شرایط فروش

فروش ویژه ماشین برقی کرمان‌موتور

کرمان موتور شرایط فروش نقدی و اقساطی خودروی PLUS KMC EJY را با قیمت جدید و قطعی اعلام کرد. قیمت قطعی این خودرو یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان اعلام شد. این طرح فروش، شامل گزینه‌های نقدی و اقساطی متنوع برای مشتریان علاقه‌مند به خودروهای برقی است. کرمان موتور برای تسهیل خرید، شرایط فروش اقساطی منعطف‌تری را ارائه

کرده است. در یکی از این طرح‌ها، امکان خرید با پیش پرداخت ۵۰۰ میلیون تومان و اقساط ۲۴ ماهه فراهم شده است. علاوه بر این، متقاضیان می‌توانند از طرح‌های اقساطی شش، ۱۲ و ۲۴ ماهه با شرایط پیش پرداخت متنوع، متناسب با توان مالی خود بهره‌مند شوند. تحویل تمام خودروهای فروخته شده در این طرح، ۶۰ روز کاری پس از تکمیل مراحل ثبت‌نام و واریز پیش پرداخت خواهد بود. مشتریان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر و ثبت‌نام، به سایت کرمان موتور kermanmotor.com و یا نمایندگی‌های مجاز کرمان موتور در سراسر کشور مراجعه نمایند.

ماشین وارداتی

سوزوکی جیمنی ۵ آفرودر کوچک اما جسور ژاپنی

نسل چهارم سوزوکی جیمنی نسخه پنج‌در، با وجود اینکه اولین‌بار در سال ۲۰۱۸ معرفی شد و در اواخر سال ۲۰۲۳ به بازار خاورمیانه رسید، اما برای اولین‌بار در پاییز ۱۴۰۳ و توسط شرکت «راسا موتور خاورمیانه» وارد بازار ایران شد. کمی بعد و در اواخر زمستان همان سال، شرکت «دیاموند موتور» نیز واردات این خودرو را آغاز کرد. این نسل از جیمنی در مقایسه با نسل سوم، بهبودهایی

را تجربه کرده؛ با این حال، همچنان ویژگی‌های آفرودی جذاب خود را حفظ کرده است. طراحی آن بر پایه نسل سوم انجام شده؛ نسلی که به‌خاطر ابعاد جمع‌وجور و توانایی‌های فوق‌العاده در مسیرهای خارج از جاده، شهرت جهانی پیدا کرد و شرکت‌های متعددی برای آن کیت‌های تقویت بدنه و عملکرد ارائه دادند. قیمت این خودرو در سامانه یکپارچه خرید خودروهای وارداتی ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان و در بازار آزاد ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان تعیین شده است.

بازار خودرو

افت دلار نتوانست قفل قیمت خودروها را بشکند

بازار خودرو در حالی روز گذشته (دوشنبه) به کار خود ادامه داد که با وجود افت نرخ ارز، قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی نسبت به روز یکشنبه تغییر خاصی نداشتند و همچنان ثابت بودند. به طوری که قیمت پراید SE 151 مدل ۱۴۰۴ نسبت به روز قبلش ثابت بود و ۴۳۰ میلیون تومان معامله شد. اطلس G دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ هم بدون تغییر ۶۲۵ میلیون تومان قیمت خورد. پژو ۲۰۷ پانوراما دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ در بازار با کاهش ۵ میلیون تومانی روبه‌رو شد و ۹۱۰ میلیون تومان معامله شد. پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک TU5P مدل ۱۴۰۴ حدوداً ۱۵ میلیون تومان گران شد و یک میلیارد و ۴۵ میلیون تومان به فروش رفت.

پژو ۲۰۷ TU3 مدل ۱۴۰۳ در بازار با کاهش ۵ میلیون تومانی، ۷۳۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد.
قیمت صفر پژو پارس XU7P مدل ۱۴۰۳ با افزایش ۵ میلیون تومانی روبه‌رو شد و ۸۵۰ میلیون تومان معامله شد.

