خبر خودرو

اخطار پلمب به مجموعه خودرویی جدیدی که به‌تازگی رونمایی شد



مجموعه خودرویی جدیدی که به‌تازگی در کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشکری (جاده مخصوص کرج)، رونمایی شده حالا با اخطار پلمب ظرف ۱۰ روز مواجه شده است. در همین زمینه، اسد کرمی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی تهران، در گفت‌وگو با تسنیم، گفت: «این مجموعه خودرویی تاکنون هیچ‌گونه مجوزی از اتحادیه نمایشگاه‌داران خودروی تهران دریافت نکرده و اساساً فعالیت آن نیز در سامانه هیأت عالی نظارت بر سازمان‌های صنفی کشور ثبت نشده، در همین زمینه چندین بار اعلام کردیم مدارک خود را برای دریافت مجوز ارائه دهید، اما هنوز انجام نشده است.»

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودروی تهران با تأکید بر ضرورت نظارت بر واحدهای صنفی، افزود: «اتحادیه موظف است پیش از آغاز به کار چنین مراکزی، شرایط فنی، حقوقی و صلاحیت صنفی برگزارکنندگان را بررسی کند تا از بروز تخلفات و تضییع حقوق مصرف‌کنندگان جلوگیری شود، اما این مجموعه بدون طی مراحل قانونی فعالیت خود را کلید زده است.»

کرمی با اشاره به لزوم ساماندهی واحدهای مستقر در این نمایشگاه تأکید کرد: «باید تمام فروشگاه‌های موجود در این نمایشگاه از اتحادیه مجوز بگیرند. ما نمی‌دانیم آنها اجاره‌ای هستند یا مالک نمایشگاه‌ها؛ چطور می‌خواهند ماشین بفروشند؟ باید اطمینان پیدا کنیم که خالی‌فروشی نمی‌کنند؟ تمام این موارد باید بررسی شود؛ مگر می‌شود با این ابعاد ماشین فروخت اما مجوزی از اتحادیه نگرفت؟» او از ورود جدی اتحادیه به این پرونده خبر داد و گفت: «بعد از بررسی وضعیت این مجموعه، اخطار پلمب صادر شده و اقدامات قانونی لازم در این رابطه انجام خواهد شد.»

ماشین وارداتی

چانگان یونی‌کی؛ کراس‌اوور بزرگ‌تر خانواده Uni در بازار ایران



چانگان یونی‌کی را می‌توان یکی از بزرگ‌ترین و قدرتمندترین اعضای خانواده Uni این خودروساز چینی دانست؛ کراس‌اوری متوسط که از سال ۲۰۲۰ به سبد محصولات چانگان اضافه شد و با طراحی متفاوت و امکانات متعدد، در جایگاهی بالاتر از مدل‌هایی مانند Uni-T قرار گرفت. حالا قرار است این خودرو نیز در کنار دیگر محصولات چانگان راهی بازار ایران شود؛ مدلی که از نظر ابعاد، قوای محرکه و سطح تجهیزات، در رده بالاتری از یونی‌تی قرار می‌گیرد یونی‌کی از یک موتور ۲ لیتری چهارسیلندر توربوشارژ با سیستم تزریق مستقیم سوخت (GDi) استفاده می‌کند. این پیشرانه با کد JL486ZQ5 شناخته می‌شود و توان تولید ۲۳۳ اسب‌بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی موتور در نسخه چهارچرخ محرک از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. البته این خودرو در برخی بازارها با سامانه انتقال قدرت دیفرانسیل جلو نیز عرضه شده است و هنوز مشخص نیست کدام نسخه به بازار ایران خواهد رسید. در بخش فنی، تعلیق جلو از نوع مک‌فرسون و تعلیق عقب از نوع مولتی‌لینک است. ترمزهای دیسکی در هر دو محور به کار رفته‌اند و در کنار سامانه‌هایی مانند ABS، EBD و ترمز کمکی، مجموعه‌ای از تجهیزات کنترل پایداری و کشش نیز در نظر گرفته شده است. کنترل پایداری ESP، کنترل کشش TCS، کمک حرکت در سربالایی و کنترل حرکت در سراشیبی از جمله این امکانات هستند. یونی‌کی همچنین به ۶ کیسه هوا برای سرنشینان جلو، جانبی و پرده‌ای مجهز شده است. با این حال، از آنجا که اطلاعات معتبری از حضور این خودرو در آزمون‌های تصادف منتشر نشده، نمی‌توان ارزیابی مستقلی از عملکرد ایمنی آن در تصادف ارائه کرد.

