مشاهیر خودرویی

گوتلیب دایملر

پدر صنعت خودرو

بابک وفایی

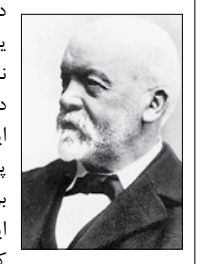
■ در این بخش قصد داریم مروری کوتاه بر زندگی‌نامه افرادی داشته باشیم که سهمی بزرگ در پیشبرد صنعت خودروسازی در طول تاریخ بیش از صد ساله آن داشته‌اند. برای شروع به سراغ گوتلیب دایملر می‌رویم، مردی که او را پدر خودرو می‌دانند.

گوتلیب دایملر در صنعت خودرو یکی از تاثیرگذارترین نام‌ها است چرا که در اواخر قرن نوزدهم در صف نوآوران این صنعت قرار داشته است، نوآورانی که هر یک به نوعی بخشی از بار پیشرفت صنعت خودرو را در سال‌هایی که اسب و درشکه عادی‌ترین وسیله سفر بود بر عهده داشتند.

گوتلیب دایملر در مارس ۱۸۳۴ به دنیا آمد. در دوران مدرسه به امور مهندسی علاقه‌مند شد و بعدها به دنبال همین علاقه‌اش از خانه دور شد. بعد از چند کار مختلف، یک موقعیت کاری مناسب در شرکت دویتز برایش فراهم می‌شود و گوتلیب جوان هم که مترصد چنین فرصتی بود آن را از دست نمی‌دهد. موسس شرکت دویتز فردی به نام نیکلاس اتو است، فردی که ساختار موتور چهار زمانه را به نام خود ثبت کرده بود و نمونه‌هایی از این موتور را هم به تولید رسانده بود. اتو به دنبال فردی با تحصیلات دانشگاهی بود و گوتلیب فرد مورد نظر اتو بود.

این سه نفر بر روی ساخت یک موتور به شکلی که امروز می‌شناسیم متمرکز شدند و در ۱۸۷۷ موتوری تقریبا کامل طراحی کردند اما نتوانستند آن را ثبت کنند. جالب آنکه کمی دورتر از این جمع، کارل بنز مشغول کاری مشابه بود و سرانجام هم یک موتور درون‌سوز دو زمانه را اختراع کرد. کارها در شرکت اتو خوب پیش نمی‌رفت.

اتو و دایملر به شدت با یکدیگر اختلاف‌نظر داشتند و همین امر باعث شد در نهایت اتو ابتدا دایملر و چند وقت بعد یکی از دوستانش به نام میباخ را از شرکت دویتز اخراج کند. به این ترتیب دایملر پس از هشت سال کار برای شرکت دویتز، این شرکت را ترک کرد. چنین تصمیمی از سوی اتو اندکی بحث‌برانگیز است.



مشخص نیست او چرا دو مهندس جوانی را که تمام اسرار فنی کارش را می‌دانند از شرکت اخراج کرده است چون در این شرایط آنها می‌توانستند با دانشی که از شرکت او به دست آورده بودند، خود کسب و کار مستقلی راه بیندازند، اتفاقی که خیلی زود افتاد و این دو نفر کار مشترک خود را آغاز کردند. هدف اصلی آنها بهبود سیستم سوخت‌رسانی موتور ساخته شده توسط اتو بود.

سرانجام پنج سال پس از آنکه شرکت دویتز را ترک کردند و سه سال بعد از شروع کارشان، در حالی که دایملر مرز ۵۰ سالگی را نیز رد کرده بود، نخستین موتور آنها ساخته شد. البته مشخصات فنی این موتور چندان قابل توجه نبود و فقط نیم اسب بخار قدرت داشت اما مهم‌ترین نکته فنی آن تواناییش در گردش با سرعت بالا بود که باعث می‌شد موتور برای کاربردهای مختلف عملیاتی باشد.

