هر از گاه یک نویسنده پدیده می‌شود
این بار موراکامی‌خوانی
تارا ذکائی ۱۴

رمان‌های پدیده
راحت‌الحلقوم‌های هورمونیزه
امیرحسین خورشیدفر ۱۴

نقدی بر تصاویر گوناگون کارتونی- ۱
کاریکاتورها چگونه خلق شده‌اند
یحیی تدین ۱۵

گپی با نیما جمالی هنرمند جوان گرافیست
نسل جوان مستعد آموختن
کیوان زرگری ۱۵

تقویت خودرو و دردسرهای تیونینگ

دعوت به مراسم ماشین‌بازی

امین آزاد

حتی زمانی که رنو۵ و پیکان تنها ماشین‌های نویی بودند که به خیابان‌های ایران راه می‌یافتند، باز هم ماشین‌بازهایی بودند که هر چه داشتند خرج رنو و پیکان‌شان می‌کردند تا با ده‌ها هزار خودرو دیگری که در خیابان‌ها می‌رانند، متفاوت باشد. جوان «عشق خودرو»ای که دستش از خودروهای مد روز اروپا و امریکا کوتاه بود، پیکان وطنی‌اش را با سپر بی‌ام‌و و لاستیک پهن و حتی اگزوز بلیزر چنان می‌آراست که «ماشین خودش» باشد، نه خودرو ایران‌خودرو. اما امروز داستان ماشین‌بازها و ماشین‌بازی‌شان، اوج بیشتری یافته است. نه طرح‌های شکیل و چشم‌نواز ایتالیایی، نه طراحی مقتصدانه فرانسوی که مناسب ترافیک شلوغ شهری است، نه دقت و ظرافت ژاپنی و نه سلیقه راحت‌طلب و «ولنگار» امریکایی، هیچ کدام، ماشین‌بازها را راضی نمی‌کند تا از دستکاری و تغییر شکل خودروهایشان دست بکشند. اگر روزی کار به رینگ و لاستیک‌های جورواجور، تغییر جلوبندی، عوض کردن تودوزی و بوق‌های شیپوری محدود می‌شد، امروز هستند کسانی که گاهی حاضرند حتی دو برابر ماشین ۱۰ میلیون تومانی‌شان خرج کنند تا حاصل کار با آنچه پس از ساعت‌ها طراحی و بررسی از آزمایشگاه‌های خودرو بیرون آمده، متفاوت باشد. ولی این گروه برای عشق و تفریح پرخرج‌شان با مشکلات مختلف و حتی در بعضی موارد، موانع قانونی روبه‌رو هستند. گذشته از این، تفریح و عشق پرخرج‌شان همیشه هم امن و بی‌خطر نیست: بعضی از تغییرات سلیقه‌ای در خودروها بدون توجه به معیارهای مهندسی انجام می‌شود.

