شرایط فروش

قیمت و زمان عرضه سه محصول جدید بهمن دیزل

عباس مارکلایی، مدیر فروش خودروهای تجاری گروه بهمن گفت: «گروه بهمن به رغم کسب مجوز فروش امپاور BD۴۶۰ با قیمت ۶ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان این محصول را با قیمت رقابتی ۶ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان و کشنده امپاور BD۵۶۰ را با وجود قیمت اعلامی ۷ میلیارد و ۵۰۰ به سازمان حمایت با قیمت ۷ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان در تیرماه ۱۴۰۴ به بازار عرضه خواهیم کرد. قیمت و زمان عرضه مینی بوس پگاسوس LX نیز پس از ارائه و تکمیل مستندات ارزی به سازمان حمایت از طریق رسانه‌ها اطلاع‌رسانی خواهد شد.»

ماشین وارداتی

سوزوکی فرانکس کراس اوور هیبریدی ژاپنی

سوزوکی فرانکس، محصول جدید شرکت سوزوکی که در سال ۲۰۲۳ طراحی و تولید شده است؛ اولین بار در پاییز ۱۴۰۳ به بازار ایران معرفی شد. این خودرو با پیشرانه ۴ سیلندر هیبرید ملایم (K۱۵C) و حجم موتور ۱/۵ لیتر، قدرتی معادل ۱۰۱ اسب‌بخار و گشتاوری معادل ۱۳۷ نیوتن‌متر ارائه می‌دهد.

سوزوکی فرانکس به امکانات متعددی مجهز است که شامل سیستم کروز کنترل، ایربگ برای سرنشینان جلو، و ترمزهای ABS، BA و EBD می‌شود. همچنین ویژگی‌هایی مانند استارت دکمه‌ای، سنسور پارک عقب، تهویه مطبوع خودکار با دریچه مجزا برای ردیف عقب، و امکان تنظیم صندلی راننده در ۶ جهت، تجربه‌ای راحت و ایمن را برای کاربران فراهم می‌کند. سوزوکی فرانکس در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی ۲ میلیارد تومان و در بازار آزاد ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قیمت خورده است.

بازار خودرو

تداوم افزایش قیمت خودروها در بازار

بازار خودرو در دومین روز آغاز هفته دوباره دستخوش نوسان شد.

به طوریکه پراید ۱۵۱ SE مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۵ میلیون تومانی نسبت به روز قبلش، ۴۳۵ میلیون تومان فروخته شد.

قیمت پژو۲۰۷ دنده‌ای TU۵ مدل ۱۴۰۴ نسبت به روز قبلش تغییری نکرد و ۸۲۰ میلیون تومان به فروش رفت.

پژو ۲۰۷ پانوراما دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ در بازار ۵ میلیون تومان ارزان شد و ۹۱۰ میلیون تومان قیمت خورد.

تارا اتوماتیک LX V۷۴ مدل ۱۴۰۴ در بازار خودرو با افزایش ۱۵ میلیون تومانی یک میلیارد و ۱۶۵ میلیون تومان قیمت خورد.

قیمت خودروهای مونتاژی

قیمت صفر لاماری ایما مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۴۰ میلیون تومانی دو میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان فروخته شد.

قیمت صفر ام وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ نسبت به روز قبلش تفاوتی نکرد و همچنان یک میلیارد و ۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.

قیمت خودروهای وارداتی

قیمت صفر هاوال H۶ HEV ۱/۵ لیتر توربو در سامانه با قیمت ۲ میلیارد و ۵۰۲ میلیون تومان و در بازار آزاد با افزایش ۵۰ میلیون تومانی به دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

قیمت صفر هیوندای النترا ۱/۶ لیتری در سامانه با قیمت ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون و در بازار آزاد بدون تغییر نسبت به روز قبلش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.

وقتی موتور قطعه‌سازی کند می‌چرخد

از آشفتگی زنجیره تأمین تا فرسودگی فناوری؛ چالش‌هایی که نفس صنعت خودرو را به شماره انداخته‌اند

گزارش

گروه خودرو

در حالی که صنعت خودرو همواره در کانون توجه سیاست‌گذاران و رسانه‌ها قرار دارد، بازوی حیاتی آن یعنی «قطعه‌سازی» با چالش‌هایی روبه‌روست که کمتر دیده می‌شود. قطعه‌سازان، به‌عنوان ستون فقرات زنجیره تأمین خودرو، سال‌هاست با انبوهی از موانع اقتصادی، مدیریتی و ساختاری دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این گزارش نگاهی دارد به مهم‌ترین مشکلاتی که مسیر توسعه و ثبات این صنعت را کند کرده است.

