تالار مشاهیر

بخش دوم

آقای بنز

بابک وفایی

■ در بخش نخست مروری بر زندگینامه کارل بنز داشتیم و خواندیم وی با ثبت نخستین خودرو دارای موتور درون‌سوز توانست عنوان مخترع اتومبیل و پدر صنعت خودروسازی را از آن خود کند. او خودرو تولیدی خودش را که یک نمونه سه چرخ بود در ۱۸۸۶ به نمایش گذاشت...

■■■

بنز پس از معرفی نخستین خودرو خودش در عرض دو سال دو نمونه پیشرفته‌تر از آن را نیز ساخت و با مدل سوم در نمایشگاه پاریس نیز شرکت کرد. نخستین خودرو او تنها یک دنده جلو داشت اما در مدل‌های بعدی بنز در ادامه نوآوری‌هایش دنده دومی برای خودرو طراحی کرد و سیستم ترمزها را هم بهبود داد. سال ۱۸۸۸ برای بنز سال خاطره‌انگیزی بود چراکه در این سال توانست نخستین بار خودرو خود را برای فروش انبوه عرضه کند و به این ترتیب خودروهای بنز نخستین خودروهایی بودند که در جهان به صورت عمده عرضه می‌شدند. در کنار این، در همین سال از نمایشگاه سلطنتی مونیخ برای ابداعاتش نشان طلا را دریافت کرد که این مساله هم توانست بر اعتبارش اضافه کند. البته وقتی از فروش انبوه صحبت می‌کنیم، شاید مقایسه ارقام فروش با آنچه این روزها در صنعت خودروسازی اتفاق می‌افتد بیشتر شبیه یک شوخی کودکانه باشد چرا که بنز با وجود تمام موفقیت‌هایش در زمینه تولید خودرو در فاصله سال‌های ۱۸۸۶ تا ۱۸۹۳ تنها حدود ۲۵دستگاه از مدل‌های سه چرخش را فروخت. فروش خودرو در آن زمان بسیار دشوار بود. قیمت این وسیله نقلیه نوظهور بسیار بالا بود و قشر متوسط امکان خرید آن را نداشتند. اعتماد عمومی به این وسیله هم کم بود و بسیاری ترجیح می‌دادند همچنان از اسب و درشکه استفاده کنند تا وسیله‌ای که اسبی برای کشیدنش نبود. بدتر از همه مشکل تامین سوخت برای این وسیله نوظهور بود. تامین علوفه برای اسب‌های درشکه چندان دشوار نبود اما در قرن نوزدهم تامین بنزین برای خودرو در شرایطی که هنوز پمپ بنزین وجود نداشت، می‌توانست یک دردسر کامل باشد. بنزین را تنها می‌شد به عنوان یک ماده پاک‌کننده از داروخانه‌ها تهیه کرد و این مساله یک سفر طولانی با خودرو را دشوار می‌کرد. در کنار اینها خودروهای اولیه که هنوز روزهای کودکی خود را می‌گذراندند، اصلا راحت نبودند. برخلاف درشکه و کالسکه‌های لوکس، در این خودروها هیچ حفاظتی در مقابل باد و باران از سرنشینان نمی‌شد. این برای خریداران ثروتمند خودروهای اولیه تقریبا غیرقابل پذیرش بود که پس از یک سواری کوتاه، با لباس‌هایی خاک آلود از خودرو پیاده شوند. با وجود تمام این مشکلات خودروهای اولیه به آرامی راه خود را در جامعه پیدا می‌کردند. با توجه به رقابتی که از آغاز میان بنز و دایملر در زمینه موتورهای درون‌سوز و خودرو وجود داشت، بد نیست در همین زمان سری هم به دایملر بزنیم. دایملر از آغاز موتورهای درون‌سوز بهتری نسبت به بنز تولید می‌کرد و در همین زمینه هم توانسته بود به اعتباری دست پیدا کند. در شرایطی که بنز نخستین خودرو خود را برای فروش عرضه کرده بود، دایملر و میباخ هم نخستین خودرو خود را آماده کرده بودند و حتی قصد داشتند آن را به بازار عرضه کنند، هر چند در نهایت به دلیل مشکلات مالی از این کار صرف‌نظر کردند. سال ۱۸۸۸ در کنار موفقیت‌هایی که برای بنز به همراه داشت، شاهد یکی از بزرگ‌ترین اتفاقات صنعت خودرو تا آن زمان نیز بودیم و آن طولانی‌ترین سفر با خودرو بود. در آگوست این سال، برتا بنز، همسر کارل بدون اینکه به وی اطلاع دهد به همراه فرزندانش صبح زود برای دیدن مادرش خودرو تولیدی همسرش را برداشت و سفری ۱۰۶ کیلومتری را آغاز کرد. البته این سفر بی‌دردسر هم نبود. در کنار مشکل تهیه سوخت، چند مورد مشکل فنی هم برای خودرو پیش آمد، چراکه در آن دوران خودروها برای مسیرهای کوتاه و صاف مناسب بودند و قدرت لازم را برای سربالایی‌ها نداشتند. برتا به تنهایی مشکلات را حل کرد و وقتی به منزل مادرش رسید با تلگراف به کارل خبر داد. این سفر که در مقیاس آن دوران برای خودروها بسیار طولانی بود، به همه نشان داد خودروها وسایل قابل اعتمادی هستند. کسب و کار فروش خودرو هر چند در تعداد بسیار کم بود اما اعتبار مناسبی برای بنز به همراه داشت و او را در اواخر قرن نوزدهم به بزرگ‌ترین خودروساز آن دوران تبدیل کرد اما مهم‌ترین سود بنز از فروش موتورهای بنزینی‌اش به سایرین بود که روی خودروهای دست ساز دیگر یا قایق‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفت. بنز معتقد بود در آینده باید خودروهایی از نمونه‌های سه چرخ بسازد چرا که نمونه‌های چهار چرخ را که از سوی سایرین تولید می‌شد، شبیه کالسکه‌های اسبی می‌دید و به همین دلیل اعتقاد داشت باید خودرو را از کالسکه جدا کرد. البته این اعتقاد او چندان دوامی نداشت چرا که با ورود رقبای جدید که به آرامی از گوشه و کنار اروپا و البته آمریکا سر می‌رسیدند بنز هم متوجه شد باید به ایده خودروهای چهار چرخ بپیوندد و نخستین خودرو چهار چرخش را به نام Velo ساخت. این خودرو یک موفقیت کامل برای بنز بود و بیش از ۱۲۰۰دستگاه از آن به فروش رسید. در ۱۸۹۹، با ورود سهامداران جدید به شرکت بنز، روند تغییرات آغاز شد. کارل بنز بیش از آنکه به دنبال پول باشد به دنبال نوآوری بود اما این مساله چندان خوشایند سهامداران جدید نبود. آنها سود می‌خواستند و بنز را ناچار کردند خودرویی ارزان‌تر بسازد تا همه بتوانند آن را خریداری کنند و به این ترتیب پروژه تولید خودروهای جدید در بنز آغاز شد.

