

سال پنجم ■ شماره ۰۱۳۰ ■ سه‌شنبه ۱۶ آذر ۱۳۸۹



تورم و بحران زنان خانه‌دار برای پس‌انداز

وقتی دخل خانه به خرج نمی‌رسد

۱۶

شبنم رحمتی



گفت‌وگو با شهریار نظر نقاش چیره‌دست اتومبیل

پول عمرم را می‌گیرم

«زمانی که سرباز بودم ۴۵ روز خدمت می‌کردیم و ۱۵ روز به مرخصی می‌آمدیم. آن موقع پدرم یک جگوار داشت. در یکی از مرخصی‌ها بدون اینکه سررشته‌ای داشته باشم به پدرم گفتم می‌خواهم این ماشین را رنگ کنم و هم موافقت کرد. من فقط شش ماه زمانی که فولکس واگن‌مان در تعمیرگاهی بود به آنجا سری زده بودم و کار نقاشی‌های ماشین را از نزدیک دیده بودم. نقاشی جگوار در ۱۵ روز تمام نشد و ناچار شدم یک مرخصی دیگر را هم کاملاً به رنگ کردن آن اختصاص بدهم. سربازها وقتی می‌آیند مرخصی معمولاً دنبال این هستند که خستگی روزهای خدمت را یک جوری از تن در کنند اما من فقط وقتم را گذاشتم روی آن جگوار. بعد از اینکه رنگ ماشین شمد یک روز کنار خیابانی در همین یوسف‌آباد، ماشین را بارک کرده بودم و از دور تماشا می‌کردم. (این عادت است که هنوز هم دارم، ماشین باید برایم مثل یک تابلو نقاشی به نظر بیاید. به خاطر همین همیشه می‌روم و از دور ماشین‌ها را تماشا می‌کنم.) ناگهان دیدم مرد مشخص ۶۵ساله‌ای از یک کادیلاک پیاده شده و دارد ماشین را نگاه می‌کند. پرسید آقا کجا رنگ کرده‌اید؟ گفتم: خودم رنگ کرده‌ام. گفت: کارگاه‌تان کجاست؟ گفتم: کارگاهی ندارم، در پارکینگ خانه‌ام رنگ کردم. گفت: من یک ماشین امریکایی دارم که دلم نمی‌یاد دست هر کسی بدهم، خواهش می‌کنم قبول کنید و رنگش کنید. شماره‌اش را هم داد تا من تماس بگیرم. البته من هیچ وقت تماس نگرفتم اما شاید این کار و باعث شد اعتماد به نفس زیادی پیدا کنم. بعد همان جگوار را بردم به تعمیرگاه ماشین‌های پدرم. رئیس تعمیرگاه تا ماشین را دید و فهمید خودم رنگ کرده‌ام فوری نقاش آنجا را صدا زد و گفت فلائی تو چقدر سابقه کار داری؟ آقا آن‌ا گفتم: ۳۰ سال. رئیس تعمیرگاه گفت: ببین آقا شهریار با اولین کاری که کرده خیلی از تو جلوتر است.»

شهریار نظر مردی که می‌گویند بالاترین دستمزد‌ها را برای نقاشی ماشین می‌گیرد با قدی متوسط و هوشی بالاتر از متوسط، موبی جوگندمی و آرامشی عجیب روبه‌روی من در پارکینگ خانه‌ای که کارگاهش هم هست روی صندلی‌های کوچک مسافرتی نشسته و گذشته راوری می‌زند. کارگاه کوچکش پر است از ماشین‌هایی که روی آنها چادر کشیده شده قسمت‌هایی از یک بنز کلاسیک آلمانی و فورز مونتاناگ فرمزی از زیر چادرها پیداست. یک لندکروز سفید هم جلوی در کارگاه است. شهریار نظر عاشق و متخصص نقاشی ماشین‌های کلاسیک است اما برای اینکه زندگی‌اش بگذرد نقاشی ماشین‌های مدرن را هم قبول می‌کند. روی صندلی‌ها روزنامه‌لذخیم‌تا رنگی نشویم، برخلاف بسیاری از نقاشان ماشین لباس کار سمره‌ای او بسیار پاکیزه بود و هیچ نشانی از لکه‌های رنگ بر آن نبود. اما انگشتانش همه رنگی بودند. با خودم گفتم این نباید فقط یکی از ویژگی‌های نظم و انضباط آلمانی‌هاست که آقای نظر هم زبان‌شان را خوب می‌داند و عاشق ماشین‌های آنهاست.