تحریم؛ مانع اول و همیشگی

بدون تردید اولین و مهم‌ترین چالش قطعه‌سازان در ایران، تحریم‌های بین‌المللی است. این تحریم‌ها نه‌تنها دسترسی به مواد اولیه و تجهیزات را محدود کرده، بلکه نقل‌وانتقالات مالی و بانکی را نیز با مشکل مواجه کرده‌اند. بسیاری از قطعات حساس یا فناوری‌های کلیدی که باید از خارج وارد شوند، حالا یا در دسترس نیستند یا با چند برابر قیمت و تأخیر زمانی تأمین می‌شوند.

یکی از مدیران یک شرکت قطعه‌سازی در تهران در گفت‌وگو با «ایران» گفت: «برای واردات یک دستگاه ماشین CNC باید از سه واسطه عبور کنیم، که هم زمان‌بر است و هم هزینه‌بر. در نهایت هم معلوم نیست دستگاه مورد نظر با کیفیت اصلی برسد یا نه.»

نوسانات ارزی

در کنار تحریم‌ها، نوسانات نرخ ارز ضربه دیگری به پایداری مالی قطعه‌سازان وارد کرده است. قراردادهای قطعه‌سازان با خودروسازان اغلب چند ماهه و با قیمت ثابت بسته می‌شوند، در حالی که هزینه مواد اولیه روزبه‌روز در حال افزایش است. نتیجه، چیزی جز زیان‌دهی و حتی توقف خط تولید برخی قطعه‌سازان نیست. این بی‌ثباتی، برنامه‌ریزی بلندمدت را عملاً غیرممکن کرده است. یک فعال اقتصادی در حوزه تأمین مواد اولیه فلزی می‌گوید: «ما نمی‌دانیم سه ماه دیگر قیمت ورق فولاد چقدر می‌شود. چطور می‌توانیم قیمت قطعه را تضمین کنیم؟»

بدهی‌های معوق خودروسازان

یکی دیگر از مشکلات مزمن این صنعت، بدهی‌های سنگین خودروسازان به قطعه‌سازان است. شرکت‌های خودروسازی به دلایل مختلف از جمله کمبود نقدینگی و زیان انباشته، معمولاً پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را با تأخیرهای طولانی انجام می‌دهند. در برخی موارد، این تأخیرها به بیش از ۶ ماه می‌رسد. این روند باعث اختلال در جریان مالی قطعه‌سازان می‌شود و توان سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه یا نوسازی تجهیزات را از آنها می‌گیرد. به قول یکی از قطعه‌سازان باسابقه: «ما درگیر بقا هستیم، نه توسعه.»

> شفاف‌سازی در قراردادها، پرداخت به‌موقع مطالبات، اصلاح نرخ‌گذاری قطعات بر اساس هزینه واقعی تولید و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین از جمله گام‌هایی است که باید برداشته شود

تکنولوژی فرسوده و ضعف در تحقیق و توسعه

یکی از نقاط ضعف عمده صنعت قطعه‌سازی در ایران، عقب‌ماندگی فناوری و نداشتن استراتژی مشخص برای توسعه تکنولوژی‌های نوین است. در حالی که دنیا به‌سمت قطعات هوشمند و الکترونیکی حرکت می‌کند، بسیاری از قطعه‌سازان داخلی هنوز با ماشین‌آلات قدیمی و فرآیندهای منسوخ کار می‌کنند. عدم ارتباط نظام‌مند با دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی، نبود بودجه کافی برای نوآوری، و بی‌ثباتی بازار، همگی دست به‌دست هم داده‌اند تا چرخه تحقیق و توسعه در بسیاری از شرکت‌ها تقریباً متوقف شود.

نبود حمایت‌های هدفمند دولت

برخلاف شعارهای مکرر در حمایت از تولید داخل، بسیاری از قطعه‌سازان از نبود سیاست‌های حمایتی مؤثر گلایه دارند. تسهیلات بانکی با بهره بالا، بوروکراسی سنگین و نبود مشوق‌های صادراتی از جمله مواردی هستند که از سوی فعالان این صنعت مطرح می‌شود. یکی از گلایه‌های رایج، تخصیص ناعادلانه ارز ترجیحی برای واردات مواد اولیه است که به گفته برخی، عمدتاً در اختیار شرکت‌های خاص یا دارای روابط قرار می‌گیرد. در چنین فضایی، رقابت سالم میان قطعه‌سازان تضعیف می‌شود.

