

Erkekliğin Tutkulu Hali: Tofaş Modifiye Gençliği

Şahinde Yavuz

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Özet :

Erkekliğe ilişkin kabuller yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren değişime uğramıştır. Ekonomik ve toplumsal açıdan erkeklik ayrıcalıkları sürmekle birlikte kadınların işgücüne artan şekillerde dahil olmasıyla, iş, aile ve cinsiyet kimlikleri de değişime uğramış, kimliklerin şekillendiği alanlar olan özel ve kamusal alan arasındaki ayrımlar eski keskinliğini yitirmeye başlamıştır. Ekonomik açıdan yaşanan değişim, kültürel alanı da değiştirmiştir. Tüketim alanı da yaşanan değişime paralel olarak değişmiş, özellikle genç erkekler arasında tüketmek kimlik duygusunun vazgeçilmezleri arasına girmiştir. Modern kapitalist toplumun sınıf, cinsiyet, kişilik rollerinde sağlamış olduğu göreceli sabitlik post modern dönemde aşınmış, oturmuş/tutunmuş kodları yerinden etmekle tehdit etmektedir. Tüm post kimlikler gibi "erkeklik" de çok değişime açık, istikrarsız ve parçalı bir yapıya sahiptir. Kapitalizmin evcilleştirici, ticarileştiren dalgasına karşı alt kültürler değişik tepkiler vermektedir. Alt kültürler toplumsal yapı içindeki kültürün normlarına uyan, ancak kendi normlarını da yaratarak var olanların kültürüdür. Bu araştırma, Tofaş marka modifiye araç kullanan genç erkekleri bir alt kültür üyesi olarak kabul etmekte, bu gruba mensup erkeklerin erkekliklerini yaşama biçimlerini, erkekliklerini nasıl deneyimlediklerini ve kent dokusu içinde kabul gören/meşru bulunanın dışında kalan kimliklerini nasıl kurduklarını bulmayı amaçlamaktadır. Sabit olanın ve geleneğin altının sürekli

oyulduğu bir ortamda tutunumlu bir yapı kurmanın da gerekli oluşunun yarattığı paradoks, erkeklığı de içine alır. Bu anlamda Tofaş modifye araçlara sahip olmak, bireyselliğın bir biçimi olarak karşımıza çıkar. Bireyselliğı yaşayabilmek ve farklılaşmak için arabaları dolayısıyla gençlerin sahip oldukları manevraya bağılı olarak deneyimlenen erkeklikler, modern erkeklığı anlamaya yardımcı olacaktır. Araştırma bu gençlerin kimler olduğunu, kendi aralarında kullandıkları dilin, giyim ve saç tarzının, müzik ve boş zamanları değerlendirme biçimlerinin neler olduğunu bulmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Modifye Tofaş Arabaları, alt kültür, erkeklığın dönüşümü, bireyselleşme

A Passionate Mood of Masculinity: “Modified Tofaş” Youth

Şahinde Yavuz

Karadeniz Technical University

Abstract:

Assumptions regarding masculinity have been subject to change since the second half of the twentieth century. Although men continue to enjoy their economic and social privileges, with the increasing participation of women in the workforce, gender identities at work and in the family have started to transform, blurring the previously clear-cut distinction between the public and the private spheres – the sites of identity formation. This shift in the economic realm has led to a transformation in the cultural realm. Forms of consumption have changed accordingly, particularly making the act of consumption an inevitable part of young men’s identity. The relative stability in the roles based on class, gender and identity in the modern capitalist society has eroded in the postmodern era, threatening to disrupt the steady codes. Similar to the other “post-identities”, masculinity too is subject to change, instable and fragmented. Subcultures respond differently to the commercialization and the taming nature of capitalism. Subcultures survive by creating their own norms while they also comply with the norms of the broader society. This paper regards young men who drive “modified Tofaş” cars as members of a particular subculture and aims to explore the ways in which they experience their masculinity and construct their identities which are outside the boundaries of the accepted and

the legitimate in the urban space. Masculinity is influenced by the paradox of the need to build a coherent identity in an era in which the notion of stability and traditions are constantly undermined. In this context, owning a modified Tofaş becomes a form of individualisation. The study of masculinities experienced by young men through ownership of their cars modified to distinguish themselves from others will contribute to our understanding of modern masculinities. This study aims to look into who these young men are – their language, clothing and hair styles, their taste in music and pastime activities.

Key words: Modified Tofaş cars, subculture, transformation of masculinity, individualisation

Giriş

Erkekliğe ilişkin kabuller, yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren değişime uğramıştır. Ekonomik ve toplumsal açıdan erkeklik ayrıcalıkları sürmekle birlikte kadınların işgücüne artan şekillerde dâhil olmasıyla, iş aile ve cinsiyet kimlikleri de değişime uğramış, kimliklerin şekillendiği alanlar olan özel ve kamusal alan arasındaki ayrımlar eski kesinliğini yitirmeye başlamıştır. Ekonomik açıdan yaşanan değişim, kültürel alanı da değiştirmiştir. Tüketim alanı da yaşanan değişime paralel olarak değişmiş, genç erkeklerin de arasında olduğu kişiler ve topluluklar arasında tüketmek, kimlik duygusunun vazgeçilmezleri arasına girmiştir. Modern kapitalist toplumun sınıf, cinsiyet, cinsiyet rollerinde sağlamış olduğu göreceli sabitlik, post modern dönemde aşınmıştır, bu aşınma oturmuş/tutunmuş kodları yerinden etme tehdidi içermektedir. Tüm post kimlikler gibi “erkeklik” de değişime çok açık, istikrarsız ve parçalı bir yapıya sahiptir. Sabit olanın ve geleneğin altının sürekli oyulduğu bir ortamda tutunumlu bir yapı kurmanın gerekli oluşunun yarattığı paradoks, erkekliği de içine alır. Erkekliğin yapılandığı önemli alanlardan biri olan gençlik altkültürleri de kapitalizmin evcilleştirici, ticarileştiren dalgasına karşı değişik tepkiler vermektedir. Alt kültürler toplumsal yapı içindeki kültürün normlarına uyan, ancak kendi normlarını da yaratarak var olanların kültürüdür. Bu araştırma, Tofaş marka modifiye araç kullanan genç erkekleri bir alt kültür üyesi olarak kabul etmekte, bu gruba mensup erkeklerin erkekliklerini yaşama biçimlerini, erkekliklerini nasıl deneyimlediklerini ve kent dokusu içinde kabul gören/meşru bulunanın dışında kalan kimliklerini nasıl kurduklarını bulmayı amaçlamaktadır. Tüketim dolayısıyla kimliği kurma sürecinde modifiye Tofaş araçlara sahip olmak, bireyselliğin bir biçimi olarak karşımıza çıkar. Bireyselliği yaşayabilmek ve farklılaşmak için arabaları dolayısıyla gençlerin yaptıkları manevraya bağlı olarak deneyimlenen erkeklikler, modern erkekliği anlamaya yardımcı olacaktır.

Kendi sürücülük deneyimim açısından modifiye araç kullanmanın doğası olan sinyal vermeden şerit değiştiren, emniyet şeridinden sol

şeride makas yaparak geçen arabalarla aynı yolda araç kullanmanın zor ve tehlikeli bir durum olduğunu biliyordum. Önce kızgınlık sonra merakla başlayan bir soru bu araştırmayı başlatmış ya da tetiklemişti: Kim bunlar? Arabayı modifiye ederek farklılaştırmanın, kuralları ihlal ederek araba sürmenin anlamları nedir gibi sorular ardı ardına gelince, araştırma başladı. Yücel ve Lüküslü, "tehdit olarak gençlik" ile "kaynak olarak gençlik" yaklaşımlarının var olduğunu belirtir. Gençliği "tehdit" olarak gören yaklaşım, gençlerin sorunlarına odaklanmaktan ziyade gençlerin toplumda yol açtıkları sorunları ele alırken, gençliği "kaynak" olarak gören yaklaşım ise gençliğin iç mekanizmalarını, sorunlarını çözme pratiklerini ciddiye almakta ve geniş ölçekteki toplumsal sorunu onun parçalarından birinden hareketle anlamaya çalışarak, yurttaşlık bağlamında gençlerin demokratik kurumlardaki etkileşimlerini ve katılımını önemsemektedir (Yücel ve Lüküslü 13). Bu araştırmada modifiye araç kullanan gençler bir tehdit unsuru olarak kabul edilmemekte bunun yerine onları anlamak ön plana çıkmaktadır. Skirrow'un (1986), "araştırmacının, popüler kültürü araştırırken, kendisini çevresinin yaşanabilir olup olmadığını koklayan bir sağlık müfettişi gibi hissetmemesinin tek yolu, popüler kültürün kendisinde tutkulu duygular uyandıran bir boyutunu ya da biçimini incelemesidir" (akt. Van Zoonen, 1997) ifadesini doğrulayarak, arabalarını modifiye yaparak kullanan erkekleri anlamaya çalışmak, ancak onları sorun yumağı olarak görmeden, farklı bir bakış açısı takınarak mümkün olabilir.

Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmada elde edilen veriler; derinlemesine görüşme aracılığıyla toplandı. Araştırmacının kendisi tarafından, 12 modifiye araç sahibi gençle görüşmeler yapıldı. Görüşmeye katılan genç erkeklerin bulunması için önce araştırmacının tanıdığı bir ustanın verdiği referansla, kendisi de otomobil ustası olan bir gençle görüşme yapıldı. Bu görüşmede araştıran ve araştırılan arasındaki güven sorunu çözülerek dostane bir hava yaratılmaya çalışıldı. Ancak bunun da

kısıtlılıkları vardır, çünkü akademik camiadan ve en önemlisi bir kadın olmak, araştırmacı ve araştırılan olarak aramızda aşılması zor bir engel gibi duruyordu. Olumsuz gözükten bu durumla baş etmek için, araştırmacı olarak mesafeli bir tutum takınmadan görüşmeleri sürdürdüm. İlk modifiye araç kullanıcısı olan katılımcı ile görüşme sağlandıktan sonra, onun tanıdığı ve kendi deyimiyle “konuşabilecek” arkadaşları ile iki odak grup görüşmesi yapıldı. Odak görüşmesi bu araştırmada daha faydalı bir sonuç alınmasını sağladı. Daha önce “akademik” dünya ile pek karşılaşmamış olan görüşmeciler, bire bir görüşmede daha tutuk bir konuşma sergilemişler, odak grup görüşmesinde sohbet havasında süren konuşma ise katılımcıları rahatlatmıştır.

