

بیمارستان کلاسیک‌های چند میلیاردی

گزارشی از حضور در یک تعمیرگاه بازسازی خودروهای کلاسیک خارجی از بنزهای قدیمی گرفته تا بی ام و ۲۰۰۲ و ... که این روزها حداقل ۳ یا ۴ میلیارد قیمت دارند

ZENDEGI - SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان

شنبه ۱۰ مهر ۱۴۰۰
۲۵ مهر ۱۴۴۲ ۱۲ آکتبر ۲۰۲۱
شماره ۲۰۷۶۷

۱۹۸۷

خودروی شوماخر ایران هم

این جاست

حمیدرضا بین حرف‌هایش به خودروی بی ام و ۲۰۰۲ که هم اکنون مشغول تعمیرش هستند، اشاره می‌کند.

این خودرو متعلق به بیوک جدیری ملقب به شوماخر ایران

است. مرد باتجربه و پایه سن گذشته‌ای که از

نوجوانی شرکت در مسابقات اتومبیلرانی

را شروع کرده و دهه‌های زیادی از

زندگی‌اش مسابقه داده است. او درباره

همین بی ام و ۲۰۰۲ خودش که سال‌هاست

آن را دارد، پیش از این در گفت‌وگویی اظهار کرده

بود: «این بام و ۲۰۰۲ دیگر به نماد من تبدیل شده است. وجب

به وجبش را می‌شناسم و زمانی که دیگر در این عرصه نباشم این خودرو و تمام کاپ‌هایم را تقدیم موزه خواهم کرد.

این بام‌و برای من چیز دیگری است. پس از تجربه ۳۰۰ مسابقه و کسب

بیش از ۱۰۰ کاپ همچنان بدون رنگ باقی مانده است». حمیدرضا

درباره حضور خودروهای کلاسیک در مسابقات اتومبیلرانی می‌گوید:

«الان به دلیل مصرف بالا و گران بودن لوازم، شرکت این خودروهای

قدیمی در مسابقه اتومبیلرانی توجیهی ندارد. بیشتر خودروهای

سبک برای مسابقات استفاده می‌شود. آلیاژ پیستون به درد این کار

می‌خورد البته در بعضی مسابقات همین اتاق‌های کلاسیک را با موتور

جدید استفاده می‌کنند. من خودم الان علاقه‌ای به شرکت در مسابقه

ندارم. زمانی دوست داشتم خودروی مورد علاقه خودم را برای مسابقه

بسازم اما آن قدر گرفتاری و مشغولیت دارم که دیگر وقت فکر کردن به

آن را ندارم.»

این خودروها مشکل

معاینه فنی ندارند

حضور خودروهایی که از دل تاریخ آمده‌اند در خیابان‌ها و در بین سایر

خودروها می‌تواند مشکلات خودش را داشته باشد. حمیدرضا در

این باره می‌گوید: «ممکن است برای استفاده از آن‌ها در تابستان و در

ترافیک‌های سنگین مشکلاتی وجود داشته باشد. بعضی‌شان طول

و عرض بلندتری نسبت به خودروهای امروزی دارند که کمی مهارت

بیشتری در رانندگی می‌خواهد. البته اگر خودرو سالم باشد از کولر

هم می‌شود استفاده کرد. خود من به طور روزمره از این خودروها

استفاده می‌کنم و خیلی هم لذت می‌برم. باید عشق سوار شدن آن‌ها

را داشته باشید تا بپندارید از چه لذتی حرف می‌زنم. کلا بنز استهلاک و

خرابی‌اش کمتر است. بی ام و کمی سخت‌تر است چون مکانیکش کمتر

است. خودروهای آمریکایی هم به دلیل تعداد زیاد سیلندر در دسرهای

خودشان را دارند چون حرارت‌شان بیشتر است. خودروهای بنز از دهه

۸۰ به بعد انژکتوری هستند و از این نظر با خودروهای روز تفاوت زیادی

ندارند. این خودروها از نظر معاینه فنی مانند بقیه مجوز می‌گیرند البته

به شرطی که دوز آن‌ها نباشند. البته با توجه به این که معمولاً بالای ۴۰ سال

و تا حدود ۵۵ سال از قدمت‌شان می‌گذرد، ملاحظات خاص خودشان

را دارند.»