قرار است به‌زودی سوخت گازوییل برای خودروهای سواری عرضه شود

خودروهای سواری دیزلی در خیابان‌های ایران

امین آزاد
aminazad1800@ yahoo.com

چندی پیش طراحی نخستین موتور دیزلی ایران به پایان رسید، این موتور هم اکنون در مرحله تست قرار دارد. البته با اینکه مشخص نیست این موتور به تولید انبوه خواهد رسید یا خیر، اما طراحی این موتور با بودجه ۲۰ میلیون دلاری وزارت نفت بیانگر دور برگردانی در راهبرد سوخت کشور است. در سال ۱۳۵۰ دولت تصمیم گرفت حرکت خودروهای دیزلی سواری را ممنوع کند تا از صنعت نوپای خودرو حمایت شود. در آن زمان گازوییل بسیار ارزان‌تر از بنزین بود اما گویی اکنون این ممنوعیت عملا شکسته شده است. این چرخش سیاست‌گذاری در صنعت خودروی کشور با پرسش‌های مختلفی مواجه بوده و کارشناسان مختلف دیدگاه‌های متفاوتی را در زمینه دستاوردها و علل آن مطرح کرده‌اند. در حالی‌که مصطفی میرسلیم، رییس هیات مدیره شرکت تحقیقات موتور ایران‌خودرو معتقد است که شاخ بنزین را باید با گاز و گازوییل شکست، مسوولان وزارت نفت، گاز را سوخت سوم و بنزین و گازوییل را سوخت نخست عنوان کرده‌اند.