Ancak odak grup görüşmelerinde sık sık görülen bazı katılımcıların sessiz kalmak yönünde direnç gösterme tutumu bu araştırmada da gözlemlendi. Görüşülen modifiye Tofaş kullanıcısı genç erkeklerin yaşları 20 ile 28 arasındadır. Katılımcıların üçü evli, diğerleri bekârdır. Katılımcıların üçü ilköğretim mezunu, diğerleri “lise terk” diye tabir edilen durumdadır, yani ortaokul mezunudur. Katılımcılardan biri otomobil tamircisi, biri kuaför, ikisi babasının dükkânında çalışmakta, ikisi elektrik ustası, ikisi tezgâhtar, üçü işsizdir, biri de güvenlik görevlisi olarak çalışmaktadır. Modifiye Tofaş kullanan gençler, ortaokul mezunu ya da liseyi bitiremeyen bu nedenle eğitim dolayısıyla bir mesleğe sahip olamayan kimselerdir. Çalıştıkları işler (tamircilik, tezgâhtarlık, elektrik ustalığı, kuaför) gibi çıraklıktan girilerek öğrenilen mesleklerdir. Kendi işlerinde çalışanlar hariç tutulduğunda katılımcılar, çalışmalarını karşılığında asgari ücret almaktadır. Görüşülen gençlerin hepsinin ailesi kentte yaşasa da, köyle olan bağları güçlüdür ve aileler yazları köyde yaşamaktadır. Katılımcıların hemen hepsi üç ve daha fazla kardeşe sahiptir. Hepsini milliyetçi ve dindar olduklarını, cumaları mutlaka camide namaz kılarak, inançlarını tazelediklerini söylemişlerdir. Görüşmeciler, zaman zaman aile içi çatışmalar yaşasalar da ailelerine ve özellikleannelerine düşkün olduklarını belirtmişlerdir.

Araştırmada, katılımcıların demografik bilgileri alındıktan sonra, onlara neden Tofaş markasını modifiye ettiklerini, arabayı

kişiselleştirmenin anlamlarının neler olduğunu, modifiye araç kullananların boş zamanlarını geçirme biçimlerini; müzik, film tercihlerini, bir araya gelen modifiye araç kullanıcılarının neler yaptıklarını, modifiye araç kullananların aile ilişkilerini, politik tavırlarını, kadınlarla ilişkilerini anlamaya yönelik yarı yapılandırılmış sorular yöneltilmiştir.

Bu alan araştırması, ilgili konuyu genelleştirme ve temsil etme iddiasını taşımamaktadır. Görüşmeler katılımcıların izni alınarak kaydedilmiştir. Çalışmada mahremiyetlerine özen göstermek için görüşmecilerin gerçek isimleri yerine takma isimler kullanılmıştır. Görüşmelerden elde edilen bulgular; tüketim toplumu ve alt kültür üyeliği, bir tutku olarak modifiye Tofaş, sosyalleşme mekânları ve karşı cinsle ilişkiler başlıklarıyla çözümlenmiştir. Araştırmada modifiye gençlik kültürleri bir alt kültür yapılanması olarak kabul edildiği için, bu konudaki kuramsal tartışmalar özetlenmiş, altkültür biçimi olarak modifiye Tofaş grupları tartışıldıktan sonra, araştırma bulguları yorumlanmıştır.

Altkültürler Hakkında Akademik Tartışmalar

Altkültürlere ilişkin teori ve araştırmalar, toplumbilim, suçbilim (kriminoloji) ve gençlik çalışmaları içinde yer almaktadır ve altkültürlere ilişkin ilk araştırma, Chicago Okulu'nda 1928 yılında yapılmış bir araştırmaya dayandırılmaktadır. Chicago Okulu gençlik çalışmaları, gençliği "sapkın" davranışlar çerçevesinde değerlendirmiştir. Albert Cohen, alt sınıflara mensup gençlerin suçluluk alt kültüründen söz eder. Kuramın temelinde alt sınıftan gençlerin, orta sınıftan yani toplumun genelinin benimsediği ve ulaşılması gereken hedefler olarak gösterdiği yerleşik kurallara ve değerlere uyum gösterememeleri dolayısıyla karşı olmaları yatar. Genel kurallara uyum sağlayamayan bu gençlerin pek çoğu, olumsuz davranışlar içinde kendilerini toplumun genelinden farklı görmeye başlamakta, alternatif mekân ve grup arayışına girmektedirler (akt. Can ve Kara 43). Alt kültürlere ilişkin tartışmalar İkinci Dünya Savaşı sonrasında yoğunlaşmış ve alt kültürün tanımı etrafında bir dizi

tartışma yapılmıştır. Alt kültür kavramı ile modernleşme süreçlerinin toplumlara yaşattığı derin hayal kırıklığıyla maddi yoksunluğa düşenleri, bireysel olarak başarısız, toplumsal konumu itibarı ile dezavantajlı pozisyona bürünmüş olanların çaresizce, bir çıkış yolu olarak hâkim kültürden uzaklaşmaları anlatılır. Bu kavram, toplumsal olarak alt sınıfları ve düşük statülü bireyleri, sapkın davranışlar sergileyen madde bağımlılarını, toplumda farklı olarak algılanan gençlik gruplarını tanımlamak için kullanılır (Yaman 58-59). Altkültür grupları, genel olarak toplumla olan uyumsuzluğu, suçu, olumsuz durumları açıklamak için yararlı bir başvuru kaynağı olarak görülür. Ana ya da hakim kültürün belli formları olan iyi bir eğitim, iş ve gelir dolayısıyla makbul bir sınıfa dahil olamayanların kültürünü anlatır, alt kültür tanımları. Marshall (1999) da *Sosyoloji Sözlüğü'nde* altkültürü, bir toplumsal yaşantıda o toplumun arzuladığı kültürel hedeflerine ulaşmanın meşru araçlarını elde edemeyen ya da onları kullanmak istemeyen bireylerin oluşturduğu kültür olarak tanımlar. Bu bireyler için engellenme, umutsuzluk gibi faktörler nedeniyle kültürel hedefler ile kurumsallaşmış araçlar arasındaki ayrışma arttıkça, onlar yalnızlaşmakta, bu uçurumu dengeleyecek alternatif araçların arayışına girmekte ve bu durumun sonucunda altkültürel aidiyet geliştirecekleri grup oluşumları ortaya çıkmaktadır (akt. Can ve Kara 42). Pozitivist sosyoloji, toplumsal hayatta uyumu, toplumun işlevinin yerine getirilmesini ölçüt olarak aldığı için ana/hâkim kültürden ayrılan kültürleri “alt” kabul etmekte ve onu olumsuz bir damgayla incelemektedir. Bu durumu aşmak yani hâkim kültürden farklı grubun farklı düşünce ve inançlarını ortaya koymak için “karşı kültür” kavramının kullanılması önerilmektedir (Jenks 25).

Cohen'in *Delinquent Boys* (1955) adlı çalışması, altkültür araştırmalarına öncülük eden ilk araştırma olarak kabul edilir. Bu kitabında Cohen, altkültürü işçi sınıfı gençlerinin paylaştıkları sorunlara kültürel çözüm ürettikleri bir biçim olarak ele almıştır. Bu çalışmada ait oldukları sınıftan dolayı düşük statüde bulunan bu gençlerin, oluşturdukları altkültür dolayısıyla alternatif kriterli bir statü aradıkları gösterilmiştir (akt. Jensen 2-3). 1950'li yıllarda bir taraftan altkültürü sapkın olarak niteleyen çalışmalar yapılmaktayken, bir taraftan da

altkültürleri sorun çözme, çıkış bulamayanların alternatif üretme mekanizması olarak değerlendiren araştırmalar yapılmıştır. Ancak altkültürlerin bir direnme mekanizması olarak işleyişini açıklayan çalışmalar için Kültürel alışmalar Yaklaşımı'na dayalı araştırmaları beklemek gerekecektir.

Sapkınlıktan Direnişe Altkültürler

1 970'lerde İngiltere Birmingham ağdaş Kültürel alışmalar Okulu yeleri, bir dizi çalışmayla altkültür araştırmalarına katkıda bulunmuştur. İngiliz Kültürel alışmalar Okulu yeleri Chicago Okulu ile temsil edilen bakış açısına itiraz ederek, gençlik altkltrlerini ana kültürden sapma olarak değerlendirmekten çok, bu altkültürleri, savaş sonrası İngiltere'sinde oluşan yapısal değişimlere işçi sınıfı gençliğinin toplu yanıtı olarak ele almışlardır. Örneğin Phil Cohen'in (1972) alışmasında altkültürler, 1950'lerde yeniden yapılanan Şehir hayatının sonucu geleneksel işçi sınıfı topluluklarının dağılmasına verilen yanıt olarak değerlendirilmiştir. Cohen'e göre, altkültürün buradaki gizli kalmış işlevi, ana kültürdeki çözülmemiş ve saklı çelişkilere bir tür "büyülü" açıklama ve çözüm getirmektir (akt. Bennett 601). İngiliz Kültürel alışmalar Okulu yeleri olan Hall ve Jefferson'ın derlediği *Resistance Through Rituals* (1993) adlı kitapta da, altkültürler işçi sınıfı gençliğinin farklı Şekillerde direnme biçimleri olarak değerlendirilmiştir.

Hebdige (2004), *Altkültür: Tarzın Anlamı* adlı kitabında "punk", "hipster", "reggea", "teddy boys" vb. grupları altkültür olarak incelemiş ve altkültür işlevini kurmada tarzın önemini araştırmıştır. Hebdige, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, İngiltere'de sınıfsal ayrımların ve bu ayrımların, kültürde dışa vurulduğu biçimlerin dramatik bir Şekilde değiştiğini, kitle iletişiminin gelişimi, aile okul gibi iş kurumlarındaki değişikliklerin, çalışma ve boş vaktin göreceli statüsünde kaymaların bir dizi marjinal söylem üreterek işçi sınıfını böldüğünü ve kutuplaştırdığını belirtir. Hebdige'e göre, gençlik altkltrlerinin gelişimi, bu kutuplaşmanın yalnızca bir boyutu olarak görülmelidir (72). Jensen

(2011), İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu mensuplarının altkültürleri, işçi sınıfı gençlerinin hem kuşak, hem de sınıflarından dolayı oluşan problemlere verdikleri yaratıcı kültürel yanıt ya da çözüm girişimleri ve sosyal baskıya karşı direnme biçimi olarak değerlendiklerini aktarır. Ancak İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu'nun altkültürlere ilişkin ortaya koyduğu direnme ve hâkimiyet kurma açıklamasında ırk, toplumsal cinsiyet, sınıf ve etnisite dikkate alınmamaktadır. Örneğin McRobbie (1980), altkültürlerin hemen hepsinin erkekleri kapsadığını, kadınların alt kültürünün bulunmadığını, bu sonuçta araştırmacıların erkek olmasının dışında, altkültür üyelerinin mekânlarının caddeler ve sokaklar olması dolayısıyla kadınların bu mekânlarda yer almayışının da etkili olduğunu söyler.