تا چند سال پیش معمولاً افراد بالای ۵۰ سال خودروی کلاسیک

خارجی داشتند اما در سال‌های اخیر توجه بسیاری به این خودروها

شده است و افراد خاصی این خودروها را خریداری کرده‌اند که البته

طبیعتاً قشر پولدار هستند چون قیمت هر کدام حدود ۳ تا ۴ میلیارد تومان است و مثلاً یک قطعه سپر آن ممکن است حدود ۸۰ میلیون تومان هزینه داشته باشد؛ البته این افراد هم می‌توانند خودروهای روزهو

گران قیمت سوار شوند اما به خاطر عشق و علاقه خاص‌شان به سمت این

خودروها می‌آیند. «حین عکاسی ما، جوانی با خودروی بنز کلاسیک

جلوی تعمیرگاه می‌ایستد. چند دقیقه‌ای با او هم کلام می‌شوم. اسمش

کامیار است و فقط ۲۳ سال دارد. او به بنز کلاسیکش اشاره می‌کند و

می‌گوید: «این اتومبیل را سال ۹۸ حدود ۸۰ میلیون تومان بایش هزینه

کردم و باز سازی شد. الان هم ماهی دوسه بار نهایتاً بیرون می‌آورم و تا

حالا فقط یک بار با آن جاده رفته‌ام. این یک علاقه است دیگر و شاید هر

کسی در کش نکند. چند بار هم با آن تصادف کرده‌ام. (با خنده) پس از

یکی از تصادف‌ها به آقا حمیدرضا گفتم دوسه کیلو از رنگ خودرویم کنار

بگذارم چون احتمالاً باز لازم می‌شود!»



محمدعلی محمدپور | روزنامه نگار

پرونده

از روشنای آفتاب بعد از ظهر که به فضای نه چندان پرنور سوله تعمیرگاه پا می‌گذاریم، انگار حداقل به چند دهه قبل

باز گشته‌ایم. مثلاً به دهه ۷۰ یا ۸۰ میلادی. ما که

همین چند دقیقه پیش خودروی پرایدی را که

سوارش بودیم، کنار یک پژو ۲۰۷ پارک کردیم، حالا چشم‌مان به یک «پونتیاک ام» قرمز رنگ،

یک بی ام و ۲۰۰۲ و دوسه مدل مختلف بنز باز

شده است. دیدن این پونتیاک آدم را یاد تعقیب و

گریزهای فیلم «اسموکی ویندی» در حین اسکورت

کامیون حمل قاجاق می‌اندازد و ناخودآگاه صدای

گاز دادن آن پونتیاک نقره‌ای فیلم 1978 Driver که

قطعا از خیلی سینما دویستان دلبری کرده است،

نوی سر آدم پخش می‌شود. کمی جلوتر چند بنز

قدیمی قرار گرفته‌اند که کارهای صافکاری و ترمیم

بدنه رویشان انجام می‌شود. به یکی از بنزها که

معلوم است مدت‌ها توی آفتاب زمین گیر بوده

و بدنه‌اش حسابی پوسیده، اشاره می‌کنم و حمیدرضا می‌گوید این خودرو بیشتر

از ۱۰ سال خوابیده و کارکرده است. حالا که چند سالی است دوباره اقبال

به خودروهای کلاسیک خارجی در بین قشر مشمول جامعه کل

کرده است، به تعمیرگاه خودروهای کلاسیک

حمیدرضا رفته‌ایم تا با آن چه در کارگاه

متفاوت و جالبش می‌گذرد. بیشتر

آشناشویم.

عکس‌ها: عظیم دهقانی

بازسازی ممکن است بیش از ۲ سال طول بکشد

کمترین حدی که طول بکشد و خیلی

کار نداشته باشد بین ۶ تا ۸ ماه از مرحله

پذیرش تا ترخیص خودرو زمان می‌برد. بعضی

خودروها سال‌ها توی آفتاب و باد

و باران بوده‌اند و پوسیدگی‌های زیادی

دارند که طبیعتاً کار بیشتری می‌برند. خودروهایی هم بوده که ۲ تا ۲٫۵ سال

این جابری انجام بازسازی مانده‌اند. طول کشیدنش دلایل مختلفی دارد.

سخت‌ترین قسمت و طولانی‌ترین

قسمتش صافکاری و نقاشی است.

چون حتی در بین بنزها هم اتاق‌های متنوعی وجود دارد و با بدنه‌های

عجیب و خطوط متفاوت سرو کار داریم بنابراین کار با بدنه ممکن است بیش

از یک سال زمان ببرد. ممکن است رنگ بز نید و قسمتی ایراد داشته باشد

و مجبور شوید دوباره آنجامش دهید. حین بازسازی ممکن است بعضی

قطعات به راحتی پیدا نشوند و باید سفارش دهید در داخل آن را بسازند یا از

خارج کشور برای ما بفرستند. با توجه به محدودیت‌های واردات، آن قسمت

مشکلات خاص خودش را دارد. این وسط معطلی‌هایی هم که پیش می‌آید

باعث می‌شود تعمیر کار به اصطلاح کار از دستش در برود باز دوباره ارتباط

گرفتن با کار کردن روی آن خودرو زمان می‌برد.»