راهکاری برای فروش

هم‌اکنون در جهان شرکت‌هایی مانند آلپاین برای رنو، بی‌ام‌جی برای بنز و بسیاری از شرکت‌های دیگر برای خودروسازان معتبر، خودروهای اسپورت و سفارشی تولید می‌کنند و برخی از خودروسازان نیز خود، بخش ویژه‌ای برای تولید خودروهای سفارشی دارند. اما در ایران چنین موسساتی بسیار کمرنگ هستند و جوان‌ها خود تغییراتی بر روی خودرو به وسیله برخی تعمیرکاران انجام می‌دهند؛ تغییراتی که از نمای ظاهری و امکانات رفاهی خودرو تا قطعات مکانیکی و اصلی آن را دربرمی‌گیرد. به عنوان نمونه خودرو پراید را که بدنه‌ای ضعیف دارد بدون آنکه ترمزها و فنربندی‌اش طی یک کار مهندسی اصلاح شود، مجهز به موتور مزدایی می‌کنند که بیش از دو برابر موتور فعلی‌اش قدرت دارد. مجتبی که یک پراید را تقویت کرده می‌گوید ۱۲ میلیون بر روی یک خودرو هشت میلیون تومانی خرج کرده تا دارای رینگ، لاستیک، فنربندی و سیستم صوتی جدید شود. از طرفی تزیینات داخلی خودرو تماماً اسپورت شده و سیستم فرمان به طور کلی تغییر کرده و ترمزها تقویت شده‌اند. قدرت موتور هم دو برابر شده است. مجتبی علت این کار را تنها «عشق ماشین‌بازی» می‌داند و می‌گوید هرچند قدرت موتور خودرویش را تقویت کرده اما با سرعت بیش از معمول رانندگی نمی‌کند و حتی می‌گوید: «دلم نمی‌آید که خودرو خودم را حتی در مسابقات اتومبیلرانی شرکت دهم.» البته برخی مجتبی و سایر ماشین‌بازها را «جوانان قرتی» می‌نامند. مجتبی راجع به این نگاه می‌گوید اگر به سمت عرف جهانی حرکت کنیم و شاهد باشیم که شرکت‌های خودروساز ما هم سیستم‌های جدید را بر روی تولیدات خود نصب می‌کنند، شاید تا حدودی این نگاه تغییر کند. البته مجتبی قبول دارد که برخی کارهای انجام‌شده بر روی خودرویش استاندارد نیست و ممکن است در جامعه خطرساز باشد.

بزهکار یا عاشق

درباره تغییر خودروها به صورت غیراستاندارد تیمور ریچار نماینده پژو اسپورت در ایران معتقد است که عشق ماشین‌بازی در جوان‌های ایرانی بسیار شدید است، اما برخی کارهایی که بر روی خودروها انجام می‌شود غیرمهندسی و خطرناک است. وی که یک پژو ۲۰۶ را به صورت مهندسی تقویت کرده، می‌گوید برای تقویت مهندسی موتور و بهبود ترمز و فنربندی خودرویش حدود ۲۲ میلیون تومان خرج شده است. به گفته او قدرت موتور این پژو تقریباً ۵۰ درصد تقویت شده و از ۱۱۰ به ۱۷۰ اسب بخار رسیده است. او معتقد است برخی خودروها که بدون تقویت سیستم‌های ترمز و فنربندی، قدرت موتورشان را به صورت بی‌رویه افزایش می‌دهند، به شدت ناامن هستند. وی می‌گوید تمام خودروسازهای بزرگ بخشی برای دستکاری و تقویت خودروها یا به اصطلاح تیونینگ و تولید خودروهای اسپورت دارند اما در ایران چنین چیزی نیست و تنها برخی شرکت‌های کوچک این کارها را انجام می‌دهند. علی از رانندگان مسابقات اتومبیلرانی نیز در خصوص این عشق جوانان به خودرو می‌گوید: در تمام دنیا خودروهای سفارشی یک راهکار برای خودروسازان است تا فروش محصولات‌شان را گسترش بدهند اما معتقد است که ارتباط خودروسازان ایرانی با مصرف‌کنندگان در گذشته قطع بوده که به تازگی تغییراتی در این زمینه اتفاق افتاده است. وی درباره طرز فکر جامعه نسبت به «عشق خودرو»ها و اینکه برخی فکر می‌کنند این افراد با سرعت‌های بالا در رانندگی خطرآفرینند، می‌گوید: «این جوانان دو دسته هستند؛ یک گروه کسانی هستند که عاشق و علاقه‌مند خودروهای خود هستند و سعی می‌کنند اتفاقی برای خودروشان رخ ندهد ولی یک گروه دیگر «بزهکاران رانندگی» هستند.» البته به گفته علی «با برگزاری مسابقه و انجام نمایشگاه‌های مختلف می‌توان عشق این جوانان را کنترل و آنها را ارضا کرد.»

