

تالار مشاهیر

آقای بنز

بابک وفایی

■ در شمار‌های پیشین، مروری بر زندگی‌نامه گوتلیب دایملر به عنوان یکی از پیشگامان صنعت خودروسازی داشتیم. در ادامه زندگی‌نامه کارل بنز را مرور می‌کنیم، فردی که از او به عنوان مخترع خودرو یاد می‌کنند و در ادامه به داستان پدید آمدن شرکت معظم دایملر بنز و تولید خودروهایی با نام مرسدس خواهیم پرداخت.

■ ■ ■

کارل فردریک بنز، سال ۱۸۴۴ در آلمان به دنیا آمد. دوران کودکی و جوانی او مانند بسیاری دیگر از همسالانش گذشت. او تحصیلات دانشگاهی خود را در دانشگاه پلی تکنیک کارلسروه گذراند. نخستین فعالیت مستقل او تأسیس شرکتی برای عرضه لوازم فلزی ساختمانی بود. البته اوضاع کار به هیچ‌وجه خوب پیش نرفت و شرکت او که به همراه یک شریک، آن را اداره می‌کرد در شرف ورشکستگی بود. اوضاع وقتی بدتر شد که شریکش اعلام کرد قصد دارد شرکت را ترک کند، هر چند در نهایت این مشکل برای بنز به شکل مناسبی برطرف شد. سهم شریکش از شرکت را زنی خریداری کرد که چندوقت بعد همسر کارل شد. با توجه به مشکلات مالی به وجود آمده در شرکت، کارل کار روی موتورهای احتراق داخلی را که در آن دوران پدیده جدیدی بود، آغاز کرد؛ چرا که تشخیص داده بود این موتورها که روزهای آغازین حیات خود را می‌گذرانند، به زودی فراگیر می‌شوند و امیدوار بود از این راه بتواند سرمایه مناسبی را به دست آورد. به همین دلیل فعالیت روی موتورهای دوزمانه را آغاز کرد و در این راه توانست نوآوری‌هایی نیز انجام دهد و موتور دوزمانه قابل اعتمادی تولید کند و این موتور را در ۱۸۷۹ به عنوان یک اختراع به ثبت رساند. کارل یک نابغه در دنیای مهندسی آن زمان بود و با تمرکز روی وسایل نقلیه موتوری، در زمانی که بسیاری این وسایل نقلیه جدید بدون اسب را چندان جدی نمی‌گرفتند، یک‌تته تلاشی کرد صنعت خودروسازی را به پیش بربرد. در این راه موفق شد سیستم جرقه‌زنی باترئی، کارب‌راتور، کلاچ و رادیاتور آب را اختراع کرده یا ارتقا دهد. البته در این میان در بسیاری شرکت فروش لوازم ساختمانی دست از سر او و همسرش بر نمی‌داشت. آنها با بانک دچار مشکل شدند و برای رفع مشکل ناچار به پذیرش شرکای جدید بودند. بنز از وضعیت پیش آمده راضی نبود و به همین دلیل چندی بعد این کسب و کار را رها کرد و به دنبال اهداف بلندپروازانه‌اش در زمینه تولید خودرو رفت.



