

تالار مشاهیر

بخش سوم

آقای بنز



بابک وفایی

■ در شماره قبل خواندید کارل بنز با حضور سهامداران جدید در شرکت و تحت تاثیر رقبایی که به مرور وارد بازار می‌شدند، تصمیم گرفت روند کاری خود را تغییر دهد و از تولید خودرو با هر قیمت، به تولید خودرویی ارزان‌تر حرکت کند.

■ ■ ■

روند کاری کارل بنز در دهه پایانی قرن نوزدهم به کلی با سال‌های پیش از آن متفاوت بود و او که اکنون مخترع خودرو شناخته می‌شد به سمت تولید انبوه خودرو حرکت کرد البته مفهوم تولید انبوه در آن زمان با شرایط فعلی متفاوت بود و فروش ۱۰۰ دستگاه خودرو در یک سال یک رکورد بی‌نظیر به حساب می‌آمد. با همین ایده بنز سه مدل ویکتوریا، Velo و آیدل را به تولید رساند که در این میان از مدل Velo می‌توان به عنوان نخستین خودرو تولیدی جهان که قیمت قابل قبولی برای خرید از سوی عموم داشت و در معیارهای آن روزگار در تیراژ انبوه تولید می‌شد، یاد کرد. البته آنچه به عنوان ارزان‌سازی خودروها از آن یاد می‌کنیم مانند این است که در حال حاضر کسی قصد داشته باشد هواپیمای جت شخصی را برای استفاده عموم ارزان‌سازی کند! چرا که به عنوان مثال، مدل ویکتوریا در آن زمان قیمتی در حدود ۴۵۰۰ دلار داشت که با قیمت خرید یک خانه بزرگ در محله‌ای مناسب در شهرهای آلمان برابری می‌کرد. هر چند بنز تلاش زیادی می‌کرد محصولاتش از درشکه‌ها و کالسکه‌ها فاصله بگیرد اما هنوز هم اگر جلو مدل ویکتوریا، اسب می‌بستید تفاوت چندانی با درشکه نداشت‌اما همین هم برای آن دوران تحول مهمی بود.

بنز با وجود موفقیت‌های مالی به ابداعات خود ادامه می‌داد و توانست نخستین موتور درون‌سوز تخت و نخستین خودرو مخصوص باربری را نیز ابداع کند. در موتورهای تخت سیلندرها بر خلاف موتورهای رایج که به صورت عمودی و در کنار هم نصب می‌شدند، به صورت افقی قرار می‌گرفتند. امروزه شرکت‌هایی مانند پورشه یا سوارو در محصولاتشان از این ساختار استفاده می‌کنند اما در قرن نوزدهم این پدیده بسیار جدید بود چندی بعد روی خودرو باربری او نخستین اتوبوس جهان نیز ساخته شد.

در همین دوران بود که خبر درگذشت گوتلیب دایملر در ۱۹۰۰ منتشر شد، مردی که نقش مهمی در بهبود کارکرد موتورهای درون‌سوز داشت و البته رقابت سختی نیز با کارل بنز.



شواهد نشان می‌دهد کارل بنز و گوتلیب دایملر هیچ‌گاه هم‌دیگر را ملاقات نکرده‌اند و هیچ اطلاعاتی نیز از نخستین فعالیت‌های یکدیگر نداشت‌اند در مورد علاقه آنها به یکدیگر نیز اطلاعات ضد و نقیضی وجود دارد چرا که بعضی شنیده‌ها نشان می‌دهد کارل بنز از شنیدن اخبار موفقیت‌های دایملر آزار می‌کرد اما بعضی دیگر نیز معتقدند این دو با وجود علاقه به ملاقات یکدیگر به دلایل کاری از این کار خودداری می‌کردند.

