

خبر خودرو

گرانی در بازار موتورسیکلت مهار شود



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، از کاهش واردات و تولید، افزایش قیمت ارز و هزینه‌های تولید و بالا رفتن تقاضا، به‌عنوان عوامل افزایش قیمت موتورسیکلت یاد کرد و گفت: «دولت در این شرایط باید سعی کند در جهت تأمین قطعات برای تولیدکنندگان کارسازی کند.»

شهباز حسن‌پور در بیان دلایل افزایش قیمت موتورسیکلت گفت: «متأسفانه کاهش واردات و به دنبال آن کاهش تولید، افزایش قیمت ارز و هزینه‌های تولید و بالا رفتن تقاضا، تأثیر تومی بر بازار این محصول داشته است.»

به گزارش سایت خانه ملت، نماینده مردم کرمان و راور در مجلس شورای اسلامی، افزود: «هم‌اکنون افزایش قیمت موتورسیکلت نو باعث شده مردم به سمت خرید موتورسیکلت دست دوم بروند که موجب افزایش قیمت آن در هر دو بازار نو و دست دوم شده است.»

او ادامه داد: «دولت در این شرایط باید سعی کند در جهت تأمین قطعات برای تولیدکنندگان کارسازی کند که قطعاً تأثیر بسزایی در کاهش قیمت موتورسیکلت نو خواهد داشت.»

حسن پورگفت: «بسیاست‌گذاری صحیح بانک مرکزی و دولت بخصوص توسط وزارتخانه‌های صمت و امور اقتصادی و دارایی نیز می‌تواند فعلاً در تسهیل واردات موتورسیکلت کارگشا باشد یا کارخانه‌های داخلی با مدیریت بهای تمام شده، بازار را تعدیل کنند.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «البته نظارت دقیق بر بازار توسط دستگاه‌های مربوطه از دیگر موارد بسیار مهمی است که باید در جهت مقابله با سوداگری و گرانفروشی در این بازار صورت گیرد.»

ماشین وارداتی

تیسان T2: شاسی‌بلندی با قوای محرکه پلاکین هیبرید



طراحی جعبه‌ای و خشن خودروهایی مانند لندروور دیفندر و مرسدس بنز G کلاس در سال‌های اخیر به یکی از گلهای محبوب خوروسازان چینی تبدیل شده است. حالا جنور T2 نیز با همین زبان طراحی، در قالب تیسان T2 به بازار ایران خواهد آمد. جنور بیش از این با مدل‌هایی مانند X70S که با نام فیدلیتی پرایم عرضه شد، برای بازار ایران شناخته شده است.

تیسان T2 در نسخه چهارچرخ محرکه به یک مجموعه پلاکین هیبرید مجهز است که در مجموع حدود ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۱۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۳ سرعته DHT به هر چهار چرخ منتقل می‌شود؛ ترکیبی که علاوه بر عملکرد بالا، توانایی بیشتری برای حرکت در مسیرهای خارج از جاده به خودرو می‌دهد. شتاب مغر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت T2 نیز حدود ۵٫۵ ثانیه اعلام شده است؛ رقمی قابل توجه برای یک شاسی‌بلند بیش از ۲ تنی.

در مجموع، طراحی متفاوت، کابین مدرن، قوای محرکه قدرتمند و سیستم چهار چرخ محرک، مهم‌ترین نقاط قوت تیسان T2 هستند. در صورت قیمت‌گذاری مناسب و تا مین مطلوب قطعات، این خودرو می‌تواند یکی از گزینه‌های متفاوت بازار شاسی‌بلندهای ایران باشد.

بابک صدرايي، کارشناس بازار خودرو، در گفت‌وگو با «ایران» عنوان کرد

گرانی خودرو به قیمت رکود



سیگنال به بازار بدهد و قیمت‌های برای مدتی جهشی بالا بروند. ولی بعد از این افزایش، معمولاً بازار دوباره آرام می‌شود. یعنی قیمت‌ها ممکن است بالا بروند و بعد برای مدتی ثابت بمانند یا حتی در بعضی خودروها یک ریزش کوچک داشته باشیم. من این ریزش را بیشتر اصلاح قیمت می‌دانم. به این معنا که قیمت یک خودرو در یک مقطع آتقدر بالا رفته که دیگر قدرت خرید مشتری اجازه نمی‌دهد در همان سطح معامله شود. بنابراین یک مقدار عقب‌نشینی اتفاق می‌افتد و بازار برای مدت کوتاهی حرکت می‌کند. بعد دوباره رکود برمی‌گردد و پس از مدتی شیب قیمت‌ها افزایشی می‌شود. در واقع اتفاقی که طی چند ماه گذشته افتاده، همین حرکت رفت و برگشتی بوده است. با این تفاوت که اگر بخواهیم روند کلی را نگاه کنیم، کفه افزایش قیمت سنگین‌تر بوده است.