پژویی شبیه فراری

در میان خودروهای دستکاری‌شده، نمونه‌های بسیار جالبی به چشم می‌خورد مثل پژو پرشیایی که شبیه یک خودرو فراری تغییر شکل یافته و درهای آن به سمت بالا باز می‌شد. کاپوت این خودرو از جنس شیشه است به گونه‌ای که تغییرات انجام‌شده بر روی موتور نیز مشخص بود: درست مثل پژو مدل ۹۰۷ که مدلی نمایشی و به اصطلاح یک «خودرو مفهومی» است. طراحی بدنه خودرو به همراه چراغ‌های زنونی آبی نیز ابهت خاصی به آن داده است. صاحب این خودرو که مهندس مکانیک است، قدرت موتور آن را بیش از ۵۰ درصد افزایش داده و از میزان استاندارد که کمی کمتر از ۱۰۰ اسب بخار است، به ۱۵۰ اسب بخار رسانده. بالاترین سرعتی که او با خودرویش آزمایش کرده ۲۴۰ کیلومتر در ساعت است. البته وی می‌گوید به خاطر شکل غیرمعمول خودرو همیشه توسط پلیس جریمه می‌شود اما به خاطر عشق و علاقه‌ای که دارد حاضر نیست از این کار دست بکشد. وی معتقد است اگر دستکاری افراد در خودروها مطلوب نیست، پس خودروسازان باید این کارها را به صورت استاندارد و کنترل‌شده انجام دهند تا تقاضای مشتریان را برآورده کنند.

مشاهیر خودرویی

زندگینامه برادران «خیامی» -بخش هفتم

بازدید از کارخانه‌های اتومبیل‌سازی اروپا

او این سفر را از دو نظر لازم داشت؛ یکی آنکه کارخانه‌های بزرگ اتومبیل‌سازی جهان را از نزدیک ببیند و از طرز کارشان آگاه شود و دیگر آنکه از میان آن همه مدل‌های گوناگون یک اتومبیل سواری مناسب را برای مونتاژ در ایران انتخاب کند. در این سفر دو نفر از دوستان و همراهان احمد خیامی او را همراهی می‌کردند. اول به ایتالیا رفت، کارخانه‌های اتومبیل‌سازی فیات و لانچیا توجه او را جلب کرد به خصوص مجذوب عظمت کارخانه فیات و تنوع تولیداتش شد. فیات در ایران نماینده داشت. برادران کاشانچی (علی و حسن کاشانچی) فیات ۱۱۰۰ را در ایران مونتاژ می‌کردند اما کلیه قطعات این اتومبیل در ایتالیا ساخته و در ایران به هم وصل می‌شد و چون احمد خیامی مدتی نمایندگی فیات را در مشهد داشت و برادران کاشانچی به او خیلی کمک کرده بودند فکر می‌کرد به راحتی بتواند با آنها سر مونتاژ فیات در ایران کنار بیاید. به خصوص آنکه آنها تا این زمان هنوز به وارد کردن «پرس»های مورد نیاز کارخانه برای ساختن تنه اتومبیل و قطعات لازم برای مونتاژ اقدام نکرده بودند و دولت هم به آنها فشار وارد می‌کرد که وضع کارخانه را مشخص کنند. احمد خیامی از ایتالیا به اسپانیا رفت. در آن زمان کارخانه اتومبیل‌سازی فورد امریکا در اسپانیا اتومبیل‌های کوچکی به نام «فی یستا» تولید می‌کرد که اسپانیایی‌ها به آن اتومبیل هزار و یک شب لقب داده بودند. علت این نامگذاری آن بود که گفته می‌شد این کارخانه در هزار و یک روز ساخته شده است. خیامی این اتومبیل را هم پسندید و آن را در اولویت قرار داد. خیامی از اسپانیا راهی آلمان، فرانسه، انگلستان، سوئد و امریکا شد. او از کارخانه‌های اتومبیل‌سازی فولکس واگن، مرسدس بنز، دکا، پژو، سیتروئن، رنو و کارخانه روتس سازنده اتومبیل‌های هیلمن، آرو، آونجر و جاگوار بازدید کرد و بیش از همه مجذوب فولکس واگن و مرسدس بنز شد. یکی از دوستان و همکاران احمد خیامی که در این سفر او را همراهی می‌کرد، می‌گفت: «احمد از این سفر تجربیات فراوانی اندوخت. او که تا این زمان فقط در شهرهای مشهد و تهران اقامت گزیده و تعمیرگاه‌ها و کارگاه‌های این دو شهر را دیده بود از مشاهده کارخانه‌های بزرگ اتومبیل‌سازی اروپا و امریکا با ده‌ها و صدها هزار کارگر و کارمند چنان به هیجان آمده بود که دائم در حال برنامه‌ریزی بود که در ایران یک کارخانه اتومبیل‌سازی بزرگ تاسیس کند.» در بازگشت به ایران اطرافیان خیامی انتظار داشتند اعلام کند که قصد مونتاژ فیات یا فی یستا یا ولوو یا یک اتومبیل آلمانی یا فرانسوی را دارد اما وی می‌خواست اتومبیل «آرو» از محصولات کارخانه اتومبیل‌سازی «روتس» انگلستان را مونتاژ کند. «روتس» در آن زمان یک کارخانه اتومبیل‌سازی ورشکسته بود و خیامی در بازدید از آن کارخانه به تولیدات آن از همه کمتر امتیاز داده بود. یکی از دوستان نزدیک خیامی تعریف می‌کرد وقتی آن خبر را شنیدم گفتم: «مگر خودت نگفتی «روتس» یک کارخانه ورشکسته است پس این انتخاب چه معنی دارد؟» او در حالی که در قیافه‌اش اثری از اندوه دیده می‌شود جواب داد: «در زندگی انسان همیشه مختار نیست هر کاری را که می‌خواهد انجام بدهد.» بعد بلافاصله اعتماد به نفس خودش را به دست آورد و گفت: «به زودی خواهی دید من این مدل ورشکسته را به یکی از معتبرترین اتومبیل‌های جهان تبدیل می‌کنم.»