هر چند بنز مخترع خودرو بود و نخستین خودرو تولیدی جهان را روانه بازار کرد اما همچنان بسیاری دایملر را بهترین سازنده موتور می‌دانستند و همین باعث تازاحتی بنز می‌شد. شرکت کارل دایملر به نام DMR

هر چند دربر تر از بنز محصولاتش را به بازار عرضه کرده بود اما خودروهایش سریع‌تر از بنز بودند و مجموع این عوامل باعث شده بود این دو شرکت رقابت شانه به شانه‌ای با یکدیگر داشته باشند که در سال‌های بعدی به‌خصوص با آسدن Emil Jellinek در هیات مدیره شرکت دایملر ساختن نیز می‌شد. امیل جلیلنک، یک تاجر و سیاستمدار و نماینده انحصاری فروش محصولات دایملر در بسیاری از کشورهای اروپایی بود. هر چند احتمالاً نام او را نشنیده‌اید اما بدون شک نام مرسدس، دختر او برایتان آشناست چرا که امیل همان‌گونه که در آینده خواهیم دید در یک توافق نام‌ختر خود را روی محصولات دایملر می‌گذاشت.

اوضاع در بنز به خوبی پیش می‌رفت. هر چند در ۱۹۰۲، شرکت دایملر که اکنون بدون حضور موسسش اداره می‌شد، مدل مرسدس ۳۵ اسب بخار را عرضه کرد که در آن زمان خودرویی بر قدرت و مناسب برای مسابقات بود و شکل ظاهری‌اش نسبت به خودروهای آن روزگار بهبود پیدا کرده بود، اما بنز هم با معرفی یک موتور جدید به رکورد سرعت ۶۰ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند تا رقابت میان این دو شرکت همچنان ادامه داشته باشد. اما یکی از اعضای هیات مدیره شرکت بنز بدون مشورت با کارل، برای طراحی و تغییر در خودروهای این شرکت یک طراح فرانسوی را استخدام کرد. کارل که در آن زمان علاوه بر عضویت در هیات مدیره، مدیر واحد طراحی هم بود از اینکه در زمینه با اهمیتی مثل این با او مشورت نشده بود برآشف‌ت و پس از درگیری با اعضای هیات مدیره تصمیم به بازنشتگی و ترک شرکت گرفت.

نکته جالب توجه شباهت سرنوشت بنز با دایملر است. هر دو از شرکت‌هایی که خود آن را تأسیس کرده و توسعه داده بودند به تاجار بازنشته‌شدند و آنگونه که در آینده خواهیم دید هر دو بار دیگر به مدیریت شرکت‌هایشان دعوت شدند.

در ادامه کارل بنز سریع‌ترین خودرو جهان را خواهد ساخت و مقدمات ادغام دایملر و بنز و تأسیس شرکت دایملر بنز فراهم می‌شود.

صف‌های طولانی روه‌روی مراکز خدمات بعد از فروش، خودروهایی که چند روز پس از ساخت خراب می‌شوند، آشنا نبون تعمیرکاران با سیستم‌های جدید، خوب تعمیر نشدن خودرو در زمان گارانتی و استفاده از قطعات غیراستاندار تنها بخشی از بسیاری از مشکلاتی است که مردم با آن دست به گریب‌بند البته این مشکلات برای خودروهایی که ساخت شده هستند و تیراژ بالا دارند بیشتر خود را نشان می‌دهند چرا که بسیاری از خودروسازان در مرحله کنترل کیفیت، محصولات معیوب خود را به امید برطرف شدن عیب در دوران گارانتی به بازار می‌فرستند حال آنکه به سختی این مشکلات در دوران گارانتی برطرف می‌شود. یکی دیگر از مشکلاتی که صف‌های تعمیرگاه‌های اصلی را شلوغ کرده است، قطعات معیوب فراوانی هستند که در خودرو استفاده شده است و اصل مشکل هم به ساخت خودرو توسط قطعه‌سازانی بازمی‌گردد که با کمترین دانش، قطعه تولید می‌کنند. گذشته از این مشکل، نبود علم کافی و مدیریت نامناسب سامانه‌های تعمیرگاهی هم به عمق مشکل افزوده‌است. به عقیده بسیاری از کارشناسان از اصلی‌ترین مشکلات صنعت خودرو ایران، نبود خدمات بعداز فروش مناسب است؛ عاملی که سبب شده مجلس نیز این عامل را از اصلی‌ترین موارد تحقیق و تفحص از صنعت خودرو قرار دهد. آیا این تحقیق و تفحص جدید مجلس، سبب برطرف شدن مشکلات مصرف‌کنندگان می‌شود؟ با اینکه شرکت‌های خودروسازی هر یک مدعی بهترین خدمات‌دهی هستند اما آمار وزارت صنایع از وضعیت چگونگی خدمات بعد از فروش مدت‌هاست که به افکار عمومی اعلام نشده است، حال آنکه مشتریان حق دارند، بدانند که هر شر کتی چگونه خدمات‌رسانی می‌کند.

