

۲۰۹۵

نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

از «دسترسی به شارژر» تا «بازار دست دوم مناسب»  
دو دغدغه اصلی مقاضیان  
خودروهای برقی

۲۰ صفحات

چراز «جتا» در بازار استقبال نشد؟

صفحه ۱۰

نخستین عرضه نوبرانه «کرمان موتور» آغاز شد

## تشدید رقابت در بازار کراس اوورها با ورود KMC A5

با توجه به ذهنیت مثبت مردم نسبت به خودرو G01 و از طرفی عرضه مجدد آن توسط شرکت کرمان موتور با پشتونه قدر تمند شبکه خدمات رسانی و سرویس دهی و گارانتی طولانی مدت...  
۸ صفحه

واردات از سوی «شهرداری» خدمات  
با «خودرو سازان»  
**مذاکره با داد و توبوس ساز**  
خصوصی برای تامین  
خدمات اتوبوس های برقی

آیا سرانجام ترمیم واسطه گران و دللان بازار  
خودرو کشیده می شود؟  
**تنفس ۳ ساله برای دریافت**  
مالیات بر عایدی سرمایه  
طرح مالیات بر عایدی سرمایه نگرانی های را بابت  
معاملات خودرویی ایجاد کرده است. این که ...  
۷ صفحه

برنامه ریزی برای سرمایه گذاری در بخش  
جیوه منه خودکار آغاز شد  
**تحول بزرگ**  
در ایران خودرو با تولید  
گیربکس اتوماتیک «DCT»  
۴ صفحه

تولید نیسان ترا، غول اس. یووی های تولید شده در کشور توسط مانیان خودرو (پرشیا خودرو)  
**تاخت و تاز سامورایی در دل کویر ایران**  
۱۴ صفحه



استارت Start  
حسین نظریان  
رئیس شورای سیاستگذاری  
ضرورت تشکیل کنسروسیومی از  
قطعه سازان برای خرید سهام دولت  
در شرکت های خودروسازی  
هرچه به اوکناری سهام اندک دولت در ایران خودرو  
نژدیگ می شویم، شاهد تکابوی بیشتر مشتاقان  
خرید سهام مذکور هستیم، چه خردیاران واقعی...  
۲ صفحه

تیترهای امروز Titles  
گروه خودرویی باز هم یک دست قرمز پوش شد  
شایعه تبعید دو خودروساز بزرگ  
به بازار پایه، بلای جان بورس  
۵ صفحه  
هیجان بهار و قابستان با کارایی  
و قدرت تیکو ۸ پرو پلاگین هیرید  
۷ صفحه  
افت گیفت؛ نتیجه تمرکز بیش از  
حد روی تیراز تولید  
۱۰ صفحه  
خودروهای پرطریف دار داخلی با قیاس  
چگونه در بازار آزاد به راحتی  
خودرو بخریم؟!  
۱۲ صفحه



آیا شما خودرویی را می شناسید که این شرکت  
**لنت ترمز** آن را تولید نکرده باشد  
؟؟؟

PARS LENT  
[www.parslent.com](http://www.parslent.com)

صنايع خودروي ايليا

# DAYUN Y7

4x4 شاسی مستقل SUV  
پیشرانه ۲.۴ لیتری  
میتسوبیشی

۱۴۸۸

[www.ilia-auto.com](http://www.ilia-auto.com)

EAMA HEV  
TWO HEARTS BEATING AS ONE

A آرین پارس  
LAMARI  
[WWW.LAMARI.IR](http://WWW.LAMARI.IR)



پیشوانه عرضی در جلو که با ترسن اکسل همکاری می کند و خروجی به جعبه انتقال می رسد تا قادر تولیدی به دغفانسیل عقب فرستاده شود. این نوع طراحی به سیستم کار رفته در فولکس وگن گلف R شباخت دارد بدی جزا اینکه جمهه انتقال کروولا قابل للاج است. از ظرفی این خودرو زبانی دغفانسیل مرکزی ندارد و اینجاست که تفاوت های اساسی ظاهر می شود. دیگر ویزگی مهم سیستم چهار چرخ محرک توپوتا GR کروولا از سیستم چهار چرخ محرکی استفاده می کند که از ظرفی این خودرو زبانی سیستم هاست اما در عمل تفاوت های سیستم چهار چرخ محرک توپوتا GR کروولا های گشتوار متفاوت است که می تواند گشتوار را به صورت ۶ درصد جلو و ۴ درصد عقب، ۵/۵ و ۷/۵ درصد جلو و ۴ درصد عقب توزیع کند.