عکس نوشت

پربیننده‌ترین ورزش جهان

سرعت در فرمول یک، دیوانه کننده است

شاید بسیاری فکر کنند که فوتبال پربیننده‌ترین ورزش جهان است در حالی که این گونه نیست چرا که اتومبیلرانی پربیننده‌ترین ورزش جهان است. در میان اتومبیلرانی هم فرمول یک از همه پربیننده‌تر است. اما چه چیزی به این ورزش این همه جذابیت داده است. شتاب و سرعت در مسابقات فرمول یک دیوانه‌کننده است. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در خودروهای فرمول یک دو ثانیه است سرعت هم گاهی در این خودروها به بیش از ۴۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد.

قدرت موتور یک خودرو فرمول یک معمولاً حدود ۸۰۰ اسب بخار است یعنی چیزی حدود ۱۰ خودرو پژو ۲۰۶. اما وزن این خودرو تنها ۶۵۰ کیلوگرم است؛ چیزی حدود نصف وزن خودرو سمند. اما مهندسی آیرودینامیک و استفاده از باله‌هایی برعکس باله‌های یک هواپیما در خودرو سبب می‌شود خودرویی به این سبکی از روی زمین بلند نشود و به زمین بچسبد. معمولاً فشار g وارد آمده بر رانندگان فرمول یک تا ۳/۵ هم می‌رسد. این فشار برابر فشار جاذبه زمین به خلبان یک جنگنده شکاری هنگام شیرجه زدن است؛ فشاری که بسیاری از افراد در زمان وارد آمدن چنین فشاری بر بدن‌شان بیهوش‌شان می‌کند. دور آرام موتورهای فرمول یک معمولاً سه هزار دور در دقیقه است و گاهی دور موتور به ۲۰ هزار دور هم می‌رسد. این دور بالا چنان صدایی به راه می‌اندازد که تماشاچیان را از خود بیخود می‌کند. رها کردن گاز در سرعت ۳۰۰ کیلومتر در خودرو فرمول یک حسش برابر با ترمز شدید در سرعت ۱۰۰ کیلومتر در خودروهای سواری است. یک خودرو فرمول یک معمولاً میلیون‌ها دلار قیمت دارد و برای طراحی هر خودرو هر سال چند کمپانی بزرگ خودروسازی به هم کمک می‌کنند تا یک محصول جدید روانه پیست شود. جدیدترین تکنولوژی‌های خودروسازی هم معمولاً در این خودروها تست می‌شوند.