در کابین، یونی‌کی ترکیبی از نمایشگرهای دیجیتال و تجهیزات رفاهی را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. سقف پانوراما، تهویه مطبوع خودکار، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، کروز کنترل تطبیقی، دوربین ۳۶۰ درجه، چراغ‌های LED، صندوق عقب برقی و صندلی‌های جلوی برقی از جمله امکاناتی هستند که برای این خودرو در نظر گرفته شده‌اند. ترمز پارک برقی، اتوهلد، سنسور نور و باران و سامانه پایش فشار باد تایرها نیز در فهرست تجهیزات آن دیده می‌شوند. در برخی نسخه‌های مجهزتر، امکاناتی مانند هشدار نقطه کور، حافظه صندلی و آینه‌های جانبی، نورپردازی کابین و باز شدن صندوق عقب با حرکت پا نیز به این مجموعه اضافه می‌شود. از نظر طراحی، یونی‌کی از همان زبان بصری خانواده Uni پیروی می‌کند؛ زبانی که با چراغ‌های باریک جلو و جلوپنجره بزرگ و یکپارچه با سپر شناخته می‌شود. فرم بدنه، ابعاد بزرگ و جزئیات متفاوت نمای جلو، این کراس‌اوور را از بسیاری از محصولات متعارف چانگان متمایز می‌کند. با ورود یونی‌کی به بازار ایران، این خودرو در کنار یونی‌تی می‌تواند نماینده رده بالاتری از محصولات این برند باشد؛ هرچند جایگاه نهایی آن تا حد زیادی به نسخه عرضه‌شده، قیمت و شرایط فروش بستگی خواهد داشت.

عقب‌نشینی میلیاردی قیمت خودروهای وارداتی

پس از داخلی‌ها و مونتاژی‌ها، موج کاهش قیمت به بازار خارجی‌ها رسید



گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

بازار خودرو بعد از چند ماه افزایش قیمت، حالا در موقعیتی متفاوت قرار گرفته است. قیمت‌هایی که تا همین چند هفته پیش با شیب صعودی حرکت می‌کردند و در برخی مدل‌ها به ارقام کم‌سابقه‌ای رسیده بودند، حالا یکی پس از دیگری عقب می‌نشینند. هفته گذشته نشانه‌های این تغییر مسیر در بازار خودروهای داخلی و مونتاژی دیده شد؛ روندی که حالا به وارداتی‌ها هم رسیده و حتی در برخی مدل‌های گران‌قیمت، کاهش چند میلیارد تومانی را رقم زده است. به نظر می‌رسد بازار پس از دوره‌ای از افزایش قیمت‌های پی‌درپی، دیگر توان همراهی با نرخ‌های پیشنهادی فروشندگان را ندارد و بخشی از قیمت‌های شکل‌گرفته در ماه‌های گذشته در حال تخلیه است.

بررسی قیمت خودروها در نیمه دوم آبان نشان می‌دهد که کاهش قیمت به چند مدل محدود نیست و دامنه آن به بخش‌های مختلف بازار رسیده است. با این حال، در میان سه گروه خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی، افت قیمت در وارداتی‌ها بیشتر به چشم می‌آید؛ موضوعی که با توجه به سطح بالای قیمت این خودروها و رشد قابل توجه آنها در ماه‌های گذشته اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

لکسوس و پرادو هم از موج کاهش قیمت جا نماندند

در این میان، لکسوس IS300 توربو یکی از نمونه‌های شاخص عقب‌نشینی قیمت است. این خودرو که در ۱۹ آبان ۳۵ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده بود، در معاملات روز دوشنبه با نرخ ۳۲ میلیارد تومان دیده شد. به این ترتیب، قیمت آن در فاصله چند روز ۳ میلیارد تومان کاهش پیدا کرده است. رقمی که به‌تنهایی معادل قیمت بسیاری از خودروهای داخلی در بازار فعلی است.

