شرایط فروش

شرایط فروش کی‌ام سی X5 اعلام شد

شرکت کرمان موتور از طرح فروش کی‌ام سی X5 با شرایط نقدی و اقساطی برای تیر ماه ۱۴۰۴ خبر داد. این طرح از ۲۳ تیر ماه آغاز شده و تا روز ۳۱ همین ماه ادامه خواهد داشت. قیمت نهایی این خودرو ۱ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان اعلام شده و موعد تحویل آن ۹۰ روز کاری است.

آن دسته از متقاضیانی که مایلند در طرح فروش اقساطی این خودرو شرکت کنند، می‌توانند با پرداخت ۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت و ۴ عدد چک ۱۶۱ میلیون‌تومانی طی ۱۲ ماه، کی‌ام‌سی X5 را با اختلاف ۲۰۰ میلیون تومانی تهیه کنند. تاریخ اولین چک این طرح بیستم دی‌ماه ۱۴۰۴ خواهد بود. البته قیمت اعلام‌شده پرداختی نهایی نیست و هزینه بیمه بدنه به پیش‌پرداخت آن اضافه خواهد شد.

این خودرو به موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر مجهز است و توان تولید ۱۷۲ اسب بخار قدرت را دارد. همچنین کی‌ام سی X5 دارای امکاناتی نظیر سیستم ترمز ضد قفل (ABS)، سیستم کنترل پایداری (ESP) و سیستم چندرسانه‌ای پیشرفته است.

ماشین وارداتی

ب‌ام‌و i M Sport 318 وارد بازار ایران می‌شود

نسل چهارم سری ۳ ب‌ام‌و مدل i M Sport 318، به‌زودی توسط یک شرکت خصوصی وارد ایران می‌شود. ب‌ام‌و i M Sport 318 پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ دارد که قادر است ۱۵۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید کند. انتقال قدرت با گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب انجام شده و نهایت سرعت آن به ۲۲۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

این خودرو می‌تواند در ۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و مصرف سوخت ترکیبی آن حدود ۶.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. از نظر فنی، این خودرو به ترمزهای دیسکی، سیستم تعلیق جلو مک فرسون و تعلیق عقب مولتی لینک مجهز است که سواری نرم و کنترل دقیق خودرو را تضمین می‌کند. در بخش ایمنی، این مدل دارای مجموعه‌ای کامل از ایربگ‌ها و سیستم‌های کنترل پایداری (ESP، DSC، TCS) است. همچنین، ترمزهای ضد قفل با سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز «EBD»، رادار عابر پیاده، رادارهای پیشگیری از برخورد و کمربندهای پیش‌کشنده، ایمنی سرنشینان را افزایش می‌دهند. از امکانات رفاهی این خودرو می‌توان به سنسور باد لاستیک‌ها، نور بالای اتوماتیک، سنسور باران، تریم داخلی چرمی، ترمزدستی برقی، سیستم اتوهلد، شیفترهای پشت فرمان و آینه‌های گرم‌کن‌دار اشاره کرد.

بازار خودرو

بازار خودرو همچنان در سرازیری و رکود

بازار خودرو در چهارمین روز معاملاتی هفته شاهد تغییر جدی قیمت‌ها بود. آریسان ۲ مدل ۱۴۰۴ نسبت به‌روز گذشته ۵ میلیون کاهش قیمت داشت و ۵۸۵ میلیون تومان در بازار آزاد معامله شد. پژو ۲۰۷ پانوراما دنده‌ای مدل ۱۴۰۳ با کاهش ۵ میلیون‌تومانی به ۸۸۵ میلیون تومان رسید. قیمت کوییک GX L دنده‌ای ثابت بود و همچنان ۵۲۰ میلیون تومان معامله شد.

قیمت خودروهای مونتاژی

فونیکس تیگو ۷ پرو مکس ۱٫۶ لیتری مدل ۱۴۰۳ کاهش ۱۰ میلیون‌تومانی را تجربه کرد و به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید. ام وی‌ام X22 PRO دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ با کاهش ۱۰ میلیون‌تومانی یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شد.

