خبر خودرو

انتقاد عضو کمیسیون صنایع مجلس از افزایش قیمت خودرو



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با بیان اینکه فرآیند معقولی در حوزه تأمین خودرو وجود ندارد، گفت: «خودروسازان به بهانه‌های مختلف از جمله افزایش نرخ ارز، تأمین مواد اولیه و نزدیک کردن قیمت کارخانه و بازار به طور مستمر نسبت به گران‌سازی خودروهای داخلی اقدام می‌کنند.»

ابوالقاسم جراره در گفت‌وگو با خانه ملت با بیان اینکه وضعیت بازار خودرو باعث نگرانی مردم شده است، گفت: «خودرو از جمله کالاهایی است که از نیازهای ضروری جامعه محسوب می‌شود و مردم انتظار دارند دولت، مجلس و نهادهای متولی برای ساماندهی این بخش تصمیمی بگیرند که گره از مشکلاتشان بگشاید.»

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی، ادامه داد: «هم‌اکنون قیمت‌های سرسام‌آور خودروهای داخلی باعث شده خرید خودرو برای عده‌ای از مردم به آرزو تبدیل شود کما اینکه یک کارمند با حقوق ۲۵ میلیون تومان نمی‌تواند نسبت به خرید خودرو اقدام کند.»

او تصریح کرد: «متأسفانه مسئولان مربوطه نیز تاکنون نتوانسته‌اند به دلایل مختلف، نیاز اقشار کم درآمد جامعه به تأمین خودرو را رفع کنند، کما اینکه شاهد صف‌های طولانی از افرادی هستیم که بیش از دو سال است ثبت‌نام کرده یا خودروهایشان را اسقاط کرده‌اند یا حتی مادرانی که برای دریافت خودرو مشمول قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت هستند اما همچنان در صف تحویل خودرو بلاتکلیف مانده‌اند.»

خودروی داخلی

تارا اتوماتیک V4 سدان خانوادگی بازار ایران



تارا اتوماتیک V4 یکی از خودروهای پرتقاضا در بازار خودروهای داخلی است که در ادامه عرضه نسخه V2 و با تغییراتی در بخش تجهیزات رفاهی و ظاهری به بازار معرفی شد. این خودرو که با پسوند LX نیز شناخته می‌شود، از نظر فنی تفاوت چندانی با نسخه‌های اتوماتیک قبلی ندارد، اما اضافه شدن امکاناتی مانند سانروف، صندلی‌های برقی مجهز به گرمکن، ورود بدون کلید و باز شدن صندوق عقب با حرکت پا، سطح تجهیزات آن را ارتقا داده است. تارا V4 بر پایه پلتفرم PF1 گروه پژو سیتروئن توسعه پیدا کرده و از نظر ابعاد بدنه و فضای کابین در دسته سدان‌های خانوادگی قرار می‌گیرد.

مشخصات فنی و عملکرد

تارا اتوماتیک V4 از پیشرانه چهار سیلندر ۱.۶ لیتری TU5P با حجم دقیق ۱۵۸۷ سی‌سی و ۱۶ سوپاپ بهره می‌برد. این موتور توانایی تولید ۱۱۳ اسب بخار قدرت در دور موتور ۵۸۰۰ و حداکثر گشتاور ۱۴۴ نیوتن‌متر در دور موتور ۴۰۰۰ را دارد. نیروی تولیدی پیشرانه از طریق جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این سدان حدود ۱۳ ثانیه و حداکثر سرعت آن نزدیک به ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مصرف سوخت ترکیبی تارا V4 نیز حدود ۷.۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. این خودرو با وزن تقریبی ۱۲۳۴ کیلوگرم، به باک سوخت ۵۰ لیتری و صندوق عقب ۶۴۰ لیتری مجهز شده است.

