خبر خودرو

تعیین تکلیف تعهدات معوق خودروسازان باید در اولویت باشد



نماینده مردم لنجان در مجلس، از تأخیر طولانی‌مدت خودروسازان در عمل به تعهدات‌شان جهت تحویل خودروهای ثبت‌نامی انتقاد کرد. اکبر پولادی با اشاره به نارضایتی برخی خریداران خودرو از تأخیر طولانی‌مدت خودروسازان در عمل به تعهدات‌شان جهت تحویل خودروهای ثبت‌نامی، گفت: «در شرایطی که تعداد قابل‌توجهی از متقاضیان همچنان در انتظار تحویل خودروهای ثبت‌نام‌شده خود هستند، واگذاری و عرضه خودرو به شرکت‌های لیزینگ و سایر مسیرهای فروش، این پرسش را ایجاد می‌کند که چرا ایفای تعهدات قبلی در قبال مردم در اولویت قرار نمی‌گیرد.» به گزارش خانه ملت، نماینده مردم شهرستان لنجان در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: «حقوق خریدارانی که با اعتماد به طرح‌های پیش‌فروش اقدام به ثبت‌نام و پرداخت وجه کرده‌اند، باید مورد توجه جدی قرار گیرد و وضعیت تعهدات معوق هرچه سریع‌تر تعیین تکلیف شود.» پولادی تأکید کرد: «قطعاً ما این موضوع را از طریق ابزارهای نظارتی مجلس و با هدف شفاف‌سازی نحوه تخصیص خودروها، بررسی اولویت‌های عرضه و پیگیری حقوق خریداران پیگیری خواهیم کرد.»

