

مشاهیر خودرویی

پدر فیات

■ در ایتالیا خودرو با سیاست، قدرت و پول رابطه نزدیکی دارد. اولین خودرو ساز این کشور بیش از آنکه یک مخترع یا اقتصاددان باشد سیاستمدار و سرمایه گذار بوده و وارثان وی نیز تاکنون همین روبه رادنبال کرده‌اند.
جیوانی آنیلی، موسس و مالک خودرو سازی فیات است. پدر جیوانی ادواردو شهر دار شهر کوچک پروسا در ایتالیا بود. در زمان تصدیش بر شهر پروسا بود که وی خبر ساخت ارایه بدون اسب را شنید. در همین زمان بود که وی به فکر ساخت موتور افتاد و به دیدار کاجرانو سازنده کالسکه بدون اسب در تورین رفت که به دنبال سرمایه گذار برای کالسکه‌اش می‌گشت. در سال ۱۸۹۹ وی عضو گروه سرمایه گذاران اُتومبیل ایتالیا در تورین بود که بعدها کارخانه فیات از دل آن در آمد. کارخانه اولیه فیات ۳۵کارگر داشت که روی هم ۲۴توتومبیل را تولید کردند. این شرکت در سال ۱۹۰۳، ۱۲۵دستگاه اُتومبیل را تولید کرد که ظرف سه سال به یک هزار و ۱۴۹ دستگاه بالغ شد. در سال‌های جنگ اول جهانی خانواده آنیلی برای پشتیبانی از ایتالیا کارخانه خود را به میدان جنگ تبدیل کردند. جیوانی دستور داد تا انواع کامیون و سلاح راه جای خودروهای شخصی تولید کنند. در این سال‌ها بود که فیات از رده ۳۰ به رده سوم خودرو سازی جهان رسید. در اوایل دهه ۲۰ آنیلی ۸۰ درصد بازار ایتالیا را در اختیار



داشت. در سال ۱۹۲۱ کارگران بر علیه جیوانی شورش کردند. کارگانش وی را سر سرمایه داری می‌خواندند که کارگران را استثمار می‌کند. در همین زمان بود که وی از کارخانه فورد که چهار سال پس از فیات تاسیس شده بود بازدید می‌کرد و راهنمایی‌ها را راجع به بهبود کیفیت خودروهای فورد به آنها می‌داد. با شدت یافتن شورش کارگانش، آنیلی مجبور به ترک کارخانه‌اش در تورین شد. برای چندی ثروت آنیلی به دست حزب سوسیالیست و کمونیست ایتالیا افتاد. درگیری و کشمکش میان اتحادیه کارگری و احزاب مرکزی ایتالیا در نهایت باعث بازگشت وی در سال ۱۹۲۲ شد. وی در سال ۱۹۲۳ نامزد سناتوری شد و طی سال‌های میان دو جنگ اول و دوم جهانی بسیاری از پست‌های مهم سیاسی را کسب کرد. با خرید سهام کارخانه لینگوتلو در سال ۲۵، او مالک ۸۷ درصد بازار خودرو ایتالیا شد. شاه خودرو ایتالیا که هیچ‌گاه از بازی‌های سیاسی خسته نمی‌شد با شروع جنگ دوم جهانی دستورهای جدیدی برای زیرساختش صادر کرد. فیات این بار ابتدا برای ارتش، نیروی هوایی ایتالیا و سپس ارتش آلمان هوپایما و تانک ساخت. در سال پایانی جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵) با سرنگونی دولت فاشیستی موسیلینی، کمیته آزادسازی ایتالیا وارثان آنیلی را از مالکیت فیات به خاطر ارتباط و حمایت‌هایش از موسیلینی و نیروهای فاشیست خلع کردند. تا سال ۱۹۶۳ که نوه جیوانی به ریاست فیات بازگردد، این کمپانی توسط افراد مختلف و دولت ایتالیا اداره می‌شد. وی در سال ۴۵ در سن ۷۹ سالگی در گذشت.

