

-واقعاً حیف است. این جامعه تشنه خرید ماشین است اما متأسفانه مردم هنوز باید پراید سوار شوند. هنوز پژو سی سال پیش را بخرند. حتماً بارها شنیده‌اید که ما و کره‌ای‌ها همزمان وارد صنعت خودرو شدیم اما آنها کجا و ما کجا. اصلاً در این باره حرف نزнім بهتر است.

**یک سؤال بدجور ذهن من را درگیر کرده و آن اینکه این ۷ هزار ماشین کلاسیک مگر چقدر تردد می‌کنند که بخواهند هوارا هم آورده کنند؟**

خودرو کلاسیک، ماشینی نیست که شما هر روز سوار آن شوید. ماشین‌های امروزی، شاید در سال ۳۰ هزار کیلومتر تردد کنند در حالی که یک خودرو کلاسیک شاید در سال ۳۰۰ کیلومتر هم تردد نکند. علاوه بر این صاحبان این خودروها نهایت تلاش خود را به کار می‌گیرند تا بابت این موضوعات ماشین‌شان مشکلی نداشته باشد. یکی از تلاش‌های صورت گرفته این بود که در بحث معاینه فنی نسبت به سال تولید ماشین به آن خودرو معاینه فنی داده شود. به هر حال این خودروها به دلیل قدمتی که دارند گران هم هستند، از همین رو صاحبان آنها، ماشین را کمتر بیرون آورده و بیشتر مراقبت می‌کنند.

**رالی ماشین‌های کلاسیک یکی از زیباترین مسابقاتی است که برگزار می‌شود. در خصوص برنامه‌های کمیته برای کلاسیک‌سواران برابمان بگویید.**

تلاش ما این بود که هر فصل همایشی داشته باشیم. متأسفانه در فصل گذشته به دلیل اپیدمی کرونا نتوانستیم همایشی داشته باشیم اما به محض اینکه شرایط عادی شود برنامه و مسابقات را از سر خواهیم گرفت.

**آبان سال گذشته بود که یک همایش بزرگ داشتید.**

بله، این همایش شلوغ‌ترین گردهمایی در تاریخ اتومبیل‌رانی ایران بود. آنقدر شلوغ شد که تا بیایند و پارکینگ‌های دیگر مجموعه ورزشی آزادی را باز کنند، ترافیک به اتوبان کشیده شد. بیش از ۲۰ هزار نفر در پیست ورزشگاه حاضر شده و در این همایش شرکت کردند. رالی مشترک با کمیته رالی و رالی تفریقی خودروهای کلاسیک و اسپورت هم از دیگر مسابقاتی بود که در مسیر تهران-شمال برگزار کردیم. همکاری تنگاتنگی هم با کانون ایرانگردی و جهانگردی که از ابتدای سال مسئولیت کمیته کلاسیک آن بر عهده بنده است، داریم و برنامه‌هایی را هم با این کانون -که سال ۱۹۱۳ تأسیس شده و کلیه مسابقات اتومبیل‌رانی قبل از انقلاب زیر نظر این کانون بوده‌برگزار کرده‌ایم.

**جالب اینکه رکورد سرعت پیست آزادی سال‌هاست که در اختیار شماس‌ت.**

من با یک «فورد موستانگ فاکس بادی» که ۴ سال طول کشید تا برای مسابقه دادن آماده شود، سال ۹۱ تا ۹۷ در مسابقات کلاس آزاد شرکت کردم. اکثر رانندگان با ماشین‌های دیگر بخصوص بی‌ام‌دبلیو در رقابت‌ها حاضر می‌شدند اما من با این ماشین راهی پیست شده و همواره هم مقام اولی را به دست آورده‌ام. افراد با دیدگاه و استدلال خود با ماشین‌های مختلف در مسابقات کلاس آزاد شرکت می‌کنند و این زیبایی مسابقات را چند برابر می‌کند. یک دوستی داریم که با یک پراید که البته چند صد میلیون خرج آن پراید کرده در مسابقات شرکت می‌کرد و استدلال‌اش این بود که ماشین سبک است و سریع‌تر حرکت می‌کند. فورد من یک تن و سیصد کیلو وزن دارد. این ماشین همیشه برای من اولی آورده، حتی یک بار هم دوم نشد. رکورد پیست با ۵۰ ثانیه و ۸۸ صدم ثانیه در اختیار این ماشین است.

