بایدهای اتاق خواب میهمان
علی عباسی ۱۴

گزارش میزگرد «چسب زخم»
با حضور جمال رحمتی و هادی حیدری ۱۴

مردی با یک میلیون طرح
گفت‌وگو با شهریار اذانی ۱۵

جمعی که دیگر جمع نیست
لیدا ایاز ۱۶

خودرویی که می‌گویند ایرانی است

مینیاتور عاریه ای

امین آزاد

داستان خودرو تیبا یا مینیاتور داستان عجیبی است؛ خودرویی که هنوز هم با تاخیر تحویل مشتریانش می‌شود و نام آن را پس از چند تغییر، تیبا گذاشته‌اند. خودرویی که البته مینیاتور نام داشت آن هم با املای اشتباه لاتین؛ املای غلطی که در سال‌های ۸۷ و ۸۸ در تمام بیلبوردهای شهر پر شده بود. مینیاتور خودرویی که می‌گفتند ایرانی است اما روز تولدش حتی اسم فرانسوی‌اش را با املای غلط نوشتند. خودرویی که مهرداد بذرپاش مدیرعامل بسیار جوان سایپا آن را از بایگانی پروژه‌های نیمه‌کاره رهاشده سایپا بیرون آورد و اجرا کرد و آن را به نام خود ثبت کرد؛ پروژه‌ای که قرار بود پله پیشرفتی باشد برای این جوان سیاست‌پیشه، البته بعدها و پس از رفتن بذرپاش از سایپا نام خودرو را تبدیل به تیبا یعنی آهو شد. قرار بود قیمت این خودرو زیر ۱۰ میلیون تومان باشد که نشد، قرار بود سال گذشته به مشتریان تحویل دهند که ندادند و قرار بود باکیفیت‌تر از پراید و ریو باشد اما حتی عکاسان صنعتی پروژه مجبور شدند با رتوش شیارهای نامتوازن روی کاپوت را اصلاح کنند. جالب آنکه موتور پراید را در این پروژه آلمانی‌ها تقویت کردند اما قطعات سیستم انتقال قدرت چون همان پراید بود مقاومت در برابر این نیروی جدید موتور را نداشت پس دنده دو گیربکس پراید را تغییر و فنرهای کلاچ خودرو را تقویت کردند اما همین امر باعث شد کلاچ این خودرو بسیار سفت‌تر از پراید شود.

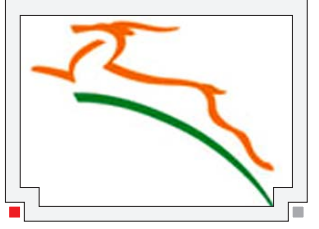
روز تولد

روز ۲۳ آذرماه۱۳۸۷ خودرویی که آن را مینیاتور می‌نامیدند رونمایی شد اما آنچه ایرانی بودن این خودرو را تا حد زیادی زیر سوال برده است استفاده از قطعات خودروهای دیگر مانند پراید، ریو و تندر ۹۰ و همچنین کمک گرفتن از مشاوران ایتالیایی، آلمانی و کره‌ای بوده است. با این همه برخی مدیران صنعتی این خودرو را کاملاً ایرانی می‌دانند و از آن به عنوان یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های صنعتی چند سال اخیر نام برده‌اند. ولی این اتومبیل آیا واقعاً ملی است در حالی که در قطعاتش می‌توان به راحتی قطعات استفاده‌شده از دیگر خودروها را دید؟ به گفته مدیران آن زمان سایپا، در این خودرو از نسل کاملاً جدید پلت‌فورم (مجموعه‌های فنی خودرو) استفاده شده است. با این همه آنچه پلت‌فورم جدید خوانده می‌شود آیا به واقع پلت‌فورم جدیدی است و آیا واقعاً ایرانی است یا تکنولوژی جدیدی در خود دارد؟