ماشین بازها

شبنم رحمتی

گفت‌وگو با هادی نیک‌پور مدیر «هنر هشتم»

طراحی و قدرت ماشین‌های امریکایی را دوست دارم

«روزهای اولی که موستانگ طلایی کوپه ۱۹۶۹ را خریده بودم وقتی با همسرم بیرون می‌رفتیم مدام مراقب بودم کسی به ماشینم نزند. مردم هم چون به ماشین‌های کلاسیک علاقه دارند می‌آیند جلو و می‌خواهند اطلاعات بگیرند. بعضی‌ها ماشین‌شان را می‌آوردند مماس می‌کردند به موستانگ تا بپرسند مثلاً چند خریده‌ام یا ابراز علاقه کنند. من هم شش‌دانگ فقط مواظب بودم کسی به ماشینم نزند... بعد از مدتی همسرم شاکی شد و گفت: من دیگر سوار این ماشین نمی‌شوم. گفتم چرا؟ گفت: الان دو ساعت است که آمده‌ایم بیرون و حتی یک کلمه هم حرف نزده‌ایم! من دیگر دلم نمی‌خواهد سوار این ماشین شوم.»

خوش‌مشرب و باروحیه و بسیار بلندقد؛ جوانی که می‌گوید مفهوم شکست را نمی‌شناسد و همیشه برای مبارزه مهیاست. تعداد زیادی ماشین امریکایی کلاسیک دارد که بیشتر آنها هم موستانگ هستند. هادی نیک‌پور جزء جوان‌ترین مدیران شرکت‌های تبلیغاتی در ایران است که بنا به اتفاقی، دلبسته ماشین‌بازی نیز شده است: «یک روز داشتم فیلم می‌دیدم. اتفاقی یک دوج چارجر ۱۹۶۹ نارنجی هم در آن فیلم بود که سخت چشم مرا گرفت. مثل اینکه جرقه‌ای در ذهنم زده باشد قصد کردم بروم دنبال چنین ماشینی. جست‌وجویم منتهی شد به خریدن اولین ماشین کلاسیکم؛ موستانگ کوپه ۱۹۶۸ به رنگ سفید.»

این مدیر ۳۰ساله شرکت تبلیغاتی «هنر هشتم» عاشق ماشین‌های امریکایی است و برای این انتخاب دلیل جالبی هم دارد: «شاید چون خیلی جذاب و پرقدرتند و طراحی‌شان نسبت به ماشین‌های اروپایی خیلی خاص است. اینکه در آن سال‌ها چنین تکنولوژی‌ای داشته‌اند و قدرتی که در ماشین‌هایشان است مرا درگیر می‌کند.»

