

وقتی از پراید حرف می‌زنیم، از چه حرف می‌زنیم؟

ایسکانیوز - دین و اندیشه: نشریات دانشجویی، حاصل خلاقیت دانشجویان و روایت گر زاویه دیدی است که به جهان پیرامون دارند. این نشریات، عموماً در نسخه‌هایی اندک‌وبرای مخاطبانی محدود به چاپ می‌رسند. اما قطعاً تورق آنان، خارج از فضای دانشگاه نیز خالی از لطف نیست.

خبرگزاری ایسکانیوز، که به‌عنوان باشگاه خبرنگاری دانشجویان ایران فعالیت می‌کند، می‌کوشد فرصتی را برای بیشتر دیده شدن این نشریات فراهم آورد.

متن زیر، یادداشتی است از پیمان حقیقت طلب، دانشجوی دانشکده فنی دانشگاه تهران، که در دهمین شماره از نشریه دانشجویی صلا چاپ شده است. این نشریه، به همت اعضای کتابخانه دانشجویی دانشکده فنی به طبع می‌رسد و حدود پنج سال از فعالیت آن می‌گذرد:

۱. به بیان بارت اتومبیل تنها پدیده‌ای مادی نیست که باید چگونگی استفاده و کارکردش کشف شود. بلکه پدیده‌ای است فرهنگی که باید با زبان فرهنگی فهم شود و مانند هر کالای دیگر زندگی روزمره بازنمای معنای فرهنگی است. اتومبیل متنی است که توسط کاربران رمزگذاری شده و مخاطبان آن را بر حسب قواعدی رمزگشایی می‌کنند. (از کتاب فرهنگ اتومبیل در شهر تهران، طاهره هوشنگی، نشر تیس، ص ۲۵۰)

۲. پراید: ماشین دهه ۸۰ میلادی. همان هنگام که انرژی در جهان معنا پیدا کرده بود و خودروهای کم‌مصرف بودند که یکی پس از دیگری وارد بازار می‌شدند. فورد این خودروی طراحی شده توسط شرکت مزدا را راهی بازار آمریکا کرد و بعد از آن شرکت کیاموتورز ساخت آن را تا سال ۲۰۰۰ ادامه داد. این ماشین از دهه ۷۰ شمسی به صورت مونتاژی وارد بازار ایران شد. بعد از آن که شرکت کیا خط تولید پراید را متوقف کرد، شرکت سایپا خط تولید انحصاری آن را به عهده گرفت. (این جای قصه خیلی شبیه به پیکان است...) و این درست همان زمانی بود که پراید به خودروی اول و محبوب ایرانیان تبدیل شد.

پراید در دهه ۸۰ بود که به خودروی اول ایرانیان تبدیل شد. دهه ۵۰ و ۶۰ و ۷۰، دهه‌های یکه‌تازی پیکان بودند. اما چرا پراید به خودروی اول ایرانیان تبدیل شد؟! جوابش ساده به نظر می‌رسد. هر آن‌چه که در پیکان رنج و مضیقه بود در پراید نبود. پیکان ماشینی سخت و خشن، با فرمان سفت، دنده‌هایی غیرروان، شتاب کم، به ظاهر قرص و محکم اما در باطن شکننده، بدون کولر و... بود.

اما پراید...

۳. با پراید بود که طبقه متوسط ایرانی شکل گرفت. بعد از دوران جنگ تحمیلی و دوران سخت سازندگی، کم‌کم در سایه صلح و دولت‌هایی دیگر جامعه از یکدستی به در آمد و یک طبقه متوسط نصفه نیمه شکل گرفت. طبقه‌ای که می‌توانست زحمت بکشد، چرخ‌های اقتصاد را بچرخاند، خانواده تشکیل بدهد و یک پراید بخرد. می‌توانست امیدوار باشد. می‌توانست زحمت بیشتری بکشد و ماشینی بهتر از پراید (پژو) بخرد. اما همه چیز با پراید شروع می‌شد... با تقریب خوبی می‌توان گفت با پراید بود که هر خانواده ایرانی صاحب یک خودرو شد.

پراید چه ویژگی‌ای داشت؟! یک ماشین ۴ نفره بود. ۴ نفر و در بدترین حالت ۵ نفر. بر خلاف پیکان در دهه‌های قبل که تا ۹ نفر سرنشین را هم حمل می‌کرد، پراید مال این حرف‌ها نبود. ایرانیان هم زیاده‌خواهی نکردند. انتظار داشتند. گه‌گاه غر زدند، گفتند که دم پیکان گرم،

پراید چه ماشین مزخرفی است. ولی نمی‌شد. این پراید بود که شر زندگی محنت بار توده‌ای را از سر ایرانیان کم کرد. برای یک مسافرت رفتن دیگر لازم نبود که همه توی یک ماشین بچینند. به جای یک پراید، سوار دو پراید می‌شویم و به مسافرت می‌رویم... این مرحله‌ای از آسایش بود. ۴ نفره بودن پراید یک پیام دیگر هم داشت: خانواده کم‌جمعیت. خانواده ۴ نفره. فرزند کمتر زندگی بهتر... این شعار روی خوردنی‌های بسته‌بندی شده در دهه ۷۰ با ظهور پراید در دهه ۸۰ بود که معنا پیدا کرد...

