

خبر خودرو

انتقاداز سنگ اندازی

در مسیر واردات خودرو



رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با بیان اینکه مردم نباید ناوان سیاست‌های نادرست حوزه خودرو را بپذیرازند، گفت: «ما قطعاً گزارش جامع و کاملی از وضعیت واردات، تولید و قیمت‌گذاری خودرو در صحن مجلس ارائه خواهیم داد و نمایندگان را در جهت استیفای حقوق مردم و مقابله با لابی‌گری‌ها در حوزه خودرو همراه خواهیم کرد.»

به گزارش خانه ملت، رضا علیزاده در انتقاد به اتخاذ تصمیماتی از سوی دولت برای افزایش ۱۰۰ درصدی تعرفه واردات خودرو، گفت: «مشکلات کنونی حوزه خودرو ناشی از سیاست‌های نادرستی بوده که در چهار دهه گذشته داشته‌ایم و متأسفانه تاوان مالی و جانی آن را مردم پرداخت کرده‌اند.»

نماینده مردم ورزقان و خاروانا در مجلس شورای اسلعی، ادامه داد: «وزارت صمت به تکالیفی که در حوزه خودرو برعهده داشته، عمل کرده است اما مشکلات این حوزه بسیار پیچیده شده است چرا که وقتی مافیا احساس کند فضایی برای دسترسی بیشتر و بهتر مردم به خودروها فراهم و مسیر واردات تا حدودی تسهیل شده است و دامنه تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد گسترده‌تر می‌شود، از نقاط دیگر فشار می‌آورد تا این راه‌ها را ببندند و نتوانند قیمت خودروها را چندین برابر افزایش دهند.»
علیزاده خاطرنشان کرد: «ما نباید فقط در جهت تأمین منافع تولیدکنندگان حرکت کنیم و اگر آنها نمی‌توانند پاسخگوی نیاز جامعه باشند، نباید مانع از واردات خودرو شوند چرا که حفظ منافع مردم خط قرمز ما است.»

ماشین وارداتی

نیسان N6؛ سدان هیبریدی با برد بیش از هزار کیلومتر



نیسان N6 به عنوان یکی از جدیدترین سدان‌های وارداتی، وارد ایران شده و در آستانه عرضه به بازار قرار گرفته است. این خودرو که در دسته محصولات پلاگین هیبرید با فناوری بردافزا قرار می‌گیرد، تلاش دارد با ترکیب موتور برقی، پیشرانده بنزینی کم‌مصرف و باتری قابل شارژ، هم تجربه رانندگی برقی را ارائه دهد و هم محدودیت پمایش خودروهای تمام‌برقی را کاهش دهد.

نیسان N6 از سامانه EREV استفاده می‌کند. در این ساختار، موتور بنزینی بیشتر وظیفه تولید برق را بر عهده دارد و نیروی اصلی حرکت توسط موتور الکتریکی تأمین می‌شود. پیشرانده ۱.۵ لیتری بنزینی این سدان ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. مجموع توان خودرو به ۲۱۱ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۲۲۰ نیوتن‌متری رسد. انتقال نیرو نیز از طریق یک سامانه تک‌سرعت DHT انجام می‌شود. از نظر عملکرد، N6 خودرو مقایسه کنیم، رشد قیمت آن به همان اندازه شدید نبوده است، مسأله اصلی این است که زنجیره تأمین موتورسیکلت با مشکلات مختلفی مواجه شده؛ از

می‌کند. در این ساختار، موتور بنزینی بیشتر وظیفه تولید برق را بر عهده دارد و نیروی اصلی حرکت توسط موتور الکتریکی تأمین می‌شود. پیشرانده ۱.۵ لیتری بنزینی این سدان ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. مجموع توان خودرو به ۲۱۱ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۲۲۰ نیوتن‌متری رسد. انتقال نیرو نیز از طریق یک سامانه تک‌سرعت DHT انجام می‌شود. از نظر عملکرد، N6 خودرو مقایسه کنیم، رشد قیمت آن به همان اندازه شدید نبوده است، مسأله اصلی این است که زنجیره تأمین موتورسیکلت با مشکلات مختلفی مواجه شده؛ از