1990'ların sonlarında altkültürel çalışmalar içinde gelişen yönelimle birlikte postmodern bakış açısına yaslanan çalışmalar, İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu'nun altkültür yaklaşımına eleştiriler getirmiş, sınıf hâkimiyeti ve direnme kavramlarına karşı şüphe duyulmaya başlanmıştır (Bennett 1999; Jensen 2011). Cohen (1987) altkültürü "sınıflararası politik savaş alanı" olarak değerlendirerek, İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu üyelerinin direnme kavramını ele alırken konuya romantik yaklaşıtlarını belirtir. Muggelton (2002) da çağdaş toplumun postmodern olup, kitle toplumu olgusunun yok olduğunu, böylelikle direnç gösteren altkültürlere karşı bütünlüklü olarak hâkimiyet kuran bir kültürden bahsedilemeyeceğini söyler. Ona göre, altkültürler sınıfa bağlı olarak ortaya çıkan kolektif sorunlara grupça çözüm üretmezler, yapısal durum ve kültürel pratik arasındaki ilişki hiçbir zaman İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu üyelerinin gösterdiği gibi onların çalıştığı altkültür üyelerinin zihinlerindeki politik ve teorik fikirleri basitçe yansıtmaz. Muggelton'a göre, altkültürler, hâkim kültüre direnç göstermekten çok, sıklıkla onun eğilimlerini radikalleştirir (akt. Jensen 5). Bennett ise altkültürleri, modern geç tüketim toplumlarının durağan olmayan ve değişen kültürel birliklerin öncül örnekleri olarak görmekte, onların 'tutarlı' ve 'belirli' tarzlarının olmadığını söylemektedir (605). İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu'na yöneltilen eleştiri, altkültürleri sadece direnişin bir biçimi olarak ele almalarıdır. Oysa altkültürler aynı

zamanda tüketim toplumunun aktif üyeleridir ve tarzlarını kurarken tüketirler. Direnme kavramı akademik camianın altkültürlere bir yakıştırması olarak da değerlendirilebilir. Post altkültür çalışmalarının bireyin kendini ifade etme biçimi olarak tanımladığı altkültür, bu araştırmanın da bulgusu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Post altkültür çalışmaları, altkültürleri akışkan, parçalı ve çok yönlü olarak görürler. Bireyler altkültür dizilerinin içinde ya da dışında kalabilir, aynı anda birden fazla altkültürün üyesi olabilir. Muggleton bu nedenle altkültürlerin kimliği yapılandırıldığını ve altkültürlerin postmodern dünyada paylaşılan sorunlara toplu bir direnç ya da toplu bir yanıt olmaktan çok, bireyin özgürlüğünün ve kendini ifade etmesinin seçilmiş bir aracı olduğunu düşünmektedir (Muggleton akt. Jensen 6). Bennett ise altkültürleri oluşturan grupların birey için odak olmaktan çok onun seçtiği geçici rol ya da kimliği için odak ya da mevki dizilerinden biri olduğunu söyler. Ona göre, grup terimi bireyin kendi isteğiyle belirlenen, istediği kadar o grupta kalmasını sağlayan bağları içerir ki, bu grup tanımı altkültür teorisinin grup tanımından oldukça farklıdır. Bu terim daha çok kabileyi çağrıştırır. Bennett (606), Maffessoli (1996) ye dayanarak kabileyi aşına olduğumuz, belli bir çekicilik, ruh hali ve hayat tarzı tercihiyle açıkladığımız, katı olmayan bir örgüt olarak tanımlar. Modern tüketim toplumunda kabile kimlikleri, bireylerin kendilerini kolektif olarak açıklama ve yeniden inşa etmelerini sağlayan kolektif kimliklerin geçici doğasına dayanır. Geçici birliktelik üzerine yapılan vurguya dayalı yeni kabileler, son zamanların sosyal olgusudur ve postmodern bir görünüm sergiler. Modern kimliğin meslek, kamusal ve/ya da özel alandaki görevleri etrafında oluşumuna karşılık, postmodern kimlik görünüşler, imajlar ve tüketime dayanan boş zaman faaliyetleri çevresinde kurulduğundan (Kellner 207) tüketim, bu kimliği ve benliği yapılandıran önemli bir unsur görevini üstlenmektedir.

İngiliz Kültürel Çalışmalar Okulu'nun çalışmalarında altkültür, kültür ve toplumsal yapı arasında buluşma noktası olarak görülürken, post altkültür çalışmalarında çağdaş gençlik kültürleri ele alınırken, toplumsal yapı değerlendirme dışında bırakılmaktadır. Carrington ve Wilson'a göre (2004) yapısal eşitsizlik ve güç kavramlarının analiz

dışında bırakılması, altkültür çalışmalarını depolitize eder (akt. Jensen 7) ve altkültürü bu şekilde kavramsallaştırmak onu tehlikeli bir biçimde neo-liberalizme yaklaştırır. Bu nedenle gençlik altkültürlerini araştıran pek çok araştırmacı, genç insanlar ve onların kültürlerinin bir dereceye kadar sosyal ayrımlar ve eşitsizliklerce çevrelendiği için altkültür araştırmalarında toplumsal yapı, sınıf, etnisite ve ırk ile ilişki kurmaya devam etmektedir. Jensen'e göre ırk, sınıf, etnisite ve toplumsal cinsiyet hem kimliği kuran hem de insanların yaşadıkları hayatın sosyal koşullarını belirleyen unsur olarak karşılıklı işler (Jensen 2011). Görece ayrıcalıklı gençlerin altkültürleri ya da beğeni kültürleri arasında farklılıklar vardır ve altkültürü oluşturan gençler sosyal ve politik açıdan ayrıcalık sahibi değillerdir. Shildrick ve MacDonald'a (2006) göre, post-altkültür çalışmaları dikkatlerini beğeni kültürlerine yoğunlaştırdıkları için diğer çağdaş gençlik altkültürlerinde yapısal eşitsizliklerin ne ölçüde rol oynadığı konusunda değerlendirme yapamamaktadır (akt. Jensen, 2011). Post-altkültür çalışmaları bireysel beğeni ve tüketim aracılığı ile kimlik kurmaya odaklanırken, altkültür üyelerinin sınıfsal konumunu, etnisitesini, ırkını ve toplumsal cinsiyet örüntülerini ihmal etmektedir. Bu ihmal onların analizlerini kısıtlamakta ve politik açıdan neoliberalizmin söylemine yakınlaştırmaktadır.

Türkçe literatürde de altkültür daha çok müzik grupları üzerinden tartışılmıştır. Arıcan (2005) Türkçe Hip Hop müzik yapanları, Ercan (2013) hipsterları, Ongur ve Develi (2013) rock müziği yapanları altkültür grubu olarak değerlendiren araştırmalar yapmışlardır. Gençlik gruplarını altkültür olarak değerlendiren araştırmalar arasında Yaman (2013), Doğan (1993), Tıgılı (2012), Can ve Kara'nın (2011) çalışmaları sayılabilir. Bu araştırma, sayıca az olan gençlik altkültürleri alanını zenginleştirmeyi hedeflemektedir.

Modifiye Tofaş'a Tutkun Gençlerin Altkültürü

Bir aracın modifiye edilmesi, isteğe bağlı yapılan değişikliklerle onu orijinalinden farklılaştırmak demektir. Bu araştırmada katılımcılar özellikle Tofaş markasının Kuş Serisi arabaları olan

Serçe, Şahin, Kartal ve Doğan modeline sahip araçlarını modifiye etmektedirler.

Vehbi Koç'un öncülüğünde 1968 yılında kurulan Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ), 1971 yılında ilk seri üretime geçmiştir. İlk üretilen otomobil "Tofaş 124" modelidir. Tofaş serisinden 1977 yılında Murat 131 modeli üretilmiş, aynı model 1981 yılında İtalyan Fiat'ın parçalarıyla tasarımı güncellenerek "Şahin", "Doğan" ve "Kartal" isimleriyle farklı modeller olarak piyasaya sürülmüştür. Tofaş 124 modeli ise "Serçe" adını alarak yenilenmiştir. Bu seriden "Şahin" ekonomik aile sedanı, "Doğan" daha lüks donanımlara sahip sedan ve "Kartal" station wagon olarak piyasaya sürülmüştür. Kuş serisi farklı yıllarda yenilense de 2001 yılında üretimden kalkmıştır (http://tr.wikipedia.org/wiki/KuC5%9F_Serisi). Artık üretilmese de Tofaş'ın bu arabaları, hem araçların hem de yedek parçalarının ucuzluğu ve bolluğu nedeniyle, modifiye edilmek için en çok tercih edilen arabalardandır. Tofaş'ın Kuş Serisi araçlarına gençler rağbet göstermektedir. Çünkü gençler bu araçlarını kolaylıkla ve ucuz maliyetle modifiye ederek, kendi zevk ve beğenilerine uygun bir araç yaratmakta, araçlarını benzerlerinden ayrılmasını sağlamaktadır. Modifiye edilen araçlar, modifiyeyi yapan gençler tarafından sosyal medya platformuna taşınmakta ve gençler bu platform üzerinden arabalarının modifiyesi konusunda birbirleriyle yarışmakta ya da birbirlerinden fikir almaktadır. İletişim çağının bir göstergesi olarak gençler sosyal medyanın yardımını alarak haberleşirken, çeşitli organizasyonlarla bir araya gelmektedirler. Görüşme yaptığım katılımcılar Giresun'da toplanmaktadır. Yüz yüze yapılan görüşmeler de modifiyeye olan ilgiyi arttırmakta, tutkuyu ateşlemekte, yeni modifiye fikirlerinin doğmasına yol açarken, benzer düşüncedeki erkeklerin bir araya gelmesini sağlamaktadır.

