آیلتس دوستت داریم
تارا ذکائی
۱۴

فرهنگی که تنوع‌طلب است
دکتر غلامعباس توسلی
۱۴

استفاده بهینه از لوازم قدیمی و آداب معاشرت به قلم ملکه رنجبر
۱۵

مردان آنقدر حق دارند تا از طلاق سر باز زنند
میناجعفری
۱۶

بنز بعد از ۵۰ سال از ایران رفت

خداحافظ بنز

امین آزاد

شاید سال‌ها پیش وقتی محمدرضا پهلوی، بخشی از سهام بنز را با پول مردم ایران برای خانواده‌اش خرید، کسی فکرش را هم نمی‌کرد که ۳۰ سال بعد مرسدس‌بنز دفترش را در ایران تعطیل کند؛ دفتری که حتی در سال‌های جنگ تحمیلی هم تعطیل نشد، دفتری که یکی از بزرگ‌ترین فروشندگان خودروهای رنگارنگ به دولت ایران بوده؛ از آمبولانس و ماشین پلیس و بنزهای ضدگلوله گرفته تا نفربرهای جنگی، خودروهای حمل موشک، کمپرسی، کامیون کشنده و حتی خودروهای حمل جنازه. بنز و ستاره‌اش آشناترین اسم برای هر ایرانی است؛ اسمی که حتی کسانی که کمترین علاقه‌ای به اتومبیل ندارند هم با آن آشنا هستند و آن را نماد آلمان می‌دانند.

برخلاف تصور اکثر مردم ایران که فکر می‌کنند با تولید پیکان صنعت خودرو ایران و ایران‌خودرو جان گرفته، صنعت خودرو ایران با تولید بنز پا به عرصه ظهور گذاشته است. ایران‌خودرو قبل از آنکه خبری از تولید پیکان باشد در سال ۱۳۴۲ اتوبوس ۳۰۲ مرسدس‌بنز را مونتاژ می‌کرد. در کنار ایران‌خودرو هم شرکت خاور، کامیون بنز را تولید می‌کرد. اما حال این آشناترین برند خودرویی برای هر ایرانی پس از نیم قرن کار دفترش را در ایران تعطیل می‌کند. البته پس از تعطیلی دفتر بنز اطلاعاتی از گذشته این شرکت در ایران در حال روشن شدن است. سال‌ها بود که گفته می‌شد ایران بخشی از سهام بنز را پیش از انقلاب خریده است و پس از انقلاب بنز به جای سهامش چهار هزار ماشین پلیس به ایران داده اما در حقیقت این‌گونه نبوده است.