ماشین وارداتی

نیسان N7 وارد بازار ایران می‌شود



با ورود نیسان N7 به فهرست خودروهای وارداتی بازار ایران، یک سدان تمام‌برقی دیگر به گزینه‌های موجود در این بخش اضافه می‌شود. این خودرو که حاصل همکاری نیسان ژاپن و دانگ‌فنگ چین است، با ابعاد نزدیک به پنج متر، پیشرانه برقی و مجموعه‌ای از تجهیزات دیجیتال و کمک‌راننده، در دسته سدان‌های بزرگ خانوادگی قرار می‌گیرد. نیسان N7 از محصولات جدید این خودروساز برای بازار چین محسوب می‌شود و توسعه آن در چارچوب همکاری مشترک نیسان و دانگ‌فنگ انجام شده است. ورود این مدل به ایران در شرایطی صورت می‌گیرد که تنوع خودروهای برقی وارداتی در حال افزایش است و محصولاتی مانند مزدا EZ-6 نیز در همین بخش از بازار مطرح هستند. نیسان N7 در نسخه مورد اشاره برای بازار ایران به یک موتور الکتریکی با قدرت تقریبی ۲۶۸ اسب‌بخار مجهز است. نیروی محرکه این خودرو از طریق سامانه تمام‌برقی تأمین می‌شود و برخلاف خودروهای هیبریدی، از پیشرانه بنزینی استفاده نمی‌کند. ظرفیت باتری این سدان حدود ۷۳ کیلووات‌ساعت اعلام شده و برد حرکتی آن بر اساس استاندارد آزمایشگاهی CLTC به بیش از ۶۰۰ کیلومتر می‌رسد. البته برد اعلام‌شده بر اساس چرخه آزمایش CLTC محاسبه شده و میزان پیمایش واقعی خودرو می‌تواند با توجه به سرعت حرکت، دمای محیط، استفاده از سیستم تهویه و شرایط رانندگی متفاوت باشد. از نظر ابعاد، نیسان N7 دارای طول ۴۹۳۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۹۱۵ میلی‌متر است. این مشخصات، خودرو را در دسته سدان‌های بزرگ بخش D قرار می‌دهد. فاصله محوری نسبتاً بلند N7 نیز از ویژگی‌هایی است که می‌تواند در فضای پای سرنشینان عقب تأثیرگذار باشد؛ موضوعی که در خودروهای خانوادگی و سدان‌های بزرگ اهمیت دارد. در طراحی داخلی نیسان N7، استفاده از نمایشگرهای دیجیتال و کاهش تعداد کلیدهای فیزیکی مورد توجه قرار گرفته است. یکی از تجهیزات معرفی‌شده برای این خودرو، تراشه پردازشی کوالکام اسنپدراگون 8295P است که برای مدیریت عملکرد سامانه اطلاعات و سرگرمی و پردازش برخی قابلیت‌های دیجیتال کابین استفاده می‌شود. نیسان N7 همچنین به صندلی‌های موسوم به Zero Gravity مجهز شده است. طراحی این صندلی‌ها با هدف توزیع مناسب‌تر فشار بر بدن و افزایش راحتی سرنشینان انجام شده است. در بخش سامانه‌های کمک‌راننده نیز مجموعه‌ای از فناوری‌های توسعه‌یافته با همکاری شرکت Momenta برای این مدل معرفی شده‌اند. این سامانه‌ها شامل قابلیت‌های کمکی رانندگی در مسیرهای شهری و بزرگراهی هستند. با این حال، سطح تجهیزات و قابلیت‌های فعال در نسخه وارداتی به ایران باید بر اساس مشخصات نهایی خودروهای عرضه‌شده بررسی شود. یکی از خودروهایی که می‌توان در بررسی جایگاه نیسان N7 به آن توجه کرد، مزدا EZ-6 است. هر دو مدل در نتیجه همکاری خودروسازان ژاپنی با شرکای چینی توسعه یافته‌اند، اما از نظر طراحی و رویکرد محصول تفاوت‌هایی دارند. نیسان N7 حاصل همکاری نیسان و دانگ‌فنگ است، در حالی که مزدا EZ-6 در چارچوب همکاری مزدا و چانگان توسعه یافته است. در بخش طراحی، نیسان N7 از خطوط ساده‌تر و ظاهر مینیمال استفاده می‌کند. در مقابل، مزدا EZ-6 با بهره‌گیری از زبان طراحی کودو (Kodo)، فرم بدنه اسپرت‌تری دارد. ورود نیسان N7 می‌تواند تنوع سدان‌های تمام‌برقی موجود در بازار ایران را افزایش دهد. تاکنون بخش قابل‌توجهی از خودروهای برقی وارداتی در قالب کراس‌اوورهایی مانند فولکس‌واگن ID.4 و تویوتا bZ4X معرفی شده‌اند و عرضه سدان‌های جدید، گزینه‌های متفاوتی را در اختیار خریداران قرار می‌دهد. البته نیسان N7 از نظر کلاس بدنه، رقیب مستقیم این کراس‌اوورها نیست، اما در صورت قرار گرفتن در محدوده قیمتی مشابه، می‌تواند به یکی از گزینه‌های قابل مقایسه برای خریداران خودروهای برقی تبدیل شود. در کنار مشخصات فنی و امکانات، عواملی مانند دسترسی به زیرساخت شارژ، تأمین قطعات، خدمات پس از فروش و قیمت‌گذاری نهایی در تعیین جایگاه این خودرو در بازار ایران نقش خواهند داشت.



یک سال از تذکر رئیس جمهوری به خودروسازان گذشت

هنوز یک جای کار می‌لنگد

ارتقای کیفیت داخلی همچنان جزو دغدغه‌های مسعود پزشکیان است

گزارش

گروه خودرو

چند روزی می‌شود که فیلمی از بازدید رئیس جمهوری از خط تولید یک خودروساز داخلی در فضای مجازی وایرال شده است. مسعود پزشکیان در این بازدید از خط تولید، ایرادی در یکی از خودروهای در حال تولید، می‌بیند و می‌گوید: «یک جای کار شما می‌لنگد!» فاصله درها با یکدیگر هماهنگ نیست. خودرویی که رئیس جمهوری به آن اشاره کرد؛ خودرویی است که به عنوان باکیفیت‌ترین خودروی این خودروساز است! این خودرویی است که مدت‌هاست مردم برای تحویلش در صف ایستاده‌اند. اما نکته مهم داستان در اینجاست که رئیس جمهوری همچنان بر ارتقای کیفیت خودروهای داخلی تأکید دارد.

