



Linnéuniversitetet

Kurs: 2SD300

Kandidatuppsats

Vårterminen 2013

# REBEL BY BIRTH, BIKER BY CHOICE

- Fyra motorcykelförare berättelser om bakomliggande drivkrafter ur ett socialpsykologiskt perspektiv



**"En biker är en man som vänt sig till en maskin för att finna sig själv. Han finner en mening med livet genom sin motorcykel." Daniel R Wolf**

**"Four wheels move the body, two wheels move the soul" Jerry Smith**

**Författare:**  
Göran Hult

**Handledare:**  
Zeth Ståhl

**Examinator:**  
Anders Lundberg

## ABSTRAKT

Arbetets art:	Socialpsykologi, kandidatuppsats
Sidantal:	30 s.
Titel:	Rebel by birth, biker by choice – fyra motorcykelförarens berättelser om bakomliggande drivkrafter ur ett socialpsykologiskt perspektiv.
Författare:	Göran Hult
Handledare:	Zeth Ståhl
Examinator:	Anders Lundberg
Datum:	2013-06-03
Sammanfattning:	<p>Uppsatsen bygger på fyra motorcykelförarens berättelser om bakomliggande drivkrafter utifrån ett socialpsykologiskt perspektiv. Studiens metodologi är kvalitativ med narrativ ansats. Intervjuerna hade närmast en avslappnad samtalskaraktär för att deltagarna skulle få utrymme att berätta om sina föreställningar och upplevelser. Studien tar avstamp i den symboliska interaktionismen som teoretisk utgångspunkt, i vilken människan betraktas som en tolkande, interaktiv och meningsskapande varelse. Syftet med studien har varit att beskriva och förstå vilka drivkrafter som fått intervjuade personer att köra motorcykel, samt därtill undersöka MC-kulturen. Resultatet av denna studie visar att de främsta drivkrafterna är friheten och interaktionen i gemenskapen. Det finnas även olika kulturer inom MC-kulturen beroende vilken motorcykelmodell som framförs.</p>
Nyckelord:	Motorcykel, Artefakt, Symbolisk interaktionism, Körglädje, Broderskap, MC-kultur.

# Tack!

Det är flera jag vill tacka som på olika sätt bidragit till förverkligandet av denna uppsats. Först och främst ber jag att få rikta ett stort tack till min handledare Zeth Ståhl för ett bra samarbete och stöd genom hela uppsatsarbetet. Det har varit värdefullt med alla tips och förslag under resans gång. Jag vill också passa på och tacka Jonas Stjernqvist, som agerat värdefullt bollplank. Även mina kurskamrater för värdefull support. Sist men inte minst vill jag tacka mina vänner för allt stöd - ni vet vilka ni är.

## Förord

Jag har själv kört motorcykel till och från genom åren men alltid känt mig välkommen när jag själv velat. Det är en skön känsla att få vara med i det sociala när jag själv vill, kan och orkar. Det har aldrig funnits tjat eller press, inte heller känslan av att tvunget "passa in" i gemenskapen på något sätt. Dörren har alltid varit öppen och det är en av få gånger i livet jag känt mig hemma. Jag har alltid känt mig verkligt hemma på en motorcykel även om det började med moped en gång i tiden. Att umgås med grabbarna och köra runt hela stan, där det största bekymret var hos vem vi skulle dricka mera kaffe. Det är fortfarande ett bekymmer ibland men jag njuter lika mycket eller mera av att köra motorcykel. Att vakna upp en solig, varm, morgon utan att behöva jobba eller göra något annat. Där dagen och till och med veckan, är helt ledig. Att vakna med ett leende för att du vet att pärlan står där ute och väntar på dig. Att dricka en kopp kaffe och äta lite frukost och sen bara köra precis vart du vill. Antingen köra tillsammans med några goda vänner eller själv och träffas någonstans. Att få veta att vägen är din och världen ligger för dina fötter, att få njuta totalt av känslan att köra iväg med ett underbart ljud från motorn. Sedan att få dela upplevelsen och njuta, i interaktion med andra som vet precis hur fantastiskt det är. Jag har ofta funderat på om det går att sätta ord på upplevelsen att köra och göra den rättvisa men det är tveksamt. Inte ens den vackraste dikten i världen kan rättvist återge den starka känslan av lycka och liv som forsar genom kroppen. Hjärtat slår, tankarna faller på plats och alla problem eller måsten du hade innan, känns plötsligt mindre och oviktiga. Det är bara jag som kör och jag har full koll på maskinen, vägen, trafiken och livet. Det här tänker jag borde få vara alla förunnat, att få uppleva, minst en gång i livet. Körglädjen. Gemenskapen. Broderskapet och MC-kulturen.

Sedan började jag läsa PA-programmet med socialpsykologi som huvudämne och på den första föreläsningen sa lärarna att socialpsykologi handlar om att problematisera och våga ifrågasätta vardagen och det för givet tagna. Att teoretisera och söka ny kunskap. Då tänkte jag men att köra motorcykel tar jag för givet, finns det någon kunskap om det och den starka gemenskapen? Den gemenskapen som nästan ibland känts som en form av broderskap? Personer du aldrig tidigare träffat kommer fram och pratar och behöver man hjälp så är det alltid någon där och erbjuder sin hjälp. Det har också varit så självklart att jag inte ifrågasatt det innan utan bara kört och njutit tillsammans med andra. Det leder till att jag nu ifrågasätter mina för givet tagna erfarenheter och tar fram förstoringsglasat, problematiserar och säger: hur ser det egentligen ut? Vad får vissa individer att köra motorcykel? Vad betyder gemenskapen? Finns någon MC-kultur?

Den här studien ska försöka besvara det. Sätt på dig hjälmen, nu kör vi.

