

بن‌بنینگ

نیمکت‌هایی به مثابه اثر هنری آمیتیس امیرشاهی

۱۴



نگاهی به کاریکاتور چهره در ایران و جهان هادی حیدری

۱۵



گفت‌وگو با خشایار رادافشار نقاش و کاریکاتوریست کیوان زرگری

۱۵



داستان دو نسل / بی‌خیالی طی کنیم سیدعلی میرفناح

۱۶



تحقق یکی دیگر از آرزوهای طبقه متوسط

تولید شاسی بلند جدید ارزان در بازار ایران

مدت‌هاست در بازار ایران یک شاسی بلند کوچک مانند جیپ وجود ندارد. سال‌ها قبل اقبال متوسط این فرصت را داشته‌اند که با جیپ، خودرو کوهستانی داشته باشند اما مثل اینکه از دو سال آینده یک شاسی بلند در ایران تولید می‌شود که زیر ۲۰ میلیون تومان قیمت دارد. با ورود این محصول دوباره اقبال متوسط می‌توانند یک خودرو شاسی بلند جدید را تجربه کنند. پیمان کارگر که یکی از مدیران ارشد رنو است و به تازگی از طرف رنو فرانسه مدیر شرکت رنو پارس شده، گفته: قصد داریم شاسی بلند رنو با نام داستر را که هم‌اکنون در فرانسه ۱۱ هزار دلار قیمت دارد در ایران هم تولید کنیم.» وی درباره احتمال تولید خودرو شاسی بلند رنو که بر روی پلت‌فورم تندر ۹۰ تولید می‌شود،

در ایران گفته: «در حال مذاکره با پارس خودرو برای تولید این محصول با نام داستر در سال ۲۰۱۲ هستیم. ما شش محصول جدید را برای بازار ایران در نظر گرفته‌ایم.» وی از ساندرو به عنوان محصول دیگری که قرار است در پارس‌خودرو در سال ۲۰۱۲ تولید شود، نام برده و آن را رقیب پژو ۲۰۶ دانسته است. تندر ۹۰ وانت در ایران خودرو، فیس‌لیفت تندر ۹۰ و مدل MCV تندر ۹۰ که خودرو هفت‌نفره است از دیگر محصولات جدید رنو در ایران خواهند بود. پیمان کارگر توضیح داده: «در گام اول تا پایان سال ۲۰۱۱ باید بتوانیم ۱۰ درصد از بازار ایران یعنی ۱۲۰ هزار را به رنو اختصاص دهیم.

خودروهای ملی که تولید نشده‌اند

میلیون تومان در اوایل دهه ۸۰ شمسی وارد بازار کنند. تیراژی که برای این خودرو در نظر گرفته شده بود بالای ۲۰۰ هزار دستگاه بود. قرار بود این خودرو، خودرو اقبال کم‌درآمد ایرانی باشد. پلت‌فورم این خودرو قرار بود مدلی از فیات باشد اما فیات از دادن این پلت‌فورم سسر باز زد. بعدها ایران خودرویی‌ها تصمیم گرفتند از پلت‌فورم پژو ۱۰۶ استفاده کنند که پژو هم این پلت‌فورم را نداد و خودرو پیکا تولید نشد.

پردیس: سمند پردیس قرار بود یکی از تمام خودروهای کلاس متوسطی که در ایران خودرو طراحی شده‌اند از پلت‌فورم پژو ۴۰۵ استفاده شده است. البته خودروهای کوچک‌تر از پلت‌فورم پژو ۲۰۶ استفاده کردند. در چندین نمونه هم قرار بود از پلت‌فورم پژو ۱۰۶ و فیات استفاده شود که به دلیل عدم تأمین این پلت‌فورم‌ها پروژه‌ها اجرا نشد.

مدل‌های آتی سمند باشد. این محصول را ایران‌خودرو برای طبقه متوسط به بالا در نظر گرفته بود. طراحی این خودرو در قسمت پشت بسیار شبیه به محصولات کرای است. طراحی جلو نیز تا حدودی شبیه به محصولات فولکس‌واگن است. این محصول با اینکه پیش‌بینی می‌شد در بازار به خوبی فروش کند و در نمایشگاه‌های خودرویی کشور نیز مردم از آن استقبال بسیار زیادی کردند، اما به مرحله تولید نرسید و تنها در حد چند نمونه