آنها در ادامه برای تکمیل موتور خود یک کاربوراتور طراحی کردند تا هوا و سوخت را با هم مخلوط کند. در همان سال آنها نمونه‌ای بزرگ‌تر از موتور خود را که این بار یک اسب بخار قدرت داشت، به ثبت رساندند و عملا توانستند کار نیمه تمام اتو را تکمیل کنند. در آن زمان موتورهای مختلفی که به ثبت می‌رسید تنها در جزییاتی کوچک با یکدیگر اختلاف داشتند اما در میان آنها موتور این دو کاربردی‌تر از سایرین بود. در ادامه دایملر نخستین موتورسیکلت موتوردار جهان را اختراع می‌کند.

سال ۱۸۸۵: اولین موتورسیکلت ساخته شده در جهان توسط آقای دایملر طراحی شده بود. این موتورسیکلت تنها نیم اسب‌بخار قدرت داشت و حداکثر سرعت آن نیز ۱۱ کیلومتر در ساعت بود. حجم این موتورسیکلت که چرخ‌های آن از جنس چوب بود، ۲۶۰ سی‌سی بود. هم‌اکنون موتورها با این حجم موتور بیش از ۶۰ برابر آن موتور اولیه قدرت دارد.

سال ۹۰، سال رقابت دو خودرو با پسوند ملی

«رانا» یا «تیبا» کدام برترند؟

امین آزاد

تولید آزمایشی رانا چند ماه پس از تیبا آغاز شده است، هر دو خودرو پس از سمند پسوند ملی دارند. دو خودرویی که با کمک مشاوران خارجی از ایتالیا، آلمان و انگلیس گرفته تا کره و چین طراحی و ساخته شده‌اند. دو خودرویی که روی پلت فورم خودروهای قبلی ایران خودرو و سایپا یعنی پژو ۲۰۶ و پراید و ریو طراحی شده‌اند و هر دو نیز قیمتی نزدیک به هم دارند اما کدام خودرو در این رقابت برنده خواهد شد.

طراحی جلوی رانا شبیه فیات پالیو و طراحی جلوی تیبا شبیه محصولات لانچیا است. خطوط بدنه رانا ساده و منطقی و خطوط بدنه در تیبا پیچیده و گیج‌کننده است. رانا بر پایه ۲۰۶ و تیبا بر پایه پراید است

بررسی دو خودرو رانا و تیبا

رانا همان خودرویی است که ابتدا قرار بود نام پیکان جدید را بر رویش بگذارند اما با برخی فشارها ابتدا اسم نوند و پس از آن رانا بر آن نهاده شد.

گذشته از این مورد هر دو خودرو در حدود ۱۱ میلیون تومان قیمت پایه‌شان است البته این قیمت اعلام شده از سوی کارخانه است که احتمالا پس از ورود جدی به بازار هر دو با افزایش چند میلیونی مواجه می‌شوند به خصوص رانا که به نظر می‌رسد پس از ورود به بازار بیش از سه‌میلیون تومان افزایش قیمت داشته باشد چرا که خودرو از پلت فرم مشترکی با پژو ۲۰۶ صندوقدار بهره می‌برد و قیافه بهتری هم نسبت به این خودرو دارد پس طبیعتا قیمت این خودرو باید بیشتر از پژو ۲۰۶ شود.

تیبا یا مینیاتور بیشتر بر پایه ریو و پراید است و رانا بر پایه پژو ۲۰۶ و کمی‌هم پژو ۴۰۵ و سمند. در طراحی موتور هر دو خودرو از کمک مرکز تحقیقات موتور آخن آلمان FEV استفاده شده است و در طراحی بدنه نیز طراحان انگلیسی و ایتالیایی در دو خودرو مشاوره داده‌اند.

هزینه طراحی و ساخت هر دو خودرو نیز نزدیک به هم و در حدود ۱۲۰ میلیون دلار است.

براساس گفته مجید شیخانی، قائم مقام پیشین ایران‌خودرو قیمت تمام شده رانا نیز ۸/۵ میلیون تومان است و باید ۱۰۰ هزار دستگاه از آن تولید شود تا هزینه طراحی آن بازگردد.

