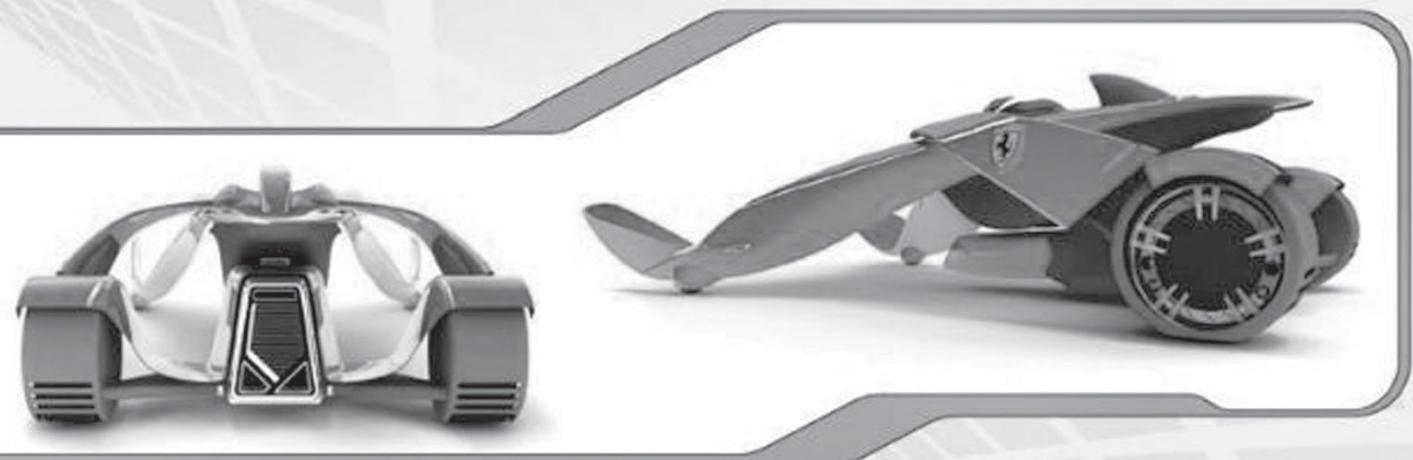


## گفت و گو با ایمان مقصودی برنده جوائز معتبر بین المللی طراحی



## اشاره:

در طی چند ساله‌ی اخیر شاهد موفقیت طراحان ایرانی در مسابقات معتبر طراحی بین‌المللی هستیم. ایمان مقصودی از طراحان جوان ایرانی است که در یکی از مسابقات معتبر طراحی خودروی کشور فرانسه، جایزه‌ی اول و جایزه‌ی ویژه‌ی این مسابقات را به خود اختصاص داده‌است. آن‌چه می‌خوانید حاصل گفت و گوی صمیمانه‌ای با این طراح موفق ایرانی است.

## دستاورد: لطفاً خودتان را برای خوانندگان دستاورد بیشتر معرفی کنید.

**مقصودی:** ایمان مقصودی، متولد ۱۳۵۹ در تهران هستم. از کودکی علاقه مند خودرو بودم و همیشه اسم خودروهای مختلف را حفظ می‌کردم. در دوران دبستان به جای نقاشی کردن از طبیعت و خانه و انسان، خودروها را طراحی می‌کردم. در دوران راهنمایی و دبیرستان از طریق مجله‌ی ماشین، با زمینه‌ی طراحی خودرو بیشتر آشنا شدم. به یاد دارم که در همان دوران سه خودرو از شرکت‌های پنین فارینا و ایتال دیزاین در مجله ماشین دیدم که دید من را نسبت به خودرو تغییر داد. در آن زمان مجله‌ی ماشین آثار خوانندگان را به چاپ می‌رساند و در یکی از شماره‌های آن، طرح‌های من که معمولاً با استفاده از کاغذ پوستی طراحی می‌شدند، به چاپ رسید که امیدواری زیادی به من داد. همین مسأله من را به دنیای خودرو نزدیک‌تر کرد و باعث شد تا در دوران دبیرستان به عنوان کارآموز وارد شرکت پارس خودرو شدم. در بخش تحقیقات این شرکت اغلب طراحان صنعتی مشغول به کار بودند و همین نکته زمینه‌های آشنایی من با این رشته را فراهم ساخت. از طریق دو مجله‌ی معروف طراحی خودرو یعنی «کار استایلینگ»<sup>۱</sup> و «اتوان دیزاین»<sup>۲</sup> که در شرکت پارس خودرو آن‌ها را دیدم، نوآوری در طراحی و شکستن حد و مرزها و قاعده‌ها را آموختم و دیدم نسبت به مقوله‌ی طراحی خودرو متحول شد.

