شرایط فروش

شرایط پیش فروش این خودروها باز شده است

ثبت نام کی‌ام‌سی، از امروز شنبه (سوم خردادماه) آغاز شده و تا روز جمعه نهم خردادماه یا تا زمان تکمیل ظرفیت فروش، ادامه دارد. در این مرحله از ثبت‌نام KMC متقاضیان امکان خریداری محصولات این شرکت، در قالب طرح پیش فروش را دارند. پیش پرداخت کی‌ام سی ایکس۵، ۸۵۰ میلیون تومان است.

همچنین شرایط فروش مزدا ۳ نیز باز شده است. با اعلام شرکت بهمن موتور، فراخوان واریز وجه ویژه منتخبین سامانه یکپارچه وارداتی که نسبت به انتخاب خودروی مزدا ۳ اقدام کرده‌اند، از سوی شرکت بی‌ام کارز اعلام شده است. متقاضیان واجد شرایط ثبت‌نام مزدا ۳ وارداتی، از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۳۰ به مدت یک هفته، جهت واریز وجه خودروها و تکمیل مراحل ثبت‌نام، فرصت دارند. مرحله جدید ثبت‌نام آرین پارس موتور، ویژه متقاضیان طرح پیش فروش لاماری ایما بنزینی، از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۹ آغاز شده و تا زمان تکمیل ظرفیت فروش ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام فقط از طریق سامانه فروش اینترنتی sales.lamari.ir امکان‌پذیر خواهد بود.

ماشین وارداتی

بررسی بایک U5 پلاس وارداتی جدید

بایک U5 پلاس در دسته سدان‌های خانوادگی اقتصادی جای می‌گیرد و این مورد را از ابعاد، سبک طراحی، متریال کابین و امکانات خودرو به خوبی می‌توانید درک کنید. در این دسته در بازار ما خودروهایی همچون تارا V4، شاهین پلاس، دنا پلاس توربو اتومات، کی‌ام سی ایگل، جک J4 و آریزو ۵ اسپرت به چشم می‌آیند. پیشرانه تنفس طبیعی بایک به دلیل کم‌ترین میزان اذیت و آزار نسبت به کیفیت بنزین از طرفی می‌تواند برگ برنده آن باشد و از طرف دیگر به دلیل همین تنفس طبیعی بودن و قدرت کم‌تر در برابر رقبایی چون دنا پلاس و آریزو ۵، می‌تواند موجب شکست آن شود. در خصوص امکانات هم وضعیت به همین صورت است؛ رادار بین خطوط، رادار نقطه کور و دوربین ۳۶۰ درجه از مزایای بایک هستند، اما در طرف مقابل خبری از صندلی‌های برقی و گرم‌کن صندلی تارا V4 در بایک نیست.

بازار خودرو

بازار خودرو همچنان در رکود عمیق

بازار خودرو همچنان در رکود به سر می‌برد و تغییر قیمت دلار هم تأثیری در این بازار نگذاشته است. جمع‌بندی بازار خودرو در هفته‌ای که گذشت به این شرح است:

عمادالدین جعفری، کارشناس خودرو، درباره وضعیت بازار خودرو در هفته‌های اخیر به «ایران»، گفت: «بازار خودرو مدت‌هاست که با رکود مواجه است و به نظر نمی‌رسد به این زودی‌ها از این وضعیت خارج شود. حتی در زمان نوسانات ارزی نیز تغییر خاصی در بازار خودرو احساس نمی‌شود. این موضوع نشان می‌دهد که نمی‌توان به خروج بازار از رکود امیدوار بود. علت اصلی رکود بازار خودرو به عدم جذابیت این بازار برای سرمایه‌گذاران و دلالان مربوط می‌شود به‌طوری‌که خودروهای عرضه‌شده در سامانه جانبازی با قیمت‌های نجومی نیز مدت‌هاست بدون مشتری مانده‌اند و حتی روز به روز قیمت آنها کمتر می‌شود.»

این کارشناس بازار خودرو به احتمال افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروهای داخلی اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر شاهد وجود حباب قیمتی در بازار خودروهای داخلی هستیم.

