

#### تالار مشاهیر

#### هنری فورد (بخش دوم)



بابک وفایی

■ در هفته گذشته خواندیم هنری فورد در سال ۱۸۹۶، زمانی‌که در یکی از شرکت‌های تحت مدیریت توماس ادیسون کار می‌کرد، خودرویی چهار چرخ را ساخت. این خودرو هر چند فاصله زیادی تا یک خودروی قابل عرضه به عموم داشت اما جرقه‌ای شد تا هنری فورد تصمیم به تأسیس شر کتی برای تولید خودرو بگیرد.

■ ■ ■

هنری فورد پس از ساخت اولین نمونه از خودرویش تلاش کرد دپداری با ادیسون داشته باشد. هر چند از دلایل این تلاش اطلاعی در دست نیست اما می‌توان حدس زد هنری قصد ساخت خودرو قانع کند از سوی دیگر در آن زمان ادیسون به عنوان فردی که نیروی برق را برای آمریکا فراهم کرده بود و به عنوان مخترعی بزرگ نامی قابل احترام بود و همکاری‌اش با فورد در ساخت خودرو می‌توانست بسیار موثر باشد، هر چند در نهایت این ملاقات به تشویق‌های ادیسون برای ادامه کار ختم شد و فورد دومین خودرویش را در ۱۸۹۸ ساخت اما هیچ‌گاه ادیسون در ساخت اتومبیل با او همکاری نکرد.

در سال ۱۸۹۹، هنری فورد که اکنون ۳۶ ساله بود، تصمیم گرفت با پولی که طی چندین سال کار جمع‌آوری کرده بود، شرکت شخصی‌اش را تأسیس کند. با کمک یک سرمایه‌دار، شرکت جدید در پنجم اگوست ۱۸۹۹ با نام شرکت خودروسازی دیترویت تأسیس شد. البته کارها آن طور که هنری انتظار داشت، پیش نرفت. ساخت خودرویی که بتوان آن را به فروش رساند سخت‌تر از آن بود که هنری فورد فکر می‌کرد. سرانجام پس از صرف ۸۶ هزار دلار سرمایه بدون آنکه خودروی مناسبی برای فروش تولید شود،



آقای فورد در کنار مدل ۹۹۹

صبر سرمایه‌گذاران شرکت سر آمد و شرکت را ترک کردند. هنری فورد پس از این شکست دست از کار نکشید و بار دیگر مشغول ساخت خودرو شد. او با کمک هارولد ویلز به عنوان یک مهندس و طراح توانست تنها ۱۰ ماه پس از ورشکستگی شرکت خودروسازی دیترویت، خودروی جدیدی را تولید کند که این بار برای مسابقات سرعت طراحی شده بود و بیش از ۲۶ اسب بخار قدرت داشت. بد نیست بدانید هارولد ویلز، فردی است که از زمان تأسیس اولین شرکت هنری فورد با او بود و به مرور سهام‌دار شرکت نیز شد. او همکاری گسترده‌ای در فعالیت‌های فورد داشت و بعدها شرکت خودروسازی خودش را تأسیس کرد، هر چند نتوانست موفقیتی به دست آورد.

خودرو جدید بار دیگر نظر سهامداران سابق را به خودش جلب کرد و پس از چند نمایش عمومی، سرمایه‌گذاران سابق شرکت بار دیگر حاضر به همکاری شدند و ۶۰۰۰ سهم شرکت جدید را به مبلغ هر سهم ۱۰ دلار خریداری کردند تا شرکت «هنری فورد» در نوامبر ۱۹۰۱ تأسیس شود و هنری فورد در سمت رییس مهندسی شرکت کار خود را شروع کرد. این بار واقعا همه چیز به خوبی پیش می‌رفت اما دخالت یکی از سرمایه‌گذاران در امور شرکت باعث اختلافات داخلی در شرکت شد. ویلیام مورفی، سرمایه‌گذار اصلی شرکت بدون اطلاع فورد، فردی به نام هنری لاندل را به عنوان مشاور به شرکت آورد.