## دستاورد: لطفاً در مورد تحصیلات و سابقه‌ی خود در رشته‌ی طراحی صنعتی توضیح دهید.

**مقصودی:** من در سال ۱۳۷۶ در رشته‌ی طراحی صنعتی دانشکده‌ی هنر و معماری دانشگاه آزاد پذیرفته شدم. خانواده‌ی من در ابتدا مخالف ادامه‌ی تحصیل من در این رشته بودند و دوست داشتند که در رشته‌ی مکانیک، تحصیلات دانشگاهی داشته‌باشم. طراحی من در ابتدا اصلاً خوب نبود و مثلاً نمره‌ی طراحی من در کنکور هفت درصد بود ولی با استفاده از کتاب‌های تکنیک‌های راندو، اصول و قواعد اولیه طراحی و راندو را آموختم. با توجه به اینکه خیلی درگیر احجام پیچیده‌ی خودروها بودم، از نظر تجسم فضایی و سه‌بعدی خیلی خوب بودم.

رقابت سختی که در کلاس دانشگاهی ما وجود داشت باعث شد تا سطح کار بچه‌های هم‌دوره‌ای ما توسعه‌ی زیادی پیدا کند. همین مسأله باعث شد من به سمت استفاده از تکنیک‌های دیجیتالی طراحی کشیده شوم و به خاطر همین، یک دستگاه طراحی «وکوم»<sup>۳</sup> خریدم که تأثیر بسیار زیادی در قوی شدن رابطه‌ی من و کامپیوتر داشت؛ چون در ابتدا اهل استفاده از کامپیوتر نبودم. به دلیل علاقه‌ی زیادی که به طراحی خودرو داشتم، چند نمونه از طرح‌های خودم را برای طراحان بزرگ دنیا فرستادم. جالب این جاست که همه‌ی آنها پس از گذشت چند روز به ایمیل من جواب دادند و طرح‌های من را تحسین کردند که این مسأله باعث بالارفتن اعتماد به نفس من شد. «سید مید» که از طراحان برجسته‌ی آینده‌گرا است و «ساشا لایک» که از طراحان برجسته‌ی خودرو در اروپاست، از طراحانی بودند که من آثارم را برایشان فرستاده بودم. تحسین این طراحان برجسته باعث شد تا کم‌کم به فکر

شرکت در مسابقات بین‌المللی بیفتم که این مسأله برای اولین بار در مسابقه‌ی پژو اتفاق افتاد. برای پژو یک خودروی پست مدرن با وکوم طراحی کردم و برایشان فرستادم. به این دلیل که برای خودم کار کرده بودم نه پژو، مقامی کسب نکردم. یک سال بعد در اولین دوره‌ی مسابقه طراحی ایران خودرو شرکت کردم. برای این مسابقه با استفاده از نرم‌افزار «راینو»<sup>۴</sup>، ایده‌ی خودم را سه‌بعدی ساختم و در فلامینگوی راینو از آن رندر گرفتم. طرح من در بخش حرفه‌ای این مسابقه اول شد. بعد از آن در یک مسابقه‌ی دیگر که موضوع آن «جعبه‌ای برای زندگی» بود شرکت کردیم. من و دوستانم ایده‌ی خود را با امید بسیار زیاد به این مسابقه که در کشور ایتالیا برگزار می‌شد فرستادیم، اما حتی پنجاه طرح برتر هم نشد. دلیل این مسأله هم این بود که برداشت ما از موضوع مسابقه چیزی بود که خودمان دوست داشتیم نه آن چیزی که خواسته شده بود.

