خبر خودرو

نظارت بر کیفیت کاتالیست خودروها به سازمان ملی استاندارد واگذار شد



رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، از بازنگری استاندارد کاتالیست خودرو و به‌روزرسانی روش آزمون آن خبر داد و گفت: «با توجه به اهمیت کیفیت کاتالیست‌ها در کنترل آلایندگی خودروها، نظارت بر این محصولات با رویکرد جدید در دستور کار سازمان ملی استاندارد قرار گرفته است.» فرزانه انصاری روز دوشنبه در حاشیه آیین تجلیل از واحدهای تولیدی برتر در جمع خبرنگاران با اشاره به بازنگری استاندارد کاتالیست خودرو در سال گذشته اظهار کرد: «با توجه به وجود برخی مشکلات در روش آزمون این قطعه، استاندارد مربوطه مورد تجدیدنظر قرار گرفت و روش آزمون آن به‌روزرسانی شد. از آنجا که استاندارد کاتالیست خودرو اجباری است و ارزیابی انطباق و نظارت بر کیفیت آن در بازار ضرورت دارد، استاندارد بازنگری شده در شورای عالی استاندارد به تصویب رسید.» رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به تغییر مسئولیت نظارت عالی بر این حوزه تصریح کرد: «پیش از این، نظارت عالی بر کاتالیست‌ها برعهده سازمان حفاظت محیط زیست بود، اما در جلسه شورای عالی استاندارد مقرر شد این مسئولیت به سازمان ملی استاندارد ایران واگذار شود.»

انصاری تأکید کرد: «نظارت‌های سازمان ملی استاندارد ایران بر کاتالیست خودروها در حال اجراست و هدف از این اقدام، اطمینان از انطباق محصولات با الزامات استاندارد و ارتقای کیفیت قطعات مؤثر در کنترل آلایندگی خودروهاست.»

ماشین وارداتی

ایکس‌پنگ P7 با قدرت ۵۸۶ اسب‌بخار به بازار ایران می‌آید



ایکس‌پنگ P7 در مراسمی رسمی در ایران رونمایی شد. این سدان تمام‌برقی پیش‌تر موفق به دریافت گواهی تأیید نوع شده بود و حالا با برگزاری مراسم رونمایی، به جمع خودروهای برقی آماده عرضه در بازار کشور اضافه شده است. اطلاعات فنی منتشرشده از نسخه چهارچرخ محرک این خودرو نشان می‌دهد P7 با دو موتور الکتریکی، باتری ۹۲.۲ کیلووات‌ساعتی و توان ترکیبی ۵۸۶ اسب‌بخار عرضه خواهد شد.

نسل جدید ایکس‌پنگ P7 در چند ترکیب فنی تولید می‌شود، اما مشخصات اعلام‌شده برای نمونه در نظر گرفته‌شده جهت بازار ایران، به نسخه ۷۵۰ چهارچرخ محرک مربوط است. این مدل از دو موتور الکتریکی استفاده می‌کند که نیروی تولیدی را به هر چهار چرخ انتقال می‌دهند. مجموع توان این مجموعه به ۴۳۷ کیلووات، معادل ۵۸۶ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۶۹۵ نیوتن‌متر می‌رسد.

ترکیب دو موتور برقی و سامانه چهارچرخ محرک، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را به ۳.۷ ثانیه می‌رساند. حداکثر سرعت خودرو نیز به صورت الکترونیکی روی ۲۳۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. این ارقام P7 را در گروه سدان‌های برقی پرقدرت قرار می‌دهد؛ هرچند عملکرد واقعی خودرو در شرایط جاده‌ای و با توجه به وضعیت باتری می‌تواند با ارقام آزمایشگاهی تفاوت داشته باشد.

در این نسخه از باتری لیتیوم نیکل منگنز کبالت (NMC) با ظرفیت ۹۲.۲ کیلووات‌ساعت استفاده شده است. برد حرکتی اعلام‌شده برای خودرو بر اساس استاندارد چینی CLTC به ۷۵۰ کیلومتر می‌رسد. این استاندارد معمولاً در مقایسه با چرخه‌های آزمایشگاهی دیگر، ارقام بالاتری از پیمایش ارائه می‌کند؛ بنابراین نمی‌توان انتظار داشت خودرو در استفاده روزمره و شرایط متنوع رانندگی، همین مسافت را طی کند. سرعت حرکت، دمای هوا، استفاده از تهویه مطبوع و وضعیت مسیر از جمله عواملی هستند که بر میزان پیمایش اثر می‌گذارند.

