

دنده آخر

گفت و گو با بهرام عظیمی انیمیشن ساز
پیکان
خودرویی با شخصیت ز جر کشیده
الهام دانیالی

■ در حال عوض کردن کانال های تلویزیون هستید. انیمیشنی که در آن پسر جوانی با تیپ امروزی نشسته و در حال لایه کشیدن در اتوبان است توجه تان را جلب می کند. دیگر کانال را عوض نمی کنید و کنجکاو می شوید، ادامه ماجرا را تا انتها ببینید. تیزر تبلیغاتی که تمام می شود شما از آن لذت برده اید و ناخود آگاه به این فکر می کنید که چه کسی این شخصیت هاو این پیکان با این فرم و سر و شکل و ایسن تکیه کلام ها را این قدر جذاب به صورت انیمیشن در آورده است؟ گفت وگو ی ما با بهرام عظیمی می تواند بسیاری از سوالاتی که بعد از دیدن آن انیمیشن به فکر تان رسیده را پاسخ دهد.

■ ■ ■

اول یک بیوگرافی از خودتان به ما می دهید تا بیشتر با شما آشنا شویم؟
من متولد ۱۳۴۵ در تهران هستم. دیپلم اتومکانیک دارم و فارغ التحصیل رشته صنایع دستی هستم. از سال ۷۲ انیمیشن را به صورت حرفه ای کار می کنم، قبل از آن هم از سال ۶۷ کاریکاتور را به صورت حرفه ای کار کردم. فکر می کنم از کارهای جذاب شما که کاراکترهای جذابی داشت و تکیه کلام هایی داشت که به اصطلاح توی دهن مردم هم افتاده تیزرهایی بود که برای راهنمایی و رانندگی ساختید. نظر خودتان هم این است؟

بله. کارهایی که مردم خوش شان آمد و استقبال کردند، همین کارها با موضوع راهنمایی و رانندگی بود. که آن هم در حقیقت به این صورت شد که ما یک گروه کارگردانی چهار، پنج نفره در یک شرکت بودیم. وقتی مدیر شرکت آمد تا کار را پیشنهاد بدهد چون می دانست من به اصطلاح عشق ماشینیسم، کار را به من داده و به این صورت بود که کار کم کم شکل گرفت.

فکر می کنید دلیل جذاب بودن کارهای انیمیشن



و تیزرهایی که می سازید، علاقه شخصی خودتان به خودرو باشد؟

بله، این طور فکر می کنم. علاقه خودم و رشته اتومکانیک که سال ها پیش خواندم. اصلا زمانی بود که با دوستانتان کارمان اسپورت کردن ماشین بود. پیست می رفتیم و بچه ها پشت ماشین هایی که اسپورت کرده بودند، می نشستند.

علاقه به خودرو باعث شده تا حالا به فکر جمع کردن کلکسیون یفینید یا برای خرید خودرویی که دوست داشتید رحتی را متحمل شوید یا تلاشی بکنید و سختی بکشید؟

نه به آن صورت. تنها ماشینی که من حدود سال ۶۳ که گواهینامه گرفتم، خیلی عشق داشتم آن را داشتم، رنو بود. جالب این است که سال ها بعد یعنی سال ۸۰، با وجود آنکه پول داشتم ماشین خیلی بهتری بخرم اما باز رفتم و همان رنو که دوست داشتم را خریدم چون همیشه دوست داشتم رنو داشته باشم.

به چه مدل خودروهایی علاقه دارید؟

من همه ماشین ها را دوست دارم. البته یک سری ماشین های رویایی هستند که آنها را دوست دارم. اصلا ماشین هر چه عجیب تر باشد و داخلش به ماشین های کلاسیک شبیه تر باشد من آن ماشین را خیلی دوست دارم.

این توضیح شما برای من این تصور را به وجود آورد که به هر خودرو احساس خاصی دارید و برای مدل های مختلف خودروها شخصیت و ویژگی قابل هستید.