می دهنده است که یک دهه برای توسعه خودرو برقی لازم است تا بتوان زیرساخت های لازم آن را ایجاد کرد.

**خودروهای برقی در اکثر کشورهای توسعه یافته با یارانه های دولتی برای مقاضیان دارای جذبیت شده اند تا دوست های برقی از محل کاهش مصرف سوخت، در ایجاد زیرساخت های توسعه مصرف خودروهای برقی سرمایه گذاری داشته باشند. به نظر شما برای توسعه بازار خودرو برقی در کشور چه اقداماتی موثر است؟**

توسعه بازار مصرف خودروهای برقی منوط به یارانه های دولتی است. در این صورت، قدرت خود مدم متناسب با تراخ این محصولات مطابق خواهد شد. در یک دهه گذشته، به دلیل هزینه های بدن پاتری خودروهای برقی، این خودروها گران قیمت بودند به همین دلیل در کشورهای مختلف، دوستها بابت خرید خودروهای برقی، یارانه می دادند که آسیب کمتری به محضر زست وارد شود. با وجود این همچنانی خودرو برقی، اگر در نهایت خرید خودرو بینزینی ارزان تر تمام شود؛ پروژه توسعه برقی سازی باشکست مواجه خواهد شد. چرا که مردم به خرید این خودروها متمایل خواهد بود و جذب خودرو برقی نمی شوند.

**برخی خودرو سازان داخلی مدعی هستند درخصوص تولید محصولات برقی تووانی هایی را به دست آورده اند که می توانند با تکیه بر آن به تولید انبوه پیرا زند. چه میزان از این ادعاهای ارامی توأم عملیاتی دارست؟**

خودرو سازان بزرگ کشورهای دلیل اعمال تحریم ها زیر نامه های توافق خودروهای دولتی خود را تولید خود می کنند. شرکت های خصوصی هم نگاه مونتاژ کارانه به موضوع خودروهای برقی دارند و این با تولید توسعه صنعت خودرو در تضاد است. در شرایط موجود، نمی توانیم نسبت به آینده خودرو برقی در کشور خوش بین باشیم. در واقع در گام نخست، تولید خودروهای برقی باید در دستور کار قرار بگیرند و در پسیاری موارد، خودرو سازانها به تهیه ای قابل انجام این کار نیستند. پس سازمان های دولتی و نیمه دولتی حتماً باید وارد این تولید شوند تا در کار شرکت های خودرو ساز بتوانند به تولید خودرو برقی پی بردند. همچنین، تجاری کردن این سطح از خودروهای برقی که بتواند در جامعه فراگیر شود، نیاز به سرمایه گذاری و شنتیابی های دوستی دارد.

درین های اسپرت و دام امروزی توپوتا GR کروولا جزو عجیب ترین هاست. در حالی که همه و قبایل پیش از های ۴ سیلندر و طراحی تک دغفانسیل (به جزو سوابو و WRX) استفاده می کنند، این خودرو زبانی دغفانسیل مجهز است هر چند عجیب ترین تکده درباره GR کروولا به پیش از های ۳ سیلندر مجهز است. در این خودرو برقی به بروزی آن می بروزد، نکته همین است که توپوتا GR کروولا از سیستم چهار چرخ دیگر ویزگی مهم سیستم چهار چرخ محرک توپوتا GR کروولا های گشتوار است که از ظرفی این خودرو زبانی مشابه سایر سیستم هاست اما در عمل تفاوت های سیستم چهار چرخ محرک توپوتا GR کروولا های گشتوار را به صورت ۶ درصد جلو و ۴ درصد عقب، ۵/۵ و ۷/۵ درصد جلو و ۴ درصد عقب توزیع کند.