مشکل چند بعدی

نا رضایتی مردم از خدمات پس از فروش به عوامل مختلفی مانند تولید خودرو و تأمین قطعه از بازار لوازم یدکی بازمی‌گردد اما شاید بیشترین عامل در ارایه نامناسب خدمات پس از فروش ضعف مدیریتی باشد و با توجه به اینکه این بخش به فناوری بالایی نیاز ندارد، مشکلات فوق به ضعف مدیریت در ارایه خدمات مربوط می‌شود. اما گذشته از این مشکل، تولید با کیفیت نامناسب نیز برای نظام خدمات بعد از فروش دردرس ساز است. در این‌باره یکی از افراد مراجعه‌کننده به مراکز خدمات پس از فروش که از خدمات ارایه شده نارضتی است، می‌گوید: پس از اینکه از یکی از خودروسازان وسیله نقلیه خود را با حداقل ۲۰ مورد نقص فنی که برخی از آنها در سامانه‌های یعنی خودرو بود، دریافت کردم، به تعمیرگاه مجاز مراجعه کردم تا مشکل برطرف شود، ولی نه‌تنها مشکل حل نشد، بلکه عیب‌های جدیدی هم به خودرو اضافه شده است.

یکی از مدیران صنعت خودرو در این‌باره معتقد است: به علت نقص در مدیری خطوط تولید و بی‌کیفیت بودن بعضی قطعات تولیدی، ما در بعضی موارد با قرار دادن قطعات قطعه‌سازان روی خودرو، در مرحله کنترل کیفیت نهایی نقص‌هایی مشاهده می‌کنیم که با توجه به زمان‌بر بودن تعمیر این خودرو احتمال دارد که خط تولید متوقف شود و به همین دلیل این خودروها به امید آنکه اشکالات آن در تعمیرگاه‌های مجاز و در دوران گارانتی حل شود، به مشتری فروخته می‌شود. برای هر قطعه در صنعت خودرو حداقل هفت تولیدکننده فعالیت می‌کنند که یک تولیدکننده ممکن است به صورت مهندسی با کیفیت بالا و تحت مشارکت با لایسنس یک شرکت اروپایی قطعه‌ای خوب تولید کند، اما شر کتی دیگر ممکن است به صورت سنتی قطعه معیوب تولید کند که این قطعه معیوب استفاده شده در خودرو موجب افزایش مراجعه مردم و ازدحام آنها در تعمیرگاه‌های می‌شود. در همین حال، آموزش‌های لازم به تعمیرکاران نیز داده نمی‌شود و در مناطق بسیار زیادی از ایران تعمیر خودروهای

می‌گویند دست روی هر چیزی نمی‌گذارد. کمی زیاده‌خواه است. از آنهایی که دنبال شکرک‌های بزرگ می‌گردد. شکرکاری خوبی هم هست. می‌داند چطور خوب از هر چیز فقط یکی می‌سازد. مشتری و قیمت، جزو اسرارش است. برای هر کسسی نمی‌سازد. هر کسی هم نمی‌تواند از او بخرد. اگر نگوییم که غرق هنرش می‌شوی، بدون شک تحسین‌اش می‌کنی. اما با این همه، غریب نیست. قریب است. به نوعی همه می‌شناسیمش. کوروش. کوروش منصور، سال ۱۳۳۹ در همین چالوس خودمان به دنیا آمده است.