طراحی

طراحی رانا ساده است و تا حدودی ایران‌خودرو سعی کرده در این خودرو سنت سورن را دنبال کند. جلوی خودرو شباهت زیادی به مدل‌های آئودی دارد که گویی با طرح‌های پژو ترکیب شده است البته برخی نیز می‌گویند جلوی این خودرو بی‌شباهت به فیات پالیو نیست چرا که مشاوران ایتالیایی این خودرو را طراحی کرده‌اند از طرفی در طراحی بدنه رانا خطوط بدنه پژو ۲۰۶ کاملا مشهود است به گونه‌ای که اگر دو دست را در عکس این خودرو روی صندوق عقب و داشبورد بگذارید کاملا پژو ۲۰۶ را خواهید دید.

پس به نظر می‌رسد شرکت ایران‌خودرو با کمک مشاوران ایتالیایی تنها جلو و عقب خودرو را در بخش بدنه دوباره طراحی کرده است اما تیبا طراحی عجیبی در بین خودروهای ایرانی دارد که برخی مانند علی رضا محمدزاده، کارشناس طراحی به عنوان جشنواره خطوط از آن یاد می‌کند و معتقد است که سایپا در طراحی خطوط خودرو اغراق کرده است و برخی خطوط بدنه با هم هماهنگی ندارند عده‌ای نیز این خودرو را شبیه خودروهای لانچیای ایتالیایی می‌بینند. جالب است این خودرو نیز بنا بر اعلام رییس مرکز تحقیقات سایپا با کمک مشاوران ایتالیایی طراحی شده است.

با این همه در یک کلام می‌توان گفت رانا ساده و زیبا و تیبا طراحی پیچیده‌ای دارد. اما باز هم باید دید سلیقه ایرانی‌ها کدام یک را بیشتر می‌پسندند.

فرمان‌پذیری و تعادل

در مورد فرمان‌پذیری فعلا تا زمانی که هر دو خودرو در شرایط یکسان تست جاده شوند، نمی‌توان قضاوت دقیقی کرد اما رانا از سیستم‌های فنربندی توسعه‌یافته پژو ۲۰۶ بهره می‌برد به گونه‌ای که سیستم تعلیق عقب دوباره طراحی شده و به اصطلاح طراحی بومی تعلیق در ایران است. البته این سیستم با کمک مرکز طراحی پورشه توسعه یافته است. طراحی بدنه خودرو نیز به گونه‌ای است که به نظر می‌رسد به طور مناسب به زمین بچسبد چرا که گرانیگاه‌های خودرو نزدیک به زمین است.

مشخصات فنی و تجهیزات رانا

	۱۶۰۰ دستی	۱۶۰۰ اتوماتیک	EF۷	EF۴
حجم موتور (سی‌سی)	۱۵۸۷	۱۵۸۷	۱۶۳۸	۱۳۹۷
حداکثر قدرت (بنزین)، اسب‌بخار در دور در دقیقه	۱۰۸ در ۵۶۰۰	۱۰۸ در ۵۶۰۰	۱۱۳ در ۶۰۰۰	۹۵ در ۶۰۰۰
حداکثر قدرت (گاز)، اسب‌بخار در دور در دقیقه	--	--	۱۰۳ در ۶۰۰۰	۸۴ در ۶۰۰۰
حداکثر گشتاور (بنزین)، نیوتن‌متر در دور در دقیقه	۱۴۴ در ۴۰۰۰	۱۴۴ در ۴۰۰۰	۱۵۵ در ۳۵۰۰	۱۲۵ در ۳۵۰۰
حداکثر گشتاور (گاز)، نیوتن‌متر در دور در دقیقه	--	--	۱۴۶ در ۴۵۰۰	۱۱۱ در ۴۵۰۰
نسبت تراکم	۱۰/۵ به یک	۱۰/۵ به یک	۱۱/۱ به یک	۱۱/۱ به یک
سطح آلاینندگی	یورو ۳/۴	یورو ۳/۴	یورو ۳/۴	یورو ۳/۴
تعداد سوپاپ	۱۶	۱۶	۱۶	۱۶
نوع سوخت	بنزین	بنزین	گاز/بنزین	گاز/بنزین
حداکثر سرعت	۱۹۳ کیلومتر بر ساعت	۱۸۹ کیلومتر بر ساعت	۱۸۰ کیلومتر بر ساعت	۱۶۰ کیلومتر بر ساعت
شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت	۱۱ ثانیه		۱۰/۵ ثانیه	
میانگین مصرف سوخت در ۱۰۰ کیلومتر	۶/۶ لیتر	۷/۴ لیتر	۶/۷ لیتر	۶/۴