## برگ برنده «کروولا» بین هاج بک ها



داده شود، تمام قطعات این خودروها اورد کرده و مدعی تولید خواهد بود. از طرفی، بعضی افراد هم معتقدند این محصولات می توانند ناترازی مصرف سوخت را جبران کنند. اما تولید واردات خودرو برقی نیازمند حمایت های دولتی است.

### آیا خرید خودرو برقی در ایران توجیه اقتصادی دارد؟

توانایی فناورانه کشور در ساخت خودرو برقی، در حد نمونه است. بی شک به تولید این بو رساندن و تجاری سازی خودرو برقی در کشور نیاز به زمان و زیرساخت کافی دارد. برای مثال، باید ایستگاه های شارژر اراد سطح شهرها به درستی تعیین کرد یا باید از امروز به فکر جایگزینی شارژر های خانگی بود. در کل، برقی سازی خودرو در ایران، ابتدا نیازمند زیرساخت است که با توجه به توأم ندی های موجود نیازمند بک بازه زمانی تقریباً چند دهه ای است. کشورهای بسیار پیشرفته هم از یک برنامه بیزی ۲۰ تا ۳۰ ساله بپروردی کردند. با شعار و عده های ناگهانی نمی توان همه چیز را تغییر داد. مانیزای به تغییرات اساسی در دو زایه داریم؛ همچنین باید مشخص شود چند خودرو در سال وارد بازار مصرف کشور خواهیم کرد.

**کشورهای اروپایی طبق برنامه های توسعه محصولات خودرو برقی از خودرو سازان انتظار دارند تا سال ۲۰۲۵ از تولید خودروهای احتراق داخلی دست بکشند و خودروهای هیبرید برقی را جایگزین این محصولات کنند. به نظر شما این امکان برای خودرو سازان ایرانی نیز وجود دارد که در کوتاه مدت از تولید خودروهای احتراق داخلی صرف نظر کنند؟**

این حقیقت را باید بذریم حتی کشورهای اروپایی و امریکایی هم نمی توانند مدعی باشند یکشی به سمت خودروهای برقی حرکت خواهند کرد. با وجود راندمان رویه کاهش خودروهای فسیلی، باید بتوانیم طی یک برنامه بیزی ۱۰ تا ۱۵ ساله، روند خودرو سازی را در کشور به سمت خودرو برقی تغییر دهیم. در واقع، باید متناسب با افزایش تراز خودروهای برقی و در کار تجهیزاتی که برای شرکت های خودرو سازی ایجاد می شود، زیرساخت های مناسب مربوط به برق در شهرها فراهم شود. بنابراین، این پروژه ای نیست که بتوان به آن، نگرش یکشی به چند ماهه داشت؛ چرا که تجارب کشورهای توسعه یافته نشان



**X55 PRO**

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۱۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۱/۲۷

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

[www.mvmco.ir](http://www.mvmco.ir)













وانت پادرایل اس لانگ با کاربری مسقف فلزی رادر فایای به مساحت ۳۳۶ متر مربع به نمایش گذاشت. گفتنی است: ششمین نمایشگاه و کنفرانس بین المللی صنعت ایران با خصوصیت، از ۱۱ تا ۲۰ اردیبهشت در مرکز نمایشگاه هماپیش های بین المللی کیش برگزار شد.

## محصولات «زمیاد» در نمایشگاه صنعت پخش



واردات از سوی «شهرداری»، خدمات با «خودروسازان»!

# مذاکره با دو اتوبوس ساز خصوصی برای تامین خدمات اتوبوس های برقی

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه اعلام کرده که قرار است با دو شرکت «عقاب» و «اسنا» مذاکره شود تا خدمات پس از فروش اتوبوس های برقی به شرکت های داخلی و اگذار شود