قیمت خودروهای خارجی

قیمت فیدلیتی (۵ نفره) نسبت به روز قبلش ثابت ماند و همچنان دو میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک با همان قیمت قبلی یعنی یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان معامله شد.
قیمت لاماری ایما مدل ۱۴۰۴ هم ثابت بود و دو میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد.
تیگو۷ پرمیوم نیز بدون تغییر قیمت نسبت به روز قبلش همچنان دو میلیارد و ۳۹۰ میلیون عرضه شد.

«دیون دولتی» بهانه افزایش قیمت مونتاژی‌ها

چرا خودروسازان دست در جیب مردم می‌کنند؟

گزارش

گروه خودرو

در هفته‌های اخیر شاهد افزایش دوباره قیمت برخی خودروهای مونتاژی در بازار بوده‌ایم؛ افزایشی که از سوی خودروسازان به مسائل مالی از جمله «افزایش دیون دولت» نسبت داده می‌شود. اما نگاهی دقیق‌تر به ماجرا، تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد؛ جایی که خودروسازان تلاش می‌کنند با نسبت‌دادن مشکلات به دولت، موج تازه‌ای از گرانی را توجیه‌پذیر کنند. کار به جایی رسید که حتی خریداران محصولات مدیران‌خودرو در این شرکت تجمع کردند و فعلاً معلوم نیست تعیین تکلیف این ماجرا به کجا خواهد رسید.
واقعیت این است که دولت از ابتدای سال ۱۴۰۳ تلاش کرده با اختصاص منابع، تخصیص ارز نیمایی و حتی تسهیل واردات قطعه، فشار را از دوش صنعت خودرو بردارد. بسیاری از خودروسازان خصوصی و مونتاژکارها، بخش قابل توجهی از خودروهای تولیدی امسال را پیش‌فروش کرده‌اند یا از محل مطالبات دولتی، نقدینگی دریافت کرده‌اند. در واقع آنها محصول سال ۱۴۰۳ را با پول مردم و منابع عمومی می‌سازند، اما باز هم از «کمبود منابع» برای توجیه افزایش قیمت استفاده می‌کنند.

بهانه‌جویی مونتاژکاران

برخی شرکت‌های مونتاژکار که به اسم برندهای لوکس، خودروهایی با فناوری قدیمی را وارد خط تولید کرده‌اند، حالا با نوسان قیمت ارز، سود خود را در خطر می‌بینند و تلاش دارند با استناد به «دیون دولتی» بازار را آماده افزایش قیمت‌های جدید کنند. در حالی که طبق آخرین آمار، دولت تسویه بخشی از دیون سال گذشته را در سه‌ماهه اول امسال آغاز کرده و برای نیمه دوم ۱۴۰۴ نیز بودجه‌ای مشخص برای تسویه با صنایع پیش‌بینی شده است. کارشناسان اقتصادی نیز معتقدند افزایش اخیر قیمت خودرو بیش از آن‌که ناشی از سیاست‌های دولت باشد، ریشه در سیاست‌گذاری داخلی خود شرکت‌های خودروساز دارد؛ از قیمت‌گذاری غیرشفاف تا عرضه محدود و کنترل‌شده برای حفظ حاشیه سود. در چنین شرایطی، شاید وقت آن رسیده باشد که بخشی از شفاف‌سازی مورد انتظار، نه از دولت، بلکه از خودروسازان مطالبه شود. چرا قیمت تمام‌شده خودروها، ترکیب هزینه‌های ارزی و ریالی و نحوه مصرف منابع دولتی به صورت شفاف منتشر نمی‌شود؟ آنچه مسلم است، دولت نه‌تنها مانعی برای تولید خودرو نیست، بلکه با وجود تنگنای بودجه‌ای، همچنان یکی از بزرگ‌ترین حامیان این صنعت است. اما حمایت بدون نظارت، تنها به سودجویی و بی‌انضباطی مالی دامن می‌زند؛ موضوعی که امروز در رفتار برخی از مونتاژکاران به‌روشنی دیده می‌شود.
نهادهای مختلف به این ماجرا وارد شده‌اند و اعلام کرده‌اند «حق با مردم است». سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و تولید کنندگان در واکنشی به طور ضمنی اعلام کرد که در پرونده گرانفروشی اخیر، «حق با مردم است» و خودروهایی که موعد تحویل آنها سال ۱۴۰۳ بوده اما تاکنون تحویل داده نشده‌اند، مشمول افزایش و تغییر هزینه‌های دیون دولتی نمی‌شوند. در پی این اعتراض‌ها، سازمان حمایت، مدیرانی را که به زعم این سازمان دچار تخلف شده‌اند، احضار کرد. از سوی دیگر، سازمان تعزیرات نیز اخیراً در اظهاراتی ضمن تأیید محق بودن مصرف‌کنندگان، عنوان کرده که شکایات مردمی در حال بررسی است.
در پایان آنچه روشن است، اینکه حمایت دولت از تولید نباید بهانه‌ای برای نقض حقوق مصرف‌کننده باشد. اگر دیون دولتی وجود دارد، محل تسویه آن خزانه است، نه حساب مردم. در غیر این صورت، اعتماد عمومی به کل نظام تولید و فروش خودرو فرو می‌ریزد.