او پس از ترک شرکت لوازم ساختمانی خودش، با کمک دوست‌ریک، یک شرکت تعمیر و ساخت دوچرخه را خرید و کارش را شروع کرد، ضمن آنکه کار روی موتورهای درون‌سوز را نیز ادامه داد. رونق کسب و کار آنها باعث می‌شد بنز که اکنون در دهه پنجم زندگی‌اش بود، وقت و سرمایه بیشتری برای تمرکز روی هدف اصلی‌اش که ساخت وسیله نقلیه موتور بود، متمرکز کند. به این ترتیب با استفاده از یک موتور چهارمانه ساخت خودش با حجم نزدیک به یک لیتر و قدرت ۰/۷۵ اسب بخار توانست نخستین خودرو خود را بسازد. همان‌گونه که در شمار‌های قبلی نوشتیم در همین زمان چند نفر دیگر از جمله دایملر در آلمان روی ساخت چنین وسیله‌ای کار می‌کردند و تا آن‌جا که می‌دانیم از کار یکدیگر نیز خبر نداشتند اما در نهایت این کارل بنز بود که توانست اختراع خود را ثبت کند و به این ترتیب، امروزه او را پدر اتومبیل می‌دانیم. خودرو تولیدی او از چند جهت با نمونه‌هایی که دیگران تولید کرده بودند، متفاوت بود که باعث می‌شد پیشرفته‌تر از سایرین باشد. نخست آنکه برخلاف بسیاری دیگر از مدل‌ها، این خودرو از ابتداری یک سیستم ویژه خودساخته شده بود در حالی که دیگران معمولاً از کالسکه‌ها و درشکه‌ها استفاده و به سادگی یک موتور روی آن نصب می‌کردند. از سوی دیگر با بهره‌گیری از سیستم جرقه‌زنی الکتریکی و سیستم خنک‌کنندگی با هوا و اتصال موتور از طریق تزجیر به چرخ‌های عقب، کامل‌ترین و کاربردی‌ترین مدل در میان رقبا بود. البته این مدل سه‌چرخ هنوز هم مشکلاتی داشت که مهم‌ترین آنها، کنترل دشوارش بود که باعث شد در روز معرفی به مردم با دیوار بر خورد کند. هر چند پس از اصلاحاتی در ۲۹ ژانویه ۱۸۸۶ در اداره ثبت اختراعات آلمان به ثبت رسید.

ادامه دارد...



اولین وانت ساخته شده در سال ۱۹۱۰:
این خودرو یکی از اولین محصولات شرکت مرسدس بنز محسوب می‌شود.



امین آزاد

تبلیغات تلویزیونی گسترده برای رونمایی از خودرویی کاملاً ایرانی در فرودین ۱۳۹۰ مرا بسیار کنجکاو کرده تا ببینم این خودروی جدید چه شکلی است، از دوستانم در مرکز تحقیقات ایران خودرو شنیده بودم در حال طراحی خودروی جدیدی هستند. عکس‌هایی هم از این خودرو دیده بودم، سخنان قبلی مدیران ایران خودرو هم حکایت از طراحی خودرویی کاملاً جدید داشت خودرویی با یک پلت‌فرم جدید، تمام این سخنان کنجکاویم را دو چندان می‌کرد یعنی واقعیت داشت بالاخره ما خودرو ساز شده‌ایم. وارد سالن رونمایی از خودرو می‌شوم. فعلا روی خودرو را با پارچه‌ای پوشانده‌اند انتظار رونمایی به سبک خارجی که معمولاً در نمایشگاه‌های بزرگ انجام می‌شود را ندارم اما جو رونمایی با شکل‌های قبلی خود در ایران هم متفاوت است.

بالاخره لحظه موعود فرا می‌رسد و پرده از روی دنا بر داشته می‌شود. طراحی خودرو زیباست حداقل برای من که این‌گونه است. کمی به خودرو دقت می‌کنم ناگاه متوجه یک موضوعی می‌شوم. اگر از دور دستم را روی جلو و عقب خودرو بگذارم کاملاً خودرو سمدن گویی پرسش‌کننده شناختی از مسایل فنی ندارد جواب نمی‌دهد و از من دوباره دور می‌شود اما بی‌خیال نمی‌شوم و از او می‌پرسم سیستم تعلیق خودرو با سمدن چه فرقی دارد می‌گوید، بهینه شده می‌گویم سیستم ترمز چطور یا فرمان می‌گوید، مثل سمدن است. می‌گویم، پس پلت



دنا سال ۱۳۹۱ وارد بازار می‌شود. مدل‌های این محصول شامل ال ایکس با موتورهای اف هفت بنزینی و پایه گاز سوز با قدرت ۱۱۰ اسب بخار و ال ال ایکس با موتور ای اف هفت توربوشارژر با موتور ۱۵۰ اسب بخاری است. مدل ال ایکس در بازه قیمتی ۱۸ تا ۱۸ میلیون تومان قرار دارد.
تهویه مطبوع اتوماتیک، تریم ABS، کیسه‌های هوای راننده و سرنشین، شیشه‌بالابر برقی و قفل مرکزی در همه‌گونه‌ها به صورت استاندارد عرضه خواهد شد. علاوه بر این تجهیزات، از گرگونه‌های LX و ELX ترکیبی از جمیع‌دنده اتوماتیک، کیسه‌هوای صندلی، سیستم‌های ناوبری (GPS)، رینگ اسپرت آلومینیومی، آینه‌های برقی و چراغ‌های مشکن استفاده خواهد شد.

