



چه کسی می گوید بنز K۵۰۰ گران ترین خودرو جهان نیست

بوگاتی در موزه پترسون، لامبورگینی در انگلیس

این اواخر به صورت مخفیانه ۹۲ میلیون دلار معامله شده است، یا به عنوان مثال خودرو «باراکودا» ی مدل ۱۹۷۱ تنها به دلیل موتورهای مختلف اش از چند هزار دلار تا چند میلیون معامله می شود در حالی که از نظر ظاهری هیچ تفاوتی با هم ندارند. واقعیت اینکه با توجه به فاکتورهایی که بنز حاضر در ایران دارد، هیچ کس نمی تواند قیمت دقیقی روی آن بگذارد و شاید برای همین هم موزه بنز حاضر شده تا چکی سفید امضا بابت تصاحب آن پرداخت کند.

بوگاتی پهلوی در موزه پترسون

تحقیقات در خصوص قیمت بنز K۵۰۰ ما را با خودرو دیگری آشنا کرد که تاریخچه جالبی دارد اما آن نیز قبل تر به سرنوشت لامبورگینی پهلوی - که هم اکنون در اختیار کلکسیونر انگلیسی است- دچار شده است و آن خودرویی نیست جز بوگاتی معروف موزه پترسون کالیفرنیا!

کارگاه نسبتاً کم کار اما با استعداد Van Vooren برای طراحی و ساخت بدنه ای زیبا و جذاب روی شاسی شماره ۵۷۸۰۸ تایپ ۵۷ سری C انتخاب شد و نهایتاً این کارگاه با الهام از طرح های Figoni et Falaschi و سایر کارگاه های مشهور و با استفاده از ایده های ناب بدنه قرمز رنگ زیبای این خودرو را شکل داد. پیشران ۸ سیلندر خطی این بوگاتی به حجم ۳۲۴۵ سی سی توانایی تولید ۱۷۵ اسب بخار را داشت و به مدد همین پیشران می توانست به حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برسد. علاوه بر شکل عجیب و استفاده جذاب از کروم کاری به عنوان تزئینات از جالب ترین نکات طراحی این خودرو می توان به ناپدید شدن سقف در محلی پشت کابین اشاره کرد که در آن زمان پدیده ای جذاب محسوب می شد. علاوه بر این شیشه جلو خودرو نیز می توانست پایین رفته، در فضایی پشت فایروال ماشین پنهان شود تا خودرو فرمی شبیه به یک بارچتا پیدا کند. آن زمان این بوگاتی توسط دولت فرانسه به عنوان هدیه از دواج شاه با فوزیه به شاه داده شد. خودروی فوق با ظاهری تأثیر گذار و زیبا در دوره خود مدرن ترین ماشین بود اما شاه به دلیل کیفیت پایین جاده های ایران کمتر از آن استفاده می کرد و در نهایت سال ۱۹۵۱ این خودرو به قیمت ۲ هزار ریال معادل ۲۷۵ دلار به هوشنگ جلیلی فروخته می شود. در ادامه یک ثروتمند هلندی آن را خریداری کرد و در فرانسه، هلند و موناکو سوار بر آن دیده شد.

برای سال ها خبری از بوگاتی فوق نبود تا اینکه بعد از یک بازسازی خوب در سال ۱۹۸۳ در انگلستان به نمایش در آمد و توجه همگان را به خود جلب کرده و با مبلغ یک میلیون و ۷۶۰ هزار دلار به فروش رسید تا به موزه پترسون کالیفرنیا منتقل شود. حال برای جذاب تر شدن چهره خودرو پلاکی متفاوت با پلاک اصلی اما با رسم الخط قدیمی فارسی با شماره ۴۳۳۷۲۶ روی آن نصب شده و در یک بازسازی دیگر رنگ خودرو به مشکی تغییر یافته است.

بنز خود طی کرد. تا اینکه در این سال، یک بنز C۳۰۰ را جایگزین کرد. در ادامه این خودرو بازسازی شده و در نمایشگاه بارسلونا به نمایش در آمده و جوایزی را نیز از آن خود کرد. در سال ۲۰۰۴ پرفسور بنز را به یک کلکسیونر آمریکایی فروخته و هم اکنون در کالیفرنیا نگهداری می شود. بنز فوق سال ۲۰۰۸ نیز در نمایشگاه آمریکا جوایزی را کسب کرد.