عکس: ایران

رقیب پرزرق وبرق کادیلاک دوباره به میدان آمد

کانتیننتال خودرویی به اندازه یک کشتی اقیانوس‌پیما

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
خبرنگار

همه مدل‌های مشهور دهه ۵۰ را با کادیلاک ۱۹۵۹ به یاد می‌آورند، اما لینکلن کانتیننتال چیزی از کادیلاک کم ندارد و در برخی جنبه‌ها حتی از آن جلوتر است. به نقل از سایت خبری (car and driver)، در میان تمام نشانه‌های پرزرق‌وبرق دهه پنجاه میلادی از تابلوهای نئونی تا بلندپروازانه‌ترین طراحی‌های صنعتی شاید هیچ چیز به اندازه خودروهای آن دوران، نماد بلندآوازه رویاهای آمریکایی نباشد و به حق کادیلاک ۱۹۵۹ تاج‌دار این کارناوال است.
این خودرو شکوه خاموش یک کشتی در خشکی را به نمایش می‌گذارد. با نگاهی به زوایای تیز، باله‌های اغراق‌آمیز و درخشش فراوان کروم آن، می‌توان تمام هیجان طراحی آن دوران را احساس کرد.
لینکلن کانتیننتال شبیه همان پادشاه مغروری‌ست که دورتر ایستاده، اما شکوهش را نمی‌توان نادیده گرفت. از ویژگی‌های خاص آن می‌توان به شیشه عقب برقی و مورب اشاره کرد که در روزهای گرم تابستان، مثل یک پنجره تهویه لوکس عمل می‌کند. این خودرو که در دهه ۹۰ میلادی به‌طور کامل بازسازی شده، توانست از انجمن ملی خودروهای قدیمی آمریکا (AACA) امتیاز کامل ۱۰۰ را کسب کند.

به مثابه یک کشتی اقیانوس‌پیما

اکنون این نمونه کمیاب و درخشان از سال ۱۹۵۹، با پوششی به رنگ صورتی «Cameo Rose» و درخشش پر زرق‌وبرق کروم، در مزایده آنلاین سایت Bring a Trailer عرضه شده است؛ خودرویی که بیشتر به کشتی اقیانوس‌پیما شباهت دارد تا یک سدان چهاردرب. چیزی نزدیک به نوزده فوت تجمل، اعتماد به نفس و طراحی جسورانه، تجسمی از آرمان‌شهری است که آمریکای پس از جنگ برای خود ترسیم کرده بود.
این کانتیننتال که در اوایل دهه ۹۰ میلادی با صرف بیش از ۶۰ هزار دلار (به ارزش آن زمان) بازسازی شده بود، پس از کسب امتیاز کامل در داوری، در سکوتی نجیبانه به خواب رفت و بیش از دو دهه در انباری نگهداری شد. اما در سال ۲۰۱۶، دوباره به زندگی برگشت و چشم به جهان گشود.