لاندل یک مهندس، مکانیک و مخترع بود و در کارنامه فعالیتش ساخت و فروش موتور به شرکت اولدنزموویل و ساخت خودرو به چشم می‌خورد. این اتفاق برای هنری فورد بسیار سنگین بود. او نمی‌توانست حضور یک رقیب



اولین نشان تجاری فورد

قدرتمند را تحمل کند و این مساله را توهین به خود می‌دانست. به همین دلیل در کمتر از یک سال از شروع کار شرکت، هنری فورد شرکت را ترک کرد و شرکت به علت اینکه با نام او تأسیس شده بود، تعطیل شد. البته مورفی هم به تلافی از لاندل خواست ایده‌هایش را در شرکت عملی کند و چندی بعد شرکت کادیلاک از بقایای شرکت هنری فورد تأسیس شد.

## خودرو

آخرین آمار از وضعیت تولید خودرو در جهان و ایران

# ایران در جغرافیای صنعت خودرو



خودرو چین طی تنها پنج سال حدود ۱۰ میلیون دستگاه تولید خود را افزایش داده است. کشور کره جنوبی نیز که هم‌زمان با کشورهای پای به عرصه صنعت خودرو گناشته با تولید سالانه چهار میلیون دستگاه در مکان پنجم این رتبه‌بندی قرار گرفته است. با توجه به این آمار تحقق برخی اهداف مطرح شده برای صنعت خودروی کشورمان و دستیابی به جایگاه نخست صنعت خودرو، فعلا در حد یک رویای کودکانه است. با این روند، موضوعی که اکنون واقعی و ملموس به‌نظر می‌رسد آن است که ایران با تولید سالانه ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو که فناوری



امین آزاد

در چند سال اخیر دادن آمار عجیب گویی روند معمولی شده است. در میان این آمار عجیب، پیشرفت صنعت خودرو ایران چنان بزرگ نمایی شده که ایران را در صف بزرگ‌ترین کشورهای سازنده خودرو قرار داده‌اند. چندی پیش برخی مسؤولان اعلام کردند که صنعت خودروی ایران در آینده نزدیک می‌تواند در رتبه اول صنعت خودروسازی جهان قرار گیرد.

برخی مدیران صنعتی، ایران را جزو ۱۰ کشور خودروساز برتر دنیا دانسته و اعلام کرده که تلاش می‌کنیم تا جزو پنج کشور نخست خودروساز دنیا باشیم. با وجود پیشرفت‌های سال‌های اخیر صنایع خودروسازی کشور، نکته قابل توجه آن است که آیا مطرح شدن چنین دیدگاه‌هایی با توجه به توانمندی‌های شرکت‌های خودروسازی داخلی و مقایسه آن با صنعت خودرو در جهان واقعی است یا خیر. واقعیت آن است که آمار و ارقام معتبر جهانی از میزان تولید و رتبه‌بندی کشورها، صحت چنین ادعاهایی را تأیید نمی‌کند.

آمار انجمن جهانی خودروسازان از میزان تولید خودرو در کشورهای مختلف جهان طی سالل ۲۰۱۰ میلادی حاکی از آن است که ایران با تولید ۱/۵ میلیون خودرو رتبه ۱۳ را بین کشورهای خودروساز دنیا داراست. براساس این آمار جایگاه نخست در صنعت خودروسازی به کشور چین با تولید سالانه ۱۸/۵ میلیون خودرو اختصاص داشته و پس از آن ژاپن با تولید سالانه ۹/۵ میلیون، آمریکا با تولید ۷/۸ میلیون و آلمان با تولید ۵/۹ میلیون دستگاه خودرو، رده‌های دوم تا چهارم را به‌خود اختصاص داده‌اند. بحران چند سال اخیر اقتصادی باعث کاهش تولید بیش از چهار میلیون خودرو در صنعت خودرو آمریکا شده و این کشور را از رتبه اول به رتبه سوم رسانده البته در سال جاری دوباره روند رشد در صنایع خودروسازی این کشور با اصلاحات دولت ایولما نمایان شده است کاهش تولید در زاین هم تولید خودرو را از ۱۱ به ۹ میلیون دستگاه رسانده در عوض صنعت



شبین رحمتی

می‌گویند حافظه بصریش حرف ندارد. کافی است وقتی که پشت فرمان مرسدس‌اش نشسته و می‌راند، گوشه گلگیر یک ماشین قدیمی را ببیند تا بلافاصله تاریخچه ماشین را برایت بگوید. خودش هم نه تنها به این ویژگی واقف است که با شغفی در صدا تاییدش می‌کند؛ چشم عاشق نتوان گفت که معشوق نبیند.»