پیش از انقلاب، و در دهه ۷۰ میلادی با بروز بحران مالی در غرب، بنز با مشکل مواجه می‌شود و رو به ورشکستگی می‌رود. در این شرایط دولت ایران سعی می‌کند ۳۰ درصد از سهام بنز آلمان را بخرد. با این کار مدیریت شرکت مرسدس‌بنز در اختیار ایران قرار می‌گرفت اما دولت آلمان برای جلوگیری از این موضوع خود اقدام به خرید سهام مرسدس‌بنز می‌کند تا مالکیت این شرکت از دست آلمان‌ها خارج نشود. البته پس از این اتفاق محمدرضا پهلوی با پول ملت ایران بخشی از سهام بنز را برای خانواده‌اش می‌خرد. شاه ایران در اواخر حکمرانی‌اش مدل معروف کلاس G را که شاسی‌بلندی متوسط است برای ارتش ایران سفارش می‌دهد. شرکت بنز بنا به درخواست شاه ایران شروع به طراحی این مدل می‌کند که انقلاب رخ می‌دهد. مرسدس‌بنز هم مدل G را به جای ارتش ایران تحویل نیروهای ناتو می‌دهد. البته پس از انقلاب مرسدس‌بنز همچنان همکاری خود را با ایران ادامه می‌دهد. این شرکت تنها در جنگ تحمیلی به مدت دو ماه و آن هم به صورت موقت دفترش را در تهران تعطیل می‌کند. کامیون‌های تولیدی این شرکت یکی از اصلی‌ترین وسایل حمل نیرو در سال‌های جنگ تحمیلی بوده است؛ خودروهایی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از بنز آلمان تامین شده بود. اوج تعامل مرسدس‌بنز به دو دوره تاریخی در ایران بازمی‌گردد که یکی پیش از انقلاب و دیگری طی هشت سال دولت اصلاحات است. پیش از انقلاب مرسدس‌بنز جدیدترین مدل‌هایش را در ایران تولید می‌کند و حتی برای افزایش سهم ساخت داخل، ۳۰ درصد از سهام موتورسازی تبریز «ایدم» را می‌خرد. با این کار عملاً موتورهای بنز در ایران تولید و به بنز آلمان صادر می‌شدند. بنز قصد داشته با تولیدات ایران بازار قاره آسیا و بخشی از آفریقا را تامین کند. مابین سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۸۴ بنز دوباره مدرن‌ترین محصولاتش را در ایران تولید می‌کند و برای تولید سواری مرسدس‌بنز کلاس E و C با شرکت ایران‌خودرو به توافق می‌رسد. این شرکت در سال ۱۳۸۲ برای فروش و خدمات پس از فروش بنزهای سواری شرکت ستاره ایران را که تمام سهامش در اختیار بنز آلمان بود تاسیس می‌کند. با تولید مرسدس کلاس E در سال ۱۳۸۵ ساخت بنز سواری در ایران آغاز می‌شود. اما تولید کلاس C در ایران هیچ گاه عملی نمی‌شود. در سال ۱۳۸۶ با ایجاد تنش‌های سیاسی بین ایران و آلمان و همچنین بحث کاهش هزینه در دایملر بنز، دفتر این شرکت با تعدیل گسترده نیرو در ایران مواجه می‌شود و دو طبقه معروف برج سایه که عملاً مانند سفارتخانه آلمان بخشی از خاک این کشور محسوب می‌شد، فروخته می‌شود. شرکت بنز در ادامه سهام ستاره ایران را در مقابل حدود یک میلیون دلار به ایران‌خودرو می‌فروشد و با این کار تولید سواری بنز در ایران کمرنگ و کمرنگ‌تر می‌شود. با بروز تنش بین دو کشور تولید کامیون‌هایی با ظرفیت بیشتر از ۲۰ تن و سه محور در ایران متوقف می‌شود. پس از این اتفاق هر روز حضور بنز در ایران کمرنگ‌تر می‌شود تا آنکه «زچه» مدیرعامل بنز از فروش سهام بنز در شرکت ایدم تبریز خبر می‌دهد. وی علت این کار را زیان‌ده بودن کارخانه عنوان می‌کند اما برخی کارشناسان کاهش روابط سیاسی را دلیل اصلی ماجرا می‌دانند. چند ماهی از این تصمیم نمی‌گذرد که فروش کامیون بنز به ایران از طرف بنز ممنوع می‌شود و پس از آن این شرکت به کارمندانش اعلام می‌کند تا پایان سال ۲۰۱۰ دفتر بنز در ایران برای همیشه بسته خواهد شد. جالب آنکه بزرگ‌ترین معامله بنز با ایران پیش از این تصمیم فروش ۶۰ خودرو تشریفاتی بنز به ریاست‌جمهوری ایران بوده است. با تعطیلی دفتر بنز در ایران واردات مستقیم بنز سواری به ایران قطع می‌شود و بنز هم به ایران دیگر قطعه نمی‌فروشد و عملاً تمام خودروهای عمومی ایرانی مانند آمبولانس و خودروهای پلیس و آتش‌نشانی با مشکل خدمات پس از فروش مواجه می‌شوند. ایران‌خودرو دیزل بزرگ‌ترین شریک تجاری‌اش را هم از دست می‌دهد و تولید کامیون‌های مدرن بنز در این شرکت قطع می‌شود.