امکانات و تجهیزات

تارا اتوماتیک V4 در مقایسه با نسخه V2 از تجهیزات رفاهی و ایمنی بیشتری برخوردار است. چهار کیسه هوای راننده، سرنشین جلو و جانبی، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، ترمزهای دیسکی چهار چرخ، سیستم پایش فشار باد تایرها و دوربین عقب، از جمله امکانات ایمنی این خودرو هستند. در بخش رفاهی نیز تجهیزاتی مانند سانروف، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، کروز کنترل، سنسور نور و باران، آینه‌های جانبی تاشونده برقی، آینه داخلی الکتروکرومیک و سیستم تهویه مطبوع برقی در نظر گرفته شده است. صندلی‌های جلو با تنظیم برقی و گرمکن، فرمان برقی با روکش چرمی، نمایشگر لمسی سیستم مالتی‌مدیا و شیشه‌های برقی مجهز به سیستم آنتی‌ترپ از دیگر امکانات این سدان هستند. یکی از ویژگی‌های قابل توجه تارا V4، قابلیت باز شدن صندوق عقب با حرکت پا در زیر سپر است که در کنار امکان باز کردن صندوق از طریق ریموت، کاربری آن را برای استفاده‌های خانوادگی آسان‌تر می‌کند. از نظر ظاهری نیز چراغ‌های عقب با طرح جدید، رینگ‌های آلومینیومی ۱۶ اینچی و آنتن کوسه‌ای از جمله تفاوت‌های این نسخه با مدل‌های قبلی تارا هستند.

قیمت در بازار

بررسی قیمت‌ها در ۲۹ آبان ۱۴۰۵ نشان می‌دهد تارا اتوماتیک V4 مدل ۱۴۰۵ در بازار آزاد با قیمتی در حدود ۴ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تا ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان معامله می‌شود. قیمت کارخانه‌ای این خودرو نیز در بازه ۲ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تا ۲ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان قرار دارد. به این ترتیب، اختلاف قیمت بازار و کارخانه بسته به نرخ عرضه و معاملات روز، از حدود ۱ میلیارد و ۸۱۰ میلیون تا ۲ میلیارد و ۸۰ میلیون تومان متغیر است. این فاصله قیمتی نشان می‌دهد تارا اتوماتیک V4 نیز با وجود تولید داخلی، همچنان تحت تأثیر شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد قرار دارد.

رئیس انجمن صنعت تایر در گفت‌وگو با «ایران»:

آزادسازی قیمت، بساط واسطه‌گری تایر را جمع می‌کند



گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

سال‌ها فاصله قیمت کارخانه و بازار تایر، خرید این کالا را برای گروهی به فرصتی برای کسب سود تبدیل کرده بود؛ عده‌ای در صف خرید می‌ایستادند و چند قدم آن‌طرف‌تر تایر را با قیمتی بالاتر می‌فروختند. حالا با کنار رفتن قیمت‌گذاری دستوری قرار است این معادله تغییر کند.

تولیدکنندگان می‌گویند اگرچه افزایش هزینه مواد اولیه، ارز و حمل‌ونقل راهی جز اصلاح قیمت‌ها باقی نگذاشته بود، اما آزادسازی قیمت می‌تواند به حذف بازار دونرخی، کاهش واسطه‌گری و رونق تولید کمک کند. جمال میرزایی، رئیس انجمن صنعت تایر در گفت‌وگو با «ایران» تأکید می‌کند: «آرامش بازار بیش از هر چیز به تداوم تولید و افزایش عرضه وابسته است.» هرچند مشکلات تأمین مواد اولیه و انرژی همچنان سایه سنگینی بر آینده این صنعت انداخته است.

با آزادسازی قیمت تایر و واگذاری اختیار تعیین نرخ به تولیدکنندگان، چه اتفاقی در بازار رخ خواهد داد؟ آیا باید منتظر آرامش قیمت‌ها باشیم؟