می‌پرسم: «یعنی به نظر شما طراحی بنز خیلی خاص نیست؟»

می‌گوید: «چرا. اتفاقاً من بین ماشین‌های اروپایی بنز را هم خیلی دوست دارم. از نظر کیفیت لوازم به کاررفته خیلی خاص هستند ولی تنوع ماشین‌های امریکایی و قدرت آنها را ندارند. در مورد بقیه ماشین‌های اروپایی هم ما نمونه‌های زیادی در ایران نداریم، اما شاید دلیل شیفتگی‌ام به ماشین‌های امریکایی این باشد که فرهنگ آنها با فرهنگ ما نزدیکی و شباهت بیشتری دارد. مثلاً اگر دقت کنید متوجه می‌شوید در ایران و امریکا ساده‌تر می‌شود پولدار شد اما در اروپا چنین چیزی امکان ندارد. شما باید سخت کار کنید تا بتوانید پول دربیاورید.» هادی نیک‌پور در خانواده‌ای تحصیلکرده متولد شده و بزرگ‌شده شهر کرج است.

پدرش مهندس ژئوفیزیک و مادرش معلم بوده است. تعریف می‌کند در خانه‌شان آرشیو کامل مجله دانشمند را داشتند و خودش وجود چنین زمینه‌هایی را در علاقه‌مندی او به ماشین و ماشین‌بازی بی‌تاثیر نمی‌داند. داستان خریدن اولین موستانگش را از زبان خودش بشنوید: «اولین ماشین را که گرفتم خانواده‌ام مدام می‌گفتند این قراضه دیگه چیه خریدی؟ اما بعداً مدام می‌پرسیدند کی آماده می‌شود تا ما هم سوارش شویم. مخصوصاً برادرم که او هم علاقه زیادی به این ماشین‌ها دارد.» این موستانگ را دو میلیون و ۷۰۰ هزار تومان می‌خرد اما «اولش فکر می‌کردم می‌روم میدان شوش و یک موتور آکبند می‌خرم و بعد هم می‌روم چراغ برق سایر لوازمش را می‌خرم و در عرض یک ماه ماشین را جمع می‌کنم و سوارش می‌شوم. اما ماجرا این‌طوری پیش نرفت. خودم فکر می‌کردم با شش یا هفت میلیون تومان ماشین را جمع می‌کنم اما هزینه بازسازی به شکلی که من می‌خواستم مثل روز اول کارخانه شود همین‌طوری رفت بالا، تا در نهایت آماده شد. به خاطر همه بدقولی‌ها و اذیت‌هایی که در این مدت متحمل شده بودم تجربه‌ای از این داستان گرفتم و آن هم این بود که سوله‌ای را در شهرک صنعتی گلگون خریداری کنم و با برادران بهرامی‌نیا که یکی صافکار و دیگری نقاش هستند و از بهترین‌ها در کارشان، قرارداد بستم تا در آن سوله ماشین‌های کلاسیک را بازسازی کنند و سر موعد مقرر و با نظم خاصی که نتیجه سال‌ها تجربه در سال‌های فعالیت کاری‌ام در هنر هشتم بود، تحویل بدهند.

الان، هم ماشین‌های خودم را در این سوله بازسازی می‌کنم و هم ماشین‌های دوستانم را. از روز اولی هم که یک ماشین را تحویل می‌گیریم از آن عکس می‌گیرم و در کامپیوترم برایش