با جدی‌تر شدن مباحث مطرح در زمینه تولید موتور دیزلی در کشور و متعاقب آن عرضه خودروهای سواری گازوییل‌سوز، پرسش‌های بسیاری در زمینه رفع ممنوعیت خودروهای دیزلی و تولید گسترده خودروهای سواری گازوییل‌سوز در ایران مطرح است؛ برخی معتقدند با این گازوییل پرگوگرد کشور، موتورها آسیب دیده و آلودگی افزایش می‌یابد یا برخی دیگر می‌پرسند این موتورهای پر سرو صدا در بازار خودرو کشور چه جایگاهی خواهند داشت، برای خودروهای سواری چگونه گازوییل تامین می‌شود و آلودگی بالای اکسید ازت این خودروها چگونه جبران خواهد شد؟ در پاسخ به این پرسش‌ها مسوولان وزارت نفت اعلام کرده‌اند که از سال ۱۳۹۰ دیزل با گوگرد ۵۰ پی.پی.ام (یک دهم سوخت کنونی) در پالایشگاه بندرعباس تولید می‌شود که با این روند دیگر مشکل تامین سوخت برای سواری‌ها را نخواهیم داشت.

درباره تولید اکسید ازت و صدای بالای موتور نیز مسوولان صنعت خودرو خبر می‌دهند که از آنجا که در موتورهای جدید طراحی شده فشار پاشش بالا بوده و از طرفی قبل و بعد از پاشش اصلی، سوخت به‌صورت کمتر پاشیده می‌شود تا ضربه ناگهانی احتراق کاهش یابد، مشکل صدای زیاد موتور حل خواهد شد. از سوی دیگر با برگرداندن بخشی از سوخت نسوخته به اتاق احتراق، میزان تولید اکسید ازت در دمای بسیار بالا نیز تا حدودی کاهش می‌یابد. در ضمن کاهش آلاینده‌های دیگر موتور، نسبت به بنزین و کاهش ۲۵درصدی سوخت نسبت به موتورهای بنزین‌سوز سرفصل دیگر دفاعیاتی است که از این‌گونه خودروها می‌شود. در حالی‌که وزارت نفت در سال‌های گذشته حتی قصد داشت با ممنوع کردن یا سخت‌تر کردن تولید خودروهای بنزینی، گاز را سوخت نخست کشور کند اما اکنون مسوولان این وزارتخانه خبر از تغییر راهبرد مصرف سوخت می‌دهند. سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت اعلام کرده بنزین، سوخت نخست و دیزل سوخت دوم خودروهای سواری خواهد شد و در سبد سوخت به سوخت‌های LPG و گاز طبیعی نیز نگاه می‌شود. این سازمان همچنین اعلام کرده در سال ۷۹ برنامه‌ای برای توسعه گاز پالایشگاه‌ها نبود اما اکنون با توجه به توسعه پالایشگاه‌ها، دولت وزارت نفت را موظف کرده که سبد سوخت را تعریف کند. بر این اساس و با توجه به مصرف و آلودگی پایین‌تر، دیزل را پس از بنزین به عنوان سوخت دوم در نظر گرفته و طراحی موتور دیزلی و پرداخت پول از سوی سازمان بهینه‌سازی برای طراحی موتور دیزل سواری در ایران‌خودرو نیز در همین چارچوب صورت گرفته است.

به‌طور متوسط استفاده از موتورهای دیزلی به‌جای بنزینی ۳۰درصد صرفه‌جویی در پی داشته و خودروهای دیزلی بین ۲۰ تا ۶۵ درصد سوخت کمتری مصرف می‌کنند. در خودروهای سواری دیزلی مصرف چهار لیتر به ازای هر ۱۰۰کیلومتر معمول است