> از ویژگی‌های خاص آن می‌توان به شیشه عقب برقی و مورب اشاره کرد که در روزهای گرم تابستان، مثل یک پنجره تهویه لوکس عمل می‌کند

کابین لوکس لینکلن کانتیننتال

اگر ظاهر بیرونی‌اش خیره‌کننده است، داخل کابین حتی بیشتر شما را شگفت‌زده خواهد کرد. دو صندلی پهن و راحت آن که بیشتر شبیه مبل‌های سلطنتی هستند، فضایی فراخ برای پاهایی در اندازه بازیکنان بسکتبال، و صندوق عقبی چنان بزرگ که هر انجمنی حتی باشگاه خیالی «تجّار مشروع اسپرینگفیلد» را راضی نگه می‌دارد.
به‌قدری بزرگ است که باید نامش را مثل کشتی‌های اقیانوس‌پیما روی بدنه حک می‌کردند. از نظر امکانات رفاهی نیز، این لینکلن چیزی کم از استانداردهای امروزی ندارد: شش پنجره برقی، صندلی تنظیم‌شونده با موتور، قفل مرکزی با سیستم خلأ، تنظیم‌کننده خودکار نور چراغ‌های جلو و مهم‌تر از همه، شیشه عقب خاصی که برقی بالا و پایین می‌شود تا نسیم تابستانی به‌راحتی در کابین بوزد. همه این امکانات بی‌نظیر فعال و در وضعیت عالی قرار دارند. سیستم تهویه نیز بازسازی شده و همچنان خودرو را خنک می‌کند. هرچند به نظر می‌رسد چنین ماشینی در هوای تابستانی به‌وضوح برای رانندگی با پنجره‌های باز طراحی شده است.
در دل این خودرو و در زیر کاپوت، پیشرانه‌ای عظیم نهفته است: یک موتور ۸ سیلندر به حجم ۴۳۰ اینچ مکعب (حدود ۷ لیتر) همراه با گیربکس سه‌سرعته که در زمان خود ۳۵۰ اسب بخار و ۴۹۰ پوندفوت گشتاور روان و خالص داشت.
این خودرو بیشتر از آنکه رانندگی کند، بر جاده‌ها لغزیده و می‌خرامد. این قدرت عظیم رانندگی با لینکلن را به تجربه‌ای روان و بی‌دردسر تبدیل می‌کند.

تلاش برای پایان سلطه کادیلاک

لینکلن در ساخت این نسل از کانتیننتال، تمام داشته‌های خود را به میدان آورد. تلاشی بی‌دریغ برای پشت‌سر گذاشتن سلطه بی‌چون‌وچرای کادیلاک. گرچه آن تلاش به پیروزی در بازار ختم نشد، اما نتیجه‌اش چیزی بود که امروز، شاید حتی بیشتر از رقیب شناخته‌شده‌اش، بازتابی از شکوه، جسارت و زیبایی طراحی در پایان یک دهه طلایی باشد. مزایده این شاهکار تا ۲۹ مه ادامه دارد؛ فرصتی کم‌نظیر برای تصاحب بخشی از تاریخ برای عاشقان خودروهای کلاسیک آمریکایی.