در تیبا از ترمز توسعه یافته پراید و سیستم فنربندی ریو و فرمان توسعه یافته پراید بهره گرفته شده و به نظر گرانیگاه و ارتفاع خودرو زیاد بالا است که سبب پایین آمدن تعادل خودرو خواهد شد.

قوای محرکه

تا قبل از رونمایی مینیاتور قرار بود موتور رانا ۱۴۰۰ سی‌سی از خانواده موتور ملی باشد که با مرکز تحقیقات موتور آخن آلمان به صورت مشترک طراحی شده بود این موتور ۸۵ اسب‌بخار قدرت داشت اما پس از آن مشخص شد تیبا مجهز به موتور ۸۰ اسب‌بخاری با حجم ۱۵۰۰ سی سی شده است. موتور رانا هم تغییر کرد و حال قرار شده تا موتور ۱۷۰۰ سی‌سی ملی با قدرت ۱۱۰ اسب‌بخار بر روی این خودرو قرار گیرد.

البته این خودرو با موتور پژو ۲۰۶ تیپ پنج با قدرت ۱۰۵ اسب بخار هم ارایه می‌شود و قرار است پس از مدتی موتور ۱/۴ لیتری ملی نیز بر رویش قرار گیرد.

نکته قابل توجه درباره قوای محرکه رانا و تیبا حضور شرکت آلمانی FEV است. موتور هر دو خودرو با کمک مرکز تحقیقات موتور آلمان FEV توسعه یافته البته موتور تیبا بر پایه موتور پراید بوده که محفظه احتراق آن کوچک شده و حجم موتور افزایش یافته تا راندمان موتور افزایش یابد. عدد تراکم موتور ۹/۷ است که در موتور کنونی پراید حدود ۸/۵ است. (عدد تراکم هرچه بیشتر باشد بازده بیشتر می‌شود) با این همه هنوز هم موتور تیبا موتور کندی محسوب می‌شود.

در مورد موتور می‌توان گفت که رانا سرتر از تیبا است اما باید دید عملکرد گیربکس کدام خودرو بهتر می‌تواند از قدرت موتور بهره ببرد.

گیربکس تیبا تغییر ضریب داده شده پراید است و حال آنکه رانا از گیربکس تغییر ضریب دنده شده سمند بهره می‌برد.

درباره گیربکس اول که متعلق به تیبا است اطلاعات نشان می‌دهد خودرو در دنده دو با مشکل مواجه است و از طرفی خوراندن کلاچ پراید و سخت‌تر کردن فنر این کلاچ برای خودرو جدید، پدال کلاچ را به شدت سفت و تعویض دنده را مشکل کرده است اما در خصوص گیربکس دوم که توسط نگارنده هنگام تست سمند با موتور ملی بررسی شده می‌توان گفت در دنده سه ناهماهنگی بین موتور و گیربکس وجود دارد. با این همه به نظر می‌رسد قوای محرکه رانا به دلیل قدرت بیشتر موتور و طراحی شدن براساس گاز و کارکرد مناسب بر روی بنزین از موتور تیبا سرتر باشد.