یکی از ویژگی‌های فنی P7، پشتیبانی از فناوری شارژ 5C است. طبق اطلاعات اعلام شده از سوی سازنده، در صورت استفاده از شارژر سازگار و فراهم بودن شرایط مناسب، شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد حدود ۱۱.۳ دقیقه زمان می‌برد. با این حال، دستیابی به چنین زمانی به ظرفیت و توان ایستگاه شارژ، دمای باتری و شرایط شارژ بستگی دارد. پلتفرم ۸۰۰ ولتی خودرو نیز امکان استفاده از شارژرهای پرقدرت را فراهم می‌کند.

مصرف انرژی رسمی این نسخه ۱۳.۵ کیلووات‌ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. P7 همچنین از فناوری V2L پشتیبانی می‌کند و می‌تواند برق مورد نیاز تجهیزات خارجی را با توان حداکثر ۶ کیلووات تأمین کند. این قابلیت در شرایطی کاربرد دارد که امکان دسترسی به منبع برق ثابت وجود نداشته باشد.

در بخش تعلیق، محور جلو از ساختار دابل‌ویشبون و محور عقب از سیستم پنج‌اتصالی بهره می‌برد. برای نسخه چهارچرخ محرک نیز ترمزهای برمبو با کالیپرهای چهارپیستونه در محور جلو در نظر گرفته شده است. باتری خودرو با استاندارد IP68 در برابر نفوذ آب و گردوغبار مقاوم است.

با ورود P7، یک سدان تمام‌برقی با توان بالا به فهرست خودروهای قابل عرضه در ایران اضافه می‌شود. با این حال، ارزیابی جایگاه آن در بازار تنها به قدرت موتور و برد اعلام‌شده محدود نیست. دسترسی به شارژرهای پرسرعت سازگار، هزینه نگهداری باتری، خدمات تعمیراتی و تأمین قطعات نیز در تجربه استفاده از چنین خودرویی اهمیت دارد؛ عواملی که وضعیت آنها می‌تواند بر استقبال خریداران اثر بگذارد.

۱۰ خودروی جدید در یک قدمی رونمایی

ب‌ام‌و برای سال ۲۰۲۷ سنگ تمام می‌گذارد

گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

ب‌ام‌و برای سال ۲۰۲۷ برنامه‌های گسترده‌ای تدارک دیده و قصد دارد با معرفی مجموعه‌ای از محصولات جدید، بخش‌های مختلف بازار خودروهای لوکس و اسپرت را هدف بگیرد. از یک خودروی برقی کوچک با نام احتمالی i1 گرفته تا نسل جدید M3 برقی، شاسی بلندهای پرقدرت و نسخه لوکس آلپینا سری ۷، سال آینده می‌تواند یکی از شلوغ‌ترین دوره‌های تاریخ این خودروساز آلمانی باشد. به گزارش سایت motor1، حفظ جایگاه برترین خودروساز لوکس جهان برای چند سال متوالی، بدون به‌روزرسانی مداوم محصولات امکان‌پذیر نیست. ب‌ام‌و از سال ۲۰۲۱ تاکنون توانسته فروش بیشتری نسبت به مرسدس بنز ثبت کند و به نظر می‌رسد امسال نیز این رقابت را به سود خود به پایان برساند. پیش‌بینی می‌شود چندین محصول جدید در کلاس‌های مختلف به سبد ب‌ام‌و اضافه شوند که در ادامه با مهم‌ترین آنها آشنا می‌شویم.



ب‌ام و i1؛ ارزان‌ترین خودروی برقی باواریایی‌ها

مدت‌هاست که iX1 به عنوان کوچک‌ترین خودروی تمام برقی ب‌ام‌و شناخته می‌شود، اما این وضعیت احتمالاً به‌زودی تغییر خواهد کرد.