به‌عنوان مثال، خودرویی که قیمت کارخانه آن ۶۰۰ میلیون تومان است، در بازار آزاد حدود یک میلیارد تومان خرید و فروش می‌شود. وضعیتی که سود آن به جیب دلالان می‌رود و باعث می‌شود خودروهای دست اول به دست مصرف‌کنندگان واقعی نرسد. حتی در صورت افزایش قیمت کارخانه، بازار فعلی کشش افزایش قیمت مجدد خودروهای داخلی را ندارد زیرا کالای عرضه‌شده از نظر ارزشی نمی‌تواند بیش از این گران شود. هرگونه افزایش قیمت مجدد خودروهای داخلی می‌تواند خریداران را به سمت خرید خودروهای چینی سوق دهد.»

تبارشناسی «اهلیت» در صنعت خودرو

غول خودروسازی جاده مخصوص به چه کسی خواهد رسید؟

گزارش

سارا غضنفری
دبیرگروه خودرو

یکی از هشت فرمان رئیس‌جمهوری فقید درباره صنعت خودرو؛ اجرای خصوصی‌سازی و عمل به اصل ۴۴ قانون اساسی بود. اسفند سال ۱۴۰۰ بود که سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهوری فقید، طی بازدید سرزده خود از ایران‌خودرو، هشت فرمان خودرویی جهت بهبود وضعیت صنعت خودرو برای سال (۱۴۰۱) صادر کرد. در نهایت بعد از گذشت چند سال این موضوع درباره ایران خودرو چندی قبل اجرایی شد و حالا نوبت خصوصی‌سازی سایپا است. البته روند واگذاری سهام دو خودروساز دولتی از سال ۱۳۷۷ آغاز شده است. تکلیف ایران خودرو نیز که مدیریت و سهام آن به شرکت کروز رسیده مشخص شده است. حالا وقت تعیین تکلیف سهام تودلی سایپاست که ۴۲ درصد است. شرکت‌های مختلفی خواهان سایپا هستند از خاندان معروف گرامی که یادآور واردات خودروهای برند کیا هستند تا بابک زنجانی. اما یکی دو خودروساز به دلیل تجربه‌شان اقبال بیشتری در این میان دارند؛ بطور مثال کرمان موتور.

این خودروسازان علاوه بر اینکه با شرکت‌های خارجی سابقه همکاری دارند، در کار با شرکت‌های خودروساز داخلی نیز دستی بر آتش دارند.

اهلیت‌سنجی برعهده کدام نهادهاست؟

فرآیند سنجش اهلیت خریداران سهام شرکت خودروسازی سایپا توسط کارگروهی متشکل از سازمان خصوصی‌سازی و وزارت امور اقتصادی و دارایی انجام می‌شود. این کارگروه، پس از پایان مهلت ارسال درخواست‌ها، مسئول بررسی صلاحیت متقاضیان براساس معیارهای مشخص است. معیارهای ارزیابی شامل سوابق مالی، مدیریتی، قانونی و عملیاتی متقاضیان است تا اطمینان حاصل شود که آیا افراد یا نهادهای وارد شده به عرصه مالکیت و مدیریت این شرکت، توانایی لازم را برای حفظ و توسعه فعالیت‌های سایپا دارند؟ در حال حاضر، برخی از شرکت‌های متقاضی خرید سهام سایپا شامل کرمان موتور و بانک شهر، کنسرسیوم قطعه‌سازان، گروه صنعتی انتخاب، گروه جی بی جی (گلستان - خودروسازی فردا) و هلدینگ «دات وان» منتسب به بابک زنجانی هستند. با این حال، معیارهای دقیق اهلیت‌سنجی هنوز به‌طور رسمی اعلام نشده‌اند و برخی کارشناسان نسبت به شفافیت این فرآیند ابراز نگرانی کرده‌اند. در چند وقت اخیر شاهد رقابت شرکت‌ها برای خرید ۴۲ درصد سهام سایپا و مدیریت آن هستیم. رقابت مابین کرمان موتور و شرکت دات وان منتسب به بابک زنجانی داغ‌تر است. حالا بین کارشناسان این سؤال می‌چرخد کسی که پول بیشتری دارد اهلیتش تصویب می‌شود یا شرکتی که تجربه خودرویی دارد؟

