



آمریکایی، یکسری شول که از هر کدام نه یکی، بلکه چند تا آورده بودند که از نزدیک دیدنشان لذت خاصی داشت.

پل واکر بازیگری که به خاطر این فیلم معروف شد هم هنوز تصویربرداری سری هفتم فیلم تمام نشده بود که بر اثر تصادف از دنیا رفت.

سال ۲۰۱۳ در حالی که ۴۰ سال داشت در یک تصادف از دنیا رفت. گویا در یک خودرو پورشه جی‌تی در حالی که دوست‌اش رانندگی می‌کرد به یک لوله گاز برخورد می‌کنند و از دنیا می‌رود. ماشین بازی چیزی است که دنیا دوست دارد چه قدیمی چه جدید.

واکر، اولین و بی‌تردید آخرین بازیگری نیست که بر اثر تصادف از دنیا می‌رود، از معروف‌ترین بازیگران دنیا که بر اثر تصادف از دنیا رفتند، می‌توان به «جیمز دین» فقید اشاره کرد که سوار بر پورشه تازه خریداری شده‌اش تصادف کرده و از دنیا رفت.

دنیای ماشین‌های کلاسیک با سینما کلاسیک، در کل ماشین‌ها با سینما گره خورده است. «پل نیومن» هم از بازیگرانی بود که علاقه زیادی به ماشین داشت. حتماً فیلم «گرن تورینو» به کارگردانی «کلینت ایستوود» را دیده‌اید، فیلمی که در آن یک دستگاه «فورد گرن تورینو» وجود دارد و نام فیلم نیز از همین خودرو گرفته شده است.

شما آدم رفیق بازی هستید؟

بسیار.

این را از تعدد ماشین‌هایتان می‌توان فهمید.

البته ماشین‌ها یک حسن دارند که بعضی از رفقا که بهتر است بگویم تارفیق‌ها ندارند و آن اینکه ماشین‌ها هیچ‌وقت به شما نمی‌زنند اما تارفیق‌ها چرا!

چه چیزی نیاز است تا آدم بتواند یک گالری زیبا همچون «گالری هشت» بسازد؟

عشق و علاقه. سؤال بسیار خوبی پرسیدید. با اینکه صفحه اینستاگرام من بسته است با این حال بسیاری از افراد آمده و سؤال می‌کنند که چطور این کار را کرده‌ام و لابد چند دستگاه ماشینی که دارم به خاطر این بوده که پولی داشتم و این ماشین‌ها را خریده‌ام، در حالی که اینطور نیست و من هم قید خیلی چیزها را زده و کلی تلاش کردم تا نتوانستم این خودروها و گالری را داشته باشم. با این سن و سال شاید دیگر خیلی چیزها را نیاز نداشته باشم اما با این حال دست از تلاش برنمی‌دارم و می‌جنگم تا چیزهایی را که می‌خواهم به دست آورم. از اول هم همینطور بوده. یک زمان این خودروها این قیمت‌ها را نداشتند. کم‌کم ارزشمند شدند. مثلاً من سال ۷۲ یک «کورت» سری ۱ کوروکی مدل ۱۹۶۱ را دو میلیون و دویست هزار تومان –که شاید الان چند میلیارد پولش باشدخریدم. آن زمان اینطور نبود. به هر حال من هم جوان بودم و می‌توانستم بروم و ماشین‌های جدید بخرم اما عشق ماشین‌های کلاسیک را داشتم و به جای ماشین‌های روز و مدل بالا، خودروی کلاسیک می‌خریدم. برای همین در جواب جوان‌هایی که می‌گویند الان دیگر نمی‌شود، می‌گویم که آن زمان هم مشکلات بود و من با وجود همه مشکلات تلاش کردم و اگر شما هم تلاش کنید، بی‌تردید به چیزی که می‌خواهید، می‌رسید. سال ۶۹ یک کورت خریده بودم نهصد و پنجاه هزار تومان و این در حالی بود که دوستی داشتم که می‌گفت «من قبل از انقلاب یک کورت خریدم ۷۰ تومن، ببین حالا چند شده». منظورم این است که هر دوره سختی‌های خاص خودش را دارد اما اگر آدم عاشق چیزی باشد و بخواهد، می‌تواند آن کار را انجام دهد. من سال ۷۹ با تمام مشکلاتی که وجود داشت اولین پورشه گذر موقت را به ایران آوردم.