دکتر زارعی مدیر مرکز تحقیقات سایپا این خودرو را یک خودرو کاملاً ایرانی با یک پلت‌فورم کاملاً جدید می‌داند که به آن می‌توان نازید. وی در پاسخ به این سوال که چگونه می‌توان این محصول را ایرانی و کاملاً جدید خواند در حالی که موتور و گیربکس‌اش ارتقایافته پراید است، اکسلش با کمی تغییر همان ریو است و ترمز خودرو نیز تقویت‌شده خودرو پراید است و طراحی بدنه‌اش نیز تا حدود زیادی توسط تیم شرکت ایتال دیزاین کشور ایتالیا انجام شده است، می‌گوید: «قطعات این خودرو ممکن است از خودروهای دیگر (کری اوور) گرفته شده باشد اما با تغییراتی که مهندسان سایپا برای هماهنگ کردن و تغییر دادن این مجموعه‌ها به هم داده‌اند یک پلت‌فورم جدید شکل گرفته است؛ پلت‌فورمی که متعلق به شرکت سایپاست و در سال‌های آینده خودروهای دیگری نیز روی این پلت‌فورم طراحی خواهند شد. درباره طراحی نیز کار روی این خودرو ابتدا در حدود سال ۷۵ با نام اس ۸۱ توسط یک تیم در سایپا روی پایه پراید آغاز شد. سپس طراحی‌اش توسط یک تیم طراحی ایتالیایی تکمیل شد اما این پروژه در سال ۸۳ کنار گذاشته شد و مهندسان سایپا این طرح جدید را از حدود دو سال قبل دوباره آغاز کردند و در طراحی بخش‌هایی از آن خودرویی که توسط تیم ایتالیایی انجام گرفته بود به خصوص قسمت عقب آن تغییراتی دادند.» علیرضا محمدزاده کارشناس طراحی خودرو اما نظر دیگری دارد. وی معتقد است طراحی این خودرو بی‌شباهت به بسیاری از خودروهای چینی نیست. او می‌گوید: «تیم ایتالیایی قسمت جلوی خودرو را بسیار خوب طراحی کرده اما قسمت عقب چندان چنگی به دل نمی‌زند. در قسمت تزیینات داخلی نیز به راحتی می‌توان رد پای تندر ۹۰ و پراید و ریو را دید. گویی طراحان قسمت‌های مختلف این چند خودرو را با هم مخلوط کرده‌اند.» وی فکر می‌کند: «با این وجود در بیشتر نقاط خودرو می‌توان رد پای طراحان خارجی را دید.» البته استفاده از مشاوران و طراحان خارجی به همین جا ختم نمی‌شود بلکه در موتور نیز تیم طراحی آلمانی از دانشگاه آخن آلمان موتور پراید را افزایش حجم داده‌اند و با رساندن حجم این موتور به ۱۵۰۰ سی‌سی و افزایش ضریب تراکم موتور به عدد ۹/۷ (عدد قبلی حدود ۸/۵) قدرت این موتور را به ۸۰ اسب بخار رسانده‌اند.

نکته

برخی مدیران صنعتی این خودرو را کاملاً ایرانی می‌دانند و از آن به عنوان یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های صنعتی چند سال اخیر نام برده‌اند. ولی این اتومبیل آیا واقعاً ملی است در حالی که در قطعاتش می‌توان به راحتی قطعات استفاده‌شده از دیگر خودروها را دید؟



طبق اعلام شرکت مگاموتور سازنده قوای محرکه سایپا این موتور هشت درصد مصرف کمتری نسبت به پراید دارد و حدود ۳۰ میلیون دلار نیز هزینه آن شده است. درباره این موتور یک کارشناس موتور اعتقاد دارد: «همان کاری که ایران‌خودرو در بهینه‌سازی موتور پیکان روی پژو آردی انجام داد، این بار سایپا روی موتور پراید صورت داده است.» درباره گیربکس نیز یکی از مهندسان مرکز تحقیقات سایپا توضیح می‌دهد: «نسبت دنده‌های گیربکس پراید بر اساس خودرو و موتور جدید تغییر داده شده است.» البته دکتر زارعی معتقد است این تغییر در ضریب دنده سبب خلق یک جعبه دنده جدید شده است. در تمام این تغییرات که روی موتور و گیربکس پراید که تکنولوژی آن متعلق به ۳۰ سال قبل است انجام شده، متخصصان خارجی نظارت داشته‌اند.