# Innehåll

Inledning.....	1
Bakgrund .....	2
Motorcykelklasser .....	2
Begynnelsen .....	3
Kultur, symbol och stil .....	5
Problemformulering .....	7
Syfte.....	8
Frågeställningar .....	8
Metod.....	8
Vetenskapsteori.....	8
Berättelsen som verktyg.....	9
Om informanter.....	9
Genomförande .....	10
Etiska aspekter .....	11
Metodologiska reflektioner .....	12
Teoretiska utgångspunkter.....	13
Den symboliska interaktionismen .....	13
Symbolvärden.....	14
Grupper, normer och kultur .....	15
Empiri och analys.....	17
Bakgrund och varför köra motorcykel.....	17
Gemenskap, nackdelar och inspiration .....	22
Den symboliska boken, MC-kulturen .....	25
Reflektion.....	29
Referenser .....	30
Bilaga 1 Intervjuguide.....	32

# Inledning

Du står och väntar på bussen en fin sommardag lite småstressad och irriterad. Din morgon gick inte som planerat, bilen startade inte och barnen var sena till skolan. Som om det inte vore nog, är du sen till jobbet också. Kommer inte bussen snart? Typiskt att den ska vara sen just idag när jag är stressad, muttrar du för sig själv. Du står just och funderar ut olika bra ursäkter till chefen när plötsligt en stor motorcykel kör förbi dig. Ganska nära också där du står vid trottoarkanten, med ett högt mullrande och du hoppar till av överraskning. Ljudet av motorcykeln får dig att både bli irriterad och lite imponerad. Vad i hela friden var det där tänker du först? Initialt blir du arg men det går snart över och du låter fascinationen ta över istället. Den var ju fin motorcykeln, kraftfull och blänkande. Även om du bara hann se den någon sekund så minns du tydligt när du tänker efter att det såg väldigt skönt ut när den susade förbi. Hade föraren inte ett leende på läpparna också? Jo minsann och han såg rätt nöjd ut. Till och med lycklig kanske? Undrar hur det skulle vara att sitta på en sån maskin, att köra? Jag har aldrig provat tänker du även om du hade chansen att åka med en gång och då fegade du ur och tackade nej. Fast det kanske skulle vara något att prova? Kanske inte precis en sån stor motorcykel direkt men det finns ju mindre maskiner, tänker du. Du låter tankarna flöda. Lite nyfiken är jag trots allt och frågorna börjar bubbla fram och du börjar le så smått, det kanske skulle vara något speciellt? Eller hur skulle det kännas egentligen? Tillhör man ett gäng eller en gemenskap? Eller kör man bara själv? Är den ett redskap eller en leksak? Varför kör man, vad är drivkraften? Det har jag alltid undrat över tänker du medan bussen bromsar in vid din hållplats. Du känner dig gladare och nu vet du vad du ska ge dig själv i födelsedagspresent.

Jag anser att människor i grunden är sociala varelser som låter sig influeras av sina medmänniskor genom att känna tillhörighet med olika sociala grupper och organisationer. Samtidigt är hon en individ med sina egna alldeles unika behov. Individen och gruppen i interaktion är fokus samt individens upplevelse av att köra motorcykel, drivkrafterna. Hur fyra utvalda individer ser på sig själva och sin motorcykelkörning. Vidare fokuseras gemenskap och de intervjuades föreställningar om MC-kultur.

De senaste tio åren har antalet motorcyklar exploderat i Sverige. Enligt statistiska årsboken av SCB (2013) fanns det 280 562 stycken registrerade motorcyklar i Sverige den 31 december 2011. Vid årsskiftet 2001 fanns jämförelsevis 158 616 stycken vilket betyder en ökning på 76,9 %. Motorcyklar har med andra ord berört eller fascinerat människor så länge de har funnits. Dagens motorcyklister finns i en mängd olika kategorier - alltifrån den 70-åriga återfallsknuten, till gäng med kriminell anknytning.

Den här studien kommer att fokusera på några utvalda motorcyklisters upplevelser av att köra motorcykel - bakomliggande drivkrafter utifrån ett socialpsykologiskt perspektiv - genom att bland annat undersöka interaktionen, gemenskapen och vad den betyder för några utvalda

personer. Studien börjar med inledning och indelning av olika kategorier motorcyklar. Sedan följer en kortfattad bakgrund till hur motorcykeln och dess kultur växer fram, främst i Sverige. Därefter kommer förförståelse, avgränsningar och syfte följt av metodavsnitt, teoretiska utgångspunkter samt empiri. Till sist avslutas studien med analys och reflektion. Bilaga 1 innehåller intervjuguiden.

Cooley (1981) menar att människan är en social produkt, helt och hållet social och individens jag, identitet och medvetande uppstår och omskapas i samspel med andra. Det vill säga i interaktion med andra människor och omvärlden. Han framhåller att individen inte kan betraktas som skild från samhället. Individen och samhället är en helhet som måste studeras tillsammans och endast då blir den meningsfull. Han ställer även frågan om det går att skilja ut individen från samhället. Han svarar

Bara i yttre mening. Om man går ensam ut i vildmarken så tar man med sig sitt sinne format i samhället och man fortsätter det sociala umgänget i minnet och föreställningsvärlden eller med hjälp av böcker. Detta och endast detta håller det mänskliga levande i en, och endast i den mån man förlorar förmåga till umgänge förfaller ens förstånd.

Lagergren (2007) framhåller att den svenska motorcykelkulturen innehåller ett antal olika subkulturer med den gemensamma nämnaren: motorcykeln. Det är sällan eller aldrig vi läser i dagstidningar eller ser på tv om den vanliga motorcyklisten som till exempel mest kör på helgerna. Där de inte lever sina liv enbart i motorcykelns värld. Lagergren säger vidare att bilden om den snälla motorcykelknuten kommer från media på 50- talets Sverige där media framhöll att skinnknuttarna hade flera goda sidor såsom hjälpsamma, bra på sport och var väldigt tekniskt kunniga. Enligt Lagergren beskrevs inte bilden av tidningarna om den farliga knuten som det går att läsa om i moderna tidningar.

Jag tolkar Lagergren så att det som framförallt förenar motorcyklisterna är MC-körningen, men även den gemenskap som uppstått mellan dessa. De framför 2-hjuliga fordon, klär sig i för ändamålet speciella kläder, och har en gemenskap sinsemellan som vanligtvis särpräglas av hjälpsamhet, gemenskap och god sammanhållning. Om jag tolkar Lagergren vidare så anser han att MC-folket är en subkultur i sig om vi ställer det i förhållande till folket i allmänhet. Till exempel så ordnas en rad arrangemang, festivaler, samåkning och träffar runt MC-körningen som också tilltalar motorcyklisten i allmänhet. Där träffas alla oavsett stil och märke på motorcykeln. Men inom subkulturen MC-kulturen verkar det också finnas ytterligare subkulturer och det vill den här studien titta närmare på.

