

مشاهیر خودرویی

گو تلیب دایملر پدر صنعت خودرو



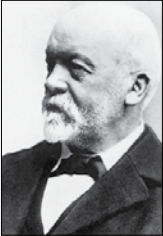
بابک وفايي

■ **بابک وفايي:** در شماره گذشته بخش نخست زندگينامه گوتليب دایملر را مرور کردیم و نوشتیم وی پس از مدتی همکاری با اتو، پس از آنکه دانش فنی لازم در زمینه موتورهای احتراق داخلی را به دست آورد، از شرکت دویتز اخراج شد و به این ترتیب فرصت یافت ایده اصلی خود که راه اندازی کسب و کاری مستقل بود را اجرایی کند. پس از پنج سال تلاش، سرانجام دایملر که در دهه پنجم عمرش بود، موتور درون سوز خودش را ساخت و مدتی بعد آن را بر روی یک موتور سیکلت نصب کرد و به این ترتیب نخستین موتور سیکلت با موتور بنزینی جهان اختراع شد.

■ ■ ■

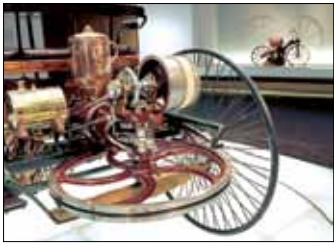
موتور سیکلت اختراعی دایملر و ميباخ، هر چند با آنچه این روزها از موتور سیکلت می بینیم فاصله زیادی داشت اما در زمان خود پیشرفت چشمگیری بود و در اداره ثبت اختراعات آلمان تحت عنوان «وسیله نقلیه ای که با نیروی موتور بنزینی به حرکت در می آید» به ثبت رسید. این موتور سیکلت چوبی، که امروزه نمونه ای از آن در موزه بنز موجود است، در ابتدا توسط ميباخ مورد آزمایش قرار گرفت و توانست در مسافتی نزدیک به سه کیلومتر با آن به سرعت ۱۲ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند.

شاید اگر فرد دیگری به جای دایملر بود، با دست پیدا کردن به این موفقیت از ادامه کار دست می کشید و به دنبال کسب در آمد از اختراع جدیدش می رفت اما دایملر اهداف بزرگتری را سر داشت و به این ترتیب به دنبال کاربردهای جدید برای موتور درون سوز اختراعی اش رفت. او به همراه ميباخ به دنبال به کارگیری موتور درون سوز در خودرو بود و فعالیت خود را در این راستا متمرکز کرد. در آن زمان چند نفر به صورت همزمان در آلمان بر روی این ایده کار می کردند. دایملر و ميباخ در ژانویه ۱۸۸۶، نخستین مدل خود را به تولید رساندند که یک خودروی سه چرخ بود.



اما آنها هنوز به دنبال افق های جدید بودند و فکر ساخت یک خودروی چهار چرخ را در سر می پروراندند. البته این نخستین خودرو نبود چرا که پیش از این مخترعین مختلف با استفاده از موتور الکتریکی، خودروهای را تولید کرده بودند که البته کاربردی هم بود اما نه در آن حد که بتوان آن را به تولید انبوه رساند. به همین دلیل ساخت یک خودروی بنزینی می توانست یک نوآوری کامل باشد. ميباخ و دایملر، برای رسیدن به هدف خود یک کالسنکه خریدند اما برای آنکه این کار از دید سایرین پنهان بماند به همه گفتند این کالسنکه هدیه ای برای همسر دایملر است. آنها نمونه ای از موتور نیم لیتری خود را بر روی این کالسنکه نصب کردند که می توانست ۱/۱ اسب بخار قدرت تولید کند و به این ترتیب خودروی می توانست به سرعت بیش از ۱۶ کیلومتر در ساعت برسد. هر چند دایملر و ميباخ، گام های مهمی را در زمینه خودرو برداشتند و بخش عمده ای از تاریخ صنعت خودرو سازی مدیون فعالیت های این دو نفر است، اما در نهایت با وجود آنکه این دو اختراعات زیادی را در زمینه اتومبیل انجام دادند، کارل بنز را مخترع اصلی اتومبیل می دانند. در آن زمان افراد متعددی بر روی این ایده کار می کردند و تقریباً به صورت همزمان ایده های خود را مطرح کردند اما بنز پیش از سایرین اختراع خود را ثبت کرد و اختراعی هم از سایرین کامل تر و کاربردی تر بود.

