی‌های هواپیما مجهز شده‌اند و قابلیت قرارگیری در وضعیت موسوم به بی‌وزنی را دارند. سامانه ماساژ مکانیکی این صندلی‌ها با چهار سری کروی کار می‌کند و برای کاهش خستگی در سفرهای طولانی در نظر گرفته شده است.
اما شاید عجیب‌ترین بخش تجهیزات رفاهی آلتیر، وجود دو یخچال باشد. یخچال عقب با ظرفیت ۵.۵ لیتر، علاوه بر خنک‌کردن نوشیدنی‌ها، قابلیت گرم‌کردن محتویات خود را نیز دارد. فضای بار خودرو نیز با ظرفیت ۵۳۲ لیتر، برای یک سدان تشریفاتی چهارسرنشین قابل توجه است. البته تمام این امکانات به معنای بی‌نقص‌بودن طراحی داخلی نیست.

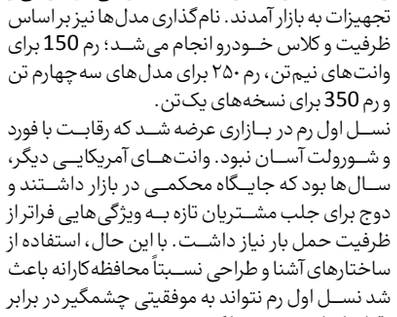
بی‌وای‌دی در سودای رقابت با رولزرویس

یانگ‌وانگ آلتیر قرار است در سال ۲۰۲۷ وارد بازار شود، اما هنوز اطلاعاتی درباره زمان عرضه در بازارهای خارج از چین و مشخصات نهایی عملکردی آن منتشر نشده است. قیمت پایه این خودرو ۲ میلیون و ۸۰ هزار یوان اعلام شده که با نرخ تبدیل فعلی، حدود ۳۱۱ هزار دلار می‌شود. این رقم نشان می‌دهد بی‌وای‌دی برای آلتیر جایگاهی فراتر از یک سدان لوکس معمولی در نظر گرفته است.

تاریخچه شرکت‌ها

رم؛ قوچی که از وانت‌های دوج به جاده‌های آمریکا رسید

از وانت‌های کاری تا پیکاپ‌های لوکس و پرقدرت امروزی



گروه خودرو

داستان رم به سال‌ها پیش از تولد این برند بازمی‌گردد؛ زمانی که برادران دوج، جان و هوراس، فعالیت خود را در صنعت قطعه‌سازی آغاز کردند. آنها ابتدا قطعاتی مانند موتور، جعبه‌دنده و محور برای خودروسازان دیگر می‌ساختند، اما در سال ۱۹۱۴ تصمیم گرفتند خودروهایی با نام خودشان تولید کنند. دوج خیلی زود در کنار خودروهای سواری، به ساخت وانت و کامیون نیز روی آورد؛ محصولاتی که قرار بود پاسخگوی نیاز کسب‌وکارها، کشاورزان و صاحبان مشاغل باشند. در دهه ۱۹۳۰، دوج روی برخی از خودروهای تجاری خود از نشان سر قوچ استفاده کرد. این نماد در طول زمان به یکی از شناسه‌های محصولات باری دوج تبدیل شد و بعدها نام رم نیز از همین تصویر الهام گرفت. با این حال، سال‌ها طول کشید تا «Ram» به نام رسمی یک خانواده از وانت‌های این شرکت تبدیل شود.