البته این شرکت اجازه تولید کامیون‌های قدیمی بنز در ایران را به دلیل خارج شدن از محدوده لیسانس تولید دارد که آن نیز به دلیل وارد نشدن محور خودرو از آلمان به حالت تعلیق درخواهد آمد. بنز حالا با تمام دلبستگی مردم ایران به آن و با تمام خواستش برای باقی ماندن در ایران باید به اجبار سیاست، ایران را ترک کند؛ خودرویی که شاید مدل سواری آن نماد ثروتمندان در ایران باشد. اما اتوبوس‌های بنز خاطره ماندگار در ذهن فقیرترین ایرانیان است؛ شرکتی که آمبولانس‌اش مهم‌ترین خودرو امدادی در ایران و کامیونش مهم‌ترین نماد صنعت حمل و نقل ایران طی ۵۰ سال گذشته بوده است. به هر حال با تمام این فراز و نشیب‌ها و دلبستگی‌ها فعلاً ستاره بنز در ایران بی‌فروغ خواهد شد.

همه اتفاقات سوپراسپورت ۴۵۸

فراری‌های نفرین شده

فراری ۴۵۸ ایتالیا، جدیدترین دست‌پرورده فراری به پیشرانه ۸ سیلندر ۴/۵ لیتری با ۵۶۰ اسب بخار قدرت تجهیز شده است. این خودرو طی مدت ۳/۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

حداکثر سرعت خودرو هم ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت گزارش شده است.

بسیاری فراری ۴۵۸ را از نظر زیبایی، بدنه، آیرودینامیک، پیشرانه و عملکرد به عنوان یکی از برترین ساخته‌های فراری می‌دانند. اما طی چند ماهی که از زمان ورود این سوپراسپورت به بازار می‌گذرد اتفاقات عجیبی برایش افتاده است. اولین تصادف فراری ۴۵۸ در اواسط ماه مه اتفاق افتاد اما از آن زمان تاکنون بیش از ۹ دستگاه فراری ۴۵۸ تصادف کرده یا آتش گرفته‌اند! تقریباً هر چند روز یک بار، اتفاقی عجیب برای این خودرو می‌افتد.

جدیدترین حادثه، آتش گرفتن ناخودآگاه پیشرانه در کالیفرنیای امریکا بوده است که تعجب همه و نگرانی مسوولان فراری را به همراه داشته است. پیش از این یک دستگاه ۴۵۸ قرمزرنگ پس از فقط یک روز بیرون آمدن از کارخانه با درخت برخورد کرده بود. خودرو دیگری هم در انگلستان به سرنوشت مشابهی دچار شده است. در عربستان هم یک ۴۵۸ زردرنگ با کابین سفارشی D&G آتش گرفته است. حوادثی که برای فراری ۴۵۸ ایتالیا اتفاق می‌افتد بسیار نگران‌کننده است و همه را شگفت‌زده کرده است. گویی این مدل فراری نفرین شده است!

