

پایگاه‌ها → دکتر بدری سادات بهرامی • جوانان برای پذیرش در گروه همسالان کارهای مختلف می‌کنند

نیاز به دیده شدن



ادبیات گفت‌وگو، گفت‌وگوی جوان‌ها کمی متفاوت با گروه‌های دیگر اجتماعی مثل بزرگسالان است. در مورد ماشین هم زیربنا و انگیزه، پذیرش در گروه همسالان است. حالا بسته به اینکه هر کدام از جوان‌ها با چه نوع نگاه ارزشی زندگی می‌کنند. بعضی‌ها جوانان مذهبی هستند که در کارهای دیگری در گروه‌شان فعال هستند. بعضی‌ها هم جوانانی هستند که بیشتر به مدرن بودن و اینکه از این لحاظ در گروه‌شان مطرح باشند اهمیت می‌دهند. برای مثال خیلی به گوشی و ماشین و لباس‌های برند پوشیدن بها می‌دهند. ماشین‌های اسپورت در واقع یک نماد برای دوره جوانی است. ماشین‌های گران‌قیمتی که به شکل اسپورت درمی‌آیند، یا حتی ماشین‌های به نسبت ارزان‌قیمت‌تر مثل ۲۰۶ شکل اسپورت پیدا می‌کند و به این ترتیب مورد پذیرش گروه جوانان قرار می‌گیرد. در غیر این صورت معلوم است که راننده این ماشین جوان نیست اما وقتی اسپورت‌شده‌اش را می‌بینید معلوم است که راننده‌اش آدم جوانی است. بنابراین نوع نگاه این است که مورد پذیرش گروه باشند. البته حقیقت امر این است که قیمت‌های گزافی را هزینه می‌کنند. مثلاً رینگ‌های اسپورت قیمت‌های خیلی گرانی دارند، در مقوله خودشان بسته به اینکه کدام را استفاده می‌کنند، از یک طیفی شروع می‌شود و تا طیف دیگر ادامه پیدا می‌کند. همه اینها مقادیر بالایی را دربر می‌گیرند. نمونه‌های دیگر سیستم صوتی است که روی ماشین می‌گذارند یا چراغ‌های زنون که به عنوان اسپورت کردن می‌گذارند. همه اینها هزینه‌های گرانی را دربر دارد. به خصوص اینکه وقتی جوان‌ها هزینه‌ای هم برای ماشین‌شان می‌کنند با توجه به اینکه بسته به آن برندی که در گروه‌شان است ماشین‌شان را تغییر می‌دهند و مدل ماشین تغییر می‌کند، گاهی این هزینه‌ها بدون اینکه روی قیمت ماشین لحاظ بشود روی مسائل اقتصادی‌شان سنگینی می‌کند. مثلاً اگر کسی یک ۲۰۶ را حدود ۱۲ میلیون تومان می‌خرد و حدود سه تا چهار میلیون تومان برای اسپورت کردنش هزینه می‌کند، موقعی که بخواهد آن را بفروشد اگر خریدار جوان نباشد، حاضر نیست هزینه اضافی را بپردازد؛ چون برای خریدار غیرجوان داشتن آن رینگ و سیستم و چراغ اهمیت و کاربردی ندارد.

ما پچه‌های جوانی را داریم که اعتماد به نفس خوبی دارند و به لحاظ هویت اجتماعی در موقعیت خوبی هستند. مثلاً جوانی هست که ۲۴ یا ۲۵ سال دارد و در دانشگاه شریف درس می‌خواند یا مثلاً عضو کانون مخترعین جوان است. ماشین این جوان همان ۲۰۶ ساده است و چیز اضافه‌ای ندارد. چنین افرادی، خیلی دنبال این موارد نیستند. ما می‌خواهیم بگوییم جوانان ما هم گروه‌های مختلفی دارند. اما بخش دیگری از جوانان هستند که اصولاً از صبح تا بعد ازظهر به شغلی مشغول هستند و بعد از ظهر به بعد به دنبال برنامه‌هایی هستند که گروه جوانان دارند. آنها به خاطر پذیرش در آن گروهی که از بعدازظهر تا شب‌شان را و حتی گاهی نیمه‌شب‌شان را پر می‌کنند، این کارها را می‌کنند. می‌خواهم بگویم نرم جوانانی که برنامه‌های روتین دارند، این گونه نیستند. جوانانی که اعتماد به نفس‌های خوبی دارند و هویت خودشان را از توانایی‌ها و درخشش‌های اجتماعی‌شان می‌گیرند، احتیاجی ندارند با ماشین‌شان مطرح بشوند. معمولاً افرادی که به این کارها می‌پردازند، جوانان بین ۲۰ تا ۲۴ ساله هستند. وقتی که وارد ۳۵ یا ۳۶ سالگی می‌شوند دیگر دنبال این برنامه‌ها نیستند. تعداد کمی از ۳۵ یا ۴۰ ساله‌هایی که این کارها را می‌کنند، آدم‌هایی هستند که به موقع این اتفاق در زندگی‌شان شروع نشده و الان دچار تثبیت‌شدگی دوره جوانی هستند.