به نظرم بازار خودرو کشور درحال حاضر در یک رکود یا به تعبیر بهتر، یک رکود با آفتاب‌نظر می‌کنند، فرو رفته است. یکی از دلایل اصلی هم همین افزایش قیمت‌هاست. هر خودرو یک گروه مشخص از خریداران خودش را دارد. وقتی قیمت خودرو بالا می‌رود و از توان خرید آن گروه خارج می‌شود، بخشی از مشتریانش را از دست می‌دهد. این اتفاق هم‌اکنون در بازار خیلی جدی شده است.

یعنی رکودی که قبل از این هم در بازار خودرو داشتیم، حالا شدیدتر شده؟

قطعاً. رکود را قبلاً هم داشتیم، ولی درحال حاضر شدیدتر شده است. دلیلش هم این است که قیمت‌ها بالا رفته، اما قدرت خرید مردم با همان سرعت بالا نرفته است. در نتیجه، حتی کسی که نیاز واقعی به خودرو دارد، ممکن است خریدش را عقب بیندازد.

یعنی می‌گویید فعلاً صبر می‌کنم ببینم چه اتفاقی می‌افتد. چون وقتی فاصله بین قیمت خودرو و توان خرید مردم زیاد می‌شود، طبیعی است که تقاضا عقب بنشیند. از طرف دیگر، فقط

خودرویش را نمی‌فروشد. چرا؟ چون می‌داند اگر بفروشد، برای خرید خودروی بعدی باید هزینه بیشتری پرداخت کند. این مسأله در مورد خودروهای وارداتی خیلی پررنگ‌تر است. مثلاً یک واردکننده را در نظر بگیرید که قبلاً یک خودرو را با شرایط قبلی وارد کرده است. حالا می‌خواهد برود سفارش بعدی خودرو را بخرد و وارد کند. شرایطی که با آن مواجه می‌شود اصلاً شبیه قبل نیست. اول اینکه هزینه تأمین خودرو افزایش پیدا کرده و دوم اینکه هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک به‌شدت بالا رفته است. حتی زمان رسیدن خودرو هم بیشتر شده. مثلاً قبلاً ممکن بود یک خودرو در یک ماه و نیم به کشور برسد، ولی در موقعیت فعلی، ممکن است چهار ماه طول بکشد تا خودرو به دست واردکننده برسد. این چهار ماه فقط یعنی زمان بیشتر. سرمایه واردکننده هم در مدت خوابیده است. ضمن اینکه اگر مسیرهای معمول حمل‌ونقل بسته یا محدود شده باشند، باید از مسیرهای دیگری استفاده شود و این خودش هزینه‌های اضافی ایجاد می‌کند. حالا همه این هزینه‌ها در نهایت باید در قیمت خودرو دیده شود. بنابراین وقتی خودرویی مثلاً با قیمت ۶ یا ۱۰ میلیارد تومان به مصرف‌کننده می‌رسد، نمی‌توانیم بگوییم همه این افزایش قیمت فقط به خاطر ارز بوده است. بخشی از آن مربوط به هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک است، بخشی به هزینه تأمین برمی‌گردد و بخشی هم ناشی از کاهش تعداد خودرو واردشده است. وقتی تعداد خودرو