Bireyselliğin Alanı Olarak Modifiye

İçinde bulunduğumuzu dönemin bireyselliğe, bireyciliğe yaptığı vurgu önemlidir. Kentleşme bireylere hem toplumdaki ayrılma hem de kendilerine benzeyen kişilerle buluşma olanağı sağlar. Kentin

yabancılaştırıcı etkisi, baş döndüren karmaşası, kalabalık yapısı içinde bireyler kendilerine benzeyenlerle birlikte bireyselliğin neden olduğu kaygılardan, korku ve endişelerden uzaklaşmak için bir araya gelir, bir grup aidiyeti oluştururlar (Bauman 187). Kentin karmaşası içinde kendileri gibi düşünen, hayata benzer amaçlarla bakan, aynı zevk ve fikirleri paylaştıkları insanlarla ilişki kurarak, bir topluluğa ait olma deneyimi yaşarlar. Fisher, kentlerin altkültürel oluşumlara çok açık olduğunu, kent nüfusunun ayrımlar yarattığını bu ayrımlardan ortak ilgi ve dünya görüşünü paylaşan altkültürel grupların doğduğunu belirtir (1320). Kent içindeki altkültürler bu deneyimi herkesin paylaştığı, genel geçer kabullerin dışında gerçekleştirerek bir alternatif yaşam tarzı kurarlar. Kent yaşamı, bir tarza sahip olma gereksinimini ve dolayısıyla da bu amaca yönelik tüketim motivasyonunu arttırmaktadır. Bireyler, belirli bir gruba ait olmak isterken, bunun yanında bireyselliklerini ve farklılıklarını da korumayı ve ortaya koymayı isterler. Modifiye Tofaş araç kullanan gençler de kent içinde bir kimlik kurmak, kendilerine ait bir alan açmak için bir araya gelen kişilerdir. Bu gençler, çalışıyorlarsa işlerinden kalan zamanda çalışmıyorlarsa vakitlerinin büyük bölümünde, Tofaş arabaları üzerine sohbet etmektedir. Selami bazı arkadaşlarının daha paraları yokken bile nasıl bir Tofaş araba istediklerine karar verdiklerini söylemekte, "Ben bordo araba, beyaz veya lacivert araba alacağım, şunları şunları yaptığım zaman benim arabam daha tatlı olacak" dediklerini aktararak, gençlerin hayallerinde bile Tofaş'ın yattığından bahsetmektedir.

Gençlik altkültürü olarak adlandırılabilir bir tanımlamanın oluşabilmesi için bir grupta üç özelliğin olması gerekir; bunlardan ilki, altkültür gruplarının boş zamana sahip olması gerekliliğine vurgu yapar. İster uzayan eğitim, isterse okuldan ayrıldıktan sonra uzun süreli ve yaygın işsizlik nedeniyle gençler, yeterince "boş zaman" sahibi olduklarından bu durum onları başıboş gençlik olarak tanımlanmasına yol açmaktadır. Alt kültür grubu sayılmanın ikinci gerekliliği, akran ilişkilerinin sosyalleşme ve topluma katılım süreçlerinde asıl belirleyici unsur olmasıdır. Bir grubun gençlik altkültürü sayılabilmesinin son koşulu, bu gençlerin dil kullanımlarından, giyim kuşam alışkanlıklarına,

müzik tercihlerinden, bedeninin görünür şekillerine değin pek çok bileşeni özenli şekilde kurguluyor olması gerekliliğidir (Yaman 61). Bu anlamda modifiye Tofaş kullanan gençler boş zaman kullanımları ve akran ilişkileri çerçevesinde sosyalleşmeleri ve Tofaş arabaları modifiye etme süreçlerinde tüketimleri, arabalarının sürme, süsleme biçimleri ile bir altkültür grubu olma özelliğini yakalamaktadır. Altkültür aktivitesi birçok çalışmada sembolik bir direnç olarak yorumlanmaktadır (Hall ve Jefferson 1993; Hebdige, 2004) ancak bu araştırmada altkültürel bir oluşum kabul ettiğim modifiye Tofaş araç kullanan gençlerin bu aktivitelerini eğlence, bir arada olma, ortak bir ilgi etrafında kenetlenme, stres atma, sohbet etme vesilesi olarak gördükleri ortaya çıkmıştır. Synder (2011), profesyonel olarak paten kayanların altkültürünü incelediği çalışmasında, altkültür gruplarının mutlaka sapkın olması gerekmediğini söylemekte, anaakımdan farklılaşan ilgi ve inançları paylaşan bir grup olarak altkültürler üzerinde çok az teorik çalışmanın yapıldığına dikkat çekmektedir. Günümüz tüketim toplumunda bir altkültür üyeliği, bireye kentin karmaşasında aidiyet sağlar. Modifiye Tofaş araç kullananların birlikteliği kendilerine kimlik kazandıran, kendileri gibi düşünenlerin bir araya gelerek oluşturdukları, adeta onlara nefes alma olanağı sunan bir birliktelik biçimidir. Katılımcıların ifadelerinden çıkarsandığı kadarıyla Tofaş arabayı modifiye etmek ya da modifiye etmeyi hayal etmek, bir yaşama biçimi, hayatı katlanılır kılan bir unsurdur.

Mugleton'ın (2000) kimliği yapılandıran, bireyin özgürlüğü ve kendini ifade etme aracı olarak gördüğü (akt. Jensen 6) altkültürler, modifiye Tofaş araç kullanan gençler için de geçerlidir. Görüşülen katılımcıların ifadelerine de dayanılarak söylendiğinde, modifiye Tofaş ile uğraşmak genç erkeklerin uğraşısı/hobisidir. Biraz yaşlanınca bu uğraşı bırakılmaktadır. Bu durum, postmodern kimlik kurucu yapıların ve tüketimin geçici doğasına işaret eder. Tofaş marka arabalarının ister sahibi olsunlar, ister ilerde sahip olmak istedikleri Tofaş'ları hayal etsinler, bu tutku etrafında birleşen gençleri bir araya getiren olgu, sisteme yönelik bir eleştiri çevresinde değil, daha çok araba parçası tüketimiyle gelişen bir imaj etrafında şekillenmektedir. Onların

muhallifliği; ana kültür ile uzlaşma yollarını eğitim, maddi gelir, kültürel sermaye yoluyla sağlayamadıklarında, kendilerini arabaları yoluyla var etme çabası sürecinde gelişir. Trafik kurallarını hiçe sayma, ucuz arabaların çeşitli teknik aksamalarını değiştirerek onu çok daha pahalı bir aracın özelliklerine benzeterek taklit etme, hız tutkunluğu, erkek cemaati içinde sosyalleşmeleri onları ayrıksı kılar.

Modifiye Tofaş kullanan gençler, toplumsal planda “soğuk diyalog” (Yaman 23) temelinde değerlendirilmektedir. Yani bu gençler eğitim, iş sahibi olma süreçleri, yaşadıkları sosyal çevrede var olma biçimleri, kent merkezinde sosyalleşme imknları açısından çoğu zaman sorunlar yaşamaktadır. Toplumsal yaşamın kabul edilebilir davranış tarzlarını temsil etmeyen bu gençler ile toplum arasında, normlara uymama açısından sorun ve “soğukluk” yaşanmaktadır. Toplumun baskın kültürünün ve onu temsil eden kesimlerinin altkültür ile baş etme yöntemlerinin başında, bu grupları “teki” olarak tanımlayıp, toplum nazarında önemsizleştirme gayreti gelmektedir (Hebdige 91). Miraç Yaman'ın *Apaçi Gençlik* başlıklı araştırmasında da Apaçi gençlerin sürekli istihza, hakaret, küçük görme ve aşağılanmayla karşılaştıkları ortaya konmakta, Apailiği toplumsal sorunların ve kentleşme süreçlerinin mağdurları açısından bir çıkış kapısı olarak görülmesi gerekliliğine işaret eden çok az çalışma olduğu gösterilmektedir (57). Modifiye Tofaş kullancıları da toplumsal hayatta hâkim söylemin dışında kalır. Onların araçlarıyla kurdukları ilişki ve trafikte yol alırken yaptıkları sürüş taktikleri, çoğu zaman kızgınlık, aşağılama/önemsizleştirme sözcüklerini barındırır. Hebdige'in (86) aktardığı İngiliz alt kültür grupları için söylenen “garip Őeyler, tıpkı fareler gibi ancak sürüyle avlanan hayvanlar” sözüne benzer Şekilde modifiye Tofaş kullananlar da çeşitli sosyal medya platformlarında aşağılayıcı ifadelerle değerlendirilmektedir. “Commun” takma isimli *Ekşi Szlik* yazarının 2008' de Tofaş Şahin kullananlara dair yazdıkları, adeta dijital forumlarda modifiye Tofaş araçları kullananları aşağılayanların szlmş sözlerini içerir. Bir paragrafta, “Commun” tarafından, modifiye Tofaş'a binenlerin eğitim düzeyleri, televizyon dizi seçimleri, giyim kuşamları, kadın erkek ilişkileri, evlilik tercihleri özetlenmiştir. Commun

lakaplı yazar, sınıfsal olarak kendini çok üst bir konumda tutmaktadır ve muhtemeldir ki hayatında hiçbir modifiye Tofaş araç kullanan kişi ile karşılıklı bir bardak çay içip, sohbet etmediği için, onları zararlı haşereler gibi değerlendirmekte, yok edilmelerinin uygun olduğunu dile getirmektedir.¹

Bir Tutku Olarak Modifiye Tofaş:Tofaş Sürmek Bir Ayrıcalıktır

Tofaş arabayı modifiye ederek kullanmak, görüşülen gençler arasında tutkulu bir tavır olarak gözlemlenmiştir. Hasan, internetten gördüğü farklı bir marka aracı almaya İstanbul'a gitmiş ve alacağı arabanın sahibiyle görüşürken, kapalı kepengin altında iki takoz ardında Doğan marka aracı görünce, alacağı farklı marka arabadan vazgeçip, 19 yıllık araca 9500 lira vererek satın almıştır. Kendisi zaten oto tamircisi olduğundan, döndüğü gibi arabayı modifiye ederek, kullanmaya başlamıştır. Hasan'a göre bir arabanın modifiye

¹ liseyi 1. sınıftan terk edip " yaw okumak bana göre değil hocaları dövüyodum hep" diye oraya buraya övünen, genellikle tofaş üretimi olan arabalardan baba parası ile bir tane alan,onu modifiyeci Salih usta'sına götürüp ahmet'in, mehmet'in, cemal'in arabalarından gördüklerini sentez hale getirip, uzun burun ayakkabı, beyaz gömlek, siyah pantolon giyen, saçları polat alemdar kesimi olan, çorabında mutlaka çakısı hazır olan, internet kafeci arkadaşı kerime, 2-3 tane boş cd verip "yaa kerim şunlara dıp-tıslı müzik koy,birisine de full damar at bergen, ibo, müslüm olsun haa alemciyi de unutma" diyen, bileğine gümüş bileklik, parmağına kurtlar vadisi yüzüğü takan,siyah güneş gözlüklerini takıp; kızlara şahiniyle bakış atan ve bunun onları etkilediğini düşünen, gömleğinin cebinde kısa 2000 veya 2001 sigarası her zaman olan, annesini çok seven, babasıyla ise kavgalı olan, babasıyla kavga ettiğini gururla herkese anlatan, milletin kızına bacısına sulanan fakat biri kendi bacısına baktı mı bıçak çeken, kız ayarlayıp yatağa atmak isteyen fakat evleneceği zaman helal süt emmiş, bakire, başı kapalı namazında niyazında bir kızla evlenmek isteyen, siyasetle ilgili görüşü başbuğlar ölmez olan, arkadaşlarıyla şehirde yarış yapan iğrenç, bu ülkeye zarar, pislik, ortadan kaldırılması vatana hizmet olan insanlardır (07.11.2008 02:56commun (<https://eksisozluk.com/modifiye-sahin-insani--1803937>)).

