خبر خودرو

واردات خودروهای کارکرده از منطقه آزاد اردبیل امکان‌پذیر شد



مدیرعامل منطقه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل از اخذ مجوز واردات خودروهای پنج سال کارکرده و امکان پلاک‌گذاری دائمی برای آنها خبر داد.

اسلام محمدی افزود: «پیشتر مجوز پلاک‌گذاری و ترخیص خودروهای صفر کیلومتر از منطقـه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل اخذ شده بود و فرآیند آن همچنان ادامه دارد.»

اوبا اشاره به اهمیت اخذ این مجوز در توسعه منطقه بیان کرد: «این دستاورد، دامنه انتخاب متقاضیان خودروهای خارجی را گسترده می‌کند و امکان بهره‌مندی از خودروهای خارجی باکیفیت و با قیمت مناسب‌تر را برای شهروندان فراهم می‌سازد.»

به گزارش ایرنا، مدیرعامل منطقـه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل با تأکید بر تداوم پیگیری‌ها برای تسهیل فرآیندها اضافه کرد: «این مجوز، گام مهمی در تکمیل سبد خدمات خودرویی منطقه محسوب می‌شود.»

محمدی ادامه داد: «منطقـه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل تمام تلاش خود را بـرای فراهم‌کردن شـرایط بهتر برای سرمایه‌گذاران و شـهروندان به کار می‌گیرد و این روند با جدیت ادامه خواهد یافت.»

او افزود: «فراهم شدن امکان تردد خودروها در محدوده استان گامی مهم در مسیر فعال‌سازی ظرفیت‌های منطقه آزاد و بهره‌مندی مردم از مزایای آن است و به رونق تجارت، سرمایه‌گذاری، فعالیت‌های اقتصادی و اشتغال در منطقه کمک می‌کند.»

محمدی با اشاره به اینکه مردم استان باید از ظرفیت‌های ایجاد شده در منطقه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل نهایت اسـتفاده را ببرند، گفـت: «جذب سـرمایه‌گذار داخلی و خارجی در کنـار واردات کالاهای اساسـی و خـودرو از اولویت‌های تعیین‌شده برای منطقه آزاد تجاری و صنعتی اردبیل است.»

خودروی داخلی

اطلس اتوماتیک E پلاس هاچ‌بک شهری بازار خودرو



اطلـس اتوماتیـک E پـلاس یکی از نسـخه‌های مجهز خانواده اطلس اسـت کـه بـا تغییراتـی در بخـش تجهیـزات رفاهـی و اسـتفاده از جعبه‌دنده اتوماتیک CVT به بازار عرضه شـده اسـت. این خـودرو در واقع نسـخه به‌روزرسانی‌شـده خانواده کوییک محسوب می‌شود که با تغییراتی در طراحی چراغ‌ها، جلوپنجره، سـپرها و فضای داخلی، ظاهر متفاوتی نسـبت به نسـل قبلی خود دارد. اطلس E پلاس با بدنه هاچ‌بک و ابعاد جمع‌وجور، در گروه خودروهای شـهری قرار می‌گیرد و از نظر فنی به پیشـرانه M15i مجهز شده است.

مشخصات فنی و عملکرد

اطلس اتوماتیک E پلاس از پیشرانه چهارسیلندر ۱.۵ لیتری M15i با حجم دقیق ۱۴۹۷ سی‌سی و ۸ سوپاپ بهره می‌برد. این موتور تنفس طبیعی با فناوری زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها (VVT)، توانایی تولید ۱۹۱ اسب‌بخار قدرت در دور موتور ۵۲۵۰ و حداکثر گشـتاور ۱۳۷ نیوتن‌متر در دور موتور ۴۰۰۰ را دارد. نیروی تولیدی پیشرانه از طریق گیربکس اتوماتیک CVT با قابلیت شبیه‌سازی ۶ دنده به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو حدود ۱۲.۷ ثانیه و حداکثر سرعت آن نزدیک به ۱۷۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مصرف سـوخت ترکیبی نیز حدود ۷.۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. وزن تقریبی ۱۱۴۰ کیلوگرمی، باک سوخت ۴۲ لیتری و حجم صندوق عقب ۲۸۵ لیتری از دیگر مشخصات این هاچ‌بک محسوب می‌شوند.