کودکی‌اش را با نقاشی‌هایی عجیب و مبهم پشت سر گذاشت. کسی چیزی نمی‌فهمید. ماشین‌هایی که می‌کشید، همگی چرخ‌هایی بزرگ و درهای دراز داشتند. کوروش به سن و سال دانشگاه که رسید برای ادامه تحصیل از ایران خارج شد مثل خیلی‌های دیگر رفت انگلستان. به قول خودش جرقه‌های اولیه از همان‌جا در ذهنش زده شد. با مفهوم خودروهای لوکس دقیقاً آشنا شد. دید که مردم مرفه چه سوار می‌شوند و چرا سوار می‌شوند. مجلس‌سازی از همان اوایل برایش سرگرمی بود. اما این تفریحی نبود که رضایش‌ش کند. ۱۹۸۹ با سرمایه خودش، شرکت MP Design را تأسیس کرد. شرکتی که قطعات تیونینگ دیگر شرکت‌های معتبر را تأمین می‌کرد. دست‌سور گرفتن و سفارشی کار کردن باعث شد یک پله بالاتر بیاید. پله ایده و خلاقیت. حالا دیگر در کمپانی‌های اسم و رسم‌داری به خدمت گرفته شد مثل ای‌سی‌اشنیتزر، برابوس، هارنگه و حتی آی‌ام‌جی. گزینه آخر که زیرمجموعه مرسدس بنز بود، دید عمیقی در آینده شغلی او ایجاد کرد تا حدی که سرانجام تصمیم گرفت خودش برای خودش کار کند. این یعنی همه‌چیز. سال ۲۰۰۴ توانست اولین محصول مستقل خود را بسازد. یک آستون‌مارتین DB۹. و آنچنان رابطه خوبی با وازه‌تین، تیونینگ و تیونر ندارد. معتقد است کارهایی که دست می‌گیرد بیشتر یک هنر نمای مهندسی است. حالا وقتی گذر تان به ایالت یلوارا افتاد، سراغ روستای Brand را

خودرو

خدمات پس از فروش

تیغی در گلوی مشتریان خودرو

امین آژاد



مردن با سامانه‌های هدایتی رایانه‌ای به‌دلیل نبود دانش لازم در تعمیرگاه‌ها امکان‌پذیر نیست. با اینکه دانشگاه‌ها و آموزشکده‌های مختلفی در حال تربیت کار‌دان‌های فنی هستند، اما اکثر این موسسات از وسایل و سامانه‌های مدرن خودرو جهت آموزش به تعمیرکاران بی‌بهره‌اند و بسیاری از این افراد نیز حتی با وجود نیاز فوق‌العاده زیاد صنعت خودرو به آنها جهت ارایه خدمات پس از فروش به‌دلیل ضعف مدیریت جذب نمی‌شوند.

در این خصوص مهندس بوساری، کارشناس ارشد خودرو گفته است: یکی از اصلی‌ترین مشکلات خدمات پس از فروش، نبود مهندس و تکنسین و کارگر کارآموز کافی در زمینه تعمیر و خدمات پس از فروش است. آموزش لازم جهت نگهداری تعمیر و خدمات پس از فروش توسط شرکت‌های خودروساز داخلی ارایه نمی‌شود و فناوری جدید اندک‌ترکتور وارد بازار می‌شود، در صورتی که تعمیرکاران و مهندسان هنوز

آموزش ندیده‌اند وی مشکل اصلی در خدمات پس از فروش را نبود آموزش عنوان کرده و افزوده است: آموزشکده‌ها و دانشگاه‌های کشور در بسیاری از موارد

حتی از داشتن موتورهای جدید مانند سامانه انژکتوری محرومند که این امر سبب کم‌سواد بودن تکنسین‌ها و مهندسان می‌شود. بوساری ادامه می‌دهد: تعمیرکاران ما از کارایی و سواد کافی برخوردار نیستند و آموزش کافی نیز در زمینه تعمیر خودرو ندیده‌اند. از

طرفی کمبود تعمیرگاه سبب افزایش صف‌های تعمیرگاه‌ها شده است. وی معتقد است: به‌دلیل آنکه اکثر تعمیرکاران آموزش ندیده‌اند و نمی‌توانند عیب خودرو را به درستی شناسایی کنند، با انجام تعمیرات موجب خراب شدن قطعات سالم خودرو نیز می‌شوند. از دیگر مشکلات در نظام خدمات پس از فروش، آموزش ندیدماند وی مشکل اصلی در خدمات پس از فروش را نبود آموزش عنوان کرده و افزوده است: آموزشکده‌ها و دانشگاه‌های کشور در بسیاری از موارد حتی از داشتن موتورهای جدید مانند سامانه انژکتوری محرومند که این امر سبب کم‌سواد بودن تکنسین‌ها و مهندسان می‌شود. بوساری ادامه می‌دهد: تعمیرکاران ما از کارایی و سواد کافی برخوردار نیستند و آموزش کافی نیز در زمینه تعمیر خودرو ندیده‌اند. از