نزدیک شدن به اولتیماتوم یک ساله رئیس جمهوری

۲۶ آبان ۱۴۰۴ بود که رئیس جمهوری در جلسه هیأت دولت به خودروسازان اخطار داد و در اکانت کاربری خود در شبکه ایکس نیز نوشت: «در جلسه هیأت دولت به خودروسازان اخطار دادم اگر در یک بازه زمانی معقول موتور خودروها اصلاح نشود و مصرف سوخت به سطح قابل‌قبول نرسد، مجبور خواهیم بود در سیاست تخصیص ارز و صدور مجوز تولید بازنگری کنیم. در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنید؛ دولت از این مسیر حمایت خواهد کرد.» چند روز به پایان اولتیماتوم رئیس جمهوری به خودروسازان باقی مانده است و می‌توان گفت حرفی که رئیس جمهوری در بازدید از خط تولید خودروساز داخلی در چند روز گذشته زد؛ در واقع خطاب به همه خودروسازان است. یک جای کار می‌لنگد و باید ارتقای کیفیت را در دستور کار قرار دهند.

مهلت به خودروسازان

واقعیت امر این است که به غایت به خودروسازان فرصت داده شده است. حتی شرایطی که جنگ تحمیلی دوم و سوم برای خودروسازان ایجاد کرد نیز مدنظر مسئولان بوده است. کما اینکه چندی قبل، محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت، در نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهور خواستار تعویق یک‌ساله 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 بر تداوم 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 که همین مورد نشان می‌دهد مسئولان شرایط سخت خودروسازان برای تولید را نیز مدنظر دارند.

> نزدیک به یک سال از تصویب آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودرو می‌گذرد و باید بررسی کرد چه میزان نکات درج شده در این آیین‌نامه عملی شده و کیفیت خودروها ارتقا داشته‌اند؟

دلیل عدم ارتقای کیفیت محصولات

هربار که مسأله ارتقای کیفیت پیش آمد، خودروسازان اعلام کردند بدهی‌های کلان به قطعه‌سازان دارند و دچار ضرر و زیان هستند. همچنین قیمت‌گذاری دستوری جلوی افزایش کیفیت‌شان را گرفته است. هربار برای ارتقای کیفیت بهانه آوردند که خرید فناوری روز دنیا گران است. تحریم‌ها و مشکلات تولید دارند. این موضوع در حالی است که در تمام دوران‌ها و مقطع‌های مختلف تاریخی، همیشه دولت‌ها از تولید ملی و خودروسازان داخلی حمایت کردند. همیشه تسهیلات ارزی و اعتباری به خودروسازان داخلی تعلق گرفت تا تولید را ادامه دهند.