امکانات و تجهیزات

اطلس اتوماتیک E پلاس در بخش تجهیزات رفاهی و ایمنی به امکاناتی مانند دو کیسـه هوای راننده و سرنشین جلو، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سـربالایی، ترمز ABS و EBD و سیستم هشدار ترمز اضطراری مجهز شـده است. در بخش رفاهی نیز نمایشگر لمسی ۷ اینچی، دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع نیمه‌اتوماتیک، کروز کنترل و محدودکننده سـرعت، ورود بدون کلید و اسـتارت دکمه‌ای بـرای آن در نظر گرفته شده است. سانروف، آینه‌های جانبی تاشونده برقی مجهز به گرمکن، سنسور باران، رادار تشخیص نقطه کور، شیشه‌های دودی عقب، تریم داخلی دورنگ و روکش ترکیبی چـرم و پارچه صندلی‌هـا از دیگر تجهیـزات این نسخه هستند. از نظر طراحی ظاهری، اطلس با چراغ‌های جلو و عقب بازطراحی‌شده، جلوپنجره بزرگ‌تر و سپرهای متفاوت، چهره‌ای متمایز از کوییک دارد. در فضای داخلی نیز تغییراتی در داشبورد، غربیلک فرمان و تریم کابین ایجاد شده است، هرچند ساختار کلی اتاق همچنان به خانواده X200 شباهت دارد.

قیمت در بازار

بررسـی قیمت‌هـا در ۳ آذر ۱۴۰۵ نشـان می‌دهـد اطلس اتوماتیک E پلاس مدل ۱۴۰۵ در بـازار آزاد حدود ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیـون تومـان قیمت‌گذاری شـده اسـت. قیمت کارخانه‌ای این نسخه در جدول‌های موجود حدود ۱ میلیارد و ۴۴۲ میلیون تومان ثبت شده است. به این ترتیب، اختلاف قیمت بازار و کارخانه بـه حدود ۱ میلیـارد و ۷۵۸ میلیون تومان می‌رسد؛ فاصله‌ای که نشان‌دهنده شکاف قابل توجه میان نرخ عرضه و قیمت معاملات بـازار آزاد این هاچ‌بک اتوماتیک است.

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

گواهی اسقاط ۱۰۰ میلیونی شد

ارزش اسقاط هر خودروی فرسوده به ۳۰۰ میلیون تومان رسید



گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

قیمت گواهـی اسـقاط خودروهای فرسـوده سـرانجام از ۶۰ میلیـون به ۱۰۰ میلیـون تومان افزایش یافت؛ تصمیمـی که پس از چند هفته بررسـی و گمانه‌زنی، از دوم آذرماه در سـامانه ستاد نوسـازی ناوگان حمل‌ونقل اجرایی شده اسـت. با این تغییر، ارزش سـه گواهی اسقاط اختصاص‌یافته به هر خودروی فرسـوده به ۳۰۰ میلیون تومان می‌رسـد؛ رقمی که در مقایسه با مبلغ پیشـین ۱۸۰ میلیون تومانـی، افزایش ۱۲۰ میلیون تومانی را نشـان می‌دهد. حسـن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسـقاط خودرو کشور، با اعلام این خبر گفته است: «نرخ جدید پس از بررسی‌های کارشناسی و با توجه به شرایط بازار تعیین شـده است.» محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده نیز در گفت‌وگو با «ایران» اجرای این تصمیم را تأیید کرده و از آغاز پرداخت عوارض با نرخ جدید خبر داده است.

افزایش قیمت گواهی اسقاط در شرایطی اتفاق افتاده که تا همین چند روز پیش، هنوز مشخص نبود پیشـنهاد تغییر نرخ به مرحله اجرا برسد. حاتمی پیش‌تـر در گفت‌وگو با «ایـران» اعلام کرده بود: «پیشنهاد افزایش قیمت گواهی از ۶۰ میلیون به ۱۰۰ میلیون تومان در سـتاد نوسازی ناوگان، سازمان حمایت و وزارت صمت در دست بررسی است و هنوز تأیید نهایی نشده است.» حالا امـا این پیشـنهاد از مرحله بررسـی عبور کرده و نرخ جدید در سامانه اعمال شده است؛ تغییری که هم برای مالکان خودروهای فرسوده و هم برای واردکنندگان و خودروسازانی که باید تعهدات اسقاط خود را انجام دهند، اهمیت دارد.

