خبر خودرو

بررسی شایعه توقف واردات خودرو در کمیسیون صنایع مجلس



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با اشاره به گزارش‌های منتشرشده پیرامون توقف ثبت سفارش‌های واردات خودرو، بر لزوم رعایت الزامات قانونی و جلوگیری از تقویت انحصار در بازار خودرو تأکید کرد و گفت: «مجلس با بررسی مستندات، از هر گونه تصمیم بدون استناد قانونی جلوگیری خواهد کرد.» به گزارش خبرخودرو، احسان قاضی‌زاده درباره شایعات مربوط به ممنوعیت مجدد واردات خودرو و پیامدهای اقتصادی آن اظهار کرد: «گزارش‌های مربوط به توقف ثبت سفارش‌ها و احتمال بازگشت به سیاست‌های ممنوعیت واردات، مورد توجه است. موضوع مذکور حتماً از طریق کانال‌های رسمی و با پیگیری مستقیم از سوی مسئولان ذی‌ربط در وزارت صمت بررسی خواهد شد.» او با تأکید بر حاکمیت قانون در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی افزود: «هرگونه اقدام در این حوزه باید بر پایه الزامات قانونی و با رعایت تمامی ضوابط اجرایی صورت گیرد. بررسی ادله و دلایل پشت پرده این تصمیمات، اولویت اصلی ما در کمیسیون است.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با هشدار نسبت به تبعات احتمالی ممنوعیت واردات تأکید کرد: «بازگشت به سیاست‌های ممنوعیتی می‌تواند منجر به تقویت انحصار در بازار خودروی کشور شود. از نگاه مجلس، هرگونه تصمیم برای ممنوعیت ورود خودرو باید بر استناد قانونی متقن استوار باشد. در حال حاضر هیچ دلیل یا استناد قانونی مشخصی مبنی بر ضرورت ممنوعیت واردات وجود ندارد و مسئولان باید روش‌های عملی و ادله حقوقی خود را برای چنین تصمیمی ارائه دهند.» به گفته قاضی‌زاده، موضوع بررسی وضعیت واردات خودرو و پیامدهای آن، به‌طور رسمی در دستور کار کمیسیون صنایع مجلس قرار گرفته است و این نهاد وظیفه خود را در رسیدگی دقیق به این گزارش‌ها و نظارت بر عملکرد دستگاه‌های اجرایی به انجام خواهد رساند.

ماشین وارداتی

پالیسید ۲۰۲۶؛ شاسی‌بلند هفت نفره کره‌ای در راه بازار ایران



نسل دوم هیوندای پالیسید مدل ۲۰۲۶ در فهرست خودروهای وارداتی بازار ایران قرار گرفته است. این شاسی‌بلند هفت نفره با موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژ سامانه چهارچرخ محرک و کابین سه ردیفه عرضه می‌شود. پالیسید در نسل جدید از نظر طراحی بدنه، تجهیزات داخلی و سامانه‌های ایمنی تغییراتی داشته و قرار است در بازار ایران با خودروهای خانوادگی بزرگ رقابت کند.