بله، دقیقا همین طور است. من از بعضی از ماشین ها بدم می آید. مثلا این هیوندا کوپه ها و مزدا سه چراغ های پشت شان من را دیوانه می کند. یعنی این ماشین ها را در خیابان اصلا نگاه نمی کنم. احساس می کنم این ماشین ها معیوب هستند. به من حس دیدن آدمی را می دهند که تیپ خوبی زده اما وقتی می خندد دندان های کثیفی دارد که دیگران هیچ وقت نگاهی نمی کنند. اعصابم خرد می شود این ماشین ها را که نگاه می کنم. در مقابل برای بعضی از ماشین ها احترام قابل هستم مانند ژان. خود من تا به حال پنج ژان داشتم. زبان ها را می خریدم تمیز می کردم، می دادم صافکاری و بعد خودم رنگش می کردم و تعمیر می کردم بعد می فروختم. جز ژبان مینی ماینر و نو هم که قبلا بگفتم خیلی دوست دارم.

شما که برای ژبان احترام قایلید، نظر تان درباره زانتیا که از نواده های ژبان است، چیست؟

آن را هم دوست دارم. در کل محصولات سیترون را خیلی دوست دارم. به نظرم خانواده قابل احترامی هستند.

حالا با توجه به تمام این احساسات و شخصیت هایی که به خودروها دارید، شخصیت پیکان را از نظر خودتان برای ما توضیح دهید.

به نظرم پیکان یک ایرانی زر کشیده و گاهی هم بدبخت است. خود من درباره پیکان، از آن زمانی که طراحی و تولید شد از همان نسل های ابتدایی تا مسابقاتی که شرکت کرد، تعداد زیادی عکس آرشیو کرده ام.



سال هاست که تنها محصول کوچک و با کیفیت قشر متوسط ایرانی پژو ۲۰۶ است. خودرویی که در کلاس خود رقیبی ندارد اما تا کسی این یکه تازی ادامه خواهد داشت. مدیر رنو در ایران اعلام کرده این شرکت برنامه تولید مدل جدید خود، یعنی ساندرو را در ایران دارد. این خودرو دقیقا هم کلاس پژو ۲۰۶ است. با اینکه قیمت این خودرو اعلام نشده اما گمانه زنی ها از حدود قیمت پژو ۲۰۶ حکایت دارد. این خودرو قرار است در شرکت پارس خودرو تولید شود. ساندرو دارای موتور ۱۱۰ اسب بخاری، یعنی حدود پنج اسب بخار قوی تر از ۲۰۶ است و دارای دو گیربکس اتوماتیک و دستی خواهد بود. از نظر طراحی این خودرو یک نسل از پژو ۲۰۶ جدیدتر محسوب می شود. البته این خودرو دو سال زمان می برد تا به تولید برسد.

رنو بر خلاف هم وطن اش پژو با سرمایه گذاری مستقیم کار خود را دوباره در ایران آغاز کرد. سرمایه گذاری ای که بزرگ ترین سرمایه گذاری در صنایع ایران پس از انقلاب محسوب می شد. این سرمایه گذاری بلند پروازانه بود. این شرکت می خواست در ایران سالانه ۳۰۰ هزار تندر ۹۰ تولید و یک شرکت طراحی مهندسی در ایران دایر کند و پس از چند سال سومین کارخانه بزرگ خودرو سازی ایران را با سرمایه گذاری مستقیم بنا کند اما تولید تندر هنوز هم به نصف آن میزان برنامه ریزی شده نرسیده است. برای حضور این شرکت در ایران آن قدر سنگ اندازی شد که آنها از خرید تانسیس کارخانه در ایران بگذرند و مرکز مهندسی خود را به جای ایران در هند تاسیس کردند. پس از چند سال رنو فهمید کار کردن در ایران آنچنان هم ماندت ترکیه آسان نیست. این شرکت پس از آغاز کار در ایران زیان ده بود تا آنجا که مدیران رنو دیگر از ایران ناامید

نمادهایی که حرف می زنند

مانی جدادی

از دید کارشناسان، لوگو یی که شرکت باید در اوج سادگی، انبوهی از ایما و اشاره ها را در پس خود داشته باشد. از نماد روی سربگ یک شرکت ساده گرفته تا لوگوی رسمی یک کمپانی بزرگ خودرو سازی. اما بعضی از این نمادها جدا از زیبایی بصری، حاوی دنیایی از حرف ها نگفته هستند.