سال ۹۰ کدام برنده می‌شوند؟

طبق بررسی‌های فنی به نظر می‌رسد رانا سرتر از تیبا باشد، اما باز هم باید دید مردم فقط به موارد فنی دقت می‌کنند یا ظاهر خودروی‌شان مهمتر است و اگر ظاهر مهمتر باشد باید دید دو خودرو رانا و تیبا که هم‌اندازه هستند کدام مورد اقبال بیشتری قرار می‌گیرند رانا ساده با طراحی منطقی برنده می‌شود یا تیبا با طراحی متفاوت و کمی گیج‌کننده‌اش.

طراحی داخلی تیبا سمت راست و طراحی داخلی رانا سمت چپ

بنز مسافرتی

شرکت مرسدس بنز در یکی از شرکت‌های زیرمجموعه‌اش با نام یو نیماگ به ساخت خودروهای خاص اقدام می‌کند، یکی از این خودروهای خاص کامیون مخصوص مسافرت است. این خودرو توانایی عبور از مسیرهای سخت را داشته و می‌توان از آن به عنوان یک خانه متحرک نام برد.

ماشین‌بازها

گفت‌وگو با رییس کمیته کلاسیک اصفهان

عاشق ماشین‌های آمریکایی

شبنم رحمتی

کاش می‌توانستید گفت‌وگوهای این گزارش را با لهجه اصفهانی بخوانید. خیلی برایتان جذاب‌تر می‌شد.

■■■

«وقتی مشغول بازسازی اولین ماشینم بودم هر چه به این در و آن در می‌زدم رادیو فابریک شورلت و قالپاق‌هایش را پیدا نمی‌کردم. همه اصفهان و چراغ برق تهران را زیر پا گذاشتم اما کسی رادیو و قالپاق فابریک نداشت و من کم کم داشتم ناامید می‌شدم. مخصوصا به خاطر رادیو خیلی ناراحت بودم چون در ماشین‌های کلاسیک، رادیو چشم ماشین است و همه آنها که خبره این کارند وقتی می‌خواهند بفهمند قطعات ماشینی فابریک است یا نه اول به رادیو آن نگاه می‌کنند. خلاصه خیلی پکر بودم تا اینکه یک روز آقایی که در و پنجره شورلت مرا بازسازی می‌کرد گفت: دیروز شخصی آمده اینجا و وقتی این ماشین را دیده گفته من هم چندین سال پیش چنین شورلتی داشتم و مقداری از وسایلش هنوز در انبار خانه‌ام مانده که فردا می‌آورم ببینید به دردتان می‌خورد یا نه. فردا من رفتم و دیدم آن آقا دقیقا یک رادیو فابریک و چهار تا قالپاق اصل شورلت برایم آورده است. دیگر از خوشحالی در پوست خودم نمی‌گنجیدم».

علی سمندریان در ۲۴ اسفند ماه سال ۱۳۵۴ در محله صارمیه اصفهان به دنیا آمده است. پدرش کارخانه آرد داشته و به قول آقای سمندریان خیلی فنی بوده و این صفت را به پسر نیز منتقل کرده است. علی سمندریان در دانشگاه مجلسی اصفهان درس خوانده و فوق دیپلم الکترونیک دارد. با همه عشقش به ماشین‌های کلاسیک و بازسازی آنها «به خاطر برخی شرایط» ناچار شده وارد کار پوشاک شود و الان در دو خیابان خاقانی و توحید اصفهان کت و شلوار فروشی دارد. هر چند الان «دوو سیلو» سوار می‌شود اما عشقش شورلت‌هایی است که بازسازی کرده به اضافه بنز S۲۵۰.