پالیسید یکی از محصولات هیوندای در کلاس شاسی‌بلندهای بزرگ است؛ بخشی از بازار که این خودروساز در مقایسه با کراس‌اوورهای کوچک و متوسط، محصولات محدودتری در آن دارد. نسل دوم این خودرو با تغییراتی در ابعاد و ظاهر بدنه معرفی شده است. در نمای جلو، چراغ‌های باریک و عمودی در دو طرف جلوپنجره بزرگ قرار گرفته‌اند و خطوط صاف بدنه، فرم جعبه‌ای خودرو را برجسته‌تر می‌کنند. در نمای جانبی نیز طول زیاد بدنه و سطوح نسبتاً ساده، با ساختار یک شاسی‌بلند سه ردیفه هماهنگ هستند. چراغ‌های عمودی عقب نیز الگوی طراحی بخش جلو را ادامه می‌دهند. در کابین، داشبورد ساختاری افقی دارد و نمایشگرهای دیجیتال بخش اصلی فضای مقابل راننده و سرنشین را تشکیل می‌دهند. نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم اطلاعات و سرگرمی، در کنار نمایشگر ۱۲.۸ اینچی ردیف عقب قرار گرفته است. چیدمان سه ردیفه صندلی‌ها امکان حمل هفت سرنشین را فراهم می‌کند. برای ردیف‌های مختلف نیز امکاناتی مانند گرمکن و سردکن صندلی در نظر گرفته شده است. صندلی‌های جلو به تنظیم برقی و حافظه مجهز هستند و قابلیت Easy Sit برای تسهیل ورود و خروج به ردیف سوم ارائه می‌شود. در فهرست تجهیزات رفاهی پالیسید ۲۰۲۶، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با دریچه‌های مجزا برای سرنشینان عقب، سقف پانورامیک، نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ، شارژر بی‌سیم و پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto دیده می‌شود. سیستم صوتی Klipsch، صندلی‌های چرمی، گرمکن و سردکن صندلی‌های جلو و ردیف دوم و پرده‌های برقی شیشه‌های عقب نیز از دیگر امکانات این خودرو هستند. البته سطح تجهیزات نسخه وارداتی باید با مشخصات تیپ نهایی عرضه‌شده در ایران تطبیق داده شود.

در بخش ایمنی، پالیسید به سامانه‌هایی مانند ترمزاضطراری خودکار، هشدار برخورد از جلو، هشدار خروج از خط، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، پایش نقطه کور و هشدار ترافیک عرضی عقب مجهز شده است. کروز کنترل هوشمند، سامانه پایش توجه راننده، هشدار حضور سرنشین در ردیف عقب، دوربین ۳۶۰ درجه، حسگرهای پارک جلو و عقب و سیستم پایش فشار باد تایرها نیز در فهرست تجهیزات آن قرار دارند. نسل جدید پالیسید در سال ۲۰۲۵ موفق به دریافت پنج ستاره ایمنی از مؤسسه ANCAP استرالیا شد. نسخه ارزیابی‌شده در بازار آمریکا نیز در آزمون‌های مؤسسه IIHS در بیشتر بخش‌ها امتیاز «خوب» را کسب کرده و در فهرست خودروهای ایمن سال ۲۰۲۶ این مؤسسه قرار گرفته است. با این حال، نتایج آزمون‌ها به نسخه و تجهیزات خودروی مورد بررسی مربوط می‌شود و لزوماً نمی‌توان آنها را به تمام تیپ‌های عرضه‌شده تعمیم داد. پالیسید در بازار ایران در گروه شاسی‌بلندهای بزرگ و هفت نفره قرار می‌گیرد؛ بخشی که تعداد گزینه‌های وارداتی آن در مقایسه با کراس‌اوورهای کوچک و متوسط محدودتر است. کیا کارنیوال نیز یکی از خودروهای خانوادگی قابل مقایسه با پالیسید به شمار می‌رود، هرچند در گروه خودروهای چندمنظوره قرار دارد.

مدیرستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با «ایران»:

فرآیند جایگزینی وانت‌های فرسوده طولانی نخواهد بود



گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

وانت‌ها برای بسیاری از صاحبان کسب‌وکار، فقط یک وسیله نقلیه نیستند؛ ابزار اصلی کار و درآمدشان به شمار می‌روند. به همین دلیل، کنار گذاشتن یک وانت قدیمی و خرید خودروی جدید، حتی اگر از نظر مصرف سوخت و ایمنی به‌صرفه‌تر باشد، برای بسیاری از مالکان هزینه سنگینی دارد. حالا قرار است طرح تازه نوسازی وانت‌های فرسوده با ترکیبی از یارانه اسقاط و تسهیلات بانکی، بخشی از این هزینه را پوشش دهد؛ طرحی که برخلاف برخی برنامه‌های قبلی، مالکان وانت‌های شخصی را هم شامل می‌شود. در این برنامه، برای هر متقاضی ۳۰۰ میلیون تومان یارانه اسقاط و ۱٫۱ میلیارد تومان تسهیلات بانکی در نظر گرفته شده است. ارزش لاشه خودروی فرسوده نیز که حداقل ۶۰ میلیون تومان برآورد می‌شود، به منابع مالی خرید خودروی جایگزین اضافه خواهد شد. نرخ سود تسهیلات ۲۳ درصد اعلام شده و قرار است ثبت‌نام اولیه از طریق سامانه ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل انجام شود.

