

روزی که یک خودروی امریکایی در تهران متولد شد



گروه بین‌الملل: امروز اگر از خودروسازی ایران صحبت کنیم، نام‌هایی مانند پراید، پژو، سمند و خودروهای چینی به ذهن می‌رسد؛ اما کمتر کسی تصور می‌کند روزگاری در ایران خودرویی مونتاژ می‌شد که نشان کادیلاک روی جلوپنجره آن قرار داشت: خودرویی امریکایی با موتور هشت سیلندر، تجهیزات لوکس و قیمتی که آن را به یکی از خاص‌ترین خودروهای بازار ایران تبدیل کرده بود.

ماجرا به سال‌هایی بازمی‌گردد که شرکت جنرال موتورز آمریکا در ایران حضور داشت و کارخانه‌ای که امروز آن را با نام پارس‌خودرو می‌شناسیم، یکی از مهم‌ترین مراکز تولید خودرو در کشور بود. در آن دوران، شورولت، بیوک و کادیلاک در ایران روی خط تولید بودند و صنعت خودرو کشور، فاصله قابل توجهی با مونتاژ خودروهای ساده و اقتصادی امروز داشت.

اما در میان همه این خودروها، کادیلاک سوئیل داستان متفاوتی داشت. ایران نه‌تنها یکی از بازارهای این خودرو بود، بلکه به نخستین محل تولید کادیلاک در خارج از خاک امریکا تبدیل شد. بیش از ۲۶۰۰ دستگاه کادیلاک سوئیل در ایران تولید یا مونتاژ شد؛ خودروهایی که بعدها با نام «کادیلاک ایران» شناخته شدند. این داستان، فقط روایت یک خودروی لوکس امریکایی نیست؛ بلکه بخشی از تاریخ صنعتی ایران است؛ داستانی درباره کارخانه‌ای که زمانی محصولات جنرال موتورز را تولید می‌کرد، خودرویی که برای بازار ایران به محصولی خاص تبدیل شد و در نهایت با انقلاب، قطع روابط ایران و آمریکا و توقف همکاری، پرونده کادیلاک در ایران بسته شد.

از جیب تا جنرال موتورز ایران

پیش از آن، بخش مهمی از فعالیت صنعت خودرو کشور بر مونتاژ محصولات خارجی متمرکز بود، اما همکاری با یک غول امریکایی مانند جنرال موتورز، سطح دیگری از فناوری، مدیریت صنعتی و تنوع محصول را وارد کشور کرد. قرار بود ایران فقط مصرف‌کننده این خودروها نباشد. هدف این بود که کارخانه ایران به یکی از مراکز مهم تولید محصولات جنرال موتورز در منطقه تبدیل شود؛ موضوعی که در مورد کادیلاک اهمیت بیشتری پیدا کرد.

کادیلاک چرا به ایران آمد؟

کادیلاک در آن سال‌ها یکی از مهم‌ترین برندهای لوکس آمریکا بود. اما خودرویی که به ایران آمد، یک کادیلاک بزرگ و سنگین با ابعاد بسیار عظیم نبود.

خودرویی که از زمان خودش جلوتر بود

سامانه‌های هشدار نوری، بخشی از امکاناتی بودند که در نسخه‌های مختلف سوئیل ارائه می‌شدند. حتی کادیلاک در آن دوره سامانه‌ای موسوم به رایانه سفری نیز به صورت سفارشی ارائه کرده بود که اطلاعاتی مانند مصرف سوخت، میزان ایپمایش و مسافت قابل طی شدن با سوخت موجود را در اختیار راننده قرار می‌داد. البته همه

انقلاب و آغاز پایان کادیلاک

تاریخی دربراه پایان تولید کادیلاک در ایران است. یعنی توقف کادیلاک صرفاً یک اتفاق تجاری نبود؛ تصمیمی رسمی در سطح سیاست‌گذاری کشور برای پایان تولید این خودروها اتخاذ شده بود.