می‌کند. در این ساختار، موتور بنزینی بیشتر وظیفه تولید برق را بر عهده دارد و نیروی اصلی حرکت توسط موتور الکتریکی تأمین می‌شود. پیشرانده ۱.۵ لیتری بنزینی این سدان ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. مجموع توان خودرو به ۲۱۱ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۲۲۰ نیوتن‌متری رسد. انتقال نیرو نیز از طریق یک سامانه تک‌سرعت DHT انجام می‌شود. از نظر عملکرد، N6 خودرو مقایسه کنیم، رشد قیمت آن به همان اندازه شدید نبوده است، مسأله اصلی این است که زنجیره تأمین موتورسیکلت با مشکلات مختلفی مواجه شده؛ از

در کابین نیز امکاناتی مانند صندلی برقی، گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، ماساژور صندلی راننده، سانروف، نمایشگر ۱۵ اینچی، کلاستر دیجیتال، کروز کنترل تطبیقی، رادار بین خطوط و تابلوخوان دیده می‌شود. شرکت واردکننده، قیمت نهایی نیسان N6 در نسخه ۱۸۰ مگس را ۵ میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان تعیین کرده است.

خودرو

یکشنبه ۲۲ شهریور ۱۴۰۵
شماره ۹۳۱

رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران در گفت‌وگو با «ایران» خبر داد

افزایش ۴۰ تا ۵۰ درصد قیمت موتورسیکلت

مشکل اصلی بازار، تأمین قطعه و واردات است



گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

موتورسیکلت قرار بود جایگزین ارزان‌تری برای خودرو باشد، اما حالا فاصله قیمت آن با خودروهای اقتصادی هر روز کمتر می‌شود. قیمت موتورسیکلت از اسفندماه تاکنون حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد افزایش یافته و به گفته رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه و موتورسیکلت تهران، خرید یک موتورسیکلت صفر کیلومتر با کمتر از ۲۳۰ میلیون تومان دیگر امکان‌پذیر نیست. در چنین شرایطی، بخشی از متقاضیان به بازار دست‌دوم پناه برده‌اند؛ بازاری که خود تحت تأثیر کاهش عرضه و رشد قیمت‌ها قرار گرفته است. اصغر قرضی پور قردلر، رئیس اتحادیه فروشندگان دوچرخه و موتورسیکلت و لوازم بدکی تهران، در گفت‌وگو با «ایران» مهم‌ترین عامل افزایش قیمت را مشکلات زنجیره تأمین و واردات می‌داند و معتقد است تداوم این وضعیت بیش از هر چیز به شرایط اقتصادی کشور، نرخ ارز و امکان بازگشت ثبات به فرایند واردات بستگی دارد.

قیمت موتورسیکلت از ابتدای سال چقدر افزایش پیدا کرده است؟
آیا با این افزایش رami توان به یک عامل مشخص نسبت داد؟

افزایش قیمت موتورسیکلت از اسفندماه و به خصوص از ابتدای سال حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد بوده است. البته اگر موتورسیکلت را با بسیاری از لوازم و لوازم جانبی مقایسه کنیم، رشد قیمت آن به همان اندازه شدید نبوده است، مسأله اصلی این است که زنجیره تأمین موتورسیکلت با مشکلات مختلفی مواجه شده؛ از

این سری ۳ زیادی سریع است!

بامو با مدل جدید خود، ۴۳۷ اسب بخار قدرت را به یک سدان روزمره آورده است



مانند M3 و M4 حفظ می‌شود. با این حال، به نظر می‌رسد بامو در نسل جدید سری ۳ قصد دارد این فاصله را تا حد زیادی از بین ببرد. به گزارش سایت caranddriver، نمونه اولیه M350 xDrive مدل ۲۰۲۷ دقیقاً در همین نقطه قرار می‌گیرد؛ خودرویی که از نظر مشخصات فنی آن‌قدر به M3 نزدیک شده که دیگر نمی‌توان آن را صرفاً یک نسخه قدرتمند از سری ۳ دانست. موتور ۳ لیتری شش سیلندر خطی توربوشارژ این خودرو ۴۳۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند

انرژی و سایر هزینه‌های تولید هم افزایش پیدا کرده است. وقتی حقوق کارگران و کارکنان افزایش پیدا می‌کند، هزینه تولید هم بالا می‌رود. هزینه خدمات، آب، برق و سایر بخش‌ها نیز افزایش داشته است.