شرکت دارای پیشینه

کرمان موتور نه یک واردکننده صرف است، نه یک نهاد مالی یا عمرانی که برای تنوع پرتفوی(مجموعه دارایی‌ها) وارد حوزه خودروسازی شده باشد. این شرکت از دهه ۷۰ شمسی تاکنون در صنعت خودروسازی ایران فعال بوده و تجربه مونتاژ، تولید، واردات، خدمات پس از فروش، توسعه شبکه نمایندگی و حتی طراحی پلتفرم را نیز دارد. در حال حاضر حدود ۱۰ درصد سهام سایپا در اختیار کرمان موتور است، پس این شرکت ناآشنا با سایپا و مشکلات آن نیست. خودروساز خصوصی که سابقه همکاری با فولکس واگن، جک و هیوندای را نیز دارد. خودروسازی که در دوران تحریم تولید مؤثری را داشته و به گفته برخی کارشناسان، اگر بحث «اهلیت» در میان باشد می‌تواند در فهرست شرکت‌های دارای اهلیت باشد.

> کرمان موتور نه یک واردکننده صرف است، نه یک نهاد مالی یا عمرانی که برای تنوع پرتفوی (مجموعه دارایی ها) وارد حوزه خودرو شده باشد

امسال اولین خودروی ملی کرمان موتور(ایگل) تحویل مشتریان داده شد و «شَدو» اولین هاچ بک ملی کرمان موتور روی پلتفرم اختصاصی این شرکت تولید شده و ظرف چندماه آینده راهی بازار خواهد شد.

نقدینگی، مزیت یک مشتری سایپا

اما در این میان طرف دیگر ماجرا هم شرکت منتسب به بابک زنجانی قرار دارد. او که به طور مستقیم به سمت خود در هلدینگ دات وان اشاره نمی‌کند اما مشخص است سرمایه‌گذار اصلی این هلدینگ بابک زنجانی است. او که در فضای مجازی حتی اعلام کرده تا دو میلیارد دلار سرمایه برای خرید سهام سایپا دارد، در چند وقت اخیر هم شاهد فعالیت‌های او در شرکت «دات‌وان» در بخش ریلی بودیم. روز جمعه بابک زنجانی چند استوری و ویدئو از صفحه هلدینگ «دات‌وان» گذاشت که خبر از تولید واگن مخزن‌دار پس از ده سال وقفه توسط این شرکت داده می‌شد. در واقع این اتفاق بخشی از تفاهم‌نامه‌ای است که هلدینگ «دات‌وان» و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به ارزش ۶۱ هزار میلیارد تومان منعقد کرده‌اند. تا به اینجای کار، بابک زنجانی نشان داده نقدینگی کافی برای خرید ۴۲ درصد سهام سایپا را دارد. از سوی دیگر، چند روز قبل مصاحبه‌ای از حسین مرعشی وایرال شد که منتسب به شرکت کرمان‌موتور است. مرعشی به طور تلویحی اعلام کرد :«بچه‌های کرمان‌موتور علاقه‌ای به خریدن سهام سایپا ندارند مگر اینکه مأموریت ملی برای بهبود تولید، کیفیت و ارتقای صنعت خودرو در کار باشد.» او اعلام کرد:« از کرمان‌موتور مگر صاحب صلاحیت‌تر برای خرید سهام سایپا داریم؟!» حال باید دید تجربه در این اهلیت‌سنجی به کار خواهد آمد یا آن کسی که نقدینگی بیشتری دارد؟

عکس / ایران

عزم هوندا برای معرفی ۱۳ مدل هیبریدی در بازار جهانی

خودروی جدید خودروساز ژاپنی در راه آمریکا

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
خبرنگار

دومین خودروساز بزرگ ژاپن در حال توسعه یک خودروی هیبریدی قدرتمند برای بازار آمریکاست. این فناوری در اواخر این دهه برای خودروهای بزرگ عرضه خواهد شد. پس از پایان یافتن مذاکرات نافرجام با شرکت نیسان، هوندا تصمیم گرفته مسیر آینده خود را به‌تنهایی ادامه دهد.