کادیلاک یک‌شبه ناپدید شد

اگرچه تولید کادیلاک پس از انقلاب متوقف شد، اما برخی منابع دوره تولید کادیلاک ایران را تا سال ۱۳۶۱ و حتی برخی منابع تا ۱۳۶۷ ذکر کرده‌اند. علت این اختلاف، نحوه استفاده از قطعات منفصل باقی‌مانده و زمان دقیق پایان مونتاژ خودروهاست. در واقع، بعد از قطع ارتباط با آمریکا، بخشی از قطعاتی که پیش‌تر سفارش

چند دستگاه کادیلاک در ایران ساخته شد؟

سالم و اصیل کادیلاک ایران امروز برای مجموعه‌داران خودروهای کلاسیک ارزش زیادی داشته باشند.
چرا کادیلاک ایران امروز این‌قدر خاص است؟
کادیلاک ایران امروز فقط یک خودروی قدیمی نیست. این خودرو یک سند متحرک از تاریخ صنعتی ایران است. هر نمونه سالم آن، داستان دوره‌ای را روایت می‌کند که در آن صنعت خودرو ایران با شرکت‌های بزرگی مانند جنرال موتورز همکاری می‌کرد.

جنرال موتورز در سال ۱۹۷۵ کادیلاک سوئیل را معرفی کرده بود؛ خودرویی که در مقایسه با مدل‌های سنتی کادیلاک، ابعاد جمع‌وجورتری داشت و قرار بود رقیبی برای خودروهای لوکس اروپایی باشد.

سوئیل در واقع پاسخی امریکایی به محبوبیت روزافزون خودروهایی مانند مرسدس‌بنز و دیگر خودروهای لوکس وارداتی بود. این خودرو کوچک‌تر و قابل کنترل‌تر از کادیلاک‌های بزرگ سنتی طراحی شده بود، اما همچنان ویژگی‌های یک خودروی لوکس امریکایی را حفظ می‌کرد.

جنرال موتورز پس از موفقیت اولیه سوئیل در آمریکا، تصمیم گرفت تولید آن را در ایران نیز آغاز کند. به این ترتیب، ایران وارد یک باشگاه بسیار خاص شد.

این تجهیزات الزاماً در تمام نمونه‌های تولیدشده در ایران یکسان نبودند و در طول دوره تولید، مشخصات خودرو تغییراتی داشت. اما اصل ماجرا تغییر نمی‌کرد؛ کادیلاک ایران خودرویی بود که سطح تجهیزات آن با استانداردهای زمان خودش سنجیده می‌شد، نه با خودروهای معمولی بازار ایران.

داده شده بودند، در اختیار کارخانه قرار داشتند و امکان تولید تعداد محدودی از خودروها وجود داشت. در مورد محصولات دیگر جنرال موتورز نیز نمونه مشابهی دیده شد؛ قطعات سفارش‌داده‌شده پیش از انقلاب و باقی‌مانده در خارج از کشور، بعدها در چارچوب توافقی‌هایی به ایران رسیدند و بخشی از تولیدات شورولت و بیوک برای مدتی ادامه پیدا کرد. بنابراین پایان کادیلاک ایران را نمی‌توان صرفاً به یک تاریخ دقیق محدود کرد. آنچه مسلم است، همکاری مستقیم و عادی جنرال موتورز با ایران پس از انقلاب پایان یافت و تولید کادیلاک نیز سرانجام متوقف شد.

از طرف دیگر، کادیلاک سوئیل خودروی مهمی در تاریخ خود شرکت کادیلاک نیز محسوب می‌شود. این مدل برای رقابت با خودروهای لوکس اروپایی طراحی شده بود و به دلیل ابعاد کوچک‌تر و فناوری‌های جدید، نقش مهمی در تغییر مسیر طراحی محصولات کادیلاک داشت. بنابراین کادیلاک ایران در واقع برخورد دو تاریخ است؛ تاریخ تحول کادیلاک در آمریکا و تاریخ صنعتی شدن خودروسازی ایران.

سر نوشت کارخانه چه شد؟

قابلیت حرکت دارند و با وجود گذشت چند دهه، صاحبانشان تلاش می‌کنند اصالت خودرو را حفظ کنند. این خودروها به نوعی موزه‌های متحرک صنعت خودرو ایران هستند.

وقتی یک کادیلاک ایران در خیابان حرکت می‌کند، فقط یک خودروی قدیمی دیده نمی‌شود؛ بخشی از تاریخ صنعتی کشور در حال عبور از مقابل چشم مردم است.

کادیلاک ایران؛ یک فرصت از دست‌رفته؟

شاید مهم‌ترین پرسش امروز این باشد که اگر همکاری ایران و جنرال موتورز ادامه پیدا می‌کرد، صنعت خودرو کشور به کجا می‌رسید؟ پاسخ قطعی برای این سؤال وجود ندارد.