## دستاورد: لطفاً در مورد مسابقات بین‌المللی طراحی خودرو فرانسه<sup>۵</sup> توضیح دهید.

**مقصودی:** من فراخوان شرکت در این مسابقه را به طور تصادفی در یکی از سایت‌های اینترنتی دیدم و در آن ثبت نام کردم. مسابقات «اینتریور موتیون» فرانسه در نه زمینه با عناوین بهترین طراحی آزاد بدنه، بهترین طراحی آزاد داخل خودرو، بهترین نوآوری، بهترین طراحی برای شیوه‌ی زندگی، بهترین طراحی برای شخصی‌سازی خودرو، بهترین طراحی بدنه‌ی قابل ساخت، بهترین طراحی داخلی قابل ساخت، بهترین طرح برای ایمنی و بهترین طرح متناسب با محیط‌زیست و اقتصاد، طرح‌های برتر را انتخاب و به آن‌ها جایزه می‌دهد. این مسابقات دارای سه موضوع احساسات در حرکت، سیالیت در سیستم واحد حمل و نقل و طراحی برای بازارهای رو به رشد هندوستان و چین بود که من در موضوع اول شرکت کردم و هدفم این بود که با تمرکز روی یکی از موضوعات و زمینه‌های مسابقه جزو افراد برتر آن شوم. مهارت اصلی من در زمینه‌ی طراحی آزاد بدنه بود، به همین دلیل با الهام از طرح‌های لوئیجی کولانی که هم از طبیعت الهام گرفته شده بود و هم ماهیت یک ایده‌ی آزاد و مفهومی را داشت، یک وسیله‌ی نقلیه بین موتورسیکلت و خودرو طراحی کردم. ایده‌ی من خودرویی بود که در سرعت زیاد به حالت نیمه پرواز درآمده و روی دو چرخ قرار می‌گرفت. در ابتدا در مورد کلیت طرح به نتیجه رسیدم و بعد به سراغ جزئیات هر قسمت رفتم. برای زیاد شدن هیجان، این خودرو را تک نفره و بدون سقف طراحی کردم و برای هویت دار شدن آن مشغول بررسی طرح‌های سه برند مشهور دنیای طراحی خودرو یعنی بوگاتی، لامبورگینی و فراری شدم. علی‌رغم میل شخصی خودم که بیشتر به لامبورگینی علاقه مند بودم، فراری را به دلیل فرم‌های منحنی و رمانتیک بودن شخصیت خودروهای آن انتخاب کردم و هویت طرح خود را بر مبنای هویت فراری استوار کردم.

بعد از مشخص شدن کلیت طرح، نمونه‌های اولیه‌ی سه‌بعدی کامپیوتری آن را ساختم که در حدود یک ماه زمان برد. بعد از اتمام طراحی بدنه‌ی آن که به نظرم خیلی خوب و قوام یافته بود به سراغ طراحی داخلی آن رفتم. نکته‌ی خاص و ویژه‌ی طراحی داخلی این خودرو که نام آن را «مونزا»<sup>۶</sup> گذاشتم، داشبورد آن است که تنها عینکی است که بر روی چشم راننده قرار گرفته و همه چیز را به شکل مجازی در مقابل چشمان او قرار می‌دهد. برای صندلی این خودرو هم از صندلی‌های ارگونومیک کامپیوتر الهام گرفتم که دارای زیرآلوانی است. این ایده حالت قرارگیری راننده را که شبیه موتورسیکلت سوارها است، امکان‌پذیر می‌کند. برای فرمان خودرو هم از فرمی شبیه به دوچرخه‌های مسابقه الهام گرفته شد که حالت‌های مختلف راندن را برای سرنشین امکان‌پذیر می‌کند. برای گرفتن رندر نهایی مدل سه‌بعدی



**دستاورد:** چگونه می‌توان یک طراح خوب خودرو و شد؟  
**مقصودی:** به نظرم یک طراح خوب علاوه بر خلاقیت و ایده باید تکنیک هم بلد باشد. در زمینه‌ی طراحی خودرو، مهارت ترسیمی بسیار اهمیت دارد. هم چنین داشتن فکر آزاد و تلاش و پشتکار فراوان و علاقه‌ی دیوانه‌وار به این حیطه لازمه‌ی طراح خوب شدن است.

**دستاورد:** به نظر شما فرم ظاهری خودروها تابع چه متغیرهایی است؟

**مقصودی:** پلت فرم‌های فنی و مکانیکی در شکل‌گیری ظاهر خودروها بسیار تأثیرگذار هستند. امروزه طراحان از محدودیت‌های تکنیکی و فنی برای فرم‌پردازی بهتر خودروها استفاده می‌کنند. سبک‌های سازمانی نیز در ویژگی‌های ظاهری خودروها تأثیرگذارند. امروزه با توجه به کم شدن عمر خودروها، مد نقش زیادی در طراحی خودروها دارد و عناصر احساسی و سمبلیک نیز از جنبه‌های اهمیت در شکل‌دهی ظاهری خودروها محسوب می‌شوند. طراحان معاصر به دنبال طرح‌های آزاد و رها هستند. پیشرفت‌های تکنولوژی امکان رسیدن به فرم‌های آزاد را برای طراحان فراهم ساخته‌است. به نظر من امروزه خودروی موفق، خودرویی است که حس طرح روی کاغذ را در خیابان به بیننده ارائه کند.

