# حاشیه‌های سوپراسپرت امریکایی

**گروه بین‌الملل: در تاریخ خودروسازی امریکا همیشه خودروهای سریع وجود داشته‌اند؛ ماسل‌کارهای خشن، کوپه‌های پرقدرت، موتورهای حجیم و شتاب‌هایی که آسفالت را می‌جوند. اما یک چیز تقریباً همیشه کم بود: سوپراسپرتی واقعی، مستقل، جاه‌طلب و جهانی که بتواند بی‌واسطه یقه فراری، لامبورگینی و پورشه را بگیرد. وکتور دبلیو۸ دقیقاً همان پروژه‌ای بود که این خلأ را پر کرد؛ یا دست‌کم تلاش کرد آن را پر کند. خودرویی که از دل رویای وسواس‌گونه جری ویگرت بیرون آمد؛ مردی که می‌خواست نه فقط یک ماشین سریع، بلکه پیشرفته‌ترین خودروی جهان را بسازد؛ آن هم با الهام از هواپیماهای جنگی، بدون ترس از هزینه و بدون اعتنا به عقل متعارف بازار. نتیجه، یک سوپراسپرت امریکایی شد که هم شگفت‌انگیز بود، هم مشکل‌دار، هم تحسین‌برانگیز و هم فاجعه‌ساز. دبلیو۸ فقط یک خودرو نبود؛ یک اعلام وجود بود. فریادی از قلب امریکا که می‌گفت: ما هم می‌توانیم چیزی بسازیم که هم بترساند و هم مسحور کند.**

> وکتور دبلیو۸ از همان لحظه‌ای که دیده می‌شد، فریاد می‌زد که با چیز معمولی طرف نیستید

> تاریخ خودرو پر است از پروژه‌هایی که در ایده خارق‌العاده‌اند و در اجرا زخم‌خورده

## مردی که می‌خواست برای خیابان، جنگنده بسازد

اگر بخواهیم داستان وکتور دبلیو۸ را درست بفهمیم، باید اول سراغ خود جری ویگرت برویم؛ مردی که بیش از آنکه شبیه یک مدیر خودروسازی کلاسیک باشد، شبیه شخصیت‌های یک فیلم هالیوودی بود. از اوایل دهه ۱۹۷۰، زمانی که بسیاری از خودروسازها هنوز درگیر بحران سوخت، طراحی‌های سنتی و محاسبات بازار بودند، ویگرت رویایی عجیب در سر داشت؛ ساخت بهترین، سریع‌ترین و پیشرفته‌ترین خودروی جهان. نه بهترین خودروی امریکایی؛ بهترین خودروی جهان. همین تفاوت لحن همه‌چیز را درباره او توضیح می‌دهد. مسئله برای ویگرت صرفاً ساختن یک ماشین پرقدرت نبود. او می‌خواست چیزی بسازد که از نظر فناوری، جسارت و شخصیت، به‌کلی از آنچه بازار می‌شناخت جلوتر باشد. او از همان ابتدا با منطق معمول صنعت خودرو بیگانه بود. در سال ۱۹۷۱ یک ماکت یک‌پنجم ساخت و بعد با کمک لی براون، که در هالیوود بدنه‌سازی خودرو انجام می‌داد، یک پیش‌نمونه متحرک روی شاسی پورشه ساخت. این جزییات فقط بخشی از تاریخ نیستند؛ نشانه‌اند. نشانه اینکه وکتور از همان روز اول قرار نبود محصول یک کارخانه عظیم با هزاران کارمند و خطوط تولید استاندارد باشد. این پروژه از جنس وسواس فردی بود؛ از جنس آن رویاهای پرهزینه و کم‌رحمی که یا جهان را تکان می‌دهند یا صاحب‌شان را نابود می‌کنند. در اواخر دهه ۱۹۷۰ پروژه به دبلیو۲ تغییر نام داد و طی دهه ۱۹۸۰ مدام تکامل پیدا کرد. تقریباً دو دهه طول کشید تا این فکر خام به خودرویی واقعی برسد. در صنعتی که زمان، پول و نظم زنجیره‌ای حرف اول را می‌زند، این تأخیر می‌تواند نشانه ضعف باشد. اما در مورد وکتور، نشانه چیز دیگری هم بود: سماجت. ویگرت عقب ننشست. رویای خودش را ول نکرد. او مثل خیلی از بنیان‌گذاران کوچک که در میانه راه پروژه را می‌فروشند یا از ترس هزینه‌ها فرار می‌کنند، کنار نکشید. وکتور دبلیو۸ در ۱۹۹۰ بالاخره به تولید رسید؛ نه به‌عنوان یک خودروی عادی، بلکه به‌عنوان تبلور ۱۹ سال یک توهم باشکوه. و دقیقاً همین است که وکتور را از بسیاری از خودروهای سریع دیگر جدا می‌کند: این ماشین اول در ذهن یک آدم افراطی ساخته شد، بعد روی آسفالت.