•*روانشناس و مشاور



من هم می‌گنیم →

حرف‌های دل اسپورت‌بازان از زبان خودشان

بدابه حال صندلی پشتی نشین

حرف دل جوان‌های اسپورت‌باز را هیچ کس بهتر از خودشان نمی‌گوید. ما هم از خودشان پرسیدیم. آنها اسپورت می‌کنند، چون دوستان‌شان هم ماشین‌شان را اسپورت کرده‌اند، چون ماشین‌شان «خوشگل» می‌شود و «توی چشم می‌آید». چون این طوری می‌توانند حس ماجراجویی و رقابت‌طلبی‌شان را ارضا کنند. می‌پرسیم چقدر هزینه می‌شود؟ می‌گویند بستگی به این دارد که «طرف چقدر وارد باشد». وارد بودنش هم به این معناست که یک نفر ممکن است خودش بتواند برای ماشینش سیستم ببندد یا بعضی کارهای دیگر را انجام دهد. یکی از پسرها می‌گوید یکی از دوستانش ظاهر ماشینش را با حدود ۳۰۰ هزار تومان اسپورت کرده است. اما کسانی را می‌شناسد که برای بالا بردن سرعت ماشین‌شان و سایر کارها، دو تا سه میلیون هزینه کرده‌اند. «طوری که در چند ثانیه اول، صد تا پر را می‌کنند!» خود بچه‌ها می‌گویند پایین آوردن ارتفاع ماشین را بیشتر از بقیه کارها دوست دارند و معمولاً اول از همه سراغ این بخش می‌روند. بعد از آن ممکن است سراغ رینگ و لاستیک بروند.

عوض کردن چراغ‌ها هم از دیگر کارهای محبوب جوان‌هاست. آنها دوست دارند شیشه ماشین‌شان را دودی کنند چون «خفن و خوفه» و می‌خندند. اما کمتر کسی این کار را می‌کند.

بعضی از اسپورت‌بازها با هم قرار مسابقه می‌گذارند. برای مسابقه دادن باید ماشین‌ها هم‌ردف هم باشند و قدرت موتورهایی تقریباً یکسان داشته باشند. خیلی از مسابقات، ساعات خلوت و کم‌رفت و آمد روز، در دو باندی‌ها برگزار می‌شود. می‌گوییم کسی که می‌برد چه می‌شود؟ می‌خندند و می‌گویند: «برده دیگر! غیرمجاز! جایزه ندار!»

به گفته چند تا از بچه‌ها، بهترین و محبوب‌ترین باند، الان باند ۶۹۷۵ مارک پایونیر است که «می‌ترکاند!» می‌پرسم گوش خودتان درد نمی‌گیرد؟ می‌گویند: «نه، چون سیستم از پشت بسته شده» و می‌خندند. روی صندلی‌های پشتی ماشین‌های اسپورت نشینیند... بدا به حال صندلی پشتی‌نشین!

۱۲ پد پد • سال پنجم • شماره ۱۰۶۷ • سه‌شنبه ۳۰ شهریور ۱۳۸۹

این روزها اسپورت کردن مسری شده

تب چهل درجه اسپورت کردن ماشین

•

اگر برگردید به ۱۰ سال قبل، شاید اصلاً کسی را به یاد نیاورید که آن روزها دنبال تعویض رینگ و لاستیک بوده باشد یا پی خریدن باند و سیستم صوتی برای ماشینش. اما همین ۱۰ سال کافی بود تا تب اسپورت کردن ماشین اینقدر داغ شود و تبدیل شود به یک دغدغه مهم برای ماشین‌دارها، مخصوصاً پسران جوان. انگار دیگر اتومبیل کارایی اصلی‌اش را از دست داده و شده وسیله‌ای برای پز دادن، کلاس گذاشتن و یک دکور برای چیدن وسایل تزیینی.

اما اسپورت کردن اصلاً یعنی چه؟ چه کارهایی باید روی یک خودرو انجام شود تا بگوییم اسپورت شده؟ اسپورت کردن یک ماشین شامل تعویض فرمان، پشت صفحه کیلومترشمار، سردنده، روکش صندلی و داشبورد می‌شود، تا سیستم صوتی، ضبط و باند، رینگ و لاستیک، نئون‌های زیر ماشین، کاهش ارتفاع، فلاپ‌های اطراف ماشین و سنسور دنده عقب.