## Bakgrund

### Motorcykelklasser

Det finns många olika sorters motorcyklar och för att göra det mer lättförståeligt kan de delas in efter funktionalitet som Fastbikes (2013) har gjort. Dessa indelningar i grupper är relevanta och återkommer under teoretiska utgångspunkter. Indelningarna har med gemenskapen och MC-kulturen att göra vilket finns med under syfte och frågeställningar och vidareutvecklas

under empiri och reflektion. Motorcyklister kommer att definiera motorcykelindividen efter vilken sorts motorcykel denne kör. Det sker vare sig individen vill eller inte, så tillskrivs och tolkas individen utifrån den stilen samt vilken sorts motorcykel som körs. Precis som det sker i andra delar av livet utifrån vilka kläder som bärs, hur personen talar eller vilken bil som körs. Mer om detta i teoretiska utgångspunkter men först motorcykelklasserna och motorcykelns uppkomst och utveckling.

*Äventyr/Allround/Allroad* som har rymliga bensintankar, upprätt körställning och bekväma stötdämpare. Denna typ av motorcykel passar personer som är långa och som vill färdas långa sträckor med bekvämlighet.

*Custom/Glidare* har stor, stark motor, är bekväma att köra och är gjorda för att åka i ett lugnare tempo med som namnet antyder. Det är den vanligaste motorcykelns sorten i Sverige. Den brukar kallas lite elakt för kromsläddar av övriga grupperns motorcyklister.

*Offroad/Supersmoto* är robusta året runt maskiner som är höga och lättkörda, används med fördel på grusvägar och övriga mindre lättframkomliga vägar men inte för långkörning på landsväg.

*Sport/Supersport* är landsvägsregistrerade banracers med många hästkrafter och effektiva bromsar, gjorda för att köra fort med men med sämre komfort för långfärd. Kallas ibland lite elakt för plastraketer av customfolket.

*Naken/Basic/Streetfighter* Begreppet naken i det här sammanhanget betyder att motorcykeln inte har några skyddande kåpor vilket gör att föraren får brottas med fartvinden i högre hastigheter. Alla onödiga detaljer är borttagna för att göra motorcykeln så enkel och lätt som möjligt. Är ofta lättkörda, smidiga och praktiska men har inget skydd mot väder och vind.

*Touring/Sporttouring* är komfortabla och gjorda för att köra långt och mycket med. Med starka motorer är de bekväma och lätta att köra. I lägre hastigheter är de osmidiga och tunga.

## Begynnelsen

Enligt Lagergren (1999) kom det i slutet på 1800-talet, 1900-talets början ett antal olika konstruktioner av både två- och trehjuliga maskiner. De första motorcyklarna var tunga, instabila och saknade koppling vilket gjorde att för att starta och manövrera de krävdes rejält med muskelstyrka och kondition. Därför var det bara män som körde motorcykel. Den var en speciell sorts leksak som gav utmaning för en viss sorts män. Motorcykeln erbjöd även fart och spänning vilket lockade. Redan tidigt utvecklades två sorters typer som körde motorcykel: gentlemännen och Scorchers. Mer om dessa strax för i början av 1900-talet fanns inte särskilda trafikregler så dessa utvecklades i takt med att allt fler började köra och vistas på vägarna. Det var gott om hästar och vagnar, gångare och cyklar. Efter att T-Forden kom på vägarna 1913 ökade trafiken och kravet på bra uppförande blev allt hårdare och riskerna för trafikolyckor ökade. Riskerna var uppenbara, inte bara för otrivsel utan även för människoliv. Detta var en hederssak för gentlemännen. Schorchers däremot struntade i allmänna regler och



gott uppförande, de buskörde och tog ingen hänsyn på vägarna. De var vilda och dåtidens "bad boy". Sedan kom skinnkläder och spred sig i USA. Detta skyddande och passande motorcykelmaterial tog Scorchers till sig snabbt och gjorde till sin egen stil. Kläderna blev en stilmarkör som skiljde de båda grupperna åt vilket gagnade båda grupperna, då Scorchers var måna om att se hårda och tuffa ut. För att rädda sitt namn och goda rykte kunde gentlemännen peka ut de osympatiska avvikarna i skinn. För Scorchers däremot förstärkte och kompletterade skinnkläderna motorcykelns funktion som medium för en orädd och tuff manlighet.

Motorcykelkörning fortsatte sedan och utvecklades till att bli allvar och allt mindre tidsfördriv. Detta skedde genom tävlingar på velodrombanor byggda i trä som var till för trampcyklar från början. Det var den tidens gladiatorspel där riskerna och olyckorna var många. Inte sällan resulterade tävlingarna i dödsfall då hastigheterna var uppåt 150 km/tim. Utvecklingen fortsatte och behovet att identifiera och sortera individerna som körde motorcykel kom och gjordes därför genom olika intressen och klasser i samhället:

A) En borgerlig grupp där motorcykeln var ett tidsfördriv och ett sportredskap som även tävlades med ibland.

B) En grupp Scorchers som buskörde.

C) En grupp som enbart tävlade professionellt.

D) En allmän folkslig grupp som använde motorcykeln mest som ett transportmedel.

I de två senare grupperna fungerar motorcykeln som ett redskap och i de två första grupperna både som medium och leksak enligt Lagergren (1999).

Om jag tolkar Lagergren så menar han att det började med motorcykel-körandet när den första motorcykeln kom och som sedan utvecklades till en motorcykelkultur. För enligt Lagergren (1999) började den svenska motorcykelkulturen år 1927 eller 1928 och det var unga män i åldern 15-25 år som samlades med det gemensamma intresset att köra motorcykel och tävla. När motorsporten växte sig större och allt populärare, blev brutalare och farligare utkristalliserades olika intressegrupper vilket ledde till en förgreningar av motorcykelkulturen. Detta ledde till bildandet av tre olika grupper:

1) En konservativ klassmässig grupp kring bilen främst företrädda av Kungliga Automobilklubben från Stockholm (KAK). Som alltså bröt sig loss från motorcykelkörandet och bildade en bilklubb.

2) Den andra var Svenska Motorfederationen (SVEMO) med en grupp aktiva borgerliga entreprenörer utanför huvudstaden som skötte motorcykeltävlingarna.

3) Den tredje var den folksliga breda massan av motorcyklister och övriga intresserade av motorcykelsport Lagergren (1999)

I mitten och slutet av 60- talet bildades tre klubbar i Sverige som var stilbildande. Det var Sofia Hogs ifrån Södermalm, Stockholm. Det var Peking Outlaws ifrån Norrköping och det var Twin Club ifrån Norrtälje. Dessa klubbar inspirerades och influerades av den amerikanska Outlawbikerns mest framträdande motorcykelmärket: Harley Davidson som sedan byggdes om. Det är värt att notera att när de svenska klubbarna då kallade sig för Outlaws var det snarare en markering att inte alla hade motorcykelkörkort eller att flera personer delade samma registreringsskylt. De svenska Outlaws-klubbarna från den tiden kan alltså inte jämföras med den amerikanska förlagan av Outlaws som var kända våldverkare enligt Lagergren (1999).

