

## لرزش کمتری سکته سانتافه

شاید فکر کنید محصولات ژاپنی یا کره‌ای بی ایرادند اما دو خودروی نمادین تویوتا و هیوندای جزو خودروهای پراشکال بازار ایران هستند هر ماشین عیبی دارد. تندر ۹۰ که سرور همه خودروهای جان سخت است، گاهی با مشکلات شدیدی در بخش تعویض دنده روبه رو می‌شود. هیوندای آی ۲۰ مونتاز کرمان ضعف جلوبندی دارد و پژو ۲۰۶ با بحران استهلاک قطعات موتور روبه رو است. اما این وضعیت ناراحت کننده مختص محصولات داخلی نیست و اتومبیل‌های گران قیمتی مثل تویوتا کمبری ۲۰۰۸ یا هیوندای سانتافه ۲۰۱۷ هم مشکلاتی دارند که شنیدنشان خالی از لطف نیست.

درباره کمبری ۲۰۰۸ حرف و حدیث بسیار است. موتور این خودرو به ویژه در مدل‌های ۴ سیلندر بسیار جان سخت است اما معمولاً خریداران با اطمینان به نام تویوتا در نگهداری خودرو سهل انگاری می‌کنند و سرویس‌های دوره ای را انجام نمی‌دهند. همین عامل هم اغلب زمینه افزایش استهلاک موتور را فراهم و با ظهور پدیده افت دور موتور، در میان مدت خسارت‌های بسیاری را به خریداران خودرو وارد می‌کند. با مشاهده این مورد حتماً از گرفتگی کمپر سسور کولر، نقص در توربین گیربکس و مستهلک شدن کنترلر موتور مطمئن شوید.

درباره هیوندای سانتافه ix45 اما شرایط فرق دارد. این خودرو وزن سنگینی دارد و موتور ۲/۴ لیتری سری تنای سانتافه قادر نیست شتاب بالایی را به راننده بدهد. تولید آن در کشور چین و با مواد نامناسب هم مزید بر علت شده است از این رو با هر بار فشار بیشتر برای شتابگیری، موتور به سمت یاتاقان زدن نزدیک می‌شود و توجه نکردن به سرویس‌های دوره‌ای خودرو هم کار را بدتر می‌کند بنابراین رعایت حد و حدود فشار آوردن به موتور در کنار تعویض منظم پمپ بالانس از بروز اتفاقات ناخوشایند نظیر یاتاقان زدن موتور سانتافه جلوگیری می‌کند.

محمد حسین  
شاوردی  
روزنامه‌نگار



# خودروسازی در کلاس جهانی با مدیر ایرانی

پیمان کارگر از ابتدای ماه آینده میلادی بر کرسی مدیرعاملی برند برجسته اینفینیتی خواهد نشست تا کار بازطراحی زیرمجموعه لوکس نیسان را انجام دهد

مصاحبه معروف پیمان کارگر با یکی از خبرنگاران حوزه خودرو هنوز هم ابعدی جنجالی از شیوه مدیریت در صنعت خودروی ایران را بر ملا می‌کند. آن زمان وقتی بحث قیمت گذاری رنو ساندرو در ایران شده بود با کمال تعجب با درخواست مدیران خودرویی کشور مبنی بر تولید با قیمت بالاتر به جای عرضه گسترده در قیمت پایین تر روبه رو به قول خودش از این پیشنهاد گیج و مبهوت شده بود. چیزی که البته در نهایت به تیراژ پایین تر از انتظار رنو ساندرو در ایران بدل شد

از پایین ترین رده‌های حرفه‌ای در گروه رنو به کار مشغول شد و حالا در سمت قائم مقام نیسان و مدیر برند اینفینیتی توانسته است شایستگی مدیر ایرانی را در بالاترین سطوح صنعت خودرو به رخ بکشد. پیشتر اگر به مدیر هندی لینکلن غبطه می‌خوردیم اما حالا پیمان کارگر توانسته است مرتبه بالایی در گروه معظم نیسان به دست آورد. چیزی که کریستین وندن هنده معاون بازرسی و کنترل کیفی این مجموعه ژاپنی با تایید آن اعلام کرده است. او گفته است مدیر سابق رنو پارس در ایران از ابتدای ماه آینده میلادی کرسی مدیر عاملی شرکت اینفینیتی را در اختیار خواهد گرفت. کارگر که همزمان ریاست هیئت مدیره اینفینیتی را هم در اختیار دارد، از سال‌ها پیش سابقه همکاری با گروه برجسته ژاپنی - فرانسوی رنو-نیسان را داشته و قرار است تحولاتی جدی در زیرشاخه لوکس نیسان به وجود آورد. چیزی که وندن هنده آن را رقم خوردن فصلی تازه در تاریخ اینفینیتی لقب می‌دهد. آخرین سمت کارگر معاون مدیرعامل شرکت نیسان در بخش آسیا بوده است که به اتفاقات خوبی برای سازنده ژاپنی منجر شد. افتتاح خط تولید بزرگ نیسان در پاکستان یکی از همین موارد بود که سهم بازار خوبی را نصیب دومین غول خودروسازی ژاپن کرد.