نرخ جدید در سامانه اعمال شد

حاتمی در توضیح چگونگی اعمال نرخ جدید به «ایران»، گفت: «براسـاس مـاده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه، فرآیند قیمت‌گذاری گواهی اسقاط برعهده انجمن صنفی است. پرداخت عوارض اسـقاط نیز از طریق سـامانه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و از سـوی خودروسـازان و واردکنندگان انجام می‌شود. ما نرخ اعلام‌شده از سـوی انجمن را در سامانه اعمال می‌کنیم تا واردکننـدگان و خودروسـازان بتوانند عوارض خود را پرداخت کننـد.» او با تأییـد اینکه نرخ جدید از روز دوشنبه در سامانه قرار گرفته است، افزود: «این نرخ بازنگری شده و اکنون در سامانه اعمال می‌شود. خودروسازان و واردکنندگان نیز در حال پرداخت عوارض اسقاط و انجام مراحل شماره‌گذاری خودروهای خود هستند.» به این ترتیب، افزایش قیمت صرفاً در حد یک مصوبه یا اعلام نظر صنفی باقی نمانده و فرآیند اجرایی آن نیز آغاز شده است.

تکلیف درخواست‌های قبلی چه می‌شود؟

با این حال، یکی از پرسـش‌های مهـم پس از تغییر نرخ، وضعیت درخواست‌هایی است که پیش از دوم آذرماه ثبت شده‌اند. بویژه آن دسته از واردکنندگانی کـه پیش‌تر برای تأمین گواهی اسقاط اقدام کرده‌اند، اما هنوز مراحل واردات یا شماره‌گذاری خودروهای‌شان به پایان نرسیده است. آیا این گروه باید گواهی‌های خود را با نرخ جدید تأمین کنند یا درخواسـت‌های قبلی با همان شرایط گذشته محاسبه می‌شوند؟

مدیر سـتاد نوسـازی ناوگان در پاسـخ به این پرسـش توضیـح داد: «تاریخ ثبت سـفارش واردات، به‌تنهایی مبنای تعیین تکلیف گواهی اسقاط نیست و ثبت درخواست خرید در سامانه اهمیت دارد. مبنای کار ما ثبت سفارش نیست. کسانی که از قبل برای اسقاط درخواست داده و فرآیند خرید گواهی را در سامانه انجام داده‌اند، درخواست‌شان تأمین شده اسـت. اگر کسی پیش‌تر درخواست خرید ثبت کرده، اما گواهی او تأمین نشده باشد، باید بررسی کنیم که چه مشکلی در این فرآیند وجود داشته است.»

حاتمـی ادامـه داد: «در حـال حاضـر درخواست‌هایی که برای خرید در سامانه ثبت شده‌اند، تأمین شده‌اند و درخواست‌های جدید نیز براساس شـماره شاسـی‌های اعلام‌شده، گواهی اسقاط دریافت می‌کنند.»

مراکز اسقاط از افزایش قیمت سود نمی‌برند

در سـوی دیگر این تغییر، انجمن صنفی مراکز اسقاط قرار دارد که مسئولیت اعلام نرخ جدید را بر عهده گرفته است. حسن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسـقاط خودرو کشور، در گفت‌وگو با ایسـنا با اشـاره به مـاده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه گفته اسـت: «مسئولیت قیمت‌گـذاری کالاهـای تولیدی کـه از دولت ارز یا تسـهیلات دریافت نمی‌کننـد، بر عهده انجمن صنفی است. پس از برگزاری جلسات، نشست‌ها و بررسی‌های کارشناسی، نرخ گواهی اسـقاط با توجه به شـرایط بازار به ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است.»

کریمیان درعین حال تأکید کرد: «افزایش قیمت گواهی به معنای منتفع شدن مراکز اسقاط از این تغییر نیست.»

او گفته اسـت: «افزایش قیمت گواهی اسقاط هیچ‌گونه منفعت مالی برای مراکز اسـقاط به همراه نـدارد، بلکه به دلیل نیاز به سـرمایه در گردش بیشتر، با ضرر و زیان نیز همراه است.»