دایملر و ميباخ، با دانشی که در زمینه تولید موتورهای دورن سوز به دست آورده بودند، موتورهای خود را بر روی وسایل مختلف حمل و نقل نصب کردند که شامل وسایل حمل و نقل دریایی، بالون و وسایل حمل و نقل زمینی می شد و به این ترتیب کار این دو گسترش پیدا کرد.



اولین خودروی ساخته شده توسط آقای بنز

این خودرو و تک سیلندر بوده و ساز و کار بسیار ساده ای دارد این خودرو هم اکنون در موزه بنز نگه داری می شود و بیش از صد سال عمر دارد

خودرو

پروسی پژو 207i

پژو ۲۰۷ قلابی



عکس متعلق به ۲۰۷فرانسه است

بازارهای اروپای شرقی به عنوان رقیب خودروهایی همچون رنو لوگان عرضه کرد. پژو ۱۲۰۷ تولیدی در ایران نیز همان پژو ۲۰۶ پلاس است که تنها بخشی از بدنه آن تغییر کرده و سطح تکنولوژی و مکانیک آن بسیار پایین تر از پژو ۲۰۷ واقعی است.

گودری در باره تفاوت پژو ۲۰۷ عرضه شده در بازارهای اروپا با پژو ۲۰۶ گفت: پلتفرم متفاوت، تفاوت در تکنولوژی موتور، به کارگیری فرمان الکتریکی، بهبود سیستم تعلیق و ارتقای سطح ایمنی خودرو از جمله تفاوت های این دو مدل خودروست.



چراغ عقب ۲۰۷فرانسوی و ۲۰۷ ایرانی

با این همه نماینده پژو در ایران گفته است: رونمایی از خودرو ۱۲۰۷ به منزله تلاش این شرکت خودرو ساز فرانسوی برای توسعه حضور خود در بازار ایران است. پیو فارس اظهار کرده است: شرکت خودرو سازی پیر فرانسو چندین سال است که با ایران خودرو همکاری داشته و این همکاری با وجود همه مشکلات همچنان ادامه خواهد داشت. این سخنان نشان می دهد پژو خود در تولید پژو ۲۰۶ پلاس با نام پژو ۲۰۷ در ایران همکاری داشته است. البته وزیر صنعت هم به تولید این خودرو روی خوش نشان داده است علی اکبر محرابیان، وزیر صنایع و معادن ایران در مراسم رونمایی از این خودرو گفته است: قصد داریم خودرو ۱۲۰۷ را به دلیل مصرف سوخت پایینی که دارد، در ایران تولید کنیم. با توجه به این سخنان این سوال مطرح می شود این موتور چگونه می تواند مصرف کمتری داشته باشد وقتی از همان موتور پژو ۲۰۶ بهره می برد.

عقب گردی دوباره

بین سال های ۷۴ تا ۸۴ صنعت خودرو ایران علاوه بر رشد تولید با استراتژی جدید روبه رو شده بود. تولید خودرو های به روز دنیا مانند پژو ۲۰۶ که در آن سال ها خودرو روز اروپا بود، طراحی خودرو های با برند داخلی که امکان رقابت در بازار را داشتند مانند سمند، همکاری مشترک برای تولید خودرو های روز دنیا با ساخت داخل بالا مانند تندر ۹۰، طراحی مشترک یک محصول با شرکت های بزرگ جهان مانند پژو ۲۰۶ صندوقدار و انتقال دانش فنی با طراحی موتور ملی با دانشگاه آخن آلمان از جمله این رویکردهای مثبت بود.

