



گران‌قیمت‌ترین ماشین قدیمی دنیا در ایران است

دوج تیمسار خسروانی زیر پای صفدر اوراقچی؛ گفت‌وگو با صفا احمدی کلکسیونر ماشین‌های قدیمی



وحید جعفری

Vahid Jafari

همیشه داستان عشق، مثل قصه «طوقی»، که تمام کفتریازهای محل دنبالش بودند و بر بام خانه «بی‌بی» نشست و برای «آسد مرتضی» معروف فیلم زیبایی «علی حاتمی» امد، نداشت، تا «طوبی» را همچون کفتر غریب‌پری از شیراز به کاشان آورده و مثل خودش به کشتن دهد، نیست. اگر قرار باشد همه عشق‌ها بدیمن باشند که باید دور عشق و عاشقی را قلم گرفت. «باید عاشقیت کرده باشید تا بفهمید چه می‌گویم».

بگذارید از عشق‌های سینما کلاسیک به عاشقیت‌های ماشین کلاسیک سوییچ کرده و برایتان بگویم که بین تمام عاشقان و ماشین‌بازی‌های شهر، «کلاسیک»‌های پر احساس، برای «صفدر اوراق‌چی» با «صفا»‌ی ما، خوش‌یمن بوده و امد داشتند، تا بین همه آنهایی که خودرو کلاسیک دوست دارند و ماشین بازی می‌کنند، یکی شود «صفا احمدی» صاحب مجموعه معروف و دیدنی «گالری هشت».

چه چیز می‌تواند باعث شود تا یک انسان این اندازه در احیای ماشین‌های از نفس افتاده، ذوق به خرج داده و آنها را گرد هم جمع کند، جز «عشق»؟ شما یک قبرستان ماشین تحویل این آدم باصفا دهید، یک گلستان کلاسیک خوش‌رنگ و انرژی تحویل بگیرید. همین عشق و ذوق بود که باعث شد به سراغ رکورددار سرعت پیست ایران رفته و با او که رئیس کمیته کلاسیک فدراسیون موتورسواری و اتومبیل‌رانی را گفت‌وگو کنیم.

ما اینجا هستیم تا درباره خودروهای کلاسیک و عشقی که به این ماشین‌های زیبا وجود دارد، گپ بزنیم اما پیش از آن و از آنجایی که شما مسئولیت کمیته کلاسیک کانون جهانگردی و کمیته کلاسیک فدراسیون موتورسواری و اتومبیل‌رانی را

از راننده که کمیته کلاسیک طی کرده تا امروز در این جایگاه قرار گیرد، رضایت دارید؟

سال ۱۳۸۱ اواخر دوران ریاست آقای فریادشیران بر فدراسیون بود که کمیته کلاسیک شکل گرفت. آن زمان بود که بحث تشکیل کمیته کلاسیک مطرح شد. حسین خدایپرست دبیر وقت فدراسیون نیز تمایل زیادی به راه‌اندازی این کمیته داشت و این در زمانی بود که مردم ترس داشتند ماشین‌های قدیمی خود را از خانه بیرون بیاورند، چرا که بحث مصادره و با پیگیری‌های پیمان امامی یکی از بچه‌های فعال فدراسیون و تشکیل جلسات متعدد با بزرگان و پیشکسوتان این رشته، تصمیم بر این شد تا کمیته کلاسیک فعالیت خود را آغاز کند. همان زمان به بنده پیشنهاد شد که مسئولیت این کمیته را برعهده بگیرم، که البته قبول نکردم اما از آنجایی که با دکتر رامین صالح‌خو که تحصیلاتشان در حقوق بین‌الملل بود آشنا بودم، ایشان را برای این سمت پیشنهاد دادم و دکتر ۱۳ سالی در این سمت حضور داشتند و کارهای مفیدی برای کمیته کلاسیک کردند که از جمله می‌توان به عضویت ایران در کمیته کلاسیک فدراسیون جهانی اشاره کرد. دکتر برنامه‌ها و همایش‌های زیادی برگزار کرده و کلوب‌ها را راه‌اندازی کردند اما متأسفانه در سال‌های آخر فعالیت‌شان به دلیل حضور در چندین شرکت خودروسازی، مشغله و درگیری زیادی داشتند، برای همین وقت کافی برای فعالیت در کمیته را نداشتند و بیشتر امور را به دست افرادی داده بودند که مناسب فعالیت در این بخش نبودند و همین موضوع به کمیته کلاسیک ضربه زد. یکی از این ضربات بحث «پلاک تاریخی» بود.

به نظر می‌رسد این طرح بیشتر از اینکه به نفع صاحبان خودروهای کلاسیک باشد، به ضررشان شد.