بررسی آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودرو

یازدهم آبان‌ماه سال گذشته، آیین‌نامه اجرایی تبصره (۲) ماده (۶) قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف ارتقای کیفیت خودروهای داخلی، افزایش رضایت مشتریان و ارتقای رقابت‌پذیری صنعت خودرو در هیأت وزیران تصویب و با امضای محمدرضا عارف معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شد. اما این آیین‌نامه شامل چه مسائلی بود؟ طبق این آیین‌نامه: (تمام حلقه‌های زنجیره تولید، از طراحی و پلتفرم گرفته تا قطعه‌سازی، مونتاژ، فروش و خدمات پس از فروش، ذیل نظام امتیازدهی کیفی و تحت نظارت نهادهای مستقل بازرسی و ارزیابی قرار می‌گیرند تا هدف آن در مفهوم کیفیت، نه‌تنها در محصول نهایی بلکه در کل فرآیند و ساختار زنجیره تولید نهادینه شود.) همچنین طبق این آیین‌نامه، خودروساز موظف است در صورت افت مکرر نتایج ارزیابی کیفی محصولات و انحراف از شاخص‌های کیفی مصوب ابلاغ‌شده حداکثر ظرف شش‌ماه یا وقوع حوادث خاص مرتبط با کیفیت خودروهای تولیدی در دوران تضمین یا تعهد ناشی از قصور شبکه تأمین یا شبکه فروش و خدمات پس از فروش مورداستفاده، نسبت به بررسی عوامل و رفع عیوب مشاهده‌شده و حصول اطمینان از عدم تکرار و کسب حدنصاب کیفی قابل قبول اقدام کرده و برنامه و نتایج اقدام اصلاحی مناسب را به کارگروه ارائه کند. کارگروه براساس نتایج و برنامه‌ها تصمیم مقتضی از جمله تعلیق تولید اعلان عمومی در سامانه و دستور رفع عیوب برای تمامی خودروهای فروخته‌شده قبلی در دوره تضمین یا حذف مشوق‌های وزارت را اتخاذ کرده و با تأیید وزیر اعمال می‌شود. حالا نزدیک به یک سال از تصویب این آیین‌نامه می‌گذرد و باید بررسی کرد چه میزان نکات درج شده در این آیین‌نامه عملی شده و کیفیت خودروها ارتقا داشته‌اند؟

دو چرخ تیگو کراس در تصادف جدا شد

چری: برخورد با خودروی دیگر عامل آسیب بوده است







ترجمه

یاسمن صادق‌شیرازی

گروه خودرو

تصادف یک دستگاه چری تیگو کراس با خودروی پرودوآمایوی در یکی از بزرگراه‌های مالزی، با اتفاقی غیرمعمول همراه شد؛ هر دو چرخ تیگوکراس پس از برخورد از خودرو جدا شدند. این حادثه که ۷ نوامبر در بزرگراه نیو کلانگ ولی رخ داد، بار دیگر توجه‌ها را به حوادث اخیر مربوط به جدا شدن چرخ خودروهای گروه چری در جنوب شرق آسیا جلب کرد. شرکت چری مالزی در واکنش به این اتفاق اعلام کرده است که جدا شدن چرخ‌ها و آسیب دیدن سپر جلو، نتیجه تصادف بوده و به نقص فنی یا ایراد در قطعات خودرو ارتباطی نداشته است.

به گزارش سایت carnewschina، تصاویر منتشرشده از محل حادثه، دو خودروی آسیب‌دیده را در بزرگراه نشان می‌دهند. در این تصاویر، چری تیگو کراس بدون دو چرخ دیده می‌شود؛ اتفاقی که خیلی زود در فضای مجازی بازتاب پیدا کرد. البته تصاویر موجود فقط وضعیت خودروها پس از تصادف را نشان می‌دهند و نمی‌توان از روی آنها درباره چگونگی برخورد یا زمان دقیق جدا شدن چرخ‌ها قضاوت کرد.

چری مالزی در بیانیه‌ای با تأیید وقوع حادثه اعلام کرد که با مالک خودرو تماس گرفته و برای پیگیری موضوع و ارائه کمک‌های لازم اقدام کرده است. این شرکت همچنین از کاربران فضای مجازی خواسته تا پیش از روشن شدن جزئیات، از انتشار اطلاعات تأییدنشده خودداری کنند. با این حال، چری هنوز گزارشی از بررسی‌های فنی خودرو یا جزئیات کارشناسی این حادثه منتشر نکرده است.