با این شرایط، آیا افزایش قیمت موتورسیکلت بیشتر از سوی تولیدکننده اتفاق افتاده یا شبکه توزیع و بازار هم در این افزایش سهم دارند؟ بخشی از افزایش قیمت قطعاً ناشی از بالا رفتن هزینه‌های تولید و تأمین قطعات است. وقتی قیمت مواد اولیه و قطعات بالا می‌رود، تولیدکننده هم ناچار است قیمت محصول را افزایش دهد. شرایط بازار و میزان عرضه و تقاضا هم اثرگذار است. وقتی عرضه کاهش پیدا کند و هم‌زمان هزینه تولید بالا برود، طبیعتاً قیمت در بازار افزایش پیدا می‌کند.

کاهش قدرت خرید خانوار چه اثری بر تقاضای موتورسیکلت داشته است؟

قطعاً قدرت خرید مردم کاهش پیدا کرده و این موضوع روی تقاضا اثر گذاشته است. از یک طرف، کاهش تولید و عرضه می‌تواند باعث افزایش قیمت شود و از طرف دیگر، وقتی قیمت بالا می‌رود، قدرت خرید مردم پایین می‌آید و تقاضا هم کاهش پیدا می‌کند.

با این حال، موتورسیکلت همچنان یک وسیله ضروری برای بخش قابل توجهی از جامعه است. حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد حمل‌ونقل شهری با موتورسیکلت انجام می‌شود و بسیاری از افراد از طریق موتورسیکلت امرار معاش می‌کنند. برای بخشی از خانواده‌ها، موتورسیکلت صرفاً یک وسیله نقلیه نیست، بلکه ابزار کار و درآمد است. به همین دلیل نمی‌توان انتظار داشت حتی افزایش قیمت، تقاضا برای آن به‌طور کامل از بین برود.

درماه‌های اخیر موضوع صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان نیز مطرح بوده است. آیا افزایش حضور زنان در

پیش‌بینی دقیق این موضوع به شرایط کشور بستگی دارد. اگر شرایط ارزی بهتر شود، واردات تسهیل شود و ثبت سفارش و تخصیص ارز با سهولت بیشتری انجام شود، طبیعتاً می‌توان به ثبات یا حتی کاهش فشار قیمتی امیدوار بود. تولیدکنندگان ما برای رسیدن به مرحله تولید با مشکلات زیادی مواجه هستند. زمانی گفته می‌شد تولیدکننده باید از هفت‌خان رستم عبور کند تا بتواند به تولید برسد؛ امروز مشکلات متعددی در این مسیر وجود دارد. من معتقدم تولیدکنندگان موتورسیکلت و دوچرخه از جمله صنوف زحمتکش کشور هستند. اگر شرایط واردات، تأمین ارز و تولید سامان پیدا کند، می‌توان امیدوار بود بازار هم به سمت ثبات حرکت کند. در شرایطی که کشور هنوز با مشکلات ناشی از حمله ناچوانمرانه آمریکا مواجه است، پیش‌بینی قیمت بسیار دشوار است، اما باید امیدوار بود با تدبیر مسئولان، این مشکلات برطرف شود.

بازار توانسته تقاضا را به شکل محسوسی افزایش دهد؟ این شائبه وجود دارد که تقاضای خرید زنان برای موتورسیکلت بازار را به سمت گرانی سوق داده است؟

زنان از این موضوع استقبال کرده‌اند و طبیعتاً بخشی از آنها وارد بازار شده‌اند. حتی موتورسیکلت‌هایی با طراحی و رنگ‌بندی متناسب با سلیقه زنان نیز در بازار عرضه شده و مورد استقبال قرار گرفته است. اما اینکه افزایش تقاضای زنان را عامل مهمی در افزایش قیمت موتورسیکلت بدانیم، درست نیست. سهم زنان از بازار موتورسیکلت هنوز آن‌قدر نیست که بتواند به‌تنهایی بازار را دچار تغییر جدی کند. بنابراین نمی‌توان رشد قیمت‌ها را به این موضوع نسبت داد.