البته در آن زمان هم نبود یک استراتژی متمرکز ایراد کار بود اما حال و در چند سال اخیر طراحی و تولید خودرو های ملی مانند تیا موفق نبوده اند، همکاری مشترکی انجام نشده و حال به جای ورود یک محصول جدید خارجی یک محصول قدیمی اما با اسم یک محصول جدید آرایه شده است؛ محصولی که بازار خودرو ملی مدت کمی به قلابی بودن آن پی برد.

عقب هم تغییر نکرده است. این تغییرات هم اکنون از نظر فعالان در بازار چندان هم سودمند به نظر نمی رسد چرا که هزینه تعمیر خودرو های تصادفی پژو ۱۲۰۷ ای پایین تر از پژو ۲۰۷ بوده و این خودرو همان ۲۰۶ پلاس است. پلتفرم پژو ۱۲۰۷ ای همان پلتفرم ۲۰۶ بوده و تنها بخشی از بدنه آن تغییر کرده و شبیه ۲۰۷ شده است.

او بایان اینکه ابعاد و اندازه فاصله محور های پژو ۱۲۰۷ ای با پژو ۲۰۶ انطباق داشته ولی با پژو ۲۰۷ نمی خواند، خاطر نشان می کند: به عنوان مثال فاصله دو محور در خودرو پژو ۲۰۷ واقعی ۲۵۹۰ میلیمتر

اگر به عکس های پژو ۲۰۷ ایران خودرو و پژو ۲۰۷ اصلی نگاه کنیم متوجه خواهیم شد تمام قطعات تزئینات داخلی و بدنه با هم تفاوت دارند. اگر کمی هم در سایت پژو جست و جو کنیم، متوجه می شویم آن خودرویی را که ایران خودرو به اسم پژو ۲۰۷ عرضه می کنند چیزی نیست جز طرح فیس لیفت شده پژو

اگر دنبال ضرب المثل رنگ کردن گنجشک و فروش آن به جای قناری در صنعت خودرو هستید باید به سراغ پژو ۱۲۰۷ آی بروید؛ خودرویی که ایران خودرو می گوید پژو ۲۰۷ است اما در اصل پژو ۲۰۶ تیپ پنج با کمی تغییر در شکل چراغ است. این روش در فروش را حتی بازار خودرو هم فهمیده برای همین



طراحی پشت ۲۰۷ ایرانی و ۲۰۷فرانسه.

هم اکنون پژو ۲۰۷ ایرانی با قیمت ۱۷ میلیون تومان به فروش می رسد یعنی تنها یک میلیون گران تر از پژو ۲۰۶ تیپ پنج.

عقب گردی به سبک ایرانی

در سال ۸۵ دکتر طهماسبی اولین وزیر صنایع دولت نیم در پرده برداری از پژو ۲۰۶ صندوقدار اولین محصول مشترک طراحی شده بین ایران خودرو و پژو با گله از ایران خودرو گفته بود حرکت ایران خودرو در همکاری مشترک با پژو اشتباه بوده است و به همین دلیل وی خواستار احیای دوباره طرح نیوپیکان در آن تاریخ شده بود.

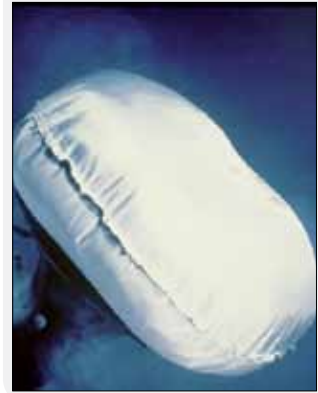
در آن زمان پژو به خاطر رقابت با پروژه تندر ۹۰، خودرو روز آن سال ها که قرار بود در ایران در ابتدا با ۵۰ درصد ساخت داخل تولید شود و با سرمایه گذاری طرف خارجی جایگزین پیکان شود حاضر شده بود طرح پژو ۲۰۶ صندوقدار را به ایران پیشنهاد کند اما با سیاست های اشتباه چند سال اخیر در صنعت خودرو این صنعت هم اکنون که از همکاری مشترک با شرکت های خارجی به تولید کننده محصولات تاریخ گذشته این شرکت ها در حال بدل شدن است و چه جالب که پژو حال محصول تاریخ گذشته اش یعنی پژو ۲۰۶ پلاس را با نام پژو ۲۰۷ تحویل مردم ایران می دهد و چه جالب تر که وزیر صنایع ایران با افتخار در مراسم رونمایی این خودرو شرکت می کند و تولید این خودرو را در راستای کاهش مصرف سوخت می داند در حالی که موتور پژو ۲۰۷ همان موتور پژو ۲۰۶ است البته نه تنها موتور بلکه پلتفرم (قوای محرکه، شاسی، تعلیق و ترمز) هم همان خودرو پژو ۲۰۶ است.