■ ■ ■

ب.ام.و

خودرو سازی محبوب باور یا خیلی وقت است که با آن نماد دایره ای مشکی و آب اش دیده می شود. ب.ام.و پیش از آنکه یک خودرو ساز معتبر شود، یک هوایپما ساز چیره دست بود. مسیری که هنوز رولز رویس انگلستان با ساخت پیش رانه های جت ادامه می دهد. در حقیقت این نماد، حرکت ملخ سیاه رنگ یک هوایپما را نشان می دهد که از لایه لای آن، بی آسمان نمایان شده است. هنوز هم می توان روی هوایپما های به جامانده از جنگ جهانی دوم این نماد را پیدا کرد.

تویوتا

تا پیش از وقایع اخیر، تویوتا بزرگ ترین خودرو ساز دنیا بود. لوگوی این خودرو سازی نیز سرشار از ایهام است. در مرحله اول با یک نگاه کلی، حرف T دیده می شود که ابتدای نام شرکت است. اما با کمی دقت، می توان سه بیضی تودر تو را مشاهده کرد. آنها نماد سه قلب هستند. قلب مشتری، قلب تولید و قلب پیشرفت. باید دقت کرد که عنصر پیشرفت و تولید در یک راستا و مشتری در مرکز آنها قرار گرفته است.

آئودی

این حلقه ها به هم متصل، کنایه از بازی های المپیک نیست. سال ۱۹۲۲ در دست زمانی که بحران بزرگ اقتصادی سراسر اروپا را در می نور دید، چهار شرکت بزرگ خودرو سازی



خودرو



مگان RS اولین خودروی اسپرت در ایران

وقتی رنو بازار ایران را هدف می گیرد

رقیب پژو ۲۰۶ می آید

شده بودند و قصد خروج سرمایه را داشتند اما در آخرین اقدام کارلوس گون، مدیر عامل رنو نیسان که مانند بیل گیتس در صنعت خودرو معروف است و همه از او به عنوان ناجی نیسان نام می برند، پیمان کار گر، معاون ایرانی خود که از کودکی در فرانسه زندگی کرده و یکی از مدیران نخبه رنو نیسان محسوب می شود را برای باز کردن گره پروژه ایران راهی یک ماموریت سخت کرد. حال پس از چند ماه حضور این مدیر جوان ایرانی پروژه رنو در ایران جان دوباره گرفته است. تولید تندر به روزانه ۳۰۰ دستگاه و تولید مگان هم به ۴۷ دستگاه در روز رسیده است در حال حاضر محصول تولید رنو از نظر کیفیت و بر اساس اعلام وزارت صنایع جزو بهترین محصولات است. پیمان کار گر تاکید می کند تولید تندر و مگان باید در ایران به شدت افزایش یابد ولی او تنها به این میزان راضی نیست، وی



