

# از قورباغه دوست داشتنی تا قرقی خودروها!

در سالروز توقف خط تولید پیکان

از چند خودروی خاطره انگیز گفته‌ایم



آخرین پیکان

در سالروز توقف خط تولید پیکان از چند خودروی نوستالژیکی گفته‌ایم که خاطراتشان از ذهن ایرانی‌ها پاک نخواهد شد. روزهای پایانی اردیبهشت سال ۸۴ مانی بود که صنعت خودروسازی ایران با فرزند برومندش یعنی پیکان که البته حرف و حدیث‌هایی هم پشت سرش بود، برای همیشه خدا حافظی کرد. پیکان که سال‌ها محصول بی‌رقیب بازار خودروسازی ایران بود، در طول عمر خود ماجراهایی پر فراز و نشیبی را پشت سر گذاشت که سرانجام در بیست و پنجمین روز از اردیبهشت ۱۵ سال پیش به توقف خط تولیدش منتهی شد. در این پرونده سعی کرده‌ایم در کنار یاد کردن از این خودروی معروف، از چند نمونه خودروی خاطره‌ساز دیگر هم یاد کنیم. خودروهایی که قطعاً با یکی یا همه‌ان‌ها خاطره داریم.

پرونده



## پیکان همسفر مبور شهر و جاده

اوایل دهه ۴۰ بین شرکت «ایران ناسیونال» و «گروه صنعتی روتس» انگلیس که در حال ور شکستگی بود، قرار داد تولید پیکان بسته و تولید این خودرو پس از یک دهه تولید در آن کشور، در ایران هم شروع شد. بازرترین ویژگی پیکان که تقریباً در جهان بی نظیر است، بازه ۴۰ ساله تولیدش است. از پیکان در همان روزهای اول حضورش در ایران به عنوان یک خودروی سخت و محکم یاد می‌شد، خودرویی که بدنه‌اش مانند بدنه رنو ژوژیان، ضعیف نبود و قدرت موتور بالاتری داشت. به همین دلیل پیکان بهترین خودرو برای سفر جاده‌ای محسوب می‌شد و بازار خرید و فروش آن در تابستان‌ها داغ‌تر بود. استهلاک کم، در دسترس بودن و قیمت پایین قطعات یدکی آن، باعث شد که این خودرو گزینه مناسبی برای تاکسی‌ها محسوب شود و به تناسب هر شهر ایران، رنگ‌شان متفاوت بود؛ نارنجی، سبز، آبی و... رنگ‌هایی که این روزها جای‌شان در خیابان‌ها خالی است. پیکان مدل‌های مختلفی داشت: کار لوکس، دو لوکس، جوانان، استیشن، کار، وانت، خودکار، تاکسی و این اواخر سپر جوشن. پیکان استیشن یکی از مدل‌های معروف این خودرو بود که به جرئت می‌توان گفت تنها خودرویی در کلاس استیشن بود که در طول حیات صدساله صنعت خودرو در ایران مورد استقبال خانواده‌های ایرانی قرار گرفت. استیشن مخصوص خانواده‌های پرجمعیت و البته سرویس مدارس بود. در روز ۲۵ اردیبهشت سال ۸۴ پس از گذشت ۳۸ سال و تولید دو میلیون و ۲۹۵ هزار دستگاه، تولید پیکان متوقف و آخرین پیکان تولیدی به موزه

فرستاده شد. پس از آن تلاش‌های فراوانی برای ساخت یک خودروی جایگزین انجام شد.