نگاه به آینده؛ راه برون‌رفت چیست؟

کارشناسان معتقدند برای نجات صنعت قطعه‌سازی، نیاز به یک بازنگری اساسی در زنجیره تأمین خودرو وجود دارد. شفاف‌سازی در قراردادها، پرداخت به‌موقع مطالبات، اصلاح نرخ‌گذاری قطعات بر اساس هزینه واقعی تولید و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین از جمله گام‌هایی است که باید برداشته شود. افزون بر این، توسعه صادرات قطعات به کشورهای همسایه و منطقه، می‌تواند بخشی از مشکلات ارزی و محدودیت‌های داخلی را جبران کند. البته این مسیر هم بدون حل مشکلات زیرساختی و بهبود کیفیت، چندان هموار نخواهد بود. می‌توان گفت اگرچه قطعه‌سازان همواره در سایه صنعت خودروسازی دیده شده‌اند، اما بی‌توجهی به آنها می‌تواند به معنای فلج‌شدن کل صنعت خودرو باشد. بازسازی اعتماد، تزریق سرمایه، و بازنگری در سیاست‌ها، سه کلیدواژه‌ای هستند که آینده این صنعت را رقم خواهند زد.

شورولت کوروت ZR1 ۲۰۲۵؛ قهرمان جدید پیست‌های مسابقه‌ای

جاده را تسخیر کنید

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
خبرنگار

شورولت کوروت ZR1 ۲۰۲۵، جدیدترین نسخه از یکی از نمادین‌ترین خودروهای اسپرت تاریخ، به بازار عرضه شد. این مدل با ویژگی‌های برجسته و عملکرد خیره‌کننده‌اش، توجه علاقه‌مندان و کارشناسان خودرو را به خود جلب کرده است. این خودرو باقدرت ۱۰۶۴ اسب بخار و گشتاور ۸۲۸ پوند فوت، یکی از قدرتمندترین خودروهای دیفرانسیل عقب موجود در بازار است.

به نقل از (car and driver)، کوروت ZR1 ۲۰۲۵ با طراحی منحصربه‌فرد خود، نه‌تنها چشم‌نواز است بلکه به طور خاص برای بهینه‌سازی عملکرد در پیست‌های مسابقه‌ای طراحی شده است. جلوپنجره بزرگ و مجاری هوای بهینه‌شده، به خنک‌کنندگی و آیرودینامیک بهتر خودرو کمک می‌کند. بال عقب بزرگ و آیرودینامیک این خودرو، بیش از ۱۲۰۰ پوند نیروی رو به پایین تولید می‌کند که باعث افزایش ثبات و کنترل در سرعت‌های بالا می‌شود. همچنین، پنجره شکاف‌دار عقب، نمادی از نسل‌های گذشته کوروت است و به جذابیت بصری خودرو افزوده است.

قدرتی فراتر از تصور در دنیای مسابقات

موتور ۵/۵ لیتری LT۷ ۸-V با دو توربوشارژر، قدرتی باورنکردنی را به ZR۱ می‌بخشد. این خودرو در تنها ۲/۲ ثانیه به‌سرعت ۶۰ مایل در ساعت می‌رسد و می‌تواند یک‌چهارم مایل را در ۹/۵ ثانیه و با سرعت ۱۴۹ مایل در ساعت طی کند. این اعداد به ZR۱ عنوان سریع‌ترین خودروی دیفرانسیل‌عقب تست‌شده را می‌دهد. شتاب فوق‌العاده و توانایی‌های دینامیکی آن را به یکی از بهترین انتخاب‌ها برای رانندگان حرفه‌ای و علاقه‌مندان به پیست تبدیل کرده است.

ZR۱ با تکنولوژی‌های پیشرفته‌ای مانند کنترل شروع هوشمند و سیستم‌های مدیریت موتور بهینه شده، تجربه رانندگی بی‌نظیری را فراهم می‌آورد. کنترل شروع این خودرو به رانندگان اجازه می‌دهد تا با تنظیم دقیق RPM و لغزش، بهترین شتاب ممکن را تجربه کنند. همچنین، سیستم پورت و تزریق مستقیم سوخت، به بهبود کارایی موتور کمک می‌کند و مصرف سوخت را کاهش می‌دهد.