مزدا EZ60 مدل ۲۰۲۵ نیز از این روند دور نمانده است. قیمت این خودرو از ۱۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در ۱۸ آبان به ۱۹ میلیارد تومان رسیده است.

نیسان ناوارا ۲٫۵ لیتری سوپرشارژ هم که پیش‌تر با قیمت ۱۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، حالا ۱۳ میلیارد تومان قیمت دارد.

در بازار فولکس‌واگن تایرون مدل ۲۰۲۶ نیز قیمت از ۱۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان به حدود ۱۴ میلیارد تومان رسیده است. این کاهش‌ها اگرچه در مقایسه با قیمت کل خودروها ممکن است محدود به نظر برسند، اما در بازاری که طی ماه‌های گذشته افزایش قیمت به یک روند غالب تبدیل شده بود، نشانه‌ای از تغییر رفتار بازار محسوب می‌شوند.

در میان محصولات تویوتا نیز عقب‌نشینی قیمت‌ها دیده می‌شود. کرولا کراس هیبرید که پیش‌تر ۱۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، حالا با نرخ ۱۱ میلیارد تومان عرضه می‌شود.

پرادو چهاردر مدل ۲۰۲۶ هم از ۵۴ میلیارد تومان به ۵۳ میلیارد تومان رسیده است. در همین حال، بنز A200L با کاهش ۲۰۰ میلیون تومانی، از ۱۸ میلیارد تومان به ۱۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان عقب‌نشینی کرده است.

ب‌ام‌و iX1 eDrive 25L نیز که پیش‌تر ۲۴ میلیارد تومان قیمت داشت، حالا در محدوده ۲۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار گرفته است.

ریزش قیمت در خودروهای داخلی و مونتاژی

این تغییرات در شرایطی رخ می‌دهد که بازار خودروهای وارداتی در ماه‌های گذشته از چند جهت تحت فشار افزایش قیمت قرار داشت. با این حال، رشد قیمت‌ها تا جایی پیش رفت که در بسیاری از مدل‌ها فاصله میان نرخ‌های پیشنهادی فروشندگان و توان خرید متقاضیان بیشتر شد. البته عقب‌نشینی قیمت‌ها به وارداتی‌ها محدود نمانده و بازار خودروهای داخلی نیز همچنان با کاهش نرخ‌ها روبه‌رو است. به طوری که، دنا پلاس شش‌دنده طی یک هفته گذشته ۱۱۰ میلیون تومان ارزان شده و قیمت آن به ۳ میلیارد و ۳۱۰ میلیون تومان رسیده است.

کوییک S نیز در همین مدت ۳۰ میلیون تومان کاهش قیمت داشته و یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

این ارقام نشان می‌دهد تغییر مسیر بازار تنها به خودروهای گران‌قیمت و وارداتی مربوط نیست و حتی در مدل‌های داخلی نیز فروشندگان ناچار به تعدیل قیمت‌ها شده‌اند.

در بخش مونتاژی‌ها هم روند نزولی ادامه دارد. تیگو ۸ پرومکس طی سه روز گذشته ۲۵۰ میلیون تومان از قیمت خود را از دست داده و به ۱۱ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسیده است.

فیدلیتی پرستیژ هفت‌نفره نیز در فاصله دو روز با کاهش ۲۵۰ میلیون تومانی، به ۱۰ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان رسیده است. کاهش قیمت این خودروها در کنار افت نرخ وارداتی‌ها نشان می‌دهد موجی که ابتدا در بخشی از بازار شکل گرفته بود، حالا به گروه‌های دیگر نیز سرایت کرده است.