از جمله ال ۹۰، چری کیو کیو ۶، طرح ای پی (که منجر به خلق پژو ۲۰۶ صندوق دار شد)، پژوروا، خودرویی بر اساس پلتفرم پژو ۴۰۵ که البته طرح‌های مذکور یا ناکام ماند یا قیمت آن‌ها گران تمام شد. درباره حذف پیکان روایات مختلفی وجود دارد، برخی می‌گویند پیکان رفت تا جایی‌که بعد از ۹۰ باز شود و برخی نیز تأکید می‌کنند که مصرف سوخت و آلایندگی بالا و همچنین نداشتن امکانات،

دلایل اصلی رفتن پیکان محسوب می‌شود. این در حالی است که برخی کارشناسان خودرو هنوز هم از رفتن پیکان گله می‌کنند و معتقدند تولید این خودرو باید ادامه می‌یافت. استدلال آن‌ها این است که با رفتن پیکان، نه تنها صنعت کشور سرمایه‌ای ملی را از دست داد، بلکه خودروسازی نیز به لحاظ مالی بسیار متضرر شد زیرا هیچ خودرو ساز دیگری نتوانست جایگزین مناسبی برای پیکان بیاورد.



## فولکس واگن قورباغه دوست داشتنی

امکان‌نادر دیک عکس از خیابان‌های ایران در دهه ۴۰ پیدا کنید که در آن یک دستگاه فولکس واگن (بیتل یا قورباغه‌ای) دیده نشود! چرا که فروش فولکس در ایران (و در سطح جهانی) در این دوران به قدری زیاد بود که قشرهای مختلف از متوسط گرفته تا ثروتمند، احتمالاً یک دستگاه از آن را در خانه داشتند. دوام و استحکام بالا در کنار عملکرد دینی بسیار خوب در شرایط آب و هوایی ایران سبب شد تا به امروز هم تعداد قابل توجهی فولکس واگن در ایران باقی بماند. یکی از اولین خودروهایی که هر عشق ماشینی برای مدتی اسیر آن می‌شد، فولکس واگن بود. این خودرو برای ۶۵ سال بدون وقفه تولید شد و میلیون‌ها نفر در سراسر جهان نخستین رانندگی خود را در دهه‌های ۳۰، ۴۰ و ۵۰ میلادی با آن تجربه کردند. فولکس بیتل یا همان فولکس قورباغه‌ای معروف در ایران

هم محبوبیت بسیار زیادی داشت. حتی ون‌های خوش رنگ فولکس که امروزه از آن‌ها به عنوان کافه و دکه‌غذاخوری سیار استفاده می‌کنند هم از نسل همان خاطره‌سازها هستند. فولکس آن قدر دوست‌داشتنی بود (و هنوز هم هست) که در بسیاری از فیلم‌های جهان هم نقش کلیدی داشته است و مهم‌ترین آن‌ها «هری» محصول دیزنی است. ماجرای یک فولکس بیتل مسابقه که در ک و شعور دارد یا در سری فیلم‌های «ترنسفورمرز» که یکی از شخصیت‌های اصلی آن فولکس واگن است. جالب است بدانیم هیچ خودرویی به اندازه فولکس حاشیه و حتی افسانه نداشته است. از موتورش که برعکس همه سواری‌ها در عقب خودروست گرفته تا این شایعه که اگر لاستیک‌هایش را در بیاوریم، می‌تواند روی ریل قطار حرکت کند! تولید فولکس تا سال ۲۰۰۳ در مکزیک ادامه داشت



## رنو ۵ ابر خودروی فسقلی



برای حرکت در جاده‌ها و حتی خیابان‌های سربالایی بر خور دار نباشد، به همین دلیل خانواده‌هایی که از وضع مالی مناسب‌تری برخوردار بودند پیکان را به ژیان ترجیح می‌دادند. البته یکی از ویژگی‌های مثبت ژیان، سیستم تعلیق منحصر به فرد این خودرو در مقایسه با فناوری روز آن زمان بود. به دلیل استفاده از همین سیستم، سواری ژیان در موانع و دست‌اندازها تا حد زیادی نرم و راحت بود و از تکانه‌های شدید خودرو در مسیرهای ناهموار خبری نبود؛ ویژگی جالبی که البته در پیکان تولیدی آن زمان وجود نداشت. از دیگر قابلیت‌های ژیان می‌توان به بخاری سرخودی که هوای گرم موتور را به داخل اتاق می‌فرستاد اشاره کرد یا دنده‌ای که مانند گلنگدن اسلحه، جلو و عقب می‌رفت، همچنین سقف تاشوی برزنتی و قابلیت درآوردن صندلی‌ها و استفاده به عنوان نیمکت. تولید این خودروی جمع و جور در ایران پس از سال ۵۷ به تدریج متوقف شد و شرکت سایپا، رنو ۵ و سپس پراید را جایگزین آن کرد. البته محبوبیت ژیان برای دهه شصتی‌ها به «قرقی» بازمی‌گردد؛ خودروی معروف سریال «چاق و لاغر» که بدون راننده حرکت می‌کرد و گاهی حرف شنوی نداشت!