بله، با این تصمیم بخشی از التهاب بازار کاهش پیدا می‌کند. یکی از مشکلات اصلی بازار تایر، فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد بود. در مقاطعی این اختلاف به ۶۰ تا ۷۰ درصد هم می‌رسید و همین مسأله زمینه سوداگری و واسطه‌گری را فراهم می‌کرد. افرادی تایر را با قیمت مصوب خریداری می‌کردند و چند قدم آن‌طرف‌تر با نرخ بالاتری می‌فروختند. با اصلاح نظام قیمت‌گذاری، این بازار دونرخی به‌تدریج از بین می‌رود و خرید تایر با هدف کسب سود از اختلاف قیمت، جذابیت گذشته را نخواهد داشت. از سویی دیگر، وقتی مصرف‌کننده با قیمت واقعی‌تری روبه‌رو باشد، خرید خود را براساس نیاز انجام می‌دهد، نه با این تصور که ممکن است در آینده تایر کمیاب یا گران‌تر شود. در نتیجه، صف‌های خرید، واسطه‌گری و بخشی از مشکلات نظارتی نیز کاهش پیدا می‌کند. البته هدف این نیست که قیمت‌ها بدون ضابطه افزایش پیدا کنند؛ بلکه باید شرایطی فراهم شود که تولیدکننده با سود معقول به فعالیت ادامه دهد و بازار نیز از التهاب فاصله بگیرد.

با این حال، افزایش حدود ۳۰ درصدی قیمت تایرهای سواری در شرایطی اتفاق افتاد که پیش از این صحبت از تلاش برای جلوگیری از افزایش قیمت‌ها بود. این افزایش با وعده‌های قبلی تولیدکنندگان مغایرت ندارد؟

مسأله این است که هزینه‌های تولید در ماه‌های اخیر تغییر کرده و تولیدکننده نمی‌تواند نسبت به این تغییرات بی‌تفاوت باشد. قیمت ارز افزایش پیدا کرده و برخی مواد اولیه که پیش‌تر با نرخ‌های پایین‌تری تأمین می‌شدند، حالا در گروه‌های کالایی دیگر قرار گرفته‌اند و باید با نرخ‌های بالاتری خریداری شوند. قیمت جهانی برخی مواد اولیه نیز افزایش داشته و هزینه‌های لجستیک و حمل‌ونقل به‌شدت بالا رفته است.

برای نمونه، هزینه حمل هر کانتینر مواد اولیه از چین یا مالزی به ایران به حدود ۲۱ تا ۲۲ هزار دلار رسیده است. از طرف دیگر، بخشی از تخصیص‌های ارزی که پیش‌تر با نرخ حدود ۱۴۰ هزار تومان محاسبه می‌شد، اکنون به حدود ۱۹۰ هزار تومان رسیده است. برخی مواد، قطعات و ماشین‌آلات نیز در گروه‌های کالایی دوم و سوم قرار گرفته‌اند و باید با نرخ‌های بالاتر ارزی مثلاً ۲۶۰ هزار تومان تأمین شوند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت قیمت محصول نهایی ثابت بماند، اما تمام هزینه‌های تولید افزایش پیدا کند. اگر کسی وعده بدهد که با وجود این شرایط هیچ افزایشی در قیمت رخ نمی‌دهد، وعده واقع‌بینانه‌ای نداده است. آنچه باید کنترل شود، افزایش بی‌رویه قیمت، سوداگری و برهم خوردن تعادل بازار است.

آیا افزایش تولید می‌تواند در ادامه به کاهش قیمت‌ها در بازار آزاد منجر شود؟

قطعاً افزایش تولید یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد تعادل در بازار است. ما همواره تأکید کرده‌ایم که باید شرایطی فراهم شود تا تولید اقتصادی باشد و بنگاه‌ها در فرآیند تولید متحمل زیان نشوند. وقتی تولیدکننده بتواند با اطمینان بیشتری فعالیت کند، انگیزه لازم برای افزایش تولید نیز به وجود می‌آید. افزایش عرضه، رقابت میان تولیدکنندگان را بیشتر می‌کند و در نهایت می‌تواند به کاهش التهاب و تعدیل قیمت‌ها در بازار آزاد منجر شود.

خوشبختانه در بخش تایرهای سواری، تولید داخلی در ماه‌های اخیر رشد مناسبی داشته است. در مقایسه با چهار ماه ابتدایی سال، حدود ۳۱ درصد افزایش تولید داشته‌ایم و روند رشد همچنان ادامه دارد. هرچه موجودی تایر در بازار بیشتر باشد، امکان سوداگری و ایجاد کمبود مصنوعی کمتر خواهد شد. با وجود این، صنعت تایر همچنان از افزایش هزینه مواد اولیه و مشکلات تأمین آن گلایه دارد.