این شرکت پیش‌تر از برنامه خود برای عرضه یک خودروی برقی ارزان‌تر در سال ۲۰۲۸ خبر داده بود، اما برخی گزارش‌ها از احتمال رونمایی جهانی آن در نیمه دوم سال ۲۰۲۷ حکایت دارند.

ب‌ام‌و هنوز اطلاعات زیادی درباره این محصول منتشر نکرده و تنها تأیید کرده است که با یک خودروی کامپکت روبه‌رو خواهیم بود. با این حال، منابع نزدیک به این شرکت مدعی هستند که نام i1 برای آن انتخاب شده است.



ب‌ام‌و X2 و iX2؛ فیس‌لیفتی بدون تغییرات اساسی

به نظر می‌رسد ب‌ام‌و برای X2 و نسخه برقی iX2 برنامه متفاوتی در نظر گرفته است. برخلاف iX1، قرار نیست نسخه برقی X2 به پلتفرم اختصاصی خودروهای الکتریکی منتقل شود و هر دو مدل احتمالاً فیس‌لیفت معمول خود را روی ساختار فنی فعلی تجربه خواهند کرد. در بخش طراحی بیرونی نباید انتظار تغییرات گسترده و ورود کامل به زبان طراحی Neue Klasse را داشت. با این حال، کابین خودرو احتمالاً به‌طور کامل بازطراحی می‌شود و شباهت زیادی به فضای داخلی iX3 جدید خواهد داشت. اگر این شایعات درست باشند، تصمیم ب‌ام‌و برای ارتقای فنی iX1 و حفظ ساختار قدیمی iX2 کمی عجیب به نظر می‌رسد. شاید بررسی‌های اقتصادی نشان داده که سرمایه‌گذاری بیشتر برای iX2 توجیه چندانی ندارد؛ به‌خصوص اینکه نسخه کوپه‌مانند X2 معمولاً فروش کمتری نسبت به برادر معمولی خود دارد.



نسل جدید iX1؛ خداحافظی با پلتفرم مشترک

برنامه ب‌ام‌و برای کوچک‌ترین کراس‌اوور برقی خود نیز کمی پیچیده شده است. در سال ۲۰۲۷ نسخه بنزینی X1 یک فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای دریافت خواهد کرد، اما iX1 از این به‌روزرسانی عبور می‌کند و مستقیماً وارد نسل جدید خود می‌شود. مهم‌ترین تغییر در نسل آینده iX1، استفاده از پلتفرم اختصاصی خودروهای برقی خواهد بود. به این ترتیب، این کراس‌اوور کوچک نیز مانند برخی محصولات جدید ب‌ام‌و به ساختار دیفرانسیل عقب بازمی‌گردد.

با وجود تفاوت‌های فنی، انتظار می‌رود طراحی ظاهری و کابین X1 و iX1 شباهت زیادی به یکدیگر داشته باشند. همان‌طور که سدان جدید سری 3 و i3 با وجود استفاده از پلتفرم‌های متفاوت، زبان طراحی مشترکی دارند، دو کراس‌اوور کوچک ب‌ام‌و نیز احتمالاً از نظر ظاهری بسیار نزدیک خواهند بود. هنوز مشخص نیست که این کراس‌اوور کوچک از معماری ولتاژ بالای iX3 استفاده خواهد کرد یا خیر، اما در هر صورت انتظار می‌رود سرعت شارژ آن نسبت به نسل فعلی به شکل محسوسی بهبود پیدا کند.