هر حرف‌های برای خود پییری دارد و اغراق نیست اگر سیده‌هاشم نساج کریمی را پیر ماشین بارها در ایران بنامی آقای مدل‌های آنتیک. مردی استخوان‌دار و تحصیل‌کرده که تازه‌ترین کارش بازسازی دوجی است که رضا شاه در کرمان سوار آن می‌شده. این دوج DSIX مهر سال ۱۹۳۴ را بر خود دارد و هشت سال پیش از اینکه استاد نساج به دنیا بیاید، ساخته شده است. آقای آنتیک‌زاده و پروده خیابان طبرسی مشهد به تاریخ یازدهم بهمن ۱۳۲۱ است و هنوز هم در این شهر سکونت دارد. به بین توجه بخواند، لیسانس زبان و ادبیات فرانسه را از دانشگاه فردوسی مشهد می‌گیرد و به عنوان کارشناس امور اداری تا بازنشستگی در همین دانشگاه خدمت می‌کند. تکراری است اگر بگویم عشق به اتومبیل از کودکی در وجود او بوده و پیدا کردن عکس ماشین‌های قدیمی و جدید و یافتن تاریخ و تاریخچه آنها بهترین سرگرمی دوران بچگی؛ چون آنها که سرد و گرم چشیده این مقوله‌اند، می‌دانند که این شیفتگی حتما ریشه در کودکی دارد و تا بزرگسالی شخص را رها نمی‌کند. سید هاشم نساج نیز بر همین طریق، با نخستین عایدی‌ای که به دست می‌آورد به عشق کودکی بازمی‌گردد و ۵۰۰ تومان از حقوق ۹۵۰ تومانی دانشگاه را خرج خرید اولدنزموویل ۱۳۳۷ می‌کند. ماشینی که با ۵۰۰ تومان خریده شده بود تا زمان بازسازی کامل پنج هزار تومان خرج روی دست استاد می‌گذارد اما او را در این کار مصرت و عاشق‌تر می‌کند. خرید و بازسازی بیوکی با تاریخ ۱۹۵۴ اقام بعدی او در این زمینه است و پس از آن شروع به خرین چندین دوج پلمیوت می‌کند. دوج‌هایی که در اواخر دهه ۵۰ و اوایل دهه

۶۰ میلادی تولید شده‌اند. خودش می‌گوید: «چون وضع زندگی بد نبود، مدام این ماشین‌ها را می‌خریدم و بازسازی می‌کردم و نگه می‌داشتم. خانه پدریم بزرگ بود و انتهای حیاط درختان بزرگی داشت که ماشین‌ها را در سایه این درخت‌ها پارک می‌کردم. آن زمان خودم زبان داشتم و برای رفت و آمد از این ماشین استفاده می‌کردم اما ماشین‌های آمریکایی را به خاطر عشقی که داشتم، می‌خریدم و بازسازی می‌کردم. اما حادثه اصلی زندگی استاد نساج وقتی رقم می‌خورد که قرار می‌شود بنیاد مستضعفان موزه‌ای برای خودروهای قدیمی متعلق به دربار و مصادره شده، تحت اختیار این بنیاد طراحی و آن زمان، سخت دنبال شخصی می‌گشتند که اطلاعات کافی و وافی درباره این ماشین‌ها داشته باشد و بتواند بنیاد را برای تهیه شناسنامه این خودروها یاری کند. از قضا خسرو معتضد تاریخ نگار و نویسنده ایرانی با اسناد نساج رفتنی دیرینه داشته و او را خبر می‌کند. از زبان خودش بشنوبید: «من آمدم تهران و یک روز ظهر همراه آقای معتضد و آقای جواهری رییس موزه رفتم. یکمیلومتر ۱۲ جاده کرج جایی که این ۲۰۰ تا ماشین قدیمی را در یک سوله نگهداری می‌کردند و روی ماشین‌ها را چادر کشیده بودند. چادر هر ماشین را که بالا می‌بردن، من بلافاصله