مهم‌ترین مانع تولید در شرایط فعلی چیست؟

یکی از مشکلات جدی ما تأمین مواد اولیه است. قیمت برخی مواد وابسته به مشتقات نفت در همین ماه گذشته تقریباً دو برابر شده است. این مواد سهم قابل توجهی در هزینه تولید تایر دارند. از سوی دیگر، هزینه‌های حمل‌ونقل و تأمین مواد از خارج نیز افزایش پیدا کرده است.

واردات هر یک کیلو مواد اولیه یک دلار و نیم هزینه برای تایرسازان دارد. این رقم در مقایسه با گذشته افزایش قابل توجهی داشته است. برخی مواد اولیه‌ای که امکان تولید آنها در داخل وجود داشت نیز به دلیل مشکلات تأمین با محدودیت مواجه شده‌اند.



پیشنهاد ما این است که برای تایر و مواد اولیه مورد نیاز این صنعت، تعرفه‌ای معقول در نظر گرفته شود تا هم تولیدکننده داخلی امکان رقابت داشته باشد و هم واردات کالاهایی که بازار به آنها نیاز دارد، با مانع غیرضروری مواجه نشود

در کنار این مسائل، محدودیت‌های انرژی هم می‌تواند تولید تایر را در ماه‌های آینده تحت تأثیر قرار دهد؟

بله، موضوع انرژی یکی از نگرانی‌های جدی صنعت است و باید از همین حالا برای آن برنامه‌ریزی کنیم. بویژه با توجه به احتمال افزایش محدودیت‌های برق در سال آینده، واحدهای تولیدی باید به سمت راهکارهایی مانند ایجاد نیروگاه‌های خورشیدی حرکت کنند. همچنین تأمین و ذخیره سوخت باید مورد توجه قرار بگیرد.

آیا تولید داخلی اکنون توان پاسخگویی به نیاز بازار تایرهای سواری را دارد یا همچنان به واردات وابسته هستیم؟

در بخش تایر سواری، ظرفیت تولید داخل به سطح قابل قبولی رسیده است. هم از نظر کمیت و هم از نظر کیفیت و استانداردهای فنی پیشرفت کرده‌ایم. به جرأت می‌توانم بگویم در بسیاری از سایزهای پرمصرف، دیگر نیازی به واردات نداریم و می‌توانیم نیاز بازار را از طریق تولید داخلی تأمین کنیم.

البته ما با اصل واردات مخالف نیستیم. ممکن است بخشی از مصرف‌کنندگان به دلایل مختلف، از جمله سلیقه یا نوع نیازشان، تایرهای وارداتی را ترجیح دهند. باید این امکان برای آنها وجود داشته باشد، اما واردات نیز باید در چارچوب تعرفه‌ای منطقی انجام شود. پیشنهاد ما این است که برای تایر و مواد اولیه مورد نیاز این صنعت، تعرفه‌ای معقول در نظر گرفته شود تا هم تولیدکننده داخلی امکان رقابت داشته باشد و هم واردات کالاهایی که بازار به آنها نیاز دارد، با مانع غیرضروری مواجه نشود.

شما معتقدید قیمت‌گذاری دستوری هم به تولیدکننده و هم به مصرف‌کننده آسیب زده است. این آسیب چگونه به مصرف‌کننده منتقل می‌شود؟