خودرو

دنا، سمدنی شبیه میتسوبیشی

فرم خودرو چه تغییری کرده می‌گوید، در سالن که توضیح دادم گویی نشنیده‌اید موتورش جدید است به او می‌گویم، موتورش که همان موتور سمدن سورن است چیزی نمی‌گوید و تنها می‌گوید آقا من کار دارم مزاحم نشو.

در حالی که این رفتار بر خورنده کمی ناراحتم کرده سعی می‌کنم خونسرد باشم. آن‌سوتر جواد نجم‌الدین، مدیر عامل ایران خودرو در حال مصاحبه با خبرنگاران است خودم را به جمع می‌رسانم از وی می‌پرسم توضیح دادید که این خودرو قیمتی در حدود ۱۴ تا ۲۵ میلیون تومان دارد به نظر شما با توجه به هم اندازه بودن این خودرو با سمدن و پژو پرشیا عملاً شما با خودتان در بازار رقابت نمی‌کنید. وی می‌گوید: پژو پارس را قبول ندارم اما سمدن چرا رقیب این خودرو است و ما دنا را به آرامی جایگزین سمدن می‌کنیم.

از او می‌پرسم این خودرو که همان سمدن است، می‌گوید: خیر. می‌گویم پلت فرم که همان سمدن است موتور که همان موتور سورن است خودرو تنها در جلو و عقب تغییر کرده راستی آیا شما سیستم تعلیق این خودرو را جدید کرده‌اید.

جواب می‌دهد، بهینه شده. می‌گویم، سیستم ترمز چطور؟ می‌گوید، بهینه شده است. بعد از این سخنان دیگر مطمئن می‌شوم دنا همان سمدن است با تغییر طراحی جلو و عقب و با تزئینات داخلی جدید. دوباره به کنار خودرو می‌روم تا بهتر تماشاایش کنم



علی‌رضا محمد زاده که هم اکنون مدرس طراحی است و در گذشته هم جزو تیم طراحی سمدن بوده کنار من است از او می‌پرسم علی‌رضا به نظرت چطور و علی‌رضا جواب می‌دهد، طراحی‌اش و خطوط طراحی کلاً خوبه ولی طراحی جلو و عقب خودرو کمی به هم نمی‌یاد. جلوی خودرو هم بسیار شبیه محصولات کارخانه میتسوبیشیه. طراحی خودرو حدود پنج میلیارد تومان هزینه برده که ۴۰ میلیارد تومان تا کارخانه‌ای شدن خرج دارد. او می‌گوید: برخلاف دفعه‌های قبلی این بار کار طراحی بیرونی خودرو را یک ایرانی انجام داده است. کنار خوردم می‌روم تا طراحی داخلی خودرو را ببینم اما عجیب است این همان طراحی راس هیوارد طراح معروف انگلیسی است طرحی که قرار بود در سمدن سورن استفاده شود. این سوال همچون خوره‌ای در ذهنم است که در سالن ناهار خوری یکی از مدیران مرکز تحقیقات را می‌بینم پیش او می‌روم از او درباره طراحی داخلی می‌پرسم و او می‌گوید: این خودرو که به نمایش در آمده تنها نمونه اولیه است که در آن طراحی داخلی انجام گرفته هنوز آماده نشده و ما برای نمایش، طراحی داخل سمدن سورن را قرار دادیم دنا قطعاً با طراحی داخلی جدید خواهد بود. از او می‌پرسم چرا خطوط طراحی هر یک از محصولات ایران خودرو با هم فرق دارد سمدن یک طور سورن شکل دیگر را یک شکل و حالا این یکی هم شبیه میتسوبیشی. این مدیر می‌گوید: قبول دارم ما یک استراتژی طراحی مشخص نداریم. در دنا هم سعی کردیم یک خودرو که جوان‌پسندتر از سمدن باشد و در ضمن افراد مسن‌تر هم سوارش بشوند را خلق کنیم. از او می‌پرسم دنا چگونه است و او می‌گوید: خودرو تغییر شکل یافته سمدن.