۱۹۸۱؛ تولد نام رم

در سال ۱۹۸۱، دوج نسل تازه‌ای از وانت‌های خود را با نام رم معرفی کرد. این خودروها در واقع ادامه مسیر وانت‌های سری D بودند که با تغییراتی در طراحی و تجهیزات به بازار آمدند. نام‌گذاری مدل‌ها نیز بر اساس ظرفیت و کلاس خودرو انجام می‌شد؛ رم 150 برای وانت‌های نیم‌تن، رم ۲۵۰ برای مدل‌های سه‌چهارم تن و رم 350 برای نسخه‌های یک‌تن.
نسل اول رم در بازاری عرضه شد که رقابت با فورد و شورولت آسان نبود. وانت‌های آمریکایی دیگر، سال‌ها بود که جایگاه محکمی در بازار داشتند و دوج برای جلب مشتریان تازه به ویژگی‌هایی فراتر از ظرفیت حمل بار نیاز داشت. با این حال، استفاده از ساختارهای آشنا و طراحی نسبتاً محافظه‌کارانه باعث شد نسل اول رم نتواند به موفقیتی چشمگیر در برابر رقبای اصلی دست پیدا کند.
یکی از اتفاق‌های مهم در مسیر این برند، همکاری با شرکت کامینز بود. در سال ۱۹۸۹، موتور دیزل ۵.۹ لیتری کامینز به عنوان یکی از گزینه‌های فنی وانت رم معرفی شد. این پیشرانه با گشتاور بالا، توان کشش و قابلیت استفاده در کارهای سنگین را افزایش داد و به‌تدریج به یکی از نقاط قوت محصولات رم تبدیل شد. این همکاری همچنان در بخش وانت‌های سنگین ادامه دارد.

طراحی متفاوت، نقطه عطف رم

تغییر بزرگ در سال ۱۹۹۴ اتفاق افتاد؛ زمانی که نسل دوم رم با ظاهری کاملاً متفاوت معرفی شد. طراحی بدنه با گلگیرهای برجسته، جلوپنجره بزرگ و کاپوت حجیم، حال‌وهوای کامیون‌های سنگین آمریکایی را به یک وانت سبک منتقل می‌کرد. این ظاهر جسورانه، رم را از بسیاری از رقبای هم‌کلاسش متمایز کرد و توجه خریدارانی را جلب کرد که علاوه بر توان فنی، به ظاهر خودرو نیز اهمیت می‌دادند.
استقبال از نسل دوم نشان داد که بازار وانت‌ها دیگر تنها به دنبال یک وسیله کار نیست. مشتریان به کابین راحت‌تر، امکانات بیشتر و طراحی خاص هم توجه می‌کردند. رم نیز با همین رویکرد، به‌تدریج فاصله خود را با تصویر یک وانت صرفاً تجاری بیشتر کرد.
در سال ۲۰۰۲، نسل سوم رم با تغییرات گسترده در طراحی و ساختار فنی معرفی شد. این نسل در نسخه‌های مختلف و با موتورهای متنوع بنزینی و دیزلی عرضه شد. در سال‌های بعد، نسخه‌های سنگین‌تر رم ۲۵۰۰ و ۳۵۰۰ نیز توسعه پیدا کردند تا نیاز مشتریانی را پاسخ دهند که به ظرفیت بارگیری و یدک‌کشی بیشتری احتیاج داشتند.

جدایی از دوج و آغاز هویت مستقل

تا سال‌ها، رم نام خانواده وانت‌های دوج بود و خودروها با نشان Dodge Ram به فروش می‌رسیدند. اما در سال ۲۰۰۹، شرکت کرایسلر تصمیم گرفت ساختار برندهای خود را تغییر دهد. در نتیجه، دوج و رم به دو بخش مستقل تبدیل شدند؛ دوج تمرکز بیشتری بر خودروهای سواری و عملکردی گذاشت و رم مسئولیت تولید وانت‌ها و خودروهای تجاری را بر عهده گرفت.
از سال ۲۰۱۰ به بعد، محصولات جدید به‌تدریج فقط با نشان Ram عرضه شدند. این جدایی به رم فرصت داد تا هویت مشخص‌تری برای خود بسازد و تمام تمرکزش را بر بازار وانت‌ها و خودروهای کاری قرار دهد.

رم در ایران؛ نامی آشنا برای علاقه‌مندان پیکاپ‌های آمریکایی

رم در بازار ایران بیشتر با وانت‌های بزرگ و قدرتمندش شناخته می‌شود؛ خودروهایی که به دلیل ابعاد بزرگ، موتورهای پرحجم و توانایی حمل بار و عبور از مسیرهای دشوار، میان علاقه‌مندان خودروهای آمریکایی و آفرودی طرفدار دارند. در میان محصولات این برند، رم ۱۵۰۰ شناخته‌شده‌تر است و در کنار آن، مدل‌های سنگین‌تر این خانواده نیز برای گروهی از خریداران جذابیت دارند. با این حال، محدودیت واردات خودرو و دشواری تأمین قطعات و خدمات پس از فروش، مانع از شکل‌گیری حضور گسترده رم در ایران شده است.

منبع: وب‌سایت رسمی دوج