سال ۸۵ و ۸۶ در طرح «هوای پاک» بسیاری از ماشین‌های باارزش قدیمی از رده خارج شده و از بین رفتند. ماشین‌هایی چون مینی‌ماینر، لانچیا، فیات، ماشین‌های آمریکایی، سیتروئن‌های خوب، جگوار انگلیسی، خودروهای ژاپنی و ... شرایط طوری شده بود که مردم می‌ترسیدند ماشین‌های خود را از خانه خارج کنند. بسیاری هم رفتند ماشین‌های خود را مثلاً فولکس خود را دادند و پراید گرفتند. در حالی که این ماشین‌ها ارزشمند بوده و روز به روز بر ارزش آنها افزوده می‌شد. نه فقط در ایران بلکه طبق گزارشی که مجله «اکونومیست» منتشر کرده در بین تمام وسایل قدیمی مانند تمبر و دیگر اشیای تاریخی که به این شکل جمع‌آوری می‌شود، خودروهای کلاسیک پرسودترین بوده و ارزش افزوده این خودروها بسیار بالاست. تا دهه هفتاد ماشین‌ها کار دست بودند، یعنی دست‌ساز بودند و ارزششان به همین خاطر بیشتر بوده و هست، درست مثل ارزش فرش دست‌بافت و ماشینی. از دهه هفتاد به بعد طراحی‌ها کامپیوتری شد و همین ارزش خودروها را کم کرد، البته در دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی و امروز هم خودروهای باارزشی تولید می‌شود که فوق‌العاده هستند. به عنوان مثال «لامبورگینی اوتاندور» قطعاً در آینده تبدیل به یک ماشین کلاسیک باارزش خواهد شد.

پس از همین حالا می‌توان کلاسیک‌های باارزش آینده را شناسایی کرد؟

«بورشه ۹۱۱ جی ۲ آر اس» همین حالا تبدیل به یک کلاسیک باارزش شده است. مدل ۲۰۱۰ یا ۲۰۱۱ که کم هم تولید شده فکر کنم ۴۰۰ تا ۵۰۰ دستگاه، یک زمان در دبی ۴۵۰ هزار درهم و حالا یک و نیم میلیون درهم معامله می‌شود.

از بحث پلاک ملی خارج نشویم.

در همان سال ۸۵، ۸۶ فدراسیون و چند ارگان دیگر به فکر افتادند که جلوی این کار را بگیرند. نامه‌نگاری‌ها صورت گرفت که هر ماشینی اسقاط نشود و خیلی از ماشین‌ها نجات پیدا کردند و تا حدودی جلوی این کار گرفته شد. در ادامه یک کارگروه متشکل از فدراسیون به نمایندگی از وزارت ورزش، راهور، وزارت صنعت، میراث فرهنگی، کانون جهانگردی و محیط زیست برای حفظ و صیانت از خودروهای تاریخی تشکیل شد و در سال آخر ریاست‌جمهوری محمود احمدی‌نژاد از دل آن پلاک تاریخی بیرون آمده و رونمایی شد. امروز بالای ۳۰ کشور دنیا این پلاک را دارند و از خودروهای باارزش خود به این شکل حفاظت می‌کنند.

اگر بنا بر حفظ و صیانت خودروها بود، پس چرا کمپین «نه به پلاک تاریخی» شکل گرفت؟

این کمپین شکل گرفت، چرا که این طرح نواقصی داشت و مالکین را محدود می‌کرد و اینطور به نظر می‌رسید که اختلاف‌نظر بین کانون جهانگردی با آقای صالح‌خو مانع از حل این مشکل شد. کار به جایی رسید که اختلاف‌نظرها دیده شد، در صورتی که با تعامل می‌شد مشکل را حل کرد، چرا که هدف یکی بود اما اینطور نشد در حالی که حتی دولت هم اصرار داشت به خاطر طرح هوای پاک هم که شده تکلیف این موضوع روشن شود. بنده آن زمان مسئولیت کمیته کلاسیک هیأت تهران را عهده‌دار بودم. بعد از مدتی که از هیأت تهران رفتم یک نسخه از آیین‌نامه پلاک تاریخی به دست ما رسید که خبر از محدودیت‌های عجیب و غریب برای مالکان داشت و سوال ما این بود که چطور ما نباید از بندهای این آیین‌نامه خبر داشته باشیم؟ بندهایی که به شدت مالکان را محدود کرده و به ضررشان بود و همین اعتراض آنها را به همراه داشت، از همین رو سال ۹۶ کمپین نه به پلاک تاریخی شکل گرفت. در یکی از بندها آمده بود که تمام ماشین‌های دارای این پلاک میراث ملی به حساب می‌آیند. از دیگر بندهای عجیب این آیین‌نامه این بود که صاحبان خودروهای کلاسیک، ماشین‌های خود را باید به تعمیرگاه‌هایی ببرند که مورد تأیید این کارگروه است یا برای تردد از قبل هماهنگی کنند، یعنی اگر فردی قصد بنزین زدن به ماشین خود را داشت باید ابتدا مجوز گرفته و بعد به پمپ بنزین می‌رفت. دیدگاه‌ها تخصصی نبود و از ما هم سؤالی در این خصوص نکرده بودند.

بیشتر ناراحتی ما از این بود که چرا دکتر صالح‌خو خود در این جلسات حاضر نشده و نمایندگان‌اش را به این جلسات می‌فرستاد که نتوانند از حقوق مالکین دفاع کنند. پس از آن با دکتر صالح‌خو و دکتر صیدانلو رئیس وقت فدراسیون جلسات متعددی گذاشتیم. دکتر صالح‌خو کوتاهی را از جانب نمایندگان خود دانست و اعلام کرد که این افراد در خصوص طرح پلاک تاریخی اطلاعات را به درستی به ایشان انتقال نمی‌دادند. البته در ادامه با پیگیری‌های دکتر صیدانلو که از همین جا باید از ایشان و آقای یارمحمدی مسئول دبیرخانه کارگروه فوق – که