دنده آخر

نبرد جنگنده انگلیسی و خودرو آلمانی



■ آنودی برای اولین بار در سال ۲۰۰۵ خودرویی دیزل را با نام R10 معرفی کرد که در آن زمان ادعا می‌کرد، رکوردها را در مسابقات استقامت لمائز جابه‌جا خواهد کرد. چندی نگذشت که R10 به ادعای خود جامه عمل پوشاند و تا ۸ مسابقه، ۱۴ بار به مقام قهرمانی رسید. آنودی توانایی‌های این خودرو دیزلی تاریخ‌ساز را به جهانبان اثبات کرده بود اما از آنجایی که یکی از راه‌های اثبات توانایی خودروها، روبه‌رو کردن آنها با هوپیماهاست، این کمپانی آلمانی چندی پیش تصمیم به برگزاری یک مسابقه بین این خودرو و یکی از بهترین جنگنده‌های دنیا را گرفت. پیش از شروع شرح این رقابت نفس گیر بد نیست مشخصاتی از هر دو شرکت کننده را بازگو کنیم. آنودی R10 با بیش‌ترانه ۱۲ سیلندر خورجینی (بازاویه ۹۰ درجه) هه حجم ۵/۵ لیتر که به دو عدد توربوشارژر – Ga rett تجهیز شده است ۶۴۱ اسببخار و ۱۱۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. اما جنگنده Harrier GR7 به وسیله یک پیش‌رانه توربو فن رولزرویس به حرکت در می‌آید که به تنهایی ۱۷۰۰ کیلوگرم وزن دارد. این هوپیمما ۱۵ هزار اسببخار قدرت دارد در نتیجه، جنگنده Harrier تقریباً ۳۳ برابر R10 نیرو تولید می‌کند؛ زمان مسابقه فرا می‌رسد. آنودی R10 جنگنده Harrier شروع به حرکت می‌کنند. جالب آنکه در تمام طول یک کیلومتر، R10 اسببخاری جلوتر از جنگنده ۱۵ هزار اسببخاری حرکت می‌کرد تا این که دقیقاً چند متری مانده به خط پایان، فقط دماغه Harrier جلوتر از R10 از خط پایان گذشت. جالب آن‌که هیچ تغییری در R10 داده نشده بود و مدل مورد آزمایش از هر نظر استاندارد بود. حتی تایرهای آن نیز بدون تغییر باقی مانده بود!



امین آزاد

جدیدترین مدل معروف‌ترین اتوبوس جهان که نماد لندن است معرفی شده است. این اتوبوس قرار است از سال ۱۲ و ۲۰ وارد این شهر شود تا دیگر این شهر بدون نماد چهار چرخ نماند. این اتوبوس جدید قرمز رنگ دو طبقه بر خلاف نمونه قبلی اصلا دود نمی‌کند و در آن از موتور هیبریدی دیزلی هم استفاده شده است و نسبت به نمونه قدیمی ۴۰ درصد مصرف سوخت کمتری دارد البته استفاده از تکنولوژی‌های مدرن و راحت بودن داخل آن و کاهش ارتفاع اتوبوس برای سوار شدن افراد مسن سبب شده این اتوبوس گران قیمت شود؛ قیمت این اتوبوس ۴۲۰ هزار دلار است.

برای طراحی این اتوبوس مسابقه‌ای برگزار شد تا بهترین طرح برای آن مشخص شود پس از مشخص شدن چهره، حال نمونه‌های اولیه این اتوبوس ساخته شده است اما چگونه این اتوبوس نماد لندن شد و چگونه مدت‌ها دو موجود آهنین یعنی یک اتوبوس و یک تاکسی نماد یک شهر بودند.

اتوبوس‌های دو طبقه و تاکسی‌های سیاه رنگ سقف بلند، «روت مستر» و «بلک کب»، که دو نمونه از نشانه‌های آشنای لندن به شمار می‌روند، یادگار صنعتی هستند که زمانی از افتخارات یک ملت بوده و حال در سرازیری قرار گرفته است.

افول صنعت خودرو بریتانیا، سبب ورشکستگی شرکت ام‌جی روور شد و آخرین شرکت خودرو سازی این جزیره، سرانجام به شرکت شانگهای چین فروخته شد.