فرشاد مقیمی، رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو)، با اشاره به تفاهمنامه امضاشده برای جایگزینی خودروهای فرسوده باری، توضیح می‌دهد: «بخش قابل توجهی از این وانت‌ها در حمل‌ونقل بار شهری، توزیع کالا و جابه‌جایی محصولات کشاورزی فعالیت دارند. از بیش از ۲٫۵ میلیون دستگاه وانت در حال تردد کشور، حدود ۳۰ درصد فرسوده هستند؛ خودروهایی که به دلیل تردد بالا و عمرزیاد، مصرف سوخت بیشتری دارند و از نظر ایمنی و آلایندگی نیز شرایط مناسبی ندارند.» از همین رو، جایگزینی این خودروها با وانت‌های جدید، به‌ویژه مدل‌های دوگانه‌سوز، می‌تواند هم به بهبود وضعیت ناوگان باری کمک کند و هم بخشی از مصرف سوخت را کاهش دهد. البته برای مالکی که سال‌ها با وانت خود کار کرده، تصمیم به تعویض خودرو زمانی عملی می‌شود که هزینه خرید و شرایط دریافت تسهیلات با توان مالی او تناسب داشته باشد.

شروع نوسازی با هزار دستگاه

محمدصادق حاتمی، مدیرستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده، در گفت‌وگو با «ایران» درباره ظرفیت اجرای این طرح می‌گوید: «در مرحله اول، منابع مالی لازم برای جایگزینی هزار دستگاه وانت فراهم شده است. هدفگذاری مرحله بعد نیز نوسازی ۵ هزار دستگاه است؛ هرچند این تعداد با توجه به منابع مالی قابل تأمین می‌تواند افزایش پیدا کند.»

او در توضیح محدودیت‌های اجرای طرح، مسأله اصلی را نه ظرفیت تولید خودروساز، بلکه تأمین اعتبار برای پرداخت تسهیلات می‌داند. به گفته حاتمی، «شرکت زامیاد از نظر تولید، امکان پاسخگویی به تقاضای بیشتری را دارد. بنابراین، اگر منابع مالی بیشتری اختصاص پیدا کند، امکان گسترش طرح و جایگزینی تعداد بیشتری از وانت‌های فرسوده وجود خواهد داشت.»

نکته مهم در این برنامه، ورود وانت‌های شخصی به چرخه نوسازی است. حاتمی توضیح می‌دهد: «طرح‌های قبلی ستاد بیشتر بر ناوگان عمومی متمرکز بودند؛ از نوسازی تاکسی‌های دوگانه‌سوز و برقی گرفته تا موتورسیکلت‌های فعال در پلتفرم‌های حمل‌ونقل. اما در طرح جدید، برای اولین بار مالکان وانت‌هایی که در بخش خصوصی و برای مصارف شخصی از آنها استفاده می‌کنند نیز امکان دریافت تسهیلات و جایگزینی خودرو را دارند.»

به این ترتیب، فرقی نمی‌کند وانت در یک شرکت باربری فعالیت کند یا صاحب آن برای حمل محصولات کشاورزی و جابه‌جایی بار کسب‌وکار خودش از آن استفاده کند؛ مالکان هر دو گروه می‌توانند در این طرح ثبت‌نام کنند. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که بخش قابل توجهی از وانت‌های کشور خارج از ناوگان رسمی حمل‌ونقل عمومی فعالیت می‌کنند، اما همچنان در جابه‌جایی کالا و تأمین نیازهای روزمره نقش دارند.



مدیرستاد نوسازی: فرآیند اسقاط قرار نیست طولانی شود و پیش‌بینی می‌شود این مرحله کمتر از یک ماه به پایان برسد. برآورد اولیه ستاد نیز تحویل خودرو در کمتر از ۹۰ روز است

ملاک فرسودگی؛ ۱۵ سال به بالا

به گفته مدیرستاد نوسازی، «سن ۱۵ سال در حال حاضر مبنای فرسودگی وانت‌هاست. با این حال، مالکان خودروهای قدیمی‌تر، حتی وانت‌هایی با عمر بیش از ۲۰ سال نیز می‌توانند برای اسقاط و دریافت خودروی جایگزین اقدام کنند. بنابراین، متقاضیان قرار نیست صرفاً به دلیل بالاتر بودن سن خودروی خود از یک محدوده مشخص، از امکان شرکت در طرح محروم شوند.»