با توجه به کاهش عرضه، آیا در حال حاضر موتورسیکلت به اندازه نیاز بازار تولید و عرضه می‌شود؟

خیر. همان‌طور که گفتم، مشکلاتی که در ماه‌های اخیر در بخش واردات، تأمین قطعه و تولید ایجاد شده، باعث کاهش عرضه شده است. به‌خصوص شرایط ناشی از جنگ اخیر و مشکلات ایجادشده در مبادی ورود کالا، تولید و تأمین قطعات را با دشواری مواجه کرده است. طبیعتاً وقتی عرضه کاهش پیدا کند، حتی اگر تقاضا هم کاهش یافته باشد، بازار تحت فشار قرار می‌گیرد. بنابراین یکی از راه‌های کنترل قیمت، بازگرداندن نظم به زنجیره تأمین و افزایش عرضه است.

اگر قرار باشد برای جلوگیری از افزایش بیشتر قیمت موتورسیکلت یک اقدام فوری انجام شود، اولویت با کدام بخش است؟

در کنار حل مشکلات واردات و تولید، نظارت اهمیت زیادی دارد. وزارت صنعت، معدن و تجارت باید نظارت خود را تقویت کند. اتاق اصناف و واحدهای نظارتی، تعزیرات و دستگاه‌های مسئول نیز باید حضور و نظارت بیشتری در بازار داشته باشند. وقتی نظارت وجود داشته باشد، بازار کنترل می‌شود و امکان سوءاستفاده کمتر خواهد شد.

آیا همچنان چشم‌انداز بازار موتورسیکلت در ماه‌های آینده را افزایشی می‌دانید؟

پیش‌بینی دقیق این موضوع به شرایط کشور بستگی دارد. اگر شرایط ارزی بهتر شود، واردات تسهیل شود و ثبت سفارش و تخصیص ارز با سهولت بیشتری انجام شود، طبیعتاً می‌توان به ثبات یا حتی کاهش فشار قیمتی امیدوار بود. تولیدکنندگان ما برای رسیدن به مرحله تولید با مشکلات زیادی مواجه هستند. زمانی گفته می‌شد تولیدکننده باید از هفت‌خان رستم عبور کند تا بتواند به تولید برسد؛ امروز مشکلات متعددی در این مسیر وجود دارد. من معتقدم تولیدکنندگان موتورسیکلت و دوچرخه از جمله صنوف زحمتکش کشور هستند. اگر شرایط واردات، تأمین ارز و تولید سامان پیدا کند، می‌توان امیدوار بود بازار هم به سمت ثبات حرکت کند. در شرایطی که کشور هنوز با مشکلات ناشی از حمله ناچوانمرانه آمریکا مواجه است، پیش‌بینی قیمت بسیار دشوار است، اما باید امیدوار بود با تدبیر مسئولان، این مشکلات برطرف شود.

بازار توانسته تقاضا را به شکل محسوسی افزایش دهد؟ این شائبه وجود دارد که تقاضای خرید زنان برای موتورسیکلت بازار را به سمت گرانی سوق داده است؟

زنان از این موضوع استقبال کرده‌اند و طبیعتاً بخشی از آنها وارد بازار شده‌اند. حتی موتورسیکلت‌هایی با طراحی و رنگ‌بندی متناسب با سلیقه زنان نیز در بازار عرضه شده و مورد استقبال قرار گرفته است. اما اینکه افزایش تقاضای زنان را عامل مهمی در افزایش قیمت موتورسیکلت بدانیم، درست نیست. سهم زنان از بازار موتورسیکلت هنوز آن‌قدر نیست که بتواند به‌تنهایی بازار را دچار تغییر جدی کند. بنابراین نمی‌توان رشد قیمت‌ها را به این موضوع نسبت داد.

با توجه به کاهش عرضه، آیا در حال حاضر موتورسیکلت به اندازه نیاز بازار تولید و عرضه می‌شود؟

خیر. همان‌طور که گفتم، مشکلاتی که در ماه‌های اخیر در بخش واردات، تأمین قطعه و تولید ایجاد شده، باعث کاهش عرضه شده است. به‌خصوص شرایط ناشی از جنگ اخیر و مشکلات ایجادشده در مبادی ورود کالا، تولید و تأمین قطعات را با دشواری مواجه کرده است. طبیعتاً وقتی عرضه کاهش پیدا کند، حتی اگر تقاضا هم کاهش یافته باشد، بازار تحت فشار قرار می‌گیرد. بنابراین یکی از راه‌های کنترل قیمت، بازگرداندن نظم به زنجیره تأمین و افزایش عرضه است.