قیمت خودروهای وارداتی

هیوندای کونا، ۲ لیتر توربو در سامانه ۴ میلیارد و ۵۹۲ میلیون تومان و در بازار آزاد با کاهش ۱۰۰ میلیون‌تومانی از ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید. هیوندای النترا ۱٫۶ لیتر در سامانه ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و در بازار آزاد با افزایش ۵۰ میلیون‌تومانی از ۲ میلیارد و ۹۰۰ به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان رسید.

در نشست انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور مطرح شد

۲۰ همت نیاز فوری قطعه‌سازان برای ادامه حیات

قطعه‌سازان از دولت می‌خواهند بدهی آنان به برخی نهادها را به مدت ۳ ماه فریز کند

گزارش

سارا غضنفری
دبیر گروه خودرو

نفس‌های صنعت قطعه‌سازی به شماره افتاده است؛ صنعتی که زمانی برای خود کیا و بیایی داشت و در صادرات حرف اول را می‌زد حالا از وضع موجود برای زنجیره تأمین خودرو اعلام خطر کرده است. هنوز در خاطر افراد باقی مانده که در اسفندماه سال ۱۳۹۵ قرارداد جوینت ونچر میان قطعه‌سازان ایران و فرانسه بسته شد و شرط صادرات ۳۰ درصدی در این قرارداد، امکان استفاده از قطعات ساخت داخل ایران را در زنجیره تأمین خودروسازان اروپایی فراهم می‌کرد. حالا در تیرماه ۱۴۰۴ یعنی ۹ سال بعد از چنین اتفاقی، صنعت قطعه‌سازی ایران چنان پیچ و مهره‌هایش زنگ زده که مسئولان این صنف خبر تأسف‌آور احتمال از بین رفتن همیشگی این صنعت را می‌دهند.

۴۰۰هزار نیرو در معرض تعدیل!

در نشستی که دیروز(سه‌شنبه) در هتل ارم با حضور اصحاب رسانه و اعضای انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور برگزار شد؛ محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور خبر عجیبی را عنوان کرد. او گفت: «وقوع جنگ ۱۲روزه، ضربه اساسی دیگری به این صنعت وارد کرد که پیامدهای آن اکنون به صورت ملموس در واحدهای تولیدی مشاهده می‌شود. متأسفانه امروز با پدیده‌ای مواجه شده‌ایم که طی ۱۳ یا ۱۴ سال گذشته سابقه نداشت؛ مسأله‌ای به نام تعدیل نیرو در واحدهای قطعه‌سازی! این موضوع در حالی است که پیش از این، با وجود چالش‌ها، نوعی مدارا با شرایط وجود داشت.»

به گفته محمدرضا نجفی‌منش، طی یک نظرسنجی از ۶۰ قطعه‌ساز در استان تهران ۸۰ درصد بنگاه‌ها تعدیل نیرو کرده‌اند یا در حال تعدیل نیروهای‌شان هستند.

> دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور: امسال ۲۸۰ همت زیان انباشته خودروسازان و ۶۰۰ همت بدهی جاری آنان است ضمن اینکه شکاف بازار آزاد و کارخانه‌ای خودرو نیز به ۶۰۰ همت رسیده است