بازنگری در استراتژی برقی‌سازی

به نقل از سایت خبری موتور وان(motorone)، این خودروساز ژاپنی که دفتر مرکزی‌اش در توکیو قرار دارد، اکنون در حال بازنگری در برنامه‌های آینده خود است. چرا که به این نتیجه رسیده اهداف اعلام‌شده قبلی خود درباره برقی‌سازی، بیش از حد خوش‌بینانه بودند. بنابراین، هوندا دیگر به دنبال این نیست که تا سال ۲۰۳۰، ۳۰درصد از فروش خودروهایش را به مدل‌های تمام‌برقی اختصاص دهد. با این حال، هدف درازمدت آن همچنان توقف کامل تولید خودروهایی با موتور درون‌سوز تا سال ۲۰۴۰ است. دراین میان، خودروهای هیبریدی بسیاری در راه تولید و عرضه هستند.

هوندا قصد دارد از سال ۲۰۲۷ تا پایان سال ۲۰۳۰، دست‌کم ۱۳ مدل جدید با فناوری هیبریدی نسل آینده را به بازار جهانی عرضه کند. به گفته این شرکت، آمریکای شمالی «میدان نبرد اصلی» برای خودروهای هیبریدی به شمار می‌آید و به همین دلیل، برنامه دارد برای پاسخ به نیاز بازار محلی، یک سامانه هیبریدی جدید ویژه خودروهای بزرگ طراحی کند. هدف از این کار، عرضه این فناوری جدید تا پایان دهه جاری است، برای پاسخگویی به «تقاضای بالا برای خودروهای بزرگ با فضای داخلی وسیع و ظرفیت بار بالا».

عملکرد برتر و بهره‌وری زیست‌محیطی در خودروهای آینده

هوندا بدون اشاره به جزئیات فنی وعده داده که این خودروهای جدید هم «عملکرد حرکتی قدرتمند» خواهند داشت و هم «بازده زیست‌محیطی بالا». در پایان سال ۲۰۲۴، این شرکت اعلام کرده بود در حال کار روی موتورهای بنزینی ۱.۵ و ۲ لیتری برای خودروهای هیبریدی کوچک و متوسط است. اکنون مشخص شده که سامانه‌ای متفاوت برای خودروهای بزرگ در دست توسعه است که «توانایی یدک‌کشی بالا» را نیز خواهد داشت. این هیبریدی‌های جدید از لوگوی تخت‌شده جدید هوندا استفاده خواهند کرد که بر خلاف مدل‌های قبلی، از قاب مستطیلی سنتی خبری نیست؛ مشابه آنچه در خودروهای برقی ساخت چین دیده می‌شود.

> مدیرعامل هوندا، «توشیهیرو میبه»، گفته است که این شرکت قصد دارد در آمریکا مجموعه‌ای گسترده از مدل‌های هیبریدی، از ارزان‌ترین‌ها تا بزرگ‌ترین‌ها، ارائه دهد

اما هوندا هنوز مشخص نکرده که کدام مدل مخصوص بازار آمریکا اولین بار از این سامانه هیبریدی جدید بهره خواهد برد. هرچند که گمانه‌زنی‌ها نشان می‌دهد ممکن است این مدل «پایلوت» باشد. نسل کنونی این شاسی‌بلند در اواخر سال ۲۰۲۲ معرفی شد و احتمال می‌رود تا پیش از پایان دهه وارد نسل پنجم خود شود. با توجه به اینکه مدل فعلی سه‌ردیفه هنوز برقی نشده، به‌کارگیری پیشرانه هیبریدی در نسل بعدی آن منطقی به نظر می‌رسد. البته مگر اینکه هوندا این تغییر را زودتر و همزمان با فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای مدل فعلی انجام دهد.

پیش‌بینی رشد فروش خودروهای هیبریدی در آینده

مدیرعامل هوندا، «توشیهیرو میبه»، گفته است که این شرکت قصد دارد در آمریکا مجموعه‌ای گسترده از مدل‌های هیبریدی، از ارزان‌ترین‌ها تا بزرگ‌ترین‌ها ارائه دهد. در گزارشی که در ماه فوریه منتشر شد، آمده بود که هوندا تلاش کرده نیسان را متقاعد کند تا فناوری «E-POWER» خود (نوعی فناوری افزایش‌دهنده بُرد خودروهای برقی) را کنار بگذارد تا در آینده، خودروهای نیسان نیز از سامانه هیبریدی هوندا استفاده کنند.