براساس اعلام انجمن صنفی، مصوبه افزایش قیمـت از دوم آذرمـاه ۱۴۰۵ اجرایـی شـده و تولیدکننـدگان و خودروسـازان می‌توانند با مراجعه به سامانه ستاد نوسازی، گواهی اسقاط مورد نیاز خود را عرضه و خریداری کنند. با نرخ تازه، ارزش سـه گواهی مربوط به هر خودروی فرسوده به ۳۰۰ میلیون تومان رسیده است؛ در حالی که این رقم پیش از این ۱۸۰ میلیون تومان بود. به بیان دیگر، سهم در نظر گرفته‌شده برای مالکان خودروهای فرسوده ۱۲۰ میلیون تومان افزایش یافته است.

> محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده: گواهی اسقاط از روز دوشنبه ۱۰۰ میلیونی شد. نرخ جدید از روز دوم آذر در سامانه اعمال شده و خودروسازان و واردکنندگان نیز در حال پرداخت عوارض اسقاط و انجام مراحل شماره‌گذاری خودروهای خود هستند

نوسازی ناوگان شتاب خواهد گرفت؟

برش

افزایش قیمت گواهی اسـقاط را نباید به‌تنهایی معادل شتاب گرفتن نوسازی ناوگان دانست. این تغییر از یک سـو می‌تواند انگیزه مالی مالکان برای تحویل خودروهای فرسوده را افزایش دهد و از سوی دیگر، هزینه انجام تعهدات اسقاط را برای خودروسازان و واردکنندگان بالا می‌برد. اینکه کدامیک از این دو اثر پررنگ‌تر خواهد بود، به نحوه اجرای طرح، توان مالی مراکز اسقاط و استمرار تقاضا برای خروج خودروهای فرسوده بستگی دارد. در نهایت، معیار موفقیت این تصمیم نه فقط افزایش ارزش گواهی‌ها، بلکه تعداد خودروهایی است که واقعاً از چرخه تردد خارج می‌شوند.

خودروهایی که با وجود توان فنی بالا، نتوانستند سهمی درخور توجه از بازار به دست بیاورند

۱۲ خودروی اسپرت که خریدار پیدا نکردند

ترجمه

گروه خودرو

در دنیای خودرو، همیشـه مدل‌هایی وجود دارند که با وجود توان فنی بالا، طراحی جذاب و قابلیت‌های رانندگی قابل توجه، زیر سایه نام‌های مشهورتر باقی می‌مانند.
از کوپه‌هـای خـاص آلمانی تا سـدان‌های قدرتمنـد و خودروهای اسـپرت هیبریدی، این ۱۲ مدل با وجود ویژگی‌های قابل توجه، نتوانستند آن‌طور که شایسته‌شان بود در بازار آمریکا خریدار پیدا کنند.



آلفارومئو 4C
اسپرت ایتالیایی با روحیه‌ای متفاوت

آلفارومئو 4C از همان ابتدا خودرویی متفـاوت بود. این مدل در واقع اولین گام جدی آلفارومئو برای بازگشت به بازار آمریکا محسوب می‌شد؛ بازاری که هنوز با محصولات این برند ایتالیایی چندان آشنا نبود.

4C به یک پیشرانه چهارسـیلندر ۱٫۷۵ لیتری توربوشارژ مجهز شـده بود و برخلاف بسیاری از خودروهای اسـپرت آن دوران، خبـری از موتورهای حجیـم V6 یا V8 در آن نبود.



آئودی TT RS
قدرتی که در سایه گلف R ماند

آئودی TT یکی از کوپه‌های شناخته‌شده این برند آلمانی است که در سه نسل توانست طرفداران خاص خود را پیدا کند. با این حال، نسخه TTRS هیچ‌وقت به اندازه‌ای که انتظار می‌رفت مورد توجه قرار نگرفت.

نسل سوم این خودرو از پیشرانه پنج‌سیلندر ۲٫۵ لیتری توربوشارژ بهره می‌برد که ۳۹۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد. با چنین مشخصاتی، TT RS خودروی کندی نبود؛ اما سواری نسبتاً خشـک و فضای محدود کابین از جمله انتقادهایی بودند که خریداران مطرح می‌کردند.



آکورا NSX
سوپراسپرتی که زودتر از زمان خود رسید

نسل اول آکورا NSX به یکی از نمادهای صنعت خودروی ژاپن تبدیل شد، اما نسـل دوم آن که در سـال ۲۰۱۶ معرفی شد، نتوانست همان جایگاه را تکرار کند.

