

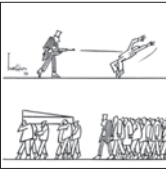
در زمستان هم خوش تیپ باشید
سیما دهقان

۱۴



«کمیکاستریپ» یا «نوار خنده»
یحیی تدین

۱۵



می کشم تا ماندگار شوم
کیوان زرگر ی

۱۵



خانواده‌ای سرد، بی‌روح و اجباری
لیدا ایاز

۱۶



کم‌مصرف‌ترین MWM، پرمصرف‌ترین ماکسیما

خودروهای کم‌مصرف را بشناسیم



◀ امین آراد

با بنزین ۷۰۰ تومانی کدام خودروها به صرفه‌ترند و در این شرایط جدید چه خودرویی باید خرید؟ آیا خرید یک خودرو جایگزین می‌تواند سبب صرفه‌جویی اساسی برای خانواده ایرانی شود؟ این سوالاتی است که ذهن بسیاری از مصرف‌کنندگان را مشغول خود کرده است. شاید یک مثال ساده برای مصرف‌کنندگان ایرانی بیشتر موضوع را روشن کند.
هم‌اکنون پژو ۴۰۵ یکی از سه محصول پرتیراژ ایران‌خودرو است. طبق اعلام وزارت نفت این خودرو در ۱۰۰ کیلومتر بین ۱۲ تا ۱۳ لیتر مصرف دارد. حال اگر خودرو با سوخت آزاد ماهی هزار کیلومتر راه را بینماید صاحب پژو ۴۰۵ باید حدود ۹۱ هزار تومان پول بنزین بدهد در صورتی که اگر مصرف این خودرو مانند استاندارد جهانی هفت لیتر بود این عدد چیزی در حدود ۴۹ هزار تومان می‌شد. این محاسبه ساده به این معنی است که مصرف‌کننده ایرانی پژو ۴۰۵ باید داشته شدن پارانها، سالانه باید حدود ۵۰۴ هزار تومان پول اضافی بدهد چون خودروسازان ایرانی خودروهای پرمصرف تولید می‌کنند.

کدام خودروها کم‌مصرف‌اند

بر اساس آخرین آمار شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران ام‌وی‌ام چینی، کم‌مصرف‌ترین خودرو سواری کشور در حال حاضر محسوب می‌شود. البته تیراژ تولید این خودرو در کشور بسیار پایین است.

بر این اساس ام‌وی‌ام در مسیر شهری ۷/۸۵ و در مسیر اتوبان ۴/۵۷ و به صورت ترکیبی ۵/۷۸ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌سوزاند که در هر سه بخش، این خودرو کم‌مصرف‌ترین محصول داخلی محسوب می‌شود.اما در مورد سایر خودروهای سواری کشور، در مسیر شهری تندر ۹۰ ایران‌خودرو و سمند مجزه به TU5 بعد از ام‌وی‌ام کم‌مصرف‌ترین خودروهای سواری کشور هستند. از محصولات ایران‌خودرو، کم‌مصرف‌ترین خودرو در مسیرهای ترکیبی تندر ۹۰ است. شرکت بوده و بعد از آن نیز سمند مجزه به TU5 و پژو ۲۰۶ هاجیک قرار دارند. بر اساس همین بررسی میزان مصرف سوخت هر یک از خودروهای سواری کشور در مسیر شهری در ۱۰۰ کیلومتر مشخص شده است.
تندر ۹۰ ایران‌خودرو ۸/۹۸ لیتر، سمند مجزه به موتور تی‌پو ۵، ۹/۰۷ لیتر، پراید صبا ۹/۱۵ لیتر، تندر ۹۰ پارس‌خودرو ۹/۲۰ لیتر، سایپا ۱۰۴، ۹/۲۲ لیتر، مگان ۱۶۰۰ سی‌سی ۹/۲۲ لیتر، پژو ۲۰۶ صندوق‌دار ۹/۶۳ لیتر، پژو ۲۰۶ هاجیک ۹/۶۸

نکته

هم‌اکنون پژو ۴۰۵ یکی از سه محصول پرتیراژ ایران‌خودرو است. طبق اعلام وزارت نفت این خودرو در ۱۰۰ کیلومتر بین ۱۲ تا ۱۳ لیتر مصرف دارد. حال اگر خودرو با سوخت آزاد ماهی هزار کیلومتر راه را بینماید صاحب پژو ۴۰۵ باید حدود ۹۱ هزار تومان پول بنزین بدهد در صورتی که اگر مصرف این خودرو مانند استاندارد جهانی هفت لیتر بود این عدد چیزی در حدود ۴۹ هزار تومان می‌شد. این محاسبه ساده به این معنی است که مصرف‌کننده ایرانی پژو ۴۰۵ باید داشته شدن پارانها، سالانه باید حدود ۵۰۴ هزار تومان پول اضافی بدهد.