آمین آزاد: سمند زوبین، پردیس، ساحل و پیکا تنها برخی از نام‌هایی بودند که قرار بود معرف محصولات جدید ملی باشند. البته هیچ‌گاه این خودروها به تولید نرسیدند بلکه تنها هزینه‌های بالایی برای ایران‌خودرو دربرداشتند.لشتن پلت‌فورم،تغییرپیای سیاست‌ها و نبوداستراتژی مشخص شاید بخشی از دلایل تولید نشدن این محصولات بوده است؛ محصولاتی که اگر برخی از آنها تولید می‌شدند شاید ایران خودرو سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص داده بود. در تمام خودروهای کلاس متوسطی که در ایران خودرو طراحی شده‌اند از پلت‌فورم پژو ۴۰۵ استفاده شده است. البته خودروهای کوچک‌تر از پلت‌فورم پژو ۲۰۶ استفاده کردند. در چندین نمونه هم قرار بود از پلت‌فورم پژو ۱۰۶ و فیات استفاده شود که به دلیل عدم تأمین این پلت‌فورم‌ها پروژه‌ها اجرا نشد.

پیکا: این خودرو قرار بود پس از سمند دومین خودرو با نشان ملی باشد. ایران خودرویی‌ها قصد داشتند این محصول را در بازه قیمتی چهار تا پنج

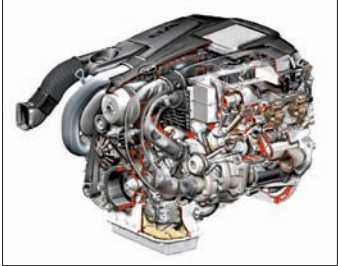
مشاهیر گیسویی

داستان پایه‌گذار مزدا که عاشق ایران بود

مزدا نام یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های خودروسازی ژاپن است. تولید این شرکت به تنهایی از کل صنعت خودرو ایران بیشتر است. آیا تاکنون به نام این شرکت توجه کرده‌اید؟ مزدا، این نام شما را یاد چه کلمه فارسی می‌انازد؟ اهومازدا. شاید در ابتدا این تشابه بی‌ربط به نظر برسد اما حتی در وب‌سایت مزدا هم شرح داده شده که بانی کمپانی مزدا جوجیرو ماتسودا علاقه فراوانی به پیامبر ایران باستان آشو زرتشت داشته است. او نام شرکتش را به خاطر علاقه و احترامی که به آیین زرتشت داشته، مزدا گذاشته است. جالب است که برخی تاریخ دانان از ارتباط فرهنگی ایران در زمان هخامنشیان با ژاپن آن روزگار سخن می‌رانند اما گذشته از این ارتباط

مکاشف گیه پاشی

وقتی موتور «۳» کار می‌کند



خیلی از اصطلاح‌های خودرویی آنقدر همه‌گیر شده‌اند که در زبان عامه هم جاری هستند مثل جوش آوردن، آب و روغن قاطی کردن و البته سه کردن یا سه کار کردن. سه کار کردن به حالتی می‌گویند که موتور به دلیل کار نکردن یکی از سیلندرها درست کار نمی‌کند. چون بیشتر موتورهای استفاده شده در خودروهای سواری چهار سیلندر هستند وقتی یک سیلندر کار نکند موتور با فعالیت سه سیلندر کار می‌کند و اینجاست که می‌گویند موتور سه شده

یا سه کار می‌کند. اما چگونه می‌شود فهمید خودرو سه کار می‌کند. اگر متوجه شدید که صدای موتور عجیب و کمی شبیه تراکتور شده و در ضمن موتور خودرو قدرت سابق را ندارد. امکان دارد موتور به سه کار کردن افتاده باشد. در این حالت اگر کاپوت را بالا بزنید،می‌بینید که موتور با لرزش زیاد کار می‌کند.این اتفاق به این دلیل رخ می‌دهد که توازن کاری موتور به هم خورده و در ضمن سه سیلندر باید بر اصطکاک اجزای سیلندری که کار نمی‌کند برای حرکت

داند موتور غلبه کنند و عملاً قدرت موتور بیشتر از یک‌چهارم (اگر موتور چهار سیلندر باشد) کاهش یافته است. البته سه کار کردن در موتورهای شش سیلندر می‌شود کار کردن پنج سیلندر و در موتور هشت سیلندر می‌شود کار کردن هفت سیلندر. در اینجا چند امکان اولیه وجود دارد؛ اول از همه برق به سرشمع‌ها اگر موتور بنزینی باشد، نمی‌رسد.برای پی بردن به این مساله در حالت روشن وایرها را تک‌تک بیرون کشیده و چک کنید که کار می‌کند یا نه وایرها