می‌دانم که خارجی‌های زیادی به گالری شما آمده و از دیدن

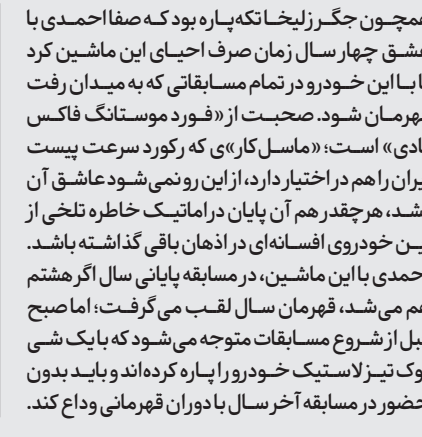
مجموعه‌تان لذت برده و از آن تعریف کرده‌اند.

گالری ما بیش از هزار متر مربع و در سه طبقه ساخته شده. تلاش کرده‌ایم تا مجموعه‌ای فاخر که مناسب با نام کشورمان باشد را داشته باشیم. برای همین وقتی رئیس کمیته کلاسیک عمان و مسئولان فدراسیون قطر از این مجموعه دیدن کردند، بسیار خوششان آمد و تعریف کردند. دیگر دوستان ماشین‌باز از آمریکا، کشورهای اروپایی، انگلیس و امارات هم که گالری را دیدند، گفتند که مجموعه خوبی است و جای خالی‌اش احساس می‌شد. مردم هم استقبال کردند. حالا هم شنیده‌ام که دیگر دوستان نیز دست به کار شده و می‌خواهند گالری ماشین کلاسیک داشته باشند که من از این موضوع استقبال می‌کنم، چرا که به این صنعت و فعالان در این زمینه کمک می‌کند.

تاپ‌ترین گالری ماشین کلاسیک که در دنیا دیده‌اید، کدام است؟

در دنیا نمایشگاه تاپ زیاد است؛ در کشورهای اطرافمان هم وجود دارد. در امارات یک گالری خوب هست که در منطقه بهترین است. شاید تعداد ماشین‌هایشان در امارات اندازه ما نباشد اما کیفیت ماشین‌هایشان بالاتر است. در میلان و جنوا یکی، دو گالری ماشین کلاسیک عالی دیدم. در آلمان هم همینطور. در این گالری‌ها ماشین‌های باارزشی نگهداری

همچون جگر زلیخا تکه‌پاره بود که صفا احمدی با عشق چهار سال زمان صرف احیای این ماشین کرد تا با این خودرو در تمام مسابقاتی که به میدان رفت قهرمان شود. صحبت از «فورد موستانگ فاکس بادی» است، «ماسل کار»ی که رکورد سرعت پیست ایران را هم در اختیار دارد، از این رونمی‌شود عاشق آن نشد، هرچقدر هم آن پایان دراماتیک خاطره تلخی از این خودروی افسانه‌ای را اذهان باقی گذاشته باشد. احمدی با این ماشین، در مسابقه پایانی سال اگر هشتم هم می‌شد، قهرمان سال لقب می‌گرفت؛ اما صبح قبل از شروع مسابقات متوجه می‌شود که با یک شی نوک تیز لاستیک خودرو را پاره کرده‌اند و باید بدون حضور در مسابقه آخر سال با دوران قهرمانی وداع کند.



می‌شود که بسیار هم گرانقیمت هستند. مثلاً یک ماشین فراری ۲۵۰ GTO قیمتش بالای ۵۰ میلیون یورو است.

گویا آن کورت سفید رنگ مدل ۱۹۷۵ را هم فروخته‌اید؟

بله، تازگی‌ها فروختمش و جالب اینکه همه هم می‌پرسند که چطور شد فروختمش. البته من همیشه از سال ۶۹ کورت داشتم‌ام، منتها الان ۳۰ ندارم و کورت ۱۷ دارم. کورت را خیلی دوست دارم. واقعاً طراحی این ماشین برای زمان خودش نبوده، بخصوص روی ۳۷ که فوق‌العاده زیباست. آن کورت را فروخته و با پولش یک فراری ۸۱۲ در خارج از ایران خریدم.