70-talet präglades av fokus på ökad trafiksäkerhet och arbetet med att förebygga olyckor växte fram. Det var även då myndigheter för första gången ansåg att varje liv skulle räddas i form av den så kallade nollvisionen. Detta skulle bland annat göras genom ett förslag av Nordiska Trafiksäkerhetsrådet (NTR) där man i ”Rapport 13” ville sänka gränsen för lättviktsmotorcyklar i Sverige till 50 kubik, det vill säga moped istället för 125 kubik, samt att förbjuda alla motorcyklar i Sverige över 250 kubik. Det blev ramaskri och stor debatt i tidningar och tv. Som tur var ville inte Sveriges riksdag samma sak som NTR så rapport 13 reviderades i stora delar jämför med Lagergren (1999).

Under 80- och 90- talet fortsätter antalet ökade motorcyklar i Sverige men ur kulturell synvinkel hade de olika körstilarna och grupperingarna lagt sin grund så istället blev det utveckling och förfining av identiteter. Nya körupplevelser var i fokus och det viktigaste av allt, känslan av gemenskaperna växte. Antalet motorcyklar började växa och med det behovet att särskilja sig åt och varandra. Det var även under denna tidsperiod som motorcykeldöden bytte skepnad från trafikoffer till våldsoffer när MC-gängen låg i krig med varandra. Den gamla motsättningen mellan polis och motorcyklister började återkomma främst genom att de amerikanska Outlawklubbarna sprider sig till och i Sverige. Konsekvenserna av polisens ökade ambitioner ledde bland annat till att många motorcyklister, främst customåkaren utan anknytning till Outlawklubbar, kom att granskas ingående av polisen. Customåkaren är den klart vanligaste motorcyklisten i Sverige men många kör motorcyklar som vanligen är japanska plagiat av Harley Davidson. Klädseln och stilen är distinkt och byggd på 50-talets skinnknutte som förebild och även amerikanska Outlaw med bland annat skinnväst. Beteendet som den svenska Customåkaren visar är däremot inte i närheten av amerikanska Outlaws. Tvärtom är den stora massan lagliga och skötsamma och som mera präglas av att ”ungarna är utflyttade och vi har råd att njuta - kultur”. Ett annat sätt att uttrycka det på är att motorcykelns funktioner som medium och totem och inte enbart leksak eller redskap, har vuxit fram i symbolsystem. När du köper en motorcykel köper du inte bara ett redskap, du köper även en symbolisk stil framhåller Lagergren (1999). Samma fenomen kan man se på flera områden i samhället, till exempel när det gäller bilar och kläder. Mera om redskap, leksak, medium och totem under teoretiska utgångspunkter.

## **Kultur, symbol och stil**

Lagergren (1999) menar att efter två decenniers 1910- och 1920-talets byggandes och experimenterande växte den moderna motorcykeln fram med en lägre smidig konstruktion där

alternativet var en- eller tvåcylindriga motorer. Väckelådan hade blivit fotmanövrerad så föraren inte längre fick släppa styret med ena handen för att växla. Ramen hade blivit förstärkt och kraftigare. Sadeln fanns fortfarande med plats för bara en person. Fjädring och bromsar hade dock inte utvecklats i samma takt som väckelådan. Vilket gjorde motorcykeln hård och instabil och svår att stanna på ett trafiksäkert sätt. Utvecklingen för de tyngre motorcyklarna hade blivit en generell artefakt med en standardiserad formgivning. Detta ledde till att motorcykeln blev etablerad på allvar runt om i Sverige.

En av de första som studerade motorcykelförare och deras framväxande kultur var Willis (1978) som i England genomförde en etnografisk studie där han jämförde två grupper. Den ena kallar han "The Motor-Bike Boys" och den andra "The Hippies". Willis menar att boken har syftat till att ta fram material om motorcykelkulturen. Samt att visa hur marginaliserade män kunde välja, utveckla och förändra aspekter av sin omgivning för att utgöra sina egna distinkta kulturer. Fritt översatt säger han att dessa kulturer följer inte riktlinjer för officiell kultur, inte heller lyder de reglerna från utsidan eller auktoriteter. De ses inte ofta som enhetliga kulturer när myndigheter plockar upp olika fragmenterade aspekter och benämner dem som "sociala problem". De har avvisats och aldrig fått vad som är känt, värderas eller uppskattats. De bor fattigt och lever på botten av den kapitalistiska produktionen. Mot allt detta har The Motor-Bike Boys den väsentliga, ovanliga, respektlösa gåvan av alla: kreativiteten.

En liknande utveckling såg vi i Sverige fast redan i slutet på 40- och i början på 50- talet myntades begreppet skinnknutte vilket dock inte var samma sak som de engelska Scorchers. Skinnknuttarna i Sverige beskrivs som komplexa och inte lika stereotypa som Scorchers. Skinnknuttarna var varken arga, desperata eller osociala så som de framställs. Det var däremot Scorchers. De båda grupperna hade dock två saker gemensamt och det var det genuina intresseset av motorcyklar och tjuvningen av fart. I mitten på 50-talet kom även begreppet spätta för tjejerna vilket innebar en tjej som åkte med bakpå en skinnknutte. Hon åkte på det som kallas bönpall. Var ordet spätta kommer ifrån kan ingen påvisa men ordet har två betydelser. I bokstavlig mening är spätta en sorts plattfisk och det används för att tjejen försökte trycka sig platt som möjligt mot förarens rygg för att hålla sig kvar. Den andra mera symboliska betydelsen var att hon kunde ses som ett ornament som liknade ett platt avlångt avgasrör. Innebörden av ordet spätta var inte menat negativ utan tvärtom, spättan framhölls som en självständig tjej som visste vad hon ville, sa vad hon ville och kunde ta hand om sig själv. Spättan kunde till exempel enligt filmen "Farlig kurva, två spättor" själv välja vilken motorcykel hon ville åka med vilket var primärt för henne och inte killen i sig. Hon var med andra ord inget hjälplöst bihang utan en tuff brud. Även om hon till synes och sist var beroende av att skinnknutten på den rätta motorcykeln lät henne åka med Lagergren (2007).