اگر سالم باشد به وضوح جریان الکتریسته با کمی فاصله دان وایر از سر شمع قابل مشاهده است. البته ممکن است وایر از جای خود خارج شده باشد که با کمی فشار وایر سر جایش محکم شده و دوباره موتور به حالت عادی کار خواهد کرد. اگر همه وایرها کار می‌کردند امکان دارد شمع شما خراب شده باشد یا آنکه اگر موتور انژکتوری است، یکی از انژکتورها عمل پاشش سوخت را انجام نمی‌دهد. توصیه می‌شود اگر سرشمع‌ها اگر موتور بنزینی باشد، نمی‌رسد.برای پی بردن به این مساله در حالت روشن وایرها را تک‌تک بیرون کشیده و چک کنید که کار می‌کند یا نه وایرها اثر اتصالی کردن، کامپیوتر خودرو بسوزد.

محصولات طراحی‌شده در مرکز تحقیقات ایران خودرو است. ایران‌خودرویی‌ها به کمک مشاوران ایتالیایی این محصول را طراحی کرده‌اند. در آن زمان حمیدرضا کاتوزیان نماینده منتقد پروژه ال-۹۰ مدیر این پروژه بود. خودرو ایرانی تاکنون سمند ساحل بوده است، معمولاً خودروهای کانسپت ساخته می‌شوند تا بعدها با تکمیل‌شان الهام بخش مدل‌های واقعی باشند.

سمند استیشن و وانت: سمند استیشن خودرویی بود که در ایران خودرو تولید شد و حتی تا مرز صنعتی‌سازی نیز پیش رفت. اما شکست پروژه پژو ۴۰۵ استیشن مدیران ایران خودرو را از تولید این خودرو منصرف کرد. سمند وانت نیز محصولی بود که در مرکز تحقیقات ایران خودرو طراحی شد اما معلوم نیست این خودرو قرار است تولید شود یا خیر، البته ایران خودرو در پی جایگزین کردن سمند وانت به جای وانت پیکان است.



اتومبیل می‌شود. ماتسودا به عشق دین زرتشت نام کارخانه را مزدا می‌گذازد. این کارخانه به آرامی رشد می‌کند اما در جنگ جهانی دوم این شرکت بر اثر بمباران اتمی هیروشیما آسیب شدید می‌بیند. اما ماتسودای پرتلاش باز هم از ویرانه‌های مزدا یک کارخانه جدید بنا می‌کند تا دوباره روح زندگی را به هیروشیما بازگرداند ولی درست زمانی که به آرامی مزدا در حال جان گرفتن است این پیرمرد سختکوش را مرگ مهلت نمی‌دهد. او در سالل ۱۹۵۲ چشم از جهان می‌بندد. البته پس از مرگ نوه‌های او ادامه کار شرکتش را پیگیری می‌کنند تا به امروز که مزدا سهم زیادی از بازار ژاپن و آمریکا و بخش زیادی از اروپا و آسیا را به خود اختصاص داده است.

اگر سالم باشد به وضوح جریان الکتریسته با کمی فاصله دان وایر از سر شمع قابل مشاهده است. البته ممکن است وایر از جای خود خارج شده باشد که با کمی فشار وایر سر جایش محکم شده و دوباره موتور به حالت عادی کار خواهد کرد. اگر همه وایرها کار می‌کردند امکان دارد شمع شما خراب شده باشد یا آنکه اگر موتور انژکتوری است، یکی از انژکتورها عمل پاشش سوخت را انجام نمی‌دهد. توصیه می‌شود اگر سرشمع‌ها اگر موتور بنزینی باشد، نمی‌رسد.برای پی بردن به این مساله در حالت روشن وایرها را تک‌تک بیرون کشیده و چک کنید که کار می‌کند یا نه وایرها اثر اتصالی کردن، کامپیوتر خودرو بسوزد.

ساخته‌شده در مرکز تحقیقات ایران خودرو ماند. **سورن نسل اول:** سمند سورن ابتدا قرار بود ایران‌خودرویی‌ها به کمک مشاوران ایتالیایی این محصول را طراحی کرده‌اند. در آن زمان حمیدرضا کاتوزیان نماینده منتقد پروژه ال-۹۰ مدیر این پروژه بود.