سورنا، خیابانی که اسپورت‌بازها می‌شناسند
اگر شما هم اهل اسپورت کردن باشید، لابد خیابان «سورنا» را می‌شناسید. این خیابان مرکز فروشگاه‌هایی است که لوازم اسپورت ماشین را می‌فروشند و کلیه خدمات مربوط به اسپورت کردن را هم انجام می‌دهند. آقای مخلص‌ی یکی از فروشندگان لوازم اسپورت در فروشگاه «سان اسپورت» واقع در خیابان سورناست و انواع و اقسام رینگ‌ها و لاستیک‌ها توی مغازه‌اش روی هم چیده شده. او توضیح می‌دهد: «بیشتر طرفداران اسپورت کردن ماشین، پسرهای جوان هستند و گروه سنی‌شان بین ۱۸ تا ۳۰ سال است. خانم‌ها کمتر دغدغه اسپورت کردن ماشین دارند و کم پیش می‌آید که ما یک مشتری خانم داشته باشیم. مردان مسن هم گاهی بین مشتری‌های ما دیده می‌شوند.»

مسن‌ترها هم برخلاف جوان‌ترها که دغدغه اصلی‌شان زیبایی و توی چشم بودن ماشین است، بیشتر این دغدغه را دارند که خودرویشان آسیب نبیند و مثلاً اندازه لاستیک را طوری انتخاب نمی‌کنند که باعث شود مصرف سوخت بالاتر برود. آقای مخلص‌ی بیشتر ماشین‌هایی که برای اسپورت شدن به سورنا برده می‌شوند را پژو ۲۰۶، پژو ۴۰۵، پژو پارس و زانتیا معرفی می‌کند: «ما بیشتر با اینها سر و کار داریم. پراید خیلی اسپورت نمی‌شود؛ به خاطر همین بین ماشین‌هایی که اینجا می‌آیند، خیلی کم پراید می‌بینیم. ماشین‌های خارجی مثل ب.ام.و و هیوندای سوناتا و آزرا هم که خودشان رینگ اسپورت و لاستیک خارجی رویشان دارند اینجا آورده می‌شوند. کاری که ما برای ماشین‌های خارجی انجام می‌دهیم این است که مثلاً رینگ ۱۷ اینچ‌شان را برمی‌داریم و رینگ‌های پهن‌تری برایشان می‌اندازیم. فقط جوان‌ها هستند که دوست دارند ماشین‌های خارجی مثل سوناتا و آزرا را با اینکه اسپورت هستند، اسپورت‌تر کنند!»

تعویض ضبط در صدر

اولویت اول برای همه طرفداران اسپورت

نگاه →

ام‌پی‌تری جزء پرطرفدار ترین‌ها

یک سیستم می‌خواهم که بترکاند

تیپ: اصل کاری‌ترین و پرهزینه‌ترین کارهای مربوط به اسپورت کردن ماشین‌ها، اسپورت کردن رینگ و لاستیک و بستن یک سیستم صوتی است. خیلی از فروشندگان می‌گویند جوان‌ها قبل از رینگ و لاستیک به دنبال بستن یک سیستم خوب هستند. می‌گویند قبل از خیلی از مراحل هفت‌خوان رستی اسپورت کردن ماشین، باید سراغ سیستم صوتی آن رفت. جوان‌ها عاشقند، عاشق صدایی که بتواند بترکاند! برای همین هم قبل از هر کاری معمولاً سراغ ضبط و باند و ساب می‌روند. دقیقاً سه عنصر اصلی که به راحتی می‌توان با آنها پز هم داد. در خیابان سورنا، همین خیابانی که پاتوق اسپورت‌بازهاست، سری زدم به فروشگاه‌های پرچم‌دار در عرصه صدا. **بستن سیستم با قدمتی ۱۰ساله**

۱۰ سالی می‌شود که تب و تاب اسپورت کردن بین جوان‌ترها جان گرفته است. اما جالب اینجاست که فروشنده‌ها می‌گویند طی پنج سال اخیر، این اشتیاق کمتر شده است. جرایش را از علیرضا رحیمی می‌پرسیم. او می‌گوید یکی از دلایلش، آمدن ماشین‌های خارجی به بازار است. این ماشین‌ها علاوه بر داشتن ظاهر زیبا، هم رینگ و لاستیک خوبی دارند و هم سیستم صوتی‌شان کارا و مناسب است. نهایت کاری که برای این ماشین‌ها با کمترین هزینه می‌شود انجام داد، تعویض ضبط آنهاست. آن هم به دلیل این است که این ضبط‌ها سیستم

۱۲ پد پد • سال پنجم • شماره ۱۰۶۷ • سه‌شنبه ۳۰ شهریور ۱۳۸۹

تب چهل درجه اسپورت کردن ماشین

•

و ورود به یک دانشگاه خاص، سر و دست می‌شکستند و با موفقیت‌هایشان به دیگران فخر می‌فروختند، در دوره ما هم تب «اسپورت کردن ماشین» افتاده توی دل جوان‌ها و اسپورت بودن ماشین‌هاشده مایه پز دادن.