Skinnknuttarna nådde sin höjd i antal och storlek i mitten på 50- talet men sedan kom raggarna som inte alltid skötte sig gentlemannamässigt med sina stora amerikanska mullrande högljudda bilar. Tvärtom var raggarna ofta stökiga och våldsamma gäng som åkte runt på olika platser och konsumerade ansevärd mängder alkohol. Ganska tidigt uppstod två olika kulturer: skinnknuttarna och raggarna och man såg inte på varandra med blida ögon. Efter ett tag när raggarna gjorde entré försvann skinnknuttarna möjligen för att många av dem växte

upp och skaffade familjer och slutade köra motorcykel en tid. Dessa kom senare att börja köra igen när barnen var utflugna och de hade råd och tid igen. Samtidigt som en ny generation tog vid längre fram. Under en period på 8 år publicerades ingenting i svensk media om motorcykelförare under denna period. Bristen på intresse från media följde säkert den allmänna nedgången i antalet registrerade motorcyklar vilket var lugnet före stormen när det sedan exploderade i antal motorcyklar igen. Utvecklingen med kraftig nedgång och sedan uppgång kom att påverka motorcykelkulturen i positiv riktning som fick ny fart enligt Lagergren (2007).

När så motorcykeln kom tillbaka igen så växte det så småningom fram motorcykelklubbar men dessa var oftast var mer eller mindre löst sammansatta gäng som bildades och ombildades. Gängen kunde innehålla mindre grupperingar som hade något mera gemensamt än bara motorcykeln, till exempel kom från samma stadsdel eller jobbade tillsammans. Gängmedlemmars bakgrund eller klasstillhörighet var ofta ointressant utan det viktiga var hur personen uppträdde i motorcykelgänget. Denna utveckling med ett ökat antal registrerade motorcyklar drev även på behovet att avskilja sig från varandra och visa tillhörighet genom vilket märke som kördes samt genom olika klubbfärger och klubbens attityd. På så sätt lades grunden till den svenska motorcykelkulturen hävdar Lagergren (1999).

## Problemformulering

Genom sökningar på databaser SwePub (2013) på orden mc-gäng, mc-knutte, motorcykel, motorcykelförare och biker är den tidigare svenska forskningen i huvudsak inriktad på tekniska aspekter av motorcykeln se exempelvis *Analys av inkörd motor* av Ek & Lindbäck, 2011. Forskningen är även inriktad på hur man kan minska skador, förebygga olyckor samt öka trafiksäkerheten se exempelvis *Lärarperspektiv på riskutbildningen för motorcyklister* av Guirgis, 2011 eller *Prevention of head injuries – focusing specifically on Oblique Impacts* av Aare, 2003. Jag hittar ingen svensk socialpsykologisk studie med fokus på upplevelsen eller drivkrafterna att köra motorcykel. Det finns dock ett fåtal studier om motorcyklar med socialpsykologisk anknytning och fokus på individer och gäng, som kan anses kriminella, se exempelvis *Hells Angels: En för alla, alla för en* av Duvevik & Gohde, 2011 eller *Begreppet MC-gäng som social kategori – Ett kritiskt perspektiv på förbrytarorganisationen som kriminalvetenskaplig utgångspunkt* av Jönsson, 2002. Ytterligare sökningar på internet ger många träffar med samma sökord som ovan, men dessa kan inte sägas vara vetenskapliga utan skönlitterära och kommersiella. Exempel på sådana sidor är Allt Om Mc, Fastbike, MCM, Motorrad och Bike.

Denna studie kommer inte att rikta fokus på säkerhetsutrustning, kriminalitet, tekniska aspekter av motorcykeln, skador eller olycksfall- och trafikfrågor. Inte heller på några specifika motorcykelklubbar. En annan aspekt som berörs historiskt, men inte fördjupas är genusperspektivet då det ligger utanför ramarna av denna studie.

Min förförståelse är att jag själv kör motorcykel och har därigenom skaffat inblick i kulturen och jag har därmed förkunskaper samt vissa insikter i ämnet. Dessa insikter har intresserat och fascinerat mig och jag vill undersöka motorcykelkörandet som ett fenomen. Studien motiveras av nyfikenhet och av det faktum att kunskapsluckor finns i tidigare forskning.

## Syfte

Syftet med studien är att beskriva och förstå vilka drivkrafter som får människor att köra motorcykel.

## Frågeställningar

Studien försöker besvara följande frågeställningar

- 1) Vad driver fyra motorcykelförare att köra motorcykel?
- 2) Vad betyder gemenskapen, den sociala interaktionen?
- 3) Vad är kännetecknade för MC-kulturen?

# Metod

I detta kapitel beskrivs vilken metod som ligger till grund för studien och hur arbetet gått tillväga. Det börjar med ett vetenskapligt förhållningssätt och fortsätter med begreppet narrativ eller berättelse. Därefter följer en kortfattad presentation av informanterna och en beskrivning kring urvalet av dessa informanter. Sedan beskrivs hur jag genomförde den explorativa studien, avslutningsvis följt av etiska och metodologiska reflektioner.

## Vetenskapsteori

Enligt Patel & Davidson (2003) finns två vetenskapliga förhållningssätt. Det ena är positivismen och den andra är hermeneutiken. Positivismen har sina rötter i naturvetenskapen och står för vetenskaplig likformighet och absoluta sanningar. Hermeneutiken står för tolkningslära där man studerar, tolkar och försöker förstå den mänskliga existensens grundbetingelser. Boolsen (2007) menar att för en studie som har en hermeneutisk utgångspunkt är det viktigt att tänka på att det blir en helhet samtidigt som det måste finnas plats för olika tolkningar. Förståelsen och tolkningen behövs för att kunskapen ska bli så bred som möjligt. Den här studien har för avsikt att förstå och tolka intervjupersonernas berättelser och hur de ser på sig själva och sin motorcykelkörning. För att uppnå detta har jag valt att intervjua fyra personer som kör motorcykel och jag anser att jag når mitt syfte bäst genom en hermeneutisk utgångspunkt då allmängiltig sanning ligger utanför denna studies ramar. Hermeneutikens möjliggör tolkningar av analys, som kan förgrena sig i flera tänkbara resultat. Johansson (2005) framhåller att hermeneutik även handlar om att tolka mening, men inte en absolut mening, utan tolkning av komplexa meningssammanhang med olika betydelser men inte oändligt många tolkningar. För samhällsvetare handlar det oftast exempelvis om att tolka texter eller berättelser i konkreta sociala situationer som uppkommer.