مدیرعامل ایران خودرو گفته است پژو ۲۰۶ و ۲۰۷، ۶۰ درصد مشابه هم هستند پس چون پژو ۲۰۶ داخلی شده پژو ۲۰۷ را هم می توان به راحتی داخلی کرد.

اما آیا واقعاً پژو ۲۰۶ با پژو ۲۰۷، ۴۰ درصد تفاوت دارند؟ با دقت شدن به عکس های پژو ۲۰۶ و پژو ۲۰۷ ایران خودرو متوجه می شویم به غیر از جلو پنجره، تغییر چراغ های جلو و کمی تغییر تزئینات داخلی باقی خودرو همان پژو ۲۰۶ است حتی طرح چراغ های

کیسه هوا

مراحل باز شدن کیسه هوا



ماشین بازها

گفت و گو با صاحب سریع ترین ماشین پایتخت

همسر مراننده پر دل و جرات تری است



شبنم رحمتی

■ زیر ذری پارکینگ در رفت و در با شدت تمام پشت سر هومن رضائی بسته شد. ماشین را از پارکینگ آورده بود بیرون تا همکار من نور کافی برای عکاسی داشته باشد. شاید اگر در پارکینگ ۲ ثانیه زودتر بسته شده بود خدای نکرده آن میتسوبیشی نفرهای معرکه الان آسیب های جدی دیده بود و دیگر نمی توانست در هیچ مسابقه ای مقام ببورد. این میتسوبیشی پارسال در مسابقات درگ به عنوان سریع ترین ماشین بر گزیده شده برای من حیرت آور و برای خواننده ها ممکن است خنده دار باشد که پارسال به آقای هومن رضائی برای برنده شدن در مسابقات درگ (شتاب) ۱۰۰ هزار تومان جایزه دادند؛ این در حالی است که به گفته هومن رضائی اوفقط باید بیشتر از یک میلیون تومان خرج بنزین ماشینش کند تا برای چنین مسابقه ای آماده شود؛ (برای شرکت در مسابقه های درگ باید از بنزین مخلوطی استفاده کنیم که معمولاً دست دلال هاست و از خارج می آورند. هر ۱۲ لیتر این بنزین را ۳۰۰ هزار تومان می خریم و ۸۰ درصد آن را با ۲۰ درصد بنزین داخلی مخلوط می کنیم تا بنزین مورد نیاز ماشین مسابقه به دست آید. در هر مسابقه هم بیشتر از ۶۰ لیتر بنزین استفاده می شود چون قبل از مسابقه ماشین باید با هسان بنزین تمرین کند تا آماده شود. این سوا ی هزینه ای است که برای تیونینگ کردن ماشین پرداخت می شود و خنده دار است که به برنده ۱۰۰ هزار تومان بدهند.