راهبرد سوخت تغییر نکرده

با وجود این دیدگاه‌ها، مصطفی میرسلیم، عضو مجمع تشخیص مصلحت و رییس مرکز تحقیقات موتور ایران‌خودرو، نظر دیگری دارد؛ وی در پاسخ به این سوال که چگونه راهبرد وزارت نفت از سوخت گاز به سمت دیزل، بنزین و LPG تغییر کرده، می‌گوید: هنوز هم راهبرد سوخت کشور تغییر نکرده و گاز سوخت نخست، بنزین سوخت دوم و گازوییل سوخت سوم است. این نظر شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت است که بنزین و دیزل، سوخت نخست سواری‌ها شود که برای این نظر هم دلایلی مانند آلودگی و مصرف کمتر دیزل و در دسترس‌بودن تجهیزات سوخت‌رسانی کشور دارند. با این وجود معتقدم این بررسی‌ها درست نبوده و گاز را باید به‌دلیل سخت‌بودن صادرات آن در خودروهای داخلی مصرف و فرآورده‌های نفتی را صادر کنیم.

میر سلیم می‌افزاید: از چند سال دیگر باید بین هفت تا ۱۰درصد مجموع تولیدات صنعت خودرو کشور، خودرو سواری دیزلی باشد که با این روند سالانه بین ۷۰ تا ۱۰۰ هزار خودرو دیزلی سواری در کشور تولید خواهد شد.

موتوری برای خودروهای دیزلی

با توجه به این دیدگاه‌ها، سوخت دیزل چه سوخت دوم یا سوخت سوم باشد، واقعیت آن است که تولید و واردات خودروهای سواری دیزلی به‌زودی آغاز می‌شود و نخستین موتور برای این سوخت نیز با نام efd طراحی شده است. پس از طراحی موتور ملی با نام ef7 با مشارکت شرکت fev آلمان و موتور توربو شارژ ملی و ۱/۴ لیتری از خانواده موتور ملی، موتور دیزلی، چهارمین موتوری است که بر پایه موتور ef 7 طراحی شده است. این موتور با نام efd با مشاوره شرکت شریک آلمانی زیر مجموعه شرکت بزرگ مهندسی موتور avl اتریش طراحی شده است. در این موتور قطر سیلندرهای موتور بنزینی ef7 کاهش یافته تا حجم آن به ۱/۵ لیتر برسد. این موتور حدود ۱۲۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند؛ یعنی با کاهش ۲۰۰سی‌سی حجم نسبت به موتور پایه ef7، قدرت این موتور ۱۰ اسب بخار افزایش و مصرف آن ۲۵ درصد کاهش می‌یابد.

دلیل افزایش قدرت در سامانه پر فشار، پاشش دیزل و توربو شارژ قوی آن بوده و دلیل کاهش مصرف نیز راندمان بالاتر موتورهای دیزلی نسبت به‌خودروهای بنزینی است. گشتاور این موتور که نشان‌دهنده قدرت بالای آن است، حدود ۱۰۰ نیوتن متر بیشتر از موتور ۱۷۰۰ سی سی بنزینی است؛ یعنی با ۲۰۰سی‌سی کمتر در حجم موتور، ۱۰۰نیوتن‌متر گشتاور این موتور بیشتر از موتور بنزینی است. این اعدادی است که شرکت ایپکو ارایه کرده اما با این همه موتور مذکور هم‌اکنون در اتاق تست موتور بوده و هنوز روی خودرو نصب نشده است. باید دید در شرایط واقعی عملکرد این موتور چگونه خواهد بود اما براساس اطلاعات روی کاغذ این موتور اگر روی خودرویی نصب شود، بهترین گزینه برای خرید خواهد بود چرا که با مصرف ۲۵درصد کمتر، آلودگی کمتر و گشتاور و قدرت بیشتری دارد. برای این موتور دیزلی، سیستم پاشش مستقیم که دارای فناوری چند راهه فشار بالای سوخت است، در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر این موتور دارای شمع گرمکن، پرخوران هندسه متغیر و خنک‌کن میانی هواست.