اگر قرار باشد برای جلوگیری از افزایش بیشتر قیمت موتورسیکلت یک اقدام فوری انجام شود، اولویت با کدام بخش است؟

در کنار حل مشکلات واردات و تولید، نظارت اهمیت زیادی دارد. وزارت صنعت، معدن و تجارت باید نظارت خود را تقویت کند. اتاق اصناف و واحدهای نظارتی، تعزیرات و دستگاه‌های مسئول نیز باید حضور و نظارت بیشتری در بازار داشته باشند. وقتی نظارت وجود داشته باشد، بازار کنترل می‌شود و امکان سوءاستفاده کمتر خواهد شد.

آیا همچنان چشم‌انداز بازار موتورسیکلت در ماه‌های آینده را افزایشی می‌دانید؟

پیش‌بینی دقیق این موضوع به شرایط کشور بستگی دارد. اگر شرایط ارزی بهتر شود، واردات تسهیل شود و ثبت سفارش و تخصیص ارز با سهولت بیشتری انجام شود، طبیعتاً می‌توان به ثبات یا حتی کاهش فشار قیمتی امیدوار بود. تولیدکنندگان ما برای رسیدن به مرحله تولید با مشکلات زیادی مواجه هستند. زمانی گفته می‌شد تولیدکننده باید از هفت‌خان رستم عبور کند تا بتواند به تولید برسد؛ امروز مشکلات متعددی در این مسیر وجود دارد. من معتقدم تولیدکنندگان موتورسیکلت و دوچرخه از جمله صنوف زحمتکش کشور هستند. اگر شرایط واردات، تأمین ارز و تولید سامان پیدا کند، می‌توان امیدوار بود بازار هم به سمت ثبات حرکت کند. در شرایطی که کشور هنوز با مشکلات ناشی از حمله ناچوانمرانه آمریکا مواجه است، پیش‌بینی قیمت بسیار دشوار است، اما باید امیدوار بود با تدبیر مسئولان، این مشکلات برطرف شود.

تاریخچه شرکت‌ها

۹۰ سال با فولکس واگن؛ از جنگ جهانی

تا عصر خودروهای برقی

روایایی که جهانی شد



داستان فولکس واگن، داستان یک خودرو نیست؛ روایت شکل‌گیری شرکتی است که در طول نزدیک به یک قرن، فراز و نشیب‌های سیاسی، اقتصادی و صنعتی بسیاری را پشت سر گذاشته و یک ایده برای ساخت «خودروی مردمی» به یکی از بزرگ‌ترین گروه‌های خودروسازی جهان تبدیل شده است. مسیری که از ولفسبورگ آغاز شد و بعدها از کانادا و هند تا آمریکا و چین ادامه پیدا کرد و برندهایی مانند آئودی و اسکانیا را نیز دربرگرفت.

آغاز این داستان به دهه ۱۹۳۰ میلادی بازمی‌گردد. شرکت فولکس واگن ورک در سال ۱۹۳۷ تأسیس شد، در ابتدا قرار بود خودرویی ساده و اقتصادی برای استفاده گسترده مردم آلمان تولید کند. این ایده در آن زمان بخشی از برنامه تبلیغاتی حکومت ناسیونال سوسیالیست آلمان برای گسترش استفاده عمومی از خودرو بود. با این حال، آغاز جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۳۹ مسیر شرکت را به‌طور کامل تغییر داد.

به جای آن‌که تمرکز اصلی فولکس واگن بر تولید خودروی مردمی باشد، کارخانه ولفسبورگ وارد صنعت تسلیحات آلمان شد. در این دوره، تجهیزات و محصولات نظامی در کارخانه تولید و از نیروی کار اجباری نیز استفاده می‌شد؛ بخشی تارک از تاریخ شرکت که فولکس واگن در دهه‌های بعد به‌طور جدی به بررسی و مستندسازی آن پرداخت.

مواجهه با گذشته

از اواسط دهه ۱۹۸۰، فولکس واگن روند گسترده‌ای را برای بررسی نقش خود در دوران حکومت نازی آغاز کرد. این بررسی به تدریج به یکی از بخش‌های مهم فرهنگ سازمانی شرکت تبدیل شد. نتیجه این رویکرد، تنها انتشار اسناد تاریخی نبود؛ بلکه واگن تلاش کرد باقراینیان کار اجباری را نیز رزنده نگه دارد. یکی از مهم‌ترین اقدامات در این زمینه، ایجاد «محل یادبود کار اجباری در کارخانه فولکس واگن» در سال ۱۹۹۹ بود. این نمایشگاه دائمی در یک پناهگاه حملات هوایی سابق در کارخانه ولفسبورگ قرار دارد. اسناد، تصاویر، روایت شاهدان عینی و اشیایی که توسط افراد درگیر در آن دوره به نمایشگاه سپرده شده‌اند، تصویری از ابعاد کار اجباری و نقش شرکت در اقتصاد جنگی دوران ناسیونال سوسیالیسم ارائه می‌کنند.