چند روز پس از حادثه جیکو در اندونزی

اتفاق اخیر در مالزی در شرایطی رخ داده که تنها سه روز پیش از آن، یک دستگاه جیکوجی 5 برقی نیز در اندونزی با حادثه‌ای مشابه روبه‌رو شده بود. چهارم نوامبر، این خودرو در جاکارتای مرکزی پس از برخورد با جدول کنار خیابان و حفاظ جاده، چرخ جلوی سمت راست خود را از دست داد. شرکت جیکو اندونزی پس از بررسی خودرو اعلام کرد که جدا شدن چرخ در اثر شدت برخورد با موانع کنار جاده اتفاق افتاده و ناشی از نقص در ساخت یا قطعات خودرو نبوده است. به این ترتیب، در فاصله چند روز، دو خبر درباره جدا شدن چرخ خودروهای متعلق به گروه چری در دو کشور جنوب شرق آسیا منتشر شد. البته شرایط این دو حادثه با یکدیگر تفاوت دارد و تاکنون ارتباط فنی مشترکی میان آنها تأیید نشده است. این اتفاق‌ها در حالی دوباره نام چری را به موضوع کیفیت و ایمنی خودروها گره زده‌اند که این خودروساز چینی پیش از این نیز در مالزی با حاشیه‌ای درباره یکی دیگر از محصولاتش روبه‌رو شده بود. ماجرا به اومودا 5 مربوط می‌شود؛ خودرویی که در ماه اکتبر، مجوز تأیید نوع آن برای نسخه بنزینی پیش از تغییرات ظاهری، از سوی سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای مالزی به‌طور موقت تعلیق شد.

با این تصمیم، ثبت خودروهای جدید از این مدل با استفاده از مجوز قبلی متوقف شد تا بررسی‌های فنی و ایمنی آن به پایان برسد. پس از آن، چری از اجرای طرح بازرسی و تعویض قطعات برای ۸ هزار و ۸۷۸ دستگاه اومودا 5 در نسخه‌های C و H خبر داد.

فراخوان نزدیک به ۵۴ هزار خودرو در چین

هم‌زمان با این اتفاق‌ها، خبر دیگری نیز از چین منتشر شد که بار دیگر موضوع کیفیت ساخت محصولات چری را به میان آورد. ششم نوامبر، اداره دولتی تنظیم بازار چین از فراخوان ۵۳ هزار و ۸۸۲ دستگاه خودرو از خانواده تیگو 5 ایکس و اومودا خبر داد. این خودروها بین ۶ ژوئن ۲۰۲۲ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۲۳ تولید شده‌اند.

دلیل این فراخوان، احتمال وجود ضعف در جوشکاری محل اتصال بازوی طولی محور عقب به بوش آن اعلام شده است. در صورت ناکافی بودن استحکام این اتصال، ممکن است قطعه در شرایط خاص و تحت فشار زیاد دچار شکستگی شود. چنین اتفاقی می‌تواند کنترل چرخ‌های عقب را مختل کند و بر پایداری خودرو تأثیر بگذارد.

قرار است اجرای این فراخوان از ۲۷ نوامبر ۲۰۲۶ آغاز شود. چری باید خودروهای مشمول را بررسی کند و در صورت شناسایی قطعات معیوب، محور عقب آنها را به‌صورت رایگان تعویض کند. البته هنوز مشخص نیست چه تعداد از خودروهای فراخوان‌شده واقعاً به قطعات دارای نقص مجهز هستند و اعلام فراخوان به معنای وجود ایراد در تمام این خودروها نیست.

با وجود شباهت ظاهری خبرهای مربوط به جدا شدن چرخ‌ها، نباید آنها را با فراخوان اخیر چین یکی دانست. موضوع فراخوان چین به احتمال ضعف در جوشکاری و ساخت محور عقب مربوط است، در حالی که شرکت‌های چری و جیکو، حوادث مالزی و اندونزی را ناشی از برخورد خودروها با موانع یا یکدیگر می‌دانند. تاکنون نیز مدرکی منتشر نشده که نشان دهد این اتفاق‌ها از یک نقص فنی مشترک ناشی شده‌اند.

افزایش حساسیت‌ها نسبت به کیفیت محصولات چری

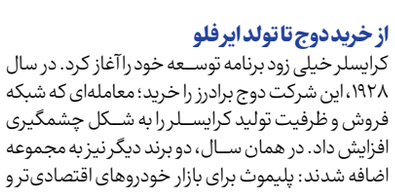
حاشیه‌های مربوط به اومودا 5 در مالزی حتی به سطح مدیریت ارشد چری هم رسید. بین تونگیوئه، رئیس هیأت‌مدیره این شرکت، پیش‌تر در واکنش به مشکلات این خودرو از مقام‌های مالزی عذرخواهی کرده بود.