پیکاپ وانت جمس ۱۹۵۶، شورلت قرمز بلیزر ۱۹۵۵،

دوج کرونت ۱۹۵۷، فورد فایرلن ۱۹۵۸، مرسدس بنز ۱۹۶۸ و شورلت بلیزر ۱۹۶۴، ماشین‌هایی هستند که آقای سمندریان خریده و بازسازی کرده است. او هم اکنون به کار بازسازی یک شورلت ایمپالا ۱۹۶۴ نیز مشغول است. او این ماشین‌ها را در پارکینگ خانه خودش، باغ دایبش، پارکینگ صافکارش و جاهای مختلف و متنوع دیگر نگه می‌دارد. آقای سمندریان عاشق عتیقه است و دستی هم در کار جمع‌آوری عتیقه دارد. «رادیو، ساعت، گرام یا هر چیز قدیمی و باارزش دیگری که ببینم جمع می‌کنم.» می‌گویم: «عجب. پس کلکسیونر هم هستید؟» می‌گوید: «نه به آن شکل اما خب بالاخره علاقه‌ای هم به این کار دارم.» با این همه آقای سمندریان می‌گوید که پولدار نیست: «راضیم خدا را شکر. دستمان به دهنمان می‌رسد اما اینکه فکر کنید من تیلیاردرم، نه خیر این طور نیست اما خدا را هم خیلی شکر می‌کنم.» شورلت قرمزی که آقای سمندریان خیلی دوستش دارد زمانی خریده شد که او هنوز مجرد بود و در خانه پدری ساکن: «وقتی ماشین را آوردم خانه، پدرم چون خیلی علاقه داشت به ماشین‌های لوکس و تمیز و مدل بالا، خیلی با من مخالفت کرد. گفت اصلا نمی‌گذارم این را بیاوری در پارکینگ ما و ببر یک جای دیگر. ماشین هم خیلی قراضه بود و وقتی اوراقش می‌کردم روغنش می‌ریخت کف حیاط و داستان درست می‌شد. پدرم هم می‌گفت این را ببر بیرون و نگذار توی حیاط ما. اما من گوش نکردم. همانجا کم کم درستش کردم و به خاطر آن عشق و علاقه‌ای که خودم داشتم فکر می‌کنم بهتر از صد تا صافکار و نقاش، ماشین را در آوردم. کار جوری پیش رفت که وقتی بازسازی ماشین تمام شد پدرم نگذاشت شورلت را از خانه آنها بیرون بیاورم و سه سال است که همانجا مانده و خودش هم سوارش می‌شود و کیف می‌کند!» آقای سمندریان اعتقاد دارد با اینکه صافکارها و نقاش‌های درجه یکی در ایران هستند اما اگر خودت ماشینی را صافکاری کنی چون با عشق کار می‌کنی نتیجه بهتری می‌گیری. هنوز فرزندی ندارد آقای سمندریان. اما می‌گوید همسرش تحت تاثیر علاقه او به ماشین قرار گرفته اما به هر حال واکنش‌هایی هم نشان می‌دهد: «قاعدتا زن‌ها نمی‌توانند هوویی را کنار خود تحمل کنند. عشق مردها به ماشین هم مثل همان هووست. ضمنا وقتی مردی عاشق ماشین شد هر روز این علاقه بیشتر می‌شود. وقتی ماشینی را بازسازی می‌کند دلش می‌خواهد یکی دیگر بخرد و بازسازی دومی را شروع کند. این کار را تا جایی ادامه می‌دهد که دیگر جای پارک نداشته باشد. {می‌خندد و می‌گوید} در واقع نداشتن جای پارک ترمز ماست.» مثال دیگری هم می‌زند: «زن‌ها وقتی عاشق الماس و جواهر می‌شوند این قدر در این مسیر پیش می‌روند که گاهی یک زنجیر ظریف باریک طلا را انتخاب می‌کنند با یک سنگ درشت چشمگیر. ماجرای ما ماشین‌بازها هم همین طور است. گاهی پیش می‌آید ماه‌ها دنبال یک قطعه فابریک می‌گردیم تا اصل ماشین را با آن تزیین کنیم.» در شهر بزرگی مثل اصفهان خیلی‌ها آقای سمندریان و ماشین‌هایش را می‌شناسند. «وقتی بیرون می‌روم ۹۹ درصد مردم خیلی واکنش‌های مثبتی نشان می‌دهند. بیشتر مردم لبخند می‌زنند و V نشان می‌دهند.»