طرفی کمبود تعمیرگاه سبب افزایش صف‌های تعمیرگاه‌ها شده است. وی معتقد است: به‌دلیل آنکه اکثر تعمیرکاران آموزش ندیده‌اند و نمی‌توانند عیب خودرو را به درستی شناسایی کنند، با انجام تعمیرات موجب خراب شدن قطعات سالم خودرو نیز می‌شوند. از دیگر مشکلات در نظام خدمات پس از فروش، آموزش ندیدماند وی مشکل اصلی در خدمات پس از فروش را نبود آموزش عنوان کرده و افزوده است: آموزشکده‌ها و دانشگاه‌های کشور در بسیاری از موارد حتی از داشتن موتورهای جدید مانند سامانه انژکتوری محرومند که این امر سبب کم‌سواد بودن تکنسین‌ها و مهندسان می‌شود. بوساری ادامه می‌دهد: تعمیرکاران ما از کارایی و سواد کافی برخوردار نیستند و آموزش کافی نیز در زمینه تعمیر خودرو ندیده‌اند. از

طرفی کمبود تعمیرگاه سبب افزایش صف‌های تعمیرگاه‌ها شده است. وی معتقد است: به‌دلیل آنکه اکثر تعمیرکاران آموزش ندیده‌اند و نمی‌توانند عیب خودرو را به درستی شناسایی کنند، با انجام تعمیرات موجب خراب شدن قطعات سالم خودرو نیز می‌شوند. از دیگر مشکلات در نظام خدمات پس از فروش، آموزش ندیدماند وی مشکل اصلی در خدمات پس از فروش را نبود آموزش عنوان کرده و افزوده است: آموزشکده‌ها و دانشگاه‌های کشور در بسیاری از موارد حتی از داشتن موتورهای جدید مانند سامانه انژکتوری محرومند که این امر سبب کم‌سواد بودن تکنسین‌ها و مهندسان می‌شود. بوساری ادامه می‌دهد: تعمیرکاران ما از کارایی و سواد کافی برخوردار نیستند و آموزش کافی نیز در زمینه تعمیر خودرو ندیده‌اند. از

درباره کوروش منصوری، تیونر معروف

از چالوس تا باواریا

مانی جدادی



بگیرید. پیدا کردنش کار سختی نیست، ساختمان بزرگ منصوری از دور معلوم است.

خودروهای منصوری

درست یکسال پس از رونمایی اولین محصول رسمی برند Mansory، دومین فرزند تان با هم از آستون‌مارتین متولد شد اما این بار مدل Vanquish با یک پوشش مشکی براق به همراه المان‌های زرد و طلایی، در ترکیبی که می‌توان آن را سنت طراحی این شرکت خواند. منصوری پس از دریافت یک سفارش ویژه، نمونه سفید همین خودرو را نیز آماده کرد. بد نیست بدانید رنگ‌های زیر این خودرو ۲۰ اینچی بودند. سال ۲۰۰۶ بود که برای اولین‌بار سراغ بنتلی رفت. مدل کانتیننتال GT. از دور چهره تهاجمی‌اش، تغییر ماهیت آن را نسبت به نمونه استاندارد

استاندارد نبون بسیاری از قطعات است، به گونه‌ای که بازار با واردات خواه قاجاقی یا قانونی پر شده است. از طرفی با فقدان مدیریت مناسب در برخی مواقع قطعات برخی خودروها در بازار کم‌یاب می‌شود و بسیاری از مشتریان نیز از این نظر با مشکل مواجه می‌شوند.

تیغ دو لبه

به‌نظر می‌رسد با وارد شدن به سازمان تجارت جهانی و مقابله با واردات خودرو، یکی از اصلی‌ترین راهکارها برای حفظ مشتری، خدمات پس از فروش است. شرکت‌های داخلی به‌دلیل محلی بودن و دسترسی به تعمیرگاه‌های زیاد می‌توانند از این حربه برای حفظ مشتری استفاده کنند.