طراحی جلوی دنا، شباهت بسیار زیادی به طراحی‌های شرکت میتسوبیشی دارد. در این خودرو تنها طراحی قسمت جلو و عقب تغییر کرده و باقی‌خودر و همان سمدن است

درباره خودروهای بیژن

زردهای آقای طراح

مانی جدادی

زمان حیاتش بود.

Bentley Azure

دیگر خودرو لوکس انگلیسی ساز بیژن، بنتلی آژور بود. معروف است که دارندگان برند بنتلی، مردان ۴۰ساله مرفه و علاقه‌مند به ترکیب لوکس‌گرایی و اسپرت رانی هستند. بیژن نیز درست زمانی که این خودرو را خرید، چنان عقایدی داشت. آژور شخصی او با پوششی یک‌دست از رنگ زرد ساخته شده بود. اوج سادگی و به اعتقاد بسیاری از کارشناسان زیبایی‌شناسی، بهترین ایده پردازی روی چنین رنگ مشکلی. بنتلی آژور مجزه به پیشران‌های ۶/۷لیتری هشت سیلندر V شکل به قدرت ۴۰۰ اسب بخار بود. این خودرو یکی از معدود نمونه‌های لوکس با پیشران توربو شارژر شده به حساب می‌آید. خودرو فوق، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت را طی ۶/۱



ماشین‌بازها

گفت‌وگو با سازنده ماشین دست‌ساز به این می‌گویند خودرو و جدید

شبینر حمتی



■ اگر در اتوبان‌های تهران مشغول راندن بودید و ناگهان خودرو چهار چرخه عجیبی را دیدید که بدون پلاک و مشخصات با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت از کنارتان گذشت، خیلی شگفت زده نشوید. شاید شما هم دارید یکی از ماشین‌های ساخته شده آقای «محمدابراهیم میرآخوری نوبی» را تماشا می‌کنید. روزی که برای دیدن ماشین دست‌ساز او به تپه‌های مشرف بر شهران رفته بودیم، فکر نمی‌کردیم ماشین دست‌سازش این قدر شکل عجیبی داشته باشد. شاید انتظار داشتم حتما ماشینی با بدنه و فرم معمولی را ببینم اما «حوش» متفاوت بود.

■ ■ ■

همه قسمت‌های این ماشین را خودتان ساخته‌اید؟

بله.

شاسی را هم خودتان طراحی کرده‌اید؟

بله. کلیه قسمت‌های ماشین را خودم ساخته‌ام.

لطفاً درباره مشخصات فنی آن توضیح دهید:

این ماشین دیزل‌فراانسیس سه تکه است. همین قابلیت عاملی شده که چپ شدن ماشین مشکل شود و در دست‌انداز، تعادلش به خوبی انجام بگیرد. فرمان هم این قدر نرم است که با یک انگشت می‌چرخد. در عین اینکه می‌تواند اینها را تحمل کند خیلی ساده ساخته شده است. این خودرو هم این روداست و هم افروند. وقتی خودرویی این دو خصوصیت را داشته باشد کاربری‌اش هم می‌تواند متعدد باشد. می‌شود در کارهای جنگل‌یابی و مواقع بحرانی که سیل و زلزله‌ای می‌آید آن استفاده کرد. مانورهای اینها را هم ساختنم که می‌شود در صندلی کنار راننده نصب شود و به جای آمبولاس و آتش‌نشان عمل کند. در بحران‌ها به جای ریبیترهای مخابراتی می‌تواند عمل کند چون خودش برق دارد و در خیلی کارهای دیگر، مثلاً در مرع‌نار می‌می‌تواند مورد استفاده قرار بگیرد. حتی در کشاورزی می‌تواند کشاورز و محصولات را ببرد و بیاورد. می‌توانیم دنده‌هایش را سنگین‌تر هم بدهیم که هم نغرات را ببرد و بیاورد، هم محصولی را با یک کشی که پشتش بسته می‌شود، حمل کند. در این ماشین ماصله کلاچ، کمربز و گاز ابعاد اینجوری گذاشته‌ایم که باهاخودشان کنترل‌کننده باشند وقتی ماشین در دست‌انداز می‌افتد ضربات به اکب وارد نمی‌شود و او را خسته نمی‌کند و تعلیق طوری در نظر گرفته شده که ضربه را به سرنشین ماشین مستقیم وارد نمی‌کند و به خودرو هم وارد نمی‌شود. تعمیرش هم خیلی راحت است.