زندگینامه برادران «خیامی»- بخش نهم

تولد پیکان در ایران

در پاییز سال ۱۳۴۶ حسین دانشسور از مقامات دربار رژیم شاهنشاهی، از خبرنگاران دعوت کرد تا که مجموعه‌ایران‌ناسیونال در جاده کرچ به تماشای اولین اتومبیل ساخت ایران برونند. او در حالی که خودرو پیکان را به همه نشان می‌داد اعلام کرد به زودی کارگران این کارخانه بهترین اتومبیل‌ها را سوار خواهند شد. در سال ۱۳۵۳ خط تولید وانت شکل گرفت. در ۲۷ مهرماه ۱۳۵۳ نیز کارخانه ریخته‌گری و موتورسازی دایر شد تا نسبت به ساخت قسم شش از موتور پیکان ۱۶۰۰ اقدام کند. شاید دانستن این مطلب جالب است که تولید پیکان پس از یک دهه تولید در انگلستان در ایران شروع شد. محبوب‌ترین مکان‌هایی را که بعد از ایران این خودرو در آن تولید یا فروخته شده است، می‌توان انگلستان و استرالیا دانست. مدل‌های اولیه پیکان در انگلستان دارای حجم موتور ۱۷۲۵ سی‌سی بود. در سال‌های بعد یعنی سال ۱۹۶۹ مدل دولوکس پیکان که در ایران نیز بسیار مشهور است ساخته‌شد. بهترین مدل پیکان که در ایران معروف به پیکان اونچر است نیز در سال ۱۹۷۵ ساخته شد. تالپوت در آن زمان موتور پرتحرک فورد را بر روی پیکان گذاشته بود. پیکان تا قبل

از انقلاب در بیش از شش مدل تولید شد

که پیکان استیشن، دولوکس، کار و جوانان برخی از مدل‌های قبل از انقلاب پیکان است.

در روزهای آغازین، کارخانه‌ایران‌ناسیونال با تولید روزانه ۱۰ دستگاه اتومبیل سواری و هفت دستگاه اتوبوس و کامیون کار خود را شروع کرد. شاید هیچ کم تصور نمی‌کرد این کارخانه در برابر تولید فراوان رقیب خارجی دوام آورد و در حالی‌که تولید سالانه خودروسازان اروپایی و آمریکایی به چند میلیون می‌رسد، این محصول نوپا که از محصولات یک شرکت ورشکسته در انگلستان است بتواند در میان ایرانیان جا



باز کند و روزهای شکوفایی را آغاز کند، اما این‌گونه شد. پیکان خیلی زودتر از آنچه تصور می‌شد، به میان مردم آمد و شد خودرو محبوب آنها. مردم ایران سوار پیکان شدند و تاریخ این خودرو آغاز شد. درست هفت سال بعد این کارخانه در گزارش با اعلام سرمایه‌خود شگفتی همگان را برانگیخت. در سال ۱۳۵۳ کارخانه طی گزارشی از وضع کار و سرمایه‌اعلام کرد که سرمایه‌اش به ۵۷۹ میلیون و ۱۲۵ هزار دلار رسیده. شاید این اندازه توجه مردم به این خودرو اعجاب‌انگیز باشد، اما گویا ماجرا همان بود که احمدخیامی بعد از سفر پرماجرایش به کشورهای غربی گفت و اینکه با گذشت بیش از ۲۵ سال از زمان تأسیس آن، شرکت ایران‌خودرو بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی کشور است که به طور متوسط ۶۵ تا ۷۰ درصد تولید خودرو داخل کشور را به طور دائم به خود اختصاص داده است. شرکت ایران‌خودرو با تولید ۱۱۱۱۱۱ دستگاه خودرو سواری و وانت در سال ۱۳۷۶، رکورد تولید ۲۰ساله خود را شکست و علاوه بر آن موفق شد به میزان قابل توجهی کمیت و کیفیت محصولات خود را افزایش دهد.