این در حالی است که با مدیریت قوی، سطح خدمات پس از فروش و کیفیت خودروها افزایش می‌یابد. در غیر این صورت خدمات پس از فروش مانند تیغ دولبه هر روز از مشتریان این خودروسازان می‌کاهد. اگر حال به استاندارد کیفی در اروپا با ۲۰ نمره منفی توجه کنیم، عمق فاجعه بیشتر مشخص می‌شود.

اما واقعاً دلیل کیفیت پایین خودروهای ایرانی چیست؟ شاید دانستن این موضوع خالی از لطف نباشدکه پرایدهایی که در سایپا و پارس خودرو تولید می‌شود اختلاف کیفی دارند؛ یعنی اینکه خطوط تولید، نحوه مدیریت و نیروی انسانی و رضایت کارکنان در تولید خودرو نقش اساسی دارد.

در بسیاری از موارد نیز کیفیت، ارتباط مستقیم با نیروی متخصص در خطوط تولیدی و به‌خصوص بخش

کنترل کیفیت دارد. شاید در بسیاری از موارد، افرادی که تکنسین تأسیسات هستند و از قطعات و مکانیزم خودرو هیچ اطلاعی ندارند در خطوط تولید و در قسمت ارزیابی کیفیت فعالیت می‌کنند. وقتی این افراد نمی‌دانند فلان سامانه در خودرو چگونه کار می‌کند، بنابراین چگونه می‌توانند ایراد سامانه را

این خودرو نیز همان بنتلی کانتیننتال GT بود که تا بن دندان آرایش شده بود. سرعت نهایی این خودرو ۳۳۰ کیلومتر در ساعت ثبت شده است. انتهاهی همان سال بود که جنجال بزرگ آغاز شد. منصوری دست روی یکی از افسانه‌ای‌ترین محصولات گذاشت، رولزرویس فانتوم با استادی تمام و با حفظ اصالت، وقار این خودرو دو چندان شد. یک کالسکه اشرافی با رنگ‌هایی ۳۲اینچی. بعد از آن، در سال ۲۰۰۸ نشان داد که می‌تواند حوزه کاری‌اش را تغییر بدهد. او مرسدس مدل‌ارن SLR را انتخاب کرد. خودرو اسپرتی که نام Renovatio بر آن نهاده شده بود. باور کردنی نبود قدرت این محصول تا مرز ۷۰۰ اسببخار بالا آمده بود. زمانی که مطمئن شد می‌تواند روی سوپر اسپرت‌ها خوب کار کند، سراغ فراری GTB 599 رفت و از دل آن Stallone720 کیلبخاری را بیرون کشید. و سرانجام سال ۲۰۰۹ آن اتفاق معروف رخ داد. شجاعت خیره‌کننده کوروش خودش را نشان داد. او بوگاتی ویرون خارق‌العاده را انتخاب کرد. خودرویی با ۱۰۰۱ اسببخار قدرت و سرعت نهایی ۴۰۷ کیلومتر در ساعت. کاری که تا پیش از او و بعد از او کسی جرات آن را نداشت. شایعه شده قیمت نهایی این خودرو به چیزی بیش از ۲/۵ میلیون دلار رسیده بود. و اواخر سال ۲۰۰۹ اولین همکاری‌اش را با پورشه شروع کرد. او Chopster را بر پایه کاین شاسی‌بلند پورشه ساخت. شاید این ادعای گزافی نباشد آن چیزی که از کارخانه او بیرون آمد، یک تاکت ۷۱۰ اسببخاری بود نه یک اس‌یووی. موفقیت چشم‌گیر او با پروژه بوگاتی ویرون باعث شد تا سال ۲۰۱۰ چندم روی ویرون بگذارد. همان سال توانست در دومین همکاری‌اش با پورشه، پانامرا سدان معروف آنها را جراحی کند. خودرویی که نمونه‌ای از آن اکنون زیر پای یکی از مدیران نمایندگی پورشه ایران است. در انتها وقتی به سال ۲۰۱۱ می‌رسیم تنها یک نام از منصوری به چشم می‌خورد. موجودی که به سختی می‌توان از زیر پوستش مرسدس‌بنز SLS را تشخیص داد. او تنها ۱۵ دستگاه از آن را می‌خواهد بسازد. هر کدام هم با افزایش ۱۰۰ واحدی نیرو به ۶۶۰ اسببخار قدرت رسیده‌اند.