## وقتی امریکا خواست فراری را با کولار و توربو بترساند

وکتور دبلیو۸ از همان لحظه‌ای که دیده می‌شد، فریاد می‌زد که با چیز معمولی طرف نیستید. طراحی‌اش بیشتر شبیه چیزی بود که از دل یک تونل باد نظامی بیرون آمده باشد تا یک استودیوی کلاسیک خودروسازی. بدنه گوه‌ای، خطوط تیز، قامت بسیار پایین و ظاهر خشن آن، بیشتر از آنکه زیبا به معنای سنتی باشد، تهدیدآمیز بود. این خودرو نمی‌خواست دلربایی کند؛ می‌خواست حمله کند. و جالب اینجاست که این حس فقط در ظاهر خلاصه نمی‌شد. ویگرت واقعاً شیفته فناوری‌های هوافضا بود و این شیفتگی را با تمام وجود به دبلیو۸ تزریق کرد.

این سوپراسپرت از قطعات سیستم تعلیق با تأییدیه صنایع هوایی، سیم‌کشی‌های استاندارد هواپیما، کپسول‌های آتش‌نشانی استاندارد و بدنه‌ای از الیاف کربن و کولار بهره می‌برد؛ چیزهایی که در آن دوران برای یک خودروی خیابانی تقریباً شبیه اغراق علمی‌تخیلی بودند. قلب خودرو هم چیزی کم از بدنه نداشت: یک پیشرانه ۶ لیتری هشت سیلندر وی‌شکل توئین‌توربو با پیستون‌های فورج‌شده آلومینیومی، میل‌لنگ فورج و شاتون‌های فولادی ضدزنگ. خروجی ادعایی ۶۲۵ اسب‌بخار و ۶۰۰ پوندفوت گشتاور، در اوایل دهه ۱۹۹۰ عددی وحشیانه بود؛ عددی که وکتور را مستقیم وارد قلمرویی می‌کرد که آن زمان در اختیار نام‌های مقدسی مثل فراری اف۴۰ بود.

اعداد عملکرد هم همین پیام را کامل می‌کردند: صفر تا ۶۰ مایل در ۳.۸ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۱۸ مایل در ساعت. این‌ها فقط رقم نبودند؛ بیانیه بودند. امریکا در دنیای خودروهای سریع همیشه قدرت داشته، اما قدرت خام با سوپراسپرت‌سازی فرق دارد. سوپراسپرت فقط به موتور بزرگ نیاز ندارد؛ به جسارت صنعتی، به طراحی رادیکال، به زبان مستقل و به اعتمادبه‌نفسی نیاز دارد که بگوید من آمده‌ام با بهترین‌های اروپا بجنگم. دبلیو۸ نخستین امریکایی مستقلی بود که واقعاً چنین ادعایی را نه در پوستر، بلکه در محصول نهایی‌اش مطرح کرد.

اینجا دقیقاً همان نقطه‌ای است که وکتور از یک خودرو به یک نماد تبدیل می‌شود. حتی اگر هیچ‌وقت مالک آن نباشید، حتی اگر هرگز از نزدیک لمسش نکنید، باز هم در تخیل شما جا می‌گیرد. چون دبلیو۸ از جنس آن ماشین‌هایی است که فقط ساخته نمی‌شوند بلکه اختراع می‌شوند. این خودرو یک فراری امریکایی نبود، یک لامبورگینی امریکایی هم نبود. یک چیز عجیب‌تر بود؛ یک جنگنده رادارگریز برای خیابان.

## یک افسانه با اعصاب خراب

اما همین‌جا قصه تلخ می‌شود. چون تاریخ خودرو پر است از پروژه‌هایی که در ایده خارق‌العاده‌اند و در اجرا زخم‌خورده. وکتور دبلیو۸ هم یکی از درخشان‌ترین نمونه‌های همین تضاد است. تست معروف مجله کاراند درایور در سال ۱۹۹۱ عملاً به یک افسانه رسانه‌ای بدل شد؛ نه فقط به‌خاطر سرعت خودرو، بلکه به‌خاطر دردسرهایش. یکی از پیش‌نمونه‌ها با خرابی گیربکس زمین‌گیر شد و دیگری با مشکل داغ‌کردن موتور دست‌وپنجه نرم کرد. تیم ویگرت شبانه‌روزی کار کردند تا مشکلات را جمع کنند و بالاخره توانستند به عدد صفر تا ۶۰ ادعایی برسند. این لحظه از یک جهت تحسین‌برانگیز بود: خودرویی که روی لبه فروپاشی ایستاده بود، هنوز توانست توانایی‌اش را نشان بدهد. اما از جهت دیگر، همان چیزی را هم ثابت کرد که منتقدان می‌گفتند: وکتور بیش از آنکه یک محصول بالغ باشد، یک پروژه ناپایدار بود که با زور اشتیاق زنده نگه داشته شده بود.