رنو ساندو رقیب پژو ۲۰۶

۱/۲ تن دارد که هم وزن خودرو سمند است. از نظر اندازه این خودرو کمی از جیب بزرگ تر و مجهز به ترمز abs است. غیر از دانستر، تندر ۹۰ وانت در ایران خودرو، فیس لیفت تندر ۹۰ (تندر ۹۰ باقیافه جدید) و مدل MCV تندر ۹۰ که خودرو هفت نفره است از دیگر محصولات جدید رنو در ایران خواهند بود. مدیر رنو در ایران می گوید نگاه رنو به ایران به عنوان یک شریک استراتژیک است. وی همچنین در یک طرح دیگر با همکاری شرکت تکین خودرو که توسط سرمایه گذاران ایرتویا وارد کننده تویوتا در ایران با گرفته، قصد واردات محصولات گران قیمت رنو را دارند. هر کدام از این محصولات هم که با اقبال بازار روبه رو شوند، در ایران تولید خواهند شد. از این محصولات جدید می توان به مدل جدید مگان، لاگونهای کوپه، کلئوس که شاسی بلندی است و روی شاسی نیسان قشقایی طراحی شده و خودرو لاتیتیود و فلوئنس اشاره کرد. این خودروها به گونه ای قیمت گذاری شده اند تا از همتایان زاپنی و کراهی خود از ران تر با هم قیمت باشند. در این خودروها کلئوس با قدرت ۱۷۰ اسب بخار رقیب هیوندای توسان، لاتیتیود با موتور شش سیلندر و با قدرت ۲۲۰ اسب بخار رقیب آژرا و لاگونهای کوپه با قدرت موتور ۲۴۵ اسب بخار رقیب هیوندای اسپریت است. این شرکت قرار است اولین خودرو تمام اسپریت یعنی مگان RS را با قدرت موتور ۲۵۰ اسب بخار و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در شش ثانیه را هم وارد بازار ایران کند. کار گر توضیح می دهد که اعتماد مدیران رنو از تجارت با ایران ر بین رفته بود. مادر ایران زیان می دادیم اما امیدواریم تا دو سال دیگر به سود دهی برسیم. اما اگر رنو سودده شود، تنها وقتی می تواند این سود را از ایران خارج کند که ۲۰ درصد خودروهایش را صادر کرده باشد. برای همین این شرکت هم اکنون در حال مطالعه روی بازار عراق، افغانستان و کشورهای شمال ایران است تا زمینه خروج سودش را از ایران با صادرات خودروهای ایرانی فراهم کند.

تهران دریافت



عکس متعلق به مسابقات جهانی دریافت است

مسابقات رد بول دریافت تهران فرصتی بود تا رانندگان ایرانی مهارت خود را در یکی از فنون اتومبیل رانی یعنی دریافت نشان دهند. اما این مسابقات نشان داد که رانندگان ایرانی در مهارت های اتومبیل رانی چقدر ضعیف هستند و هنوز اتومبیل رانی ایران راه زیادی را پیش دارد.

دریفت چیست؟

مسابقات دریافت معمولا یک فن نمایشی در اتومبیلرانی است، البته اگر راننده ای بخواهد یک پیچ تندر را بدون آنکه



عکس ها میلاد پیرانی

جای تاییرهایی که سعی کردند در مسابقات تهران حرکت دریافت را انجام دهند



یکی از محدود صحنه های انجام دریافت در تهران توسط راننده ایرانی

ماشین بازها

گفت و گو با امیر خرمی قهرمان کار تینگ
بنزین ۲ هزار تومان هم شود
۸ سیلندر را راه نمی کنم

شبندر حمتی



■ عکس هایش بر سال ها قهرمانی گواهی می دهند. عکس های زیادی که مجموعه ای از زندگی او را به تصویر می کشند، از روزهایی که تازه پا در پیست موتور کراس گذاشته بود و سال هایی که به قهرمان بلامنازع این رشته تبدیل شد. ورق زدن عکس هایش به مثابه نگاه کردن دور تند فیلم زندگیش می ماند. موها کم کم جوگندمی شده اند و موتور جای خودش را به ماشین های کلاسیک آمریکایی داده است. او در مسابقات هشت سیلندر و کار تینگ هم همیشه مقام آورده است. او می گوید از زمانی که جوان بود همه عشق و سرگرمی اش موتور، ماشین، مسابقه و قهرمانی بوده اما الان چنان از این ماجرا اشباع شده که همه را بوسیده و کنار گذاشته است و می گوید: «لان فقط اگر فراغتی پیدا کنم، دلم می خواهد ماشین دو دیفرانسیل را بردارم و به دل طبیعت بزنم. بروم یک گوشه ای بنشینم و کاری به دنیا نداشته باشم.»