هوندا پیش‌بینی می‌کند تا پایان دهه، فروش سالانه خودروهای هیبریدی به ۲.۲ میلیون دستگاه برسد. این روند برقی‌سازی همچنین می‌تواند فروش کل خودروهای هوندا را از سطح کنونی ۳.۶ میلیون دستگاه در سال فراتر ببرد. افزون بر این، هوندا معتقد است می‌تواند هزینه تولید سامانه هیبریدی نسل آینده‌اش را به نصف سطح هزینه‌ها در سال ۲۰۱۸ برساند. همچنین برآورد می‌شود هزینه تولید این پیشرانه‌های برقی‌شده جدید، بیش از ۳۰ درصد کمتر از مدل‌های سال ۲۰۲۳ باشد.

البته این غول ژاپنی همچنان به تولید خودروهای تمام‌برقی ادامه خواهد داد، اما با شور و حرارت بسیار کمتر. این شرکت اکنون تصمیم گرفته ۳۰ درصد از میزان سرمایه‌گذاری اعلام‌شده قبلی‌اش در این حوزه را کاهش دهد. هدف جدید آن، صرف ۷ هزار میلیارد ین (معادل ۴۸.۵ میلیارد دلار) تا پایان مارس ۲۰۳۱ است. در افق بلندمدت، هوندا همچنان متعهد به دستیابی به بی‌کربن شدن کامل تا سال ۲۰۵۰ باقی مانده است.

استارت

فلسفه راه‌اندازی صفحه خودرو

لایی کشیدن در میان خبرهای ماشین‌بازی

بعد از مدت‌ها دوباره صفحه خودرو در روزنامه ایران به راه افتاده است. سال‌ها قبل این صفحه در روزنامه وجود داشت و حالا دوباره قرار است اینجا برای شما از لذت‌های ماشین‌بازی بنویسیم. واقعیت این است مردم ایران واقعاً به خودرو علاقه‌مند هستند. حتی کسی که اهل ماشین‌بازی نیست، از مکانیکی سر درنمی‌آورد و شاید برندها و شرکت‌های خودرویی را نشناسد اما به ماشین علاقه دارد. خودرو مثل رستوران است در ایران و یکی از اسباب سرگرمی مردم. حالا در این صفحه قرار است به اخبار روز خودرو بپردازیم که اتفاقاً بسیار هم حاشیه دارد. از ماجرای کیفیت خودروهای داخلی، قصه ماشین‌های خارجی و وارداتی و حاشیه‌های صنعت خودرو. همچنین تا جایی که اندازه و ظرفیت صفحه اجازه دهد نیز هرروز سعی می‌کنیم اخبار روز دنیا درباره خودروهای جدید را از سایت‌های معتبر بین‌المللی ترجمه کنیم. اعلام شرایط پیش فروش و فروش اقساطی محصولات داخلی نیز برای کسانی که دنبال خرید خودرو هستند کار را راحت کرده است. همچنین بخش بازار خودرو و بررسی قیمت‌ها و تحلیل بازار داخل از طریق کارشناسان نیز در این صفحه جای دارد. از سوی دیگر، هرروز سعی می‌کنیم بخشی داشته باشیم که یک خودروی بازار داخل را برای خرید معرفی کنیم. خودرویی که از لحاظ قیمت و فنی به وضعیت اقتصادی و زندگی بخش عمده جامعه نزدیک باشد. یک روز در میان نیز ستون یادداشت از کارشناسان درباره حواشی صنعت خودرو و اتفاقات مهم این حوزه خواهیم داشت. مانند واگذاری سهام سایپا، ماجرای گرانی خودروهای مونتاژی، سرنوشت خودروهای وارداتی. در روزهای دیگر نیز در این ستون قرار است یک اینفلوئنسر حوزه خودرو درباره ماشین‌هایی که در صفحه اینستاگرام خود معرفی می‌کند چند خطی برای ستون نیم کلاچ بنویسد.