«سلام. من رنو ۵ هستم، مردم مرا ابر خودرو هم صدا می‌زنند؛» این جمله‌ای بود که در یکی از تبلیغات رنو ۵ گفته می‌شد و به اندازه خود رنو ۵ خلاقانه و نوآورانه بود. این هاچ‌بک کوچک و دوست‌داشتنی فرانسوی که از سال ۱۹۷۲ روی خط تولید رنو فرانسه قرار گرفت، از دهه ۵۰ شمسی در بازار کشور مان حضور داشت و تاوجه به قیمت پایین، چهره جالب و ابعاد جمع و جورش، از محبوب‌ترین خودروهای تاریخ بازار ایران محسوب می‌شود. رنو ۵ ایرانیان را با خودروهای شهری اقتصادی مدرن آشنا کرد و با قطع واردات خودرو و رسیدن به دهه ۶۰ و مشکلات اقتصادی دوران جنگ تحمیلی بود که ایرانیان قدر آن را دانستند و در دهه ۷۰ هم محبوبیت خود را حفظ کرد. رنو ۵ به ویژه در دهه ابتدایی حضورش در ایران، یک خودروی لاکچری و با کلاس بود و از بهترین جایزه‌های بانک‌ها و فروشگاه‌های بزرگ حساب می‌شد. اما این خودرو بیش از آن که محبوب باشد، به معنای واقعی مقرون به صرفه، سرگرم‌کننده، همه‌کاره و مناسب برای هر گونه استفاده کاربرانش بود. این خودرو در بازار ایران نخست توسط شرکت خودروسازی سایپا مونتاژ می‌شد که پس از مدتی و در سال ۷۶ پارس خودرو این خط را خرید و تولید رنو ۵ را با انجام تغییراتی و با نام سپند ادامه داد. پس از آن هم نوبت سپند ۲ و سپند جوانان بود که با اعمال تغییراتی اندک با اسامی جدید به بازار خودرویی ایران عرضه شدند. همچنین پارس خودرو در سال ۸۰ با استفاده از بدنه رنو ۵ و موتور پراید، خودروی رنو PK را تولید کرد. از اواسط سال ۸۵ تولید این خودرو در ایران متوقف و با نیوبی کی نیز یک سال بعد در سال ۸۶ متوقف شد. هم‌اکنون این خودرو یکی از گزینه‌های مناسب برای افرادی است که به تازگی گواهی نامه رانندگی دریافت کرده‌اند، البته اگر در آن جاشوند!

و سرانجام با عرضه بیش از ۲۵ میلیون دستگاه به تولید این مدل پایان داده شد. این میزان بیشترین رقم تولید خودرو در جهان است. اگر بخواهیم به راز ماندگاری و محبوبیت این خودرو در طول سال‌های ببریم باید به کیفیت بالا و عمر طولانی آن اشاره کنیم، مزیتی که برای ایرانیان از هر موضوع دیگری با اهمیت‌تر است!