نیاز تزریق ۲۰ هزار میلیارد تومان

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز در این نشست از معضلات جدی قطعه‌سازان گفت. دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «در حال حاضر زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به ۲۸۰ هزار میلیارد تومان رسیده و شکاف بازار حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان شده است؛ همچنین ۶۰۰ همت بدهی دو خودروساز بزرگ کشور براساس صورت‌های مالی تلفیقی حسابرسی نشده ۱۲ ماهه ۱۴۰۳ است.» همچنین دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور دو مطالبه اساسی و اورژانسی زنجیره تأمین را چنین عنوان کرد: «ما به تزریق ۲۰ هزار میلیارد تومان پول نقد سبز، یعنی نقدینگی واقعی و قابل خرج، نیاز داریم. نه اینکه اعلام شود فلان میزان به خودروساز اختصاص یافته، ولی در نهایت سهمی به زنجیره تأمین نرسد. در بسیاری از موارد، مشخص نیست از اعتبارات تخصیص‌یافته به خودروساز، چه مقدار به قطعه‌ساز می‌رسد. ما به‌طور مشخص ۲۰ هزار میلیارد تومان در خود زنجیره تأمین نیاز داریم، نه از طریق واسطه. از سوی دیگر، درخواست دوم ما فریز سه‌ماهه بدهی‌های دولتی برای تنفس صنعت است؛ دولت بدهی‌های صنعت قطعه‌سازی به نهادهایی نظیر سازمان امور مالیاتی و سازمان تأمین اجتماعی را به مدت سه ماه فریز کند تا بتوانیم برای مدتی تنفس داشته باشیم و نقدینگی‌مان را مدیریت کنیم. اصل بدهی هم برای سه ماه فریز شود؛ بعد از آن، حتی جریمه‌اش را پرداخت می‌کنیم.»

قطعه‌سازان موافق افزایش قیمت خودرو؟

محمدرضا نجفی‌منش، در پاسخ به سؤال «ایران» درباره اینکه کاهش تولید خودروسازان چه تأثیری روی زنجیره تأمین دارد و همچنین تهدید به کاهش تولید برای افزایش قیمت خودرو، گفت: «۲۸۰ هزار میلیارد تومان زیان در خودروسازی جمع شده است. دو بار با افزایش قیمت خودرو مخالفت شد. حالا شورای رقابت کار را به سازمان حمایت سپرده است و قرار بود ۲۵ درصد قیمت خودرو افزایش پیدا کند که تبدیل به ۱۵ درصد افزایش قیمت شد. چرا ۲۵ درصد به ۱۵ درصد تبدیل شد در حالی که حق با خودروساز است که تقاضای افزایش قیمت یا بهینه‌سازی قیمت را طبق قانون داشته است. بخش خصوصی تفاوتش این است که کوتاه نمی‌آید. آن زمان که قیمت خودرو تعیین شد قیمت ارز ۳۸ هزار تومان بود ولی الان شده ۶۸ هزار تومان. ارز گران شده، مواد اولیه داخلی بر مبنای ارز حساب می‌شود، دستمزد کارگری حداقل ۴۲ درصد اضافه شده است در نتیجه خودروساز انتظار دارد قیمت بهینه شود. اگر قیمت واقعی شود، مصرف‌کنندگان واقعی برای خرید خودرو به میدان می‌آیند.»

انتقاد از تعرفه‌های پایین واردات قطعات

مهدی مطلب‌زاده، رئیس کمیته ساخت داخل انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازی خودرو کشور هم با انتقاد از تعیین تعرفه‌های پایین برای واردات قطعات خودرو، این اقدام را «نوعی جایزه برای واردات» عنوان کرد و گفت: «در شرایطی که تولیدکنندگان داخلی با بحران‌های متعددی نظیر قطعی برق مواجه هستند، تعرفه ۲۰ درصدی برای واردات قطعات معنایی جز تضعیف تولید ندارد. تولیدکننده‌ای که در هر ماه فقط ۱۶۰ ساعت زمان تولید دارد و از این میزان نیز چندین روز را به دلیل بی‌برقی از دست می‌دهد، نمی‌تواند با واردکننده رقابت کند. بنابراین تعرفه قطعات باید منطقی و متناسب با نرخ بهره و ارز باشد و بازنگری جدی در تعرفه واردات قطعات ضرورت دارد.» او افزود: «تعرفه‌ها باید بر اساس منطق اقتصادی تنظیم شود، نه فشار واردات. با در نظر گرفتن نرخ بهره بانکی، تورم و نرخ ارز، عدد منطقی تعرفه قطعات حدود ۳۲ درصد محاسبه می‌شود. در حالی‌که برخی تعرفه‌ها در حال حاضر زیر ۲۰ درصد تعیین شده است که این موضوع به‌شدت برای تولید داخلی زیانبار است. از سوی دیگر، واردات خودروهای دست دوم نیز به بهانه حمایت از مصرف‌کننده، فشار مضاعفی بر بازار ارز وارد خواهد کرد. ما مشکلی با واردات خودروهای نو و باکیفیت نداریم، اما زمانی که برای مایحتاج ضروری ارز وجود ندارد، تخصیص منابع ارزی برای واردات خودروهای دست دوم و فاقد پشتوانه قطعات یدکی، تصمیمی غیرمنطقی و بحران‌زا خواهد بود.»