**به نظر می‌رسد پیست آزادی بعد از مرمتی که چند سال پیش داشت، شرایط بهتری برای مسابقه پیدا کرد.**

آسفالت پیست کار آقای مهرعلی است. یکی از کارهای خوبی که ایشان در دوره ریاست بر فدراسیون انجام دادند، همین کار بود. قبل از آن همیشه لاستیک ماشین‌ها تیکه پاره می‌شد.

سال ۹۷ و در مسابقه آخر سال من از نظر زمانی از همه جلو بودم و اگر در روز آخر هفتم، هشتم هم می‌شدم باز قهرمان سال بودم. قرار بود این مسابقه، مسابقه خداحافظی من باشد. صبح مسابقه آمدم دیدم که با یک وسیله نوک‌تیز لاستیک ماشین را پاره کرده‌اند. خیلی تلاش کردیم تا لاستیک را عوض کنیم که نشد و من با این خاطره از مسابقات کنار رفتم.

**شما ماشین کم نداشته و ندارید، بین تمام این ماشین‌ها کدام یک را بیشتر دوست دارید؟**

من ماشین زیاد داشتم و هر کدام را یک جوری دوست داشتم و خیلی سخت است که یکی را انتخاب کنم اما با این حال یک «پلیموت کودا» مدل ۱۹۷۰ با رنگ کودای ییشمی که سال ۱۳۷۴ خریدم را بسیار دوست داشتم. یادم است وقتی می‌خاستم از ایران بروم آن را به این شرط که خریدار که از دوستانم بود، بعدها آن را به خود من بفروشد، ماشین را به او دادم. بعد از چند سال که از ایتالیا برگشتم، دنبال ماشین رفتم و دیدم که آن را به فرد دیگری فروخته است. با این حال باز دنبالش گشتم و وقتی باز خریدمش، دیدم فقط هزار کیلومتر با آن راه رفته‌اند.

**در خارج از ایران هم ماشین‌بازی کردید؟**

تاد دلتان بخواهد.

**کجا؟**

الان یک لانچیا دلتا ۱۹۹۳ زرد رنگ در ایتالیا دارم.

**بین تمام ماشین‌های عالم اگر قرار باشد یک خودرو از یک کمپانی را انتخاب کنید، کدام را انتخاب می‌کنید؟**



**چه تعداد ماشین کلاسیک در ایران داریم؟**

۷ هزار دستگاه.

**چه تعداد خودرو در کشور داریم؟**

بیش از ۲۰ میلیون دستگاه.

**پس کلاسیک‌ها در اقلیت شدید هستند.**

ببینید! با تمام تحریم‌ها و مشکلات موجود، ۷ هزار خودرو کلاسیک معادل تولید دو روز خودروسازهای ما در ایران است، آن وقت آمده و سنگ جلوی پای مالکان خودروهای کلاسیک می‌اندازند و بحث‌های مختلف از جمله هوای پاک و نگهداری را مطرح می‌کنند، در حالی که مالکان این خودروها بهتر از هر کسی می‌دانند چطور از خودروهای خود نگهداری کنند. باید این افراد را تشویق کنیم نه محدود، تا بیایند و پلاک تاریخی بگیرند.

**به هر حال این ماشین‌ها ارزشمند بوده و بی‌تردید صاحبان آنها تلاش می‌کنند به بهترین شکل ممکن از آنها نگهداری کنند.**

بی‌تردید فردی که ۵ سال زمان می‌گذارد تا یک خودرو را بازسازی کند، تمام تلاش خود را برای نگهداری آن به کار می‌گیرد. البته این روزها بیشتر از هر زمان دیگری بحث ماشین‌های مهاجر مطرح است که امیدواریم دولت نظارت بیشتری داشته و جلوی این کار را بگیرد.

**ماشین‌های مهاجر؟!**

بله، ماشین‌های کلاسیکی که به صورت قاچاق وارد کشور



شده و به این صنعت ضربات جبران‌ناپذیری هم می‌زنند. این خودروها را آورده و با سند ماشین‌های دیگر که وضعیت مطلوبی ندارند و احتیاج به بازسازی دارند، وارد بازار می‌کنند. با این کار ارزش ماشین قبلی از بین می‌رود. یک نفر چند سال با عشق و کمک اوستاکارهای ماهر یک خودرو را جمع می‌کند و بعد می‌بیند یک نفر شبیه همان را با یک پنجم قیمت به صورت قاچاق وارد کشور کرده است و به قیمت ماشین باصالت به فروش می‌گذارد. این کار خیلی‌ها را هم از نان خوردن می‌اندازد، تشک دوز، تعمیرکار فرمان و داشبورد، گلگیر و جلوپندی‌ساز، فنر‌ساز، برق‌کار، نقاش، صافکار و... با اینکه اوستاکارهای قدیمی کارشان استثنایی بوده اما همچنان ایران در خاورمیانه در بازسازی و تعمیر فوق‌العاده

بسیار زحمت کشیدندتشکر کنم، جلساتی برگزار شد و بسیاری از قوانین به اصلاح رسید.

