

کار راه انداز و خاطره ساز!



ماز یا رَحاک-

دیروز ۱۱ نوامبر، سالروز ساخت نخستین موتورسیکلت دنیا بود. یک وسیله نقلیه ساده و نسبتاً ارزان قیمت برای رفت و آمد شهری یا حتی آفرود که در دنیا و ایران، طرفداران بسیاری دارد. وسیله‌ای که همه‌مان حداقل یک‌بار، سواری هیجان‌انگیزش را تجربه کردیم و چه بسا بارها، به کمک خاصیت تر و فرزی‌اش، از ترافیک خودروهای رنگارنگ رد شدیم و به فرودگاه و بیمارستان و قرار کاری‌مان رسیدیم. هرچند متأسفانه در کشورمان، هم به دلیل فراگیری موتورهای پسر و صدايي که ناخودآگاه، راننده‌شان را ترغیب به ویراژ و بوق می‌کردند و هم به دلیل رعایت نکردن قوانین موتورسواری مثل نپوشیدن کلاه کاسکت یا رانندگی در معابر غیرمجاز، بیشتر ایرانی‌ها خاطره ناخوشایندی از موتور دارند و با شنیدن صدایش، احساس ناامنی می‌کنند اما با این همه، دنیای موتور و موتورسواری، هنوز و همچنان طرفداران خاص خودش را دارد، جوری که حتی عده‌ای قادر به خرید خودرو هستند اما باز هم موتورسواری را ترجیح می‌دهند. از آن جا که چه‌بخوایم چه‌نخواهیم، موتورسیکلت، بخش مهمی از تصویر شهر و خیابان‌های ماست و صدای موتور، افکت و آمیانس غالب محیط زندگی‌مان، بد نیست درباره‌اش بیشتر بدانیم. پرونده امروز «زندگی‌سلام» به مرور فهرستی از موتورهای پُرطرفدار و نوستالژیکِ رایج در ایران و یادی از موتورسوارهای به‌یادماندنی سینمای کشورمان اختصاص دارد. با ما همراه باشید.

مرور فیلم‌هایی که در آن ها،

موتور به اندازه بازیگر نقش اول، مهم بود

اشک و لبخند روی موتورسیکلت!

اگر به خاطرات‌مان رجوع کنیم، فیلم‌های زیادی را به یاد می‌آوریم که نقش اول فیلم موتورسوار بود و موتورسیکلت به اندازه خود بازیگر، در فیلم اهمیت و کار کرد داشت.

نگاهی به موتورهای پُرطرفدار و نوستالژیک رایج در ایران

شروع واردات انبوه موتور به کشورمان، به اواخر دهه ۲۰ شمسی برمی‌گردد؛ سال‌هایی که انواع موتورسیکلت‌های انگلیسی، توسط تجار و بازرگانان به ایران وارد می‌شد. موتورهای انگلیسی حدود ۱۰ سال، یکه‌تاز بازار موتورسیکلت ایران بودند اما اواخر دهه ۳۰ شمسی، موتورسیکلت‌های ایتالیایی، آلمانی و پژوهای فرانسوی هم وارد کشورمان شدند. با توجه به کاربری‌های زیاد موتورسیکلت و نیاز به این وسیله نقلیه سبک و راحت، در اواخر دهه ۴۰ شمسی، کم‌کم سر و کله موتورسیکلت‌های ژاپنی مثل «یاماها» در بازار موتورسیکلت ایران پیدا شد. بعد از آن و در دهه ۵۰، هوندا و سوزوکی هم وارد بازار شدند تا دنیای هیجان‌انگیزی برای جوانان ایرانی رقم بخورد. با هم مروری داریم بر برخی موتورهای پرکاربرد و خاطره‌انگیز رایج در ایران.