این محصول مجهز به مجموعه بازخورانی دود (EGR) همراه با خنک کن بوده و مجموعه این قطعات پیشرفته و جدید، سبب شده تا تولید این موتور در ایران بسیار سخت باشد. با این روند برآورد می‌شود برای تولید آن بیش از نیمی از قطعات باید وارد شوند، البته پیش‌بینی می‌شود تولید این موتور بیش از سه سال دیگر به طول می‌انجامد. با این همه موتور ef7 تنها موتور دیزلی‌ای نخواهد بود که در ایران روی خودروهای سواری نصب می‌شود چرا که قرار است از موتورهای پژو نیز برای خودروهای سواری دیزلی استفاده شود. موتور پژو ۲۰۶ یکی از این موتورهاست اما آیا این روند جدید به صلاح خواهد بود؟

با وجود این دیدگاه‌ها برخی کارشناسان با توجه به استفاده ۵۰ درصدی از این نوع سوخت در قاره اروپا برای خودروهای سواری، این روش را در ایران نیز درست می‌دانند. بنا بر مطالعات انجام شده در مرکز تحقیقات موتور ایران‌خودرو، به‌طور متوسط استفاده از موتورهای دیزلی به‌جای بنزینی ۳۰درصد صرفه‌جویی در پی داشته و خودروهای دیزلی بین ۲۰ تا ۶۵ درصد سوخت کمتری مصرف می‌کنند. گرچه امروزه در خودروهای سواری دیزلی مصرف چهار لیتر به ازای هر ۱۰۰کیلومتر معمول است اما در خودروهای سواری بنزینی مصرف شش لیتر در هر ۱۰۰کیلومتر ایده‌آل‌ترین حالت محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد با توجه به قیمت ارزان‌تر دیزل و همچنین مصرف کمتر موتورهای دیزلی در آینده خودروهای سواری دیزلی در ایران مشتریان زیادی پیدا کنند.

آتش‌بازی روی دریاچه نمک

مانی حدادی

اینجا بونویل است. صحرای بونویل. کمی دورتر از یوتا. تا چند ساعت دیگر هفته سرعت آغاز می‌شود. خواهید دید که دیوانگان شتاب، چگونه افسار جنون را رها می‌کنند. دوباره قرار است رکوردها شکسته شود. باز هم عصیان سرعت جای سکون قدرت را خواهد گرفت. گویی این آدرنالین است که از این به بعد فرماندهی بدن را در اختیار می‌گیرد. نسیم ملایمی که در حال وزیدن است، تبدیل به طوفانی سهمگین خواهد شد. اصلا مهم نیست که خورشید، گرمای ۳۲ درجه را به مغز و استخوان شما تحمیل می‌کند. مهم این است که وقتی نعره موتورهای فولادی در آسمان می‌پیچید، تو آنجا باشی. رقابت باید داغ شود، که می‌شود. اینجا بونویل است. صحرای بونویل.

شوره‌زاری که بهشت می‌شود

دریاچه نمک Bonneville خیلی پیش از آنکه این‌چنین معروف و محبوب شود، صحرایی بی‌نام و نشان بود. در سال ۱۸۳۰ یک افسر ارتش آمریکا به نام «بنجامین بونویل» طی ماموریت خود، به صورت تصادفی دریاچه نمک خشک‌شده‌ای را کشف کرد که بعدها توانست اسم خود را روی آن بگذارد. بونویل نه نامنی Black Rock (صخره سیاه) را داشت و نه مانند نوادا برای آزمایش اتمی قرار می‌گرفت. آرام و ساکت. شاید هم مشکوک و وهم‌انگیز.

سال ۱۹۰۷ توسط دو تاجر محلی، کیفیت نمک آن را برای رانندگی خودرویی به نام Pierce-Arrow آزمایش کردند. پس از آنکه در ۱۹۱۰ راه‌آهن از کنار این صحرا گذشت، شهرت آن بیشتر و سرانجام در ۱۹۱۴ اولین دوره مسابقات سرعت روی آن برگزار شد.

جدا از علاقه‌مندان به سرعت‌های کورکننده، شرکت‌های بزرگ خودروسازی نیز برای تست میدانی محصولات‌شان از فضای گسترده بونویل استفاده می‌کنند. ثبت کردن سرعت نهایی خودروهای اسپرت در محیط‌های مصنوعی هر از چند گاهی با مشکل روبه‌رو می‌شود. عدم درج عدد دقیق برای آخرین سرعت ممکن یک خودرو، می‌تواند آینده تجاری کمپانی سازنده را تحت تاثیر قرار دهد. اما این دغدغه با وجود یک جاده پهن به عرض ۱۲۰۰ متر و با طول ۱۶ کیلومتر، کاملا برطرف می‌شود. سال ۱۹۹۰ کمیته برگزارکننده تصمیم گرفت تا مسیری دیگر را روی آن به طول ۱۹ کیلومتر آماده کند.