کار متفاوتی بیدروی آن‌ها انجام دهیم. همچنین سفارش آمریکا و اروپا دارد

که این‌ها هم باید یکدیگر فرقی‌هایی دارند. یک خودرو که در کارگاه ما پذیرش

می‌شود برای بازسازی مراحل مختلفی را باید پشت سر بگذارد. ابتدا لوازم

باز، بسته‌بندی و کنار گذاشته می‌شوند. بعد داخل کابین باز می‌شود. اگر

صندلی نیاز به ترمیم یا بازسازی داشته باشد آن را برای کار تشک‌دوزی

می‌فرستیم. قسمت بدنه را هم تا بتوانیم آهن می‌کنیم. رنگ را برمی‌داریم.

ماشین صافکاری می‌شود. زیر کار نقاشی آماده‌ورنگ می‌شود. بعد زیر کاری

و موتور و سایر سروسیس‌های فنی انجام می‌شود و در نهایت آن موقع است که

آماده تحویل می‌شود؛ ولی واقعا به همین سرعتی که گفتم اتفاق نمی‌افتد.

هنرمندان ماهری در ترمیم قطعات

قدیمی داریم



«بازسازی در ایران خیلی تخصصی و خوب انجام

می‌شود حتی می‌توانم بگویم نظیر آن در خارج کشور

خیلی کم پیدا می‌شود. علت شخصی هم دارد. در خیلی

از کشورهای خارجی لوازم به راحتی و وفور پیدا می‌شود.

بنابر این اگر قطعه‌ای مشکل داشته باشد، راحت آن را عوض

می‌کنند اما این جا به علت محدودیت واردات و نبودن

قطعه، مجبور هستیم آن سفارش را تولید کنیم. البته

قطعاتی از گذشته مانده‌اند اما تقریباً تمام شده‌اند و اغلب مجبور به سفارش برای ساخت‌شان هستیم. خدا را شکر در همین شهر

خودمان سازندگان قطعات خودروی خوبی داریم. مثلاً باطمینان می‌گویم بهترین زه‌ساز ایران در شهر

خودمان کار می‌کند. این هنرمند هر قطعه‌ای را که بخواهد، با قیمتی بسیار کمتر از آن چه وارد کردندش

هزینه می‌برد، می‌سازد. زه البته قیمتی ندارد اما چون بسیار حساس است، جابه‌جایی آن حتی به صورت

پروازی هم خیلی دقت می‌خواهد و گران در می‌آید. در نظر بگیرید زه را کاب خودرو حدود ۲ متر طولش

است، این زه اگر حین جابه‌جایی مشکلی برایش بیاید کار بردش را از دست می‌دهد. پایه عنوان

مثال داشبور و شیشه در اصفهان خیلی ماهرانه ساخته یا تعمیر می‌شود. تشک‌دوزهای خیلی خوبی

داریم که صندلی‌های خودروهای کلاسیک را خیلی خوب می‌توانند احیا کنند یا شبیه آن را بسازند.»

از کنار هر خودرو ۳۰ تا

۴۰ نفر نان می‌خورند

حمیدرضا در مجموعه خودش ۱۱ نفر پرسنل

دارد. نقاش، صافکار، پولیش و دیتیلینگ و فنی.

او می‌گوید: «از وقتی تصمیم به بازسازی گرفته

می‌شود تا وقتی فرایند تمام شود حداقل ۳۰ تا ۴۰

نفر از کنار تعمیر آن خودرو نان می‌خورند. شما

حساب کنید از خودروبرری که خودرو را می‌آورد

تحويل تعمیرگاه می‌دهد تا لوازم فروش و وارد کننده

لوازم سازندگان قطعات و رنگ، همه سهمی از این

اتفاق دارند. این جاد تعمیرگاه هم که افراد مختلفی روی یک خودرو

در طول مدتی که این جاست، کار می‌کنند. ضمناً یک نفر

تمام وقت نمی‌تواند روی یک خودرو کار کند چون از آن زده می‌شود. بعضی

خودروها هستند که پیچ به پیچ باید تعویض شوند و ممکن است مدتی گیر یک پیچ

جزئی بمانیم.»

