

به اسمی که دوست داری صدایم بزن

حضور موتورسیکلت در زندگی جوانان

نویسنده: مجید نادری

وقتی بیکار باشی، وقتی سراغ هر دوست و آشنایی بروی تا برایت کاری درست و حسابی جور کند اما نشود، وقتی باید درآدم داشته باشی، وقتی دیگر فکرت به هیچ جایی قد ندهد شاید خریدن یک موتورسیکلت قسطی و کارکردن با آن آخرین گزینه باشد.

گزینه ای که این روزها خیلی از جوانها آن را انتخاب کرده اند، گزینه ای تلخ و دردآور. گزینه ای پر از خطر، نگرانی، دلهره، دغدغه...

پایش را روی پای دیگری گذاشته است. کلاهکی که اصلاً شبیه کلاه ایمنی موتورسیکلت راستی نیست به سر دارد. چشمانی کاملاً خسته که هزارگانهی سینه می شوند دوباره باز. این چهره اغلب کسانی است که با موتور کار می کنند و هر از گاهی به کسانی که از جلوبیشان در می شوند می گویند: موتور، سریع! عشق موتور

شاید نزدیک به ده سال قبل با کمی بیشتر هر کسی نمی توانست موتور داشته باشد و موتورهای موجود هم محدود بودند به چند اسم خیلی معروف، هوندا، یاماها و کواواسکی. اغلب جوانها عشق هوندا داشتند آن هم مدل ۱۲۵. عشق در محله تنها یکی دو جوان بودند که موتورسیکلت داشتند.

به هم اسمی که دوست داری

دیگر موتورسیکلت جای خودش را حسابی باز کرده بود. نه تنها برای کسانی که علاقه مند بودند موتور داشته باشند، بلکه برای کسانی که دستی در صنعت و اقتصاد داشتند.

افزایش تولید موتورهای گازی در همان دوران زمینه ای شد تا کسانی که نمی توانستند موتور بخرند یا بخرند سراغ موتورهای گازی بروند.

در همان دوران سوار شدن بر موتورهای بالای ۲۰۰ سی سی هنوز ممنوع نشده بود و سوزوکی ۲۵۰ محبوبیت زیادی بین جوانها داشت و هنوز هم خیلی ها خاطرات مربوط به این موتور دوسیلندر را تعریف می کنند. موتوری که با کمی اضافه کردن روغن در سوخت آن دود غلیظ سفیدرنگی را پشت خودش جا می گذاشت تا هنگام تک چرخ زدن چشم ها را خیره کند.

آن روزها موتورسواری همه اش عشق بود و تفریح...

موتورهای جدید اما به مرور موتورهای ساخت کشورهای دیگر به جز ژاپن وارد بازار شدند. موتورهای هندی با قیمت پایین تر، موتورهایی که می توانستند جای موتورهای گازی را بگیرند و آرزوی کسانی که در حسرت موتور دنده ای بودند را برآورده کنند.

اما هنوز هم تعداد موتور آنقدر زیاد نشده بود که صدای گزارش روی اعصاب باشد. گروه دیگر فقط وسیله تفریح نبود اما بودند کسانی که به جز فرسش فروشی که از موتور به عنوان وسیله کار و نقلیه استفاده می کردند.

همین دوران بود که موتورهای تریل مانند KMX و DT هم وارد بازار ایران شد. موتورهای نسبتاً گرانی که فقط جوانهای ایرانی سوار می شدند و موتور دوست داشتنی ۱۲۵ هم موتور نسبتاً جدیدی بود که با ساخت اولیه بالایش توانسته بود نظر جوانها را جلب کند. حالا که دیگر، نمی شود موتور بالای ۲۰۰ سی سی سوار شدن این موتور پرشتاب یک انتخاب خوب بود برای داشتن سرعت بالا. خصوصاً برای کیف قاپ که با این موتور



کار با موتور برای خیلی از جوان ها، آخرین گزینه و شاید تنها گزینه ممکن است

حالا دیگر هر کسی که می توانست مجوز واردات یا ساخت موتورسیکلت می گرفت، خیابانها پر شدند از انواع موتورسیکلت خلیجیهایشان شبیه هم بودند و فقط اسم هایشان با هم تفاوت داشت.