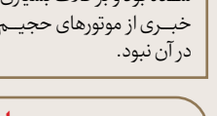
این خودرو از ترکیب یک پیشرانه V۶ توئین‌توربو و دو موتور الکتریکی اسـتفاده می‌کرد و در نسخه استاندارد ۵۷۳ اسـب‌بخار قدرت داشت. این رقم در نسـخه نهایی Type S به ۶۰۲ اسب‌بخار افزایش پیدا کرد.



ب‌ام و M8
کوپه‌ای قدرتمند در بازاری شلوغ

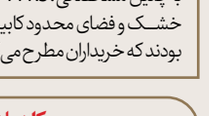
سری 8 ب‌ام و در مجموع یکی از محصولات کمتر دیده‌شده این برند بود، اما نسخه M8 بیش از سـایر اعضای خانواده در حاشیه قرار گرفت. این خودرو با پیشرانه ۴٫۴ لیتری V8 توئین‌توربو، در نسخه استاندارد ۵۹۱ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد.

نسخه Competition نیز با افزایش قدرت به ۶۱۷ اسب‌بخار، عملکردی حتی جدی‌تر داشت.



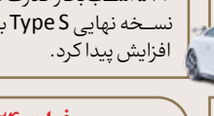
کادیلاک ATS-V
رقیبی جدی برای آلمانی‌ها

امروزه بیشـتر توجـه علاقه‌منـدان به محصـولات قدرتمند کادیلاک معطـوف بـه CT4-V و CT5-V بلک‌وینگ اسـت؛ خودروهایی که حتی با گیربکس دسـتی عرضه می‌شوند. با این حال، پیش از ورود این مدل‌هـا، کادیلاک ATS-V یکی از سدان‌های اسپرت قابل توجه بازار بود. این خودرو از پیشرانه ۳٫۶ لیتری V6 توئین‌توربو استفاده می‌کرد که ۴۶۴ اسـب‌بخار قـدرت و ۶۰۳ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد.



فیات ۱۲۴ اسپایدر آبارث
رودستری کوچک با شخصیت ایتالیایی

فیات ۱۲۴ اسپایدر یکی از خودروهای متفاوتی بود که بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۹ در آمریکا عرضه شد. این خودرو با استفاده از پلتفرم مزدا MX-5 ساخته شده بود و نسخه آبارث آن با تمرکز بیشتر بر عملکرد، جذابیت بالاتری برای علاقه‌مندان داشت. پیشرانه ۱٫۴ لیتری توربوشـارژ چهارسـیلندر این مدل ۱۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۹ نیوتن‌متر گشـتاور تولید می‌کـرد و نیرو از طریق گیربکس دستی شش‌سرعته به چرخ‌های عقب منتقل می‌شد.



هوندا CR-Z
ترکیب غیرمعمول موتور برقی و گیربکس دستی

هوندا CR-Z قرار نبـود جایگزین کاملی بـرای CRX قدیمی باشد، اما تلاش متفاوتی برای ترکیب یک هاچ‌بک اسپرت با فناوری هیبریدی به شمار می‌رفت. این خودرو بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ در آمریکا عرضه شد و یکی از معدود خودروهای هیبریدی بـازار بود کـه امکان سـفارش گیربکس دسـتی داشت. پیشرانه ۱٫۵ لیتری بنزینی در کنار موتور الکتریکی، ابتدا ۱۲۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کرد.



اینفینیتی Q50 رد اسپرت ۴۰۰
سدان قدرتمندی که جدی گرفته نشد

اینفینیتـی Q50 را نمی‌تـوان خودرویی کاملاً شکسـت‌خورده دانسـت؛ چراکه طی ۱۱ سـال حضور در بازار آمریکا حدود ۲۸۸ هزار دستگاه از آن فروخته شـد. با این حال، نسخه رد اسپرت ۴۰۰ هیچ‌وقت به اندازه رقبایی مانند ب‌ام و M340i و مرسدس AMG C43 مورد توجه قرار نگرفت.

این مدل از پیشـرانه ۳ لیتری V6 توئین‌توربو بهره می‌برد که ۴۰۰ اسـب‌بخار قدرت و ۴۷۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد.



جگوار XFR-S
سدان ۵۵۰ اسب‌بخاری با تولید محدود

شاید بسیاری از علاقه‌مندان ندانند جگوار زمانی نسخه‌ای بسیار قدرتمند از سدان XF تولید کرده است.