یک کوپه باشد. طراحی بدنه این خودرو تا حدودی شبیه به محصولات مزدا ست. برای این خودرو موتور ۲۰۰۰ سی‌سی در نظر گرفته شده بود. ایران خودرو قرار بود این محصول را برای مشتریان جوان‌ترش عرضه کند. با اینکه از این محصول نیز در نمایشگاه‌های خودرو داخلی استقبال زیادی شد اما این مدل نیز هیچ‌گاه به تولید نرسید و تنها در حد ساخت چند مدل نمونه در مرکز تحقیقات ایران خودرو ماند. بعدها از نام این محصول برای مدل جدید سمند استفاده شد.

نیو پیکان: این خودرو یکی از جنجالی‌ترین خودرویی‌ها به حساب می‌آید. این خودرو قرار بود پس از سمند دومین خودرو با نشان ملی باشد. ایران خودرویی‌ها قصد داشتند این محصول را در بازه قیمتی چهار تا پنج

سمند ساحل: اولین و آخرین کانسپت یک خودرویی بود که در ایران خودرو تولید شد و حتی تا مرز صنعتی‌سازی نیز پیش رفت. اما شکست پروژه پژو ۴۰۵ استیشن مدیران ایران خودرو را از تولید این خودرو منصرف کرد.

محصولات طراحی‌شده در مرکز تحقیقات ایران خودرو است. ایران‌خودرویی‌ها به کمک مشاوران ایتالیایی این محصول را طراحی کرده‌اند. در آن زمان حمیدرضا کاتوزیان نماینده منتقد پروژه ال-۹۰ مدیر این پروژه بود.

یک کوپه باشد. طراحی بدنه این خودرو تا حدودی شبیه به محصولات مزدا ست. برای این خودرو موتور ۲۰۰۰ سی‌سی در نظر گرفته شده بود. ایران خودرو قرار بود این محصول را برای مشتریان جوان‌ترش عرضه کند. با اینکه از این محصول نیز در نمایشگاه‌های خودرو داخلی استقبال زیادی شد اما این مدل نیز هیچ‌گاه به تولید نرسید و تنها در حد ساخت چند مدل نمونه در مرکز تحقیقات ایران خودرو ماند. بعدها از نام این محصول برای مدل جدید سمند استفاده شد.



اگر سالم باشد به وضوح جریان الکتریسته با کمی فاصله دان وایر از سر شمع قابل مشاهده است. البته ممکن است وایر از جای خود خارج شده باشد که با کمی فشار وایر سر جایش محکم شده و دوباره موتور به حالت عادی کار خواهد کرد. اگر همه وایرها کار می‌کردند امکان دارد شمع شما خراب شده باشد یا آنکه اگر موتور انژکتوری است، یکی از انژکتورها عمل پاشش سوخت را انجام نمی‌دهد. توصیه می‌شود اگر سرشمع‌ها اگر موتور بنزینی باشد، نمی‌رسد.برای پی بردن به این مساله در حالت روشن وایرها را تک‌تک بیرون کشیده و چک کنید که کار می‌کند یا نه وایرها اثر اتصالی کردن، کامپیوتر خودرو بسوزد.