برنامه بعدی احمد و محمود خیامی تأسیس کارخانه‌ای در خراسان یا زنجان بود. انتخاب خراسان به سبب علاقه این دو برادر به زادگاه‌شان بود، امّا زنجان را به این علت انتخاب کردند که اولاً در مسیر جاده ترانزیتی بود و می‌توانستند قطعات اتومبیل را بسته‌بندی شده به آنجا بیاورند و مونتاژ کنند. از آن گذشته احمد خیامی با ذوالفقاری‌ها و خانواده‌افشار دوستی داشت و در مورد واگذاری زمین و عرضه نیروی انسانی وعده‌هایی به خیامی داده بود اما فقط همین نبود. برادران خیامی در کنار مونتاژ اتومبیل سواری، اتوبوس، مینی‌بوس و آمبولانس یکی پس از دیگری موسسات بهداشتی و فرهنگی تازه افتتاح می‌کردند.

تولید می‌کردند چراکه در گذشته با توجه به گران نبودن قیمت بنزین این اتفاق چندان مساله تعیین‌کننده‌ای نبود ولی با برداشتن پارانها آنها به ناچار به سمت تولید خودروهای کم‌مصرف‌تر حرکت می‌کنند و در ضمن استفاده غیرضروری مردم از خودرو نیز کاهش می‌یابد که این عامل خود سبب کاهش ترافیک و افزایش استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی خواهد شد و در برنامه‌ای مشخص اگر هزینه پارانها بنزین خرج حمل‌ونقل عمومی شود می‌تواند به توسعه مطلوب آن امید داشت. به هر حال آنچه از نظر بسیاری قطعی به نظر می‌رسد افزایش تقاضا برای استفاده از خودروهای کم‌مصرف داخلی است، از طرفی بر اساس نظر بسیاری از کارشناسان چاره کاهش مصرف سوخت خودروها در ایران برای کوتاه‌مدت تولید خودروهای کم‌مصرف است.

با ورود خودرو کم‌مصرفی که تیراژ بالایی

داشته باشد تا حدودی مشکل مصرف بنزین و حالت بحرانی آن کاهش می‌یابد، اما این بحران تا زمانی که خودروهای فرسوده خارج نشود پایان نخواهد یافت، چراکه تا مشکل خودروهای فرسوده که برخی مصرف بالای ۲۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارند حل نشود، بحران مصرف بالای بنزین در ایران حل نخواهد شد. اما چه زمانی خودرو کم‌مصرف که طبق استانداردهای جهانی است تولید می‌شود، می‌تواند در ایران اتومبیلی

مردمی شود؟ در این باره رضا ویسه رئیس سابق سازمان گسترش معتقد است زمانی ما می‌توانیم خودرویی با استاندارد روز و با تیراژ انبوه تولید کنیم که با خودروسازان بزرگ همکاری مشترک انجام دهیم و تولید خودرو تندر ۹۰ مصرفی در حدود هفت لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارد نیز در همین راستا بوده است. وزارت نفت دولت اصلاحات در سال ۸۳ به عنوان پشتیبان این پروژه برای جایگزین شدن با خودرو پیکان و تولید سالانه ۳۰۰ هزار خودرو با قیمتی در حدود پیکان و توانایی گازسوز شدن از این پروژه حمایت کرد. قرار بود این خودرو تا ۱۰ سال طبق استانداردهای روز توسعه یابد. در آن زمان وزارت صنایع پیش‌بینی کرده بود بسیاری از خودروهای پرمصرف‌تر هم‌کلاس تندر ۹۰ که گران‌تر نیز هستند خداحافظی کنند. اما این اتفاقات هیچ گاه نیفتاد و نمونه‌های جدیدتر این خودرو هم در ایران تولید نشد.

طبق اعلام سازمان بازرسی تندر ۹۰ فعلی جزء سه خودرو کم‌مصرف داخلی است اما تیراژ این خودرو تاکنون به عدد ۳۰۰ هزار دستگاهی پیش‌بینی‌شده نرسیده است و به جای این خودرو همچنان خودروهای پرمصرف مانند آردی تولید می‌شوند. هم‌اکنون در تولیدات خودروسازان داخلی تنها دو موتور یعنی موتور پژو ۲۰۶ و تندر ۹۰ مصرف کم و تکنولوژی مناسبی دارند. امّا مجموعاً این دو موتور تنها