طراحی بی‌نظیر و عملکرد خیره‌کننده

در داخل کابین ZR۱، طراحی مدرن و تکنولوژی‌های روز به‌وضوح قابل مشاهده است. صندلی‌های اسپرت باقابلیت تنظیم، راحتی و حمایت لازم را برای رانندگان فراهم می‌کنند. همچنین نمایشگرهای دیجیتال با وضوح بالا و سیستم اطلاعات سرگرمی پیشرفته، دسترسی آسان به اطلاعات و کنترل‌های مختلف خودرو را ممکن می‌سازند و به راننده این امکان را می‌دهند که بدون حواس‌پرتی از راه‌های مختلف، همه چیز را تحت کنترل داشته باشد. با این حال، برخی از منتقدان به طراحی داخلی نسبتاً معمولی این خودرو اشاره کرده و از آنها انتظار بیشتری دارند.

ZR۱ با سیستم تعلیق مغناطیسی و چرخ‌های کربن‌فایبر، به بهبود هندلینگ و کنترل در پیچ‌ها کمک می‌کند. این سیستم، توانایی تنظیم خودکار برای شرایط مختلف جاده را دارد و موجب افزایش ثبات و راحتی در رانندگی می‌شود. همچنین، سیستم ترمز پیشرفته این خودرو، تضمین می‌کند که قدرت توقف ZR۱ به اندازه قدرت شتاب آن خیره‌کننده باشد.

شورولت کوروت ZR۱ ۲۰۲۵ با ترکیبی از قدرت فوق‌العاده، طراحی خیره‌کننده و تکنولوژی‌های مدرن، یک انتخاب ایده‌آل برای رانندگان حرفه‌ای و علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت است. اگرچه برخی نقاط ضعف در طراحی داخلی و مصرف سوخت وجود دارد، اما عملکرد و قابلیت‌های ZR۱ به قدری چشمگیر است که این موارد را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. این خودرو نه‌تنها یک وسیله نقلیه، بلکه یک تجربه رانندگی بی‌نظیر ارائه می‌دهد که می‌تواند هر خودروسواری را مجذوب خود کند.

> شورولت کوروت ZR1 ۲۰۲۵ با ترکیبی از قدرت فوق‌العاده، طراحی خیره‌کننده و تکنولوژی‌های مدرن، یک انتخاب ایده‌آل برای رانندگان حرفه‌ای و علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت است

تاریخچه شورولت کوروت در ایران

ورود شورولت کوروت، یکی از نمادین‌ترین خودروهای اسپرت در تاریخ خودروسازی، به ایران به اوایل دهه ۱۳۴۰ شمسی (معادل ۱۹۶۰ میلادی) بازمی‌گردد. در آن زمان، مدل‌های اولیه این خودرو به کشور وارد شدند ومحبوبیت چشمگیری را در میان علاقه‌مندان به خودرو به دست آوردند. در دهه‌های بعد، بویژه در دهه ۱۳۵۰ شمسی (۱۹۷۰ میلادی)، با افزایش تقاضا برای خودروهای اسپرت، تعداد بیشتری از مدل‌های کوروت به ایران وارد شد. این خودروها نه‌تنها به‌خاطر طراحی زیبا و عملکرد فنی برجسته‌شان، بلکه به دلیل جایگاه ویژه‌ای که در فرهنگ خودرو دوستان داشتند، مورد توجه قرار گرفتند. اما در سال ۱۳۵۷، به دنبال تغییرات عمده‌ای که در ساختار سیاسی و اقتصادی کشور رخ داد، واردات خودروهای خارجی، بویژه برندهای آمریکایی، بشدت محدود و در نهایت متوقف شد. بااین‌حال، سال‌ها بعد، تعداد انگشت‌شماری از نسل‌های بعدی کوروت، مانند نسل چهارم و پنجم با قیمت‌های بسیار بالا به ایران وارد شدند و بار دیگر علاقه‌مندان به این خودرو را به وجد آوردند. شورولت کوروت هنوز هم در ایران طرفداران زیادی دارد، بویژه نسل‌های قدیمی آن، که به‌عنوان خودروهای کلاسیک و ارزشمند شناخته می‌شوند.

نیم کلاچ

پیشنهادهایی برای خروج بازار خودرو از رکود

سارا غضنفری
دبیرگروه خودرو

بازار خودرو که در ایران، همواره یکی از پیشران‌های مهم اقتصادی بوده، در ماه‌های اخیر با نوعی ایست نسبی روبه‌رو شده است. نشانه‌های این رکود نه فقط در آمار فروش و معاملات، بلکه در رفتار مصرف‌کننده و تولیدکننده به‌وضوح دیده می‌شود. اما این وضعیت، اگرچه پیچیده به‌نظر می‌رسد، لزوماً غیرقابل حل نیست. با مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ و سیاست‌گذاری‌های دقیق، می‌توان این بازار را دوباره به مسیر رونق بازگرداند.