خودرو قبل و پس از باز سازی

مشخصات ماشین را می‌گفتم که چه سالی تولید شده و در ایران دست چه کسی بوده و الی آخر…» چهار، پنج تا ماشین را در بر شمرده، گفتند دیگر کافی است و من فهمیدم که می‌خواهند مرا امتحان کنند و ببینند واقعا دانشی در این زمینه دارم یا نه. پس از این بود که کار تهیه شناسنامه این ماشین‌ها را به من سپردند. من هم اضافه در این کار کم نگذاشتم. خودروهایی که اطلاعات کافی در مورد آنها داشتم که هیچ، آنهایی را که مطمئن نبودم، از طریق موزه با کشور سازنده ماشین مکاتبه می‌کردیم، چون این ماشین‌ها سفارشی تولید می‌شده‌اند برای دربار و ولایتگان و نقاش را درست ماشین نیز کار می‌کرده است. این زمینه داشتند. نتیجه اینکه موفق شدم شناسنامه همه این ماشین‌ها را گردآوری کنم تا برای تاریخ ایران به یادگار بماند.» برای تحقیق بیشتر در این‌باره او به نقاط مختلفی از ایران و یکی، دو بار هم به اروپا سفر کرده است. در این زمان، آقای نساج از طرف دانشگاه مشهد مامور به خدمت در موزه بوده و مدت هشت سال کارمند پروژه موزه بوده است. او تاریخچه ماشین‌های تولید شده تا آخر دهه ۶۰ میلادی را هم در همین زمان تدوین کرده است. یکی از برجسته‌ترین کارهایی که استاد نساج انجام داده، بازسازی «کراسلرولندسبور»ی است به تاریخ تولید ۱۹۴۸.

ایران خودرو برای صادرات محسوب می‌شود، وضعیت مشابه پراید را با محصولات هم کلاس خود در جهان دارد.

#### شرکت‌های خودروسازی و رتبه‌بندی

خودروسازان ایرانی تنها در حالی می‌توانند به صادرات یک میلیون خودرو امیدوار باشند که با خودروسازان بزرگ همکاری کرده و پایگاه منطقه‌ای آنان باشند؛ درست همان کاری که ترکیه انجام داده و مرز صادرات صنعت خودروی خود را به بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه در سال رسانده است، به نحوی که هم‌اکنون با تولید یک میلیون ۵۱۵ هزار دستگاه خودرو، رتبه ۱۴ را در صنعت خودرو جهان در اختیار دارد. اما صنعت خودرو ایران با وجود سرمایه‌گذاری‌های بعضا زیان‌ده برای ساخت کارخانه‌های خودروسازی در کشورهای دیگر، تنها توانسته صادرات محصولاتی مانند سمند و پراید را به عددی کمتر از ۶۰ هزار دستگاه برساند؛ رقمی که کمتر از پنج‌درصد مجموع تولید صنعت خودرو ایران را شامل می‌شود. در حالی که صنعت خودرو ترکیه بیش از یک سوم محصولاتش را صادر می‌کند.

#### قیاسی نادرست

صنعت خودرو کشورمان چندان قابل مقایسه با شرکت‌های بزرگ خودروساز جهانی نیست چرا که حتی خودروسازان شرقی مانند کره و چین هر روز در حال افزایش تنوع تولید و ارتقای فناوری و کیفیت هستند، آمارهای سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران نشان از ایرادات فنی بسیار در خودروهای ایرانی دارد. همچنین در بخش فناوری هم به غیراز موتور ملی، سمند، تندر ۹۰ و خودروی بومی سایپا که همگی طرح‌های سال‌های ۸۰ تا ۸۴ هستند، در شش سال اخیر هیچ طرح جدیدی در صنعت خودروی ایران شکل نگرفته است. این در حالی است که پنج خودروساز اول جهان هر کدام سالانه بیش از مجموع درآمد صنعت خودرو ایران که ۱۱ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود برای طرح‌های تحقیقاتی هزینه کرده و هر کدام از آنها سالانه بیش از ۱۰ مدل جدید خودرو را به بازار معرفی می‌کنند. اما در عمر ۴۰ ساله صنعت خودروی ایران همه محصولات جدید خودروسازان داخلی که بتوان آن را محصول و نشان یک شرکت دانست، تنها در سمند خلاصه می‌شود.