البته در دوره ای شایعه شده بود خودرو دیگری به این شکل که کوپه بوده و موتور K۵۴۰ روی آن باشد نیز وجود دارد؛ که البته تا امروز ثابت نشده و از آنجایی که بنز حاضر در ایران سال ها از نظرها پنهان بوده، به احتمال زیاد منظور همین خودرو باشد، از همین رو می توان بنز موجود در ایران را - که گفته می شود در دوره ای در اختیار فواد مجذوب و در ادامه علی فولادی کلکسیونر ماشین های قدیمی بود- بسیار ارزشمندتر از دیگر نمونه موجود دانست. چون همانطور که پیش تر در گفت و گو با صفا احمدی نیز اشاره شده بود این اتومبیل اولین خودرو تولید شده به این شکل بوده و نسبت به نمونه دیگر دست نخورده تر است و جالب اینکه تنها ۱۰ هزار کیلومتر راه رفته و

تعداد ۳۴۲ دستگاه از این خودرو تولید شد که شامل ۲۹ دستگاه روداستر مخصوص و ۴ دستگاه اتوبان کوریر بوده که روی دودستگاه آن موتور ۵۴۰ قرار گرفت. اتاق های بزرگ ۴ نفره کابریولت «B» و «C» K۵۰۰ - که روی محوری به طول ۳۲۹۰ میلی متر قرار می گرفتند- همان اتاق هایی بودند که بعداً روی مدل های «تورینگ» و «سدان» نصب شدند. ضمن اینکه شاسی کوتاه «A» با فاصله محوری ۲۹۸۰ میلی متر، مدل های دو نفره را پوشش می داد. امروزه مدل های K۵۰۰ به خاطر کمیاب بودن و ارزش تاریخی آنها، از قیمت بسیار بالایی برخوردارند به نحوی که یک نمونه کروک K۵۴۰ که کم هم نیستند، چند سال پیش به قیمت ۱۳ میلیون و ۲۰۰ هزار دلار به فروش رفت. باید توجه داشت که در همان سال یک فراری LM۲۵۰ مدل ۱۹۶۴، ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار معامله شده بود و این نشان دهنده ارزش واقعی این کلاس خودرو در دنیا است. در واقع در این چند سال خودروهای کلاسیک افزایش قیمت بسیاری داشتند، علاوه بر این تک و خاص بودن خودروها بر ارزش هر چه بیشتر آنها می افزاید و بنزی که در اختیار بنیاد است، یک خودرو خاص است که تنها بعد



برای سال ها خبری از بوگاتی فوق نبود تا اینکه بعد از یک بازسازی خوب در سال ۱۹۸۳ در انگلستان به نمایش در آمد و توجه همگان را به خود جلب کرده و با مبلغ یک میلیون و ۷۶۰ هزار دلار به فروش رسید تا به موزه پترسون کالیفرنیا منتقل شود. حال برای جذاب تر شدن چهره خودرو پلاکی متفاوت با پلاک اصلی اما با رسم الخط قدیمی فارسی با شماره ۴۳۳۷۲۶ روی آن نصب شده و در یک بازسازی دیگر رنگ خودرو به مشکی تغییر یافته است

از روزها کارشناسی توسط مراجع جهانی می توان روی آن قیمت گذاشت.

با استناد به کتاب مرسدس، نمونه موجود در ایران تنها نسخه باقیمانده در جهان است که به این شکل باقی مانده، برای همین شرکت دایملر آلمان یک چک سفید امضا برای خرید این خودرو به ایران پیشنهاد داده تا آن را به موزه مرسدس بنز در اشتوتگارت منتقل کند که خوشبختانه با مخالفت مواجه شده است. از همین رو انتظار می رود این خودرو که جزو میراث ملی ایران است به حساب می آید با نظارت کامل برای بازسازی به کمپانی بنز ارسال شده و برای همیشه در ایران باقی بماند. چرا که پس از بازسازی اصولی قیمت واقعی آن مشخص خواهد شد. البته یک نمونه دیگر از این خودرو منحصر به فرد وجود دارد که در آمریکا نگهداری می شود. این خودرو به «پرفسور ایگناکیو باراکویر» جهانگردی آلمانی که در اسپانیا زندگی می کرد، تعلق داشت و با آن به کشورهای مختلف از جمله اتریش،

سوئیس، آفریقای شمالی، لیبی، مصر و... سفر کرده بود. اوتال سال ۱۹۵۰ با این خودرو به سفرهای زیادی رفت و به نوعی کیلومترهای زیادی را با