درباره امیر خرمی صحبت می کنیم. برادران خرمی، امیر و معز خرمی هر دو از نام آوران حرفه اتومبیلرانی و قهرمانان رشته موتور کراس و ماشین بوده اند. امیر برادر بزرگ تر است و متولد سال ۱۳۴۶ در محله فاطمی تهران. «پدر منظمی بود و خانواده نسبتا معمولی داشتیم. وقتی به سن نوجوانی رسیدم از طریق یکی از دوستانم با موتور کراس آشنا شدم و خیلی به این رشته علاقه مند شدم. آن موقع ۱۲ سالم بود. شروع کردم و تا ۲۰ سالگی همیشه قهرمان موتور کراس می شدم. دوستی داشتم به اسم بهنام فاتحی که او مرا اولین بار داخل پیست برد و من چون خیلی به این رشته علاقه مند شده بودم تا ۲۰ سالگی رهايش نکردم.» او تا سال ۶۹ در رشته موتور کراس باقی می ماند تا اینکه با خبر می شود



اولین سری مسابقات ماشین سواری در ایران در لوزیان در حال برگزاری است. از موتور دل می کند و به دنیای مسابقات با ماشین روم می آورد. «اولین ماشینی که برای خودم خریدم یک دوج چلنجر قرمز بود که مهر سال ۱۹۷۱ را داشت. خوب یادم هست به خاطر اینکه بنزین کوپنی بود و نایاب، قیمت این ماشین ها خیلی پایین بود. من این دوچ را ۷۰ هزار تومان خریدم و هنوز هم آن را دارم و بیشتر مواقع هم سوارش میشم.»

می برسم: یعنی ماشین زیر پای شما همین دوج ۷۱ است؟ آن هم با این بنزین ۷۰۰ تومانی؟
می گوید: «بله. من عاشق رانندگی با این ماشینم و بنزین دو هزار تومان هم که بشود این ماشین را راه نمی کنم.» امیر خرمی تعمیرگاه ماشین دارد. به همین خاطر تعداد ماشین هایی که به واسطه شغلش خریده، بازسازی کرده و فروخته از دستش در رفته است: «از پونتیاک و دوج و شورت و کادیلاک بگیر تا آژرا و ماکسیما و هیوندا هر ماشینی که فکرش را بکنید به تور من می خورد. یکی را صاحبش می خواهد بفروشد، من می خریدم. دستی به سر و گوشش می کشم و می فروشم. آن یکی تصادف کرده، من می خرم و تعمیر می کنم و برایش مشتری جدید پیدا می کنم. اما با این حال فکر می کنم چون در دهه ۷۰ میلادی آمریکایی ها ماشین های خیلی خوبی ساختند که طراحی فوق العاده ای هم داشت هیچ کدام از این ماشین های جدید نمی توانند این حس راحتی و آسودگی ماشین های آمریکایی را به انسان بدهند. در واقع وقتی پشتش می نشینید از طراحی بدنه گرفته تا شکل صندلی و فضای داخلی ماشین، همه به انسان حس راحتی و آسایش می دهد.» او زمانی یک چلنجر کروک قرمز داشت که در ایران خیلی گل کرد و بسیاری از مردم آن را دیده اند. همان ماشینی که سال ۸۵ شرکت آل جی برای تبلیغ یکی از جدیدترین مدل های تلویزیونش از آن استفاده کرد: «برای یک دقیقه تبلیغ تلویزیون، حدودا یک روز ما را بردند فیلمبرداری، رفتم اطراف قزوین جایی نزدیک هشتگرد. نمی خواستند ماشین هایی مثل بنز و بی ام و را برای تبلیغ بیاورند چون می گفتند آن ماشین ها خیلی لوکس است و ما نمی خواهیم توجه مردم به ماشین جلب شود، بلکه هدف ما نشان دادن تلویزیون است. به همین خاطر ماشین مرا انتخاب کردند و خودم هم پشتش نشستم برای آن تبلیغ.» مدیران فروش شرکت آل جی از دوستان امیر فرخی بودند و از همین طریق او را برای استفاده در این تبلیغ انتخاب کردند. او بعدا آن کروک قرمز را ۳۰ میلیون تومان فروخت. امیر و معز خرمی از سال ۷۰ شرکت در مسابقات ماشین سواری را شروع کردند و تا سال ۷۸ ادامه دادند. «در کلاس هشت سیلندر ما همیشه مقام آوردیم. البته همیشه اول نشدیم اما خوب دومی و سومی را همیشه داشتیم.» بعد از این آنها به مسابقات کار تینگ رو آوردند و به گفته امیر خرمی هشت سال هم در این مسابقات مدال آور بودند.