۴. پراید و ورود زنان به جامعه. هر چه قدر که پیکان ماشینی مردانه به حساب می‌آمد، پراید ماشینی زنانه بود. پیکان هویتی مردانه داشت. فرمان سفت، دنده‌های غیرروان، نیازش به تعمیر مستمر، بوی بنزین و گرما و سرمای که به داخل ماشین نفوذ می‌کرد، کولر نداشتن و راحت نبودن و زمخت بودنش همه ویژگی‌هایی مردانه بودند.

پراید این‌گونه نبود. ظاهر مهربانی داشت. چراغ جلوهایش مثل چشم‌های دختری بودند که دائم لبخند به لب دارد. بدنه ماشین انحنای کوچکی داشت. سبک و نرم و منظم بود. داخل اتاق بوی بدی نمی‌داد. فرمان نرم‌تری داشت. کولر داشت... در یک کلام از آسایشی زنانه بهره‌مند بود که پیکان نداشت.

علاوه بر این‌ها پراید در دوره‌ای به ماشین اول ایرانیان تبدیل شد که دوره ورود زنان به جامعه بود... با پراید بود که زن‌ها هم راننده شدند. تا پیش از پراید، رانندگی کاری مردانه بود و اگر زنی پشت فرمان پیکان می‌نشست بیش از هر چیزی خیلی مرد بود! پراید با همه ویژگی‌ها و ظاهر زنانه‌اش، ماشینی بود که زن‌ها توانستند با آن کلیشه‌های جنسیتی را بشکنند. با آن به خیابان‌ها بیایند. با آن به اداره‌ها بروند و کار کنند.

۵. پراید ماشین سرعت بود. هنوز هم خیلی از سرعت غیرمجازهای جاده‌ها پرایدها هستند. ماشینی بود که خیلی سریع‌تر از پیکان به سرعت‌های بالای ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید. جامعه ایران زمانی به سرعت رفتن پراید دست پیدا کرد که بیش از هر چیز احساس عقب‌ماندگی می‌کرد. دهه ۸۰ بود. جهان به سوی دیگر بود و ایرانیان در همه زمینه‌ها خودشان را عقب‌مانده حس می‌کردند. دوست داشتند که پیشرفت کنند. خیل عظیمی از جمعیت راه دانشگاه را در پیش گرفته بودند و اندیشه مدرن شدن و پیش رفتن ناخودآگاه به وجودشان راه یافته بود. بخش زیادی از جمعیت جوان بود و از حرکت آهسته پدران و مادران شرمگین بود. خیلی از مرزها و خط قرمزها به سرعت شکسته می‌شدند... روابط اجتماعی جامعه شهری به سرعت در تغییر و تحول قرار گرفته بود.

پراید سرعت می‌رفت. اما ماشین سرعت نبود. می‌توانست ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت سرعت برود. ولی ایمنی این ماشین اصلاً در این حد و حدود نبود. ایرانیان پراید سوار می‌شدند (می‌شوند) و سرعت می‌رفتند (می‌روند)، بی آن‌که به خطرهای این ماشین فکر کنند. آن‌ها فقط سریع‌تر رفتن و شکستن مرزهای سرعت را می‌خواستند. یک جامعه عقب‌مانده که حالا می‌تواند پراید سوار شود... آیا این جامعه می‌تواند به هر قیمتی عقب‌ماندگی‌هایش را با سرعت رفتن جبران کند؟! ده‌ها هزار نفر قربانی سرعت رفتن‌های این ماشین کوچک سبک شدند و می‌شوند... پراید بعد از دو دهه حضور در جامعه ایرانی عجیب با آن سرشته شده است...

۶. پراید فاتح جاده‌های ایران است. هنوز هم هستند مردانی که یک پیچ پیکان را با هیكل پراید عوض نمی‌کنند. آن‌ها ماشینی می‌خواهند که توی جاده‌خاکی‌ها آخ نگوید و بتواند به راحتی صدها کیلو بار جابه‌جا کند. ولی پراید راه خودش را باز کرد. پراید هرگز نتوانست و نمی‌تواند ماشین جاده‌خاکی‌ها باشد. تعلیق ظریف این ماشین، هرگز آن را به یک ماشین مردانه تبدیل نکرد. اما توانست که در سال ۱۳۸۴ یک ماشین کاملاً مردانه را از رده خارج کند. خط تولید پیکان متوقف شد. بعد از آن اتفاقات دیگری هم افتاد. شمار جاده‌خاکی‌ها کم و کم‌تر شد. جاده‌های بیشتری آسفالت و مناسب طبع پراید شدند...

اما پراید ماشین گذار است. یعنی در دوره‌ای از جامعه ایرانیان وارد زندگی‌شان شد، با خیلی از ویژگی‌ها و تغییرات ایرانیان همراه شد و آن‌ها را از یک عصر به یک عصر دیگر جابه‌جا کرد. اما این ماشین نباید مثل پیکان ماندگار شود و چوب لای چرخ پیش رفتن جامعه بگذارد... آیا پراید ماشینی عاقلی خواهد بود و خواهد پذیرفت که برای بیشتر پیشرفت کردن کمی کوچک و مزاحم است یا این که مثل پیکان سرسختی خواهد کرد و تا سال‌ها خودش را به ما دیکته می‌کند!؟