او که در نخستین ماه از نخستین سال دهه ۴۰ به دنیا آمده بچه همین خیابان یوسف‌آباد است که همه زندگی‌اش را تاکنون در آن گذرانده از کودکی عاشق ماشین بنز بوده و هنگامی که می‌فهمد این کارخانه آلمانی دوره‌هایی برگزار می‌کند برای یاد گرفتن زبان آلمانی در موسسه گونه ثبت‌نام می‌کند. آنقدر در یادگیری زبان استعداد نشان می‌دهد که سال بعد امتحان‌های نهایی دبیرستان را با زبان آلمانی می‌گذراند و با نمره ۲۰ قبول می‌شود. بعد می‌رود خود را به شرکت مریخ و مدیر آلمانی آن آقای اِبنر معرفی می‌کند اما جواب آنها ناامیدکننده است. گفتند: «هی‌دانی چند نفر از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های فنی حرفه‌ای آلمان منتظر گذراندن این دوره‌اند. اصلاً نمی‌توانیم برای تو چنین امتیازی قائل شویم.»

شهریار نظر در دانشگاه زبان آلمانی خوانده اما عشق به ماشین و نقاشی ماشین او را به وادی دیگری کشانده است: «تعجب می‌کنم از حرف آدم‌هایی که می‌گویند من بالاترین قیمت را برای نقاشی ماشین می‌گیرم. من پول عمرم را می‌گیرم. گاهی نقاشی یک ماشین برایم سه سال طول می‌کشد. روزهای متمادی رنگ می‌زنم اما وقتی از دور می‌ایستم و نگاه می‌کنم می‌بینم آنچه دلم می‌خواسته درنیاوردم. بنابراین دوباره شروع می‌کنم. ماشین‌ی که رنگ می‌کنم نباید موج داشته باشد از دور که نگاه می‌کنی باید یکدست باشد و بدون موج. تازه یک سال بعد نباید ترک بخورد. این ماشین‌هایی که اینجاست و رنگ می‌کنم را برای همه عمر ماشین گارانتی می‌کنم. نه اینکه فکر کنی غروری نسبت به این کار دارم. نه اصلاً. این فقط زحمت و تلاشی طاقت‌فرساست اما برای من یک رضایت درونی همراه دارد.»

می‌ایستد، چادر روی بنز کلاسیکی را که وسط کارگاه جاشوخ کرده کنار می‌زند. بنز قدیمی آلمانی با رنگ بنفش بادمجانی رونمایی می‌شود. روی چرخ‌های بنز را نشانم می‌دهد و می‌گوید: «هن اینجا را پنج سانت به پنج سانت شایلون گذاشتم‌ام و رنگ زده‌ام. الان دیگر کی این کارها را می‌کند؟ بعضی‌ها می‌آیند اینجا و می‌گویند می‌خواهیم کار تو را یاد بگیریم. من قبول نمی‌کنم. می‌دانم حوصله نمی‌کنند. اما بافشاری می‌کنند تا رضایت مرا بگیرند بعد هر چه من می‌گویم آقا اینجا را باید این جوری رنگ بزنی تا از کار دربیاید یک چشم الکی می‌گویند و کار خودشان را انجام می‌دهند. من هم می‌بینم آنها هیچ کدام عشق و دغدغه مرا ندارند قبول نمی‌کنم کسی نباید اینجا.» می‌گویند خیلی‌ها در نوبت‌اند تا ماشین‌شان را از رنگ کند اما می‌گوید دیگر قصد ندارد هیچ سفارشی قبول کند: «خسته شدم‌ام و واقعاً دیگر نمی‌کنم. همکارهایم ۱۰ بار پول مرا درمی‌آورند. اگر بشود می‌خواهم کارگاه بزرگی بگیرم و آنجا اگر آدم‌های عاشقی پیدا شدند ترجمه‌ام را منتقل کنم.»