همین راستا، مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران اظهار کرده بود «فکر نمی کنم تا پایان امسال هم خودروسازان داخلی بتوانند اتوبوس های برقی را سازند تا در اختیار ما قرار بگیرد». مدیرعامل شرکت اتوبوس رانی تهران و حومه نیز بیش از این در دفعه از اولین اتوبوس های برقی عنوان کرده بود که «تیرماه سال گذشته ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس از محل شرکت های داخلی قرارداد بسته شده که برابر ۲۰ هزار میلیارد تومان مبلغ قرارداد مدل پرداختی ۲۵ درصد نقد و ملک و ۷۵ درصد تسهیلات بود. بر اساس قرارداد ۲۵۰۰ دستگاهی، باید طبق زمان بندی مقرر شده؛ حدود ۱۵۰۰ عدد تحویل می دادند. ماموریت رام عامل تولید داخل به واسطه عقب ماندگی ۱۰ ساله نمی کنیم. بنابراین طی انعقاد قراردادی با چین مقرر شد به دلیل قیمت مناسب، ۱۵۰۰ اتوبوس برقی تحویل شهرداری تهران شود که این تعداد باعث کاهش سرفاصله ها خواهد شد.»



نیاز تهران به ۱۱ هزار اتوبوس برقی در دو سال آینده واردات اتوبوس های الکتریکی، آن هم در شرایطی که تولید کنندگان با حراج های ارزی مواده هستند، می توانند این اقدام شهرداری با هزار گان دیگر را باما و اگه های بسیاری همراه کنند. این حال امانيز کشور بروزیزه پایتخت به اتوبوس بر کسی پوشیده نیست که تامین اتوبوس های الکتریکی برای کاهش آلودگی های محیط زیستی و وزه های آلوده در سال، به یک نیاز برای کلان شهرهای کشور تبدیل شده است. تا اینجا، رئیس شورای شهر «تازگی نیاز تهران به اتوبوس های برقی را ۱۱ هزار دستگاه تا پایان سال ۱۴۰۴ عنوان کرده است که باید گفت واردات این خودروها تا مرور حتمی تا یک چهارم این نیاز را هم برآورده نمی کند.

قراردادی با تولید کنندگان چینی، ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه الکتروباص را به ناوگان پایتخت کشور وارد کند.

«عقارب» اتوبوس برقی بدنون ایجاد زیرساخت های شارژ قوی قابل تصور نیست. هنوز مشخص نیست که اتوبوس هادر کدام پایانه ها قرار است خدمات رسانی کنند. آیا ایستگاه شارژ این اتوبوس ها فراهم شده است یا خیر؟ قطعاً نمی توان اتوبوسی را وارد خیابان ها کرد بدون این که ایستگاه شارژ برای آن تعبیه کرد. برای خودروهای سواری در شهر تهران به صورت محدود چندین ایستگاه شارژ ایجاد شده ریال اما برای اتوبوس ها هنوز خبری از نصب شارژر منتشر نشده است. قطعاً ایجاد زیرساخت برای شارژ این اتوبوس ها هزینه بروزمان بر بوده و بهتر است خیلی قبل از استفاده از این اتوبوس ها روند توسعه زیرساخت شارژ در دستور کار قرار بگیرد.

چرا تامین اتوبوس برقی به چینی ها و اگذار شد؟  
واردات اماز منظر دیگری همراه یک معرض در ایران به حساب می آمده است؛ آن هم بحث ناترازی بین استفاده از تولید داخل واردات بوده است. به رغم آن که خودروسازان داخلی بارها اعلام کرده اند امکان تولید اتوبوس های برای تامین نیاز داخل را دارند، اما باز هم شاهد آن هستیم که شهرداری تهران به سراغ خریدار شرکت های چینی رفت و قراردادی را مضاکره کرده که شامل واردات اتوبوس های دیزلی و برقی است. در بخش برقی هایما به نظر می رسد؛ چاره ای جزو واردات نمانده است و اتوبوس سازان داخلی و اگذار شود. سال گذشته بود که شهرداری تهران تصمیم گرفت طی