ب‌ام‌و i3 Touring؛ نسخه استیشن سدان برقی سری 3

چه کسی گفته دوران خودروهای استیشن به پایان رسیده است؟ ظاهراً ب‌ام‌و چنین اعتقادی ندارد. این خودروساز آلمانی برخلاف موج گسترده استقبال از شاسی بلندها، قصد دارد یک محصول دیگر با بدنه کشیده و فضای بار بزرگ‌تر به خانواده خود اضافه کند. نسخه استیشن i3 که پیش‌تر تصاویری از آن منتشر شده بود، قرار است در سال ۲۰۲۷ معرفی شود و گزینه‌ای جادارتر در مقایسه با سدان i3 باشد. البته بعید است این خودرو به بازار آمریکا راه پیدا کند؛ چراکه مانند i1، تمرکز اصلی آن احتمالاً روی بازار اروپا خواهد بود. تبدیل یک سدان به خودروی استیشن معمولاً تغییرات غیرمنتظره‌ای به همراه ندارد. انتظار می‌رود i3 Touring تا ستون‌های میانی بدنه شباهت کاملی به نسخه سدان داشته باشد و تغییرات اصلی در بخش عقب برای ایجاد فضای بار بیشتر اعمال شوند. هنوز مشخص نیست که شیشه عقب به صورت مستقل از در صندوق باز خواهد شد یا خیر؛ قابلیتی که حتی در مدل بزرگ‌تر i5 Touring نیز وجود ندارد. از نظر فنی نیز نسخه استیشن احتمالاً بیشتر مشخصات سدان را حفظ می‌کند، هرچند تغییر تناسبات بدنه می‌تواند کمی بر عملکرد آیرودینامیکی آن تأثیر بگذارد.



ب‌ام‌و M3 برقی؛ آغاز عصر جدید محصولات M

ب‌ام‌و از زمان معرفی i4 M50 در سال ۲۰۲۱، چندین خودروی برقی با نشان M Lite عرضه کرده است، اما تاکنون یک مدل تمام‌برقی با مشخصات کامل محصولات M تولید نکرده بود. این روند قرار است در سال ۲۰۲۷ تغییر کند؛ زمانی که اولین M3 تمام‌برقی معرفی خواهد شد.

این خودرو از نظر فنی تفاوت‌های زیادی با i3 M60 دارد که به‌تازگی معرفی شده است. استفاده از چهار موتور الکتریکی، باتری اختصاصی، شبیه‌سازی تعویض دنده و تولید صدای مصنوعی موتور از جمله ویژگی‌هایی هستند که برای اولین بار در یک محصول تمام‌برقی ب‌ام‌و M به کار گرفته خواهند شد. البته عرضه نسخه برقی به معنای پایان کار M3 بنزینی نیست. ب‌ام‌و در حال آماده‌سازی نسل جدید نسخه شش سیلندر این خودرو با پیشرانه ۳ لیتری برای سال ۲۰۲۸ است؛ بنابراین علاقه‌مندان به صدای موتورهای درون‌سوز همچنان می‌توانند به آینده این نام افسانه‌ای امیدوار باشند.



ب‌ام‌و X3 M برقی؛ چهار موتور بدون یک قطره بنزین

M3 برقی تنها محصول جدید بخش M نخواهد بود. ب‌ام‌و قصد دارد در ادامه سال ۲۰۲۷، نسخه پرقدرت X3 M را نیز با قوای محرکه تمام‌برقی معرفی کند. در این مدل دیگر خبری از پیشرانه ۳ لیتری شش سیلندر توئین توربو نخواهد بود و ب‌ام‌و از همان ساختار چهارموتوره M3 استفاده خواهد کرد. به این ترتیب، X3 M جدید یک سطح بالاتر از iX3 M60 قرار می‌گیرد و مجموعه‌ای از فناوری‌های پیشرفته، از جمله شبیه‌سازی تعویض دنده و صدای مصنوعی موتور را در اختیار خواهد داشت. این خودرو از نظر تاریخی نیز اهمیت زیادی دارد؛ چراکه اولین مدل تمام‌برقی از سری M کامل خواهد بود که جایگزین نسل قبلی مجهز به موتور احتراق داخلی می‌شود. ب‌ام‌و پیش‌تر اعلام کرده که برنامه‌ای برای تولید نسل جدید X3 M با پیشرانه بنزینی ندارد و در حال حاضر X3 M50 قدرتمندترین نسخه بنزینی این خانواده باقی خواهد ماند. با توجه به ابعاد و وزن بیشتر یک شاسی بلند نسبت به سدان، احتمالاً X3 M برقی در مقایسه با M3 شتاب کمتر، وزن بالاتر و بازدهی پایین‌تری خواهد داشت. قیمت آن نیز به احتمال زیاد کمی بیشتر از نسخه سدان خواهد بود.