وقتی تولیدکننده نتواند هزینه‌های خود را پوشش دهد، ناچار به کاهش تولید، استقراض یا محدود کردن سرمایه‌گذاری می‌شود. این اتفاق در نهایت عرضه را کاهش می‌دهد و بازار را با کمبود و اختلاف قیمت مواجه می‌کند. در چنین شرایطی، ممکن است افرادی که توان مالی بیشتری دارند، کالا را در زمان مناسب خریداری و برای فروش در آینده نگهداری کنند. در نتیجه، مصرف‌کننده واقعی به جای آنکه مستقیماً از تولیدکننده خرید کند، ناچار می‌شود محصول را با قیمت بالاتر از بازار آزاد تهیه کند. بنابراین قیمت‌گذاری دستوری لزوماً به معنای حمایت از مصرف‌کننده نیست. بویژه در کالاهایی که بیش از ۷۰ درصد نیاز کشور از طریق تولید داخل تأمین می‌شود، باید در استفاده از این سیاست تجدیدنظر کرد. روش‌های دیگری هم برای کنترل قیمت وجود دارد که یکی از آنها ایجاد امکان واردات با تعرفه مشخص و قابل پیش‌بینی است.

تاریخچه شرکت‌ها

ایران‌خودرو؛ از پیکان تا تارا

شش دهه فراز و فرود یکی از خودروسازان ایران



گروه خودرو

تاریخ ایران‌خودرو به سال ۱۳۴۱ بازمی‌گردد؛ زمانی که احمد و محمود خیامی با تأسیس شرکت ایران ناسیونال، پایه‌های یکی از مهم‌ترین مجموعه‌های صنعتی کشور را بنا گذاشتند. فعالیت این شرکت در ابتدا با تولید و مونتاژ اتوبوس و مینی‌بوس آغاز شد، اما هدف بنیان‌گذاران آن فراتر از تولید خودروهای تجاری بود. آنها به دنبال ایجاد یک صنعت خودروسازی داخلی و پاسخگویی به نیاز رو به رشد بازار ایران بودند.

ایران ناسیونال در سال‌های اول با همکاری شرکت‌های خارجی، بویژه در زمینه تولید خودروهای تجاری، فعالیت خود را گسترش داد. نقطه عطف این مسیر در سال ۱۳۴۶ رقم خورد؛ زمانی که تولید خودروی پیکان با همکاری گروه خودروسازی روتس انگلستان آغاز شد. پیکان در مدت کوتاهی به یکی از شناخته‌شده‌ترین خودروهای بازار ایران تبدیل شد و نقش مهمی در شکل‌گیری فرهنگ استفاده از خودروی سواری در کشور داشت.

پیکان؛ آغاز یک صنعت

پیکان در مدل‌های مختلفی از جمله کار، لوکس، جوانان، استیشن و وانت تولید شد. استقبال از این خودرو، زمینه افزایش ظرفیت تولید و توسعه شبکه قطعه‌سازی داخلی را فراهم کرد. ایران ناسیونال در کنار تولید خودروهای سواری، فعالیت در حوزه خودروهای تجاری را نیز ادامه داد و به‌تدریج به یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های صنعتی ایران تبدیل شد. در دهه ۱۳۵۰، توسعه ساخت داخل و افزایش ظرفیت تولید در دستور کار شرکت قرار گرفت. با این حال، پس از انقلاب اسلامی، ساختار مالکیت و مدیریت مجموعه تغییر کرد و نام ایران ناسیونال به ایران‌خودرو تغییر یافت. با وجود شرایط اقتصادی و محدودیت‌های ناشی از جنگ تحمیلی، فعالیت تولیدی شرکت ادامه پیدا کرد.

ورود پژو و تنوع محصولات

پس از پایان جنگ، توسعه صنعت خودرو و افزایش تولید در اولویت قرار گرفت. همکاری با شرکت پژو فرانسه یکی از مهم‌ترین اتفاقات این دوره بود. تولید پژو ۴۰۵ در اواخر دهه ۱۳۶۰ آغاز شد و این خودرو به‌سرعت جایگاه قابل توجهی در بازار ایران به دست آورد. در ادامه، پژو پارس در سال ۱۳۷۹ به سبد محصولات شرکت اضافه شد. این خودرو با تکیه بر پلتفرم پژو ۴۰۵ و طراحی متفاوت، به یکی از محصولات پرطرفدار بازار تبدیل شد. تولید پژو ۲۰۶ نیز در همین دوره، تنوع محصولات ایران‌خودرو را افزایش داد. این خودرو به دلیل طراحی، ابعاد و ویژگی‌های فنی، توانست مخاطبان متفاوتی را جذب کند.