حداکثر سرعت این ماشین چقدر است؟

تقریباً ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می‌تواند برود.

مصرف بنز بنش چقدر است؟

مصرف بنز بنش بالطبع کم است. وزنش هم کم است و اگر جایی گیر کند که کمتر پیش می‌آید گیر کند یک نفر می‌آید هلش می‌دهد در می‌آورد. مصرف بنز بنز برمی‌گردد به آنجینی که ما رویش می‌گذاریم. این ۲۵۰ است که موتور خوبی نیست. اگر موتور بهتری بگذاریم تا ۲۰۰ سی‌سی در هر ۱۰۰ کیلومتر باید برود یعنی با یک باک پر باید بتوانیم تا مشاهد برویم.

در نظر دارید در مراحل بعدی برایش بدنه هم طراحی کنید؟

حتماً. زیباسازی روی این ماشین خیلی کم کار شده و نیاز دارد که خیلی بیشتر کار شود. در ایران ما اصلاحات‌سانی را که بتوانند در زمینه زیباسازی به ما کمک کنند، نداریم و الان دست‌مان بسته است اما دارم فکر می‌کنم همین طور که الان یک پزیر ساختی برای خودرو ایجاد کرده‌ام یک زیر ساختی هم برای زیباسازی کل خودروها ایجاد کنم.

الان با چنده دنده کار می‌کند؟

شش دنده جلومی خورد و شش تا عقب.

چند سیلندر است؟

تک سیلندر.

از طراحی تا ساخت چقدر طول کشید؟

پنج سال کار برد. در ایران ما امکانات نداریم. من اول فکر می‌کردم همه کمک می‌کنند. فکر می‌کردم کارخانه‌های خودرو سازی این چیزها را می‌دانند ولی وقتی رتم سوال کردم دیدم هیچ نمی‌دانند.

این ماشین را به ثبت رسانده‌اید؟

نه.

چرا؟

راستش پرونده‌اش را دارم و حدود سه سال پیش برای ثبت بردم. دیدم این قدر ثبت کرده‌اند حجم شده که جلوی ثبت موارد تازه را گرفته بودند. با دوستانی که آنجا بودند خیلی بحث کردم و اطلاعات خاصی هم در این زمینه نداشتند. به ما گفتند شما بروید ماشین‌تان را بدهید... تا بید کنید. گفتم انگار شما گوشت را بدهید به گربه که بخورد ببینند چه مزای می‌دهد! ایران خودرو خیلی داش می‌خواهد باندنم دارم چه کار می‌کنم، من با مکاتاف دارم کار می‌کنم. گفتند ما اطلاعات نداریم. من هم دیگر پیگیری نکردم.

به نظر شما دانش فنی متخصصان ماحتی در حوزه مونتاژ هم جواب‌د می‌دهد؟

ماحتی بلد نیستیم قطعات را اسر جای خودشان بنشانیم. مونتاژ دانش زیادی می‌خواهد که ما نداریم.

موتور را از کجا آوردید؟

این انجین ۲۵۰ را در تهران پیدا کردم. البته ۲۵۰ واقعی هم نیست، چون اگر سو داین ماشین باید الان پروازی می‌کرد، اسماً ۲۵۰ است. اگر من ۲۵۰ ژاپن را بپدید می‌کردم، می‌گذاشتم روی ماشین، خیلی خوب راه می‌رفت. ظرفیت بدنه این ماشین تا ۴۰۰ راجواب می‌دهد.

هزینه تمام شده چقدر است؟

با هزینه تحقیقات حول و حوش ۲۵۰ میلیون تومان شد.