■ هوندا سی‌جی ۱۲۵؛ پراید موتورسیکلت‌های ایران

موتور هوندا سی‌جی ۱۲۵ پُرطرفدارترین برند موتورسیکلت مورد استفاده در ایران است و اصلاً کبیت در ایران که این موتور را نشناسد؟ البته هونداهایی که این روزها در ایران استفاده می‌شود، طرح هوندا ۱۲۵ است که در ایران با نام کارخانه‌های مونتاژ کننده ایرانی روانه بازار می‌شود. هوندا سی‌جی ۱۲۵ ساخت ژاپن است و از سال ۱۹۷۶ تا ۲۰۰۸ (۱۳۵۴ تا ۱۳۸۶ شمسی) در این کشور تولید می‌شد و کارخانه خارجی این موتور در سال ۱۹۸۵ به برزیل و ترکیه برای تولید مدل W و M منتقل شد. دلیل محبوبیت این موتور در ایران چهار زمانه بودن، ارزان تر بودن نسبت به رقبای دیگر، خرید و فروش راحت، در دسترس بودن لوازم‌یدکی و تعمیر کارو... است. این موتور اوایل انقلاب که به ایران آمد، یک موتورسیکلت لاکچری به حساب می‌آمد ولی با گذشت زمان، موتورسیکلت تمام‌اشار از طلبه و کارمند تا کارگر شد. دیده شده که از این موتورسیکلت، برای بارکشی و حتی حمل یخچال هم استفاده شده است. نوع چراغ گرد ژاپنی هوندا، در ایران بسیار پُرطرفدار است. هرچند این موتور در میزان مرگ و میر ایرانی‌ها هم بدجور تاثیر گذار است. تک چرخ زدن، کار خیلی بدی است ولی این موتور، خوراک تک چرخ بوده و هست. هم اکنون، دامنه قیمت هوندا، بین دومیلیون تا دومیلیون و ۸۰۰ هزار تومان است.



■ همه راضی از «موتور گازی»

این روزها دیگر کمتر در خیابان «موتور گازی» می‌بینیم ولی یک زمانی مردم، چهارپنج نفری هم با این موتور لاغر و ظریف، تردد می‌کردند. موتور گازی، وسیله ای یک درجه پیشرفته‌تر از دوچرخه بود و تنها تفاوتش با دوچرخه، موتوری بود که به آن اضافه شده بود اما جعبه دنده نداشت. موتور گازی نه سرعت موتورسیکلت‌های دنده‌ای را داشت و نه هیکل و ابهتش را. کیلومتر شمارش ۶۰ درجه سرعت را نشان می‌داد که البته حدود ۳۰ درجه‌اش، به قول امروزها حباب بود و هیچ‌کس هیچ وقت نتوانست عقربه به سرعت موتور گازی را به درجه آرمانی ۶۰ برساند. چون عقربه به نزدیکی‌های ۳۰ که می‌رسید، به موتور فشار می‌آمد و هشدار می‌داد که باید کمی آهسته‌تر حرکت کنی. البته همین موتور با همین شرایط، روزگاری عشق نوجوانان بود و در واقع سر آغاز موتورسوار شدن آن‌ها. جالب است بدانید موتور گازی دسته دوم، در روزهای اوجش، فقط کمی بیشتر از یک دوچرخه قیمت داشت. معروف‌ترین مدل موتور گازی، مدل «رکس» بود که مشخصه‌اش، باک پیزی شکل آن بود. شاخصه مشترک این نوع موتورسیکلت، خرابی‌های پیایی‌اش بود و ویژگی مشترک موتور گازی سواران، دست‌های روغنی و سیاه.



■ وسپا؛ موتور دنده‌دستی

وسپا یکی از مشهورترین مدل‌های موتور اسکوتری است که در ایران و جهان، علاقه‌مندان فراوانی داشته و دارد و بسیاری از افراد، خاطره‌های خوشی از این موتور ایتالیایی در ذهن دارند. این موتور آغازگر تجربه مفهومی به نام Scooter بود. یک موتور جمع و جور و مناسب برای سفرهای شهری با طراحی خاص بدنه و چرخ‌های کوچک که پس از عرضه اولیه، ۱۷ میلیون دستگاهش در پنج‌قاره فروش رفت. اوج‌دوران طلایی وسپا در ایران، بین دهه ۵۰ تا ۶۰ میلادی بوده است که این موتور در صنعت فیلم‌سازی آمریکا به کار گرفته‌شد و همین، کمک‌زایدی به رشد تولید آن کرد. آن‌هایی که وسپا را دیده‌اند، می‌دانند که در این موتور، خبری از دنده زیرپا نبود و دنده‌ها روی دسته موتور عوض می‌شد. هم طرز نشستن راننده و هم ترمز پایی وسپا، به نوعی شبیه خودرو بود. زیر زین هم محفظه کوچکی وجود داشت برای لاستیک زاپاس و یک‌سری خرت و پرت‌های اضافه! وسپا البته مصرف بالایی داشت که بعد از سهمیه بندی بنزین، نسلش در ایران کمابیش برچیده شد. جالب است بدانید در طراحی جدید، این موتور بیش از اندازه اسکوتری شده تا جایی که دیگر خبری از قسمت زین و پشت نیست، همین‌طور بد نیست بدانید نسخه‌های لاکچری وسپا، هنوز وارد ایران می‌شود و مثلاً وسپای ۹۴۶ نزدیک به ۶۰ میلیون تومان قیمت دارد.