تاریخچه لینکلن کانتیننتال ۱۹۵۹ در ایران

لینکلن کانتیننتال ۱۹۵۹ یکی از خودروهای لوکس و مشهور آمریکایی است که در آن زمان به عنوان نمادی از تجمل و کیفیت شناخته می‌شد. ورود این خودرو به ایران به اوایل دهه ۶۰ میلادی (سال‌های ۱۳۴۰ تا ۱۳۴۵ شمسی) مربوط می‌شود. در آن زمان، برندهایی مانند لینکلن و کادیلاک نمایندگی‌های رسمی در ایران داشتند و خودروهای خود را به مشتریان ایرانی عرضه می‌کردند. در سال ۱۳۵۷ و تغییرات عمده‌ای که در ساختار سیاسی و اقتصادی ایران به وجود آمد، واردات خودروهای خارجی، به‌ویژه برندهای آمریکایی، به شدت محدود شد. این موضوع باعث شد که خودروهایی مانند لینکلن کانتیننتال به یک خودروی کمیاب و لوکس در ایران تبدیل شوند که تنها تعداد انگشت‌شماری از آن در اختیار افراد قرار داشت.

نیم کلاچ

سکوت وزیر صمت شکست

سهام خودروسازان واگذار می‌شود

سارا غضنفری
دبیرگروه خودرو

بعد از جنجال و هیاهوی روز یکشنبه (چهارم خردادماه) بر سر توقف واگذاری سهام چرخه‌ای سایپا و البته ایران‌خودرو؛ بازار تکذیب‌ها داغ شد. از سازمان خصوصی‌سازی تا مرکز رسانه قوه قضائیه وارد عمل شدند تا بگویند خبر توقف فروش سهام تودلی شرکت‌ها اصلاً صحت ندارد. اما در این میان هیچ‌کس متوجه نشد اصلاً قصه این نامه که از سوی دبیر شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به طور خیلی محرمانه خطاب به دو خودروساز(ایران‌خودرو و سایپا) ارسال شد؛ چه بوده است. اصلاً نامه‌ای ارسال شده؟

افشای اطلاعات مهم در کدال و ریزش نماد خساپا

سؤالی که به وجود آمده این است که آیا واقعاً ممکن است دو خودروساز درباره نامه ارسالی دروغ بگویند؟ تکذیب شدن آن یعنی چنین نامه محرمانه‌ای وجود نداشته است؟ ولی سایت‌های بورسی خبر از ریزش عجیب نماد بورسی در روز یکشنبه می‌دهند. در آخرین اطلاعیه‌های منتشر شده توسط شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا، گروه سرمایه‌گذاری سایپا، گروه صنعتی ایران‌خودرو، گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو و شرکت سایپا در سامانه رسمی کدال در تاریخ ۵ خرداد ۱۴۰۴، به‌صراحت آمده است که افشای اطلاعات بااهمیت این شرکت‌ها بر اساس نامه شماره ۸۱۰۶/م مورخ ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۴ از سوی دبیر محترم شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به وزیر صمت انجام شده و این نامه با عنوان خیلی محرمانه به صورت رونوشت به شرکت‌ها نیز ابلاغ شده است. این شرکت‌ها همچنین اعلام کرده‌اند که واگذاری سهام تودلی طبق قانون برنامه هفتم توسعه و مقررات بورس الزامی است و در حال پیگیری رفع موانع و هماهنگی با مراجع ذی‌صلاح هستند و همچنین تأکید کرده‌اند که انتشار خبر توقف واگذاری بر اساس این نامه انجام شده و روند پیگیری واگذاری‌ها همچنان ادامه دارد.