البته باید به این موضوع اشاره کرد که کشور در اوج واردات خودرو و در دهه نود بیشترین میزان تولید را داشت و قرار نیست واردات خودرو و قطعات، تولید را تضعیف کند.

بازگشت «میتسوبیشی مونترو»

شاسی بلند افسانه‌ای دوباره دیده شد

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

پس از سال‌ها غیبت، به نظر می‌رسد که میتسوبیشی آماده است تا نام محبوب «مونترو» را دوباره زنده کند. انتشار تصاویری از یک شاسی‌بلند استتارشده نشان می‌دهد که ممکن است نسخه جدید «میتسوبیشی مونترو» بزودی رونمایی شود؛ خودرویی که آخرین بار در سال ۲۰۰۶ در بازار آمریکا حضور داشت. به نقل از سایت خبری (car and driver)، سال گذشته، میتسوبیشی نام «مونترو» را در اداره ثبت اختراعات و علائم تجاری ایالات متحده ثبت کرد و به نظر می‌رسد که این مدل ممکن است همراه با «نیسان اکس‌ترا» جدید به بازار بازگردد. با توجه به گزارش‌هایی مبنی بر اینکه نیسان در حال بررسی انتقال تولید مدل‌های بدنه روی فریم است، همکاری با میتسوبیشی می‌تواند به ساخت «مونترو» جدید در کارخانه کنتون میسی‌سیپی منجر شود. مدت زمان زیادی است که میتسوبیشی مدلی در آمریکا عرضه نکرده که شایسته هیجان باشد. اما این موضوع ممکن است تغییر کند اگر شاسی‌بلند استتار شده در عکس‌های منتشر شده واقعاً آنچه فکر می‌کنیم باشد: یک «میتسوبیشی مونترو» جدید!

> مدت زمان زیادی است که میتسوبیشی مدلی در آمریکا عرضه نکرده که شایسته هیجان باشد. اما این موضوع ممکن است تغییر کند اگر شاسی‌بلند استتار شده در عکس‌های منتشر شده واقعاً آنچه فکر می‌کنیم باشد: یک «میتسوبیشی مونترو» جدید!

داستان شاسی بلند میان سایز

«مونترو» یک شاسی‌بلند میان‌سایز است که بدنه روی فریم بود و در همان رده با «تویوتا ۴رانر» و «نیسان اکس‌ترا» قرار می‌گرفت. یک مدل «مونترو» از سال ۲۰۰۵ در مقایسه با شاسی‌بلندهای آفرود مقام سوم را از شش رقمی کسب کرد و سپس بلافاصله بعد از سال مدل بعدی از خدمت در ایالات متحده کنار گذاشته شد. این شاسی‌بلند به عنوان «پاجرو» در سایر بازارها ادامه حیات داد، اما در سال ۲۰۲۱ به طور کامل متوقف شد. حالا، نام «مونترو» ممکن است بر اساس این تصاویر و اطلاعات دیگر دوباره زنده شود. این خودرو که بدنه‌ای مکعبی و محور عقب قدرتمندی دارد، نشانه‌هایی از یک ساختار بدنه روی فریم را به همراه دارد؛ درست مثل نسل‌های پیشین «مونترو». با وجود پوشش‌های استتاری، المان‌های طراحی شبیه به «اوتلندر» در چراغ‌های جلو و فرم کلی بدنه، شباهت‌هایی با مدل‌های قبلی دارد. هرچند تایر زاپاس در عقب، مثل مدل‌های قدیمی، هنوز در این نمونه دیده نمی‌شود، اما وجود اگزوز عقب نشان می‌دهد که احتمالاً از پیشرانه احتراقی استفاده خواهد کرد.