بخشی از سرمایه‌های سرگردان در بازارهای مختلف حرکت می‌کنند. یعنی ممکن است فردی مدتی در بازار ارز یا طلا سرمایه‌گذاری کند، سودی بیابد و بعد بخشی از سرمایه‌اش را وارد بازار خودرو کند. این جابه‌جایی سرمایه روی بازار خودرو هم اثر می‌گذارد. اما در کنار این موضوع، باید هزینه تمام‌شده خودرو را هم در نظر گرفت. هم‌اکنون برای خودروهای وارداتی فقط قیمت خود خودرو مطرح نیست. فرض کنید یک خودرو در بازار جهانی ۳۰ یا ۳۵ هزار دلار قیمت دارد. وقتی قرار است این خودرو وارد ایران شود، بخشی از دیگری مثل تفرقه، حمل‌ونقل، لجستیک و هزینه‌های مختلف دیگری به آن اضافه می‌شود. بنابراین نمی‌شود قیمت خودرو را فقط با نرخ از بازار خریدار در نظر گرفت. مثلاً اگر حتی به فرض خودرویی مثل ۲۰۷ به ۵ میلیارد تومان برسد، به نظرم واقعاً تقاضا برای آن به‌شدت کاهش پیدا می‌کند و شاید حتی به نصف برسد. در آن شرایط خودرو دیگر برای بخش بزرگی از مردم یک کالای مصرفی و ضروری نیست؛ تبدیل می‌شود به یک کالای لوکس و غیرضروری که فقط گروه محدودی توان خریدش را دارند. بنابراین باید بین افزایش قیمت و رونق بازار تفاوت بگذاریم. البته که بعید است این اتفاق بیفتد اما اینکه قیمت خودرو بالا می‌رود، لزوماً به این معنی نیست که بازار رونق گرفته است. ممکن است قیمت بالا برود، اما تعداد معاملات کمتر شود و خریداران هم کاهش پیدا کنند. به نظرم مسأله اصلی بازار خودرو امروز همین است. قیمت‌ها بالا می‌روند، اما بازار کوچک‌تر می‌شود. هر موج جدید افزایش قیمت، بخشی از مشتریان را از بازار خارج می‌کند.

می‌گذار

کم می‌شود، واردکننده هم برای اینکه بتواند فعالیتش را ادامه دهد، باید حاشیه سودش را طوری تنظیم کند که هزینه‌های مجموعه را پوشش دهد. بنابراین همه اینها روی قیمت نهایی اثر می‌گذارند. به همین دلیل من فکر می‌کنم اگر شرایط فعلی ادامه داشته باشد، احتمال اینکه دوباره شاهد جهش قیمت خودرو باشیم، وجود دارد. هم هزینه حمل‌ونقل بالاست، هم واردات سخت‌تر شده و هم احتمال تغییر تعرفه‌ها مطرح است. همه این عوامل می‌توانند به افزایش قیمت کمک کنند.

این سرمایه‌های سرگردان که اشاره کردید، هم‌اکنون از بازار طلا وارز به سمت خودرو آمده‌اند؟
بله بخشی از آنها آمده‌اند و بخشی هم هنوز وارد بازار خودرو نشده‌اند. این جابه‌جایی معمولاً یک‌باره اتفاق نمی‌افتد و آرام‌آرام انجام می‌شود. درحال حاضر بازار ملک هم شرایط خاص خودش را دارد. قیمت ملک خیلی بالا رفته و نقدشوندگی آن هم پایین‌تر است. بنابراین کسی که صرفاً دنبال سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش پول است، خیلی راحت سراغ ملک نمی‌رود؛ مگر اینکه خریدار واقعی و مصرف‌کننده باشد. سرمایه‌گذارها معمولاً اول سراغ بازارهایی مثل طلا، سکه و ارز می‌روند و بعد خودرو یکی از بازارهای مورد توجه آنهاست. ولی یک نکته را نباید فراموش کنیم؛ بازار خودرو دیگر مثل دو یا سه سال قبل نیست که ظرفیت زیادی برای ورود سرمایه و افزایش قیمت داشته باشد.