ایران؛ نخستین کشور خارج از امریکا که کادیلاک تولید کرد

کادیلاک سوئیل در سال ۱۹۷۸ در ایران روی خط تولید رفت و ایران به نخستین کشور خارج از ایالات متحده تبدیل شد که یک محصول کادیلاک در آن تولید می‌شد. این اتفاق تا سال‌ها بی‌سابقه بود. یعنی در دوره‌ای که بسیاری از کشورهای جهان حتی توان مونتاژ خودروهای امریکایی را نداشتند، کارخانه جنرال موتورز ایران در تهران کادیلاک تولید می‌کرد. خودرو در ایران با نام کادیلاک ایران شناخته شد و عملاً به یکی از لوکس‌ترین خودروهای تولید داخل تبدیل شد. این موضوع فقط از نظر تبلیغاتی اهمیت نداشت. حضور کادیلاک در ایران نشان می‌داد که جنرال موتورز ظرفیت صنعتی ایران را برای تولید یک محصول لوکس و پیچیده مناسب می‌دانسته است. حتی منابع تخصصی خودرو نیز کادیلاک ایران را یکی از استثنای‌ترین نمونه‌های تولید این برند در تاریخ می‌دانند.

کادیلاک ایران چه خودرویی بود؟

کادیلاک ایران بر پایه نسل اول سوئیل ساخته شد؛ خودرویی که در بازار امریکا نیز در رده خودروهای لوکس قرار داشت.

در زیر کاپوت این خودرو، یک موتور هشت سیلندر ۵.۷ لیتری قرار داشت. این پشترانه از خانواده موتورهای اولدزموبیل بود و در نسخه اصلی سوئیل با سامانه تزریق سوخت الکترونیکی عرضه می‌شد. قدرت نسخه‌های اولیه موتور به حدود ۱۸۰ اسب بخار می‌رسید و انتقال نیرو نیز از طریق جعبه‌دنده خودکار سه سرعته انجام می‌شد. برای ایران آن زمان، این اعداد فوق‌العاده بودند.

خودرویی که در کشور تولید می‌شد، موتور هشت سیلندر داشت و به جای جعبه‌دنده دستی، از جعبه‌دنده خودکار استفاده می‌کرد؛ در حالی که بخش بزرگی از بازار خودرو ایران هنوز درگیر خودروهایی با فناوری بسیار ساده‌تر بود. همین تفاوت باعث شد کادیلاک ایران بیشتر از آنکه یک خودروی معمولی باشد، نماد ثروت و تجمل محسوب شود.

کادیلاک در کنار بیوک و شورولت

کادیلاک تنها محصول امریکایی تولیدشده در آن کارخانه نبود. در همان دوره، خودروهای شورولت و بیوک نیز روی خطوط تولید جنرال موتورز ایران حضور داشتند.

شورولت نوا و مدل‌های مختلف بیوک از جمله محصولات شناخته‌شده این دوره بودند. منابع تاریخی از تولید شورولت نوا در چند مدل و بیوک در چند تیپ در کنار کادیلاک سوئیل خبر داده‌اند. به این ترتیب، کارخانه‌ای در تهران به نوعی ویتزین محصولات جنرال موتورز در ایران تبدیل شده بود. اما کادیلاک در بالاترین جایگاه این خانواده قرار داشت. اگر شورولت برای بخشی از جامعه نماد یک خودروی امریکایی بود، کادیلاک نماد تجمل بود.

قیمت کادیلاک و مشتریان

طبیعی بود که کادیلاک ایران خودرویی برای همه مردم نباشد. هزینه تولید، موتور بزرگ، تجهیزات لوکس و جایگاه برند کادیلاک باعث می‌شد این خودرو در طبقه خودروهای گران‌قیمت قرار بگیرد. خریدار کادیلاک معمولاً به دنبال یک وسیله نقلیه ساده برای رفت‌وآمد نبود. کادیلاک در آن دوره بیشتر یک نشانه اجتماعی بود. خودرویی بزرگ و لوکس که حضورش در خیابان می‌توانست نگاه‌ها را به خود جلب کند. به همین دلیل است که کادیلاک ایران هنوز هم در حافظه تاریخی بسیاری از علاقه‌مندان خودرو، با مفهوم خودروی اشرافی گره خورده است.

برای فهمیدن اینکه کادیلاک چگونه به ایران رسید، باید چند سال به عقب برگردیم.