در کنار شرایط ثبت‌نام، زمان تحویل خودرو هم برای متقاضیان اهمیت زیادی دارد؛ به‌خصوص برای افرادی که وانت وسیله اصلی کسب درآمدشان است و نمی‌توانند برای مدت طولانی بدون خودرو بمانند. حاتمی در این باره توضیح می‌دهد: «فرآیند اسقاط قرار نیست طولانی شود و پیش‌بینی می‌شود این مرحله کمتر از یک ماه به پایان برسد. برآورد اولیه ستاد نیز تحویل خودرو در کمتر از ۹۰ روز است؛ هرچند زمان نهایی به برنامه فروش و تعهدات شرکت زامیاد بستگی دارد و پس از اعلام شرایط فروش مشخص خواهد شد.» به گفته حاتمی، در صورت استقبال متقاضیان، افزایش تولید امکان‌پذیر است و مانع اصلی همچنان به تأمین منابع مالی تسهیلات بازمی‌گردد.

طرح نوسازی وانت‌های فرسوده چقدر موفق خواهد بود؟

برش

متقاضیان می‌توانند برای ثبت‌نام اولیه به سامانه ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به نشانی nnhk.ir مراجعه کنند. پس از انتشار فراخوان رسمی شرکت زامیاد، مراحل تکمیل ثبت‌نام و خرید آغاز خواهد شد. در نهایت، میزان موفقیت این طرح فقط به تعداد وانت‌هایی که در مرحله اول جایگزین می‌شوند بستگی ندارد؛ مهم‌تر آن است که تسهیلات پیش‌بینی‌شده به‌موقع در اختیار متقاضیان قرار بگیرد و فرآیند تحویل خودرو نیز مطابق وعده اعلام‌شده پیش برود. برای مالکان وانت‌های فرسوده، نوسازی زمانی به یک انتخاب واقعی تبدیل می‌شود که بتوانند بدون وقفه طولانی در کار و با هزینه‌ای قابل تحمل، خودروی قدیمی خود را کنار بگذارند.

کراس‌اوور L03 و شاسی‌بلند سه‌ردیفه G9L در مسیر ورود به بازار جمهوری چک قرار گرفته‌اند

ایکسپنگ با دو تازه‌وارد برقی، اروپا را هدف گرفت





ترجمه

گروه خودرو

شرکت خودروسازی ایکسپنگ (Xpeng) برنامه‌های خود برای گسترش حضور در بازار اروپا را با معرفی دو محصول جدید در جمهوری چک دنبال می‌کند. به گزارش سایت carnewschina، در جریان نمایشگاه خودروهای برقی e-Salon 2026 در پراگ، دو مدل L03 و G9L به‌صورت رسمی به نمایش درآمدند؛ محصولاتی که قرار است در کنار چند مدل دیگر، سبد محصولات این برند چینی را در بازارهای اروپایی گسترش دهند. نخستین خودرویی که وارد بازار جمهوری چک می‌شود، کراس‌اوور کوپه L03 است که در نسخه‌های تمام‌برقی و برقی با افزایش‌دهنده برد حرکتی عرضه خواهد شد. مدل بزرگ‌تر G9L نیز برای ورود به این بازار در سال ۲۰۲۷ برنامه‌ریزی شده است.

ایکسپنگ در حال حاضر هشت مرکز فروش در جمهوری چک دارد و قرار است به‌زودی دو مرکز دیگر نیز به شبکه فروش آن اضافه شود. پیش از این، سبد محصولات برند در این کشور شامل چهار مدل G6، G9، X9 و سدان P7+ بود. با این حال، آمار فروش چندان رضایت‌بخش نبوده است. بر اساس اطلاعات ثبت‌شده در سامانه مرکزی ثبت خودرو جمهوری چک، در آگوست ۲۰۲۶ تنها ۲۶ دستگاه از محصولات ایکسپنگ در این کشور شماره‌گذاری شده‌اند. به نظر می‌رسد عرضه محصولات جدید و افزایش تنوع مدل‌ها، بخشی از برنامه این شرکت برای بهبود عملکرد خود در بازار جمهوری چک باشد.