مشاهیر خودرویی

زندگینامه برادران «خیامی»-بخش سوم

سفر به پایتخت

یکی از شانس‌های زندگی احمد خیامی آن بود که حین کارش به عنوان راننده و تعمیرکار با فریدون سودآور نماینده فروش اتومبیل‌ها و اتوبوس‌های مرسدس‌بنز و همچنین سازنده کامیون‌های خاور آشنا شد. عشق و علاقه و پشتکار و ابتکار احمد خیامی سبب شد سودآور که مردی موفق و ثروتمند و مشهور بود و به عنوان داماد حاج حسین‌آقا ملک با مقامات بالا ارتباط داشت، احمد خیامی کارگر را به عنوان یک دوست و همکار بپذیرد و تا زمانی که خود احمد خیامی به صورت یک کارفرمای موفق درآمد از او حمایت و به افرادی چون اردشیر زاهدی معرفی کرد. چنین افرادی در طول عمر خود دست به کارهای متعدد می‌زنند و ناکام می‌مانند اما ناگهان در میان آن همه کار یکی با موفقیت همراه می‌شود و با آن به هدف می‌رسند. احمد بعد از مدت‌ها ماشین‌شویی، کرایه دادن دوچرخه و موتورسیکلت، آوردن اتومبیل از تهران به مشهد و کار در تعمیرگاه خیام مشهد به این نتیجه رسید که در زادگاهش بیش از این امکان ترقی برایش وجود ندارد. گاراژ و تعمیرگاهش را به برادر کوچک‌ترش محمود سپرد و در آستانه ۳۰سالگی عازم تهران شد. در آن زمان در تهران کسانی بودند که اتاق اتوبوس می‌ساختند مانند اتوبوس شمس‌العماره و اتوبوس ایران‌پیما. اینها شاسی اتوبوس را از خارج وارد می‌کردند و با چوب و آهن و اره و چکش برای آن اتاق می‌ساختند و از قضا خوب هم می‌ساختند. نام بعضی از این اتوبوس‌ها کادیلاکی بود. به سبب آنکه قسمت عقب اتوبوس را به شکل عقب اتومبیل کادیلاک که در آن زمان خیلی معروف بود درمی‌آوردند و همچنین اتوبوس‌هایی بودند که به بادماغ و بی‌دماغ معروف بودند. احمد شیفته کار این صنعتگران باذوق شده بود؛ کسانی که صنایع دستی را جایگزین یک کار کاملاً صنعتی کرده بودند. آرزو داشت خودش هم دست به چنین کاری بزند اما این کار پول لازم داشت و احمد پول نداشت. پس تصمیم گرفت کاری بکند که احتیاج به سرمایه بسیار زیاد نداشته باشد. احمد خیامی طی مدتی که برای رساندن اتومبیل‌های مارک‌های مختلف از تهران به مشهد و همچنین زمانی که در تعمیرگاهش در مشهد روی اتومبیل‌های مختلف کار کرده بود متوجه شد وقتی موتور اتومبیلی خراب می‌شود اولین کار یک تعمیرکار آن است که قطعه معیوب را با یک قطعه سالم عوض کند.

تازه‌ها

ورود اسطوره‌های ایرانی به صنعت

طراحی موتورسیکلت با الهام از تخت جمشید

یک موتورسیکلت اسطوره‌ای توسط یک جوان ایرانی به نام محمدرضا شجاعی طراحی شده است. در طراحی این موتورسیکلت که نام پرابهت اسطوره برای آن در نظر گرفته شده است، از طراحی پرسپولیس یا تخت جمشید الهام گرفته شده است.

همان‌طور که در تخت جمشید زیباترین تصاویر با ظرافت تمام بر روی سنگ‌ها کنده‌کاری شده‌اند، روح این هنر در اسطوره دمیده شده است. در این موتورسیکلت قدرت موتور به هر دو چرخ منتقل می‌شود.

سیستم تعلیق این موتورسیکلت دارای یک کمک‌فنر معمولی در عقب و نمونه‌ای مشابه در جلو است با این تفاوت که خلاف جهت یکدیگر نصب شده‌اند. رادیاتور اصلی پشت چرخ جلو قرار گرفته و تا حد ممکن کوچک شده است و دو عدد رادیاتور بسیار کوچک در کناره‌های موتورسیکلت و زیر بدنه نصب شده‌اند.

نکته جالب در مورد این محصول دسته‌های فرمان آن است که همانند فرمان هواپیماهای جنگنده طراحی شده و هنگام رانندگی با این موتورسیکلت حس هدایت یک جنگنده را به راکبش منتقل می‌کند. دیگر مشخصه منحصربه‌فرد اسطوره نشان‌دهنده‌های آن است. یکی از آنها بر روی بدنه اسطوره قرار دارد و دیگری بر روی شیشه کلاه موتورسوار به نمایش درمی‌آید! این کلاه پیشرفته علاوه بر نشان‌دهنده، دارای اسپیکر و سیستم تهویه مطبوع است و به وسیله بلوتوث با موتورسیکلت ارتباط برقرار می‌کند.

ماشین بازها

شبنم رحمتی

گفت‌وگو با رئیس کمیته کلاسیک فدراسیون اتومبیلرانی

نمی‌دانم ماشین‌هایم را کجا پارک کنم

در اتاق کار دکتر صالح‌خو گویی خمپاره ترکیده بود؛ حجم کاری زیاد دکتر چنان شلوغی‌ای در اتاق به وجود آورده بود که برای مثل منی که چشمم به شلوغی تحریریه و ریخت و پاش انواع کتاب و کاغذ روی میزها عادت دارد باز هم آن حجم کتاب و کاغذی که اطراف و اکناف دفتر و اتاق دکتر پراکنده بود تمرکز لازم را می‌گرفت اما به هر حال گفت‌وگو کردیم.