ناظمی مدیر استراتژیک این شرکت نیز مشاوره گرفتن از خارجی‌ها را در این پروژه تایید می‌کند و می‌گوید: «ما از تجربه‌های قبلی خود، در محصولاتی مانند پراید و ریو هم در این خودرو استفاده کرده‌ایم.» وی استفاده از این تجربیات را سبب کاهش هزینه طراحی این خودرو نسبت به خودروهای دیگر عنوان می‌کند. بر اساس گفته مسوولان سایپا هزینه طراحی این خودرو حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده است البته استفاده از بسیاری از قطعات پراید که در ایران تولید می‌شود و در این خودرو هم استفاده می‌شود، سبب کاهش قیمت آن است. با این همه به نظر برخی کارشناسان استفاده از قطعات خودروهای تاریخ‌گذشته‌ای مانند پراید برای خلق یک محصول جدید با طراحی ناهمگون شاید سبب آن شده است تا یک خودرو با ایرادات زیاد مانند یک مینیاتور عاریه‌ای با هزینه میلیاردی طراحی و ساخته شود.

ماشین‌بازها

شبنم رحمتی

گفت‌وگو با دبیر کمیته کلاسیک

بنز منطقی‌ترین ماشینی است که تا به حال دیده‌ام

ماشین‌باز و ماشین‌ساز، دبیر کمیته کلاسیک فدراسیون اتومبیلرانی، عاشق موتورسیکلت، درس‌خوانده رشته مکانیک و دلباخته ماشین‌های اروپایی؛ صفاتی که بی‌درنگ همه کسانی را که دستی در کار ماشین و ماشین‌بازی دارند یاد مهران افشار می‌اندازد؛ مردی که عاشق بنز است و بی‌بند و باری ماشین‌های امریکایی را دوست ندارد. گفت‌وگو با او آسان بود و به دلیل نظم و انضباطی که ریشه در دلبستگی او به فرهنگ آلمانی دارد سر وقت و در موعد مقرر انجام شد. مهران افشار با موتورسیکلت پولسارش به دفتر روزنامه آمد. برای من که همیشه ماشین‌بازها را با انواع و اقسام ماشین‌های عجیب و غریب‌شان دیده‌ام این موضوع خیلی جالب بود. او هنوز موتورسیکلت دوران کودکی‌اش را به عنوان یک شیء دکوری در خانه نگه می‌دارد. مهران و برادرش یک ویژگی جالب دارند؛ هر دو در روز ۱۰ خرداد به دنیا آمده‌اند منتها یکی سال ۴۲ و مهران سال ۴۶. سال ۶۳ شمسی پدرشان برای برادر بزرگ‌تر یک موتورسیکلت مینی خرید که چهاردنده بود. یک سال و نیم بعد این موتور به مهران رسید و او بعد از سال‌ها سواری وقتی در دانشکده مکانیک می‌خواند دنده پنجی هم برای موتورسیکلت طراحی و آن را پنج دنده کرد. عشق به این موتور، مهران افشار را عاشق موتورسیکلت‌سواری کرده است، چنان که می‌گوید: «هیجان سواری با موتورسیکلت برای من بیشتر از ماشین است چون وقتی آن را می‌رانی باید دینامیک را بیشتر کنترل کنی و این به من خیلی لذت می‌دهد.» او هنوز هم آخر هفته‌ها با تعدادی از دوستانش تور موتورسیکلت‌سواری برگزار می‌کند و با هم ییلاقات اطراف تهران مثل شمشک و دیزین و افجه و لواسان را می‌گردند. علاوه بر این مهران افشار داور کمیته کلاسیک هم هست. در تورهایی که این کمیته برگزار می‌کند مسوولیت تعیین مسیر و راهنمایی راننده‌هایی که گم شده‌اند یا ماشین‌شان خراب شده بر عهده اوست. مهران افشار زاده و بزرگ‌شده میدان گل‌های تهران است. سال ۴۶ به دنیا آمده و در دانشگاه آزاد پایتخت در رشته مکانیک درس خوانده است. در جوانی تصمیم داشته برای تحصیل در رشته طراحی ماشین به آلمان سفر کند و با وجود همه محدودیت‌هایی که آن زمان وجود داشته به گفته خودش با رئیس طراحی کارخانه بنز مکاتبه هم کرده است: «آن موقع اینترنت نبود اما من با خط خودم برای رئیس طراحی کارخانه بنز نامه می‌نوشتم و او در جواب من نوشته بود دیپلمت را بگیر و به اینجا بیا. هنوز هم این نامه‌ها را دارم اما به دلایلی خانواده‌ام با این کار مخالفت کردند و این موضوع یکی از بزرگ‌ترین حسرت‌های زندگی‌ام است.» حالا در ۴۳سالگی در تهران به عنوان یک کارشناس خودرو مخصوصاً خودروهای اروپایی نامی برای خود در کرده و کار اصلی‌اش هم بازسازی خودروهای قدیمی است. علاوه بر اینها او دبیر و مدیر فنی کمیته کلاسیک است و در رالی‌های این کمیته به عنوان داور نیز حضور دارد.