دریاچه نمک بونویل، همه‌ساله در ماه آگوست میزبان Speed Week (هفته سرعت) است. هر کسی هر چیزی که دوست دارد با خود می‌آورد. پیر و جوان. مدعیانی از تبار یانکی‌ها. ابتدا از مسوولان با پرداخت ۲۵ دلار نوبت می‌گیرد، فرم رضایت را پر می‌کند و تمام. دیگر هیچ قانون بازدارنده‌ای نیست. فقط به پدال گاز فکر کن و صحنه‌ای که پس از عبور از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت، برایت تیره و تار می‌شود. بازی بدون پایان رکوردشکنی از سال ۱۹۶۰ آغاز شد. زمانی که «میکی تامپسون» توانست اولین آمریکایی باشد که به سرعت ۶۴۴ کیلومتر در ساعت دست پیدا می‌کند. پنج سال بعد «کریگ بریدلاو» با خودرو توربو جت خود توانست به رکورد خیره‌کننده ۹۵۵ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند.

اما در ۱۹۹۷ بود که لحظه تاریخی این شوره‌زار رقم خورد. کاپیتان «اندی گرین» توانست با یک ابرجت زمینی به سرعت رویایی ۱۲۲۷/۹ کیلومتر در ساعت برسد. تا این لحظه هنوز این رکورد دست‌نخورده باقی مانده است. گزارش کامل این اتفاق شگرف را چندی پیش در همین ستون منتشر کردیم.

اما بدون شک، یکی از مهم‌ترین لحظه‌هایی که این صحرا به خود دیده، واقعه ۱۹۴۸ بود. در آن سال فردی به نام «جو پترالی» توانست با موتوسیکلت هارلی دیویدسون خود با بدنی نیمه‌عریان آن هم به صورت خوابیده، سرعت ۲۴۰ کیلومتر در ساعت را ثبت کند. حتی تصور کنترل پایداری وسیله‌ای دوچرخ در چنان سرعتی هم مو را از تن می‌ریزاند.

تاکنون فیلم‌های بسیاری به لطف طبیعت بکر، در بونویل ساخته شده است. شاید مهم‌ترین آن روز استقلال باشد. از طرفی برنامه پربیننده تاپ‌گیر نیز در یکی از اپیزودهای خود، این پیست طبیعی را تجربه کرد. جرمی کلارکسون مجری تاپ‌گیر توانست با شورلت کوروت خود به سرعت ۲۸۲ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند.

اینفو گرافی

اختلاف لباس دو نسل

- کلاه مایکل شوماخر در سال ۲۰۰۵: مجموعه‌ای از ایمنی و تکنولوژی است. رادار، گیرنده و میکروفون به اضافه یک کلاه‌ایمنی تمام‌عیار.
- نقاب کلاه‌ایمنی که جای عینک‌های قدیمی را گرفته علاوه بر جریان هوا مانع انعکاس نور نیز می‌شود.
- محافظ‌گردن که در واقع یک سازه سخت برای نگاه داشتن گردن در برابر فشار G واردشده در پیچ‌ها است.
- دستکش‌های‌نسوز با کف آج‌دار که به هیچ عنوان اجازه سر خوردن فرمان را نمی‌دهد.
- لباس‌های کنونی از سه لایه تشکیل شده‌اند که لایه بیرونی ضدآتش و لایه داخلی مانع از تعریق بدن می‌شود. در ساخت این لباس‌ها از تکنولوژی نانو استفاده می‌شود.
- کفش‌های سابق‌بلند که کف آنها اندکی آج بیشتری دارد و از سر خوردن پاها روی پدال جلوگیری می‌کند. این کفش‌ها در عین استحکام بسیار سبک هستند.
- این عینک در واقع یک عینک با شیشه معمولی است که از ورود باد به چشم جلوگیری می‌کند.
- کلاه چوزپه فارینا در سال ۱۹۵۰: یک کلاه فلزی که عملا او را در مقابل هیچ خطری محافظت نمی‌کند.
- محافظ چرمی گردن که تنها راننده را در برابر جریان هوا محافظت می‌کند. این محافظ در آن زمان از سرنشینان تانک‌ها الگو گرفته شد.
- لباس‌های آستین‌کوتاه معمولی: در سال‌های شروع مسابقات فرمول یک عملا لباس مخصوص مسابقه وجود نداشت و رانندگان با هر لباسی که داشتند در مسابقه شرکت می‌کردند.
- دستکش‌های قدیمی معمولا از چرم ساخته می‌شدند و تنها لایه‌ای از پارچه داخل آنها کار می‌شد تا دست‌ها عرق نکند. با این وجود پس از یک ساعت رانندگی پوست دست حالت ساییده‌شده پیدا می‌کرد.
- کفش‌های اولین دوره مسابقات در واقع نیم‌بوت‌های چرمی و بسیار سنگین بودند.