می‌گویند چند نفر بیشتر نیستند کسانی که با شیوه‌های جدید در پایتخت ماشین را نقاشی می‌کنند. شهریار نظر درباره شیوه خودش توضیح می‌دهد: «سیستم جدید رنگ با‌زمان گذشته فرق می‌کند. الان دیگر رنگ‌های سلولزی به کار برده نمی‌شود. این رنگ‌های جدید هم عمرشان بسیار زیاد است، هم مات نمی‌شوند و هم اینکه جا نمی‌اندازند اما هزینه‌شان بالاست و برای هر کسی مقرون به صرفه نیست. البته شرایط خاصی هم می‌خواهد.»

–مثلاً چه شرایطی؟
حداقل به کوره می‌خواهد. من اینجا یک کوره موضعی دارم.

– **روش کار شما چیست؟**

فقط از جنس پلی وورتان و اپوکسی استفاده می‌کنم. مواد زیر کار تا رنگ بدنه همه از یک جنس است قبلاً زیر کار را بتونه روغنی یا سنگی می‌کردند دوباره روی آن بتونه فوری استفاده می‌شد، بعد هم آستر نیترو سلولزی استفاده می‌کردند. بعد آستر هم رنگ می‌زدند که این هم از سیستم ما حذف شده است. الان ما فقط بتونه سنگی، آستر پلی‌ورتان و رنگ اصلی را می‌زنیم. تا جایی هم که من می‌دانم دو نفر بیشتر نیستند که در تهران این جوری کار می‌کنند.»

کارگاه شهریار نظر ساعت کار ندارد: «از ۹ صبح شروع می‌کنم تا ۱۱ شب. گاهی هم نیمه‌شب وقتی خواب به سرم می‌زند می‌آیم اینجا و ماشین‌هایم را نگاه می‌کنم.»

– **ماشین‌هایتان؟**

بله. من همه اینها را ماشین خودم می‌دانم. وقتی سه، چهار سال برایشان وقت می‌گذارم و با آنها زندگی می‌کنم دیگر می‌شوند ماشین خودم. صاحبان‌شان هم این را می‌دانند. به آنها می‌گویم حق ندارید یک خط به بدنه اینها بیندازید. من عمرم را گذاشتم‌ام تا اینها این جوری شده‌اند. خیلی باید مراقب باشید.

او عاشق طرافات ماشین‌های آلمانی است. به‌مونتگلد دکتر صالح‌خودبیر کمیته کلاسیک فدراسیون اتومبیلرانی که سه سال است در کارگاهش خوابیده به طعنه می‌گوید کامبیون و می‌خندد. خودش شش تا بنز دارد.

بنز ۴۵۰ ۱۹۷۳، بنز slc ۲۸۰، ۱۹۷۷، بنزsls ۱۹۷۵، بنز ۱۹۰، ۱۹۹۱، بنز SE ۲۸۰ ۱۹۸۲، بنز ۲۳۰ ۱۹۸۲، یک فولکس واگن ۲۹۰ هم دارد به اضافه یک تریومف بنفش کروکی که هوش از سر انسان می‌برد. او آنقدر سختگیر هست که هیچ ماشینی به آسانی نظرش را جلب نکند. می‌پرسم: از بین ماشین‌هایی که تا به حال نقاشی کرده‌اید به کدام یک نمره بالاتری می‌دهید؟

«به یکی از بنزهایم از ۱۰۰، نمره ۹۰ می‌دهم.»

باید بروی تا پارکینگ روبه‌روی که خانه پدرام آنجاست.

با هم رفتیم. یک بنز اصیل آلمانی بود به رنگ بژ- تودوزی، چراغ‌ها زه‌ها و پراق‌ها همه فابریک و نقاشی و زیبایی بدنه نفسگیر. زانم بند آمده بود از آن همه اصالت. گفتم با این حساب به نمره ۱۰۰ می‌دهید؟ گفت: به بنزی که همین الان از کارخانه آمده باشد بیرون.