ب‌ام‌و X7 و iX7؛ پرچمدار شاسی بلندهای برقی می‌شود

ب‌ام‌و به صورت رسمی در حال بررسی توسعه یک شاسی بلند بزرگ‌تر با نام احتمالی X9 است، اما پیش از آن، نسل دوم X7 آماده ورود به بازار می‌شود. پرچمدار شاسی‌بلندهای این برند قرار است در سال ۲۰۲۷ معرفی شود و برای اولین بار یک نسخه تمام‌برقی با نام iX7 نیز در کنار آن قرار بگیرد. البته فعلاً خبری از عرضه نسخه پلاگین هیبرید نیست.

مانند نسل فعلی، X7 جدید نیز در واقع نسخه شاسی‌بلند سری 7 خواهد بود. طراحی چراغ‌های جلوی دوقسمتی در دو طرف جلوپنجره بزرگ کلیوی‌شکل حفظ می‌شود و این موضوع نشان می‌دهد که ب‌ام‌و برای محصولات پرچمدار خود همچنان به طراحی متفاوت و جسورانه‌تری نسبت به سایر اعضای خانواده‌اش علاقه دارد.

در کابین، رقیب آینده آئودی Q9 از همان سبک طراحی سری 7 پیروی خواهد کرد؛ فضایی با نمایشگرهای متعدد و دکمه‌های فیزیکی بسیار محدود. درهای اتوماتیک و نمایشگر بزرگ سرگرمی سرنشینان عقب نیز از دیگر امکاناتی هستند که احتمالاً از سدان پرچمدار به این شاسی‌بلند منتقل خواهند شد. از سوی دیگر، زیرمجموعه جدید آلپینا نیز قرار است نسخه لوکس‌تری از X7 را برای رقابت با مرسدس‌مایباخ GLS توسعه دهد.



ب‌ام‌و X4 M برقی؛ نسخه کوپه‌مانند از یک شاسی بلند پرقدرت

اگر به دنبال یک X3 M با طراحی متفاوت و فضای کاربردی کمتر باشید، ب‌ام و احتمالاً X4 M برقی را برای شما در نظر گرفته است. این کراس‌اوور با سقف شیب‌دار نیز قرار است از امکانات و تجهیزات کامل بخش M بهره‌مند شود و گزینه‌ای بالاتر از X4 M60 باشد. نکته مهم اینکه بازگشت X4 M برقی به معنای احیای نسخه بنزینی آن نیست. ب‌ام‌و فعلاً برنامه‌ای برای تولید نسل جدید X4 با موتور احتراق داخلی ندارد و نسخه برقی تنها مسیر ادامه حیات این مدل خواهد بود.

مانند M3 برقی، در این دو شاسی‌بلند نیز فیبر کربن جای خود را به کامپوزیت‌های الیاف طبیعی مبتنی بر کتان می‌دهد. ب‌ام‌و اعلام کرده این ماده از نظر استحکام و سختی عملکردی مشابه فیبر کربن دارد، اما فرآیند تولید آن حدود ۴۰ درصد آلایندگی کمتری ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، ب‌ام‌و قصد دارد در محصولات جدید M از چراغ‌های روشنایی روز زردرنگ استفاده کند؛ جزئیاتی که پیش‌تر در برخی مدل‌های M Performance از جمله M350 نیز دیده شده و یادآور خودروهای مسابقه‌ای استقامتی این برند خواهد بود. X3 M و X4 M جدید همچنین از چراغ‌های مربعی شکل M3 در گوشه‌های سپر جلو و عقب استفاده خواهند کرد. این طراحی باعث می‌شود دو شاسی‌بلند پرقدرت جدید از نسخه‌های معمولی iX3 و iX4 به‌راحتی قابل تشخیص باشند.