عکس هفته

کیسه هوای کمربند ایمنی: برای آنکه فشار ناشی از کمربند ایمنی هنگاه تصادف کاهش یابد از این وسیله استفاده می‌شود.

تاریخ اتومبیل

گفت‌وگو با خسرو معتضد درباره ورود نخستین اتومبیل‌ها به ایران

مظفرالدین شاه اولین ماشین را ۱۶ هزار فرانک خرید

شبنم رحمتی

■ گفت‌وگو کردن با خسرو معتضد آسان نیست؛ چون ذهنی تاریخی دارد و برای پاسخ به هر سوال باید از ب بسم‌الله آغاز کند و اگر تا «ت» تمت نرود، آرام نمی‌گیرد. با این حال سعی کردم این گفت‌وگو از حیطه ورود ماشین به ایران دور نشود و مابقی قضایای تاریخی مرتبط، فضای بحث را تغییر ندهد. هر چند برای شناخت هر برشی از تاریخ ایران باید ابتدا نمایی کلی از کیک تاریخ جهان را در نظر آورد. این گفت‌وگو در بعدازظهر بهاری‌ای دلچسب در خانه خسرو معتضد، تاریخ‌نگار ایرانی انجام گرفته است و متن اصلی بسیار بیش از این است که از مقابل چشم شما می‌گذرد.

■■■

◄ مثل اینکه موضوع ورود نخستین اتومبیل به ایران مانند بسیاری از مسایل دیگر به دوران قاجاریه باز می‌گردد. درست است؟

به طور کلی اختراع اتومبیل دنباله اختراع وسایل نقلیه تندرو است. مکتشفان می‌خواستند بشر را از اسارتی که نسبت به چارپایان داشت، رها کند. قرن ۱۸، قرن تحولات و شگفتی‌ها بود. نیروی بخار به وسیله «پاپن» کشف و دنیا عوض می‌شود. مثلا کشور ما که به نیروی بخار آگاهی ندارد، عقب می‌افتد در حالی که کشور ما تا دوران صفویه از لحاظ نیروهای رزمنده و استفاده از اسلحه فرقی با انگلستان نداشت ولی نیروی بخار همه چیز را عوض کرد و همه تولیدات به سوی انبوه شدن پیش رفت. از نیمه دوم قرن ۱۸ مساله اینکه یک وسیله‌ای اختراع شود و بشر از اسارت چارپایان بیرون آید مد نظر مخترعان قرار گرفت و از ۱۸۳۰ به بعد ریل راه‌آهن تولید شد. ناصرالدین شاه خودش که به سفر اول می‌رود راه‌آهن را می‌بیند و تعجب می‌کند و می‌گوید عجب وسیله جالبی است. به این می‌گفتند ماشین دودی یا کالسکه بخار که بعد کالسکه بخار، نامش را به اتومبیل می‌دهد. این تشکیلات خیلی برای ایرانی‌ها جالب و جزو آرزوهای ایرانی‌ها بوده است. بر خلاف الان که همه از ماشین ناله می‌کنند آن موقع جزو آرزوهای ایرانی‌ها بود. مثلا زین‌العابدین مراغه‌ای کتابی نوشته به اسم سفرنامه ابراهیم‌بیک که یک شخصیت خیالی است. او از تونل خیلی تعجب می‌کند. حتی ناصرالدین شاه در طول سفر خودش در سال ۱۲۹۰ هجری قمری می‌نویسد: «کلاغ از ترن عقب می‌افتد» و این موضوع خیلی برایش جالب بوده است. بشر همین‌طور در اروپا و آمریکا پیش می‌رود و آدم‌های زیادی پیدا می‌شوند که به تکمیل اتومبیل خدمت می‌کنند. مثلا دنگلار یا اتو که آلمانی است و فورد. نمی‌شود گفت ماشین در یک جا اختراع شد. کم‌کم به صورت عمومی درآمد.