Sjöberg & Wästerfors (2008) menar att en viktig del inom hermeneutiken inte enbart är fokus på informantens upplevelser, utan även forskarens förförståelse där fokus ligger på subjektet. I denna studie betyder min förförståelse att jag är insatt i ämnet vilket betyder att jag sett och varit en del av MC-kulturen på nära håll men inte tidigare reflekterat över det förrän nu.

## Berättelsen som verktyg

Johansson (2005) säger att narrativa studier handlar om att undersöka tolkningsprocesser, skapa mening och betydelse samt definiera, medan Denscombe (2009) uttrycker det som att narrativ forskning utgår från ett fenomenologiskt fundament, som fokuserar på upplevelser snarare än orsaksförklaringar. Ordet narrativ används framför allt som beteckning för berättelse.

Det går att med fördel studera berättelser från två olika utgångspunkter. Antingen ser man dem som ett metodologiskt verktyg som svarar på frågan ”vad hände sen?”. Eller ser man berättelsen som en grundläggande och universell kunskapsform där identiteter förstås som psykologiska och sociala fenomen enligt Johansson (2005) Den här studien kommer att använda det senare synsättet.

En annan utgångspunkt för berättelser är ifrån ett socialkonstruktivt perspektiv vilket innebär att berättelserna inte ska läsas som exakta redogörelser för vad som faktiskt hände eller som en avspegling av samhället utanför. Frågan om berättelsen är historiskt sann eller inte är därför inte relevant utan hon antar att det finns en mängd olika sätt som samma händelse kan representeras och berättas på, så kallade narrativa sanningar. Ett socialkonstruktivistiskt perspektiv innebär också att berättelser tolkas olika beroende på vilken läsarposition som intas, om det är en man eller kvinna, vit eller svart, arbetarklass eller borgerlig och vilken förförståelse och teoretisk ram läsaren väljer – psykoanalytisk, feministisk också vidare så läses samma berättelse på olika sätt. Med olika glasögon om man så vill även om det inte finns hur många som helst. Sanningen som produceras är kontextuellt bunden enligt Johansson (2005). Berättelsen är den främsta formen genom vilken mänsklig erfarenhet görs meningsfull och detta meningsskapande kan förstås som en kognitiv process. Polkinghorne menar att kognitiva processer organiserar den mänskliga erfarenheten till temporära meningsfulla episoder som är narrativa. Exempel på det narrativa inkluderar personliga och sociala historier, myter, noveller, berättelser och vardagliga historier som vi använder för att förklara våra egna och andras handlingar fritt översatt enligt Polkinghorne (1988)

## Om informanter

Valet av informanter till den här studien har utgått från ett bekvämlighetsurval i den empiriska delen. Enligt Bryman (2009) betyder ett bekvämlighetsurval att de personer som ingår i studien finns tillgängliga för den eller de som forskar. Fördelen med ett sådant urval är att det går snabbt och enkelt att få tag på dessa personer. Tanken med det här urvalet var att få olika slags berättelser varför det inte enbart exempelvis är män i samma ålder som har intervjuats utan meningen med det spridda urvalet var att kunna få olika bakgrunder och olika livserfarenheter i berättelserna. Kvalitativa studier vilar på tillit och trovärdighet och inte på generaliserbarhet. Representation kan ses som trovärdigt för det som studeras. Därför har de fyra olika personerna valts ut och sedan intervjuats.

Min första informant var en kvinna på 50 år som kört motorcykel i ca 30 år. Hon jobbade som chef och ägde en Kawasaki Mean Streak. Hon gav ett glatt och positivt intryck och hon uttryckte att det skulle bli kul att delta i ett sådant spännande studieområde. Vi genomförde

intervjun på Linneuniversitetets bibliotek, där för övrigt samtliga intervjuer genomfördes. Den andra informanten var en man på 24 år som kört motorcykel i ca 1,5 år. Han jobbade som chef och ägde en Harley Davidson Night Train. Han hade en Harley-Davidson jacka på sig och jeans och såg till en början lite stressad ut vilket han bekräftade. Även han uttryckte verbalt att han var positiv till att delta. Han ställde lite frågor om studien och syftet och vi pratade en stund innan intervjun. Den tredje informanten var en man på 39 år som kört i ca 20 år. Han jobbade inom offentlig sektor och ägde en Honda VTX. Han sa att han såg fram emot att få delta i studien. Han var klädd i svart kavaj och jeans. Vi pratade också en hel del både innan och efter själva intervjun och det framgick tydligt att han brann för ämnet att köra motorcykel. Den fjärde informanten var den äldsta och mest erfarna motorcykelföraren. Det var en man på 71 år som kört motorcykel i cirka 60 år. Han var pensionär och hade jobbat som MC-polis. Nu ägde han en Honda CBF. Precis som de andra var han positiv till att delta. Han hade röda byxor och en tröja på sig. På grund av anonymitetslöftet väljer jag att inte beskriva informanterna närmare.

## Genomförande

Jag har använt en kvalitativ metod i form av semistrukturerade intervjuer eller snarare samtal med en narrativ utgångspunkt. Forskningsansatsen har varit explorativ då studien inte utgår från en färdig teori som ska verifieras eller falsifieras genom empiriska studier. Denna metod kan vara teorigenererande, vilket inte denna studie gör anspråk på. Istället beskrivs och lyfts fram varje informants unika berättelse i ett gemensamt sammanhang. Ansatsen är vidare fenomenologisk där fokus riktas mot att undersöka människors vardagskunskap, livsstil där motorcykelkulturen företräds i detta fall av fyra individer. Jag genomför studien i ett försök att förklara och tolka informanternas perspektiv som sedan kan ses eller förstås som en motorcykelkultur för att nå en djupare kunskap om interaktion. Jämför Patel och Davidson (2011).

Först tänkte jag intervjua personer i min omgivning som jag kände innan men vid närmare eftertanke ville jag inte att vår personliga kontakt skulle påverka svaren. Jag ville sträva efter att vara en neutral person som inte kände informanterna. Jag fick ett tips av min handledare och fick kontakt med en person som i sin tur gav flera kontakter till personer som kunde tänka sig att delta. Eller med andra ord ett så kallat snöbollsurval. I den narrativa traditionen kan det räcka med en enda intervju eller berättelse, då syftet inte är att hitta generaliserbarhet. Valet landade på fyra personer för att det var hanterbart i tid och rum.

