حق با شماست

info@jamejamdaily.ir

روابط عمومی: ۲۲۲۶۲۱۴۲

#توقف_مترو

علیزاده از تهران:

قطارهای خط ۴ متروی تهران به سمت ارم سبز، بین ایستگاه اکباتان به ارم سبز حدود ۲ دقیقه توقف کامل دارد. چرا؟

#خانه‌های_خالی

صانعی از تهران:

مالیات بر سپرده‌های مردم در حال تصویب و قانونی شدن است، این درحالی است که مالیات بر خانه‌های خالی و خرید و فروش خودرو همچنان بلاتکلیف مانده است. چرا؟

#بورس_ترس

شیری از شیراز:

متاسفانه مسؤولان بورس کشور، مردم را از ورود به بورس به بهانه کاهش قیمت سهام می‌ترسانند و مانع ورود مردم به بورس می‌شوند و به نظر می‌رسد علاقه‌ای به جمع‌آوری نقدینگی در این بازار ندارند.

#سهام_عدالت

خلیلی از تهران:

چه زمانی سهام عدالت آزاد می‌شود و مردم می‌توانند این سهام را خرید و فروش کنند؟ همچنان منتظر پاسخگویی مسؤولان هستیم.

#خودرو_بلاتکلیفی

شبانی از اردبیل:

پیش فروش خودرو توسط خودروسازان بدون قیمت قطعی باعث بلاتکلیفی خریداران شده و این موضوع باعث شایعه گرانی خودرو می‌شود.

#خودروسازان

حسامی از مشهد:

خودروسازان درحالی همچنان پیش فروش یکساله خودرو را انجام می‌دهند که هنوز معوقات سال ۹۶ را به مشتریان خود تحویل نداده‌اند.

جوابیه

در پی درج پیامی در روز دوشنبه ۱۳۹۸/۱۱/۰۷ با عنوان «آسیب رساندن سنگفرش میدان بهارستان به خودروها» رئیس روابط عمومی شهرداری منطقه ۱۲ تهران با ارسال نمابری اعلام کرد: با توجه به تردد زیاد عابران پیاده در طول ضلع جنوبی میدان برای دسترسی به محوطه میدان، طرح آرام‌سازی محیطی با اجرای سنگ کیوبیک، نوروز سال ۹۶ در دستور کار منطقه ۱۲ قرار گرفت. در این طرح کلیه وسایل نقلیه به محض ورود به میدان با کاهش اجباری سرعت خود باعث بالا رفتن ایمنی تردد عابران پیاده می‌شوند.

در پی نمایش جهانی فیلم «فورد در برابر فراری» با پنج نمونه از خودروهای خاصی آشنا شوید که کرول شلبی طراحی کرده بود

۵ شاهکار مهندس شلبی

کرول شلبی در کنار یکی از مدل‌های فورد ماستنگ

معید حمیدی

دانش

طی بیش از صد سال حضور وسیله نقلیه‌ای به نام «خودرو» مهندسان متعددی در این صنعت تاثیرگذار بوده‌اند. از کارل بنز که به نوعی نخستین خودروی مجهز به پیشرانه درون‌سوز را اختراع کرد یا هنری فورد که نخستین خودروی تولید انبوه دنیا (فورد تی مدل) را روانه بازار جهانی کرد گرفته تا افراد دیگری مثل اتوره بوگاتی (موسس کمپانی بوگاتی)، انزو فراری (موسس کمپانی فراری و یکی از تاثیرگذارترین افراد در صنعت خودروهای اسپرت)، فروچیو لامبورگینی، مارچلو گاندینی (طراح مشهور ایتالیایی و خالق خودروهایی مثل لامبورگینی میورا)، ایلان ماسك (موسس کمپانی نوپای تسلا)، کریس بنگل (مدیر اسبق دپارتمان طراحی ب‌ام‌و که به عنوان یکی از تاثیرگذارترین طراحان قرن شناخته می‌شود) و... از جمله طراحانی هستند که گام‌های بزرگی در تاریخ صنعت خودرو برداشته‌اند.