edilebilmesi için, başlangıç olarak onun fabrika çıkışından sonra hiçbir işlemde geçmemesi gerekir. Yani arabanın daha önce başkaları tarafından modifiye edilmemiş olması gerekir ki modifiyenin tadı çıksın. Bu anlamda “orjinallik” çok önemli bir olgudur. Sakarya’da esnafılık yapan, sosyal medyadaki çeşitli Tofaş gruplarında yönetici ve üye olan Volkan İnci, AA muhabirine Kuş serisinin hayatlarında önemli bir rol aldığını dile getirirken, "Farklı bir araç aldım fakat 92 model Doğan L aracımı satmaya kıyamadım. Zaman zaman sorunlar yaşasam da aracımı kendi isteğime göre modifiye ederek zevkle biniyorum" (<http://www.haberler.com/turkiye-de-kus-serisi-tutkusu-devam-ediyor-5286475-haberi/>) ifadeleriyle Hasan’ın görüşlerini doğrular. Sorun çıkarmasına rağmen tutku ile kullanılan Tofaş marka arabaların yerini hiçbir arabanın tutmadığını söyleyen Nazmi, arabayı yeterince temizlemiyor ve pis bakıyor diye kardeşine kızarak, Tofaş arabasını satın yerine Renault Clio bir araba almıştır. Arabasını sattığı günden sonra, konuşma anında da defalarca belirttiği gibi bu kararından çok pişman olmuştur. Şimdiki hedefi, elindeki Tofaş olmayan arabayı satın, dokunulmamış/orijinal/modifiye edilmemiş bir Tofaş bularak, satın almaktır. Nazmi, Trabzon’da Tofaş marka bir araba beğenmiş, sahibine yüksek bir miktar teklif etmişse de arabanın sahibi ona satışı yapmamıştır. Konuşma esnasında “Arabanın rengini gör var ya...” diyerek, alamadığı Tofaş marka arabaya karşı hala koruduğu hayranlığından bahsetmektedir

Hasan’ın ifadesine göre, bir araba modifiye edildiğinde, daha hızlı gidebilmesi için motor gücü artırılır, genişleyip arabayı hızlandırması için lastikler sporiye yapılır, yayları kesilerek yere yakın hale getirilir, bu sayede arabanın yol tutuşu sağlam olur ve hızla viraja girildiğinde araba savrulmaz; camlar filmle kaplanır, egzost sistemi değiştirilerek filtre kiti bağlanır, ışıklar değişir. Işıktaki tercih mavi ve mor ışıktır. Trabzon’da modifiye yapmak için, daha çok bordo renkli Tofaş arabalar tercih edildiğinden, mavi ışık Hasan’a göre arabayı ‘çok daha tatlı göstermekte, akşam giderken parlayan farlar, bakmayan bir insanın bile dikkatini çekip arabaya baktırmaktadır’. Modifiye işleminde jant değişimi çok önemlidir. Hasan, her Tofaş alan çocuğun rüyasının, jant taktırıp,

arabanın yaylarını kesip düşürmek olduğunu söylerken, Erhan arabanın lastiklerinden birinin ayakkabısı gibi olduğundan ve ayakkabı gibi, modifiye arabada en çok jantların dikkat çektiğinden bahsetmektedir. Kendisi araba tamircisi olan Hasan, yapılan işin sade olması gerektiğini savunmaktadır.

Hasan'ın modifiye tutkusu, kendi babasına ait olan, ancak onun ölümünden sonra satılan Murat 124'ün yeni sahibini bulup, arabasını geri almakla başlamıştır. Arabayı 2000 liraya geri alan Hasan; aracının motorunu değiştirmiş, hızını arttırmış, koltukları deri kaplama yapmış, Hollanda'dan sunroof, Amerika'dan Ford arabasının dikiz aynalarını getirtirmiş, minder kafalıklarına televizyon monitörü koymuş,- kendi ifadesine göre ilk televizyon monitörlü arabanın sahibi olmuştur-camları otomatik cam yapmış -ki camlar açıkken kapılar kapandığında, camlar kendiliğinden kapanmaktadır- motor ve diğer aksamaları yenilemiş, son olarak da 10.000 liraya Pioneer ses sistemi takmıştır. 2000 liraya alınıp 20.000 lira masraf yaparak modifiye edilen araç, onun ifadesiyle, "herkesin kıskandığı" bir arabaya dönüşmüştür. Ona göre, "Tofaş araba sürmek bir ayrıcalıktır". Hasan, Avrupa markalı araç sürmenin kolay olduğunu söylemektedir, paran varsa ya da bankadan kredi çekebiliyorsan her arabayı almak mümkündür. Hasan'a göre asıl önemli olan, eski bir arabayı "yeni ve benzersiz" kılmaktır.

Avrupa arabaya şu anda binmek kolay örnek veriyorum. Gidersin bir bankaya konuşursun araba için, banka zaten alıyor parayı, servise veriyor. Arabayı alıyorsun ayda belki bin lira ödüyorsun, belki sekiz yüz lira ödüyorsun yani şu anda önemli olan, o arabayı almak değil. Araba alırsın, arabayı istediğin her yerden alırsın çünkü bankalar sağ olsun tüm, herkese kredi veriyor. Araba ipotekli, önemli olan Tofaş'a binebilmek, Tofaş sürebilmek.

Görüşüğüm katılımcılar Hasan'ın bu görüşünü doğrulamaktadır. Onlar modifiye edilmemiş araca binmeyi reddederken, daha pahalı olmasına rağmen farklı marka araçları da tercih etmemektedirler.

Hasan'ın modifiye edilmiş Tofaş Murat 124 marka aracı



Modifiye tutkusunu örneklemek için Ali, kimsenin bir diğerini Tofaş marka bir aracı modifiye yapmak için zorlamadığını söylerken, Tofaş tutkusunun parayla ilgisinin olmadığını anlatmaktadır:

Sokakta sor, 5 yaşındaki çocuk bile büyüyünce Tofaş araba alacam diyor. Her mahallede illa ki iki üç modifiye yapılmış araç var, millet görüyor, egzostunu vs. ister istemez Tofaş arabası istiyor. Samsun'da bir arkadaşımız var, babası altına Audi A6 çaktı, çocuk babasına dedi ki 'baba ben bunu süremiyorum'. Geldi buradan bir Tofaş aldı gitti, Samsun'a. Tofaş'a bağlılık parayla ilgili değil.

Erhan modifiye tutkusunu özetlerken, Tofaş'a değil, Avrupa arabaya bile binse onu modifiye edeceğini söylemiştir. Orçun modifiye edilmemiş, onun ifadesiyle "düz bir arabaya binmektense, yürüme gideceğini" eklemiştir. Erhan Tofaş arabalara yönelik ilgisini anlatırken:

Annem, trilyonluk adam olsan yine Tofaş mı dedi. Trilyonluk da olsam yine Tofaş dedim, ben kimseyi rahatsız etmiyorum, 50 yaşına gelsem de gene onu süreceğim. O zaman tamam gözümde gözlük olacak ama bu paradan bağımsız, alakası yok bizim benimsediğimiz zevk, mutluluk,

heyecan” ifadeleriyle modifiye Tofaş’a olan bağlılığını söze dökmüştür.²

Modifiye Tofaş arabaya binerek arabalarını farklılaştıran sürücülerin, araba sürüşleri de farklıdır. Araba, görüşülen katılımcılar için bir yerden bir yere götürme aracından ziyade, hız, tehlikeli sürüş heyecanı demektir. Hasan, modifiyeli aracıyla nasıl gittiğine, neler yaptığı sorusuna dair soruyu şöyle yanıtlamıştır:

Drift atarız yani drift atmak arabayı olduğu yerde döndürmektir; arabanın kafasını sabitlemek, kavşağı arabayı yan yatırarak döneriz. Emniyet şeridinden sağ şeride geçmek, egzost bağirtmak arabayla yaptıklarımızdan. Bilinçli olarak gaza basarsan egzost bağırır. Beş vites araba, dışarıdan gören der ki 15 vites, debriyaj gaz, debriyaj gaz, ya da yarım debriyaj başlarsın sonra başlar egzost ötmeye.

Hasan, sinyal lambasını zaten kimsenin kullanmadığını belirtmiş, acil iş varsa dörtlülerin yakıldığını, modifiye edilirken arabanın ön kısmına zaten sinyal lambası takılmadığını ve sinyallerin park lambalarına bağlanarak direkt yandığını sözlerine eklemiştir. Nazmi, sis farlarını bile park lambalarına bağlamıştır; park lambası yandığı zaman sis ve sinyal lambalarının hepsi bir arada yanmaktadır. Modifiye Tofaş araç sürücülerinin trafik kurallarını ihlal etmeleri ile kendi yere yakınlaştırılmış arabalarını bozuk yollarda sürerken çok fazla dikkat göstermeleri arasında, ilk bakışta bir zıtlık varmış gibi gözükmektedir. Ancak trafik kuralı ihlali bu sürücülerin alameti fârikalarıdır. Onlar Gürkan’ın deyimiyle “arabanın huyunu suyunu öğrenerek, arabalarıyla konuşarak” yaşamaktadırlar.

² Erhan’ın parayla ilgisinin olmadığını söylediği Tofaş marka araçlar, gözlemediğime göre modifiye söz konusu olduğunda salt zevkten değil ucuzluğundan ötürü de tercih edilmektedir. Buradaki “parayla ilgili değil” vurgusunun modifiyeye olan tutku ile bağlantılı olduğunun gözden kaçırılmaması gerekir.