خودروسازی در بریتانیا، تقریباً هم‌زمان با آلمان و فرانسه متولد شد؛ فردریک سیمس انگلیسی همکار دایملر آلمانی و مبتکر موتورهای درون‌سوز، در سال ۱۸۸۶ نخستین قدم‌ها را برای شکل‌گیری این صنعت در بریتانیا برداشت تا کالسکه‌های بی‌اسب، آرام‌آرام جای درشکه‌های اسبی را پر کنند.

در سال ۱۹۱۰ شرکت‌های «ولسل» که دیگر نشانی از آن نیست و «روور» در دو شهر بیرمنگام و منچستر شکل گرفتند پس از آن سال‌ها، صنعت خودرو سازی در بریتانیا به سرعت رشد کرد و در سال‌های دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی به اوج خود رسید.

حالا بیش از ۳۰ خودرو ساز کوچک و بزرگ که زمانی در بریتانیا فعال بودند، یا نابود شده و فعالیتشان را برچیده‌اند و یا با حفظ نشان تجاریشان جزو شرکت‌های بزرگ دیگر شده‌اند.

شرکت‌های «لندرو»، «جگوار» به تاتا موتورز، «آستون مارتین» به «فورد» آمریکا، «مینی ماینر» و «رولز رویس» به «بی.ام.دبلیو» آلمان، «واکسهال» به «جنرال موتورز»، «بریتیش موتورز» به ترکیه، «لیلاند» به «داف» هلند و «بنتلی» به «فولکس واگن» آلمان فروخته شدند.

حالا وقتی در خیابان‌های لندن قدم می‌زنید بیشتر خودروهای فرانسوی و آلمانی را می‌بینید تا خودروهایی با نشان‌های پر سابقه داخلی؛ ولی همین صنعت نیمه‌زنده نیز سالانه بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو تولید می‌کند و هنوز سعی در زنده ماندن دارد. بر خسی دلیل این نزول را تغییر سیاست اقتصادی بریتانیا از تولید لوازم صنعتی به سمت توجه بر سیستم بانکداری و تجارت می‌دانند و معتقدند این کشور مایل است پایگاه دادوستد خوبی باشد تا مرکز برای تولید؛ ولی برخی دیگر علت را تولید نه چندان جذاب مدل‌های انگلیسی می‌دانند که با روند زمان چندان منطبق نشده‌اند و همچنان به سنت‌های گذشته وفادارند. سنتی که حتی در نظام سیاسی این کشور نیز که ملکه نماد آن است، همچنان خودنمایی می‌کند.

البته با فروش شرکت‌های بریتانیایی به شرکت‌های خارجی برخی از این شرکت‌ها تغییر

خودرو

نمادهای

چهار چرخ



رویه داده و نوگرآ شده‌اند. مانند «مینی ماینر» که نماد خودرو کوچک دهه ۷۰ انگستان و روپا بود.

شرکت «مینی ماینر» پس از آنکه به «بی.ام.دبلیو» فروخته شد و شاهد تغییرات وسیعی در زمینه ی مدیریت و مهندسی بود، اکنون روح تازه‌ای را در کالبد خود احساس می‌کند.

«مینی ماینر جدید» به یکی از خودروهای موفق کلاس کوچک جهان مبدل شده است و به عنوان هنرپیشه‌ای جذاب به دنیای بسیاری از فیلم‌های سینمایی راه پیدا کرده است. این تغییر رویه تنها در مینی ماینر اتفاق نیفتاده؛ بلکه در «جگوار»، «رنج روور»، «رولز رویس»، «بنتلی» و «آستون مارتین» هم ظهور کرد و تمام آن مدل‌های قدیمی با حفظ ظاهر سنتی‌شان، مدرن شدند.

این تغییرات، حتی در تاکسی‌های تولیدی شرکت «آل.تی.ای» هم اعمال شد، هر چند همچنان،

ظاهر سنتی و سقف‌های بلند آنها حفظ شده است. سقف‌های بلندی که زمانی به مردان ثروتمند این امکان را می‌داد تا بدون آنکه کلاه‌های بلندشان را از سر بردارند، سوار اُتومبیل شوند.