Intervjuer anser jag vara den bästa metoden att uppnå mitt syfte att få fram berättelser och beskrivande upplevelser. Utgångspunkten i själva intervjusituationen har varit att få informanterna att känna sig så bekväma och avslappnade som möjligt. Utan att störas av omgivningens ljud. Det betydde avstängda mobiler och vi satt enskilt på neutral plats. Jag använde min sociala kompetens för att få alla fyra att känna sig välkomna och att jag var genuint intresserad av vad de hade att säga. På så sätt fick vi ganska snabbt ett ömsesidigt förtroende för varandra och alla fyra vågade öppna sig och berätta. Vi fick god kontakt och stämningen var avslappnad och de hade en öppenhetlig inställning. Jag avbröt inte utan alla fick tala till punkt. Jag gav ganska ofta verbal feedback i form av "hummande" och "jasså"

eller "jaha" ett skratt eller en nickning för att visa att jag förstod vad de sa. När personen talat till punkt, inte gjorde någon ansats att prata vidare så ställde jag antingen följdfrågor på det som sagts eller en ny fråga och gick vidare. Ingen av dem visade vid något tillfälle att de tyckte sig vara negativa eller inte ville delta. Detta visade sig både i kroppsspråk och bekräftades med ord som var enbart positiva. Den fjärde och sista intervjun, ska nämnas att vi inte riktigt satt helt ostörda till en början men det verkade inte minska informantens vilja negativt att berätta. Oavsett omgivning berättade han mycket om sitt långa liv rikliga på erfarenheter. På tre av intervjuerna satt vi och pratade långt efter att bandspelaren var avslagen bara för att ämnet och situationen lockade fram en påtaglig berättarglädje och nyfikenhet hos respektive person. Den fjärde intervjun genomfördes utan stress men vi satt kvar bara en stund. Jämför med (Patel och Davidson 2011).

Innan vi började berättade jag om tillvägagångssättet med studien och gick igenom de etiska aspekterna som redovisas i nästa avsnitt.

Tiden för intervjuerna var beräknade till mellan 1 timme till 1,5 fast vi i efter den ena intervjun satt kvar 2,5 timme. Namnen som används är fingerade och valda med första namnets första bokstav efter alfabetet efter den ordning som intervjuerna genomfördes.

Jag spelade in intervjuerna på mobilen, lyssnade sedan igenom dem och skrev ut dem till väsentliga delar. Sedan sammanfattades vad alla hade sagt men helt utan att ta bort eller ändra några ords betydelse. Materialet bearbetades och koncentrerades ytterligare och valdes ut till empirin.

## Etiska aspekter

Humanistiska och – samhällsvetenskapliga forskningsrådet har tagit (1990) fram fyra övergripande etikregler inom det humanistisk-samhällsvetenskapliga området som denna studie följer. De fyra huvudkraven är i korthet:

- 1) Informationskravet som går ut på att forskaren ska informera de berörda om den aktuella forskningsuppdragets syfte.
- 2) Samtyckeskravet som betyder att en deltagare i en undersökning har rätt att själv bestämma över sin medverkan och kan avbryta sin medverkan när som helst hon önskar.
- 3) Konfidentialitetskravet handlar om att alla ingående personer ska ges största möjliga konfidentialitet och personuppgifterna ska förvaras så att ingen utomstående kan ta del av dem. Detta hänger även ihop med frågan om offentlighet och sekretess.
- 4) Nyttjandekravet som innebär att insamlade uppgifter om enskilda personer endast får användas för forskningsändamål.

Denna studie följer dessa etiska krav som ställs genom att informanterna har fått information om studiens syfte och området vid förfrågningen om de kunde tänkas ställa upp. De hade redan vid första telefonsamtalet möjlighet att ställa frågor och jag berättade också hur jag hade tänkt gå tillväga. Jag berättade om syftet och intervjuens beräknade längd.



Strax innan intervjun berättade jag om rätten till anonymitet och att materialet skulle behandlas enbart i studiens syfte, inte som utbildningsmaterial. Jag sa även att de deltar frivilligt och har när som helst möjlighet att dra sig ur eller ändra sina svar. Informanterna har hela tiden kunnat ta kontakt med mig för att ställa frågor per telefon eller per mejl. Två av dem har även kunnat skriva på sociala medier om de velat. Jag har varit noga med att lyfta fram all information så öppet som möjligt samt övervägt att deras medverkan i studien, inte kommer att skada deras person eller integritet. Slutligen lovade jag att radera ljudinspelningarna när jag var klara med dem, vilket jag också har gjort.

Under hela studiens arbete har jag frågat mig om det jag varit på väg att göra har varit etiskt försvarbart och det har det. Detta på grund av att jag hela tiden informerat, frågat och övervägt etiska aspekter studien igenom.

## Metodologiska reflektioner

Jag valde narrativ metod som ansats för att jag ville ha berättelsen som grundpelare i studien genom att använda semistrukturerade intervjuer. Strukturerad intervju är styrd med förutbestämda detaljerade frågor som ska besvaras i viss ordning och begränsar informanternas möjligheter till fritt berättande, reflekterande och resonande. Helt ostrukturerade intervjuer riskerar att berättandet icke blir relevant för syftet. Det kan förvisso bli intressanta berättelser som svävar ut men risken är att de inte tillför något, se (Gillham 2008). Traditionellt inom vetenskapen har man använt generaliserbarhet, validitet och reliabilitet för att validera både kvantitativa och kvalitativa studier. Vissa forskare anser att dessa begrepp ska användas i all forskning men inom kvalitativ inriktning har man omdefinierat kriterier för att bättre stämma överens med ett tolkande paradigm eller producerat andra. Janesick, Valerie J ur Denzin, Norman & Yvonne Lincoln (2003) ställer tre frågor fritt översatt: Vilka tekniker och metoder har använts för att säkerställa integriteten, validiteten och vad hittades? Vad bidrar författaren till studien i form av erfarenhet och kvalifikationer? Vilka antaganden underbinder studien?