این شاسی‌بلند آزمایشی در جنوب اروپا دیده شده و هم‌زمان با آن، میتسوبیشی در فوریه ۲۰۲۴ نام «مونترو» را در اداره علائم تجاری آمریکا ثبت کرده است. همه اینها نشانه‌هایی از برنامه‌ریزی میتسوبیشی برای بازگشت این مدل محبوب به بازار آمریکا است. گزارش‌هایی نیز وجود دارد مبنی بر اینکه تولید این مدل می‌تواند در کارخانه مشترک میتسوبیشی و نیسان در ایالت میسی‌سیپی آمریکا انجام شود. همکاری این دو برند که پیش‌تر در پروژه‌هایی مانند «اوتلندر» و «روگ» موفق بوده‌اند، احتمالاً این‌بار هم به تولید مشترک «مونترو» و نسل جدید «نیسان اکس‌ترا» منجر خواهد شد.

احتمال تولید دو محصول جدید

با توجه به اینکه دولت ترامپ مشوق‌های خودروهای برقی (EV) را در ایالات متحده لغو کرده و به وضعیت تعرفه‌های متغیر پرداخته است، نیسان در حال بررسی انتقال تولید «آرمادا» و «اینفینیتی QX80» که در ژاپن ساخته می‌شوند، به کارخانه کم‌استفاده خود در کنتون میسی‌سیپی است. براساس گزارشی از نشریه Automotive News، علاوه بر این، نیسان ممکن است دو شاسی‌بلند به اندازه «فرانتیر» را نیز در این کارخانه تولید کند.

با توجه به این اطلاعات، این احتمال وجود دارد که این شاسی‌بلندها نسل جدید «اکس‌ترا» و «میتسوبیشی مونترو» باشند. هرچند نمی‌توانیم با قطعیت بگوییم، اما شواهد نشان می‌دهد که این انتقال تولید می‌تواند به سمت مدل‌های جدید و به‌روزتر حرکت کند.

پژو ۲۰۷ با سقف شیشه‌ای

خودرویی که نور را به کابین می‌آورد

پیشنهاد خودرو

پژو ۲۰۷ اتوماتیک با سقف شیشه‌ای، یکی از مدل‌هایی است که این روزها در بازار خودروهای داخلی توجه زیادی را به خود جلب کرده است. از نظر طراحی بیرونی، تفاوت اصلی این نسخه با مدل‌های معمولی، به سقف شیشه‌ای آن برمی‌گردد که حس مدرن‌تری به خودرو می‌دهد. بدنه جمع‌وجور و خطوط تیز هنوز هم حفظ شده‌اند و ظاهر اسپرت آن برای خیلی‌ها جذاب است. در بخش فنی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک به موتور ۱.۶ لیتری TU5 مجهز شده که توان تولید حدود ۱۰۵ اسب بخار را دارد. گیربکس اتوماتیک ۴ سرعته هم وظیفه انتقال نیرو به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو حدود ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ عددی که با توجه به رانندگی شهری قابل قبول محسوب می‌شود. در فضای داخلی، امکاناتی مثل نمایشگر لمسی، دوربین عقب، فرمان برقی، تهویه اتوماتیک، آینه‌های برقی و کروز کنترل به چشم می‌خورند. سانروف پانورامیک نیز یکی از جذاب‌ترین امکاناتی‌ست که این نسخه را از سایر ۲۰۷ها متمایز می‌کند. البته فضای کابین به دلیل ابعاد کلی خودرو، بیشتر برای چهار سرنشین مناسب است. در مجموع، پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف شیشه‌ای برای کسانی که دنبال خودرویی با ظاهری جوان‌پسند، امکانات معقول و برند شناخته‌شده هستند، یکی از گزینه‌های قابل بررسی در بازار داخلی است. درحال حاضر قیمت این مدل در کارخانه ۹۹۰ میلیون تومان و در بازار آزاد ۱ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان تعیین شده است.