۱۰ درصد تولیدات داخلی را شامل می‌شوند. جالب آنکه موتور پیکان بعد از خداحافظی این خودرو همچنان زنده است و سهم بالایی از تولید را در دو خودرو پیکان وانت و روآ تجربه می‌کند. اما در حالی که ما هنوز در آرزوی تولید انبوه خودروهای کم‌مصرف بنزینی هستیم جایگزین شدن خودروهای کم‌مصرف ترکیبی (بنزینی- برقی) با تکنولوژی بالا به جای خودروهای بنزینی در کشورهای پیشرفته در حال اوج گرفتن است. جالب آنکه در جهان پیشرفته دیگر خودروهایی مانند پژو ۲۰۶ و تندر ۹۰ کم‌مصرف محسوب نمی‌شوند و طبق استانداردهای جهانی این خودروها در ۱۰۰ کیلومتر حدود دو لیتر بیشتر از خودروهای کم‌مصرف رایج در جهان بنزین می‌سوزانند اما در ایران حتی این دو خودرو که جزء کم‌مصرف‌ترین‌ها هم هستند نتوانسته‌اند بخش زیادی از تولید را به خود اختصاص دهند.

هم‌اکنون شسرولت «ولت» کم‌مصرف‌ترین خودرو جهان است. این اتومبیل که خودرویی برقی با موتور بنزینی جهت تأمین برق برای موتورهای الکتریکی است پس از تمام شدن باتری‌هایش در زمانی که موتور بنزینی برای تولید برق روشن می‌شود در ۱۰۰ کیلومتر تنها یک لیتر بنزین مصرف می‌کند. پیش‌بینی می‌شود در ۱۰ سال آینده بیشتر خودروها در جهان از چنین مصرفی برخوردار باشند.

کهن لگی

تست خودرو در خاورمیانه

وقتی تاپ گیر را به ایران راه ندادند

می‌شوند. برنامه‌سازان تاپ گیر سه خودرو را به گونه‌های مختلفی شکل داده‌اند: عقب فیات را شبیه کجاوه شتر کاروان‌های عربی، بی‌امو را شبیه خودروهای نظامی ارتش صدام و خودرو مزدا را هم با دو چرخ اضافی در عقب تقویت کرده‌اند. برنامه تاپ گیر هم‌اکنون جزء سه برنامه پربیننده شبکه دولتی بریتانیا محسوب می‌شود؛ برنامه‌ای که البته با انتقادات گوناگونی همراه است از جمله حقوق بالای مجری اصلی برنامه جرمی کلارکسون که بیش از سالی ۷۵ میلیون پوند است. زبان گزنده این مجری و شکایت شرکت‌های مختلف از این برنامه هم همیشه دردرس‌ساز است. البته شکایت‌های گوناگونی بارها از سوی وزیران مختلف بریتانیایی هم به این برنامه شده‌است از جمله وزیر راه انگلستان که این برنامه را مروج سرعت بالا خوانده است. سردبیران بی‌بی‌سی هم معتقدند استانداردهای این شبکه که بازگو کردن مطالب در این برنامه رعایت نمی‌شود. با این همه تعداد بالای مخاطب تاکنون این برنامه را سر پا نگه داشته است. این برنامه را می‌توان برنامه ۹۰ خودرویی جهان به شمار آورد.



سال پنجم ■ شماره ۱۱۵۸ ■ سه‌شنبه ۲۱ دی ۱۳۸۹

ماهیگیرها

شبنم رحمتی



گفت‌وگو با مهران سلطانی

برنده همیشه کلاس گلادیاتورها

«آرزو دارم زمین نسبتاً وسیعی را بخرم و باشگاه اتومبیلرانی جیبی را در آن راه بیندازم. می‌خواهم این باشگاه جایی باشد که دوستان‌اران ورزش رانندگی با ماشین‌های دودیفرا تسبیل بتوانند از خدمات مختلف و متنوع آن بهره‌مند شوند. در واقع فضایی باشد که شرکت‌کنندگان بتوانند در درجه‌اول از آن به عنوان پارکینگ استفاده کنند چون یکی از بزرگ‌ترین مسائل بچه‌های این رشته نداشتن پارکینگ است. دوم اینکه فضایی باشد که بتوانند با خانواده‌هایشان بیایند آنجا. چون بچه‌های این رشته معمولاً همه سر کار می‌روند و فقط یک جمعه می‌توانند کنار خانواده باشند و جمعه‌ها هم باید بیایند تمرین یا مسابقه. اگر این باشگاه راه بیفتد هم خودشان خیال‌شان از بابت خانواده راحت می‌شود هم اینکه افراد خانواده هم می‌توانند از این ورزش حظی ببرند. شما فقط دعا کنید فرماندار هشتگرد با پیشنهاد تأسیس این باشگاه موافقت کند. الان ما با سازمان منابع طبیعی ساوجبلاغ صحبت کرده‌ایم و طرح را فرستاده‌ایم برای کمیته استعدادیابی هشتگرد. اگر فرماندار هشتگرد با تأسیس این باشگاه موافقت کند تحول زیادی در این رشته اتفاق می‌افتد.» آقایی که ما باید برای موفقیت طرح دعا کنیم «مهران سلطانی» صاحب شرکت تجهیز خودرو مهران ماشین و دارنده چند مدل اول و دومی در رشته آفرود است. او قصد دارد اگر فرماندار هشتگرد با طرحش موافقت کرد در آن باشگاه زمین اسب‌سواری و پیست دوچرخه‌سواری هم راه بیندازد تا زن و فرزند ماشین‌بازها هم جایی برای تفریح و وقت‌گذرانی داشته باشند.