اما در این بین «کرول هال شِلبی»، طراح، مهندس، راننده مسابقات و نویسنده اهل آمریکا که در سال ۱۳۰۲/ ۱۹۲۳ به دنیا آمد و در سال ۱۳۹۱/ ۲۰۱۲ در ۸۹ سالگی از دنیا رفت را به هیچ وجه نباید از یاد برد. او خالق بسیاری از رویایی‌ترین خودروهای اسپرت دنیا بود و هنوز هم قرار گرفتن پسوند «شلبی» در کنار نام هر خودرویی، موجب ایجاد هیجان و ترشح بیش از اندازه آدرنالین می‌شود!

فیلمی به یاد شلبی

اخیرا فیلم سینمایی تحت عنوان «فورد علیه فراری» اکران شده که می‌توانید از وبگاه‌های ایرانی و مورد تایید نهادهای داخلی نیز دانلود و تماشا کنید. این فیلم ماجرای یك کشمکش بسیار جذاب و دیدنی بین فورد و فراری را روایت می‌کند که در دهه ۶۰ میلادی شکل گرفت. در آن زمان فورد علاقه وافری به قهرمانی در مسابقات ۲۴ ساعته لمان داشت، اما این فراری بود که در این مسابقات یکه‌تازی می‌کرد. اما پس از مدتی فراری تصمیم به فروش کمپانی به فورد گرفت که با توجه به یك درخواست غیرمنطقی از سوی فورد، انزو فراری فقید این معامله را به هم می‌زند. در نتیجه هنری فورد دوم تصمیم می‌گیرد با تشکیل تیمی با مدیریت «کرول شلبی» و همکاری «کن مایلز» راننده حرفه‌ای اهل بریتانیا، خودرویی برای شکست فراری در این مسابقه طراحی کند. با این که فورد در این مسیر تلاش خاصی می‌کند این فیلم با اتفاق ویژه‌ای به پایان می‌رسد که پیشنهاد می‌کنم خودتان ببینید و از تماشایش لذت ببرید.

در ادامه با پنج نمونه از بهترین خودروهایی که کرول شلبی طراحی و به دنیای خودرو معرفی کرد آشنا می‌شوید.

شلبی کبرا

شاید بتوان این محصول را مهم‌ترین خودرویی که کرول شلبی فقید در طول زندگی خود خلق کرد بدانیم. کبرا در ابتدا یك رودستر دو نفره اسپرت از کمپانی اِی‌سی (AC) بریتانیایی بود که تحت عنوان «اِی سی اِی سی ای» شناخته می‌شد و از سال ۱۳۲۴/ ۱۹۵۳ روی خط تولید این خودروساز قرار داشت. اما در سال ۱۳۴۰/ ۱۹۶۱ کرول شلبی با یك موقعیت بسیار خوب مواجه شد. در آن سال کمپانی اِی‌سی شرکت سازنده پیشرانه‌های این خودرو را از دست داد و به همین خاطر تولید این محصول رو به تعطیلی می‌رفت. اما شلبی با زیرکی فراوان از این کمپانی خواست به تولید شاسی و بدنه این خودرو ادامه دهد و پیشنهاد تأمین موتور توسعه‌یافته از سوی خودش که بر پایه هشت سیلندرهای فورد بود را به ای سی داد. در نتیجه این قرارداد بین شلبی و کمپانی مذکور شکل گرفت و محصولی تحت عنوان «شلبی کبرا» متولد شد.