گفت و گو با محمدعلی بنی‌اسدی

هر کسی در رشته خودش کار کند

۱۵

کیوان زرگری



درباره طرح‌ها و زندگی پرویز شاپور

مردی که شبیه هیچ کس نبود

۱۵

یاشار صلاحی



لباس با کیفیت بالا تهیه کنید

کت و شلوار مردان تجارت

۱۴

زهرا رضازاده



از بنز هیتلری تا هلیکوپتر تنها برای چند ساعت

ماشین عروس



◀ **امین آراد**

«برای عروس داماد، از بنز هیتلری داریم تا هلیکوپتر. هر جور ماشینی بخواهید داریم. شما می‌توانید ماشین‌های آنتیک را انتخاب کنید یا هلیکوپتر سوار شدن را برای عروس داماد بر فراز آسمان تهران.»

این جملات را یکی از بنگاهداران معروف شمال غربی تهران که به کار اجاره ماشین عروس اشتغال دارد می‌گوید. رولزرویس‌ها و بنزهای قدیمی، خودروهای کشتی‌پیکر امریکایی، پیکان جوانان گوجه‌ای، خودروهای اسطوره‌ای صنعت خودرو مانند فوردموستانگ و حتی هلیکوپتر و درشکه وسایلی هستند که هم‌اکنون به عنوان ماشین عروس از آنها استفاده می‌شود؛ مرک‌هایی که درست است جای خود را به الاغ، شتر و اسب داده‌اند اما هنوز هم خاص بودن مهم‌ترین عوامل استفاده از این موجودات آهنین بسا هزینه‌ای بالا، تنها برای چند ساعت است. محمد که در کنار کار گل‌فروشی‌اش ماشین عروس کرایه می‌دهد معتقد است خاص بودن و چشم و هم‌چشمی عامل اصلی استفاده از خودروهای گر‌قیمت است.

محمد خودروهای متفاوتی دارد از بنز سال ۱۹۴۶ که در ایران به ماشین شو‌فر کش معروف است و با دماغه‌ای بزرگ که بسیاری از ایرانی‌ها را به یاد فیلم هزارستان علی حاتمی می‌اندازد تا خودروهای مدل روز مانند «بی‌ام‌و» سری پنج و حتی لیموزین‌های امریکایی دهه ۹۰ که از کشورهای حاشیه خلیج

• **اوج فصل تازه یک برنامه تلویزیونی**

مجری جوان تاپ‌گیر کیست

ریچارد هاماند یکی از سه مجری برنامه پرتلفدار تاپ‌گیر بی‌بی‌سی است؛ مجری‌ای که یک بار برای ضبط برنامه تا آستانه مرگ هم می‌رود اما به طور معجزه‌آسایی نجات پیدا می‌کند. ریچارد در سال ۱۹۶۹ در بیرمنگام به دنیا آمده و در کالج هنر و فناوری هاروگیت درس خوانده است. وی پس از تحصیلس به برنامه‌سازی تلویزیونی و رادیویی روی می‌آورد اما به ناگاه همکاری در سال ۲۰۰۲ با بی‌بی‌سی و برای برنامه تاپ‌گیر، زندگی‌اش را

متحول می‌کند. البته او در کنار تاپ‌گیر حتی برای روزنامه‌های بریتانیا و شبکه‌های تلویزیونی علمی جهان مانند نشنال‌جئوگرافی هم برنامه علمی می‌سازد. کتاب «دنیای اعجاب‌انگیز خودرو» نوشته وی هم در انگلستان با فروش زیادی روبه‌رو شده است. این کتاب توضیح دنیای خودرو به زبان ساده است. حضور وی در بی‌بی‌سی با دردرس‌های فراوانی برای سردبیران این شبکه همراه بوده است. از جمله