این کراسلر و دوج ۱۹۳۴ در کرمان بوده‌اند و گمان کارشناسان این بوده که متعلق به رضا شاهند اما استاد نساج با این استاد که رضا شاه سال ۱۹۴۱ ایران را ترک کرده و ماشینی که هفت سال بعد تولید شده به طور منطقی نمی‌توانسته متعلق به او باشد، بر این گزاره خط بطلان کشیده اما دوج را همه متفق‌القولند که وقتی رضا شاه در کرمان بوده، سوار می‌شده و الان در دست بازسازی است. آقای نساج کریمی بازسازی کراسلر را پیش از دوج در دستور کار خودش قرار می‌دهد چون می‌خواستم کار مشکل‌تر را اول انجام دهم و کراسلر خیلی کار داشت. او این ماشین را شهریور ۸۲ تحویل می‌گیرد و شهریور ۸۴ سالم و سرحال تحویل سازمان میراث فرهنگی کرمان می‌دهد. نگاهی به عکس‌های ماشین قبل و بعد از بازسازی، چرب دستی او را در این حرفه منعکس می‌کند. اما برخلاف بسیاری از ماشین‌بازها، او خودش هیچ وقت دست به آچار نمی‌رد. «سعی کردم فقط در محدوده نظارت فعالیت کنم و وارد حیطه مکانیکی نشوم. این نظارت خودش دانش خاصی می‌خواهد و تو باید تصویر دقیقی از ماشین با همه جزئیاتش را در ذهن داشته باشی که بتوانی مکانیک، صفاکار و نقاش را درست راهنمایی کنی که ماشین را با همان جزئیاتی که کار خانه ساخته از کار دربیارند.»

برای رسیدن به چنین نتیجه‌ای او وقت و انرژی زیادی مصرف می‌کند. مثلاً برای ساختن دستگیره‌های کراسلر، دستور می‌دهد از روی تنها نمونه موجود حدود ۱۲ دستگیره بسازند تا چهر تای آنها دقیقاً شبیه نمونه اولی از کار دربیاید. به خاطر همین وسواس و دقت است که وقتی پس از دو سال کراسلر را تحویل می‌دهد، ساعت و رادیوی ماشین نیز کار می‌کرده است. ماشینی که ۷۲ سال پیش ساخته شده و تا مرز نابودی مطلق پیش‌رفته‌بود. آقای اتومبیل‌های آنتیک عاشق ماشین‌های آمریکایی است و درباره تولیدات سایر کشورها نیز نظر جالبی دارد: «بزرگترین ماشین‌ها را آمریکایی‌ها ساخته‌اند. بلاموت‌ترین ماشین‌ها را آلمانی‌ها ساخته‌اند. سنتی‌ترین ماشین‌ها را انگلیسی‌ها ساخته‌اند. در ماشین‌های فرانسوی هیچ زیبایی و شخصی نمی‌بینم و روس‌ها را در آخر این فهرست جای می‌دهم.

#### دنده آخر

#### درباره جدال خودرو و هواپیما

## سرعت روی زمین، قدرت روی هوا

#### مانی جدادی

■ اساس برگزاری مسابقه بین یک سوپراسپرت و یک جنگنده، اصل شتاب اولیه نام دارد. واضح است که هواپیماها به مراتب قدرت بیشتری نسبت به خودروها دارند اما به دلیل نوع و ساختار موتورشان که اغلب جت و توربوفن است، گشتاور به کندی بالا می‌رود. بالطبع شتاب نیز اندک‌اندک افزایش می‌یابد. در مقابل، تمام برتری خودروهای با پیشرانه احتراق داخلی، گشتاور زود بارده‌شان است اما پس از مدتی سیستم پرخورانی هواپیما به کشش وحشتناک خود می‌رسد و موجود چهارپا را در دم جامی‌گذارد.

#### VS Harrier Jump Jet Audi R۱۰



سال ۲۰۰۶ در جریان فستیوال سرعت انگلستان، یک دستگاه انودی تمام مسابقه‌ای برابر یک فرزند جت هریر عمود پرواز قرار گرفت. آنودی فوق در مسابقات سنگین ۲۴ ساعته لومان، بارها و بارها مقام اول را کسب کرده است. این رقابت، جدالی بود بین ۶۵۰ اسب‌بخار روی زمین و ۱۵ هزار اسب‌بخار روی هوا. بر خلاف آنچه همه ۵۰۰۰ تماشاگر آن روز پیش‌بینی می‌کردند، آنودی پیروز این دعوی درآورد شد. او با شتاب وحشتناک خود استارت زد به سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت رسید و قبل از اینکه موتور هواپیما بتواند به شازل کمک برسد، یک کیلومتر را به پایان رساند. جای تعجبی نیست که درست ۲۰۰ متر جلوتر هریر توانست از مرز سرعت ۸۰۰ کیلومتر در ساعت بگذرد.