Arabaların modifiyesinde en önemli amaç, onun hızını arttırmaktır. Katılımcılardan Hasan, arabasının motorunu güçlendirirken; “bu Volkswagen ile, Audi ile yarışır “diyerek modifiye etmekte ve modifiye sonrasında gerçekten arabasını bu araçlarla yarıştırmaktadır. Orçun, Doğan arabasını Porche ile yarışırma hususunda “Biliyorum geçemeyecek ama” diyerek çekincesini belirtirken yine de arabası dolayısıyla gücü deneyimlemenin hazzından bahsetmektedir. Sayar’ın da (2007:12) belirttiği gibi, yeni kamusal alan olan yollarda pedallarla oynayan, direksiyon çeviren kişi bir arınma yaşar. Araba sürmek gerektirdiği yoğunlaşmayla bizi hayatın dertlerinden ve içe bakıştan kurtarır. Arabasının başındaki insan, arabaların geçtiği anonim dünyada, özlemini çektiği sorumluluk ve güç duygusuna kavuşur. Tutkulu bir eylem olarak modifiye Tofaş araç kullanma, katılımcıların tüm enerjilerini verdikleri ve sonuçlarından haz duydukları bir eylem olarak görülmelidir. Hazların paha biçilmez olduğu ve küçümsenmeyeceği gerçeği de, postmodern dönemin bir olgusu olarak karşımıza çıkar.

Tüketim Toplumu ve Altkültür Üyeliği

Modifiye Tofaş gençlerinin arabaları dolayısıyla toplumsal hayatta kapladıkları alan, onları dolaysız biçimde tüketim toplumunun bir üyesi kılar. Gençlik altkültürlerinin önemli özelliklerinden birisi, kesinlikle tüketim ile olan ilişkileridir. Bu kültürlerin, “kendilerine ait tüketim gelenekleri vardır” (Hebdige 97). Modifiye Tofaş araç kullanan gençler, modifiye araç kullanmayan “ana akım sürücülerden” farklılaşabilmek için, araba parçalarına çok fazla para harcamakta, 3000 liraya alınan arabaya 20000 lira masraf yapabilmektedirler. Çünkü baskın kültüre alternatif geliştirmek, kendi içlerinde protesto dili kullanarak farklılaşma çabasında görsellik önemli bir yer tutmakta, farklılığı sağlamak için başvurulan brikolaj, yani ayrı parçalardan yeni bir biçim yaratma (Hebdige 97) çabası diğer gençlik altkültürleri gibi modifiye Tofaş gençlerinin de başvurdukları bir yol olmaktadır. Bir araç modifiye edilmek istendiği zaman, o kişinin parasına

ve zevkine göre pek çok değişim yapılabilir. Her ne kadar bu kültürü tanımayanlar modifiye araçları “it kopuk arabası” olarak değerlendirse de gerçekte hiçbir modifiye araç motor, egzost, lamba vs. açısından birbirinin aynısı olmamaktadır. Bu da bize, bu gençlerin kapitalizm döngüsü içinde kendilerine bir manevra alanı açma konusundaki arzularını gösterir. Hayatlarını değiştiremeyen, farklılığı eğitim, iş/kariyer alanında sağlayamayıp, gelirini arttıramayan, mahallesine hapsolan genç, arabasını değiştirerek bir ayırım yaratır. Tüketimin araba parçalarına yöneldiği altkültür örneği olan modifiye Tofaş gençleri, kazandıkları her parayı, araçlarında yapacakları değişikliğe harcamaktadırlar. Orçun haftalık 100 lira aldıysa, tamamını araba modifiyesine yatırdığını, bazen arabaya 10 liralık yakıt koyduğunu, gerekirse arabaya yakıt bile koymadan modifiyesine devam ettiğini belirtirken bu olguyu doğrulamaktadır. Erhan ise “arabayı sürmek değil bakmak bile yetiyor, sürmen değil, içine binmen değil, bakman yeter” diyerek modifiye tutkusunun boyutlarını gözler önüne sermektedir. Bir otomobili eline para geçtikçe modifiye ettirebilme, kişiyi devamlı bir tüketim sarmalı içinde tutar. Hatta Orçun, taktığı bir parçadan sıkıldığında diğer hafta başka bir parça taktığını, mutlaka arabasında her ay değişiklik yaptığını söylemektedir. Hayatlarında çok bir değişim gerçekleşmeyen modifiye tutkunları, araba parçalarını değiştirdikçe hayatın ritminin değiştii hissine kapılmakta ve Orçun’un deyimiyle “bu onlara yaşama sevinci vermektedir”.

Bocock, statü gruplarının farklı bir yaşam tarzı, yeme, içme, giyinme gibi tüketim üzerinden kendini tanımladıklarını, başkalarıyla aralarına sınır çizdiklerini ve kendilerini ayırarak toplumsal ve kültürel saygınlıklarını korumaya çalıştıklarını söyler (16). Avustralya’da Harley Davidson kullanımını inceleyen Schrembi (2008), yıllık toplantı ve bu motor kullanımına ait çeşitli geleneklerin, sosyal etkileşimin ürün değerinin ötesinde olduğunu ve postmodern tüketicinin, obje tüketiminden ziyade özel nesnelerin sağladığı sosyal bağ ve kimlikle ilgilendiğini söylemektedir. Modern tüketim statü ile yakından ilişkili iken, postmodern dönemde tüketim kişinin statüsü ile birebir ilişkili olma halinden uzaklaşmıştır. Arabaları ya da nesnelere iletişim aracı

olarak gören modifiye Tofaş kullanıcısı gençler, arabalarının kimsenin arabasına benzememesinden duydukları övünçle postmodern tüketiciyi örnekler, arabalarında yaptıkları değişikliklerle kimliklerini yansıttılar. Hasan'ın ifadesine göre, tüm modifiye Tofaş araba kullanıcıları "Benim arabam daha güzel, benim arabam daha hızlı" iddiasına sahiptir ve ona göre herkes istediği gibi araba yapamamaktadır. Bu, parasal zorluklardan ziyade zevkle de ilişkilidir ona göre:

Tabi her araba farklıdır. Örnek veriyorum; kimisi çingene gibi iş yapıyor, geliyor yanımıza, abi diyor arabam nasıl oldu? Şunu yapmana gerek yoktu, bunu yapmana gerek yoktu diyoruz. Bir hafta sonra geliyor yanımıza, şu arabamı sen toplar mısın? Bir günde arabasını topluyorum. Abi diyor, ben bunları yaptım ama gerçekten salaklık yaptım diyor. Bizde de aksesuar konusunda şu vardır: Arabanın sadeliği hoşumuza gider. Her şeyin sadesi hoşumuza gider.

Bir arabanın herkesinkinden farklı özelliklere sahip olabilmesi için, onun sürekli yenilenmesi gerekir. Serdar da bazen sıkılarak, arabanın daha önce değiştirdiği parçalarını çıkarıp yeni parçalar eklediğini söylemektedir. Bu durum bitimsiz bir araba parçası tüketimini beraberinde getirir. Kendi aralarında bir cemaat oluşturan Tofaş kullanıcıları, arabaya olan tutkularını besleyebilmek için evlerinde bu parçaları bulundurmaktadır. Hasan'ın terası, Furkan'ın yatağının altı, Enes'in evinin bir balkonu tamamen Tofaş malzemesi ile doludur ve Enes eşine "Buna sen dâhil dokunamazsın, bir parça kaybolursa sana sorarım, bu benim dünyam" tehdidini savurarak, ailesi ile tutkusunu ayırmıştır.

Kendine özgü altkültürel bileşimlerde bir araya getirilen uygun nesnelere, "grup yaşamının çeşitli yönlerini yansıtmak ve dışa vurmak için oluşturulmuşlardır. Seçilen nesnelere, orijinal ya da uyarlanmış biçimleri içerisinde, altkültürün temel ilgi alanları, etkinlikleri, grup yapısı ve kolektif özalgılamasıyla benzerdir. Bunlar altkültür üyelerinin, korunan ve yansıtılan temel değerlerini görebilecekleri nesnelere (Hall 1976 akt. Hebdige 114). Modifiye Tofaş araç sahiplerinin de gruplar olarak korudukları ve gözettikleri temel değerler incelendiğinde, araba

modifikasyonunda tercih edilen araba rengi, konulan süs, takılan jant, egzost, motor, cam filmi gibi ayrıntıların kimi zaman şehirden şehre farklılık gösterdiği görülmektedir. Nazmi'nin ifadesine göre Trabzon'da en çok, bordo Tofaş'lar modifiye etmek için uygun araçlar olarak görülmektedir. Bunda arabaya mavi renk de katarak Trabzonspor'un renkleriyle arabalarını boyama arzusu ön plana çıkmaktadır. Modifiye araç sahipleri, genellikle "Apaçi" olarak değerlendirilip küçümserirken, Trabzon'da görüşülen modifiye araç sahibi gençler, kendilerini farklı değerlendirmektedirler. Arabaya beş kişi oturup, müziği sonuna kadar açarak, kızlara laf atan, arabalarını farklı çıkartmalarla süsleyen gençleri kendileri "Apaçi onlar" deyip küçümsemiş ve aralarında bir farklılık yaratma çabası içine girmişlerdir. Aynı ifadeleri, "Apaçi" olarak adlandırılan gençlerde gözlemleyen Yaman (2013), görüştüğü hemen hemen hiçbir gencin kendine Apaçi olmayı yakıştırmadığını gözlemlemiştir. Apaçılık bir temsil biçimi olarak olumsuz anlama sahip olduğundan, kimse kendini o topluluğa ait tanımlamak istemektedir. Ayrıca araştırılan ve araştıran ikiliğinin kurulduğu ve bu ikiliğin başından itibaren dengesizliği barındırdığı bir ortamda, kişiler kendilerini apaçık olumsuz olanla özdeşleştirmek istemeyeceklerdir.

Küresel kapitalizmin yaşam felsefesi olarak doğan yeni bireycilik, benliğin sürekli keşfi, değişim karşısında büyülenme, olaylara dair kısa vadeli düşünme biçimi, hız ve dinamizm üzerine yapılan vurgu (Elliot ve Lemert 9) ile şekillenir. Modifiye Tofaş araç kullanan gençler, kendi kısıtlı tüketim olanaklarına rağmen yeni bireyciliğin bu özelliklerini örneklerler. Benliklerini sürekli değişiklik yaptıkları arabaları aracılığı ile tatmin etme, süreksiz işleri nedeniyle hayata dair çok yönlü bir planlama yapamama, arabalarının hızını yükselterek kendi arabalarından daha iyi model bir araba ile yarışmak ya da kendi başlarına hız denemeleri yapmak suretiyle dinamizm isteği, onları kapitalist döngünün aktif üyesi kılar. Tüketim onaylanan bir davranış biçimi olduğu zaman, kadınların ve erkeklerin tüketimleri karşılaştırılarak modifiye yapan erkekler tüketim döngüsündeki yeri meşrulaştırılmaktadır. Enes şöyle demektedir:

Kadınlar nasıl kuaföre gidiyor canları her sıkıldığında ya da evden çıkmadan önce gözlerini boyuyor, bizimki de öyle.