کارگر که طبق گزارش مجله واردز اوتو پیشتر در اغلب بخش‌های مهم صنعت خودرو و اعم از بازاریابی، فروش، خط تولید و مهندسی فعالیت داشته، یکی از کسانی است که در موفقیت رنو در بازار ایران طی یک دهه گذشته نقشی جدی

داشته است. کارگر که در شاخه‌های مختلف گروه در شمال آفریقا، هندوستان و خاورمیانه سابقه مدیریت دارد، یکی از جوان ترین و باتجربه ترین مدیران عالی گروه است که جانشین مایک کلورن می‌شود. موقعیتی که برای کمتر فردی از ایران تاکنون پیش آمده است و ظرفیت‌های بالای کشور برای تحول در صنعت خودرو را نشان می‌دهد.

داستان رشد پیمان کارگر در گروه رنو-نیسان داستان امروز نیست. قضیه به مدت‌ها قبل برمی‌گردد که وی در بخش‌های مختلف توانایی خود را نشان داد و حالا به پاس حضور بیش از یک دهه در گروه، توانست کرسی ریاست هیئت مدیره و مدیرعامل برند اینفینیتی را از آن خود کند. اینفینیتی که سالانه حدود ۲۵۰ هزار دستگاه تولید دارد، حالا با هدایت کارگر به سمت و سوی دیگری خواهد رفت. کارگر که سابقه ۲۳ سال حضور مستمر در صنعت خودرو را دارد، پیشتر در ایران، برزیل، فرانسه و ژاپن با اتحادیه رنو-نیسان همکاری داشته و یکی از نزدیک ترین افراد به کارلوس گوئن است.

تا چهار سال پیش در ایران مدیر رنو پارس بود و خوب، خیلی اذیت شد. مصاحبه معروفش با یکی از خبرنگاران حوزه خودرو هنوز هم ابعدی جنجالی از شیوه مدیریت در صنعت خودروی ایران را بر ملا می‌کند. آن زمان وقتی بحث قیمت گذاری رنو ساندرو در ایران شده بود با کمال تعجب با درخواست مدیران خودرویی کشور مبنی بر تولید با قیمت بالاتر به جای عرضه گسترده در قیمت پایین تر روبه رو و به قول خودش از این پیشنهاد



گیج و مبهوت شده بود. چیزی که البته در نهایت به تیراژ پایین تر از انتظار رنو ساندرو در ایران بدل شد اگرچه در نهایت کیفیت بالای این خودرو و رضایت گسترده مشتریان از آن زمینه افزایش اعتبار کارگر نزد مقامات گروه رنو-نیسان را فراهم کرد. وی این روزها خود را مهبیای سمتی سنگین تر می‌کند. سمتی که در آن قرار است برای افزایش توان رقابت برند اینفینیتی با خودرو سازانی نظیر لکسوس، مرسدس بنز و ب.ام.و تلاش کند.

اینفینیتی طی ماه‌های اخیر با بحران‌های بی شماری روبه رو بوده و با ز دست دادن سرطراح مشهورش کریم حبیب، هنوز از شوک دستگیری و اخراج کارلوس گوئن رئیس گروه رنو-نیسان - میتسوبیشی بیرون نیامده است. به همین دلایل و نیز برخی موارد دیگر، کارگر برای توسعه برند اینفینیتی با مشکلات بسیاری روبه رو است. چالش بزرگ این سازنده محصولات نیمه لوکس ساخت کراس اوورهای محبوب و پرفروش در کنار یک کوبه اسپرت است که البته نیسان برای رقم زدن آن ها سرمایه کافی ندارد. این یعنی کارگر باید با سختی بسیار اینفینیتی را مجبور به تلاش کند تا به زبان ایرانی محصولات تازه‌ای بسازد!



## قیمت ارزان ترین وانت‌های صفر کیلومتر تولید داخل

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
مزدا ۲ کابین کارا	۱۳۸ میلیون تومان
پراید ۱۵۱	۷۸ میلیون تومان
زامیاد ۲۲۴ دیزل	۱۵۷ میلیون تومان
آریسان	۸۹ میلیون تومان
تندر وانت	۲۰۰ میلیون تومان



## اشراف زاده‌ای از نیویورک

ارزش بالاتری دارد چون تنها به تعدادی کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه تولید شده است. خودروی موجود در تصویر هم که یک نسخه سفارشی از نیویورک است، به عنوان نسل پنجم این محصول از کیفیت طراحی و البته سلاح سواری مخصوصی برخوردار بوده و به واسطه نگهداری مناسب، همچنان سر حال است. این خودرو که اکنون در ایران بهایی بیش از یک میلیارد تومان دارد، در بازار آمریکا دارای بهایی در محدوده ۶۰ هزار دلار است. البته دلیل اهمیت این خودرو، ارزش تاریخی آن و حضور در گارد سلطنتی ایران در دهه ۴۰ و ۵۰ خورشیدی است.

نامش نیویورکراست، همانم مجله‌ای معتبر در آمریکا! این خودرو قدیمی که ۶۲ سال پیش ساخته شده است، به موتوری ۷ لیتری و ۲۴۵ اسبی مجهز است و حدود ۵/۲۵ متر طول دارد. کریسلر وقتی این خودرو را می‌ساخت، به شدت از ناحیه برندهای مطرح آن دوره نظیر کادیلاک، هادسون و بیوک تحت فشار بود و به همین دلیل سعی کرد هر چه در توان دارد، بگذارد تا به تولید خودرویی برجسته نایل آید. با همین مقدمه، نیویورک سال ۱۹۵۶ متولد شد. این خودروی گران قیمت که در مجموع تنها ۱۰ هزار و ۹۴۸ دستگاه از آن ساخته شد، در نسخه روباز به ایران آمده که