سال پنجم ■ شماره ۱۱۰۲ ■ سه‌شنبه ۱۱ آبان ۱۳۸۹

شبنم رحمتی

گپی باراننده ۷۱ساله فولکس سفارت امریکا

فولکسی که سالل ۱۳۴۷ به سفارش سفارت امریکا ساخته شده بود امروز سالم و سرحال فقط با کمی رنگ‌پریدگی کنار در حیاط خانهای در امیرآباد تهران زیر آفتاب داغ شهر لمیده و خمیازه می‌کشد. این فولکس‌واگن مهر سال ۱۹۶۷ را در کارنامه خود دارد و از روز تولد تاکنون مادری مهربان‌تر از خانم عاطفه کاظمی به خودش ندیده است: «هیچ وقت نمی‌برمش کارواش. البته قبولش هم نمی‌کنند. همیشه خودم تو خونه مثل یک بچه می‌شورم و خشکش می‌کنم. به این خاک‌گرفتگی‌اش نگاه نکنین قبلاً مثل گل بود.» خانم کاظمی از سالی که این ماشین را دور از چشم شوهرش سوار شد، تا بستنی‌فروشی اکبرمندی در چهارراه سیروس راند و با بغلی پر از بستنی برای همسرش به خانه برگشت، این ماشین را با هیچ ماشین دیگری عوض نکرد: «ان سال‌ها تازه تصدیق گرفته بودم و شوهرم نمی‌گذاشت پشت ماشین بنشینم. خیلی دلشورای بود و مدام می‌گفت اگر تو با این ماشین بروی بیرون تا بخوای برگردی من از نگرانی می‌میرم. تا اینکه یک روز بعدازظهر که خواب بود من با پسرکم که هنوز بچه کوچکی بود قرار گذاشتمیم برویم بستنی‌فروشی اکبرمندی برای شوهرم بستنی بخریم چون شوهرم خیلی بستنی دوست داشت. من فکر کردم اگر ببیند برایش بستنی خریدام ایرادی به من نمی‌گیرد. همین طور هم شد. با پسرم رفتم و وقتی برگشتمیم شوهرم بستنی‌ها را که دید سکوت کرد و چیزی نگفت. این طور بود که من راننده این ماشین شدم و از پس با آن انس گرفتم و دیگر حاضر نشدم بفروشمش.» سال ۱۳۴۷ شوهر خانم کاظمی این ماشین را از شخصی که در سفارت امریکا کار می‌کرد خریده بود. گفته بودند این ماشین به سفارش سفارت ساخته شده و به همین خاطر باتری‌اش ۱۲ ولت است (فولکس‌هایی که آن زمان به سفارش آلمان ساخته شده همه باتری‌هایشان شش ولت است). آقای بهادری همسر خانم کاظمی این ماشین را به قیمت سه هزار تومان خرید و تا امروز این فولکس آبی هیچ تصادفی نکرده.

عاطفه کاظمی متولد سالل ۱۳۱۸ است در میدان خراسان، خیابان لرزاده. خانواده‌ای مذهبی داشته که در سال‌های کودکی او مدام به کربلا و نجف سفر می‌کردند و به همین دلیل فقط تا کلاس چهارم دبستان درس خوانده است. در ۱۷سالگی ازدواج کرده و دو فرزند دارد. دخترش را در تهران عروس کرده و پسرش را در ۱۵سالگی برای ادامه تحصیل به انگلستان فرستاد. وقتی در سال ۱۹۸۲ برای دیدن پسرش راهی امریکا می‌شود سفرش طولانی می‌شود و ۲۰ سالی به شکل متناوب در این کشور زندگی می‌کند. همسر او آقای بهادری در امریکا وقتی مشغول دوچرخه‌سواری بوده در اثر تصادف با ماشین فوت می‌کند والان خانم کاظمی در ایران تنها زندگی می‌کند. اما اگر گمان کردید او زنی سالخورده است که به کمک دیگران نیاز دارد در اشتباهید. عاطفه خانم خودش با کامپیوتر کار می‌کند، به اندازه وکیل خانواده‌گی‌شان از مواد قانونی سررشته دارد و هفته‌ای چند بار از تهران تا گرمسار را خودش رانندگی می‌کند.

خانم کاظمی ۷۱ساله است و حدود ۴۰ سال است پشت این فولکس می‌نشیند. می‌گوید: «بهترین خاطره‌ای که من از این ماشین دارم این است که هر وقت پشت آن می‌نشینم مردم کلی می‌خندند. همین که این ماشین لیخنر را به لب مردم می‌آورد برای من بهترین حس است. همیشه تو ترافیک یا پشت چراغ قرمزها مردم اشاره می‌کنند که خانم شیشه را بکش پایین. می‌گویم بله. چه می‌خواهید؟ مردم می‌گویند تو رو خدا برو برای ماشینت اسفند دود کن. جقدر این ماشین بازمه است. ما فکر نمی‌کردیم دیگر در تهران فولکس پیدا شود که اینقدر سرحال باشد و بتواند راه برود اما ماشاءالله به این ماشین شمام. خوب... همه اینها لیخنر است. انرژی مثبتی که از طریق این ماشین به مردم می‌رسد من را خوشحال می‌کند. الحمدلله هیچ وقت هم تصادف نکرده‌ام. چند بار از پشت به ماشین من زده‌اند اما من تا حالا با این ماشین با کسی یا چیزی تصادف نکرده‌ام.»