ایکسپنگ L03؛ کراس‌اوور کوپه با سه نسخه تمام‌برقی

L03 نخستین محصول جدید ایکسپنگ است که برای تقویت جایگاه این برند در جمهوری چک وارد میدان می‌شود. این خودرو یک کراس‌اوور کوپه پنج‌نفره با ابعاد ۴٫۶۵۰ میلی‌متر طول، ۱٫۹۲۰ میلی‌متر عرض و ۱٫۶۰۰ میلی‌متر ارتفاع است. طراحی ظاهری آن نیز توسط خوان‌ما لوپز (JuanMa Lopez)، مدیر پیشین طراحی خارجی فراری، انجام شده است.

نسخه تمام‌برقی L03 در سه پیکربندی مختلف عرضه می‌شود. مدل پایه به یک موتور الکتریکی روی محور عقب با توان ۱۶۳ کیلووات معادل ۲۱۹ اسب بخار مجهز است و انرژی مورد نیاز آن از یک باتری ۵۸٫۲ کیلووات‌ساعتی لیتیوم آهن فسفات (LFP) تأمین می‌شود. برد حرکتی این نسخه براساس استاندارد WLTP به ۴۴۵ کیلومتر می‌رسد.

نسخه دوم نیز از آرایش دیفرانسیل عقب استفاده می‌کند، اما توان موتور آن به ۱۸۳ کیلووات معادل ۲۴۵ اسب بخار افزایش یافته است. این مدل به باتری بزرگ‌تر ۷۱٫۱ کیلووات‌ساعتی مجهز شده و می‌تواند با یک بار شارژ تا ۵۲۰ کیلومتر پیمایش کند.

در بالاترین نسخه، یک موتور الکتریکی دیگر به مجموعه محرکه اضافه شده و خودرو به سامانه چهارچرخ محرک مجهز می‌شود. مجموع توان این نسخه به ۳۱۷ کیلووات معادل ۴۲۵ اسب بخار می‌رسد. باتری ۷۱٫۱ کیلووات‌ساعتی آن نیز برد حرکتی ۴۴۰ کیلومتری را بر اساس استاندارد WLTP فراهم می‌کند.

نسخه PowerX؛ ترکیب موتور بنزینی و قوای محرکه برقی

ایکسپنگ برای L03 تنها به نسخه‌های تمام‌برقی بسنده نکرده و یک مدل مجهز به سامانه افزایش‌دهنده برد حرکتی (EREV) نیز در نظر گرفته است. این نسخه که L03 PowerX نام دارد، از یک پیشرانه بنزینی ۱٫۵ لیتری تنفس طبیعی استفاده می‌کند. البته این موتور وظیفه انتقال مستقیم نیرو به چرخ‌ها را ندارد و به‌عنوان ژنراتور، برق مورد نیاز مجموعه باتری را تأمین می‌کند.

در این مدل، یک باتری ۳۷٫۲ کیلووات‌ساعتی از نوع LFP به کار رفته که امکان پیمایش تمام‌برقی تا ۲۱۵ کیلومتر را براساس استاندارد WLTP فراهم می‌کند. نیروی محرکه خودرو نیز از طریق یک موتور الکتریکی نصب‌شده روی محور عقب تأمین می‌شود که ۱۷۸ کیلووات معادل ۲۳۹ اسب بخار قدرت دارد.

نسخه‌های تمام‌برقی L03 در جمهوری چک با قیمت ۸۵۹ هزار و ۹۰۰ تا یک میلیون و ۱۳۹ هزار و ۹۰۰ کرون عرضه شده‌اند؛ رقمی معادل حدود ۳۹ تا ۵۱ هزار و ۷۰۰ دلار. نسخه L03 PowerX نیز در یک تیپ با قیمت ۹۳۹ هزار و ۹۰۰ کرون، معادل حدود ۴۲ هزار و ۶۳۰ دلار، در دسترس خریداران قرار گرفته است.