> به نظر می‌رسد بازار خودرو پس از دوره‌ای از افزایش قیمت‌های پی‌درپی، دیگر توان همراهی با نرخ‌های پیشنهادی فروشندگان را ندارد و بخشی از قیمت‌های شکل‌گرفته در ماه‌های گذشته در حال تخلیه است

برش

کاهش قیمت‌ها تا چه زمانی ادامه دارد؟

نمی‌توان صرفاً بر اساس چند روز کاهش قیمت، از پایان نوسان‌ها یا بازگشت پایدار بازار به مسیر نزولی سخن گفت. بازار خودرو در ایران همچنان از متغیرهایی مانند میزان عرضه، روند واردات، هزینه‌های تولید و انتظارات تورمی تأثیر می‌پذیرد. از سوی دیگر، کاهش قیمت لزوماً به معنای افزایش قدرت خرید مردم نیست؛ چراکه حتی پس از این عقب‌نشینی نیز قیمت بسیاری از خودروها با درآمد و توان مالی بخش بزرگی از متقاضیان فاصله دارد. مسأله اصلی حالا این است که آیا کاهش قیمت‌ها به معاملات واقعی و تعدیل پایدار نرخ‌ها منجر می‌شود یا صرفاً واکنشی کوتاه‌مدت به افت تقاضا و مقاومت خریداران در برابر قیمت‌های پیشنهادی است. پاسخ این پرسش را نه فقط تابلوهای قیمت، بلکه حجم معاملات و تداوم عرضه در هفته‌های آینده مشخص خواهد کرد.

تویوتا در حال بررسی احیای S-FR است

یک کوپه کوچک و فقط ۶۴ اسب بخار!





ترجمه

گروه خودرو

بیش از یک دهه پس از معرفی کانسپت اولیه، تویوتا ممکن است سرانجام پروژه S-FR را به مرحله تولید برساند؛ خودرویی کوچک و سبک که قرار است تجربه رانندگی با یک کوپه اسپرت دیفرانسیل عقب را با هزینه‌ای کمتر در اختیار علاقه‌مندان قرار دهد.

به گزارش سایت motor1، اگر از علاقه‌مندان خودروهای اسپرت باشید، احتمالاً نام تویوتا S-FR را به خاطر دارید. این خودروی کوچک اولین بار در قالب یک کانسپت در نمایشگاه خودروی توکیو ۲۰۱۵ به نمایش درآمد. تویوتا در آن زمان وعده ساخت یک خودروی اسپرت سبک‌وزن و مقرون‌به‌صرفه را داده بود که بتواند جایگزینی ارزان‌تر برای خودروهای پرفورمنس بزرگ‌تر باشد. با این حال، برخلاف انتظار علاقه‌مندان، این پروژه هیچ‌گاه مجوز تولید دریافت نکرد و S-FR نیز به فهرست طولانی خودروهای مفهومی جذابی پیوست که هرگز به نمایشگاه‌های فروش راه پیدا نکردند.

حالا پس از گذشت سال‌ها، بار دیگر احتمال زنده شدن این پروژه مطرح شده است؛ البته ظاهراً با مشخصاتی متفاوت از آنچه در ابتدا تصور می‌شد. براساس گزارش جدید نشریه ژاپنی Response، تویوتا در حال بررسی احیای نام S-FR برای یک خودروی اسپرت کوچک با ساختار دیفرانسیل عقب و ابعاد مطابق با استاندارد خودروهای Kei ژاپن است. در صورت صحت این گزارش‌ها، احتمال دارد نسخه تولیدی این خودرو از سال ۲۰۲۷ وارد بازار شود.

یکی از مهم‌ترین نشانه‌های این اتفاق را باید در فعالیت‌های دایهاتسو جست‌وجو کرد. این خودروساز ژاپنی مدتی است روی نسل جدید رودستر Copen کار می‌کند. کانسپت K-Open که در نمایشگاه Japan Mobility Show 2025 معرفی شد، نشان داد که دایهاتسو به دنبال تغییر اساسی در فرمول این خودروست. برخلاف نسل قبلی که از سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل جلو استفاده می‌کرد، کانسپت جدید با آرایش دیفرانسیل عقب توسعه‌یافته تا تجربه رانندگی جذاب‌تری ارائه دهد.