#### Bugatti Veyron Vs Typhoon



یکی از معروف‌ترین تقلل‌های خودرو و هواپیما، در سری ۱۰ برنامه معروف تاپ‌گیر روی داد. زمانی که مجری جوان برنامه، ریچارد هوموند سوار بر بوگاتی و پیرون شد. این خودرو با قدرت ۱۰۰۰ اسب‌بخاری و سرعت نهایی ۴۰۷ کیلومتر در ساعت، یکی از رکوردداران بنام این موز محسوب می‌شود. در طرف دیگر، جنگنده رسمی اتحادیه اروپا، بوروفایتر تایفون دیده می‌شد. قانون این مسابقه بسیار جالب و در عین حال منصفانه بود. بوگاتی باید مسیری به طول یک مایل معادل ۱/۶ کیلومتر را به صورت رفت و برگشت طی می‌کرد. تایفون نیز باید پس از استارت و رسیدن به میله مسیر، یک کیلومتر مستقیم به بالا می‌فت و سپس برمی‌گشت. این روش حداقل روی کاغذ کاملاً منطقی و مهندسی به‌نظر می‌رسد اما ببینیم در واقعیت چه اتفاقی می‌افتد. پس از استارت، بوگاتی به لطف آن شتاب خوفناکش که صفر تا ۱۰۰ را در ۷/۵ ثانیه می‌پیماید، توانست به سرعت به انتهای پیست برسد. یعنی نیمی از مسیر مجارش در همین حین تایفون تازه به‌قدره رسید. سیده‌بود که باید یک کیلومتر به سمت بالا می‌رفت. لختی، و تنبلی خودروها در اینجا خودش را نشان داد. در جایی که باید سرعت کاهش می‌یافت و موتور زن موت می‌گرفت. تایفون حالا در مسیر برگشت است و بوگاتی نیز در همان مرحله با این تفاوت که هواپیما در لوچ سرعت خودش است و خودرو در اوایل سرشتش. نتیجه این تست هیجان‌انگیز، بر د تمام قد جنگنده روابی بود.

#### Lamborghini Reventon VS Tornado



نفس‌گیرترین رقابت بین الهه خاک و اسطوره باد. دو نظمی لامبورگینی مقابل ارتش هواپرد تورنادو. این‌فوردگاه برسیکاست دنیا منتظر است ببیند ۶۷۰ اسب‌بخار روی چهار چرخ بهتر جواب می‌دهد یا ۳۳ هزار نیوتن بدون چرخ دلسان امروز متفاوت تر است. اصلاً قوانین متفاوت تر هستند. مسیره کیلومتر است و بازکنان از حالت سکون حرکت نمی‌کنند. برنله از این قرار شده که پیش از خط استارت هر دو ۱۰ ثانیه زمان دارند حال هر کدام که زودتر رسیدند، زودتر تمام خواهند کرد اما رانش، اینچنین نشند لامبورگینی روتون تا ۲۵۰ کیلومتر در ساعت پیشتر بود اما ناگهان، دقیقاً ناگهان، دم‌برهای جت فعل شد و تورنادو به سرعت ۳۲۰ کیلومتر در ساعت رسید. انتهای قصه هم که ناگفته نپداست.

#### Falcon ۱A- VS F Spyker FA



شاید این ایهام پیش بیاید که چرا از خودروی بهتری برای این منظور استفاده نمی‌شود. اسبابکار جواب این سوال را داد. این خودروساز هلندی یکی از مدل‌های مختص مسابقات فرمول یک خود را برای این منظور آماده کرد. خودرویی که دیگر نمی‌توان روی شتاب و قدرتش انگي چسباند؛ فالکون. این جنگنده یکی از معدود نمونه‌هایی است که چرخ‌هایش توسط نیروی جداگانه تغذیه می‌شوند. پس از بابت شتاب اولیه از دیگران بهتر عمل می‌کند. مسابقه که آغاز شد تا ۷۰۰ متر اول، اسبابکار حاکم میدان بود اما پس از آن تنها به فاصله دو برابر طول خود از فالکون غایت ماند.