در کشورهای دیگر هم به این شکل است یا فقط در ایران است که مردم بیشتر به بنزو خرید آن تمایل دارند؟

به خاطر سواری راحتی که دارد، در سایر کشورها هم همینطور است اما نه به اندازه ایران، چرا که لوازم این ماشین در ایران راحت پیدا می‌شود، خرید و فروش آن هم آسان است. تعمیرکاران خوبی هم دارد. نبود تعمیرکار خوب خود معضل است، مثلاً ماشین رونو ماشین پیچیده‌ای است و تعمیرکار خود را می‌طلبد اما چون از اول در ایران زیاد بوده و مردم سوار می‌شدند، تعمیرکارها از ابتدا روی این ماشین کار کرده و در نتیجه تعمیرکارهای خوبی دارد و مشکلی هم وجود ندارد،

وگرنه الان شما باید می‌رفتید و دنبال مکانیک رونو می‌گشتید. یا خود ژیان یا فولکس بیتل یا همان قورباغه‌ای مکانیک خودش را می‌خواهد. آچارش مخصوص خودش است. فولکس بیتل، تعمیرکار فولکس می‌خواهد تا رویش کار کند. با این حال بنزهای کلاسیک زیادی وجود دارند که شما می‌توانید راحت سوار شده و از آن سواری بگیرید.

با دیدن یک ماشین کلاسیک که کنار خیابان افتاده و دارد از بین می‌رود چه حسی به شما دست می‌دهد؟

خدا را شکر الان خیلی کمتر شده. یک زمان سر هر خیابان می‌رفتید، یک ماشین افتاده بود خاک می‌خورد. سال ۸۵ یا ۸۶ جوری شده بود که مردم ماشین جدید می‌خریدند و ماشین قدیمی را کنار خیابان می‌گذاشتند تا ماشین نو را در پارکینگ بگذارند. این صحنه‌ها ناراحت‌کننده بود اما حالا خیلی کمتر شده. من عاشق این هستم که ماشین خرابی که دارد از بین می‌رود را دوباره زنده کنم. فکر نمی‌کنم کسی نصف من هم ماشین بازسازی کرده باشد. الان هم که سنم بالا رفته و سختم است اما همزمان بالای ۱۰ ماشین دارم بازسازی می‌کنم. نه تنها در تهران، بلکه در استان‌های مختلف. مثلاً در مشهد؛ که تعمیرکار خوبی سراغ دارم و در بازسازی بنز کمکم می‌کند. در شهریار، کرج و ... هم این کار را انجام می‌دهم.



پس واقعاً صفا احمدی تصور می‌کند که ماشین‌ها جان دارند؟

من این را همیشه گفته‌ام که ماشین‌های کلاسیک یک انرژی –که می‌توان اسم آن را جان گذاشتدارند. این خودروها به عنوان ماده‌ای که سالیان سال در محیط بوده‌اند، خیلی انرژی‌ها را به خود گرفته‌اند. من ماشین‌هایی را دیده‌ام که اذیت می‌کنند. سواری نمی‌دهند. وقتی می‌روید تحقیق می‌کنید، می‌بینید که ماشین مصادره‌ای بوده و چشمی پشتش بوده است.

پس اینکه گفته می‌شود، بعضی از ماشین‌ها نفرین شده هستند، درست است؟

انرژی منفی پشتش است. بعضی ماشین‌ها هم انرژی مثبت به آدم می‌دهند. یکی از دوستان جمله جالبی داشت و می‌گفت «فلان ماشین بومی است». پرسیدم «منظورت چیست؟» گفت «این ماشین جوری است که سر به زیر است، آرام می‌رود و می‌آید و کاری به آدم ندارد». مثلاً من یک فورد دارم مدل ۱۹۵۷، اسم طولانی‌ای دارد «فورد فیبرلین ۵۰۰ اسکای لاینر» که ۱۸ سال دست صاحب قبلی‌اش بوده و الان ۵ سالی هم می‌شود که دست من است، یعنی حدود ۲۳ سال

پیش بازسازی شده اما بگو یک بار من را اذیت کرده است؟ نه. شمال می‌روم، مسافرت می‌روم، بگو یک بار اذیت کرد؟ چند روز پیش به یکباره دیدم بادش کم شده، پیش خودم گفتم بالاخره این ماشین هم یک ایرادی از خودش نشان داد. اتفاقاً همان دوستم کنارم بود و کمپرسور باد در صندوق داشت و آورد و باد زدیم و تمام. یک ماشین‌هایی وجود دارند که هیچ‌وقت کاری به کارت ندارند و راحت سواری می‌دهند و یک ماشین‌هایی هم هستند که اذیت می‌کنند. هر ماشینی یک داستان است و داستان خود را دارد. من این انرژی ماشین‌های کلاسیک را بسیار و با تمام وجود حس کرده‌ام.