کارخانه‌ای که امروز پارس‌خودرو نام دارد، فعالیت خود را با تولید خودروهای جیب آغاز کرده بود. بعدها تولید خودروهای رامبلر با نام‌های آریا و شاهین نیز در این مجموعه انجام شد. در اوایل دهه ۱۳۵۰، مسیر شرکت تغییر کرد. همکاری با جنرال موتورز امریکا شکل گرفت و نام شرکت به «جنرال موتورز ایران» تغییر یافت. منابع تاریخی، آغاز این همکاری را در سال ۱۳۵۲ ثبت کرده‌اند. با این تغییر، تولید محصولات جنرال موتورز در ایران وارد مرحله تازه‌ای شد و خودروهایی مانند شورولت، بیوک و کادیلاک به خطوط تولید کشور راه پیدا کردند. این اتفاق برای صنعت خودرو ایران اهمیت زیادی داشت. تا

کادیلاک سوئیل فقط به موتور بزرگ و ظاهر لوکس محدود نمی‌شد. این خودرو در زمان خود از تجهیزات و فناوری‌هایی استفاده می‌کرد که برای بسیاری از خودروهای موجود در بازار ایران بسیار عجیب و مدرن بودند. سامانه تزریق سوخت الکترونیکی، تجهیزات برقی متعدد، صندلی‌های برقی، شیشه‌های برقی، قفل مرکزی و

اما دوران طلایی خودروهای امریکایی در ایران چندان طولانی نبود. با پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، شرایط سیاسی کشور به طور اساسی تغییر کرد. روابط ایران و امریکا نیز به سمت قطع همکاری پیش رفت و صنعت خودرو که وابستگی زیادی به قطعات و فناوری خارجی داشت، با بحران جدیدی مواجه شد. در اسفند ۱۳۵۸، شورای انقلاب در مصوبه‌ای به طور مشخص دستور توقف تولید بیوک، کادیلاک و شورولت را صادر کرد. در این مصوبه هدف، کاهش وابستگی به خارجی‌ها و جلوگیری از تولید خودروهای لوکس و تجملی عنوان شده بود. این سند یکی از مهم‌ترین مدارک

تعداد دقیقی خودروهای تولیدشده در منابع مختلف اندکی متفاوت است، اما یکی از اعداد پر تکرار، ۲۶۵۳ دستگاه کادیلاک سوئیل است. این عدد، کادیلاک ایران را به خودرویی بسیار کمیاب تبدیل کرده است.

برای مقایسه، تولید سالانه خودروهای امروزی در ایران گاهی به صدها هزار دستگاه می‌رسد؛ اما تمام کادیلاک‌هایی که در ایران طی این پروژه تولید شدند، تنها چند هزار دستگاه بودند. همین تیراژ محدود باعث شده نمونه‌های

با پایان همکاری جنرال موتورز، نام جنرال موتورز ایران نیز از بین رفت. شرکت بعدها تغییر نام داد و با عنوان خودروسازی ایران و سپس پارس خودرو به فعالیت ادامه داد. در سال‌های بعد نیز محصولات مختلفی از برندهای دیگر در این کارخانه تولید شد.

مسیر کارخانه‌ای که روزی کادیلاک تولید می‌کرد، بعدها به سمت خودروهای بسیار متفاوتی رفت. این تغییر شاید بهترین تصویر از تحول صنعت خودرو ایران در چهار دهه گذشته باشد. کارخانه‌ای که زمانی محل تولید بیوک، شورولت و کادیلاک بود، در دوره‌های مختلف به سراغ خودروهایی از ژاپن، فرانسه،

کادیلاک ایران شاید یکی از عجیب‌ترین فصل‌های تاریخ خودروسازی کشور باشد؛ خودرویی امریکایی که در تهران تولید شد، موتور هشت سیلندر داشت، از فناوری‌های پیشرفته زمان خود استفاده می‌کرد و برای مدتی نماد لوکس‌گرایی در بازار ایران بود. کادیلاک سوئیل در سال ۱۹۷۸

شود؛ خودرویی که شاید برای بسیاری فقط یک امریکایی قدیمی باشد، اما برای تاریخ صنعت خودرو ایران، یادگار روزهایی است که کادیلاک، نه از راه مرز و پلاک وارداتی، بلکه از دل یک کارخانه ایرانی وارد خیابان‌های کشور می‌شد.

خودروهای لوکس جنرال موتورز، پرونده کادیلاک را در ایران بست. با این حال، کادیلاک ایران هنوز نمرده است. در گوشه‌ای از یک کلکسیون، در یک پارکینگ قدیمی یا در خیابان، ممکن است هنوز یک سوئیل قدیمی با همان جلوپنجره خاص و موتور هشت سیلندرش دیده