نیم کلاچ

تا سقف یک میلیارد تومان چه بخریم؟

پیشنهادی برای انتخاب خودروهای اقتصادی بازار

گروه خودرو/ اگر بودجه‌تان تا سقف یک میلیارد تومان است، گزینه‌های اقتصادی و متنوعی پیش روی شماست که مناسب جوانان و طبقه متوسط جامعه طراحی شده‌اند. در ادامه، چند مدل پرطرفدار بازار را معرفی می‌کنیم که قیمت کارخانه آنها کمتر از یک میلیارد تومان است.

پژو ۲۰۷

پژو ۲۰۷ با ظاهر جذاب و موتور ۱.۴ لیتری، قدرت ۷۵ اسب بخار را ارائه می‌دهد. این خودرو بین جوانان طرفدار دارد. مدل TU3 این خودرو در کارخانه حدود ۷۲۳ میلیون تومان و در بازار آزاد نزدیک به ۷۶۰ میلیون تومان قیمت خورده است.

تارا دنده‌ای V1

تارا دنده‌ای V1، سدان اقتصادی دیگری است که توان موتور ۱.۶ لیتری‌اش ۱۱۳ اسب بخار است و برای خانواده‌ها و جوانان بسیار مناسب است. قیمت کارخانه این مدل نزدیک به ۸۸۷ میلیون تومان است و در بازار آزاد تا ۹۷۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

سهند اتومات

سهند اتومات هم گزینه‌ای راحت و اقتصادی است که با موتور ۱.۵ لیتری و ۹۰ اسب بخار قدرت، برای کسانی که به دنبال آسایش و مصرف بهینه هستند، جذاب خواهد بود. قیمت کارخانه آن حدود ۶۱۷ میلیون تومان و در بازار آزاد تا ۸۵۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

اطلس GL دنده‌ای

اطلس GL دنده‌ای با طراحی جادار و موتور ۱.۵ لیتری ۹۱ اسب بخاری، برای خانواده‌ها گزینه‌ای مناسب به حساب می‌آید. قیمت کارخانه حدود ۵۵۷ میلیون تومان و بازار آزاد ۶۰۵ میلیون تومان است.

کوییک GX L دنده‌ای

کوییک GX L دنده‌ای، یک هاچبک کوچک و اقتصادی است که با موتور ۱.۵ لیتری و ۹۰ اسب بخار قدرت، به دلیل مصرف سوخت پایین و طراحی جمع‌وجورش، در میان جوانان محبوب است. قیمت کارخانه آن حدود ۵۰۵ میلیون تومان و بازار آزاد ۵۲۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود.

شاهین G اتومات

شاهین G اتومات CVT، یک سدان جدید و مدرن، با موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ و قدرت ۱۱۰ اسب بخار، انتخاب خوبی برای کسانی است که دنبال خودرویی به‌روز با امکانات بیشتر می‌گردند. قیمت کارخانه این خودرو حدود ۸۳۶ میلیون تومان است و در بازار آزاد یک میلیارد و ۱۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

جک جی ۴

جک جی ۴ نیز به عنوان یکی از گزینه‌های جذاب در این رنج قیمتی معرفی می‌شود. قیمت کارخانه این خودرو حدود ۹۳۲ میلیون تومان است و در بازار آزاد نیز حدوداً ۹۹۰ میلیون تومان معامله می‌شود. این خودرو به موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر مجهز است و توان تولید ۱۰۳ اسب بخار قدرت را دارد. این خودرو با طراحی مدرن و امکانات رفاهی مناسب، می‌تواند گزینه‌ای عالی برای خانواده‌ها و جوانان باشد.

ساینا S اتوماتیک

ساینا نیز به عنوان یک سدان اقتصادی دیگر، در این لیست قرار دارد. قیمت کارخانه ساینا S اتوماتیک حدود ۴۹۴ میلیون تومان بوده و در بازار آزاد نیز ۶۸۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود. ساینا به موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر مجهز است و توان تولید ۸۷ اسب بخار قدرت را دارد.