XFR-S تنها در سال ۲۰۱۴ عرضه شـد و به پیشرانه V8 سوپرشارژ مجهز بـود. این موتـور ۵۵۰ اسـب‌بخار قـدرت و ۶۸۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد. جگوار تنها ۱۰۰ دستگاه از این خودرو را تولید کرد؛ موضوعی که XFR-S را به یکی از کمیاب‌ترین سدان‌های اسـپرت این برند تبدیل کرده است.



لکسوس RC F
فرمول کلاسیک اسپرت‌سازی

یک کوپه دیفرانسیل عقب با موتور V8 تنفس طبیعی؛ ترکیبی که روی کاغذ برای جلب توجه علاقه‌مندان کافی به نظر می‌رسد. با این حال، لکسـوس RC F نتوانسـت به موفقیت مورد انتظار برسد. پیشرانه ۵ لیتری V8 این خودرو ۴۷۲ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد و شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۴٫۲ ثانیه بود. لکسوس بعدها نسخه Track Edition را نیز معرفی کرد.



پولستار 1
کوپه هیبریدی که فرصت درخشش پیدا نکرد

پولسـتار 1 یکی از خاص‌تریـن محصولات این برند سـوئدی بود که مـدت کوتاهی پس از معرفی پولسـتار بـه عنوان یک خودروساز مستقل در سال ۲۰۱۷ معرفی شد. طراحی بدنه آن با الهام از زبان طراحی ولوو شکل گرفته بود و ترکیبی از ظرافت و ویژگی‌های اسپرت را به نمایش می‌گذاشت. این کوپه به یک پیشـرانه ۲ لیتری چهارسـیلندر مجهز بود که هـم از توربوشـارژر و هم از سوپرشارژر استفاده می‌کرد.



کیا استینگر GT
سدان اسپرتی که زود از بازار رفت

کیا استینگر یکی از جاه‌طلبانه‌ترین محصولات تاریخ این خودروساز کره‌ای بود. سدان دیفرانسیل عقب با طراحی جذاب که مستقیماً رقبای آلمانی را هدف قرار می‌داد، اما عمر چندان طولانی نداشت.

نسخه GT به پیشرانه ۳٫۳ لیتری V6 توئین‌توربو مجهز بود که ۳۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کرد. گیربکس هشت‌سـرعته اتوماتیک نیز وظیفه انتقال نیرو را بر عهده داشت. شـتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت این خودرو تنها ۴٫۷ ثانیه بود.



تاریخچه شرکت‌ها

کرمان موتور از دوو تا نشان KMC

مسیر سه‌دهه‌ای یک خودروساز خصوصی از مونتاژ خودروهای خارجی تا توسعه محصول ایرانی



روایت کرمـان موتور بخشـی از تاریخ خودروسـازی خصوصی ایران اسـت؛ شـرکتی که فعالیت خود را در دهه ۱۳۷۰ در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم آغاز کرد و در سه دهه، از مونتاژ محصولات خارجی به سمت توسعه نشان تجاری و طراحی محصول حرکت کرد.

آغاز در بم

کرمان موتور در اسـفند ۱۳۷۳ به ثبت رسید. استقرار این مجموعه در ارگ جدید بم با هدف ایجاد ظرفیت صنعتی و اشـتغال در منطقه دنبال می‌شـد. فعالیت شرکت ابتدا با واردات خودروهای دوو کره جنوبی آغاز شد، اما ایجاد زیرسـاخت تولید نیز در دستور کار قرار گرفت. در سال ۱۳۷۵ خط تولید دوو سیلو راه‌اندازی شد و جوشکاری بدنه، رنگ و مونتاژ نهایی در کارخانه بم انجام گرفت. دوو ماتیز نیز در سـال ۱۳۷۹ به سبد محصولات اضافه شـد و به‌عنوان خودرویی کوچک و کم‌مصرف مـورد توجه بازار قرار گرفـت. پس از تغییر مالکیت دوو و انتقال آن به جنرال موتورز، همکاری دو طرف تحت تأثیر تحریم‌ها متوقف شد و کرمان موتور به‌دنبال شرکای تازه رفت.