حالا حادثه تیگو کراس، در کنار اتفاق‌های قبلی، بار دیگر موضوع کیفیت و ایمنی محصولات این خودروساز چینی را در کانون توجه قرار داده است. البته هنوز نمی‌توان تصادف اخیر را به نقص تولیدی یا مشکلات گزارش‌شده در سایر محصولات چری مرتبط دانست. برای روشن شدن علت جدا شدن دو چرخ تیگو کراس، باید منتظر انتشار نتایج بررسی‌های فنی و کارشناسی ماند؛ موضوعی که می‌تواند مشخص کند آیا شدت برخورد به‌تنهایی عامل این اتفاق بوده یا مسأله دیگری نیز در میان است.

تاریخچه شرکت‌ها

کرایسلر
خودروسازی که چند بار از نو متولد شد

داستان برندی که با خودروهای متفاوت و فناوری‌های پیشرو به شهرت رسید



گروه خودرو

تاریخ کرایسلر، برخلاف بسیاری از خودروسازان آمریکایی، فقط با موفقیت و توسعه گره نخورده است. این شرکت بارها در رقابت با جنرال موتورز و فورد عقب افتاد، بحران‌های مالی را تجربه کرد و حتی برای ادامه حیات به کمک دولت آمریکا متوسل شد. با این حال، در دوره‌هایی توانست با خودروهایی متفاوت، فناوری‌های تازه و طراحی جسورانه دوباره توجه بازار را به خود جلب کند.

مردی که از راه‌آهن به صنعت خودرو رسید

پشت تأسیس کرایسلر، مردی قرار داشت که مسیر حرفه‌ای خود را نه در کارخانه‌های خودروسازی، بلکه در راه‌آهن آغاز کرده بود. والتر پرسی کرایسلر در سال ۱۸۷۵ در ایالت کانزاس آمریکا متولد شد و سال‌های اول فعالیتش را در صنعت راه‌آهن گذراند. او بعدها به شرکت بیوک پیوست و به یکی از مدیران ارشد جنرال موتورز تبدیل شد، اما اختلاف‌نظرهای مدیریتی و تمایل به راه‌اندازی کسب‌وکار مستقل، او را به سمت تأسیس شرکت خودش سوق داد.

در سال ۱۹۲۴، اولین خودروی او با نام Chrysler Six معرفی شد. این سدان شش‌سیلندر به ترمزهای هیدرولیکی چهارچرخ مجهز بود؛ فناوری‌ای که در آن زمان هنوز در خودروهای سواری فراگیر نشده بود. استقبال از این محصول زمینه تأسیس رسمی شرکت کرایسلر را فراهم کرد. در ۶ ژوئن ۱۹۲۵، شرکت موتور مکسول بازسازمان‌دهی شد و کرایسلر کورپوریشن شکل گرفت.

از خرید دوج تا تولد ایر فلو

کرایسلر خیلی زود برنامه توسعه خود را آغاز کرد. در سال ۱۹۲۸، این شرکت دوج برادرز را خرید؛ معامله‌ای که شبکه فروش و ظرفیت تولید کرایسلر را به شکل چشمگیری افزایش داد. در همان سال، دو برند دیگر نیز به مجموعه اضافه شدند: پلیموث برای بازار خودروهای اقتصادی‌تر و دسوتو برای مشتریان رده میانی. به این ترتیب، کرایسلر توانست بخش‌های مختلف بازار را پوشش دهد و به رقیبی جدی برای فورد و جنرال موتورز تبدیل شود.