تاریخ اتومبیل

گفت‌وگو با خسرو معتمد

درباره ورود نخستین اتومبیل‌ها به ایران

قسمت –۲

اولین تشیع جنازه با ماشین



شبنم رحمتی

■ پس قاعدا تا اولین ماشین‌هایی که وارد ایران

شد در اختیار دربار و متنفذان قرار گرفت؟

زیاد نبود. فقط دو تا ماشین بود. رنو ۱۹۰۰.

مظفرالدین شاه به وسیله میرزا جواد خان سعدالدوله، سفیر ایران در بلژیک خرید و با کشتی فرستادند ایران که یکی از آنها در راه ماند. آن یکی که رسید به تهران بعداً با بمب منفجر شد.

■ چه سرنوشتی. آن یکی که در راه ماند به دلیل نقص فنی خودش بود با بسدی جاده‌های ایران؟

در آب ماند نزدیک رودبار چون کسی بلد نبود تعمیرش کند همان‌جا ماند.

■ آن یکی چرا منفجر شد؟

عجله نکی. می‌گویم، رنو اولین اتومبیلی بود که آمد. راننده آن «نتوان فرنان وارنه» بود که با چند نفر به ایران آمد. چون در ایران مکانیک نبود او باید چند نفر را با خودش می‌آورد. مثلاً بنزین نبود و باید چندین حلب بنزین را با ارابه پشت سر ماشین حرکت می‌دادند. بنزین هم از روسیه می‌خریدند. یکی هم باید لاستیک ماشین را درست می‌کرد چون مدام پنچر می‌شد. از رشت تا تهران ۲۵۰۰ ابراهه بود که ماشین باید از میان آنها می‌گذشت. جاده نبود و روس‌ها تازه داشتند، می‌ساختند. این اتومبیل می‌رسد به تهران و مظفرالدین شاه سوارش می‌شود و در میدان ارک و توپخانه یک دوری می‌زند زیاد هم از این خوشش نمی‌آید. خارجی‌ها می‌گفتند این برلنکار شاهنشاه است اول سوار اسب می‌شد بعد سوار کالسکه سبب به عنوان نفتن سوار اتومبیل می‌شد. این ماشین چند سال در تهران ماند و کسی سوار آن نمی‌شد چون رنوها از آن وحشت داشتند. چنانکه فرنان وارنه می‌رود شکایت می‌کند و می‌گوید اینها به ما حقوق نمی‌دهند، می‌شود ما برگردیم به کشورمان. بعداً حقوق او را جزو مشترچران‌ها و قاطرچی‌ها می‌گذارند و می‌گویند بوجه نذریم.

■ نخستین مسافرائی که با ماشین به ایران آمدند چه کسانی بودند؟

یک فرانسوی به نام «کلود آنه» بود که ۱۹۰۵ با ماشین خودش به ایران آمد. کتابی هم نوشته به اسم گل‌های سرخ اصفهان. او شرط می‌کند که باید برویم ایران و در فصل گل‌های سرخ، اصفهان را ببینیم. او حرکت می‌کند با چهار تا ماشین؛ دوتا بنز و فکر کنم دو تا قلیات. از دور راه می‌آید قفقاز و از آنلی که دانستانش هم مفصل است خودش و یک شاهزاده خانم رومانیایی با چند نفر دیگر. می‌گوید شترها وقتی نور چراغ ماشین به آنها می‌خورد دیوانه می‌شدند بعد با چه بدبختی می‌آیند و بنزین را از محمدعلی شاه که آن زمان ولیعهد بود، می‌خرند. آنها که از آنلی می‌آیند زودتر می‌رسند تهران. می‌گوید از رشت تا تهران ۲۵۰ بار پنچرگیری کرد می‌گوید امید می‌به

بنزین و روغن نداشتند. این آقای کلود آنه در قزوین شاهد سفر دو مظفرالدین شاه به اروپا بوده است.