S-FR؛ یک خودروی اسپرت کوچک با استانداردهای Kei

کانسپت K-Open ابعادی برابر با ۳۳۹۵ میلی‌متر طول، ۱۴۷۵ میلی‌متر عرض و ۱۲۳۰ میلی‌متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن به ۲۲۶۵ میلی‌متر می‌رسد. نکته جالب اینجاست که طبق گزارش‌ها، همین ابعاد برای نسل جدید تویوتا S-FR نیز در نظر گرفته شده است. وزن K-Open هم ۸۵۰ کیلوگرم اعلام شده که برای یک خودروی اسپرت، عدد قابل توجهی محسوب می‌شود.

این ابعاد نشان می‌دهد که S-FR احتمالی فاصله زیادی با کانسپت اولیه خواهد داشت. نمونه معرفی‌شده در سال ۲۰۱۵، طولی معادل ۳۹۹۰ میلی‌متر، عرض ۱۶۹۵ میلی‌متر و ارتفاع ۱۳۲۰ میلی‌متر داشت. فاصله محوری آن نیز به ۲۴۸۰ میلی‌متر می‌رسید؛ بنابراین نسخه جدید قرار است در ابعاد بسیار جمع‌وجورتری ساخته شود.

کانسپت اولیه S-FR یک کوپه چهارنفره با موتور جلو-میانی، سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب و گیربکس دستی ۶ سرعته بود. چراغ‌های جلوی گرد و جلوپنجره بزرگ آن نیز یادآور مدل کوچک و قدیمی Sports 800 تویوتا بود؛ خودرویی که در دهه‌های گذشته یکی از محصولات متفاوت این شرکت به شمار می‌رفت. اما نسخه احتمالی تولیدی قرار است از فرمول متفاوتی پیروی کند. استفاده از استانداردهای خودروهای Kei ژاپن، راهکاری برای کاهش ابعاد، وزن و هزینه‌های تولید خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود نیروی محرکه این خودرو از یک پیشرانه ۳ سیلندر توربوشارژ ۶۶۰ سی‌سی تأمین شود که توان تولید ۶۴ اسب بخار قدرت را دارد. برای انتقال قدرت نیز احتمالاً دو گزینه در نظر گرفته خواهد شد؛ یک گیربکس دستی ۵ سرعته و یک جعبه‌دنده CVT؛ در هر دو حالت، نیرو تنها به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

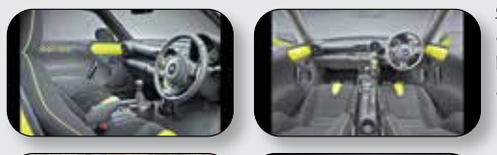
همکاری دایهاتسو و تویوتا

شاید قدرت ۶۴ اسب بخاری این خودرو در نگاه اول چندان هیجان‌انگیز به نظر نرسد، اما هدف از ساخت چنین محصولی صرفاً دستیابی به اعداد بزرگ در مشخصات فنی نیست. ترکیب وزن پایین، پیشرانه کوچک و گیربکس دستی می‌تواند تجربه رانندگی متفاوتی ایجاد کند؛ تجربه‌ای که در میان خودروهای اسپرت امروزی، با افزایش وزن و پیچیدگی فنی محصولات، کمتر از گذشته دیده می‌شود. البته هنوز اطلاعات دقیقی درباره وزن نهایی، محل قرارگیری پیشرانه و ساختار سیستم تعلیق S-FR منتشر نشده است. به همین دلیل، نمی‌توان درباره توانایی‌های حرکتی و هندلینگ آن قضاوت قطعی داشت. یکی دیگر از ابهام‌های این پروژه به تعداد سرنشینان مربوط می‌شود. کانسپت اولیه S-FR با آرایش ۲+۲ طراحی شده بود، در حالی که K-Open تنها دو صندلی دارد. تویوتا می‌تواند همان ساختار چهارنفره را حفظ کند، اما با توجه به کاهش قابل توجه ابعاد خودرو، استفاده از دو صندلی منطقی‌تر به نظر می‌رسد. با اینکه فضای ردیف عقب در چنین خودروی کوچکی احتمالاً کاربرد چندانی نخواهد داشت. در این میان، فعالیت‌های دایهاتسو نیز از مرحله طراحی یک کانسپت نمایشی فراتر رفته است. این شرکت یک نمونه آزمایشی متحرک از K-Open ساخته تا امکان توسعه یک خودروی اسپرت دیفرانسیل عقب را در ابعاد استاندارد Kei بررسی کند.