در بررسی رسانه روداند ترک هم عملکرد دبلیو۸ تحسین شد. پس بحث فقط درباره شایعه یا تبلیغ نبود؛ این خودرو واقعاً سریع بود، واقعاً جدی بود و واقعاً می‌توانست در قلمرو غول‌ها نفس بکشد. اما سوپراسپرت‌سازی فقط ثبت یک شتاب خیره‌کننده نیست. مسئله، قابلیت اطمینان، دوام، کیفیت ساخت و تجربه مالکیت هم هست. دقیقاً در همین بخش بود که وکتور شروع کرد به باز کردن زخم‌هایش.

ماجرای آندره آغاسی، ستاره مشهور تنیس، ضربه‌ای نمادین به چهره دبلیو۸ زد. او حدود ۴۰۰ هزار دلار برای خرید یک دبلیو۸ پرداخت کرد؛ عددی که در آن زمان سرسام‌آور بود. اما وقتی موکت بالای اگزوز خودرو در نزدیکی خانه‌اش در لاس‌وگاس بر اثر حرارت ذوب شد، داستان از «سوپراسپرت امریکایی جسور» به «تله مرگ» تغییر لحن داد. همین عبارت، که از سوی برادر آغاسی نقل شد، مثل یک گلوله به شهرت وکتور خورد. چون سوپراسپرت اگر قرار باشد ترسناک باشد، باید در سرعت ترسناک باشد، نه در ایمنی ابتدایی.

و این همان تناقض مرکزی دبلیو۸ است: خودرویی که در جاه‌طلبی شبیه آینده بود، اما در بلوغ صنعتی هنوز درگیر مقدمات. خیلی از افسانه‌ها دقیقاً همین‌طور ساخته می‌شوند؛ نه با بی‌نقص‌بودن، بلکه با ناتمام‌بودنی باشکوه. وکتور اگر کاملاً بی‌دردسر بود، شاید فقط یک سوپراسپرت خوب می‌شد. اما چون هم حیرت‌انگیز بود و هم دردسرساز، تبدیل به افسانه شد.

## سقوط وکتور

آنچه وکتور را به یک داستان واقعاً هالیوودی تبدیل می‌کند، فقط مشخصات فنی یا دردسرهای مکانیکی آن نیست؛ بلکه سقوط شرکتی است که این ماشین را ساخته بود. شرکت وکتور با وجود تمام سروصدایی که به پا کرد، از نظر مالی روی زمین سفتی راه نمی‌رفت.

ساخت خودرویی تا این حد پیچیده، کم‌تیراژ و غیرمتعارف پول می‌خواست؛ پولی که یک شرکت مستقل امریکایی به‌سختی می‌توانست در بلندمدت تأمین کند.

نتیجه روشن بود: تا سال ۱۹۹۳، وکتور عملاً به مرز ورشکستگی و سرپرستی قانونی رسید. و تا آن زمان فقط ۱۷ دستگاه دبلیو۸ خیابانی تولید شده بود. ۱۷ دستگاه؛ عددی که هم خنده‌دار است و هم تراژیک. برای خودرویی که قرار بود امریکا را به قله سوپراسپرت‌سازی برساند، این تیراژ بیشتر شبیه یک یادداشت حاشیه‌ای است تا انقلاب صنعتی.

بعد مگاتک وارد شد؛ یک شرکت خوشه‌ای اندونزیایی که در آن زمان مالک لامبورگینی هم بود. در یکی از تلخ‌ترین صحنه‌های این داستان، هیات‌مدیره‌ای که خود ویگرت شکل داده بود، علیه او رأی داد و بنیان‌گذار را از شرکتی که با خون دل ساخته بود بیرون انداخت.

اینجا دیگر پای مهندسی در میان نیست؛ اینجا پای قدرت، سرمایه و مناسبات بی‌رحم تجارت وسط است. ویگرت در آخرین تقلا، قفل‌های کارخانه را عوض کرد و نگهبانان مسلح استخدام کرد تا کنترل را حفظ کند.

این صحنه بیشتر شبیه پایان‌بندی یک فیلم مستقل امریکایی است تا یک پرونده واقعی در صنعت خودرو. اما در نهایت، دادگاه به ضرر او رأی داد و پروژه از دستش رفت.

مگاتک هم خیلی سریع دبلیو۸ را کنار گذاشت و مدل ام۱۲ را جای آن نشاند؛ خودرویی که بر پایه لامبورگینی دیابلو ساخته شده بود.