فولکس واگن همچنین با برگزاری برنامه‌های یادبود، همکاری با مراکز بیرونی و انتشار اسناد تاریخی، تلاش کرده است این بخش از گذشته خود را فراموش نکند. بخشی از این فعالیت‌ها نیز به صندوق بشردوستانه برای کارگران اجباری سابق مربوط می‌شود.

آرشیوی به وسعت یک قرن

امروز بخش مهمی از تاریخ فولکس واگن در آرشیو مرکزی این شرکت در ولفسبورگ نگهداری می‌شود. این مجموعه فقط محلی برای نگهداری اسناد قدیمی نیست، بلکه یکی از منابع اصلی برای شناخت تاریخ فولکس واگن، محصولات، کارخانه‌ها و کارکنان آن به شمار می‌رود. در این آرشیوی نزدیک به ۱۰ کیلوبایت برنده، بیش از یک میلیون قطعه عکس، حدود ۵۳۰۰ فیلم، ۱۹۳ هزار عنوان نشریه و ۲۳ هزار نقاشی و طرح نگهداری می‌شود. در کنار این اسناد، حجم قابل‌توجهی از اطلاعات دیجیتال نیز در آرشیوی قرار دارد. بخشی از اسناد قابل انتشار این مجموعه با هماهنگی قبلی در اختیار پژوهشگران و علاقه‌مندان قرار می‌گیرد.

از یک خودرو تا یک خانواده جهانی

فولکس واگن در طول دهه‌های فعالیت خود، از یک سازنده خودرو در آلمان به گروهی جهانی تبدیل شد. توسعه فعالیت‌های بین‌المللی، ایجاد شرکت‌های فروش در کشورهای مختلف و راه‌اندازی کارخانه‌های جدید، دامنه حضور این گروه را بسیار فراتر از مرزهای آلمان برد. در ادامه، برندها و شرکت‌های مختلفی به این مجموعه پیوستند و گروه فولکس واگن به ساختاری چندبرندی تبدیل شد. آئودی و اسکانیا تنها دو نمونه از برندهایی هستند که در این مسیر به گروه فولکس واگن پیوستند. هم‌زمان، فعالیت‌های تولیدی و تجاری شرکت از ولفسبورگ به نقاط مختلف جهان، از چاتانگوا در آمریکا تا چانگ‌چون در چین، گسترش پیدا کرد.

در سوی دیگر، محصولات فولکس واگن نیز همراه با تحولات صنعت خودرو تغییر کردند. پس از دوره طولانی موفقیت مدل‌های کلاسیک، گلف به یکی از مهم‌ترین محصولات تاریخ شرکت تبدیل شد و نقش مهمی در هویت مدرن فولکس واگن ایفا کرد. در سال‌های اخیر نیز حرکت صنعت خودرو به سمت برقی‌سازی، فولکس واگن را به سمت توسعه خانواده تمام‌برقی «آی‌اِو» سوق داده است. امروز تاریخ فولکس واگن را می‌توان مجموعه‌ای از نقطه‌های عطف دانست؛ از راه ساخت یک خودروی ارزان و قابل دسترس برای مردم گرفته تا شکل‌گیری یک گروه بین‌المللی با برندها، کارخانه‌ها و محصولات متعدد. با این حال، این تاریخ تنها درباره موفقیت‌های صنعتی و تجاری نیست، فولکس واگن بخشی از گذشته دشوار خود را نیز در روایت رسمی شرکت حفظ کرده است؛ گذشته‌ای که نشان از دهه‌های تاریخ یک خودروساز بزرگ، همان‌قدر که با خودروها و فناوری‌ها نوشته می‌شود، با تصمیم‌های سیاسی، مسئولیت اجتماعی و نحوه مواجهه با اشتباهات گذشته نیز شکل می‌گیرد.

منبع: سایت رسمی فولکس واگن