ZENDEGI - SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان

چهارشنبه ۲۴ اردیبهشت ۱۳۹۹

۱۹ رمضان ۱۴۴۱ • ۱۳ می ۲۰۲۰

شماره ۲۰۳۸

۱۵۹۸

توصیه‌های جدید

سازمان جهانی بهداشت در باره

نحوه ضد عفونی لباس‌ها

۲

خانواده، پروبال انسان‌ها برای

رسیدن به اهداف

همین تشبیه در کلام امام علی(ع) کافی است

تاجیگاه خانه، خانواده و خویشان را به نیکی

برای مار و شن سازد

۳

فر فرقه قصه «خاله پیرزن

بیدار شو!» برای کودکان

۴

## پیکان، یکی از اعضای

## خانواده‌های ایرانی!

خاطره‌بازی با خودروی خاطره‌ساز

نسل‌ها که سرزنده‌های لوکس آن

با صدف و عقرب خشک شده

از یادها نمی‌رود

علیرضا کاردار | روزنامه نگار

برای ما ایرانی‌ها پیکان فراتر از یک خودرو و عضوی از خانواده‌ماست، حتی یک اسطوره است! هر کدام از ما با پیکان خاطره‌ها داریم. از هل دادن هایش در زمستان تا گرمای جانفرسای تابستانش. آنتنی که آن طرف کاپوت بود و برای بالا و پایین دادنش باید پیاده می‌شدیم یا ترمز دستی‌اش که زیر صندلی بود. آیینه بغل‌هایی که حکم تجملات داشت و یک راننده واقعی نیازی به آن‌ها نداشت و دکمه برف پاک‌کن که راننده باید تنظیم می‌کرد کجا آن را خاموش کند تا جلوی دیدش از حرکت نایستد. دستگیره‌های شیشه بالا بری که از جادر می‌آمدند تا بچه‌ها و مسافرها با آن بازی نکنند. دسته کلیدش که برای هر قسمت یک کلید مخصوص داشت، سوئیچ، در راننده، در داشبورد، در باک بنزین، قفل فرمان، در صندوق عقب و... حتی کلید آنتن را بدو! سرزنده‌های لوکس با صدف و عقرب خشک شده، روکش جلوداشبورد و خود داشبورد هم دنیایی بود. سایه بان شیشه جلو، پرده شیشه عقب، پنکه سمت راننده و لیوان سمت شاگرد برای ظله‌های گرم سال. پوسترهای بازیگران و کارت‌پستال‌های تودوزی در ها، آویزهای آیینه وسط که از عکس بچه راننده در آن بود تا بگیر و این اواخر سی‌دی و کارت تلفن سوخته. یادش به خیر ظرفیت بالاایش که دست کمی از مینی بوس نداشت، به ویژه مدل استیشن. تاکسی‌اش که محشر بود، به جز راننده، دو نفر جلو و چهار نفر عقب بدون هیچ ناراحتی و غرولندی می‌نشستند. تازه صاحب تاکسی برای تقویت صندلی‌ها میله‌ای پشت‌شان جوش می‌داد تا مسافران با خیال راحت تکیه بدهند. تاکسی‌هایی که آپشن اضافه داشتند محبوب‌تر بودند، یعنی بالش‌ی بین صندلی راننده و شاگرد برای نشستن مسافر دوم در جلو! چندین نسل از ایرانیان با پیکان گواهی نامه گرفتند، وقتی شش نفر می‌نشستند و از بس خودرو سگین شده بود، تکان نمی‌خورد و افسر ردشان می‌کرد! پیکان عامل اصلی صاحب خودرو شدن بسیاری از ایرانیان بود. کمتر خانواده‌ای بود که برای مدتی یک دستگاه پیکان نداشته باشد و حساب زوج‌هایی که به پیکان گل‌زند و به خانه بخت رفته‌اند را هم کسی نمی‌داند.

پیکان یکی از نمادهای زمانه ماست. حتی وقتی که غرب زده شد و روی سقف اش کولر آبی گذاشتند، شیشه‌هایش را برقی کردند و دنده‌اش را اتومات! با پیکان شوخی نکنیم، او هنوز عضوی پیری از خانواده ایرانی‌هاست.