ب‌ام‌و سری 5؛ بازطراحی گسترده

سری 5 قرار است یکی از بزرگ‌ترین تغییرات ظاهری و فنی تاریخ ۵۴ ساله خود را تجربه کند. ب‌ام و قصد دارد نسخه‌های سدان و استیشن این خودرو را در کنار مدل برقی i5 و پلاگین هیبرید M5 با الهام از زبان طراحی Neue Klasse به‌روزرسانی کند. با این حال، مهم‌ترین تغییرات احتمالاً در کابین اتفاق خواهند افتاد. ب‌ام و قصد دارد داشبورد جدید خود را در این خانواده به کار بگیرد و کنترلر چرخشی معروف iDrive را نیز کنار بگذارد. تمام نسخه‌های سری ۵ به یک نمایشگر بزرگ مرکزی و سیستم نمایش اطلاعات روی شیشه جلو مجهز خواهند شد که اطلاعات را از یک ستون تا ستون دیگر به نمایش می‌گذارد. همچنین احتمال دارد نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو نیز به عنوان یک آپشن ارائه شود. انتظار می‌رود طراحی داشبورد شباهت زیادی به نسل جدید X5 داشته باشد، هرچند احتمالاً ب‌ام‌و تمام جزئیات کابین این شاسی‌بلند را در سری 5 تکرار نخواهد کرد. در نمای بیرونی، برخلاف تغییرات کابین، احتمالاً با یک تحول تدریجی روبه‌رو خواهیم بود و نباید انتظار داشت سری 5 به نسخه بزرگ‌تری از i3 تبدیل شود.



ب‌ام‌و قصد دارد برای سال ۲۰۲۷ با معرفی مجموعه‌ای از محصولات جدید، بخش‌های مختلف بازار خودروهای لوکس و اسپرت را هدف بگیرد. از یک خودروی برقی کوچک با نام احتمالی i1 گرفته تا نسل جدید M3 برقی، شاسی‌بلندهای پرقدرت و نسخه لوکس آلپینا سری ۷، سال آینده می‌تواند یکی از شلوغ‌ترین دوره‌های تاریخ این خودروساز آلمانی باشد

تاریخچه شرکت‌ها

هولدن؛ خودروساز استرالیایی که با جاده‌ها خداحافظی کرد

برندی که پس از سال‌ها تولید خودروهای ملی برای همیشه به فعالیت خود پایان داد

گروه خودرو

هولدن برای سال‌ها یکی از شناخته‌شده‌ترین نام‌ها در صنعت خودروی استرالیا بود؛ برندی که با خودروهای خانوادگی، سدان‌های بزرگ و مدل‌های قدرتمندش بخشی از هویت خودرویی این کشور را شکل داد؛ مسیری که از یک کارگاه کوچک ساخت زین و تجهیزات اسب‌سواری آغاز شد، به تولید خودروهای ملی استرالیا رسید و سرانجام در سال ۲۰۲۰، با توقف فعالیت این برند به پایان رسید.

از زین‌سازی تا ورود به صنعت خودرو

داستان هولدن به سال ۱۸۵۶ بازمی‌گردد؛ زمانی که جیمز الکساندر هولدن کسب‌وکاری برای تولید زین و تجهیزات اسب‌سواری در شهر آدلاید استرالیا راه‌اندازی کرد. در آن دوران، اسب همچنان وسیله اصلی حمل‌ونقل بود و این کسب‌وکار به‌تدریج توسعه پیدا کرد. با گسترش خودرو در استرالیا، هولدن نیز مسیر فعالیتش را تغییر داد و به‌جای تجهیزات اسب‌سواری، به سمت ساخت قطعات و بدنه خودرو رفت. در سال ۱۹۱۷، این شرکت وارد حوزه تولید بدنه خودرو شد و چند سال بعد، با افزایش تقاضا برای خودروهای موتوری، فعالیت خود را در این بخش گسترش داد. هولدن در سال ۱۹۲۴ به تأمین‌کننده انحصاری بدنه خودروهای جنرال موتورز در استرالیا تبدیل شد؛ همکاری‌ای که زمینه‌ساز پیوند بلندمدت این شرکت با یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان بود.