■ براوو؛ موتور نسل جوان

موتور گازی‌های براوو که بعدها سر و کله‌شان پیدا شد، شیک‌تر و باکلاس‌تر از نسل قبلی بودند. مدتی شرکت «نیرو محرکه»، تولید این موتورها را به عهده داشت و پس از آن شرکت «ایران دوچرخ» وارد میدان شد و «براو» برای نسل جوان، شعار تبلیغاتی تولیدکننده اش بود. هر چند ورود براوو به بازار کشورمان، به دهه ۷۰ شمسی رسید اما از سال ۱۳۶۴ زمزمه‌های حضورش شنیده شده بود. براوو که محصولی از شرکت Piaggio ایتالیا بود، خیلی زود به انواع و اقسام سیدها، زین‌ها، جعبه‌ها و دیگر وسایل جانبی مجهز شد. در واقع براوو نسخه خوشگل شده همان موتور گازی بود و بیشتر طرفدارانش، جوانان و نوجوانان لاکچری بودند. البته این موتور، سرعتش هم زمین تا آسمان با موتور گازی فرق داشت و گاهی می‌شد تا ۶۰-۷۰ کیلومتر بر ساعت با آن راند.



■ تریل؛ جانشین خلف ایژ

تریل هم از آن دسته موتورهایی است که طرفداران موتور سنگین، برایش جان می‌دهند. این موتورها از دسته موتورهای آفرودی (شهری- کوهستانی) هستند. امروزه تمامی شرکت‌های تولید کننده موتورسیکلت‌های تریل، در تلاش برای ارائه امکانات همگام با فناوری به مشتریان خود هستند و مسئله قدرت و شتاب و کیفیت ساخت قطعات، به صورت یک استاندارد درآمده است. موتورهای تریل تولیدی در دنیای امروز، دارای حداقل ۱۲۵ سی‌سی و حداکثر ۷۵۰ سی‌سی حجم موتور هستند. گیربکس این موتورها قدرتی است، در نتیجه توان موتور به قدرت تبدیل می‌شود و همین امر سبب شده که از این موتور برای عبور از جاده‌های سنگلاخ و مسیرهای صعب‌العبور استفاده شود. این موتورها دارای حداقل قدرت ۱۴ اسب بخار و حداکثر ۶۰ اسب بخار هستند. اکنون، دامنه قیمت موتور تریل در کشورمان، بین ۹ تا ۹ میلیون تومان است.



■ ایچ یا ایژ؛ موتور بچه‌های روستا

ایچ یا ایژ یکی از خاطره‌انگیزترین موتورسیکلت‌های ایرانی بود که البته هنوز هم شاید در برخی جاها پیدا شود ولی دیگر قطعاًش موجود نیست. در زمان اوج محبوبیت این موتور، عده‌ای به شوخی می‌گفتند طرفداران ایژ در ایران حتی از خود روسیه- مهد ایژ- هم بیشتر است و این موتور سنگین در مناطق صعب‌العبور شهرهایی مثل کرمان، خراسان رضوی، خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان، طرفداران زیادی داشت. دلیل آن‌ها هم می‌توان در قیمت کم و بارکشی تا ۷۰۰ کیلو دانست. این موتور را شرکت روسی IZHMAH می‌ساخت که بیشترین علت معروفیتش، به دلیل تولید و حق امتیاز تفنگ معروف کلاشینکف است. هنوز هم اگر از بزرگ سوال کنید، موتورهای نارنجی رنگ ایژ را به خوبی به یاد می‌آورند. بعدها البته شرکت «ایژ روستا»، کار تولید و مونتاژ این موتور را در ایران انجام می‌داد. ایژ به دلیل دو زمانه بودن، دودزا بود و مصرف سوخت بالایی داشت و همین باعث کم شدن علاقه‌ها به این موتور شد. هرچند که صدای جالب، متفاوت و منحصر به فردی داشت.



■ هارلی داویدسون؛ کلاسیک و سینمایی

هارلی داویدسون، یکی از مشهورترین موتورسیکلت‌سازان آمریکایا و دنیاست که به عنوان اولین کمپانی موتورسیکلت‌سازی با شکل و شمایل‌ی خاص، اقدام به ساخت موتورسیکلت سنگین کر. این موتور در اوایل ورودش به ایران به عنوان وسیله نقلیه سازمانی ادارات، نهادهای پلیس استفاده می‌شد و در ایران دارای نمایندگی رسمی بود. به همین دلیل نوشته Police Speciele در صفحه کیلومتر آن‌ها درج شده بود و از متربال ساخت بهتری نسبت به نمونه‌های معمولی، برخوردار بودند. البته از این موتور در فیلم‌های سینمایی ایرانی و خارجی هم زیاد استفاده می‌شد و گاهی قهرمانان داستان یا دامنه قیمت این روزهای هارلی داویدسون در کشورمان، بین ۳ تا ۷ میلیون تومان است.