رؤیای خودروی ملی

یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ایران‌خودرو، طراحی و تولید خودرویی با هویت ایرانی بود. نتیجه این برنامه در سال ۱۳۸۰ با معرفی سمند نمایان شد. سمند به‌عنوان اولین خودروی ملی معرفی شد و آغازگر مسیری تازه در توسعه محصولات اختصاصی شرکت بود. در سال‌های بعد، خانواده سورن نیز بر پایه همین تجربه توسعه یافت. پس از سمند، محصولات دیگری مانند رانا، دنا و دنا پلاس به سبد تولیدی شرکت اضافه شدند. این محصولات نشان‌دهنده تلاش برای افزایش سهم طراحی و مهندسی داخلی در توسعه خودروهای جدید بودند. در سال‌های بعد نیز تارا به‌عنوان یکی از محصولات جدید ایران‌خودرو معرفی شد که با هدف پاسخگویی به نیازهای بازار در کلاس سدان توسعه پیدا کرد.

تحریم‌ها و تغییر مسیر همکاری‌ها

همکاری‌های بین‌المللی ایران‌خودرو در دهه‌های بعد ادامه یافت. مشارکت با رنو برای تولید تندر ۹۰ و همکاری مجدد با پژو از جمله برنامه‌های مهم شرکت بود. با این حال، بازگشت تحریم‌های بین‌المللی در سال ۱۳۹۷ و خروج برخی شرکای خارجی، روند همکاری‌ها و تأمین قطعات را تحت تأثیر قرار داد. در این شرایط، توسعه توان داخلی و استفاده از ظرفیت قطعه‌سازان کشور اهمیت بیشتری پیدا کرد.

فصل تازه مدیریت

یکی از مهم‌ترین تحولات تاریخ ایران‌خودرو در بهمن‌ماه ۱۴۰۳ اتفاق افتاد؛ زمانی که با تغییر ترکیب هیأت‌مدیره، مدیریت این شرکت به بخش خصوصی منتقل شد. این تحول، فصل تازه‌ای در ساختار مدیریتی بزرگ‌ترین خودروساز کشور رقم زد و موضوعاتی مانند افزایش بهره‌وری، بهبود کیفیت، توسعه محصولات جدید و نوسازی خطوط تولید را در مرکز توجه قرار داد. ایران‌خودرو امروز پس از بیش از شش دهه فعالیت، مجموعه‌ای با تجربه گسترده در تولید خودروهای سواری و تجاری، طراحی و مهندسی و همکاری با شبکه قطعه‌سازی کشور است. مسیر آینده این شرکت به توانایی آن در ارتقای کیفیت، توسعه فناوری، افزایش رقابت‌پذیری و حضور مؤثرتر در بازارهای صادراتی وابسته است؛ مسیری که می‌تواند ادامه‌دهنده تاریخی باشد که با تولید پیکان آغاز شد و به توسعه محصولات جدید رسید.

منبع: دانشنامه ویکیجو، تاریخچه ایران‌خودرو

مینی‌ون ۵۱۹ اسب بخاری با فناوری هواوی

استلاتو V8 با قوای محرکه تمام‌برقی و قابلیت‌های پیشرفته رفاهی و ایمنی به بازار چین می‌آید

ترجمه

گروه خودرو













برند استلاتو، زیرمجموعه گروه خودروسازی بایک و عضو ائتلاف HIMA، از جدیدترین محصول پرچمدار خود با نام V8 رونمایی کرد. این مینی‌ون لوکس در ۷ تیپ مختلف و با قوای محرکه تمام‌برقی و برادفزا عرضه می‌شود و از فناوری‌های پیشرفته هواوی در بخش رانندگی هوشمند بهره می‌برد.