واردات، هر دو به یک اندیشه به این صنعت آسیب وارد کرده است. بعد از تحریمه مشکلات در سال های گذشته گریبان صنعت خودرو ایران را در تمام پیش ها گرفته است؛ گاهی واردات بیش از حد و گاهی نبود. همراه بیکی از برچالش ترین تصمیمات صنعت خودرو بوده است؛ از یک منظر می توان به این موضوع اشاره کرد که بزرگ ترین بلا تکلیفی که واردات را به یک چالش تبدیل می کند، موضوع از آن خدمات پس از فروش خودروهاست که حالا در خصوص اتوبوس های مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه اعلام کرد «قرار است با دو شرکت «عقاب افغانستان» و «اسنا» برای ارائه خدمات به اتوبوس های برقی مذاکره کنیم. موضوعی که نشان می دهد به ورود الکتروباص های ناوگان اتوبوس رانی کشور بسیار نزدیک شده ایم. در حالی که برخی مسئولان برها از واردات اتوبوس های دیزلی و برقی به کشاور اظهار نامیدی کردند. ازسوی دیگر، مسئولی همچون ارزبیری در شرایط فعلی و خالی ماندن ظرفیت داخلی سازان، واردات را به موضوعی قابل بحث تبدیل می کند. حالا مابه نظر می رسد وضعیت برای خرید اتوبوس های برقی از شرکت های خارجی مقاومت از سایر خودروهاست.

تکلیف خدمات پس از فروش الکتروباص هایچ می شود؟

ارائه خدمات پس از فروش، برای مالکان نام خودروهاز اهمیت بالایی برخوردار است و این مهم را می توان در خودروهای تجاری بیش از سواری ها احساس کرد. خودروهایی که حکم منبع درآمد برای مالکان را دارند یا با سرمایه های ملی خریداری و به ناوگان سپرده می شوند و این روزها قیمتیشان سر به فلک گذاشته است، یا بد خدماتی منظم تر و مطمئن تر از سایر خودروها دریافت کنند. حالا در مورد اتوبوس های الکتریکی مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس رانی تهران و حومه اعلام کرده که قرار است با دو شرکت عقاب و اسنا مذاکره شود تا خدمات پس از فروش اتوبوس های برقی به شرکت های داخلی و اگذار شود. سال گذشته بود که شهرداری تهران تصمیم گرفت طی

# هر ای، اصل نیست!



اصل بخرید



ایساکو، تامین قطعات / تضمین خدمات



[www.isaco.ir](http://www.isaco.ir)













شنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۳. سال نهم. شماره ۲۰۹۵

نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

 صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشابار نظریان وستمی  
 نشایر: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
 متفقون: خیابان ورثتی، خیابان رستمی  
 رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
 تلفن تماش: ۰۲۰۰۶۷۴۰۰۰ - ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۰۲۱-۸۸۳۰۷۹۶۱  
 زیرنظر شورای سردبیری

۲۸ زاهدان ۱۱ ۲۹ شاهد ۳۰ بندرعباس ۲۶ ۳۰ کرمان ۲۷ ۴۴ بزد ۳۳ ۲۹ شهرکرد ۶ ۲۹ اهواز ۱۷ ۲۴ ساری ۱۸ ۲۵ گرگان ۱۷ ۲۳ رشت ۱۷ ۲۴ ارومیه ۱۰ ۲۷ تبریز ۱۲ ۲۷ مشهد ۱۲ ۳۱ شیراز ۱۲ ۲۷ اصفهان ۱۱ ۲۷ تهران ۱۷

EVEN THE HEAVIEST LOADS WILL FEEL LIGHTER.

**سبک ترین بار سنگین!**

برند ولوو در کمین ماه زوئن با عنوان «از سفینه تازیدریایی» که محصولات کاروتجاری خود را معرفی کرده بود، به قدرت و اینمی این محصولات اشاره داشت. از اس تبلیغاتی «Master Roma Waiteman» پوسته‌های این کمین را طراحی کرد.