یک فایل درست می‌کنم. تمام مراحل بعدی اعم از عقد قرارداد، باز کردن و بستن مجدد قطعات ماشین، سند بلاست کردن، صافکاری و نقاشی را هم عکاسی می‌کنیم و همه را در فایل‌های جداگانه با تاریخ آرشیو می‌کنیم تا دوستانم هم بتوانند به خوبی روندی را که ماشین برای بازسازی طی کرده ببینند.» آقای نیک‌پور ابتکار جالب دیگری هم در سوله‌اش انجام می‌دهد: «وقتی یک ماشین کلاسیک را می‌خواهیم بازسازی کنیم یکی از دوستان به نام آقای غضنفری تمام قطعات ماشین را باز می‌کند. همه وسایل ماشین را جداگانه بسته‌بندی می‌کنیم و برچسبی رویش می‌چسبانیم که نشان‌دهنده کارکرد آن قطعه یا وسیله در ماشین است. چون وقتی امروز ماشین را باز می‌کنیم معلوم نیست دو ماه دیگر یا سه سال دیگر ماشین را روی هم سوار کنیم و اگر این برچسب‌ها نباشد سرگردان می‌شویم که هر پیچ کوچک یا قطعه‌های ظریف‌تر دقیقاً کجا به کار گرفته شده بودند. کار سرهم کردن دوباره ماشین‌ها را هم آقای غضنفری انجام می‌دهد.» او می‌گوید طرفدار این تز است که باید هر کاری را به متخصصش بسپاری اما خودش هم دست به آچار است و از مراحل مختلف بازسازی هم سر درمی‌آورد: «همیشه به دوستانم و بچه‌های جوان‌تر توصیه می‌کنم در هر رشته‌ای می‌خواهید وارد شوید اول بروید درباره‌اش مطالعه کنید و اطلاعات کامل و درست کسب کنید. اگر خودتان از ماجرا سر دربیاورید کسی نمی‌تواند سر شما کلاه بگذارد. به همین دلیل خودم مدام در اینترنت یا از طریق مجله ماشین و دنیای خودرو، اخبار و اطلاعات را دنبال می‌کنم و خودم را به روز نگه می‌دارم.»

او که در نوجوانی اهل بسیاری از ورزش‌ها بوده است الان بسیار کم ورزش می‌کند. هادی نیک‌پور به واسطه سال‌ها بسکتبال بازی کردن قدی در حدود یک متر و ۹۷ سانت دارد. از او می‌پرسم با وجود داشتن یک مدرک تحصیلی و شغلی موفق چرا دوباره به سمت خواندن رشته معماری رفته است؟

«شاید به این دلیل که من ساختن و خلق کردن را دوست دارم این حس را هم در کارم که همیشه دوست داشتم وقتی سفارشی هم می‌گیرم از طراحی تا آخرین مرحله را که چاپ است خودم انجام دهم که موفق هم شدم، در زمینه ماشین هم همین هدف را دنبال می‌کنم و یکی از اهدافم این است که روزی ماشین تولید کنم و احساس می‌کنم معماری هم همین‌طور است.»

او سفر کردن به شمال را دوست ندارد: «مناطق مرکزی را بیشتر می‌پسندم. شاید به دلیل معماری شهرهایی چون اصفهان و شیراز و یزد ترجیح می‌دهم بیشتر به این مناطق سفر کنم البته آذربایجان را هم خیلی دوست دارم. رانندگی در جاده‌های کویری را هم به راندن در جاده‌های جنگلی ترجیح می‌دهم چون آسمان کویر را بیشتر دوست دارم.»

گفت‌وگوی ما در دفتر هنر هشتم در شهرک اکباتان تهران انجام شد؛ جایی که در کمد کوچک اتاق مدیرعاملش می‌توانستی ماکت انواع ماشین‌های کلاسیک و مدرن را ببینی. به دیوار پشت سر صندلی مدیرعامل تابلوفرش بزرگی آویخته بود که «وان یکاد» را بر آن نقش کرده بودند. وقتی می‌خواستیم خداحافظی کنیم آقای نیک‌پور گفت: «از قول من بنویسید به قول یکی از رفقا هر چه پسوند «باز» داشته باشد عاقبت به خیری نمی‌آورد. حالا چه کفترباز چه ماشین‌باز یا هر چیز دیگری. من این موضوع را به همه کسانی که می‌خواهند وارد این وادی شوند می‌گویم اما کمتر قبول می‌کنند. باز هم وظیفه خودم می‌دانم بگویم. ماشین‌بازی یک شغل نیست و اگر کسی گمان می‌کند می‌تواند از این رشته خرج زندگی‌اش را درآورد اشتباه می‌کند. حتماً باید شغل یا کاسبی مطمئنی داشته باشی و بعد برای تفریح به این موضوع روی بیاوری.»