اما چرا جیبی؟ چرا علاقه دارد نام باشگاهش را جیبی بگذارد

می‌گوید: جیبی حیوانی است که از آهو کوچک‌تر است. من جیبی داشتم که در یکی از تمرین‌ها از وسط نصف شد بعد قطعات چند ماشین دیگر را برداشتم و از نو ماشین جدیدی ساختم که از جیب اولیه کوچک‌تر بود و به آن جیبی می‌گویم. دلم می‌خواهد همین اسم را روی باشگاه هم بگذارم. به دیوار دفتر کارش اشاره می‌کند که عکس بزرگی از جیبی یا همان جیب دوباره متولدشده در آن خودنمایی می‌کند. در عکس، جیبی چند متری از زمین فاصله گرفته و مثل یک آهو به هوا پریده است. مهران سلطانی برای کسانی که در مسابقات ماشین‌های دودیفرا تسبیل شرکت می‌کنند، نامی آشناست. او شهرپور ۱۳۴۹ در آهر به دنیا آمده اما بزرگشده تهران است. کودکی و جوانی را در خیابان باباییان و بعدها در تهرانپارس سپری کرد. در دانشگاه آزاد مهندسی صنایع خوانده و الان در فیروزکوه کار خانه تجهیز ماشین دارد. درباره روند زندگی‌اش می‌گوید: «پدرم تولیدکننده لباس‌های سوارکاری بود و این لباس‌ها را به خارج هم صادر می‌کرد. دایم‌ام تولیدکننده ماسک ایمنی بود و من هم از دوم راهنمایی در کارگاه او مشغول به کار شدم. بعد هم در ۱۸سالگی همزمان با قبولی در دانشگاه برای خدم کارگاهی پلار کردم و همان رشته ماسک ایمنی را ادامه دادم چون رشته دلشگاهی‌ام ساخت ماشین‌آلات بود کم‌کم به سوی ساخت پرس و لت ترمز کشیده شدم و از سال ۸۲ هم کارخانه فیروزکوه را راهاندازی کردم. کار او به گفته خودش «تبدیل هر خودرو به خودرویی



است که کارهای فوق‌العاده بکند؛ از بستن گیربکس یا عوض کردن اکسل‌های ماشین». در یک عبارت کوتاه شاید بتوان او را مردی خدوساخته معرفی کرد؛ مردی که از نوجوانی کار کرده و حالا این حق را کاملاً برای خودش قائل است که به طور حرفه‌ای به ورزشی که علاقه دارد، بپردازد. آقای سلطانی دو ماشین سواری دارد؛ یک بنز اتاق ۱۲۶ مدل ۱۹۸۵ سفید و یک دوج رام چارجر دودیفرا تسبیل ۱۹۷۸. اما ماشین‌هایی که برای مسابقه از آنها استفاده می‌کند عبارتند از: فورد ۸ سیلندر ۱۹۷۵، جیب شهپاز ۱۳۵۴ و فورد شش سیلندر ۱۹۷۵. او ماشین‌هایش را خودش جمع می‌کند. شیوه کارش از چنین توضیح می‌دهد: «کمیانی‌ها این ماشین‌ها را چندمنظوره می‌سازند اما من ماشین‌ی که جمع می‌کنم تک‌منظوره است. یعنی ماشین را فقط برای مسابقه جمع می‌کنم. بنابراین از هر ماشین‌ی که قطعه‌ای می‌گیرم و می‌گذارم روی ماشین مسابقه خودم. ماشین‌ی که درست می‌کنم باید وقت دور زدن چپ نکند، در سربالایی‌ها خوب راه برود و پرقدرت باشد. باک و باتری را هم می‌آورم داخل ماشین تا در دسترس باشد. سیم‌کشی هم ندارد برای اینکه اتصالی نکند.» می‌پرسم: در مقابل کسانی که ماشین‌شان را با قطعات فابریک جمع می‌کنند چنین روشی جواب می‌دهد؟ می‌گوید: «تا حالا که جواب داده است. در هر مسابقه‌ای که شرکت کرده‌ام اگر اول نشده‌ام نفد دوم شده‌ام و این به خاطر کیفیت ماشین‌هایم است.» به گفته خودش ساختن هر کدام از این ماشین‌ها معادل یک ماکسیما برایش هزینه داشته است و جمع کردن هر یک از ماشین‌های مسابقه حداقل دو سال زمان برده است.