شرکت استلاتو در تاریخ ۲۰ نوامبر، مینی‌ون بزرگ و لوکس V8 را به صورت رسمی در بازار چین معرفی کرد. این خودرو که در جایگاه محصول پرچمدار این برند قرار می‌گیرد، با ترکیبی از فناوری‌های ارتباطی، امکانات رفاهی پیشرفته و سامانه‌های هوشمند، قصد دارد سهمی از بازار خودروهای چندمنظوره لوکس را به خود اختصاص دهد. استلاتو V8 در مجموع با ۷ تیپ مختلف عرضه می‌شود و خریداران می‌توانند از میان نسخه‌های تمام‌برقی و برادفزا، همچنین مدل‌های دیفرانسیل عقب و چهارچرخ محرک، گزینه مورد نظر خود را انتخاب کنند.

طراحی بزرگ و جادار

استلاتو V8 از نظر ابعاد، خودرویی بزرگ و جادار محسوب می‌شود. طول این مینی‌ون به ۵,۳۳۵ میلی‌متر، عرض آن به ۲,۰۰۵ میلی‌متر و ارتفاع آن به ۱,۸۰۵ میلی‌متر می‌رسد. فاصله محوری ۳,۲۵۰ میلی‌متری نیز فضای مناسبی برای سرنشینان سه ردیف صندلی فراهم می‌کند. چیدمان کابین به صورت ۲+۲+۳ طراحی شده است و ظرفیت حمل ۷ سرنشین را دارد. در نمای بیرونی، طراحان از زبان طراحی موسوم به «حلقه ستاره‌ای هارمونی» استفاده کرده‌اند. بخش جلویی خودرو نیز با طرحی بسته و الهام‌گرفته از پوزه نهنگ شکل گرفته است. یکی از نکات قابل توجه در طراحی بدنه، ضریب درگ ۰,۲۲۶ است که برای خودرویی با این ابعاد، عدد قابل توجهی به شمار می‌رود. درهای کشویی برقی از دیگر ویژگی‌های کاربردی این مینی‌ون هستند که حداکثر تا ۷۳۰ میلی‌متر باز می‌شوند. ارتفاع ورودی کابین نیز تنها ۳۸۰ میلی‌متر است تا سوار و پیاده شدن سرنشینان، به‌خصوص کودکان و افراد سالمند، آسان‌تر باشد.

کابین هوشمند با نمایشگرهای متعدد

فضای داخلی استلاتو V8 با طراحی یکپارچه و الهام‌گرفته از کابین‌های مدرن خودروهای لوکس شکل گرفته است. در این بخش، مجموعه‌ای از سه نمایشگر، در کنار جدیدترین نسخه سیستم کابین هوشمند HarmonyOS هواوی قرار گرفته‌اند.

ارتباط با تجهیزات خانه هوشمند، امکان تعامل خودرو با سیستم‌های خانگی و حتی اتصال به کنسول بازی نینتندو سوئیچ از جمله قابلیت‌های ارتباطی این خودرو هستند. به این ترتیب، کابین V8 تنها فضایی برای جابه‌جایی سرنشینان نیست و امکاناتی فراتر از یک خودروی معمولی را در اختیار آنها قرار می‌دهد.

سیستم صوتی Huawei Sound با ۲۵ بلندگو و توان خروجی ۲,۰۸۰ وات، وظیفه پخش صدا را برعهده دارد. برای سرنشینان عقب نیز یک نمایشگر ۲۱,۴ اینچی در سقف تعبیه شده است تا امکان تماشای محتوای تصویری در طول سفر فراهم باشد.

تمام صندلی‌ها با چرم ناپا پوشانده شده‌اند. با این حال، بخش اصلی امکانات رفاهی به ردیف دوم اختصاص دارد. صندلی‌های این قسمت از ساختار ۱۶ لایه بهره می‌برند و با طراحی موسوم به Zero Gravity، شرایط مناسبی برای استراحت سرنشینان فراهم می‌کنند.

این صندلی‌ها قابلیت تنظیم در زوایای ۴۵، ۹۰ و ۱۸۰ درجه را دارند و علاوه بر چرخش، می‌توانند در امتداد یک ریل ۱,۰۵۶ میلی‌متری به صورت عرضی جابه‌جا شوند. چنین قابلیتی امکان تغییر چیدمان فضای داخلی و تنظیم موقعیت صندلی‌ها متناسب با نیاز سرنشینان را فراهم می‌کند.