تاکسی‌های ساخت شرکت «آل.تی.ای» در سال ۲۰۰۴ متحول شد. این شرکت سعی کرد همراه با حفظ سنت‌های خود از جمله شکل شمایل تاکسی‌های سیاه لندن، مدل‌های جدید را با ظاهری

مدرن تر وارد بازار کند. حال این نو شدن به اتوبوس‌های قرمز رنگ دو طبقه رسیده که نمونه جدید شان ۸۷ نفر گنجایش دارد و دارای سه در برای سوار شدن سرنشینان است.

ولی طراحی جدید مانند «روت مستر» قدیمی که ساخت شرکت لیلاند بود، قیافه‌ای فانتزی ندارد البته هنوز هم مانند مدل قدیمی‌اش سکوی در عقب آن است که مسافران می‌توانند روی آن بپرد

با پیاده‌شوند. مدل پیشین این اتوبوس سرانجام در پایان سال ۰۵ و ۲۰ از شبکه اتوبوس‌رانی لندن کنار گذاشته شدند؛ هزینه‌های استفاده از این اتوبوس، که علاوه بر راننده به یک مامور دیگر هم نیاز داشت تا روی سکوی عقب بایستد و بلیت‌ها را کنترل کند، زیاد به نظر می‌رسید.

علاوه بر این، برای افراد معلول دشوار بود تا برای سوار و پیاده شدن از سکوی عقب آن استفاده کنند؛ در حالی که اتوبوس‌های مدرن نه تنها درهای اتوماتیک دارند بلکه کف اتوبوس هم هنگام توقف پایین می‌آید تا به مسافران برای سوار و پیاده شدن کمک کند.

در حال حاضر، تنها ۲۰ دستگاه از اتوبوس‌های «روت مستر» قدیمی که در طول نیم قرن گذشته، تصویر آشنای کارت پستال‌های لندن بوده‌اند، در خطوط ویژه‌ای در مراکز جهانگردی این شهر رفت و آمد می‌کنند.



ماشین‌بازها

گفت‌وگو با کاوه سلگی طراح سابق ایران خودرو

طراحی خودرو در ایران نداریم



شب‌نم رحمتی

■ یک طراح، روز را چگونه می‌گذرانند؟ اتاقی دارد با پنجره‌های مشرف به چشم‌اندازی زیبا و رویا پرور تا به او در خلق عناصر تازه باری رسانند با تمام روز را با لیوان قهوه سرد شده و سیگار نیم سوخته پشت لب تپا در اینترنت غور می‌کند تا بتواند با کمک گرفتن از نرم‌افزارهای مدرن طر حسی، آلمانی خلق کند که نام و امضای او شهرت یابد؛ شاید هم هیچ کدام. طراح داستان ما زندگی‌ای یکسره متفاوت با این داستان‌ها داشته. روزهای او در کارخانه و اوقات فراغتش در پنجره جست‌وجوی گوگل برای یافتن تازه‌های گذشته و به قول خودش از همه اینها هم طرفی برنیسته است. معرفی می‌کنم: «کاوه سلگی»؛ طراح سابق شرکت بزرگ ایران خودرو که اکنون بیمه می‌فروشد!

■ ■ ■

کاوه سلگی در بحبوحه انقلاب به دنیا آمده است. اول بهمن ماه ۱۳۵۷، متولد محله شهرآرای تهران و در دانشگاه آزاد اسلامی‌در رشته مکانیک درس خوانده است. «دوست داشتم گرافیک بخوانم اما پدرم مخالف بود. آن موقع ذهنیت منفی‌ای نسبت به این رشته‌ها وجود داشت و پدرم گمان می‌کرد در بهترین حالت من نقاش می‌شوم. نگران بود و می‌گفت: با نقاشی چطور می‌خواهی زندگیت را بگذرانی و نگذاشت بروم گرافیک. ناچار به صنعت رو آوردم و مکانیک خواندم.»

در دوران دانشجویی برای راه انداختن یکی از پروژه‌ها، کار کاوه سلگی به واحد تحقیقات شرکت ایران خودرو می‌افتد. در آنجا پیشنهاد کار پاره وقت می‌گیرد و پس از مدتی به کار ثابت در آن شرکت دعوت می‌شود.