شاید داشتن ماشین برای جوان‌های امروزی آنقدر مهم



نمی‌کنند. مثلاً دو نمونه از مارک‌های معتبر B.B.S آلمان و O.Z ایتالیا هستند. البته همه رینگ مارک‌دار نمی‌خرند چون قیمتش خیلی بالاست؛ انواع تقلبی همه برندهای معروف رینگ هم وجود دارد که قیمتش خیلی مناسب‌تر است و به همین خاطر پرطرفدار است. هرچند کیفیتش مثل نمونه اصلی نیست.

مشکل این رینگ‌ها را آقای مخلص‌ی این‌طور توضیح می‌دهد: «رینگ‌های تقلبی استحکام کمتری دارند و زودتر از انواع اصلی تاب برمی‌دارند. در عوض این رینگ‌ها از نظر طراحی تنوع بیشتری دارند. تنوع طراحی در رینگ‌های اصلی کمتر است؛ در عوض کیفیت بهتری دارند و راحت‌تر بالانس می‌شوند.»

جالب است بدانید که طرفداران اسپورت کردن ماشین هم اول زیبایی برایشان مهم است و بعد کیفیت. این را هم در خاطر داشته باشید که احتمال شکسته شدن یا تاب برداشتن رینگ‌ها در سرعت بالا و دست‌اندازهای شدید، حتی برای بهترین و گران‌قیمت‌ترین انواع رینگ هم ممکن است. قیمت رینگ به نسبت اندازه‌اش و اصل یا تقلبی بودنش متفاوت است. مثلاً اگر بخواهید چهار تا رینگ اصلی B.B.S بخرید باید ۳ تا ۳/۵ میلیون تومان هزینه کنید اما با ۵۰۰ هزار تومان می‌توانید نوع تقلبی همین رینگ را بخرید. همه رینگ‌هایی که وارد کشور ما می‌شوند، چه رینگ‌های اصل و چه انواع چینی آنها، همه باید از آزمون استاندارد اداره گمرک رد شوند تا معلوم شود وزن و اندازه و همه چیزشان استاندارد است و به خودرو آسیب نمی‌رساند.

کیفیت یا زیبایی

لاستیک اما بر خلاف رینگ، خیلی بحث اصلی و تقلبی درباره‌اش مطرح نیست و همه انواع لاستیک‌های خارجی موجود در بازار ایران، اصل هستند. کیفیت لاستیک‌ها بر

هر چقدر رینگ سبک‌تر باشد، کارخانه سازنده‌اش معتبرتر باشد و اندازه‌اش اندازه‌ای استاندارد باشد برای سلامت ماشین بهتر است و آسیبی به جلوندی ماشین وارد

است و آسیبی به جلوندی ماشین وارد

است و آسیبی به جلوندی ماشین وارد

اگر نداشته باشیم هم سفارش می‌دهیم بیاورند. جواب سوال بعدی ما جالب‌تر است؛ کسانی هستند که تا به حال هزینه‌هایی به این شکل کرده باشند؟ می‌گوید «بله».

هاجک یک یا صندوق‌دار

بسته به اینکه ماشین‌تان صندوق‌دار باشد یا هاجک، نوع سیستمی که می‌توانید برایش انتخاب کنید متفاوت است. «ماشین‌های هاجک یک کیفیت صدا را بهتر و شدت صدا را بلندتر می‌کنند» اما ماشین‌های صندوق‌دار، مثل سمند به خاطر حجم صندوق، کیفیت صدا را پایین‌تر می‌آورند و از شدت آن کم می‌کنند. بنا بر این نوع اتانفک ماشین و داشتن یا نداشتن صندوق می‌تواند راهنمای خوبی برای انتخاب نوع ضبط باشد.

ضبط خوب ضبطی است که...

قیمت ضبط‌های پایونیر و جی‌وی‌سی از حدود ۸۰ هزار تومان شروع می‌شود و بسته به امکاناتی که ارائه می‌دهند، تا حدود ۶۲۰ هزار تومان می‌رسند. مثلاً بعضی از ضبط‌ها به یواس‌بی و بلوتوث هم وصل می‌شوند که از بقیه گران‌ترند. ضبط از ساب و باند مهم‌تر است. به قول آقای رحیمی «بیشتر با ضبط پز می‌دهند». اما برای یک ضبط خوب باید باند و ساب خوبی هم انتخاب کرد. باندها به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ یکی آنهایی که آمپلی‌فایر وصل می‌شوند و دیگری آنهایی که وصل نمی‌شوند. با توجه به اینکه باند به کدام