• **زندگی‌نامه برادران «خیامی» -بخش چهارم**

ساختن اتاق اتوبوس

فروشدگان قطعات یدکی که از آن موضوع اطلاع دارند آن قطعات را چند برابر ارزش واقعی می‌فروشند صاحبان اتومبیل‌ها و تعمیرکاران هم که می‌دانند تا وقتی آن قطعه عوض نشود اتومبیل به صورت یک دستگاه بی‌مصرف درمی‌آید آن قطعه را به هر قیمت که عرضه کنند، می‌خرند.احمد که سرمایه‌اندکش اجازه نمی‌داد اتاق اتوبوس بسازد یا یک تعمیرگاه مجهز در تهران تأسیس کند، تصمیم گرفت یک مغازه کوچک فروش قطعات و لوازم یدکی اتومبیل افتتاح کند. از یکی از آشنایان به نام آقای نیکبخشت یک مغازه کوچک در خیابان اکباتان اجاره کرد، یک تابلو بزرگ با عنوان فروشگاه تضامنی برادران خیامی بالای آن زد و به فروش قطعات یدکی اتومبیل پرداخت. احمد خیامی بعدها درباره آن تابلوی تضامنی و عنوان کمی عجیب آن گفت: «به غیر از برادران نمازی و برادران کلاشچی و فریدون سودآور که قبلأ با آنها کار کرده بودم و به من اعتماد داشتند بقیه نماینده‌های اتومبیل حاضر نمی‌شدند جنس نسبه بدهند. تهران آن زمان

نمایندگان انواع اتومبیل‌های کشورهای مختلف بود. من برای آنکه خریداران را به سوی مغازه جلب کنم ناچار بودم قطعات و لوازم همه اتومبیل‌ها را بفروشم. انتخاب عنوان «شرکت تضامنی برادران خیامی» به کارامهیت می‌داد. به عنوان شرکت تضامنی به فروشنده‌ها نشان می‌دادم که شرکت فقط در حد سهام مسوول بدهی‌هایش نیست و آنها می‌توانند برای وصول مطالبات خود از سایر دارایی‌های برادران خیامی هم اقدام کنند.» خوشبختانه فروشنده‌های قطعات یدکی مارک‌های مختلف اتومبیل هرگز برای وصول مطالبات خود ناچار به اقدام

این درسرها انتقاد وزیر راه بریتانیا به دلیل تشویق

جوانان در برنامه‌های ریچارد برای سریع راندن است. ترویج برای سرعت در برنامه‌های ساخته‌شده توسط وی حتی به جایی رسید که خود هاماند را تا سرحد مرگ می‌برد. این مجری جنجالی در سپتامبر ۲۰۰۶ وقتی در حال ضبط یکی از برنامه‌های تاپ‌گیر و رانندگی با سرعتی نزدیک به ۴۶۴ کیلومتر بود ناگهان به مانعی برخورد کرد و به شدت از ناحیه سر دچار صدمه شد.

بعد از وقوع حادثه سر وی به همراه کلاه ایمنی روی زمین با سرعت حدود ۳۷۳ کیلومتر در ساعت کشیده شد. برخی معتقدند اگر قد وی کمی بلندتر بود، به طور حتم سرش از بدن جدا می‌شد. ترکیدن یکی از چرخ‌های جلوی خودرو باعث به وجود آمدن این حادثه شده بود. هاماند با توجه به تجربیات و آموزش‌هایی که دیده بود با مشاهده ترکیدن لاستیک سریع موتور جت را خاموش کرد و

را صاحب خودروهای رنگارنگ کرده است. هاماند

هم‌اکنون خودروها و موتورسیکلت‌های زیادی دارد که برخی از آنها عبارتند از دوج چارجر، دو دستگاه لندرور، مورگان رود استر، اپل کاند، موتورسیکلت سوزوکی GSXR1000، BMW GS. دوکاتی