Sosyalleşme Mekânları, Karşı Cinsle İlişkiler

Modifiye Tofaş kullanan gençler, boş zaman buldukları her an bir araya gelerek, birlikte etkinlik yapmaktadır. Erkekliğin homososyal erkek gruplarında öğrenilip, öğretilip revize edildiği bilgisi ışığında (Sancar 260), modifiye Tofaş araç kullanan erkeklerin bir araya gelmesi şartı bulunmamaktadır. Homososyal mekânlar, kadınların giremediği kahvehane, pavyon, meyhane gibi mekânlardır. Modifiye Tofaş gençleri de kadınların çok az uğradıkları “sanayi”de buluşmaktadırlar. Eğer sanayi dışında bir araya geleceklerse, mahallelerinde ya da Maçka yolundaki piknik alanlarında toplanıp sohbet etmektedirler. “Bir araya geldiğinizde neler konuşursunuz” sorusuna tüm katılımcılar ‘arabalardan’ yanıtını vermiştir. Bu sohbetlerin birini örnekleyen Orçun, “Değirmendere semtinde bir arabanın olduğunu ve cezasından dolayı garaja çekildiğini ve arabanın çok iyi modifiye olacağından bahsettiklerini” söylerken, Nazmi “Trabzon’da herkes biliyor onu, oradan geçerken bakmadan geçmem” diyerek sohbetlerinin bu minvalde ilerlediğini söylemiştir.

Görüştüğüm modifiye Tofaş ile uğraşan gençler, arabalarına bu denli tutkuyla bağlanmışken kadınlarla nasıl iletişim kurduklarını sorduğumda, onlara arabalar kadar ilgi göstermediklerini söylemişlerdir. Orçun’un kız arkadaşı, ilişkileri sonlanmadan önce ona “Arabayı sevdiğin kadar beni sevseydin, aya çıkardık” demiştir. Hasan, önce arabasının, sonra eşinin tutku olarak önde gittiğini söylemiştir. Evli olan Emre de, ailesi ile arabaları ayırırken:

Aile ve araba ikisi arasında bağlantı ayrı. Bu kişisel bir şey. Eşim bana bütün gün arabanla uğraşacağına bizimle olsana, dedi. Olabilir ama ben bi yerde psikolojik. Sabah saat 8 de 9 da işe gidiyoruz, hepimiz ailemize destek olmak onlara bakmak için çalışıyoruz. Binlerce insanla münakaşada para

kazanıyorsak senin yerin ayrı, çocuğun yeri ayrı, benim kendi yerim ayrı. Bu psikolojiyi atamıycam. Sen bana güzel sözler bile söylesen ben rahatlamıycam, onu atmış değilim.

diyerek aile yaşantısından ziyade arabalarının onun psikolojisini düzelttiğini söylemiştir. Tofaş arabaların modifiye edilişi, bununla uğraşanlar için ağır yaşam koşullarında yaşamın sıkıntılarını atmaya yarayan bir işlevedir. “Tofaş’la uğraşıp eve geldiğinizde kendinizi nasıl hissediyorsunuz?” sorusunu yanıtlayan Emre:

Kanat açmış bir melek gibi, eşim ne isterse onu yapabilirim, ne isterse alsın. Bir bayan eve girişte eşinin yüzünden, sinirli mi, mutlu mu, mutsuz mu, bir bakışta anlar. Sen şimdi melek gibi girdiğin zaman, o bayan ne isterse alabilir. Sana dokunsa da sen yine gidecen Tofaş modifiyene. Diyelim ki evde sıkıntı var ya da işte, arabayı sürmeyecek bile olsan çıkıyorsun.

Eve ekmek parası getiren rolüyle kendisinin değer verdiği hazları net bir şekilde ayıran Emre, ataerkil toplumun tüm kabullerini yansıtarak, kendini ailesini geçindiren bir erkek olarak konumlamakta, rahatlama biçimi olarak modifiye Tofaş kullanımını hak kabul etmektedir. Emre gibi görüşülen diğer katılımcılar da, ruh halleri iyiyken ya da kötüyken de modifiye Tofaş’a binmeyi tek rahatlama biçimi olarak görmektedir.

Schouten ve McAlexander, HarleyDavidson kullanıcıları üzerine yaptıkları etnografik çalışmada, Harley Davidson kullanımını dini bir ritüele benzetmişlerdir. Araştırmacılar, bir yönetici evine arabasıyla değil de Harley Davidson ile geldiğinde, çocuklarının onu sevinçle karşıladığını, çünkü bu şekildeki döndüğü zaman iyi bir ruh halinde olduğunun anlaşıldığı şeklinde sözlerini aktarmışlardır. Harley Davidson motor kullananların motorlarına yaptıkları bakımı, motorun temizliğine gösterilen özeni, her yol koşulunda yaşanan sürme deneyimini şamanik bir deneyime benzeterek, büyümlü bir ritüel olarak değerlendirmişlerdir (Schouten ve McAlexander 50). Hasan, temiz modifiye araç kullanma tutkusu nedeniyle gece saat üçte araba temizlediğini söylerken, Emre de kendisini en mutlu hissettiği zamanların arabasını temizlediği zamanlar

olduğundan bahsetmiştir. Nazmi, arabasını benzer bir özenle temizlemektedir, hatta bir gün arkadaşları onu kar yağdığı esnada araba temizlerken görmüşler, bir yandan kar yağarken, diğer yanda Nazmi arabayı temizlemektedir. Modifiye Tofaş kullanan erkekler, sohbetleri, araba temizlemeleri ile kadınlardan ayrı bir dünyanın kodlarını paylaşırlar. Harley Davidson kullanıcıları da modifiye Tofaş kullanıcıları gibi birbirlerini kardeş olarak görmekte, topluluk aynı inanç, amaç ve deneyimi paylaştıkları (Schouten ve McAlexander 51) için bu onları, kadınlardan ve diğer erkeklerden ayırmaktadır. Nazmi, sevgili yerine arabaları tercih etmektedir. Nazmi kardeşi nedeniyle sattığı Tofaş arabasının yerine yenisini koyamamanın acısını, tıpkı bir aşk ayrılığı acısı gibi yaşamaktadır.

Ben arabama daha doyamadım. Gittim Doğan'a, adam satmadı, arabaya alışmıştık, gittik Clio aldık. Boşluk oldu arabasız kalınca. Kardeşim dedi ki, bordo bir Doğan gördüm alalım dedi, ben yok dedim, sonra arabayı gördüm ki adama dedim sat bana, adam satmam dedi. Adam satmadı. Ama gene gidip alacam. Biraderle kafa kafaya verip alcaz yani.

Kadınlara vakit geçirmektense arabalarıyla ilgilenen gençlere nasıl kızlardan hoşlandıklarını sorduğumda, Orçun, ahlaklı, gittiği ortamda onu taşıyabilen, oturmasını kalkmasını bilen, olgun düşünen bir kızla birlikte olmak istediğini söylemiştir. Benim şaşırtıcı bulduğum bir olgu, muhafazakârlığı ile bilinen Trabzon'da kızların yozlaşmış olduğu söylemidir. Orçun "Trabzon da piyasa çok kötü evlenilecek kız bulmak çok zor. Piyasa o kadar kötü ki, normal afedersin namuslu bir kız bulmak zordur" derken kadınlar hakkındaki görüşlerini yansıtır. Orçun, kendi ifadesiyle "bozulmuş Trabzon piyasasının" içinde yer almaktan kaçınmamakta, ancak bu "piyasadan" biriyle evlenmeyi istememektedir. Hasan bu durumu köyden şehre göçle açıklamakta, kızların şehirde televizyon özentisiyle açılıp saçıldığını belirtmektedir. Erhan, eskiden annelerin kızlarını daha iyi denetlediğini ve gece dışarıda kalmalarına izin vermediğini şimdi kızların annelerine söyledikleri yalanlarla isterse geceyi onunla geçirebileceğini söylemiştir. Orçun, bu konudaki

düşüncelerini “benim on tane kız arkadaşım varsa onuyla da evlenilmez” diyerek açıklama getirmiştir.

Modifiye Tofaş araba kullanıcılarının kadınlarla ilgili söyledikleri, ataerkil erkek söylemi ile bire bir örtüşür. Onlar kadınlardan, tamamen kadınlık rolleri olan özel alan işlerini; evin, çocuğun ve yaşlının bakımının, yeme içme düzeninin sağlanmasını, akraba ilişkilerinin düzenlenmesini talep ederlerken kendilerini, evin dışında oluşturdukları kamusal alanda konumlandırmaktadırlar. Katılımcıların örneğinde bu erkekler, özel alandan kendilerini itina ile ayrı tutup, tüm zevk ve kederlerini kamusal alanda icra etmektedirler. Bu nedenle, evlenecek ve eğlenilecek kadın ayırımında kendilerini ‘beğenen’ konumunda tutmaları, kendi düşünce bağlamları içinde anlaşılabilir. Kadınları tanımak için çok fazla çaba sarf etmeyen katılımcılar, doğal olarak kadınlarla iletişim kurmakta zorlanmakta, araba sohbeti yaptıkları arkadaşlarını daha ilgi çekici bulmaktadırlar. Sayar, arabaların yeni şehvet nesnelere olduğunu, erkek araba sahiplerinin güç ve macera tutkularını makinelerine yansıttıklarını ve bu makineleri cinsel boşalım nesnesine dönüştürdüklerini söyler. Bu süreçte yollar, adeta, hayal kırıklığına uğramış egoların geçit resminin yapıldığı mekânlardır (211-12). Hızlı araba kullanmayı, arabalarını sürekli değiştirmeyi hedefleyen bir yaşam biçimini kurmak, hayal kırıklıklarının üstesinden gelmeyi sağlarken, güne başlama heyecanı vermekte ve bıktırıcı iş döngüsünü katlanılır kılmaktadır.

Sonuç

Modernin yitip, yerine konanın postmodern olarak adlandırıldığı dönemde en önemli kimlik belirleyici olgu, tüketimdir. Tüketim toplumu, grupları belirleyip her gruba ait farklı seçenekler sunarak bireyleri bitimsiz sarmalının içine alır. Zorlayıcı olmayıp, aksine gönüllü kabileler aracılığı ile tüketim toplumunu oluşturan kişiler kimliklerini ifade etmek için tüketim malzemelerine başvururlar. Tofaş arabaları modifiye ederek kullanan gençler de, modifiye etme süreçlerinde erkeklerarası kurdukları cemaat ilişkisinde

belli kriterler çerçevesinde birliktelik yaşarlar. Bu birlikteliğin ilk koşulu, Modifiye Tofaş araçları sevmek ve bir aracı değiştirmek için gerçek ya da hayali bir arzu duymaktır.