وحید جعفری

VahidJafarii

بحث هایی که پس از انتشار مصاحبه با صفا احمدی صاحب گالری هشت پیرامون قیمت خودرو بنز K۵۰۰ رضا شاه- که از هیتلر هدیه گرفته بود- شکل گرفت، ما را بر آن داشت تا بیشتر درباره این ماشین، پیشینه آن و قیمت اش تحقیق کنیم و جالب اینکه هرچه جلوتر رفتیم، بیشتر حیرت کردیم و با سوالات بیشتری مواجه شدیم. آیا بنز K۵۰۰ که در اختیار بنیاد مستضعفان است، گران قیمت ترین خودرو دنیاست؟ اگر هست؛ چرا؟ و اگر نیست، چرا نیست؟ اصلاً ملاک و معیار برای تعیین قیمت یک خودرو کلاسیک چیست و چه فرد یا مرجعی باتکیه بر کدام اصل و اصول کار قیمت گذاری را انجام می دهد؟

واقعیت اینکه تحقیقات برای ما روشن کرد، بنز K۵۰۰، گران قیمت ترین خودرو جهان است اما به شرط ها و شروط ها!

این خودرو هدیه هیتلر به شاه پهلوی بوده و در زمان ازدواج محمدرضا با فوزیه، این خودرو را به عنوان هدیه به فرزند خود می دهد؛ خودرو با ارزشی که تنها دو نمونه از آن یعنی با موتور K۵۴۰ با همان موتور کمپرسور تولید شده و یکی از خاص ترین و سریع ترین خودروها در زمان خودش بوده است. مرسدس بنز K۵۰۰ با کد اتاق W۲۹ یک مرسدس اسپرت به حساب آمده که بین سال های ۱۹۳۴ تا ۱۹۳۶ تولید و سال ۱۹۳۴ برای اولین بار در نمایشگاه خودرو برلین رونمایی شد. طراح آن فردریش گیزگر طراح بزرگ مرسدس بود که بیشتر مدل های مرسدس در دهه های ۴۰، ۵۰ و ۷۰ از جمله مدل افسانه ای گالوپینگ، پاکو دادا S۱۰۷ و SLR۱۰۷ را طراحی کرد.

K۵۰۰ معروف به سلطان جاده ها با برخورداری ویژگی های فنی خاص از جمله تجهیزیه کمپرسور یا همان سوپرشارژر- که حرف مشخصه «K» به عنوان حرف اول کلمه «Kompressor» و جه تمایز آن با نسخه سدان ۵۰۰ بود- از جمله خاص ترین و زیباترین مدل های مرسدس در دهه ۳۰ به شمار می رود. از حیث طراحی اتومبیل ضمن شباهت به هم خانواده های خود در آن دوران از یکسری مختصات و ویژگی های ظاهری برخوردار بود که چهره آن را خاص تر می کرد. برای مثال کابین اتاق در انتهای خودرو قرار داشت، درهای عقب آن حذف شده بود، تاپرهای عقب در زیر گلگیرها مخفی بودند، آگزوها همچون مدل های اسپرت و مسابقه ای مرسدس از طرفین به بیرون آمده، بخش جلوی خودرو برای جای گرفتن موتور بزرگ و خطی آن بسیار باریک و دراز بود و گلگیرها و محور جلوی خودرو، جلوتر از پوزه اتومبیل قرار داده شد و طراحی آن را شبیه باد می کرد که اشاره به سرعت بالای آن- که تا ۱۸۰ کیلومتر افزایش می یافت- داشت.

یکی از ویژگی ها و مزیت های خاص این اتومبیل نسبت به نسل های قبل از خود همچون روداسترهای S، SS و SSK دهه ۱۹۲۰ سواری نرم و راحت و هندلینگ بهتر آن بود که این نکته سبب ایجاد جذابیت بیشتر برای خریداران می شد. در واقع مدل K۵۰۰ مانند مدل ۳۸۰ دارای سیستم تعلیق با اکسل جناغی دوگانه در جلو و مفصلی دوتکه در عقب بود و هر کدام از چرخ ها هم به سیستم تعدیل ضربه و فنرهای حلقه ای مجزا مجهز شده بودند که برای اولین بار در صنعت خودرو به کار برده شد.

مشتري آن زمان این مرسدس می توانست از بین ۳ نوع شاسی و ۸ نوع اتاق یکی را انتخاب کند که مدل اتوبان کوریر (نمونه موجود در اختیار بنیاد) و مدل روداستر مخصوص ۱۹۳۶ نسبت به بقیه نسخه های ۵۰۰ بهترین عملکرد را داشتند. در طول ۲ سال تولید مدل K۵۰۰، یعنی قبل از جایگزینی آن با مدل ۵۴۰ در سال ۱۹۳۶