یک عضو اقتصادی در خانواده GR؟

با وجود تمام این گمانه‌زنی‌ها، باید در نظر داشت که زمان احتمالی عرضه S-FR در سال ۲۰۲۷ هنوز از سوی تویوتا یا دایهاتسو تأیید نشده است. شباهت ابعاد این خودرو با کانسپت K-Open نکته جالبی به شمار می‌رود، اما به‌تنهایی نمی‌تواند ارتباط فنی و مهندسی این دو پروژه را اثبات کند. با این حال، ایده ساخت یک خودروی اسپرت کوچک و دیفرانسیل عقب در شرایط فعلی بازار چندان هم دور از ذهن نیست. در دورانی که خودروهای اسپرت به‌تدریج سنگین‌تر، گران‌تر و از نظر فنی پیچیده‌تر می‌شوند، عرضه محصولی با پیشرانه ۶۶۰ سی‌سی، وزن پایین و گیربکس دستی می‌تواند بازگشتی جذاب به فرمول ساده خودروهای اسپرت قدیمی باشد.

البته نباید انتظار داشت تویوتا تمام خودروهایی را که در شایعات اخیر مطرح شده‌اند، به مرحله تولید برساند.















تاریخچه شرکت‌ها

چری؛ از ووهو تا بازارهای جهانی

مسیر پرشتاب خودروساز چینی در جهان و ایران

گروه خودرو

شرکت خودروسازی چری در کمتر از سه دهه توانست از یک تولیدکننده محلی در چین به یکی از صادرکنندگان بزرگ خودرو در این کشور تبدیل شود؛ شرکتی که فعالیت خود را با تولید خودروهای اقتصادی آغاز کرد، با سرمایه‌گذاری در فناوری، توسعه محصولات و حضور در بازارهای خارجی، به‌تدریج جایگاه خود را در صنعت خودرو جهان ارتقا داد.

آغاز یک مسیر بلندپروازانه

چری در سال ۱۹۹۷ در شهر ووهو، استان آنهویی چین، با حمایت دولت محلی تأسیس شد. هدف اولیه، ایجاد یک خودروساز مستقل در منطقه بود. اولین موتور این شرکت در سال ۱۹۹۹ تولید شد و همان سال اولین خودروی سواری آن با نام فنگ‌یون از خط تولید خارج شد. چری در سال ۲۰۰۱ این خودرو را به بازار عرضه کرد و اولین محموله صادراتی خود را نیز به سوریه فرستاد.

توسعه توان مهندسی از همان سال‌های ابتدایی در دستور کار شرکت قرار گرفت. معرفی موتورهای ACTECO در سال ۲۰۰۵، با همکاری شرکت مهندسی AVL اتریش، گامی مهم برای افزایش توان فنی و کاهش وابستگی به تأمین‌کنندگان خارجی بود.

چری در ادامه با افزایش ظرفیت تولید، به یکی از خودروسازان مستقل و مهم چین تبدیل شد و در سال ۲۰۰۷ به عدد تولید یک میلیون رسید و این موضوع را جشن گرفت. یکی از نقاط عطف فعالیت این شرکت، تأسیس شرکت مشترک با جگوار لندروور در سال ۲۰۱۲ بود. این همکاری امکان تولید محصولات دو برند انگلیسی در چین را فراهم کرد و تجربه تازه‌ای در زمینه فناوری و مدیریت صنعتی در اختیار چری قرار داد.

