

پرونده‌ای به بهانه توقف قریب الوقوع تولید پراید

و خاطره‌بازی با خودروهای فراگیری که از رده خارج شدند

پراید هم مثل پیکان، پَر!



عکاس: صادق ذباح - طراح: رسول نکویی

خاطره بازی با خودروهایی که ایرانی‌ها با آن یک دنیا نوستالژی دارند

چهار چرخ‌های فراموش‌نشدنی

مجید حسین‌زاده– هرچند بارها قرار بوده پراید از جمع خودروهای کشور بیرون برود و توقیف دیدنش از ما سلب شود و هر بار به دلایلی رفتنش تکذیب شده اما ظاهراً این بار، جدی جدی ساز رفتنش را کوک کرده و این روزها بازار خاطره‌بازی با این خودرو، حسابی داغ است.
منتها غیر از پراید، خودروهای دیگری هم بوده‌اند که روزی مرکب خانواده‌های ایرانی به حساب می‌آمدند اما سال‌هاست که تولید نمی‌شوند و فقط خاطره‌هایی از آن‌ها به جا مانده است. پیکان، ژپان، رنو، نیسان آبی، بی‌ام دبلیو ۲۰۰۲، فولکس فوراغه ای، فیات، جیب صحرا، داتسر و حتی آردی از خودروهایی هستند که تقریباً به تاریخ پیوسته‌اند و دیگر تعداد بسیار کمی از آن‌ها در شهرهای کشورمان دیده می‌شود. در ادامه، به بهانه خداحافظی با پراید، یادی می‌کنیم از ۴ خودرو از این خودروهای خاطره‌انگیز.

- ژپان؛ جمع و جور با آپشن‌های ویژه**

کارخانه سیتروئن فرانسه در سال ۱۹۶۷ (۱۳۴۶ شمسی) برای اولین بار، این خودرو را به بازار جهانی عرضه کرد. یک سال بعد یعنی در سال ۱۳۴۷ اولین محموله خودروهای ژپان فرانسوی به ایران رسید و تا سال ۱۳۵۹ که تولید ژپان،

هم‌زمان با آغاز جنگ تحمیلی و به دلیل فشار اقتصادی متوقف شد، حدود ۲ میلیون ژپان در ایران تولید و فروخته شد. اما ژپان چه جور خودرویی بود؟ خودرویی جمع و جور، ارزان و کم‌دردرس که با تمام ضعف‌هایش، آن قدر دوست‌داشتنی بود که کسی از داشتنش، حس و خاطره بدی نداشت. یک ژپان بود و کلی قابلیت منحصر به فرد؛ از کمک فترهای قوی و عجیب و غریبش تا بخاری سرخودی که هوای گرم موتور را می‌فرستاد داخل اتاقک و سرنشینانش را در روزهای سرد، گرم می‌کرد. از همه جالب‌تر، ندنده‌اش بود که جلو و عقب می‌رفت. به همه این‌ها، سقف جمع‌شونده برزنتی و قابلیت درآوردن صندلی‌ها و استفاده به‌عنوان نیمکت در پیک‌تیک و سفرهای تفریحی را هم اضافه کنید. به نیست بداند بیشتر دهه‌شصتی‌ها ژپان را با «قرقی»، خودروی معروف سریال «چاق و لاغر» به یاد می‌آوردند. ژپانی که بدون‌راننده، حرکت و توقف می‌کرد و یک خودروی عجیب و غریب‌بود!

- رنو؛ معشوق عاشقان شتاب و سرعت**

تولید این خودرو در سال ۱۹۷۲ میلادی در فرانسه شروع شد. در ایران هم نمایندگی سیتروئن در میانه دهه ۵۰ تصمیم گرفت خودرویی را جایگزین ژپان کند و به همین منظور، رنو انتخاب شد و این خودرو از اردیبهشت ۱۳۵۴ به خیابان‌های ایران گذاشت. از ویژگی‌های این خودرو می‌توان به فسقلی و چابک بودنش اشاره کرد. رنو نسبت به ژپان شتاب و سرعت بیشتری داشت و به همین دلیل، خیلی زود در دل ایرانی‌های عشق سرعت و شتاب، جا باز کرد. کوچک بود و هیچ‌راننده‌رنوپی، دغدغه‌جای‌پارک خودرویش را نداشت و در کوچک‌ترین‌جا هم پارک می‌شد. رنو یک مشکل مهم داشت و آن داغ کردن موتورش بود و به‌طور کلی با سر بالایی مشکل داشت و خودرویی نبود که در سختی‌های جاده، کنارت باشد؛ روی همین حساب، شما کمتر راننده‌رنوپی می‌دیدید که با این خودرو، دل به دریا بزنند و راهی جاده‌های کشور شود. ۱۰ سال بعد از آغاز تولید رنو، سیتروئن تصمیم گرفت این خودرو را ارتقا دهد. هرچند این ارتقا محدود به تعویض داشبورد چراغ‌های جلو و عقب‌رنو شد اما همین دست‌تغییرات، خط تولید این خودرو را تا سال ۱۳۷۶ ادامه دار کرد. رنو به‌ویژه در دهه ابتدایی حضورش در ایران، یک خودروی لاچکری و نشانه کلاس افراد بود و از بهترین جایزه‌های بانک‌ها و فروشگاه‌های بزرگ محسوب می‌شد.