رامین صالح‌خو متولد اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۴۵ است. به دلیل مشاغل پدرش که اقتصاددان بین‌المللی و مدیر اجرایی صندوق بین‌المللی پول بوده مدتی در ژاپن و بعد هم در امریکا درس خوانده است. در امریکا حقوق بین‌الملل قبول می‌شود و پدرش به همین مناسبت برایش یک گلف GTI می‌خرد. هر چند خودش می‌گوید: «والدینم تعریف می‌کنند حتی قبل از اینکه بتوانم حرف بزنم ماشین‌ها را شناسایی می‌کردم، یعنی عشق به ماشین از همان کودکی در وجود من بوده.»

در دوران کودکی عاشق ماشین پدرش می‌شود: «یک فورد موستانگ سال ۱۹۶۶ بود که من خیلی دوستش داشتم و بعد از آن BMW 520 که پدرم پس از پایان تحصیلاتش آن را به صورت دانشجویی از آلمان خرید و به ایران آورد.»

رامین صالح‌خو با گلفی که اهدایی پدرش بود نصف امریکا را می‌گردد: «وقتی ماشین را برایم خریدند ۳۰ هزار مایل کار کرده بود، بعد از پایان تحصیل که من سوارش بودم ۲۳۰ هزار مایل.»

او دهه ۷۰ شمسی، بعد از اینکه در ایران مستقر شده و ازدواج کرده بود اولین ماشین کلاسیک خودش را می‌خرد: «وقتی به ایران برگشتم با خودم مجلات خودرویی زیادی آوردم. آن زمان اینترنت عمومیت نداشت و سرگرمی من خواندن این مجله‌ها بود. همسرم بعد از ازدواج وقتی این شدت علاقه مرا دید پیشنهاد کرد و گفت برو یکی از این ماشین‌های امریکایی بخر و خودت کم‌کم سر فرصت بازسازی‌اش کن تا بتوانی به این علاقه خودت جواب بدهی. خب، من هم به حرفش گوش کردم و یک فورد موستانگ Mach1 خریدم به قیمت یک میلیون و خرده‌ای. اما وقتی ماشین را آوردم خانه همسرم خیلی جا خورد و گفت تو آبروی ما را جلوی همسایه‌ها بردی.»

– چرا؟

چون ماشین خیلی رنگ‌پریدگی داشت، جلوبندی‌اش خراب بود و هلش دادیم آوردیم داخل خانه.

– آن موقع کجا ساکن بودید؟

نیاوران. الان آلبوم آن زمان را دارم و می‌توانم نشان‌تان بدهم.

[دکتر آلبوم کوچکی را باز می‌کند که عکس‌های ماشین از لحظه خریدن تا بعد از بازسازی در آن هست. (خداییش جا خوردن هم داشته!)]

– الان نظر همسرتان چیست؟

حالا که ماشین بازسازی شده و سرحال است خیلی دوست دارند سوارش شوند.

– ماشین زیر پایتان چیست دکتر؟

زانتیا.

– به غیر از این زانتیا و فورد موستانگ چه ماشین‌های دیگری دارید؟

یک کامارو موشن، یک پونتیاک GTO، یک موستانگ باس ۳۰۲ و یک دوج دیتونا.

– اینها را کجا نگه می‌دارید؟

کامارو موشن را در پارکینگ خانه خودمان اما بقیه را خانه دوست‌ها و پارکینگ‌های مختلف.

– همه آنها بازسازی شده‌اند؟

نه. بیشترشان نیاز به بازسازی دارند. فقط Mach1 بازسازی‌اش تمام شده. کامارو هم نسبتاً سالم است. موستانگ باس ۳۰۲ را هم دارم درست می‌کنم.