موضع وزیر صمت درباره حاشیه‌های اخیر

مدت‌هاست که وزیر صمت تقریباً درباره هیچ اتفاق خودرویی صحبت نکرده است. روز یکشنبه هم در اوج التهابات نامه سران قوا، باز هم خبری از اظهارنظر وزیر نبود اما دیروز سید محمد اتابک سکوت خود را شکست. خبرگزاری‌های رسمی نوشتند، وزیر صمت در حاشیه یک دیدار در پاسخ به سؤال واگذاری سهام خودروسازان گفته است: «دولت سهام خودروسازان را واگذار خواهد کرد. اشکال خاصی در فرآیند واگذاری سهام خودروسازها وجود ندارد و برنامه دولت، واگذاری است.»
روابط عمومی گروه خودروسازی سایپا در پی انتشار برخی اخبار در رسانه‌ها مبنی بر توقف واگذاری سهام شرکت سایپا در مالکیت شرکت‌های فرعی و وابسته (سهام چرخه‌ای)، با انتشار اطلاعیه‌ای اعلام کرد: «فرآیند واگذاری این سهام متوقف نشده و همچنان در چهارچوب قوانین و مقررات جاری کشور در حال پیگیری است. در نامه رسمی ارسال‌شده از سوی گروه خودروسازی سایپا به سازمان بورس و اوراق بهادار که با موضوع افشای اطلاعات بااهمیت در تاریخ ۴ خرداد ۱۴۰۴ منتشر شده، با اشاره به نامه ارسالی دبیر شورای عالی هماهنگی سران قوا تأکید شده است که واگذاری سهام شرکت‌های تابعه به دلیل اهمیت و ماهیت آن، مستلزم اخذ مجوزهای لازم از مراجع قانونی مربوطه است. گروه خودروسازی سایپا با تأکید بر رعایت اصول شفافیت و پاسخگویی در بازار سرمایه، اعلام می‌دارد تمامی مراحل واگذاری با هماهنگی کامل با نهادهای ذی‌ربط و مطابق با قانون انجام خواهد شد. حالا به طور دقیق مشخص نیست که آیا فرآیند اهلیت‌سنجی ادامه دارد؟ چه کسی یا نهادی قرار است مجوز عرضه و واگذاری سهام چرخه‌ای را بدهد؟ در مجموع ابهامات درباره واگذاری سهام و مدیریت سهام سایپا به بخش خصوصی بسیار زیاد است.

کراس اووری نقلی در بازار

پیشنهاد خودرو

خودروی‌ام وی‌ام X22 که همان چری تیگو ۲ است، در ایران توسط شرکت مدیران خودرو به بازار عرضه شد. مدیران خودرو این مینی کراس اوور چینی را از اواخر سال ۱۳۹۵ به ایران وارد کرد. ام‌وی‌ام X22، نسخه اسپرت و جوان‌پسند از مدل خانوادگی‌تر X33 محسوب می‌شود که با هدف تسلط بر بازار کراس‌اوورهای کوچک عرضه شده است. این محصول در تیپ‌های متفاوت از نظر سطح آپشن و دو نوع جعبه‌دنده ۴ سرعته اتوماتیک و ۵ سرعته دستی به بازار عرضه می‌شود و تاکنون به فروش مناسبی دست یافته است.
هرچند کراس‌اوور مونتاژی چینی فقط با یک پیشرانه عرضه می‌شود، اما خریداران می‌توانند از بین گیربکس دستی ۵ سرعته و جعبه دنده اتوماتیک ۴ سرعته یکی را انتخاب کنند. شتاب ام‌وی‌ام X22 با جعبه دنده دستی ۱۲ ثانیه و با گیربکس اتومات ۱۲.۷ ثانیه است. یکی از مزیت‌های این کراس‌اوور کوچک مصرف سوخت آن است که با گیربکس دستی ۵.۹ لیتر و با جعبه دنده اتومات، ۶.۱ لیتر در هر صد کیلومتر مصرف می‌کند. یکی از دلایل استقبال از X22 شرایط فروش متنوع و گستردگی مناسب مراکز خدماتی است، این محصول بر خلاف بسیاری از رقبایش توانسته حضور مستمر و با ثباتی را در بازار تجربه کند تا مشتریان نگرانی چندانی از بابت آینده و کمبود قطعات یدکی نداشته باشند.