منظوران این است که بازار دیگر کتش افزایش قیمت‌های شدید را ندارد؟

بله. هم‌اکنون قدرت خرید مردم خیلی پایین آمده و همین موضوع ظرفیت بازار را محدود کرده است. مثلاً خود من به عنوان یک کارشناس حوزه خودرو یک زمانی فکر نمی‌کردم ۲۰۷ به قیمت سه میلیارد تومان برسد. اگر آن موقع می‌گفتید ۲۰۷ قرار است سه میلیارد تومان شود، احتمالاً می‌گفتم چه کسی قرار است این ماشین را بخرد؟ ولی امروز قیمت‌ها به این محدوده‌ها رسیده و هنوز هم خریدار وجود دارد. البته تعداد خریداران نسبت به گذشته خیلی کمتر شده است. این نکته مهمی است. یعنی نباید فقط بگوییم چون با این قیمت هنوز خرید و فروش انجام می‌شود، پس بازار کشتش دارد. نه، تعداد کسانی که توان خرید دارند کمتر شده است. در واقع طبقه خریداران خودرو دارد جابه‌جا می‌شود. مثلاً فردی که سال گذشته با یک مبلغ مشخص می‌توانست یک خودروی چینی نسبتاً خوب بخرد، امروز شاید با همان پول دیگر نتواند همان خودرو را بخرد. بنابراین آن فرد از بازار خارج می‌شود و کسی که توان مالی بیشتری دارد، جای او را می‌گیرد.

به همین دلیل معتقدم بازار خودرو دیگر آن بازاری نیست که بتواند هر میزان افزایش قیمت را تحمل کند. ظرفیت تقاضا محدود شده است. هرچه قیمت بالاتر برود، تعداد بیشتری از مردم از بازار خارج می‌شوند. مثلاً اگر حتی به فرض خودرویی مثل ۲۰۷ به ۵ میلیارد تومان برسد، به نظرم واقعاً تقاضا برای آن به‌شدت کاهش پیدا می‌کند و شاید حتی به نصف برسد. در آن شرایط خودرو دیگر برای بخش بزرگی از مردم یک کالای مصرفی و ضروری نیست؛ تبدیل می‌شود به یک کالای لوکس و غیرضروری که فقط گروه محدودی توان خریدش را دارند. بنابراین باید بین افزایش قیمت و رونق بازار تفاوت بگذاریم. البته که بعید است این اتفاق بیفتد اما اینکه قیمت خودرو بالا می‌رود، لزوماً به این معنی نیست که بازار رونق گرفته است. ممکن است قیمت بالا برود، اما تعداد معاملات کمتر شود و خریداران هم کاهش پیدا کنند. به نظرم مسأله اصلی بازار خودرو امروز همین است. قیمت‌ها بالا می‌روند، اما بازار کوچک‌تر می‌شود. هر موج جدید افزایش قیمت، بخشی از مشتریان را از بازار خارج می‌کند.

اول بام‌و X5 و همچنین مینی مدرن نقش داشته، تغییرات ظریفی در ظاهر Z4 ایجاد کرده است. بر خلاف پروژه‌هایی که ظاهر خودرو را به‌طور کامل دگرگون می‌کنند، در اینجا فرم اصلی Z4 حفظ شده و تغییرات بیشتر در جزئیات دیده می‌شود. یکی از مهم‌ترین تفاوت‌ها، استفاده از رینگ‌های ۲۰ اینچی است که ظاهر اسپایدر را جدی‌تر و اسپرت‌تر کرده‌اند. طراحی این رینگ‌ها نیز بی‌شباهت به محصولاتی نیست که پیش‌تر روی خودروهای آلپینا دیده بودیم؛ موضوعی که می‌تواند برای علاقه‌مندان این برند قدیمی جذاب باشد. اما تغییرات اصلی در بخش فنی اتفاق افتاده است.

اما مهم‌ترین ویژگی بوئزپین اسپایدر شاید نه قدرت موتور و نه طراحی متفاوت آن، بلکه تعداد بسیار محدود تولید باشد. تنها ۹۹ دستگاه از این خودرو ساخته خواهد شد.

این شرکت همچنین تصمیم گرفت خودروهای جدیدی را با نام خود توسعه دهد و در این مسیر، بوئزپین زاکاتو اولین محصول دوران جدید این مجموعه بود. پس از آن نیز بوئزپین GT 05 معرفی شد؛ خودرویی که بر پایه بام‌و M5 تورینگ شکل گرفته و طراحی آن را فرانک استفنسون، طرح شهپر خودرو، برعهده داشته است. اکنون همین طرح سرشناس به سراغ Z4 رفته تا آخرین نسخه این رودستر را با اعضای خود متفاوت‌تر از نمونه استاندارد کند.