یکی دیگر از ویژگی‌های قابل توجه این خودرو به نسخه Long Range Ultra مربوط می‌شود که برای بازار جمهوری چک با سه تراشه هوش مصنوعی Turing AI عرضه خواهد شد. این تراشه‌ها بخشی از زیرساخت پردازشی خودرو برای اجرای قابلیت‌های هوشمند و سامانه‌های کمک‌راننده هستند.

G9L؛ شاسی‌بلند بزرگ سه‌ردیفه در راه بازار اروپا

دومین محصول مهم ایکسپنگ در نمایشگاه e-Salon 2026، شاسی‌بلند G9L بود. این خودرو که قرار است در سال ۲۰۲۷ وارد بازار جمهوری چک شود، ابعاد بزرگ‌تری نسبت به محصولات فعلی برند دارد و از سه ردیف صندلی بهره می‌برد. البته چیدمان کابین آن بر اساس استانداردهای بازار اروپا تنظیم شده است.

G9L با ۵٫۱۲۰ میلی‌متر طول، ۱٫۹۹۹ میلی‌متر عرض و ۱٫۷۸۸ میلی‌متر ارتفاع، در دسته شاسی‌بلندهای بزرگ قرار می‌گیرد. نسخه تمام‌برقی آن به‌صورت استاندارد از باتری ۱۰۶٫۷ کیلووات‌ساعتی با ترکیب شیمیایی NMC استفاده می‌کند.

برد حرکتی این مدل بسته به نوع سیستم انتقال قدرت، بین ۵۵۳ تا ۵۹۱ کیلومتر بر اساس استاندارد WLTP اعلام شده است.

قدرت خروجی نیز با توجه به نسخه انتخابی متفاوت خواهد بود و از ۲۷۰ کیلووات معادل ۳۶۲ اسب بخار تا ۴۳۰ کیلووات معادل ۵۷۷ اسب بخار متغیر است. ایکسپنگ علاوه بر G9L، قصد دارد چهار مدل دیگر را نیز به بازار جمهوری چک معرفی کند تا تنوع محصولات خود را در این کشور افزایش دهد.

سامانه رانندگی خودکار ایکسپنگ در اروپا از سال ۲۰۲۷

بخش دیگری از برنامه ایکسپنگ برای توسعه بازار اروپا به عرضه سامانه رانندگی کمکی NGP VLA 2.0 مربوط می‌شود. این فناوری که به‌عنوان پاسخ ایکسپنگ به سامانه FSD تسلا شناخته می‌شود، قرار است در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۷ در اختیار مشتریان اروپایی قرار بگیرد. این موضوع پیش‌تر در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۲۶ مطرح شده بود و نماینده ایکسپنگ در جریان نمایشگاه جمهوری چک نیز آن را تأیید کرده است.

سامانه NGP VLA 2.0 با استفاده از هوش مصنوعی، امکان حرکت خودرو از یک نشانی به نشانی دیگر را بدون نیاز به هدایت مداوم راننده فراهم می‌کند. البته این قابلیت به معنای حذف نقش راننده نیست و او همچنان باید در تمام مراحل، عملکرد خودرو را زیر نظر داشته باشد و آمادگی کنترل آن را حفظ کند.

ایکسپنگ از مدتی قبل آزمایش و معرفی این فناوری را برای بازار اروپا آغاز کرده بود. در جولای ۲۰۲۶، نمونه‌هایی از این سامانه در قالب برنامه‌های آزمایشی محدود در شهرهای آمستردام و مونیخ به نمایش درآمدند. در اکتبر همان سال نیز این شرکت امکان تجربه رانندگی با NGP را برای خبرنگاران در نمایشگاه خودروی پاریس فراهم کرد.