تولد خودروی ملی استرالیا

در سال ۱۹۳۱، جنرال موتورز با خرید هولدن، این شرکت را به بخشی از مجموعه جهانی خود تبدیل کرد و نام آن به جنرال موتورز-هولدن تغییر یافت. با این حال، نقطه عطف اصلی تاریخ این برند در سال ۱۹۴۸ رقم خورد؛ زمانی که اولین خودروی کاملاً استرالیایی آن با نام ۴۸-۲۱۵ معرفی شد. این خودرو که بعدها با نام اف‌جی هولدن یا به اختصار FX شناخته شد، برای کشوری با جغرافیای گسترده و مسیرهای طولانی طراحی شده بود و به‌سرعت جای خود را در بازار باز کرد.

تولید این خودرو تنها یک اتفاق صنعتی نبود؛ هولدن به‌تدریج به نمادی از توان تولید داخلی استرالیا تبدیل شد. مدل‌های بعدی نیز همین مسیر را ادامه دادند و خودروهایی مانند کمودور و کینگزوود در دهه‌های بعد به بخشی از زندگی روزمره خانواده‌های استرالیایی تبدیل شدند.

کمودور؛ نامی که با هولدن گره خورد

در میان محصولات این شرکت، کمودور جایگاه ویژه‌ای داشت. اولین نسل این سدان در سال ۱۹۷۸ معرفی شد و به‌دلیل ابعاد مناسب، توانایی حرکتی و سازگاری با شرایط جاده‌ای استرالیا، به یکی از مهم‌ترین محصولات هولدن تبدیل شد. کمودور در نسخه‌های مختلف، از مدل‌های خانوادگی تا نمونه‌های اسپرت و قدرتمند، عرضه شد و برای چند دهه در رقابت با خودروهای فورد استرالیا قرار داشت. هولدن در کنار کمودور، مدل‌های دیگری مانند کینگزوود، تورانا و مونارو را نیز به بازار فرستاد. مونارو بویژه در میان علاقه‌مندان خودروهای کوپه و قدرتمند شناخته می‌شد. این خودروها کمک کردند هولدن تنها به‌عنوان یک تولیدکننده خودروهای معمولی شناخته نشود و در بخش خودروهای اسپرت و عملکردمحور نیز جایگاهی برای خود بسازد.

از کارخانه‌های استرالیا تا بحران تولید

با وجود موفقیت‌های طولانی، تغییرات بازار جهانی خودرو به‌تدریج شرایط را برای هولدن دشوار کرد. افزایش هزینه تولید در استرالیا، رقابت با خودروهای وارداتی و تغییر سلیقه خریداران به سمت خودروهای شاسی‌بلند و کراس‌اوورها، فشار زیادی بر این شرکت وارد کرد. جنرال موتورز نیز به‌مرور ساختار فعالیت خود در بازار استرالیا را تغییر داد و تولید داخلی را از اولویت‌هایش خارج کرد.

در سال ۲۰۱۳، جنرال موتورز اعلام کرد که تولید خودرو در استرالیا را متوقف می‌کند. این تصمیم به معنای پایان تدریجی یکی از مهم‌ترین فصل‌های صنعت خودروی این کشور بود. آخرین خودروی هولدن در اکتبر ۲۰۱۷ از خط تولید کارخانه الیزابت خارج شد؛ خودرویی که پایان بیش از شش دهه تولید خودرو در این مجموعه را رقم زد. پس از توقف تولید، هولدن همچنان با عرضه محصولات وارداتی جنرال موتورز به فعالیت خود ادامه داد. با این حال، در فوریه ۲۰۲۰ اعلام شد که برند هولدن تا پایان همان سال از بازار کنار گذاشته می‌شود. به این ترتیب، نامی که بیش از ۱۶۰ سال در اقتصاد و صنعت استرالیا حضور داشت، از بازار خودرو خداحافظی کرد.

هولدن در ایران

هولدن در ایران هیچ‌گاه حضور گسترده‌ای نداشت و محصولات این شرکت نیز به‌صورت رسمی و فراگیر وارد بازار کشور نشدند. با این حال، برخی مدل‌های کلاسیک هولدن، بویژه خودروهای قدیمی این برند، در میان علاقه‌مندان خودروهای خاص و کلکسیونی شناخته شده‌اند.

منبع: وب‌سایت رسمی هولدن