و ۱۰۹۸ و یک هارلی دیویدسون، البته ریچارد در

• **حکایت قدیمی**

نبرد انسان و ماشین

رونالدو از بوگاتی برد

خودرو یکی از سریع‌ترین محصولات تولیدشده برای رانندگی در شهر است. موتور این ماشین W شکل و ۱۶ سیلندر است که توانایی رسیدن به سرعت ۴۰۷ کیلومتر در ساعت را دارد. این خودرو در فرانسه ساخته شده و به یاد پی‌بر ویرون راننده تیم بوگاتی که در سال ۱۹۳۹ مسابقات ۲۴ ساعته لومان را برنده شد، نامگذاری شده است. سرعت بالای ویرون حالت نشستن در یک جت را برای سرنشینان جلو نداه می‌کند. در تستی که سال ۲۰۰۷ از ویرون گرفته شد این خودرو طی مدت ۹/۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۲۴۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. مصرف سوخت این خودرو بسیار بالاتر از خودروهای شهری در حدود ۴۰ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.نهایت‌قدرت این ماشین ۱۰۰۱ اسب بخار است. برای کم کردن خطر در تصادفات، بوگاتی از ایمنی خودروهای فرمول‌یک استفاده کرده است. مجموعه این عوامل این خودرو را به یکی از برترین ماشین‌های اسپورت تبدیل کرده است. گفتنی است گذشته از این مسابقه کریستیانو رونالدو فرد ماشین‌بازی است و در کنار آئودی Q7 که همه بازیکنان منچستریونایتد دارند به بام‌و نیز علاقه زیادی دارد.



است.

مسابقه، ستاره پرتغالی فوتبال از خودرو جلو می‌زند اما در

انتهای مسیر بوگاتی به فوتبالیست می‌رسد ولی در مسیر برگشت تا راننده بوگاتی ترمز کند و خودرو را در حالت

دنده‌عقب قرار دهد مدت‌زمانی از دست می‌رود و در همین فاصله زمانی کریستین رونالدو از بوگاتی جلو می‌زند، خودرو به سرعت گاز می‌دهد اما نمی‌تواند به کریستین رونالدو برسد

و او با اختلاف تنها چند سانتی‌متر برنده مسابقه انسان و ماشین می‌شود.این آگهی به سفارش شرکت اسپورتنایک و ساخته شده تا در آن بوته‌های ورزشی جدید خود به نام Nike Mercurial Vapor ۱، معرفی کند. برای این تبلیغ از ماشین اسپورت بوگاتی Veyron استفاده شده است. این

• **مشاهیر گم‌شده**

نبرد انسان و ماشین

رونالدو از بوگاتی برد

نشدند. کار شرکت تضامنی برادران خیامی خیلی زود و خیلی زیاد گرفت به طوری که یکی‌یکی مغازه‌های اطراف و اتاق‌های طبقات بالای ساختمان را اول اجاره و بعد خریداری کرد. از یک مهندس آرشیستکت خواست با آهن‌پندی و تغییر دکوراسیون، طبقه اول را تبدیل به یک فروشگاه بزرگ و طبقات بالا را تبدیل به آپارتمان‌های دفتری کند. رونق کار فروشگاه آنقدر زیاد بود که او تعدادی کارمند، ویزیتور و فروشنده استخدام کرد. این فروشگاه بعدها به نام «بی‌ال‌بی» به صورت یکی از بزرگ‌ترین قطعات یدکی اتومبیل در ایران درآمد. درآمدش آنقدر زیاد بود که احمد می‌توانست تا آخر عمر در ناز و نعمت زندگی کند اما هدف احمد خیامی این نبود. او آرزوهای دور و دراز داشت.

درآمد احمد خیامی از فروش قطعات یدکی اتومبیل در فروشگاه خیابان اکباتان زیاد بود و با گرفتن نمایندگی لاستیک کنیتینال، باتری دنا و بعضی قطعات دیگر از خارج زیادتر شد. به طوری که تصمیم گرفت به آرزوی دیرینه‌اش در مورد ساختن اتاق

اتوبوس جامه عمل بپوشاند. قطعه زمینی در جاده کرج بین جاده مخصوص و اتوبان کرج به قیمت متری یک تومان خرید. یک سالن بزرگ در آنجا ساخت و وسایل کار ساخت اتاق اتوبوس را در آنجا نصب کرد. شکل این سالن شبیه پروانه بود. به این سبب اسم آن را سالن شاپرکی گذاشتند -کارگران قدیمی ایران ناسیونال حتماً این بنا را که نخستین بنا در زمین کارخانه بود به خاطر می‌آورند. آنگاه از فریدون سودآور نماینده مرسدس‌بنز در ایران شاسی اتوبوس‌های مرسدس‌بنز را می‌گرفت و روی آنها اتاق می‌ساخت. این کار تا اینجا تازگی نداشت.