این خودرو یك سال بعد در نمایشگاه خودروی نیویورك در معرض نمایش قرار گرفت و سال‌هاست به‌عنوان یکی از ماندگارترین خودروهای اسپرت دنیا در تاریخچه صنعت خودرو می‌درخشد. شلبی کبرا یا اِی‌سی کبرا از سال ۱۳۴۱ تا ۱۳۴۶/ ۱۹۶۲ تا ۱۹۶۷ در سه مرحله متفاوت تولید شد و طی این سال‌ها پیشرانه‌های چهار تا هفت لیتری ۸ سیلندر خورجینی روی آن قرار می‌گرفت. اما در این بین کبرا ۴۲۷ محصولی بود که بر پایه ای سی کبرا مارك ۳ شکل گرفت و با همکاری فورد طراحی و در نمایشگاه دیترویت رونمایی شد. این محصول از پیشرانه وی۸ با حجم ۴۲۷ اینچ مکعبی (۷ لیتری) با کاربراتور هالی چهار دهنه ۷۸۰ سی‌اف‌ام بهره می‌برد و قادر به تولید ۴۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتن متر گشتاور بود.

فورد شلبی جی‌تی۳۵۰ ماستنگ

پس از موفقیت کرول شلبی در به ثمر رساندن پروژه جی‌تی۴۰ و موفقیت مثال زدنی این خودرو در مسابقه لمان، فورد از او خواست در توسعه نسخه‌ای خاص از محصول اسپرت جدیدش یعنی ماستنگ (یا موستانگ) نقش داشته باشد. در واقع فورد ماستنگ اولین خودروی کلاس «پانی کار» فورد بود که در سال ۱۳۴۳/ ۱۹۶۴ متولد شد و تا این لحظه هنوز هم روی خط تولید این خودروساز قرار دارد و این کوپه اسپرت جذاب، به نسخه خاصی نیاز داشت که آدرنالین خریداران را به سقف برساند. در نتیجه در سال ۱۳۴۴/ ۱۹۶۵ ماستنگ شلبی جی‌تی۳۵۰ روی خط تولید فورد قرار گرفت. این خودرو از نظر ظاهر، شباهت زیادی به نسخه ساده ماستنگ داشت اما کرول شلبی برای جی‌تی۳۵۰ تکرار نشدنی از بدنه‌ای سبك‌تر، اکسل عقب ارتقا یافته و جدید، موتوری بزرگ‌تر و سیستم تعلیق متفاوت بهره گرفت تا از ماستنگ، یك خودروی مسابقه‌ای خیابانی خلق کند. ماستنگ‌های شلبی ۶۵ و ۶۶ از موتور ۲۸۹ اینچ مکعبی محبوب شلبی با ۳۰۶ اسب بخار قدرت (کاربراتور ۷۱۵ سی اف ام‌هالی) بهره می‌بردند.

داج شلبی اُمنی جی ال اچ اس

بله، درست خواندید! داج! کرول شلبی در دهه ۱۳۶۰/ ۱۹۸۰ یك هاچ‌بك تند و تیز دیفرانسیل جلو برای داج دست و پا کرد که کمتر در بین اهالی خودرو شناخته شده است. این محصول که بر پایه داج اُمنی (تولید از ۱۳۵۷ تا ۱۳۶۹/ ۱۹۷۸ تا ۱۹۹۰) شکل گرفت و دو نسخه سه‌در و پنج‌در داشت، به سفارش «لی لاکوکا» مدیر آن زمان کرایسلر (کمپانی مادر داج) که در دهه ۶۰ میلادی با کرول شلبی همکاری داشت طراحی و توسعه یافت و از سال ۱۳۶۵/ ۱۹۸۶ تا یك سال بعد تولید شد. فقط ۵۰۰ دستگاه از داج شلبی اُمنی جی ال اچ اس یا به بیان دیگر «شلبی جی‌ال‌اچ‌اس» که پسوند نام آن در واقع حروف اختصاری شعار «بیش از حد راه میره!» بود به تولید رسید که هر کدام از آنها شماره سریال اختصاصی‌شان روی یك پلاك که روی داشبورد نصب شده، نوشته شده بود. البته لازم به ذکر است که دو سال پیش از این، داج اُمنی جی ال اچ روانه بازار شد اما نسخه توربویی که شلبی در سال ۱۳۶۵/ ۱۹۸۶ توسعه داد چیز دیگری بود! این خودرو از پیشرانه چهار سیلندر ۲/۲ لیتری توربو بهره می‌برد که در نسخه اتمسفریك ۱۱۰ اسب بخار قدرت داشت و شتاب صفر تا صد ۸/۷ ثانیه‌ای را برای اُمنی فراهم می‌کرد. اما نسخه توربوی این خودرو که در سال ۱۳۶۵/ ۱۹۸۶ توسط شلبی توسعه یافت، توانی معادل ۱۷۵ اسب بخار و ۲۳۷ نیوتن متر گشتاور داشت که شتاب صفر تا صد ۶/۵ ثانیه‌ای را برای این خودرو به ارمغان می‌آورد و حداکثر سرعت آن نیز ۲۱۷ کیلومتر بر ساعت اعلام شده بود.