■ چند سال طول می‌کشد تا اتومبیل به شکل گسترده‌تری وارد ایران شود و در دسترس مردم قرار بگیرد؟

اوایل ۱۹۰۸ که محمدعلی شاه به پادشاهی می‌رسد. یک روزی به باغ وحش دوشان تپه می‌رفته. در سهره تخت بربری‌ها. آنجا نازنجک می‌اندازند و راننده که خیلی باهوش بوده قوری می‌برد پایین و ماشین منفجر می‌شود. اما شاه در ماشین نبوده. شاه به دلش افتاده بود که سوار ماشین نشود و به همین خاطر با کالسکه می‌آمده. یک ماشین جلو می‌رفته چندین نفر از فراش‌ها پشت سر او می‌رفتند و شاه در یکی از کالسکه‌ها بوده. فرنان وارنه از ماشین می‌برد بیرون و جالب است که خیرش را روزنامه صهرسرافیل منتشر کرده است. از این به بعد ماشین کم‌کم متداول می‌شود. اول سفارت انگلیس می‌آورد چون یک حالت پیشرو داشته. بعد فرانسوی‌ها و روس‌ها. منتها ما مشکل جاده داشت‌ایم. از جنوب تا تهران پر از کتل و ستیغ بوده که باعث کشتار می‌شد.

اولین کسی که در تصادف می‌میرد محمدخان کاشف‌السلاطنه، تاجر چای بوده که ماشین‌اش در همان کتل‌ها در بوشهر پرتاب می‌شود و کشته می‌شود. تا سال ۱۳۰۷ ماشین‌ها بوق نداشتند. راهنمایی و رانندگی که اسمش اداره آلات ناقله بوده اعلام می‌کند که ماشین‌ها باید بوق بزنند و الا جلوبش‌ان را می‌گیریم. از ۱۲۹۰ به این طرف که ناصرالملک از لندن برگشت یک دستگاه ماشین به ایران خودش آورد و سوار ماشین می‌شد و عکس هم هست از مورگان سوار، مستشار مالی ایران که

اولین کسی که در تصادف می‌میرد محمدخان کاشف‌السلاطنه، تاجر چای بوده که ماشین‌اش در همان کتل‌ها در بوشهر پرتاب می‌شود و کشته می‌شود. تا سال ۱۳۰۷ ماشین‌ها بوق نداشتند. راهنمایی و رانندگی که اسمش اداره آلات ناقله بوده اعلام می‌کند که ماشین‌ها باید بوق بزنند و الا جلوبش‌ان را می‌گیریم. از ۱۲۹۰ به این طرف که ناصرالملک از لندن برگشت یک دستگاه ماشین به ایران خودش آورد و سوار ماشین می‌شد و عکس هم هست از مورگان سوار، مستشار مالی ایران که

اولین کسی که در تصادف می‌میرد محمدخان کاشف‌السلاطنه، تاجر چای بوده که ماشین‌اش در همان کتل‌ها در بوشهر پرتاب می‌شود و کشته می‌شود. تا سال ۱۳۰۷ ماشین‌ها بوق نداشتند. راهنمایی و رانندگی که اسمش اداره آلات ناقله بوده اعلام می‌کند که ماشین‌ها باید بوق بزنند و الا جلوبش‌ان را می‌گیریم. از ۱۲۹۰ به این طرف که ناصرالملک از لندن برگشت یک دستگاه ماشین به ایران خودش آورد و سوار ماشین می‌شد و عکس هم هست از مورگان سوار، مستشار مالی ایران که

اولین کسی که در تصادف می‌میرد محمدخان کاشف‌السلاطنه، تاجر چای بوده که ماشین‌اش در همان کتل‌ها در بوشهر پرتاب می‌شود و کشته می‌شود. تا سال ۱۳۰۷ ماشین‌ها بوق نداشتند. راهنمایی و رانندگی که اسمش اداره آلات ناقله بوده اعلام می‌کند که ماشین‌ها باید بوق بزنند و الا جلوبش‌ان را می‌گیریم. از ۱۲۹۰ به این طرف که ناصرالملک از لندن برگشت یک دستگاه ماشین به ایران خودش آورد و سوار ماشین می‌شد و عکس هم هست از مورگان سوار، مستشار مالی ایران که