گسترش برندها و محصولات

چری در سال‌های بعد از تولید خودروهای اقتصادی فراتر رفت و خانواده‌های متنوعی از محصولات را توسعه داد. عرضه تیگو 5، تیگو 7 و آریزو 5، این شرکت را وارد رقابت جدی‌تری در بازار سدان‌ها و شاسی‌بلندها کرد. در سال ۲۰۱۷ برند اکسید برای حضور در بخش خودروهای لوکس‌تر معرفی شد و یک سال بعد، جتور با تمرکز بر کراس‌اوورها و خودروهای خانوادگی شکل گرفت. در سال‌های اخیر، توسعه خودروهای برقی و هیبریدی، فناوری‌های هوشمند و سامانه‌های کمک‌راننده به اولویت‌های چری تبدیل شده است. برندهای اومودا و جیکو نیز برای گسترش حضور بین‌المللی این گروه توسعه یافتند. چری با تکیه بر صادرات و تنوع محصولات، اکنون یکی از بازیگران مهم صنعت خودروی چین در بازارهای خارجی محسوب می‌شود.

ایران؛ از پروژه‌های اولیه تا مدیران خودرو

حضور چری در ایران تنها به همکاری با مدیران خودرو محدود نبوده است. در سال ۲۰۰۳ توافق‌هایی برای تولید محصولات این شرکت در ایران مطرح شد. در سال ۲۰۰۷ نیز قراردادی میان چری، ایران‌خودرو و شرکت کانادایی سولیتک برای احداث کارخانه در بابل و تولید خودروی QQ6 به امضا رسید؛ پروژه‌ای که به تولید انبوه پایدار نرسید. مسیر دیگری نیز با همکاری سناباد خودرو خراسان دنبال شد. در این پروژه، تولید محصولات چری از جمله خودروی A15 با نام ویانا مطرح شد، اما این همکاری نیز نتوانست به فعالیتی گسترده و ماندگار تبدیل شود. در نهایت، مسیر اصلی حضور چری در ایران از طریق مدیران خودرو شکل گرفت. این شرکت فعالیت خود را در سال ۱۳۸۱ در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم آغاز کرد و در سال ۱۳۸۴ ام‌وی‌ام 110، نسخه‌ای از چری QQ، را به بازار فرستاد. پس از آن، مدل‌هایی مانند ام‌وی‌ام 315، 530 و X33 عرضه شدند. بویژه X33 در معرفی کراس‌اوورهای چینی به مشتریان ایرانی نقش مهمی داشت. از سال ۱۳۹۴، محصولات جدید با نشان اصلی چری وارد بازار ایران شدند. تیگو 5، آریزو 5، تیگو 7 و آریزو 6 از مهم‌ترین محصولات این دوره بودند که جایگاه چری را در بازار ایران ارتقا دادند. با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، همکاری دو شرکت ادامه یافت و مدیران خودرو در سال ۱۴۰۰ برند فونیکس را برای عرضه محصولات رده‌بالاتر معرفی کرد. در ادامه، اکستریم نیز برای عرضه محصولات لوکس‌تر خانواده اکسید به بازار آمد.

فراتر از مدیران خودرو

گسترش حضور خانواده چری در ایران به محصولات مدیران خودرو محدود نماند. فیدلیتی گروه بهمن بر پایه جتور X70S شکل گرفت و ریسپکت نیز از خانواده محصولات آریزو چری توسعه یافت. همچنین محصولات جیکو با نام لوکانو وارد بازار ایران شدند. امروز چری پس از بیش از دو دهه حضور در ایران، از تولیدکننده خودروهای کوچک اقتصادی به یکی از تأثیرگذارترین مجموعه‌های خودروسازی چینی در بازار کشور تبدیل شده است. مسیری که از ام‌وی‌ام ۱۱۰ آغاز شد و اکنون به عرضه سدان‌ها، کراس‌اوورها و خودروهای لوکس‌تر رسیده است.

منابع: وب‌سایت رسمی چری