از او می‌پرسم: آیا پروژه خاصی در ایران خودرو هست که امضای شما بی‌آن باشد و بتوانیم بگوییم طراحی این ماشین کار شماست؟

می‌گوید: نه. آن زمان که ایران خودرو بودم در هر پروژه‌ای یک گوشه کار را می‌گرفتم و نمی‌توانم بگویم متلافیلان پروژه مختص من است اما در یک بازه زمانی روی سمند جوانان کار می‌کردم که خیلی برایم عزیز بود و فکر می‌کردم اگر اجرایی شود حتما ماشین بدر بخوری از آب در می‌آید که متاسفانه نشد.

چرا؟

چون ارتباط و همکاری من تا سال ۸۷ بیشتر طول نکشید و ناچار شدم از ایران خودرو بیرون بیایم. چرا؟ مگر پروژه‌های طراحی خوب پیش نمی‌رفت؟

راستش را بخواهید اوایل سال ۸۷، یکی از سایت‌های مربوط به خودرو با من گفت‌وگو و عکس مرا هم چاپ کرد. مدتی بعد از این ماجرا، همان سایت چاپی از خودرو را منتشر کرد که تا آن زمان هیچ عکسی از این خودرو منتشر نشده بود. شرکت ایران خودرو مرا متهم به فروش اطلاعات به آن سایت خودرویی کرد و ناچار شدم از این شرکت خارج شوم. از همان زمان این پرنده در دادگاه مفتوح بود تا خرداد ماه سال ۸۸ که دادگاه حکم براث‌مرادر این قضیه صادر کرد.

پس از خروج از ایران خودرو چه کردید؟ کار طراحی را چگونه ادامه دادید؟

دیگر ادامه ندادم. در واقع برای دل خودم کار می‌کنم. نمایندگی بیمه دارم و زندگی‌رامی‌گذرانم. یعنی طراحی را گذاشتید کنار؟

نه. هر روز در اینترنت می‌گردم ببینم آخرین اتفاق‌های طراحی چیست و سعی می‌کنم از این طریق بر دانش خودم اضافه کنم. مجلات مربوط به این رشته را هم همیشه مطالعه می‌کنم و خودم را به روز نگه می‌دارم.

می‌توانید نمونه‌هایی از طراحی‌تان را روی ماشین‌های ایران خودرو مثال بیاورید؟

از سال ۸۳ چند تا کار روی پروژه SLX ۴۰۰ می‌خواستم انجام بدهم که نشد. ولی در همان دوران هم یک کارهایی برای ۴۰۵ کردم.

هیچ کدام از خودروهای داخلی محصول طراحی ایرانی نیستند؟ مثلاً سمند؟

سمند طراحی ایرانی ندارد. نکته دیگری که متاسفانه وجود دارد این است که از زمان طراحی تا اجرا خیلی طول می‌کشد. مثلاً فیات ادعا می‌کند من خودرویی طراحی کرده‌ام که تا یک سال دیگر به بازار می‌آید. اما در ایران از زمان طراحی تا خروج ماشین از کارخانه بیش‌تر از هفت هشت سال طول می‌کشد و بنابراین وقتی ماشین به بازار می‌آید کهنه است و به درد امروز نمی‌خورد. همین خودرو مینیاتورها نگاه کنید. این ماشین ۹ سال طول کشید تا به بهره‌برداری برسد و معلوم است در این مدت دنیای طراحی چقدر زیر و رو شده.

شما چه ماشینی سوار می‌شوید آقای سلگی؟

الان پژو ۲۰۶ تیپ ۲، قبلاً تندر ۹۰ داشتم. این را هم بگویم که بین ماشین‌های ایرانی فقط چند ماشین هستند که سه ستاره ایمنی‌رامی‌گیرند. پژو ۲۰۶ هم یکی از آنهاست که سه ستاره می‌گیرد.

می‌توانید به ما بگویید مهم‌ترین ایده‌ای که الان طراحان خودرو به آن فکر می‌کنند، چیست؟ اینکه ماشینی طراحی شود که اگر تصادف کرد و بدنه از بین رفت کابین ماشین و سرنشینان آن سالم بمانند. این مهم‌ترین وظیفه طراح‌هاست.