**از اینجا بود که شما تصمیم گرفتید وارد عمل شوید؟**

من قبل از آن به دلیل یکسری مشکلات از هیأت تهران استعفا داده و رفته بودم اما احساس کردم که حالا باید ورود کرده و از حق و حقوق مالکین دفاع کنم. پس با گذاشتن چند شرط، قبول مسئولیت کردم.

**ما چرا چه بود، چه شرطی؟**

شرط من این بود که فعالیت خودروهای کلاسیک باید هدفمند و متمرکز باشد، یعنی اینطور نباشد که هر کس هرطور که خواست در این بخش فعالیت کرده، مسابقه یا نمایشگاه برگزار کند. در دوره‌ای کار به جایی رسیده بود که همه نمایشگاه ماشین کلاسیک می‌گذاشتند و معلوم نبود چه خبر است. هیأت‌های متعدد توابع تهران، شهرداری، کانون جهانگردی، هیأت اتومبیل‌رانی تهران، ورزش کارگری، فدراسیون و حتی سپاه و گروه‌های خودجوش برنامه خودرو کلاسیک می‌گذاشتند. مگر ما چقدر خودرو کلاسیک داشته و داریم که همه برنامه بگذارند؟ کار به جایی رسیده بود که بهترین نمایشگاه‌ها را هم که برگزار می‌کردیم، مردم دیگر استقبال نمی‌کردند و نمایشگاه هزینه‌های خود را هم در نمی‌آورد. من با این شرط که تمام این فعالیت‌ها باید زیر نظر فدراسیون و متمرکز باشد، تا جلوی سوءاستفاده‌ها و کاسی‌ها گرفته شود، وارد گود شدم.

**بحث پلاک تاریخی به کجا کشیده شد؟**

با پیگیری‌هایی که انجام گرفت این مشکل حل شده و حالا افرادی که نمی‌توانند برای خودرو خود پلاک ملی بگیرند، می‌توانند پلاک تاریخی گرفته و تردد کنند.

بنده از زمانی که قبول مسئولیت کردم چند هدف برای خود ترسیم کرده‌ام و نه در چهار سال که در زمان کمتری به این اهداف برسم. خدا را شکر به بخشی از این اهداف رسیده‌ایم و بخش‌های دیگر در دستور کار است. دوست دارم هر چه سریع‌تر این کارها را انجام داده و جای خود را به فرد دیگری بدهم، چرا که توان من این اندازه بوده و بهتر است افراد جدید روی کار آمده و از توانایی خود برای بهتر شدن امور بهره گیرند.

ما در این مدت کلوپ‌ها را گسترش دادیم. امروز ۱۵ کلوپ داریم و تا آخر سال به ۲۵ کلوپ خواهد رسید. این کلوپ‌ها به صورت تخصصی فعالیت می‌کنند، مثلاً تحت عنوان رنو، فولکس، بنز و ... یعنی به صورت تخصصی و تفکیک شده فعالیت‌های خود را دنبال می‌کنند و هر کلوپ یک مسئول دارد. هدف دیگر ما این است که کلوپ‌ها به عنوان بازوان کمیته کلاسیک قدرتمند شده و بتوانند برنامه‌های مستقل خود را زیر نظر فدراسیون داشته باشند. تفاهم‌نامه‌ای را هم با ورزش کارگری امضا کردیم تا کارهای کلاسیک خود را از طریق فدراسیون انجام دهند. استان‌های تهران، البرز، خراسان و اصفهان از استان‌های فعال هستند، ما دوست داریم مازندران نیز به عنوان یک استان بزرگ فعالیت‌اش در این زمینه را بیشتر کند.

امروز که در خدمت شما هستم ۷۰ درصد آیین‌نامه پلاک تاریخی اصلاح شده و امروز بالغ بر ۲۵۰ خودرو، پلاک تاریخی دارند. طی دو سال پیگیری شبانه‌روزی، با همکاری و همراهی ۶ نهادی که کارگروه را تشکیل داده‌اند، اصلاحیه کامل این مصوبه نوشته و امید اینکه به زودی زود در کمیسیون زیربنای مجلس تبدیل به قانون شود تا در حفظ و نگهداری خودروهای کلاسیک سلیقه‌ای برخورر نشود.