آخرین ماجراجویی Z4

بوئزپین اسپایدر قرار نیست از صفر ساخته شود. این خودرو در اصل بر پایه نمونه‌هایی از بام‌و Z4 ساخته شده که توسط مگنا اشتایر در اتریش تولید شده‌اند و احتمالاً از آخرین خودروهایی هستند که پیش از توقف کامل تولید از خط مونتاژ خارج شده‌اند.

فرانک استفنسون که در طراحی نسل



مهم‌ترین ویژگی بوئزپین اسپایدر شاید نه قدرت موتور و نه طراحی متفاوت آن، بلکه تعداد بسیار محدود تولید باشد. تنها ۹۹ دستگاه از این خودرو ساخته خواهد شد

دستگاه از این خودرو ساخته خواهد شد



برش

در قلم بوئزپین اسپایدر همان موتور آشنای بام‌و قرار گرفته است؛ یک پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توربوشااز که در Z4 M40i نیز مورد استفاده قرار می‌گرفت. البته این موتور در نسخه جدید تقویت شده و حالا قدرت بیشتری در اختیار راننده قرار می‌دهد. خروجی موتور به ۴۳۵ اسب بخار و گشتاور آن به ۵۸۰ نیوتن‌متر رسیده است. این ارقام به ترتیب ۵۳ اسب بخار و ۸۰ نیوتن متر بیشتر از Z4 M40i استاندارد هستند. افزایش قدرت باعث شده شتاب‌گیری نیز بهتر شود. بوئزپین اسپایدر می‌تواند در مدت ۴٫۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. در صورت سفارش بسته عملکردی، حداکثر سرعت خودرو نیز به ۲۹۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. این ارقام نشان می‌دهند بوئزپین تنها به تغییر ظاهر Z4 اکتفا نکرده و تلاش کرده نسخه‌ای قدرتمندتر از این رودستر را برای مشتریان خاص خود ارائه کند.

نیم کلاچ

انتشار فهرست پرفروش‌ترین خودروهای چین

بزنینی‌ها از صدر بازار چین حذف شدند

بازار چین تحت سلطه خودروهای برقی قرار گرفت



بازار خودروی چین در ماه آگوست (۱۰ مرداد تا ۹ شهریور) بار دیگر نشانه‌های روشنی از تغییر داتقه خریداران و سرعت بالای برقی شدن صنعت خودرو را نشان داد. به گزارش سایت carnewschina، در فهرست ۱۰ خودروی سواری پرفروش بازار چین در این ماه، ۹ جایگاه به خودروهای تمام‌برقی اختصاص پیدا کرد و تنها یک مدل با ترکیب قوای محرکه برقی و پلاکین هیبریدی توانست در این جمع حضور داشته باشد. در مقابل، هیچ خودروی بزنینی نتوانست به جمع ۱۰ مدل پرفروش بازار راه پیدا کند.

در واقع تنها استثنا در این فهرست، فانگ چنگ بائو تی ۷ از زیرمجموعه‌های گروه بی‌وای‌دی بود؛ خودرویی که بر خلاف ۹ مدل دیگر، هم در نسخه تمام‌برقی و هم پلاکین هیبریدی عرضه می‌شود. از مجموع فروش این خودرو در ماه آگوست، ۵۵ درصد مربوط به نسخه تمام‌برقی بوده است.

این دومین بار در سال جاری است که خودروهای مجهز به موتور احتراق داخلی از جمع ۱۰ خودروی پرفروش چین کنار گذاشته می‌شوند؛ اتفاقی که تا چند سال پیش برای بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان تقریباً غیرقابل تصور بود.

صردریشینی جیلی با یک خودروی کوچک برقی

در صدر جدول فروش این ماه، جیلی EX2 قرار گرفت. این هاچ‌بک کوچک چینی در این ماه موفق شد ۳۹ هزار و ۶۵۱ دستگاه فروش داشته باشد و بالاتر از تمام رقبای خود قرار گرفت. جیلی EX2 که در بازار چین با نام «شینگ‌یوان» نیز شناخته می‌شود، یک خودروی شهری کوچک است و می‌توان آن را نسخه جیلی بی‌وای‌دی سیگلا دانست. این خودرو همچنین از نظر جایگاه بازار، در اروپا رقیبی برای فولکس‌واگن ID. Polo محسوب می‌شود. عملکرد EX2 تنها به فروش ماه آگوست محدود نمی‌شود. این خودرو در آمار فروش تجمعی سال ۲۰۲۴، رتبه‌بانه شایان آگوست نیز در صدر فهرست خودروهای برقی چینی قرار گرفته است. جیلی در این بازه زمانی ۲۴۶ هزار و ۱۶۶ دستگاه از این مدل فروخته است.