**دستاورد:** آیا پیشنهاد کاری از شرکت‌های مطرح طراحی خودروی دنیا دریافت نموده‌اید؟

**مقصودی:** بله، پیشنهاد از طرف شرکت‌هایی مثل گروه ب.ام.و، پورشه، مزدا، جنرال موتورز چین و استودیوی دوارت فرانسه برای کار مطرح شده‌است. خودم شخصاً علاقه مندم که یک دوره به شکل تمام وقت در یک شرکت حرفه‌ای کار کنم و بعدها به شکل نیمه وقت در ایران طراحی کنم.

**دستاورد:**... و سخن آخر  
**مقصودی:** شما تبدیل به همانی می‌شوید که تصورش را می‌کنید.

**دستاورد:** با تشکر از شما و آرزوی موفقیت برای طراحان ایرانی.

منابع:

1. Car styling
2. Auto & Design
3. wacom
4. Rhino
5. Interior motives
6. Monza
7. schigera
8. BMW Nasca
9. Saab Aerox
10. vanquish
11. SUV
12. quarto potre
13. Grand punto
14. viron

سازی شده‌ی طرح هم از «وی ری» که از پلاگ این‌های نرم افزار تری دی اس مکس است استفاده کردم.

**دستاورد:** چگونه از برنده شدن در این مسابقه باخبر شدید؟  
**مقصودی:** از طرف کمیته‌ی برگزاری این مسابقه ایمیلی به من

ارسال شد که در آن من به عنوان یکی از بیست و هفت فینالیست مسابقه معرفی شده بودم. به همین دلیل بلیط رایگان برنامه‌ی همایش برای من ارسال شد. در زمانی که پیگیر امور اداری دریافت ویزا در سفارت خانه‌ی فرانسه بودم، برگزارکنندگان مسابقه دائماً با من در تماس بودند و پیگیر انجام امور اداری من بودند که همین مسأله باعث تعجب من شده بود. اما من این پیگیری را به حساب نظم و دقت زیاد فرانسوی‌ها در برگزاری این مسابقه گذاشتم و فکر نمی‌کردم که به خاطر برنده شدن من باشد.

برنامه‌ی سفر من به فرانسه و شهر پاریس به نحوی بود که ساعت ۱۲ ظهر روز اهدای جوایز به آنجا رسیدم. تا ساعت ۵:۳۰ مشغول انجام دادن امور شخصی خود بودم و در این فاصله خود را به میدان کنکور پاریس که مراسم در حوالی آن برگزار می‌شد رساندم. در محل برگزاری، آثار من و سایر طراحان به نمایش گذاشته شده بود و طراحان برجسته و طراز اول دنیا از آن‌ها دیدن می‌کردن و مشغول صحبت و گفت‌وگو با صاحبان آثار می‌شدند.

طرح من «مونزا» در چند زمینه کاندیدای بهترین جایزه شده بود که عبارت بودند از: بهترین طرح آزاد بدنه، بهترین طرح آزاد فضای داخلی و بهترین نوآوری. که طرح من در دو زمینه‌ی طراحی آزاد بدنه و طراحی آزاد فضای داخلی جایزه‌ی اول را دریافت کرد. این طرح هم چنین جایزه‌ی ویژه که برنده‌ی نهایی مسابقه را مشخص می‌کرد، به خود اختصاص داد که افتخار بزرگی برای من بود. طرح اول هر بخش ۵۰۰ دلار و برنده‌ی نهایی ۵۰۰۰ دلار به عنوان جایزه دریافت می‌کردند.

**دستاورد:** طراحی کدام یک از خودروهای دنیا را می‌پسندید؟

**مقصودی:** به نظر من آلفارومئو مدل شیگرا<sup>۱</sup> از ایتال دیزاین به دلیل نوآوری‌های بسیار آن یک شاهکار است. هم چنین ب.ام.و مدل ناسکا<sup>۲</sup> و دوو ماتیز را که بازهم از طرح‌های ایتال دیزاین هستند را دوست دارم. به نظرم بهترین طرح مفهومی و آزاد سلب آرکس<sup>۳</sup> است که به عنوان بهترین طرح مفهومی در سال ۲۰۰۶ شناخته شد. در رده‌ی کوپه‌ی جی تی، آستون مارتین ونکوئیش<sup>۴</sup> رده‌ی اس یو وی<sup>۵</sup> لندور جدید، رده‌ی سدان لوکس مازارتی کوآترو پوتره<sup>۶</sup>، رده‌ی هاچ-بک فیات گرند پونتو<sup>۷</sup> و در رده‌ی سوپر اسپورت بوگاتی ویرون<sup>۸</sup> را می‌پسندم. برند محبوب من در حیطه‌ی خودروهای تولید انبوه ب.ام.و. و در حیطه‌ی خودروهای تولید دسته‌ای لامبورگینی است.