- پیکان؛ رفیق روزهای خوب، رفیق خوب‌روزها**

اوایل دهه ۴۰ شمسی، بین شرکت «ایران‌ناسیونال» و «گروه صنعتی روتس» انگلستان که در حال ورشکستگی بود، قرارداد تولید پیکان بسته و تولید این خودرو پس از یک دهه تولید در انگلستان، در ایران شروع شد.

بارزترین ویژگی پیکان که تقریباً در جهان بی‌نظیر است، بازه ۴۰ ساله تولیدش است. از پیکان در همان روزهای اول حضورش در ایران به‌عنوان یک خودروی قرض و محکم‌یاد می‌شد؛ خودرویی که بدنه‌اش مانند بدنه رنو و ژپان، ضعیف نبود و قدرت بالاتری داشت. به همین دلایل، پیکان بهترین خودرو برای سفر جاده‌ای محسوب می‌شد و بازار خرید و فروشش در تابستان هر سال، بسیار داغ بود. استهلاک کم، در دسترس بودن و قیمت پایین قفلعات بدکی آن در بازار، باعث شد که این خودرو گزینه مطمئنی برای راننده تاکسی‌ها محسوب شود و تاکسی‌هایی که به تناسب هر شهر ایران، رنگشان نارنجی و سبز و آبی بود، حال و هوای تازه‌ای به حمل‌ونقل عمومی شهرها بدهند. «پیکان استیشن» هم مدل دیگری از پیکان و مخصوص خانواده‌های پرجمعیت بود که خودروی باغیرت و همتی به حساب می‌آمد و حق زیادی به گردن خانواده‌های ایرانی، به‌ویژه هنگام بازگشت از عید دیدنی‌داشت! چرا که یک خانواده با یک پیکان استیشن می‌رفتند عید دیدنی، بعد چند خانواده با همان خودرو از همان‌جا به خانه‌بعدی می‌رفتند و همین‌طور تعداد سرنشینان، زیاد و زیادت می‌شد اما پیکان، آخ‌نمی‌گفت. پیکان جوانان، استیشن، دولوکس، کار، پژویی و ۱۶۰۰ پیکان‌هایی هستند که روزگاری تولید می‌شدند و هر کدام طرف‌داران خاص خودشان را داشتند. همه این‌ها باعث شد که در سال ۸۳ و با توقف خط تولید پیکان، بعضی‌ها بغض‌کنند و تمام خاطرات تلخ و شیرین‌شان با این خودرو، یک‌بار دیگر در ذهن‌شان مرور شود. جالب است بدانید که مدل ۸۳ این خودرو هم اکنون از ۶ تا ۲۰ میلیون تومان، باتوجه به آپشن‌های اضافه‌شده بر روی آن، قیمت‌دارد.

- نیسان آبی؛ خودرویی با امتیاز حق تقدم همیشگی**

این خودرو به لحاظ طول زمان تولید، دست پیکان را از پشت بسته چرا که از سال ۱۳۴۹ شمسی در ایران، شرکت نیسان آن را تولید می‌کند و تازه بعد از ۲۷ سال، پیچ‌هایی در مورد توقف تولیدش شنیده می‌شود. نکته جالب‌تر این‌که تولید این خودرو از ابتدا تا الان با کمترین تغییرات، ادامه داشته است. با این حال باید پذیرفت که این نیسان دوست‌داشتنی، حق زیادی بر گردن حمل و نقل بار و پروسه‌اثاث‌کشی در ایران داشته و دارد. منتها باتوجه به ایمنی کم نیسان‌آبی به همراه رانندگی مثال‌زدنی بعضی از راننده‌هایش و حادثه‌های مالی و جانی قابل توجهی که این خودرو مسبب آن‌ها بوده، تنها دلیل ادامه‌دار بودن تولید این محصول، نبودن جایگزین مناسب برای این خودرو است. جایگزینی که بتواند مانند آن، بار بسیار سنگین بزند، قوی باشد و آپشن‌های خاصی مثل بوق متفاوت، راننده‌های حمل و نقل بار را از خودش راضی کند. کلیپ‌های متدد منتشر شده از ویران‌های نیسان آبی در خیابان‌ها و جاده‌های کشور، سبب ساختن جوک‌های متعدد برای این خودرو شده است که معروف‌ترینش این است: «اگر هم‌زمان خودروی آتش‌نشانی، اورژانس، سواری و یک دوچرخه بخواهند از یک چهارراه که چراغ راهنمایی ندارد عبور کنند، حق تقدم با کیست؟ نیسان آبی! چون همیشه حق تقدم با نیسان آبی است»