یکی از عوامل اصلی کاهش تحرک در بازار خودرو، فضای انتظاری در بین خریداران است. زمانی که مردم نسبت به آینده قیمت‌ها، شرایط اقتصادی و سیاست‌های کلان تردید دارند، تصمیم به خرید را به تعویق می‌اندازند. این موضوع در تمام بازارهای بزرگ جهان نیز صادق است و به همین دلیل، ایجاد ثبات و شفافیت در تصمیم‌گیری‌ها نقش کلیدی دارد. خوشبختانه طی ماه‌های گذشته، اقدامات مؤثری برای کنترل تورم و تثبیت نرخ ارز انجام شده که در صورت استمرار، می‌تواند به افزایش اطمینان مصرف‌کنندگان منجر شود.

از سوی دیگر، تولیدکنندگان خودرو نیز با دغدغه‌هایی مواجه هستند؛ از جمله هزینه‌های تولید، تأمین قطعات و پیش‌بینی‌پذیر نبودن برخی فرآیندها. سیاست‌های حمایتی دولت، از جمله تأمین تسهیلات سرمایه در گردش برای خودروسازان و تسهیل واردات قطعات، نقش مهمی در حفظ تیراژ و ارتقای کیفیت ایفا کرده‌اند. ادامه این حمایت‌ها، به شرط همراهی با بهبود بهره‌وری و توسعه فناوری در صنعت خودرو، می‌تواند به تقویت پایه‌های تولید ملی منجر شود.

در چنین شرایطی، ایجاد مشوق برای مصرف‌کنندگان جهت ورود دوباره به بازار خودرو بسیار ضروری است. یکی از ابزارهای مؤثر در این زمینه، ارائه تسهیلات هوشمند خرید خودرو به اقشار متوسط و جوانان است. این طرح‌ها، در صورتی که با نظارت دقیق و هدفگذاری درست اجرا شوند، می‌توانند چرخ معاملات را دوباره به حرکت درآورند و همزمان به نوسازی ناوگان شخصی نیز کمک کنند.

همچنین افزایش تنوع محصولات، چه از طریق داخلی‌سازی پلتفرم‌های جدید و چه با همکاری‌های خارجی، می‌تواند حق انتخاب را در بازار افزایش دهد. در همین راستا، سیاست‌های تازه واردات خودرو که در حال اجراست، در صورت ادامه مدیریت هدفمند، می‌تواند به تعادل بازار کمک کند. هدف اصلی این واردات، نه رقابت با تولید داخل، بلکه تکمیل سبد عرضه برای پاسخگویی به نیازهای متنوع مصرف‌کنندگان است؛ به‌خصوص در بخش خودروهای اقتصادی که بخشی از جامعه همچنان نیاز جدی به آن دارد.

باید تأکید کرد که دولت در سال‌های اخیر، تلاش‌هایی برای بازسازی زیرساخت‌های بازار خودرو انجام داده است؛ از جمله تدوین برنامه‌های راهبردی برای ارتقای صنعت خودرو، ساماندهی وضعیت فروش و نظارت بر خدمات پس از فروش. با تقویت این مسیر و مشارکت بخش خصوصی، می‌توان انتظار داشت که بازار از وضعیت رکودی فاصله بگیرد.

در نهایت، مسیر خروج از رکود در بازار خودرو از دل تعامل، تدبیر و تداوم حمایت هدفمند عبور می‌کند. با همراستایی بخش‌های تولید، سیاست‌گذاری و مصرف، می‌توان به آینده‌ای امیدوار بود که در آن خودرو، نه یک دغدغه اقتصادی، بلکه نشانه‌ای از پویایی و اعتماد در جامعه باشد.

پژو ۲۰۷؛ مناسب جیب جوانان

پیشنهاد خودرو

پژو ۲۰۷ جزو خانواده پرجمعیت پژو ایران‌خودرو است. ماشینی که یادآور ۲۰۶ است اما با آپشن‌های بیشتر. پژو ۲۰۷ جزو خودروهای مورد علاقه جوانان است که تاحدودی شاید با جیب‌شان هم همخوانی دارد. پژو ۲۰۷ ابتدا سال ۹۵ به صورت دنده دستی وارد بازار شد و بعدها در فیس‌لیفت این خودرو شاهد مدل دنده اتوماتش هم بودیم. از مشخصات فنی این خودرو به پیشرانه ۱.۶ لیتری و ۱۰۵ اسب بخار می‌توان اشاره کرد. قیمت کارخانه این خودرو حدود ۷۱۰ میلیون تومان است و قیمت بازارش حدود یک میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان. خودرویی که قابل تهیه در مدل‌های دست‌دوم نیز هست.