دو نسخه تمام‌برقی و برادفزا

استلاتو V8 در هر دو نسخه تمام‌برقی و برادفزا، از پلتفرم ولتاژ بالای ۸۰۰ ولتی استفاده می‌کند. این معماری علاوه بر بهبود عملکرد سیستم انتقال قدرت، امکان شارژ سریع‌تر باتری را نیز فراهم کرده است.

نسخه تمام‌برقی به باتری لیتیوم سه تایی ۱۲۰ کیلووات‌ساعتی ساخت شرکت CATL مجهز شده و در دو پیکربندی دیفرانسیل عقب و چهارچرخ محرک به فروش می‌رسد.

قدرت خروجی نسخه دیفرانسیل عقب ۲۲۷ کیلووات معادل ۳۰۵ اسب بخار است؛ در حالی که مدل چهارچرخ محرک توان ۳۸۷ کیلووات معادل ۵۱۹ اسب بخار تولید می‌کند. حداکثر برد حرکتی این نسخه طبق استاندارد CLTC به ۸۳۰ کیلومتر می‌رسد. همچنین با استفاده از فناوری شارژ سریع، تنها در ۱۵ دقیقه می‌توان انرژی مورد نیاز برای پیمایش ۴۰۰ کیلومتر را به باتری اضافه کرد.

در مقابل، نسخه برادفزا از یک موتور بنزینی ۱,۵ لیتری توربوشارژ به‌عنوان افزایش‌دهنده برد استفاده می‌کند. برای این مدل دو ظرفیت باتری ۵۶ و ۷۵,۴ کیلووات‌ساعتی در نظر گرفته شده است. حداکثر برد ترکیبی این نسخه طبق استاندارد CLTC به ۱,۴۶۵ کیلومتر می‌رسد که نشان‌دهنده تمرکز استلاتو بر کاهش نگرانی‌های مربوط به پیمایش در سفرهای طولانی است.

رانندگی هوشمند هواوی و آمادگی برای خودران سطح ۳

یکی از مهم‌ترین بخش‌های فنی استلاتو V8، مجموعه سامانه‌های رانندگی هوشمند آن است. این خودرو بر پایه معماری آماده برای رانندگی خودران سطح ۳ توسعه‌یافته و به ۳۸ حسگر پیشرفته مجهز شده است. در میان این تجهیزات، ۴ حسگر لیدار نیز دیده می‌شود که وظیفه شناسایی محیط اطراف و جمع‌آوری اطلاعات دقیق از مسیر را بر عهده دارند. در بخش شاسی نیز استلاتو از پلتفرم Tuling هواوی استفاده کرده است.

سیستم تعلیق جلو از نوع دابل ویشبون و در محور عقب از ساختار مستقل پنج‌اتصالی بهره می‌برد. فنرهای بادی دو محفظه‌ای نیز برای بهبود کیفیت سواری و تنظیم ارتفاع خودرو در نظر گرفته شده‌اند. یکی دیگر از تجهیزات قابل توجه V8، فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب است که به صورت استاندارد ارائه می‌شود. این سیستم امکان چرخش چرخ‌های عقب تا ۱۲ درجه در هر دو جهت را فراهم می‌کند. علاوه بر آن، قابلیت حرکت خرچنگی (Crab Walk) نیز در این خودرو وجود دارد که با چرخاندن چرخ‌ها در یک جهت مشخص، امکان حرکت مورب خودرو را فراهم می‌کند؛ قابلیتی که می‌تواند هنگام پارک کردن یا عبور از فضاهای محدود کاربرد داشته باشد. در مجموع، استلاتو V8 را می‌توان نمونه‌ای از تلاش خودروسازان چینی برای ترکیب فضای جادار یک مینی‌ون خانوادگی با فناوری‌های پیشرفته خودروهای برقی و لوکس دانست. حضور سامانه‌های هوشمند هواوی، معماری ۸۰۰ ولتی، برد حرکتی بالا و امکانات رفاهی ردیف دوم، این محصول را به رقیبی قابل توجه در بازار مینی‌ون‌های لوکس چین تبدیل می‌کند.