از اینجا به بعد، دیگر روح اولیه وکتور تقریباً خاموش شد. بله، ویگرت بعدها نام و دارایی‌های برند را پس گرفت، اما ضربه اصلی خورده بود. آن رویای وحشی، آن استقلال افراطی، آن وسواس شخصی که دبلیو۸ را ساخته بود، دیگر تکرار نشد. مرگ ویگرت در سال ۲۰۲۱ عملاً آخرین پرده این داستان را هم پایین کشید.

اما این پایان، یک نکته مهم را روشن کرد: گاهی یک پروژه از نظر تجاری شکست می‌خورد، اما از نظر فرهنگی زنده می‌ماند. وکتور دبلیو۸ دقیقاً چنین چیزی شد. شکست خورد، چون صنعت تحملش نکرد؛ اما ماندگار شد، چون تخیل تحمل فراموشی‌اش را نداشت.

## چرا وکتور دبلیو۸ هنوز مهم است؟

امروز که به وکتور دبلیو۸ نگاه می‌کنیم، ممکن است وسوسه شویم آن را صرفاً یک عجایب‌المخلوقات دهه ۹۰ بدانیم؛ یک سوپراسپرت گران، کم‌تیراژ، ناسازگار و بیش‌ازحد نمایشی. اما این نگاه سطحی است. اهمیت واقعی دبلیو۸ در این است که یکی از معدود لحظات تاریخ خودروی امریکا بود که در آن، کسی جرئت کرد بدون تکیه به ساختار عظیم دیترویت، بدون پناه گرفتن پشت نامی قدیمی و بدون تن دادن به محافظه‌کاری بازار، یک سوپراسپرت واقعی بسازد. نه یک ماسل‌کار ارتقایافته، نه یک کوروت تیون‌شده و نه یک پروژه سفارشی محدود؛ بلکه یک سوپراسپرت مستقل با هویت کاملاً خودش.

امریکا ماشین سریع زیاد ساخته، اما سوپراسپرت مستقل واقعی خیلی کم. همین است که وکتور را خاص می‌کند. این خودرو نه‌تنها در مجلات، بازی‌های ویدیویی و حافظه علاقه‌مندان زنده مانده، بلکه به یک نماد از «چه می‌شد اگر» تبدیل شده است.

چه می‌شد اگر سرمایه بیشتری پشتش بود؟ چه می‌شد اگر مهندسی‌اش بالغ‌تر می‌شد؟ چه می‌شد اگر ویگرت کمی کمتر رویاپرداز و کمی بیشتر مدیر بود؟ این سؤال‌ها هیچ‌وقت جواب قطعی ندارند، اما دقیقاً به همین دلیل وکتور را زنده نگه می‌دارند.

وکتور دبلیو۸ در اصل سندی است از اینکه رویاهای بزرگ، حتی وقتی شکست می‌خورند، می‌توانند تأثیری عمیق‌تر از پروژه‌های موفق اما بی‌روح بگذارند. در جهانی که بسیاری از خودروها از قبل با فرمول بازار، نظرسنجی مشتری و ترس از ریسک متولد می‌شوند، دبلیو۸ یادآور دوره‌ای است که یک نفر می‌توانست بگوید: من بهترین ماشین دنیا را می‌سازم، و واقعاً برایش ۲۰ سال بجنگد. شاید همین دیوانگی است که امروز کم شده. شاید به همین دلیل است که وکتور هنوز هم برای اهل خودرو، یک اسم معمولی نیست؛ یک هشدار است، یک افسانه است، یک حسرت است.

## سخن پایانی

وکتور دبلیو۸ نه موفق‌ترین سوپراسپرت جهان بود، نه کامل‌ترین، نه قابل‌اعتمادترین و نه حتی منطقی‌ترین. اما شاید دقیقاً به همین دلیل، یکی از به‌یادماندنی‌ترین‌هاست. این خودرو از دل یک رؤیای امریکایی بیرون آمد؛ رویایی که می‌خواست به اروپا ثابت کند سرعت، تکنولوژی و اغواگری فقط انحصار مارانلو و سنت‌آگاتا نیست. دبلیو۸ نتوانست بازار را فتح کند، نتوانست شرکت سازنده‌اش را نجات دهد و نتوانست به تیراژ قابل‌اعتنا برسد. اما کاری مهم‌تر کرد: نشان داد هنوز هم ممکن است کسی در امریکا آن‌قدر گستاخ باشد که بخواهد برای خیابان، جنگنده بسازد.

امروز وکتور دبلیو۸ بیش از آنکه یک محصول باشد، یک افسانه نیمه‌سوخته است؛ چیزی میان شاهکار و هشدار. و شاید همین بهترین تعریف برای آن باشد.

بعضی خودروها برای فروش ساخته می‌شوند؛ بعضی‌ها برای ماندن در حافظه. وکتور دبلیو۸ از همان اول، متعلق به دسته دوم بود.