> ایکسپنگ در حال حاضر هشت مرکز فروش در جمهوری چک دارد و قرار است به‌زودی دو مرکز دیگر نیز به شبکه فروش آن اضافه شود. پیش از این، سبد محصولات برند در این کشور شامل چهار مدل G6، G9، X9 و سدان P7+ بود

جمهوری چک؛ بازاری رو به رشد برای خودروسازان چینی

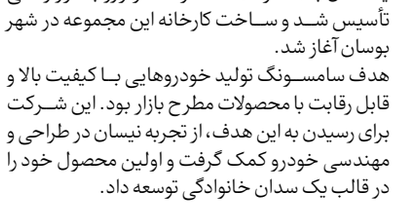
جمهوری چک یکی از مراکز مهم تولید خودرو در اروپاست و بیش از هر چیز با فعالیت‌های صنعتی برند اشکودا شناخته می‌شود. با این حال، این کشور از نظر حجم تقاضا در رده بزرگ‌ترین بازارهای مصرف خودرو در اروپا قرار نمی‌گیرد و بازارهایی مانند آلمان، فرانسه و ایتالیا همچنان جایگاه بالاتری دارند. حضور قدرتمند اشکودا در بازار داخلی نیز رقابت را برای خودروسازان خارجی دشوارتر می‌کند. با وجود این شرایط، بازار خودرو جمهوری چک در سال ۲۰۲۶ روندی رو به رشد داشته است. بر اساس آمار منتشرشده از سوی Focus2Move، فروش خودرو در این کشور از ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۶ با رشد ۱۱٫۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۲۰۱ هزار و ۳۱۱ دستگاه رسیده است.

چنین روندی می‌تواند فرصت مناسبی برای برندهای چینی، از جمله ایکسپنگ، ایجاد کند. این شرکت برای استفاده از ظرفیت بازار جمهوری چک، علاوه بر افزایش تعداد محصولات و مراکز فروش، روی عرضه فناوری‌های جدید و توسعه سامانه‌های رانندگی کمکی نیز حساب باز کرده است. با این حال، موفقیت این برنامه‌ها در نهایت به میزان استقبال خریداران و توانایی ایکسپنگ در رقابت با برندهای باسابقه اروپایی بستگی خواهد داشت.

تاریخچه شرکت‌ها

سامسونگ موتورز از تلفن همراه تا فرمان خودرو

رویای خودروسازی که به رنو رسید



گروه خودرو

سامسونگ را بیشتر با تلفن‌های همراه، لوازم خانگی و تجهیزات الکترونیکی می‌شناسیم، اما این غول صنعتی کره‌جنوبی در دهه ۱۹۹۰ تصمیم گرفت وارد دنیای خودرو هم بشود. ورود سامسونگ به این صنعت با هدف رقابت در بازار داخلی کره‌جنوبی آغاز شد، اما بحران مالی آسیا خیلی زود مسیر این پروژه را تغییر داد.

در نهایت، بخش خودروسازی سامسونگ به رنو واگذار شد و نامی تازه شکل گرفت؛ «رنو سامسونگ موتورز». شرکتی که اگرچه دیگر به گروه سامسونگ تعلق نداشت، اما سال‌ها با نام این برند کره‌ای خودرو تولید کرد.

از یک غول صنعتی تا ورود به خودروسازی

سامسونگ در سال ۱۹۹۴ تصمیم گرفت فعالیت خود را به صنعت خودرو گسترش دهد. این تصمیم در شرایطی گرفته شد که بازار خودروی کره‌جنوبی در اختیار خودروسازان باسابقه‌ای مانند هیوندای، کیا و دوو بود و ورود یک بازیگر تازه به این حوزه، کار ساده‌ای به نظر نمی‌رسید.

سامسونگ برای ورود به این بازار به‌دنبال همکاری با یک خودروساز باتجربه بود و سرانجام در سال ۱۹۹۴ با نیسان ژاپن به توافق رسید تا از فناوری و دانش فنی این شرکت برای تولید خودرو استفاده کند.

یک سال بعد، شرکت سامسونگ موتورز به‌طور رسمی تأسیس شد و ساخت کارخانه این مجموعه در شهر بوسان آغاز شد.

هدف سامسونگ تولید خودروهایی با کیفیت بالا و قابل رقابت با محصولات مطرح بازار بود. این شرکت برای رسیدن به این هدف، از تجربه نیسان در طراحی و مهندسی خودرو کمک گرفت و اولین محصول خود را در قالب یک سدان خانوادگی توسعه داد.