اما یکی از جسورانه‌ترین تصمیم‌های این شرکت در دهه ۱۹۳۰ گرفته شد. کرایسلر در سال ۱۹۳۴ مدل Airflow را معرفی کرد؛ خودرویی با بدنه آیرودینامیک و طراحی متفاوت که برخلاف خودروهای جعبه‌ای و عمودی آن دوران، برای کاهش مقاومت هوا شکل گرفته بود. این مدل از نظر مهندسی جلوتر از زمان خود بود، اما ظاهر غیرمتعارفش با سلیقه بخش بزرگی از خریداران هماهنگ نشد و فروش آن پایین‌تر از انتظار ماند. ایر فلو از نظر تجاری شکست خورد، اما بعدها به‌عنوان یکی از خودروهای پیشرو در طراحی آیرودینامیک شناخته شد.

سال‌های قدرت

پس از جنگ جهانی دوم، کرایسلر با تمرکز بر فناوری و طراحی به بازار بازگشت. این شرکت در سال ۱۹۵۱ موتور مشهور HEMI را معرفی کرد؛ پیشرانه‌ای با محفظه احتراق نیم‌کره‌ای که به دلیل توان و عملکرد بالا، به یکی از شناسه‌های فنی محصولات آمریکایی تبدیل شد. چند سال بعد، مدل‌های سری 300 با ترکیب موتورهای قدرتمند و طراحی خاص، جایگاه کرایسلر را در بازار خودروهای لوکس و پرفورمنس تقویت کردند.

در دهه ۱۹۵۰، طراحی خودروهای کرایسلر نیز دستخوش تغییر شد. باله‌های بزرگ عقب، خطوط کشیده بدنه و ظاهر آینده‌نگرانه محصولات این دوره بود. مدل‌هایی مانند 300C و نیویورکر در همین دوران به بازار آمدند و امپریال نیز به‌عنوان لوکس‌ترین نام این مجموعه، با خودروهای گران‌قیمت آمریکایی رقابت می‌کرد.

بحران مالی و بازگشت با مینی‌ون

دهه ۱۹۷۰ برای کرایسلر آسان نبود. افزایش قیمت سوخت، تغییر سلیقه خریداران، رقابت خودروسازان ژاپنی و هزینه‌های بالای تولید، فشار زیادی بر این شرکت وارد کرد. در سال ۱۹۷۸، لی یاکوکا که پیش‌تر در فورد فعالیت داشت، به کرایسلر پیوست تا مدیریت بحران را برعهده بگیرد. وضعیت مالی شرکت به اندازه‌ای وخیم بود که در سال ۱۹۷۹ برای دریافت ضمانت وام دولتی به دولت آمریکا مراجعه کرد. این کمک مالی به کرایسلر فرصت داد تا برنامه بازسازی خود را اجرا کند.

یکی از مهم‌ترین محصولات این دوره، خودروهای مبتنی بر پلتفرم K بود که در اوایل دهه ۱۹۸۰ معرفی شدند. این پلتفرم امکان تولید چندین مدل با هزینه کمتر را فراهم کرد و در بازگشت شرکت به بازار نقش داشت. در سال ۱۹۸۳ نیز کرایسلر با معرفی دوج کاراوان و پلیموث ویجر، در عمل بخش مدرن مینی‌ون‌ها را در بازار آمریکا شکل داد. این خودروها فضای یک ون را با راحتی و شیوه رانندگی یک خودروی سواری ترکیب می‌کردند و خیلی زود به انتخاب محبوب خانواده‌ها تبدیل شدند.

کرایسلر در ایران

کرایسلر در ایران بیشتر با خودروهای آمریکایی کلاسیک و لوکس دهه‌های گذشته شناخته می‌شود. مدل‌هایی مانند نیویورکر، امپریال و برخی محصولات دوج که در مجموعه این خودروساز قرار داشتند، در سال‌های پیش از انقلاب وارد بازار ایران شدند. پس از انقلاب و با محدودیت واردات خودرو، حضور کرایسلر در کشور کمرنگ شد و امروزه بیشتر نمونه‌های باقی‌مانده آن در اختیار علاقه‌مندان و مجموعه‌داران خودروهای کلاسیک قرار دارند.

منبع: وب‌سایت رسمی کرایسلر