■ ■ ■

هومن رضائی؛ ماشین باز با عشق ماشینی با موهای جوگندمی که الان در کار با سازی ساختمان و طراحی داخلی است در واپسین روزهای تیرماه سال ۱۳۵۴ به دنیا آمده و حالا سی و پنج - شش ساله ای دارد. نکته سنجی و هوشمندی بیشتر ماشین بازها را دارد. وقتی می خواهد به سوالات پاسخ دهد چشماش را تنگ می کند که نشانهات دهد دارد پس پشت سوالت را می خواند و حواسش هست در بازی تو رودست نخورد. تا آخر گفت و گوی کوتا همان رو نکرد شغلش چیست یا خانه اش کجاست. مثل بیشتر اهالی این حرفه، عشق به ماشین و ماشین بازی را از شغل پدر به یادگار گرفته است. «پدرم رئیس هیات مدیره صنف تعمیرگاه ها بود و به همین خاطر ماهمیشه بنز و بی ام و سواری می شدیم». اولین ماشین زندگی ش را پدر برایش می خرید مثل همه بچه پولدارهایی که عشق ماشین دارند: «یک بنز ۳۳۰ کیل برایم خرید. آن موقع ۱۹-۱۸ ساله بودم» اما اولین ماشینی که با پول خودش می خرد یک کلف GTA است که بابت آن چهار میلیون و ۶۰۰ هزار تومان می پردازد. او به غیر از این میتسوبیشی، یک گالاتی و یک پژو ۲۰۶ هم دارد. خودش می گوید در خیابان ها آهسته می راند و اهل لایب کشیدن نیست: «کلا خیلی اهل ریسک نیستم» می گویم: «ماشین باز هستی و اهل ریسک نیستی؟ این دو با هم تناقض زیادی دارند». می گوید: «نه من فقط در مسابقه درگ شرکت می کنم که شتاب ماشین را می سنجند. کلا خیلی اهل ریسک نیستم». هومن رضائی علاقه ای ندارد بگوید چقدر خرج تیونینگ کردن ماشینش کرده است. الان فکر کنیم با قیمت خود ماشین حدود ۵۰-۴۰ میلیونی نیازد. خوار و بردارن هومن رضائی ایران نیستند. برابر بزرگتر او رئیس طراحی شرکت نیسان در انگلیس است و او نه تغاری خانواده که در ایران مانده. می گوید عشق به ماشین انقدر در رضائی ها ریشه دوانده که هر یک را به نوعی گرفتار کند. هومن آونمان مجلات ماشین خارجی است و هر وقت سفر می رود بیشتر ساک سفرش پر از مجلات ماشینی است که از آن سوی آب خودش می آورد. به گفته خودش اطلاعات عمومی اش زیاد است و اطلاعات تخصصی زیادی ندارد. از این منظر شاید بتوان او را شبیه ژورنالیست ها دانست. تعداد کمی از ماشین بازها را دیده ام که به غیر از ماشین دلمشغولی جدی دیگری هم داشته باشند. هومن هم همین طور. می پرسم معمولاً در ماشینت چه موزیکی گوش می کنی، سر سری می گوید: خارجی. بعد انگار بخواد حرفش را تکمیل کنه، می گوید: خیلی فانیاک نیستم. بستگی به حال دارم اما معمولاً هم راکم ۱۵ ساله می شود که می گوید: اهل مطالعه هم هست و اگر فرصت کند کتاب می خواند اما به هر حال مجلات ماشین جزو نخستین اولویات هایش هستند. اسکی و اسکی روی آب هم دوست دارد و می گوید: به نظر من بیشتر ماشین بازها عاشق ورزش هایی هستند که آدرنالین خون را بالا می برد. کیت بوکسینگ را هم ۱۵ ساله می شود که کار می کند. پارسا پسر ۹ ساله هومن رضائی به گفته پدرش نام ۹۰ درصد ماشین هایی را که در پایتخت تردد می کنند، می داند. حتی می تواند تشخیص بدهد چند سیلندر است. به گمان من، ماشین بازی کاملاً موروثی است و اگر در خانواده ای کسی گرفتارش شد دیگر نمی توان فرزندار را از آن نهی کرد. آقای رضائی می گوید: همسرش هم دست فرمان خیلی خوبی دارد و پشت همین میتسوبیشی می نشیند. حتی می خواهم بگویم در رانندگی او از من دل و جرات بیشتری دارد. البته تجربه رانندگی من خیلی زیاد است اما چون چندبار تصادف بد کردم دیگر تند نمی روم اما همسرم کلا دل و جرات بیشتری دارد. این را هم بگویم کسی که پشت این ماشین می نشیند خودش وقتی متوجه قدرت ماشین می شود یاد گاز نمی دهد و سعی می کند ماشین را کنترل کند. همسر من هم همین طور. اما به راه حال راننده خیلی خوبی است.