اس‌ام 5؛ اولین قدم در مسیر تازه

نخستین خودروی سامسونگ با نام SM5 در سال ۱۹۹۸ معرفی شد. این سدان با استفاده از فناوری نیسان ساخته شده بود و از نظر فنی به محصولات این خودروساز ژاپنی نزدیک بود. اس‌ام 5 در بازار کره‌جنوبی با استقبال مناسبی روبه‌رو شد و توانست برای یک برند تازه‌وارد، جایگاهی قابل توجه به دست آورد.

اما همزمان با آغاز فعالیت سامسونگ موتورز، اقتصاد کره‌جنوبی با یکی از جدی‌ترین بحران‌های مالی خود روبه‌رو شد. بحران مالی آسیا در سال‌های ۱۹۹۷ و ۱۹۹۸ بسیاری از شرکت‌های بزرگ این کشور را تحت فشار قرار داد و سامسونگ نیز از پیامدهای آن در امان نماند. هزینه سنگین ورود به صنعت خودرو، سرمایه‌گذاری در کارخانه و دشواری تأمین منابع مالی، ادامه فعالیت مستقل این شرکت را با مشکل مواجه کرد.

در چنین شرایطی، سامسونگ تصمیم گرفت از فعالیت خود در خودروسازی فاصله بگیرد و مذاکرات برای واگذاری این بخش به یک سرمایه‌گذار خارجی آغاز شد.

ورود رنو و تغییر مسیر سامسونگ

در سال ۲۰۰۰، رنو فرانسه با خرید بخش عمده سهام سامسونگ موتورز، کنترل این خودروساز کره‌ای را در اختیار گرفت.

در پی این معامله، شرکت رنو سامسونگ موتورز شکل گرفت و فعالیت خود را با تکیه بر سرمایه، فناوری و شبکه جهانی رنو ادامه داد. رنو در ابتدا حدود ۷۰ درصد سهام این شرکت را خریداری کرد و در سال‌های بعد سهم خود را افزایش داد. با این حال، نام سامسونگ همچنان در عنوان شرکت باقی ماند؛ موضوعی که به حفظ شناخت و اعتبار این نام در بازار کره‌جنوبی کمک می‌کرد.

از اس‌ام ۳ تا کوپه‌اوور کیوام ۵

پس از واگذاری به رنو، دامنه محصولات این شرکت گسترده‌تر شد و مدل‌هایی مانند SM5، SM3 و SM7 در کلاس‌های مختلف به بازار آمدند. اس‌ام 3 یک سدان جمع‌وجورتر بود و در مقابل، اس‌ام 7 به‌عنوان محصولی بزرگ‌تر و لوکس‌تر در سبد این شرکت قرار گرفت. در سال ۲۰۰۷ نیز رنو سامسونگ مدل QM5 را معرفی کرد؛ خودرویی در کلاس کراس‌اوور که در بازارهای خارج از کره‌جنوبی با نام رنو کولئوس شناخته شد.

این مدل یکی از نمونه‌های روشن همکاری میان رنو، نیسان و مجموعه تولیدی بوسان بود؛ خودرویی که از فناوری مشترک این گروه بهره می‌برد و در بازارهای مختلف با نشان‌های متفاوت عرضه می‌شد.

سامسونگ در ایران

با گذشت زمان، رابطه تجاری رنو و سامسونگ در بخش خودروسازی تغییر کرد. استفاده از نام سامسونگ در عنوان شرکت بر اساس توافقی با گروه سامسونگ انجام می‌شد که این قرارداد سرانجام به پایان رسید. در مارس ۲۰۲۲، نام شرکت به رنو کره موتورز تغییر کرد و نشان تجاری رنو جایگزین نشان پیشین شد. محصولات سامسونگ موتورز در ایران بیشتر از مسیر همکاری با رنو شناخته شده‌اند. رنو کولئوس نسل اول که در بازارهای مختلف با نام QM5 نیز عرضه می‌شد، یکی از شناخته‌شده‌ترین خودروهای تولیدشده در کارخانه بوسان است.

منبع: وب‌سایت رسمی گروه رنو