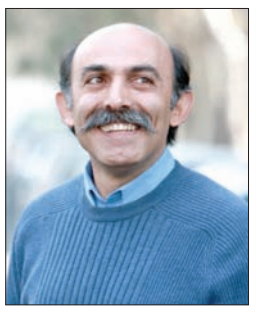
– دبیر و مدیر فنی کمیته کلاسیک دقیقاً یعنی چه؟

رئیس این کمیته دکتر صالح‌خو است و نایب رئیس آقای اسفندیاری. من به عنوان دبیر کمیته مراحل اداری و اجرایی کار را بر عهده دارم.

– مهم‌ترین پروژه‌ای که الان در این کمیته در حال اجراست، چیست؟

ما آیین‌نامه‌ای تدوین کرده‌ایم برای پلاک کردن خودروهای قدیمی و کلکسیونی. بر اساس این آیین‌نامه ماشین‌های قدیمی باید شناسایی شوند و اگر شامل ضوابط آیین‌نامه باشند با همکاری نهادهای ذی‌ربط برای آنها پلاک خودرو قدیمی گرفته می‌شود که از خطر جزء ماشین‌های فرسوده قرار گرفتن هم بگریزند.

– این ضوابط چیست؟



مثلاً خودرو باید بالای ۵۰ سال باشد. در این صورت خود به خود جزء اشیای آنتیک قرار می‌گیرد. فرقی هم ندارد که مارک خودرو چیست. دیگر اینکه بالای ۲۵ سال باشد اما طراحی خاصی داشته باشد. سوم اینکه خودرویی باشد که ارزش معنوی یا تاریخی داشته باشد. مثلاً ماشینی باشد که یکی از شخصیت‌های کشور را با آن جابه‌جا کرده باشد. اگر ماشینی یکی از این سه ویژگی را داشته باشد بر اساس تشخیص کارگروه فدراسیون جزء ماشین‌هایی قرار می‌گیرد که می‌توان برای آن پلاک قدیمی گرفت.

– این آیین‌نامه الان اجرا می‌شود؟

هنوز نه. ما حدود چهار سال وقت صرف کردیم و با سازمان‌های مختلف مثل محیط زیست و راهور ناجا بارها مذاکره کردیم تا موفق شدیم نظر مساعد آنها را نسبت به پلاک کردن این ماشین‌ها جلب کنیم. در واقع توضیح دادیم که این ماشین‌ها هم با رعایت استانداردهای لازم و کسب معاینه فنی می‌توانند در شهر تردد کنند. همه مراحل اجرایی این کار انجام شده اما هنوز به نقطه‌ای که باید کار شناسایی ماشین‌ها را انجام دهیم، نرسیده‌ایم.

– لابد بیشتر این ماشین‌ها در تهران هستند؟

نه ما در شهرستان‌ها هم ماشین‌های قدیمی زیادی داریم. در شهرستان‌هایی مثل تبریز و مشهد و بندرعباس و اصفهان. حتی شنیده‌ام رولزرویسی که نصرت‌الدوله پسر فرمانفرما از انگلیس با خودش آورده بود هنوز در شهر بستک است.

– تخمین می‌زنید چند تا از این ماشین‌های قدیمی در کشور باشند؟

به نظر ما بین پنج تا ۱۰ هزار تا از این ماشین‌ها در ایران هستند.