۱۲ سال است که همسر خانم کاظمی فوت کرده و او برای سرکشی به املاکش و برخی مسائل حقوقی خانواده یاد هفته‌ای دو سه بار تا گرمسار برود: «شاید باور نکنید اما همیشه به همین فولکس می‌روم. خیلی هم با آن راحت هستم. خیلی هم مطمئن است چون چپ نمی‌کند و محکم است. مثل این ماشین‌های جدید نیست که آدم همیشه فکر می‌کند ای وای الان ممکن است چپ کند از بس سبک و بی‌مقاومت است.» خانم کاظمی همیشه این فولکس قدیمی را داخل حیاط خانه پارک می‌کرده اما از فضای روزگار، دو سه سال پیش وقتی ماشین را جلوی در خانه گذاشته بوده می‌بیند بر گاهی حاوی شماره تلفن زیر برف پاک‌کن است که از او خواسته‌اند تماس بگیرد. آن شماره تلفن متعلق به فردی بوده که هم خودش هم همسرش عاشق ماشین فولکس هستند و قصد داشتند کلوپی برای صاحبان این ماشین راه‌اندازی کنند. آن شماره و آن تماس تلفنی خانم کاظمی را وصل می‌کند به دنیای فولکس‌بازاها: «خیلی بچه‌های نابزینی هستند. یک بار که صاحبان فولکس از طرف بوش آلمان دعوت شده بودند من را هم خبر کردند. با هم دسته‌جمعی رفتم کاشان. این بار رفتم فشم و هشتگرد و جاهای دیگر. آنجا بود که دیدم مردم با چه فولکس‌های تر و تمیز و گروکی و شیک‌ی می‌پند و از ماشین خودم خجالت کشیدم. اما بچه‌ها خیلی به من لطف دارند. از وقتی این کلوب درست شده و با این بچه‌ها رفت و آمد می‌کنم علاقه من هم به این ماشین بیشتر شده مثل اینکه بیشتر قدرش را می‌دانم.» کلوب باعث شده خانم کاظمی بداند بیشتر فولکس‌های ایران در اصفهان و تبریز هستند و یک مکانیست در تبریز هست که می‌توان قطعات فایرک فولکس را از آنجا پیدا کرد.

خانم کاظمی معتقد است هیچ ماشین دیگری استحکام این فولکس را ندارد: «زمانی که هیتلر داشت با شوروی می‌جنگید دستور داد ماشین‌ی برای ارتش‌اش بسازند که خیلی مقاوم باشد و در آب و هوای بد هم بتواند سالم و سربا بماند و زود خراب نشود. روی برف و یخ سسر نخورد و چپ نکند. به همین خاطر این ماشین خیلی محکم است و به آسانی خراب نمی‌شود. ماشین ما فقط یک بار خراب شد و خود نمایندگی فولکس یک نیم موتور روی آن گذاشت.» عاطفه کاظمی دو فرزند دارد؛ پسر و دختری که هر دو ساکن امریکا هستند و هیچ وقت پشت این فولکس ننشسته‌اند. «بچه‌هایم هیچ وقت با این ماشین رانندگی نکردند. پسرکم به ۱۵سالگی رفت لندن بعد هم به امریکا مهاجرت کرد و دخترم هم بعد از ازدواج همیشه به سوار ماشین شوهرش می‌شد و هیچ وقت علاقه‌ای به این فولکس نداشت. آنها همیشه به من می‌گفتند بیا این ماشین را بفروشم و یک ماشین نو بخریم اما من دلم نمی‌آمد. هنوز هم دلم نمی‌آید. با اینکه طی این همه سال خیلی هم مشتری داشت اما هیچ وقت راضی نشده بفروشمش.»

یک بار اینکه رفت و آمد خانم کاظمی به گرمسار راحت‌تر انجام شود بچه‌ها برای مادرشان یک پژو ۲۰۶ خریدند اما خانم کاظمی به خاطر عشقی که به ماشینش خوش دارد یک فولکس کوچک مدل خریده و گذاشته روی داشبورد پژو می‌گوید: «صدای فولکسم به اندازه یک کامیون است اما من را ناراحت نمی‌کند. وقتی سوار این پژو می‌شوم سوتی می‌کشد که نگو. صدای این سوت خیلی من را آزار می‌دهد. دوست ندارم سوارش شوم. با آن فولکس کیلومترها رانندگی می‌کنم و احتیاجی به تعمیر یا تعویض هیچ قطعه‌ای ندارم اما با این پژو ۱۷ کیلومتر رفتم ناچار شدم لت عوض کنم. این ماشین‌های جدید اصلاً با قدیمی‌ها قابل مقایسه نیستند.»