اما چه شد که آقای سلطانی تولیدکننده ماسک ایمنی و لت ترمز سر از مسابقات آفرود در آورد

«چند سال پیش من یک پونتیاک داشتم. دهه ۷۰ بود و ماشین‌ی که آن موقع در بورس بود ایل کورسا بود. پونتیاک در مقابل ایل هم جاندارتر بود هم زیباتر و هم محکم‌تر. بنابراین من پونتیاک را خریدم و از آن راضی هم بودم. تا زمانی که آقایی به من مراجعه کرد و گفت نازم‌ش عاشق این پونتیاک است و اگر من قبول کنم آن را با جیبی عوض کنیم. من هم قبول کردم و کم‌کم دیدم رانندگی با آن جیب در نیمه‌هاورها چه کیفی دارد و کم‌کم وارد این حرفه شدم.» این جیب همان جیبیری است که عکسش بر دفتر کار آقای سلطانی جا خوش کرده است. او عاشق رانندگی در جاده‌های پرخطر و مخصوصاً نقاط ناشناخت، جاهایی که نمی‌دانی سر پنج بعدی چه چیزی منتظر توست و چه ماجرای در کمینت هسته است. «من فکر می‌کنم همه بچه‌هایی که می‌آیند آفرود، ویژگی ماجراجویی در آنها هست؛ اینکه با یک ماشین دودیفرا تسبیل از کوه و دشت بالا بروی و روی شیب‌های خیلی تند برانی و بتوانی ماشینت را کنترل کنی. برای من که خیلی هیجان دارد و تنها دلشغول‌م همین ورزش است.» او کتاب نمی‌خواند و هیچ سرگرمی دیگری به غیر از آفرود ندارد. وقتی از او می‌پرسم همسران با این علاقه‌مندی شما و اختصاص همه اوقات فراغت‌تان به ماشین مشکلی ندارد، جواب جالبی می‌دهد: «البته خودم هم می‌دانم به زن و بچهام ظلم می‌شود اما من همین یک سرگرمی را دارم. همسرم جیبی را هووی خود می‌داند یکی از بزرگ‌ترین گرفتاری‌های کسانی که در این حرفه مشغول می‌شوند این است که ماشین‌شان را کجا نگه دارند. چون ما وقتی مسابقه داریم باید ماشین را با خودروبر به محل مسابقه ببریم و روزهای غیر از مسابقه واقعاً بچه‌ها مساله دارند که ماشین‌هایشان را کجا نگه دارند. یکی از دلایل اینکه من دوست دارم باشگاه جیبی را راه بیندازم همین است که آنجا پارکینگتی باشد برای کسانی که چنین خودروهایی دارند و جایی برای نگه داشتن ندارند. دوست دارم آنجا یک تعمیرگاهی هم راه بیندازم که چال سرویس داشته باشد و بچه‌ها که خودشان هم دست به آچار هستند بتوانند ماشین‌شان را رویه‌راه کنند. اگر فرماندار هشتگرد با طرح باشگاه موافقت کند ماشین‌های او را هم می‌آوریم آنجا تعمیر می‌کنیم تا مردمی که برای نامشای مسابقات می‌آیند، بتوانند مثلاً ساعتی ۲۰ هزار تومان بدهند و سواری با ماشین‌های دودیفرا تسبیل را تجربه کنند. چون می‌دانم خیلی از مردم به این ماشین‌ها علاقه دارند اما نمی‌توانند از پس هزینه‌هایش بریبایند.» مهران سلطانی قصد دارد در ۲۵سالگی خودش را بازنشسته کند و به رانندگی و طبیعت‌گردی بپردازد. او دشت را به جنگل و دریا ترجیح می‌دهد: «شاید چون بچه آذربایچانم».