به قول دوستی هر کسی که می تواند موتور بسازد اما بچه اش را می گذارد روی تولیداتش، از شاهین و شهباز گرفته تا جهان و اژدر. واقعاً همین طور شد که این دوست می گفت. دیگر کیفیت مهم نبود و رقابت شدیدی بین سازندگان موتورسیکلت ایجاد شده بود تا آنجا که ساخت موتور به صورت زیرپله ای اصطلاحی رایج بین سازندگان موتور بود. کار ساخت موتورسیکلت ای بی کیفیت آنقدر بالا گرفت تا موضوع به مجلس هم کشیده شد.

بزرگان عضو هیأت رئیسه کمیسیون صنایع مجلس سال گذشته در این خصوص گفت: تولید انبوه موتورسیکلت به عنوان وسیله ای کارساز برای اقشار مستضعف و متوسط به پایین جامعه به لحاظ ایجاد رقابت و کاهش قیمت ها، اقدام مناسبی است ولی متأسفانه در تولید موتورسیکلت به کمیت توجه شده و کیفیت فراموش شده است و حتی موتورسیکلت هایی که با شوه جدید یعنی دریافت موتورسیکلت قدیمی و روغن سوز در اختیار افراد ارشد می دهند، طبق شکایات افراد متأسفانه از نظر قیمت مناسب نیست و کیفیت آنها به گونه ای



همین اسم است که کار با موتور می شود. آخرین گزینه ممکن برای خیلی ها هم تنها گزینه. موتور که از آن شده است و با چندصد هزار تومان ناقلی می توان هرنگ گرفت.

مهمان اسم است که کار با موتور می شود. آخرین گزینه ممکن برای خیلی ها هم تنها گزینه. موتور که از آن شده است و با چندصد هزار تومان ناقلی می توان هرنگ گرفت.

الته این آماری است که صرفاً به پلیم ارجاع داده شده است. دانش گواهینامه رانندگی توسط اغلب جوانهای موتورسوار، عدم رعایت قوانین راهنمایی رانندگی، نبود فرهنگ مناسب موتورسواری در کشور همه و همه

تقریباً هر محله دارای چندین پیک موتوری شده است. با افزایش ترافیک احتمالاً تعداد پیک های موتوری افزایش می یابد. اما هیچ نظارتی بر چگونگی کار پیک ها وجود ندارد

افزایش تصادف را فراهم می کند. به سورتی که در چهارماه اول سال ۱۳۸۴ بیش از ۷۰۰ تصادف با موتورسیکلت صورت گرفت.

موتورهای جدید اما به مرور موتورهای ساخت کشورهای دیگر به جز ژاپن وارد بازار شدند. موتورهای هندی با قیمت پایین تر، موتورهایی که می توانستند جای موتورهای گازی را بگیرند و آرزوی کسانی که در حسرت موتور دنده ای بودند را برآورده کنند.

اما خلیجی کسانی که با موتور کار می کنند ترجیح می دهند سرچاپراه یا در باتوق خودشان کار کنند. تقریباً در اغلب چهارراههای مهم تهران موتورهای روی جک هستند و یک نفر روی آن که منتظر مشتری است. رضا که باپوش چهارراه پارک روی می گوید: کار در پیک مشکلات دارد وزیرت بخورد و نخورد، گاهی نمی توانی بروی و هزار و یک دنگ و فنگ دیگر. اما وقتی برای خودت کاری می کنی هر جا دلت خواست می روی و به قول معروف صاحب اختیار خودت هستی.

رضا به طور متوسط روزی ده تا پانزده هزار تومان درآمد دارد. اما می گوید: ما موتورسوارها با جان خودمان بازی می کنیم و این کار ارزش ندارد.

حرف آخر باید پذیرفت که خیابان های پر از ترافیک نیازمند پیک های موتوری است اما جای آن دارد که توجه خاصی به آنها شود. توجه به آموزش آنها. توجه به فرهنگ موتورسواری، توجه به حق مشتری که با آنها در ارتباط هستند و خیلی موارد دیگر. شاید مناسب باشد قبل از آنکه با فاجعه ای مواجه شویم از آن جلوگیری کنیم، هر چند همین الان روزانه چندین موتورسوار تصادف می کنند و دهها نفر نیز از طریق موتورسواران آسیب متضرر می شوند.