ماشینی بود که از دل و جان بخواهید داشته باشید و نتوانید آن را برای خود کنید؟

بله بوده اما حسرت آن را نخورده‌ام. خدا را شاکرم که کمک کرده چیزهایی که می‌خواستم را به دست آورم.

میان‌تان با ماشین‌های اسپورت و جدید چطور است؟

ماشین اسپورت هم دوست دارم. متأسفانه ماشین‌های سوپر اسپورت در داخل ایران زیاد نمی‌آید و نیست. این اواخر خودم را رژیم ماشین کلاسیک داده‌ام و زمانی که به خارج از کشور می‌روم سوپر اسپورت سوار می‌شوم. به هر حال هر سن و هر دوره‌ای حال و هوای خودش را دارد. من امروز ۴۵ ساله هستم و به این فکر می‌کنم که حالا می‌توانم ماشین‌های سوپر اسپورت سوار شوم، چند سال دیگر که سنم بالا برود، دیگر نمی‌توانم. در دبی دوستان خوبی دارم که ماشین‌باز هستند، برای همین هر وقت به دبی می‌روم به لطف این دوستان ماشین‌های اسپورت و جدید دنیا را سوار شده و امتحان می‌کنم. «جی ۲ آر اس»، «ملک لارن»، «آودی»، «اوانتادور لامبورگینی»، «اسپایدر کروک»، «فراری»، «بنز»‌های مختلف و ...

شما ۴۵ سال دارید اما به اندازه یک عالم ماشین بازی و ماشین سواری کرده‌اید.

من متولد یکم دی ماه ۱۳۵۴ هستم و معتقدم آدم نباید در دنیا سراپدار باشد. باید به وقت‌اش کارهایی را که می‌خواهد انجام دهد. همین امروز من به خاطر دیسک گردن نمی‌توانم خیلی از ماشین‌ها را سوار شوم. پس تا فرصت است باید استفاده کنم.

پیشنهاد شما به مردم برای خرید ماشین چیست؟

دور ماشین چینی را خط بکشند. ماشین چینی ۵ سال را نمی‌بیند و ارزش کلاسیک شدن هم ندارند. لوازم ندارد. ماشین کلاسیک یعنی ارزش افزوده یعنی سرمایه‌گذاری و تقویت پول ملی، البته در چین ماشین خوب هم تولید می‌شود اما ایران نمی‌آید. من ماشین‌های دنیا را خوب می‌شناسم و اسامی کمپانی‌هایی را می‌دانم که شاید به گوش کمتر کسی خورده باشد. مثلاً چند روز پیش یکی از رفقا، از کنار، تصویر ماشین یکی از دوستان در آمریکا را نشانم داد، من بلافاصله اسم ماشین و حتی سال تولید آن را گفتم. یعنی این اندازه ماشین‌ها را می‌شناسم اما باور کنید نام حتی یک ماشین چینی را هم نمی‌دانم. این ماشین‌های بی‌کیفیت چینی جامعه را دارد می‌گیرد. همه چیز دارد می‌شود چینی. نگاه کنید، یک لندکروز ۱۰ سال پیش وارد ایران شده و امروز بیشتر از ۹۰۰ هزار کیلومتر هم کار کرده اما هنوز هم ماشین است و ارزش افزوده هم دارد. کاش پول مملکت را می‌دهیم پول بگیریم، نه جنس بنجل. فکر می‌کنید آلودگی هوا برای چیست؟ برای همین ماشین و موتورهای چینی است که هر کدام به اندازه چند ماشین روز دنیا مصرف و آلودگی دارند. به خاطر بنزینی است که به جای پالایشگاه در پتروشیمی‌ها تولید می‌شود.