Gerçekleştirilen araştırmada da görüldüğü gibi, kapitalist toplumsal hayatın gerektirdiği eğitim, iş, gelir dolayısıyla kendilerine manevra açamayan/açmayan genç erkekler, arabalarının parçalarını sıklıkla değiştirerek, bu değişimi sergileyerek fark yaratma peşindedir. Bireyselliği yaşayabilmek ve farklılaşmak her altkültür grubunda farklı şekillerde ve farklı ürün tüketimleri aracılığıyla tezahür ettiği için, modifiye Tofaş altkültürü saydığım gençler arasında en önemli davranış kalıbı, daha önce el değmemiş/modifiye yapılmamış bir aracı kendi zevki, bütçesi çerçevesinde değiştirmek ve bunun için çalışmaktır. Günümüzde artık tüketim dışı bir aktivite ile grup kimliğini kurmak imkanı kalmadığından bu gençler değişimi/yenilenmeyi tanınmış markalı giysiler, saç kesimi gibi ayırt edici vasıflar nedeniyle değil arabalarına taktıkları parçalar aracılığı ile yaşamaktadır. Hayatlarının geçtiği mahalleler içinde de kendi gruplarını oluşturan bu gençler, büyümeleri esnasında bu kültürün içine çekilmişlerdir. Daha başka bir hayatı düşlemek ve bu hayat için mücadele etmek belli bir iç motivasyonu ve çabayı gerektirir. Oysa araba parçası üzerinden yaşanan değişim dışsal bir motivasyondur. Arabaları dolayısıyla gençlerin kurdukları birliktelikler, onları aynı amaç etrafında kilitlenmekte ve gündelik dünyalarının yanı sıra hayal etmeyi başarabildikleri yeni bir dünyanın kapısını açmaktadır. Genel geçer başarı ölçütlerinin dışında kalan bu gençler bir araya gelerek güçlenmekte, parasızlıklarını, kız arkadaşlarının olmayışını, hayatlarının tek düzeliklerini geçici olarak unutmaktadır.

Bir araya geldikleri zaman gençlerin konuşmalarının odak noktasını arabalar oluşturmuş gibi görünüyorsa da araştırmada araba modifiye ederken dahi gençlerin “şehir milliyetçiliği” yaptıkları görülmüştür. Arabalarını bordo, ışıklandırma için mavi rengi seçen bu gençler, Trabzonspor’a göndermede bulunurlarken, en iyi modifiye arabanın Trabzon’da yapıldığını iddia etmektedirler. Her şehir sakininin şehrine ilişkin az çok duyduğu gurur, Trabzon’da modifiye ile uğraşan

gençler için inanç düzeyinde sorgulanmaz bir tavırla yaşanmaktadır. Görüşmelerde milliyetçi olduklarını ifade eden bu gençler, aile, Türklük ve Trabzon şehri ekseninde erkekliklerini yaşarken, modifiye araçlar ile kimliklerini kurmaktadır.

Bir arabayı modifiye etmek bu gençler için yaşama sevincinin bir diğer adıdır. Elde ettikleri tüm parayı, çalışmaktan geri kalan tüm boş zamanlarını ellerindeki ya da hayallerindeki arabaları modifiye etmeye ayıran, bu konuda sohbet eden, sosyal medya yoluyla haberleşen gençler var olmanın, fark edilmenin herkesten ayrı yollarını aramaktadır. Ancak bu gençlerin fark edilme oyunu onay gören, desteklenen bir yol değildir. Belki de bu bile onlar için heyecan vermekte ilgili gençler bu şekilde bir altkültür kümesi haline gelmektedirler. Çağımız benliklerin ifade edilmesi yani ben çağı olduğundan modifiye Tofaş araç sahipleri de kendilerini ifade ediş sürecinde saygıyı hak ederler. Küçümsemek ya da hoş görmek modifiye süreçlerindeki benliğin sunumunu anlamamak demektir.

Kaynakça :

- Arıcan, Tunca “Türkçe Hip-Hop Sahnesindeki Bıçkın Delikanlılar” *Kırkbudak*. 1, 4 (2005).
- Bauman, Zygmund *Bireyselleşmiş Toplum*. (Çev.). Y. Alogan. İstanbul: Ayrıntı Yayınları 2001.
- Benneth, A. “Subcultures or Neo-Tribes? Rethinking the Relationship between Youth, Style and Musical Taste” *Sociology* 33,3 (1999): 599-617.
- Bocock, Robert *Tüketim*, Çev., İrem Kutluk, 2. Baskı, Ankara: Dost 2005.
- Can Yücel ve Bülent Kara “İnternet Kafeye Devam Etme Alışkanlığı Bulunan Bireylerin Bir Alt kültür Grubu Olarak İncelenmesi: Niğde Örneği” *Sosyoloji Araştırmaları Dergisi*. 2 (2010):38-66.

Doğan İsmail “Bir Alt kültür Örneği Olarak Ankara Yüksel Caddesi Gençliği” *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Dergisi*. 26 (1993):1107-129.

Elliot, Anthony Lemert, Charles *Yeni Bireycilik/ Küreselleşmenin Duygusal Bedelleri*. (Çev. Başak Kıcıır) İstanbul: Sel 2011.

Ertan Cihan “Kültürel Bir İfade Aracı Olarak Dövme ve Farklı Toplumsal Bağlamlardaki Görünümleri” *VII. Uluslararası Sosyoloji Kongresi*. 02-05 Ekim Muğla (2013):189-199.

Fisher Claude “A Subculture Theory of Urbanism” *American Journal of Sociology*. 80, 6 (1975):1319–1341.

Güven Ercan Z. “İstanbul Müzik Altkültürleri Bağlamında Hipsterlar ve Yeni Toplumsallıklar” *VII. Uluslararası Sosyoloji Kongresi* 02-05 Ekim Muğla (2013): 181-189.

Hall, Stuart Ve Tony Jefferson *Resistance Through Rituals: Youth Subculture in Post-War Britain*. (ed) London:Routledge. (1993).

Hebdige, Dick *Altkültür: Tarzın Anlamı*, (Çev) S. Nişancı, İstanbul: Babil, 2004.

<http://markalartarihi.blogcu.com/tofas-in-kurulus-hikayesi-tarihcesi/8128515> erişim tarihi 15 Temmuz 2014.

<http://www.habervitrini.com/ekonomi/tofasin--kus-serisi-tarih-oldu-32645/> erişim tarihi 15 Temmuz 2014.

Jenks, Chris *Altkültür: Toplumsalın Parçalanışı* (çev. Nihal Demirkol), İstanbul: Ayrıntı 2007.

Jensen Sune Q. “Subculture, Ethnicity and the Politics of (Post) modernity” *Paper for Scandinavian Youth and Marginalization Network Meeting* Copenhagen 1st and 2nd December 2011. http://vbn.aau.dk/files/57815526/Sune_Qvotrup_Subculture_ethnicity_and_the_politics_of_post_modernity.pdf erişim tarihi 16.06.2014.

- Kellner Douglas “Popüler Kültür ve Postmodern Kimliklerin İnşası”, Çev: Gülcan Seçkin, *Doğu Batı* 15 (2001):195-226.
- McRobbie Angela “Settling Accounts with Subcultures: A Feminist Critique” *Screen Education*, 39 Spring, (1980):39-49.
- Ongur Hakan Ö.ve Tevfik O. Develi “Bir Altkültür Olarak Türkiye’de Rock Müzik ve Toplumsal Muhalefet İlişkisi” *VII. Uluslararası Sosyoloji Kongresi*. 02-05 Ekim Muğla (2013): 155-180.
- Sancar, Serpil *Erkeklik İmkansız İktidar: Ailede, Piyasada ve Sokakta Erkekler*. İstanbul:Metis 2009.
- Sayar, Kemal *Yavaşla: Bu Hayattan Bir Defa Gececeksin*. İstanbul:Timaş 2007.
- Schembri, Sharon “The paradox of a Legend: A Visual Ethnography of Harley-Davidson in Australia” *Journal of Management and Organization*. 14.4 , September, (2008):386-398.
- Schouten John W. ve James Mc Alexander “Subcultures of Consumption: An Ethnography of the New Bikers” *Journal of Consumer Research*. 22(June) (1995): 43-61.
- Synder Gregory J. “The City and the Subculture Career:Professional Street skateboarding in LA” *Ethnography*, 13(3) (2011):306–329.
- Tıgılı, Özge *Subculture formation of working class youth in Turkey: A Field Research on the Case of 'Apaches' in Turkey*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü / Medya ve Kültürel Çalışmalar Anabilim Dalı 2012.
- Van Zoonen, Liesbeth *Medyaya Feminist Yaklaşımlar. Medya Kültür Siyaset* (çev ve der S. İrvan) Ankara:Ark Yayınları (1997): 301-336.
- Yaman, Ömer Miraç *Apaçi Gençlik:Gençlerin Toplumsal Davranış ve Yönelimleri*. İstanbul:Açılım Kitap 2013.
- Yücel Hakan Ve Demet Lüküslü *2000’li Yılları Gençlik Üzerinden Okumak: 2000’li Yıllar Türkiye’sinde Genç Olmak*, Ankara:Efil Yayınları 2013.

Görüşme Yapılan Katılımcılar

Hasan 28 yaşında, ilkokul mezunu, kendi tamirhanesinde araba tamircisi, evli.

Nazmi, 26 yaşında, ilkokul mezunu, elektrik ustası, bekâr.

Enes, 24 yaşında, ortaokul mezunu, tezgâhtar, bekâr.

Orçun, 23 yaşında, ortaokul mezunu, kuaförde çalışıyor, bekâr.

Selami 25 yaşında, ortaokul mezunu, güvenlik görevlisi, bekâr.

Emre, 25 yaşında, ortaokul mezunu, kendi işyerinde çalışıyor, evli ve bir çocuğu var.

Ali, 26 yaşında, ortaokul mezunu, babasının yanında çalışıyor, bekâr.

Gürkan, 22 yaşında, ortaokul mezunu işsiz, bekâr.

Erhan, 27 yaşında, ilkokul mezunu, elektrikçide çalışıyor, bekâr.

Ahmet, 23 yaşında, ortaokul mezunu, işsiz, bekâr.

Kemal, 27 yaşında, ortaokul mezunu tezgâhtar, evli.

Veysel, 25 yaşında, ortaokul mezunu, işsiz, bekâr.