تغییر شریک، تداوم تولید

در میانه دهه ۱۳۸۰، همکاری با شـرکت چینی لیفان زمینـه ورود محصولات تازه به خطـوط تولید را فراهم کرد. قرارداد در سـال ۱۳۸۶ منعقد شد و لیفان 520 در سـال ۱۳۸۷ به بـازار آمد. پـس از آن، مدل 520i و سـدان لیفان 620 عرضه شـدند. ورود کراس‌اوور X60 در سـال ۱۳۹۱ نیز تنـوع محصـولات را افزایش داد. در ادامـه، کرمان موتـور همکاری با خودروسـاز چینی جک را توسـعه داد. محصولاتی مانند J3 و J5 و سـپس کراس‌اوور S5 جایگاه مهمی در سبد شرکت پیدا کردنـد. جک S5 بـا طراحی کـراس‌اوور و موتور توربوشـارژ مورد توجه خریداران قرار گرفت و به یکی از محصولات شناخته‌شـده کرمان موتور تبدیل شد. عرضه مدل‌هایی مانند J4 و S3 نیز حضور این برند را در بازار گسترش داد.

بازگشت هیوندای و اثر تحریم‌ها

پـس از توافق هسـته‌ای، کرمـان موتور همـکاری با هیونـدای کـره جنوبـی را از سـر گرفت. شـماری از محصولات این برند وارداتـی بودند و مدل‌هایی مانند i10 و i20 نیز در ایران مونتاژ شـدند. اما با بازگشـت تحریم‌های آمریکا و خروج شرکت‌های خارجی از بازار ایران، این همکاری محدود شـد. ایـن تجربه اهمیت تنوع‌بخشی به شـرکای تجاری و تقویت ظرفیت‌های داخلی را برای استمرار تولید آشکار کرد.

شکل‌گیری هویت KMC

کرمان موتور در سال ۱۳۹۹ با عرضه پیکاپ T8، حضور جدی‌تـری در بـازار خودروهـای دوکابین پیـدا کرد. این محصول با نشـان KMC عرضه شـد؛ نشـانی که به‌تدریج هویت مسـتقلی در سبد شرکت یافت. پس از آن، محصولاتی ماننـد J7، K7 و T9 به این خانواده پیوستند. کرمان موتور در سـال ۱۴۰۱ از هویت بصری تازه خود رونمایی کرد و توسـعه پلتفـرم اختصاصی را در برنامه قرار داد. تجاری‌سازی KMC Eagle در سال ۱۴۰۳ از نقاط مهم این مسیر بود؛ محصولی که شرکت آن را اولین خودروی بومی خود معرفی کرد.

اهمیت ایـگل در تلاش برای عبـور از مونتاژ محصول شـریک خارجی و حرکت به سـمت طراحی و توسعه با اتـکا به ظرفیـت مهندسـی داخلی اسـت. عرضه خودروی برقی در سال ۱۴۰۲ و پیگیری محصولات برقی و هیبریدی نیز نشـان‌دهنده توجه شرکت به تحولات فناوری است.

مسیر پیش‌رو

کارنامه کرمان موتـور را می‌توان در سـه مرحله دید: آغاز تولید با دوو، تداوم فعالیت از مسـیر همکاری با خودروسازان چینی و تلاش برای شکل دادن به هویت محصولی مستقل.

این شرکت در این مسـیر، بازار خودروهای اقتصادی و خانوادگـی، کراس‌اوورها و پیکاپ‌هـا را تجربه کرده و بـا توسـعه کارخانه و شـبکه فروش و خدمـات، به یکـی از بازیگـران بخـش خصوصی صنعـت خودرو تبدیل شـده اسـت. با این حـال، ارزیابی آینـده این مجموعه تنها به تعداد مدل‌ها وابسته نیست. میزان داخلی‌سـازی، کیفیت و دوام خودروها، تأمین پایدار قطعات، خدمات پس از فروش و توان رقابت قیمتی، شاخص‌های تعیین‌کننده هستند. پلتفرم اختصاصی و محصـولات بومی زمانـی مزیت پایدار می‌شـوند که با سـرمایه‌گذاری در تحقیق و توسـعه، ارتقای زنجیره تأمین و پاسخگویی به نیاز مصرف‌کننده همراه باشند. تجربه سـه دهه فعالیت در بم نشـان می‌دهد کرمان موتور از مونتاژ محصولات خارجی به سمت برنامه‌های گسترده‌تر صنعتی حرکت کرده است؛ اکنون موفقیت آن به تبدیل این ظرفیت به محصولی رقابت‌پذیر و قابل اتکا وابسـته اسـت. تداوم این روند به ثبات مقررات و امکان برنامه‌ریـزی بلندمدت برای سـرمایه‌گذاری نیاز دارد.

منبع: وب سایت کرمان موتور