دوشنبه نهم مرداد، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا اعلام کرد: «به یقین پراید از رده خارج می‌شود و جای خود را به محصولات جدید می‌دهد. در گروه سایپا، علاقه‌مند به خروج پراید از چرخه تولید هستیم ولی وابستگی اقتصاد و درآمد بسیاری از خانوارهای کم‌بضاعت به این خودرو، از دغدغه‌های ماست.» اظهاراتی که با واکنش «رضا علیزاده» نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس روبه‌رو شد. او با انتقاد شدید از کیفیت خودروی پراید و لزوم توقف تولید آن در کوتاه‌ترین زمان ممکن، از تولید پراید به‌عنوان «بازی با جان مستضعفان» یاد کرد و به گروه خودروسازی سایپا توصیه کرد که همراه با این خودرو، یک «تابوت» هم به مشتریان فروخته‌شود. (تسنیم) سه سال پیش بود که بر اساس استراتژی تعیین‌شده وزارتخانه صنعت، معدن و تجارت وعده داده‌شد که تولید پراید ۲۰ ساله(!) تا سال ۹۵ متوقف خواهدشد (ایران اکونومیست) و حالا با گذشت ۵ ماه از سال ۹۶، ماجرای خداحافظی با پراید دوباره سر زبان‌ها افتاده است و منتظریم ببینیم بالاخره برای این خودروی پرماجرا که دو دهه قبل بیشتر جوانان آرزوی راندنش را داشتند و حتی یکی از آپشن‌های مثبت جوانان در مراسم خواستگاری بود؛ چه اتفاقی می‌افتد. امروز به بهانه خداحافظی قریب‌الوقوع این خودروی خاطر‌دانگیز، در پرونده امروز «زندگی سلام» نگاهی داریم به تاریخچه و سرگذشت پراید در دنیا و ایران و یادی می‌کنیم از برخی خودروهای ارزان‌قیمت و فراگیری که روزی مثل پراید محبوب بودند اما مدت‌هاست به خاطره‌ها پیوستند. با ما همراه باشید.

پراید، در کدام کشور و چگونه متولد شد؟ چه طوری پایش به ایران باز شد؟

انتخاب اول این سال‌ها

بود اما در ادامه، سایپایی‌ها هم تلاش کردند با ایجاد برخی تغییرات، پراید را با دو مدل و دو نام «نسیم» (هاج‌بک) و «صبا» (صندوق‌دار) معرفی کنند؛ البته نسیم و صبا هیچ وقت در دهان مردم نچرخید و همه، پراید را همان «پراید» می‌نامیدند. پراید کلمه‌ای انگلیسی به معنای غرور و افتخار است. مهمان جدید بازار ایران خیلی زود رقیب کهنه‌کارش یعنی پیکان را روی پل برد و ضربه فنی کرد و مترادف با نامش، مایه‌غرور و سرافرازی سایپا شد تا خط تولید داخلی به ساخت این خودرو عادت کند. خیابان‌های ایران هم رفته‌رفته پیکان‌ها را پس‌زدند تا سوغلی جدید را در دل خود جا دهند و به زودی پراید همان ماموریت پیکان یعنی «به امید روزی که هر ایرانی یک پراید داشته باشد» را به عهده گرفت. این خودرو ابتدا با قیمت ۵ میلیون تومان عرضه‌شد و توانست با قابلیت‌هایی مثل کم‌صدا و کم‌خرج بودن، خودش را به خانواده‌هایی با درآمد متوسط، بقولاند. خیلی از عشق خودروها که با دیدن گولر قدرتمند و شیشه‌بالابر برقی پراید هیجان زده شده بودند، دوست داشتند برای یک بار هم که شده سوار این خودرو شوند و اهل محل آن‌ها را پشت فرمان این خودرو ببینند. پس از نسیم و صبا، سایپا مدل‌های دیگری از این خودرو را با آپشن‌های متفاوت و جذابی همچون بوق، صندلی و شیشه‌بالابر برقی متفاوت و تغییر در چراغ خودرو با نام‌های سایپا ۱۳۲، سایپا ۱۳۱، سایپا ۱۱۱، سایپا ۱۴۱ و سایپا ۱۵۱ (همان دمپایی ابری معروف) در ایران عرضه کرد و انگار همچنان قصد نوآوری‌های دیگری هم داشت که خدا را شکر دستور توقف تولید این «ابر خودرو» صادر شد.

منابع: **برترین‌ها**، **پدال**

پرایدهای جهش‌یافته

◀ پراید ۱۳۲ با درهای خفایشی و رینگ اسپرت آماده پرواز



◀ این هم دمپایی ابری معروف



◀ این هم خلاقیت یک خودروباز ایرانی



◀ فور دفیستا، پدر بزرگ پرایدهای امروزی



◀ در نگاه اول انگار «نیسان جی‌تی» است اما نگوپراید خودمونه



◀ پراید اسپرت، ساده و شیک!