◄ ماشین دودی‌هایی که اول وارد ایران شدند چند تا بودند و سرنوشت‌شان چه شد؟

هنوز به آنجا نرسیده‌ایم. ناصرالدین شاه در زمان خودش خیلی خوشحال می‌شود و علاقه‌مند می‌شود راه‌آهن در ایران راه بیندازد. درباره این موضوع خیلی سنگ‌اندازی می‌شود. از ۱۸۶۵ به بعد صحبت‌های زیادی درباره راه‌آهن می‌شود ولی همه آنها جنبه استعماری دارد. از یک طرف روس‌ها نمی‌خواهند ایران راه‌آهن داشته باشد برای اینکه می‌گویند انگلیسی‌ها از جنوب از طریق راه‌آهن به ایران می‌آیند و لشکرکشی می‌کنند. انگلیسی‌ها هم نمی‌خواهند روس‌ها داشته باشند و می‌گویند روس‌ها می‌رسند به خلیج‌فارس یا هند. همه اینها باعث می‌شود که بحث راه‌آهن معطل شود و جالب است که قراردادهای زیادی بسته می‌شود که ایران صاحب راه‌آهن نشود. یک بلژیکی به نام «رنست اوسن» سال ۱۸۸۳ آمده بود به ایران و در خاطراتش نوشته است که در ایران یک دستگاه عجیبی دیدم که در منجیل افتاده بود. احتمالا از این اتومبیل‌هایی بوده که خارجی‌ها آورده بودند و به تهران نرسیده و در اطراف منجیل مانده بود. سال ۱۲۷۹ مظفرالدین شاه می‌رود به اروپا برای بازدید از نمایشگاه بین‌المللی ۱۹۰۰ پاریس و خیلی خوشش می‌آید از اتومبیلی که مثل کالسکه است و شیشه‌های بلندی دارد. مظفرالدین شاه در یکی از روزهای سال ۱۹۰۰ هوس خرید اتومبیل می‌کند. دو تا اتومبیل می‌آورند و او می‌بیند و سوار می‌شود. در آن زمان در بلژیک اتومبیل‌هایی عرضه می‌شد که برای بازاریابی آنها از یک زن بسیار زیبا که کنتس هم بود، استفاده می‌کردند. او با آن لباس پردار راننده بوده و این خیلی باعث تعجب مظفرالدین شاه می‌شود و در خاطراتش هم این را نوشته است. همین‌ها اولین اتومبیل‌هایی بودند که ایران خرید و بابت هر یک از آنها هم ۱۶ هزار فرانک پول دادیم. بعد از اینکه ناصرالدین شاه از سفر دومش برگشت شخصی به نام «مسیو فابیوس بواتال» فرانسوی آمد و امتیاز راه‌آهن سراسری ایران را گرفت. ریلی به طول ۸/۵ کیلومتر از تهران تا عبدالعظیم کشیدند. راه‌آهن کهنه‌ای که در آفریقا و بلژیک کار کرده بود را آوردند و حدود ۱۳۰۸ هجری قمری به کار انداختند. مظفرالدین شاه در خاطراتش نوشته که وقتی می‌رود لندن سوار اتومبیل می‌شود اما سردار ظفر می‌گوید من در برلین سوار تاکسی شدم.

◄ در آن سال‌ها اینقدر اتومبیل عادی شده بود که به عنوان تاکسی مورد استفاده قرار می‌گرفت؟

فقط در اروپا و نه در جاهای دیگر. فورد خیلی به گردن اتومبیل حق دارد چون ماشین ارزان تولید کرد، منتها از روز اول اتومبیل در ایران به دست دلال‌ها افتاد که قالتاق بودند و اکثرا غیرایرانی. مثلا از کلیمی‌های عراق بودند. اتومبیل را می‌آوردند به فامیل خودشان می‌فروختند و او چند برابر به شما می‌فروخت.

ادامه دارد