پس از آن، تسلا مدل ۷ با فروش ۲۲۴ هزار و ۹۳ دستگاه در جایگاه دوم قرار دارد و با ۱۶۱ هزار و ۱۵۲ هزار و ۸۴۵ دستگاه، سوم است.

تسلا همچنان در میان پرفروش‌ها

در جایگاه دوم جدول این ماه، لیب‌موتور A10 قرار گرفت که فروش آن به ۳۰ هزار و ۶۵۲ دستگاه رسید. پس از آن نیز تسلا مدل ۷ با فروش ۲۹ هزار و ۲۴۰ دستگاه در رتبه سوم قرار گرفت. مدل ۷ همچنان یکی از مهم‌ترین محصولات بازار چین محسوب می‌شود و در کنار آن، تسلا مدل ۳ نیز در جایگاه ششم جدول قرار گرفت. این سدان در ماه آگوست ۲۰ هزار و ۷۸۷ دستگاه فروش داشت. با این حال، عملکرد برخی از برندهای چینی در این ماه جالب توجه بود. شیانومی SU7 که در ماه ژوئیه رتبه چهارم فروش را در اختیار داشت، در ماه آگوست تا جایگاه دهم سقوط کرد. شاسی‌بلند شیانومی YU7 نیز با فروش ۱۳ هزار و ۶۳۵ دستگاه، به رتبه نوزدهم رسید. این افت در شرایطی رخ داده که خودروهای شاسی‌بلند در بازار چین محبوبیت بسیار بیشتری نسبت به سدان‌ها دارند و فروش آنها تقریباً دو برابر سدان‌هاست.

خودروهای بزنینی یکی یکی عقب می‌روند

هیچ خودروی مجهز به موتور بزنینی در جمع ۱۰ مدل پرفروش ماه آگوست قرار نگرفت. اولین خودروی بزنینی جدول، تویوتا کرولا بود که با فروش ۱۴ هزار و ۶۷۵ دستگاه در جایگاه سیزدهم قرار گرفت. در مجموع، تنها پنج خودروی مجهز به موتور احتراق داخلی توانستند وارد جمع ۲۰ خودروی پرفروش چین شوند. تویوتا کرولا کراس، جیلی استاری، فولکس‌واگن لایوید، تویوتا راو۴ و جیلی مونجراو، این پنج مدل بودند. در میان آنها، تنها فولکس‌واگن لایوید یک سدان است. برای فولکس‌واگن لایوید و نیسان سیلفی، این شرایط به مراتب قابل توجه‌تر است. این دو خودرو در سال‌های گذشته از جمله مدل‌های ثابت جدول پرفروش‌های چین بودند و بارها فروش بیش از ۲۰ هزار دستگاه در ماه را ثبت می‌کردند. اما اکنون شرایط کاملاً متفاوت شده است؛ لایوید با زحمت در جمع ۲۵ خودروی پرفروش قرار دارد و نیسان سیلفی نیز با فروش تنها ۱۲ هزار و ۲۲۷ دستگاه به رتبه بیست‌وسوم سقوط کرده است.

بی‌وای‌دی با پنج نماینده در جمع ۲۰ خودرو

در میان خوروسازان چینی، بی‌وای‌دی همچنان حضور پررنگی در جدول دارد. این شرکت چهار مدل را در ۲۰ خودروی پرفروش ماه آگوست قرار داده است؛ بی‌وای‌دی آ۷، ساناگ اولترا، ساناگ پرو و سی‌لایون 6. با اضافه شدن فانگ چنگ بائو تی 7، تعداد نمایندگان گروه بی‌وای‌دی در جمع ۲۰ خودروی پرفروش چین به پنج مدل می‌رسد. این حضور پررنگ نشان می‌دهد تغییر مسیر بازار چین به سمت خودروهای برقی و مدل‌های هیبریدی شارژی با سرعت زیادی در حال پیشروی است.