فورد جی‌تی ۴۰

این همان خودرویی بود که فیلم مذکور در موردش ساخته شد! همانطور که گفتیم، پس از این که پیشنهاد خرید فراری از جانب فورد بنا به دلایلی از سوی انزو فراری فقید رد می‌شود، آمریکایی‌ها (هنری فورد دوم) کرول شلبی را مامور می‌کنند تا با صرف هزینه‌ای هنگفت خودرو را آماده کند که در مسابقات لمان سریع‌ترین باشد. در نتیجه پس از کشمکش‌های فراوان و اعمال تغییرات متفاوت در شاسی، موتور (جایگزینی با یك پیشرانه جان‌سخت‌تر و قدرتمندتر)، ترمزها، آیرودینامیك بدنه و... خودروی مسابقه‌ای قبلی، جی‌تی۴۰ شکل گرفت. این خودرو در آن سال توانست مقام اول تا سوم مسابقه لمان را به دست آورد و این موفقیت در سال‌های بعد هم تکرار شد. البته لازم به ذکر است که توسعه این خودرو بدون زحمات و تلاش راننده بریتانیایی، کن مایلز فقید که متاسفانه در مسیر ارتقای هرچه بیشتر این خودرو جان خود را از دست می‌دهد، میسر نبود.

شلبی دِیتونا

دیتونا یك خودروی مسابقه‌ای توسعه‌یافته بر پایه شلبی کبرای افسانه‌ای بود که از ۱۳۴۳ تا ۱۳۴۴/ ۱۹۶۴ تا ۱۹۶۵ تعداد شش دستگاه از آن تولید شد. این خودرو از شاسی، تعلیق، سیستم انتقال قدرت و موارد مشترك زیادی با شلبی کبرا بهره می‌برد و تنها بدنه این خودرو تفاوت فاحشی با برادر پیرترش داشت.

از دیتونا به عنوان یکی از زیباترین خودروهای مسابقه‌ای دنیا یاد می‌شود که در آن سال‌ها توانست به عنوان نخستین خودروی آمریکایی، مقام اول مسابقات خودروهای جی‌تی را که از سال ۱۳۲۲ تا ۱۳۷۱/ ۱۹۵۳ تا ۱۹۹۲ برگزار شد به دست آورد. همچنین این خودرو در لمان، سِبرینگ، دایتونا، مونزا و نوربرگرینگ هم افتخاراتی را از آن خود کرد. دِیتونا پیشرانه هشت سیلندر خورجینی ۴/۷ لیتری (۲۸۹ اینچ مکعبی) داشت. دیتونا با این که خودروی فوق‌العاده جذاب و موفقی بود اما همیشه در سایه شهرت برادرش شلبی کبرا باقی ماند و نتوانست به اندازه این خودرو مشهور شود.