– سایر کشورهای جهان هم چنین تجربه‌ای دارند؟

بله، کشورهای قدیمی که سابقه چند ده ساله دارند معمولاً روی پلاک خودروهای قدیمی‌شان یک H نصب شده که حرف اول کلمه History است به معنای تاریخی و به این شکل قدمت و ارزش یک خودرو را نشان می‌دهند.

– ماشین خودتان چیست؟

الان یک تریومف انگلیسی قدیمی دارم. فیات خیلی قدیمی پدرم هم هنوز هست.

– پس خودتان ماشین‌های کلاسیک و بازسازی‌شده زیادی ندارید؟

نه. داشتن ماشین‌های قدیمی دو ویژگی می‌خواهد؛ یکی اینکه دانش این کار را داشته باشی که من دارم و دیگر اینکه بودجه لازم برای خرید این ماشین‌ها را داشته باشی که من هنوز به این مرحله دوم نرسیده‌ام.

– بیشتر به چه ماشین‌هایی علاقه‌مندید؟

ماشین‌های اروپایی، چون به نظر من ماشین‌های امریکایی استاندارد تولیدی خاصی ندارند.

– استاندارد تولیدی خاصی ندارند یعنی چه؟

امریکایی‌ها فرهنگ خاصی دارند که من به آن بی‌بند و باری می‌گویم. این فرهنگ در همه اجزای زندگی و صنعت‌شان نمایان است. شما دقت کنید، یک ماشین می‌سازند که پنج متر طولش است اما دو ساک در صندوق عقبش می‌گذارید پر می‌شود. این یعنی تناسب نداشتن. همه ماشین‌هایشان به نظر من دچار همین بی‌تناسبی است. برعکس ماشین‌های اروپایی همه دقیق و فکرشده طراحی شده‌اند و مطابق سلیقه و نیاز مشتری. به نظر من همین ویژگی اهمیت ندادن به نیاز مشتری باعث شد صنعت اتومبیل امریکا رو به قهقرا برود و الان دیگر چیزی از آن باقی نمانده است اما در مقابل کمپانی‌ای مثل تویوتا به دلیل ارج نهادن به نیاز و سلیقه مشتری دارد به بزرگ‌ترین غول خودرویی جهان بدل می‌شود.

– اگر شرایطی پیش بیاید که بتوانید هر ماشینی دوست دارید بخرید، این خودرویی که می‌خرید چیست؟

بنز.

– چرا؟

چون به نظرم بنز منطقی‌ترین ماشینی است که تا به حال تولید شده است. از زمانی که شما کلید را در قفل می‌چرخانید تا وقتی که راندن را تمام می‌کنید متوجه می‌شوید همه چیز این ماشین بر اساس یک نظم و منطق ویژه طراحی شده است. هم شتاب ماشین شما را راضی می‌کند، هم سواری‌اش نرم و راحت است و هم قطعات و وسایلش نسبتاً راحت گیر می‌آید. شاید برای شما جالب باشد اگر بگویم من پایان‌نامه دانشگاهم را هم بر اساس بررسی اتاق بنز نوشته‌ام و این علاقه یک‌روزه و دوروزه نیست.

مشاهیر خودرویی

زندگینامه برادران «خیامی»- بخش دهم

پایان همکاری برادران خیامی

برای آنکه به فعالیت‌های این دو برادر پی ببریم نام بعضی از کارخانه‌ها و موسسات‌شان را در اینجا می‌آوریم:

۱- کارخانه لاستیک‌سازی بریجستون ایران
۲- شرکت پیستون‌سازی ایران
۳- کارخانه پولی رنگ (تولیدکننده رنگ اتومبیل)
۴- کارخانجات رضا در مشهد برای تولید سپر و رینگ اتومبیل [قطعات اتومبیل حال حاضر]
۵- کارخانه جوش اکسیژن در مشهد با سهم ۲۵ درصدی ایران‌ناسیونال
۶- کارخانه ایدم در تبریز برای تولید موتور
۷- کارخانه فنرسازی در جاده کرج
۸- کارخانه تولید شن ریخته‌گری
۹- کارخانه تولید موتور اتومبیل برای تولید قسمت‌هایی از سیلندر و رینگ و پیستون اتومبیل
۱۰- هنرستان مدرسه صنعتی ایران‌ناسیونال برای تربیت تکنسین در جاده قدیم کرج
۱۱- هنرستان بزرگ صنعتی مشهد
۱۲- بیمارستان بزرگ در مشهد که نیمه‌کاره ماند.
۱۳- مرکز مبارزه با سرطان در خیابان کوهسنگی مشهد
۱۴- احداث ۱۲ باب واحد آموزشی در ۱۲ شهر از استان‌های خراسان توسط محمود خیامی
۱۵- احداث هشت باب واحد آموزشی در شهر مشهد به نام امام هشتم توسط محمود خیامی
۱۶- شروع احداث ۱۱۰ واحد آموزشی روستایی به نام محمودیه در خراسان

در اواخر سال ۱۳۵۱، زمانی که همه جا صحبت از موفقیت‌های برادران خیامی بود یک خبر باعث حیرت محافل اقتصادی شد. خبر این بود: «برادران خیامی بعد از سال‌ها همکاری، از هم جدا شدند.» اما آنچه این خبر را عجیب‌تر می‌کرد آن بود که کارخانجات اتومبیل‌سازی پیکان، اتوبوس‌سازی و مرسدس بنز به احمد برادر بزرگ‌تر که موسس این تشکیلات عظیم بود، نرسید بلکه سهم محمود برادر کوچک‌تر شد. احمد خیامی نیز با پولی که از ایران‌ناسیونال برایش مانده بود، ابتدا تعداد زیادی از سهام بیمه آسیا را خرید و سپس یک کارخانه مبل‌سازی به نام مبلیران تاسیس کرد. او بعد از آن فروشگاه‌های زنجیره‌ای به نام‌های فردوسی، کوروش (قدس کنونی) و فروشگاه‌هایی در تهران و مشهد تاسیس کرد. محمود خیامی هم که حالا صاحب‌اختیار مطلق ایران‌ناسیونال شده بود توانست کار را توسعه دهد. اولین بیلان رسمی که بعد از جدایی دو برادر در بهار ۱۳۵۴ منتشر شد حاکی از موفقیت‌های کم‌نظیر ایران‌ناسیونال بود و نشان می‌داد که به صورت بزرگ‌ترین کارخانه صنعتی کشور درآمده است. به موجب آمارها، فروش تولیدات ایران‌ناسیونال در سال ۱۳۵۳ به ۱/۹ میلیارد تومان رسید و دارایی‌اش متجاوز از یک میلیارد تومان بود. این دارایی برای کارخانه‌ای که هفت سال قبل با سرمایه‌ای بین ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومان آن هم به صورت زمین و ماشین‌آلات تاسیس شده بود یک معجزه به حساب می‌آمد.

عکس نوشت

تصادف خودرو امروزی با پدربزرگش

دود از کنده بلند نمی‌شود

آیا شما هم جزء کسانی هستید که معتقدید ماشین‌های قدیمی محکم‌تر و امن‌تر هستند؟

سختگیرترین موسسه امنیتی برای خودروها که موسسه امنیت بزرگراه‌های امریکاست در پنجاهمین سالگرد تاسیس‌اش، آزمایشی را برای نشان دادن پیشرفت در امنیت ماشین‌های امروزی نسبت به ۵۰ سال قبل تدارک دیده بود. در این آزمایش دو ماشین شورولت بل ایر ۱۹۵۹ و شورولت مالیبو ۲۰۰۹ در شرایط کنترل شده با هم برخورد می‌کنند. در این شرایط جلوی خودرو ۱۹۵۹ با اینکه دارای بدنه فلزی قوی بود کاملاً به داخل اتاق خم می‌شود و سرنشین را از بین می‌برد، از طرفی فرمان سخت و غیرقابل تاشو خودرو قدیمی ضربه شدیدی به آدمک تست می‌زند در حالی که اتاق راننده خودرو امروزی سالم می‌ماند. در خودرو امروزی با آنکه اتاق به ضخامت ۵۰ سال پیش نیست اما آسیبی نمی‌بینند و تنها جلوی خودرو مچاله شده و ضربه را می‌گیرد.