– این کار را به عنوان سرگرمی انجام می‌دهید؟

همه فکر می‌کنند من میلیاردرم اما این طوری نیست. من فقط وقت‌هایی که فراغت دارم دنبال بازسازی ماشین می‌روم. چون خیلی علاقه‌مندم می‌گردم تاریخچه ماشین‌ها را درمی‌آورم و سعی می‌کنم ماشین را طوری بسازم که بشود عین روز اولی که از کارخانه آمده بود بیرون.

– قطعات را از کجا می‌آورید؟

تا جایی که بشود از ایران و دوبی و این طرف و آن طرف وارد می‌کنم چون کارم حقوق بین‌الملل است. گاهی هم از کشورهای اروپایی می‌آورم.

– با این حساب باید بخشی از درآمدتان را صرف این علاقه کنید؟

بستگی دارد چه جوری ماجرا را مدیریت کنید. چون کم‌کم خرج می‌کنم به چشم نمی‌آید. مثلاً بازسازی یکی از این ماشین‌ها در سال سوم است.

– در بازسازی ماشین‌ها فقط قطعات فابریک را به کار می‌برید؟

بله. فقط فابریک. فکر می‌کنم اگر غیرفابریک باشد ماشین کم و کسری دارد.

– آقای دکتر وقتی با ماشین‌های کلاسیک‌تان بیرون می‌روید برخورد مردم چه جوری است؟

خیلی مثبت است. سوت می‌زنند، دست می‌زنند. کسانی که سنی ازشان گذشته و خاطره‌ای از این ماشین‌ها دارند می‌آیند جلو تعریف می‌کنند و گاهی من تعجب می‌کنم از اینکه برخی از مردم مخصوصاً جوان‌ها که سن‌شان کمتر از این ماشین‌هاست تاریخچه این ماشین‌ها را به خوبی می‌دانند و از سرگذشت آنها مطلع هستند. به همین دلیل هم یکی از کارهای ما در کمیته کلاسیک پررنگ کردن نقش کلوب‌هاست تا بتوانیم این جوان‌ها را تشویق کنیم.

– به نظر می‌رسد مدتی است اقبال عمومی نسبت به ماشین‌های کلاسیک بیشتر شده. علت این امر را چه می‌دانید؟

من فکر می‌کنم دسترسی به اینترنت بیشتر شده و در همه دنیا هم توجه به این ماشین‌ها به عنوان ماشین‌های کلکسیونی رشد کرده که این هم در جامعه ایران بی‌تاثیر نبوده است. اطلاع‌رسانی مطبوعات هم خیلی تاثیر داشته. مردم الان قدر این ماشین‌ها را می‌دانند.

– ماشین‌هایتان تا به حال مشتری داشته‌اند؟

بله خیلی.

– نمی‌فروشید؟

نه.

– چرا؟

اگر علاقه نداشتم که نمی‌خریدم.

– اگر قیمت خیلی وسوسه‌کننده باشد چه؟

نه. شاید بفروشم که بتوانم یکی دیگر را جایگزین کنم اما خرید و فروش به خاطر نفع مادی نه.

– وقتی می‌روید سفر کدام را سوار می‌شوید؟

زانتیا.

– پس ماشین‌های دیگر را کی سوار می‌شوید؟

نباید از این ماشین‌ها خیلی کار کشید. هم اینکه نباید خیلی خاموش بمانند چون به ضررشان است و به آنها آسیب می‌رساند و هم اینکه نباید خیلی سوارشان شد چون نمی‌شود بیش از اندازه کار کنند. من هر کدام را برای موقعیت خاصی در نظر گرفته‌ام.

– مثلاً فورد موستانگ را کی سوار می‌شوید؟

وقتی فشار کاری بالاست گاهی می‌روم چادرش را برمی‌دارم یک دوری می‌زنم تا فکرم را آزاد کنم.

– با این حساب پیش می‌آید که دو هفته یک بار هم سوار نشوید؟

گاهی ماه به ماه چون اولویت اول من گذراندن وقت آزادم با بچه‌هاست. خانواده و فرزندانم اولویت‌های اصلی هستند. اگر وقتی باقی ماند می‌روم سراغ ماشین.