با توجه به این که شهرداری تهران از انعقاد قرارداد برای خرید اتوبوس و تاکسی بر قی خبر داده و این طرح به مرحله اجرا نیز رسیده است، می‌توان آن را یک گام اساسی در راستای مدیریت ترافیک شهری، کاهش آلودگی هوا و به طور کلی بهبود کیفیت زندگی شهروندان دانست. درواقع بر قی شدن سیستم حمل و نقل عمومی در پایتخت دارای مزایای بسیاری است. از جمله این که تولید آلاتی‌های ارزان‌قیمت دی‌اکسید کربن و ذرات معلق در وسائل نقلیه بر قی در مقایسه با مدل‌های مجهز به موتورهای احتراقی تقریباً ناچیز است و این مساله به خودی خود سبب ارتقاء و بهبود کیفیت هوای کلانشهرهای کشور می‌شود. همچنین رواج استفاده از وسائل نقلیه بر قی، وابستگی به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده و سبب کاهش مصرف انرژی و هزینه‌های مرتبط با آن می‌شود. این در حالی است که وسائل نقلیه بر قی معمولاً مجهز به سیستم‌های هوشمند ترافیکی هستند و این مساله ضمن کاهش بار ترافیکی، مدت زمان سفر را بیز کاهش می‌دهد. همین طور می‌توان گفت هر یک تعمیرات و پنهادی وسائل نقلیه بر قی در مقایسه با وسائل نقلیه مجهز به موتورهای کمتر است و به همین دلیل استقبال از آن ها چشمگیر خواهد بود. درنهایت با توجه به آن چه گفته شد، افزایش تعداد وسائل نقلیه بر قی و ارتقای سیستم حمل و نقل عمومی باهدف حفظ محیط‌زیست و بالا بردن کیفیت زندگی ضروری به نظر می‌رسد و بی توجهی به این مساله می‌تواند تا حد زیادی تاخ و ناگوار باشد.

## مزایای بر قی کردن سیستم حمل و نقل عمومی

با توجه به این که شهرداری تهران از انعقاد قرارداد برای خرید اتوبوس و تاکسی بر قی خبر داده و این طرح به مرحله اجرا نیز رسیده است، می‌توان آن را یک گام اساسی در راستای مدیریت ترافیک شهری، کاهش آلودگی هوا و به طور کلی بهبود کیفیت زندگی شهروندان دانست. درواقع بر قی شدن سیستم حمل و نقل عمومی در پایتخت دارای مزایای بسیاری است. از جمله این که تولید آلاتی‌های ارزان‌قیمت دی‌اکسید کربن و ذرات معلق در وسائل نقلیه بر قی در مقایسه با مدل‌های مجهز به موتورهای احتراقی تقریباً ناچیز است و این مساله به خودی خود سبب ارتقاء و بهبود کیفیت هوای کلانشهرهای کشور می‌شود. همچنین رواج استفاده از وسائل نقلیه بر قی، وابستگی به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده و سبب کاهش مصرف انرژی و هزینه‌های مرتبط با آن می‌شود. این در حالی است که وسائل نقلیه بر قی معمولاً مجهز به سیستم‌های هوشمند ترافیکی هستند و این مساله ضمن کاهش بار ترافیکی، مدت زمان سفر را بیز کاهش می‌دهد. همین طور می‌توان گفت هر یک تعمیرات و پنهادی وسائل نقلیه بر قی در مقایسه با وسائل نقلیه مجهز به موتورهای کمتر است و به همین دلیل استقبال از آن ها چشمگیر خواهد بود. درنهایت با توجه به آن چه گفته شد، افزایش تعداد وسائل نقلیه بر قی و ارتقای سیستم حمل و نقل عمومی باهدف حفظ محیط‌زیست و بالا بردن کیفیت زندگی ضروری به نظر می‌رسد و بی توجهی به این مساله می‌تواند تا حد زیادی تاخ و ناگوار باشد.

حروف آخر

رامین بیات  
روزنامه‌نگار

## دوقرخها

### «کاواساکی وویجر»



HEXIS ORAFOL KPMF

## اُتُوشناس

حس خوب، خدمات خاص



AUTOSHENAS.TUNING

ضمه انت مادام العـم راتوش نـاس

## زیبایی تمام عبار

باک اور بدنه خودرو

## مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس

تعمیرگاه تخصصی، تیونینگ و کارشناسی خودرو



مرکز تعاون اتوشناس با پشتیبانی ۲۴ ساعته

تماس مستقیم: ۰۲۱-۳۵۲۶۷

@ autoshenas www.autoshenas.com

شعبه شریعتی، سه راه معلم

شعبه شریعتی، ظفار

شعبه برج میلاد تهران

دفتر مرکزی اتوشناس

تهران، خیابان شریعتی، نرسیده به سه راه معلم، پلاک ۵۰۲

ساختمان اتوشناس