همچنین صفحه خودرو می‌تواند بستری برای معرفی تازه‌ترین محصولات داخلی و خارجی، بررسی فنی خودروها، تحلیل بازار، معرفی فناوری‌های نوین و بررسی قوانین و مقررات مرتبط با صنعت خودرو باشد. در شرایطی که بازار خودرو در ایران با چالش‌های گوناگونی مانند نوسانات قیمت، واردات، تولید داخلی، کیفیت و خدمات پس از فروش مواجه است، وجود یک منبع معتبر خبری و تحلیلی می‌تواند به شفاف‌سازی و جهت‌دهی صحیح به افکار عمومی کمک شایانی کند. علاوه بر این، مخاطبان این صفحه تنها محدود به کارشناسان و علاقه‌مندان خودرو نخواهند بود، بلکه عموم مردم که درگیر تصمیم‌گیری برای خرید یا فروش خودرو، دریافت خدمات فنی، یا آگاهی از حقوق مصرف‌کننده هستند نیز از مطالب آن بهره خواهند برد. همچنین این صفحه می‌تواند فضایی برای طرح دیدگاه‌های کارشناسی، مصاحبه با مسئولان و پوشش نمایشگاه‌ها و رویدادهای مرتبط و از این راه، پل ارتباطی میان صنعت خودرو و جامعه باشد. در مجموع، راه‌اندازی صفحه خودرو در روزنامه می‌تواند گامی مثبت جهت اطلاع‌رسانی تخصصی، ارتقای سطح سواد خودرویی جامعه و حمایت از تولید و مصرف‌کننده داخلی و همچنین استقبال از واردات خودرو باشد.

ایرانی‌ها به خودرو علاقه‌ای عمیق و تاریخی دارند؛ برای بسیاری، خودرو تنها وسیله‌ای برای رفت‌وآمد نیست، بلکه نمادی از موقعیت اجتماعی و سبک زندگی است. این علاقه سبب شده اخبار و تحلیل‌های خودرویی همیشه با استقبال گسترده مواجه شود و خودرو بخشی از فرهنگ عمومی تلقی می‌شود.

پیشنهاد خودرو

سیتروئن XR-C3؛ کراس اوور مونتاژی سایپا

شرکت سایپا - سیتروئن کاشان با آغاز تولید آزمایشی سیتروئن XR-C3 در این کارخانه، بعد از مدتها توانست دوباره یاد این خودرو را زنده کند. ماشینی که با آغاز تحریم‌ها تولیدش متوقف شد. پس از سال‌ها نمایش سیتروئن XR-C3 در تمام نمایشگاه‌های خودرویی ایران و عوض شدن چندباره نام و مشخصات فنی‌اش (از پروژه M۴۴ و نام سیلک گرفته تا نام اصلی یعنی XR-C3)، بالاخره تولید آزمایشی این خودرو در خط تولید سایپا-سیتروئن کاشان کلید خورد و تاکنون ۳۸ دستگاه از این خودرو نیز مونتاژ شده است و دو پارت ۱۰۰ و ۴۰۰ دستگاهی به صورت قطعات منفصله نیز در راه گمرکات کشور هستند. قلب تپنده XR-C3 در نسخه مونتاژی سایپا، پیشرانه ۱٫۲ لیتری توربوشارژ سه سیلندر با کد 12TP است. این موتور با خروجی ۱۱۶ اسب بخار و ۱۹۰ نیوتن‌متر گشتاور، به یک گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه خیس متصل شده؛ ترکیبی که برخلاف بسیاری از خودروهای داخلی، شتاب مناسب و راندمان سوخت بهتری را نوید می‌دهد. مزیت بزرگ این موتور، تأخیر کمتر توربو و مصرف سوخت بهینه در شرایط رانندگی شهری است. در فضای کابین، با طراحی ساده اما مدرن روبه‌رو هستیم. نمایشگر لمسی عمودی ۹ اینچی در مرکز داشبورد، صفحه کیلومتر دیجیتال، صندلی‌های چرمی با طرح دو رنگ و فرمان تخت دی کات، حس یک خودرو به‌روزتر از سطح قیمتی خود را القا می‌کند. تهویه دیجیتال، استارت دکمه‌ای، دوربین عقب و سیستم کنترل پایداری (ESP) نیز جزو تجهیزات قابل قبول آن هستند.