Denna studie utgår ifrån antagandet att validitet är socialt konstruerad. Det finns inom den kvalitativa metoden tre kriterier för validering. Den första är forskarens hantverksskicklighet, den andra är kommunikativa validiteten och den tredje är pragmatisk validitet. Hantverksskicklighet har stor betydelse och handlar om forskarens trovärdighet. För att göra detta studerar man inte bara metoden som använts utan också forskarens som person, inklusive den moraliska integriteten. Inom den kommunikativa validiteten brukar man diskutera trovärdighet och tillförlitlighet. Detta görs bland annat genom att anspråken på kunskapens giltighet prövas i en dialog med forskarsamhället men även undersökningspersonerna och ibland en lekmanpublik. Pragmatisk validering handlar om plikten att handla i enlighet med tolkningarna med tonvikt på den praktiska tillämpningsbarheten av resultaten samt möjligheten att förändra och/eller utveckla se (Kvale 1997). Ett generellt problem med berättelse eller samtal som metod är översättningen från tal till text. En intervju oavsett form och struktur bygger alltid på mer än det uttalade ordet. Betydelser förmedlas i stor grad icke verbalt genom till exempel uttrycksätt, kroppshållning, betoningar, nyanser, pauser, skratt o.s.v. Så trots att man använder bandpelare vid intervjun

förlitar man sig sedan på det transkriberade materialet till största del, trots att många verbala element är exkluderade i den skrivna versionen (Johansson 2005:298-299).

# Teoretiska utgångspunkter

## Den symboliska interaktionismen

Nilsson (1996) menar att socialpsykologi handlar om samspelet mellan individer och samhället med allt vad detta innebär i form av strukturer, normer, grupper och kulturer. Men även individerna med sina mentala, fysiska, och känslomässiga förutsättningar. Han försöker förenkla begreppet socialpsykologi som handlar om hur det allmänna påverkar det specifika samt hur den enskilda människan får och utvecklar sina tankar, attityder, känslor, och handlingar inom en socialt kontext samt i samspel med andra människor. Nilsson menar vidare att socialpsykologin främst är intresserad av ett direkt samspel, det vill säga samspel ansikte mot ansikte, hur detta ser ut och hur det påverkas av omkringliggande strukturer. Vidare återger Nilsson (1996) Gordon Allports kända definition av socialpsykologi som handlar om

Hur personers tankar, känslor och handlingar påverkas av den faktiska eller inbillade närvaron av andra. Det är genom andra människor som vi möter samhället och vi finner även oss själva i andra.

Detta leder fram till att den symboliska interaktionismen får en framträdande roll. Den symboliska interaktionismen kommer ifrån orden interaktion och symbolisk som implicerar att beteenden och handlingar är symboliska, det vill säga att saker vi gör såsom ljud, rörelser, tankar och gester syftar på något utöver sig själva. Vi använder symboler hela tiden, medvetet eller omedvetet för att tolka innebörder och betydelser i språkhandlingar och interaktion. Den andra delen av ordet är interaktionismen som är interaktion och betyder växelspel, till exempel mellan personer eller mellan tankar och jaget. De står i ett ömsesidigt förhållande till varandra, de interagerar. De första som kom med denna inriktning av teori var Charles Horton Cooley och George Herbert Mead även om det var Herbert Blumer som utvecklade Meads teorier om symbolisk interaktionism med inriktning på sociologiska problemställningar. En viktig utgångspunkt för teorin är definitionen av situationen som interaktionen sker inom. För den symboliska interaktionismen är det den processuella synen på mänsklig interaktion som är viktig. Blumer (1986) skapade begreppet den symboliska interaktionismen och tar upp tre förutsättningar för den

- \* Människan agerar mot objekt utifrån deras innebörd och mening som ges till dem. Objekten inkluderar allt det som människan varseblir och kan referera till i världen, såsom fysiska objekt, andra individer, aktiviteter och situationer.
- \* Mening skapas genom social interaktion, vilket är en social produkt, som är skapad och formad i och genom social interaktion.

\* Genom en individs tolkande process hanteras och förändras meningen mot objekt i sin omgivning. Detta skapande och återskapande gentemot objekten är central i symbolisk interaktionism.

## Symbolvärden

Motorcykeln har praktiska sidor att ta sig fram med men det finns även symboliska sidor vilket kommer att vara fokus i den här delen. Enligt Beckmans (1995) figur över en artefakts fyra funktioner. Figuren uttalar sig generellt om både materiella och immateriella artefakter, alltså även motorcykeln

1. Som ”redskap” har motorcykeln en *instrumentell funktion*. Den kan ses som antingen rationell eller icke rationell i förhållande till de ändamål vi vill uppnå. Ett redskap kan vara bra eller dåligt.
2. Som ”leksaker” har motorcykeln en *experientell/estetisk funktion*. Den kan ses som spännande eller tråkig, ge behagliga eller obehagliga upplevelser.
3. Som ”medium” har motorcykeln en *expressiv funktion*. Den ska visa, omtala, upplysa eller bekräfta och kan därigenom framstå som en sann eller falsk representant för vad den vill företräda.
4. Som ”totem” har motorcykeln en *normativ funktion*. Den dirigerar, påbjuder, manar och befäller ett visst beteende som antingen kan utföras och/eller kännas rätt eller fel.

Det är inte svårt att se motorcykeln som ett redskap för att ta sig från plats A till plats B. Att sedan tänka på motorcykeln som en förströelse eller statussymbol kräver ingen större fantasi heller. Men att tänka på motorcykeln som ett medium och/eller ett totem kräver sin förklaring. Det är distinktionen mellan ett symbolvärdes, och ena sidan, expressiva uppvisande funktion, och den andra, dess normativa funktion. För i valet av motorcykel gör man inte bara ett val av vilken maskin man vill bruka, utan också ett val av vem personen själv vill framstå vara. Dessa osynliga men befintliga regler gör att du inte kan klä dig hur du vill när du väl gjort ditt val av motorcykel. Detta hänger ihop med den kultur som råder inom MC-världen. För det förekommer inte att personer åker på en ombyggd chopper motorcykel iförd ett färgglatt skinnstall och rosa integralhjälm eller försöker se ut som en knutte på en lättviktare. För en oinitierad omvärld kan det fungera men för andra motorcyklister går det inte. Det betyder ju att motorcykeln inte bara är ett medium som visar och bekräftar sin ägare utan även ett totem som visar hur motorcykeln normativt reglerar och styr brukarnas beteende och tankesätt. Jämför Lagergren (2007) där han menar att den svenska motorcykelkulturen delar normer och värderingar men skillnaden är stilarna till exempel i form av kläder, vilken sorts motorcykel man har samt körstilen. För någon som inte kör själv ser det dock ut som en och samma kultur. Hatch (2006) har gjort en modell som beskriver ovanstående



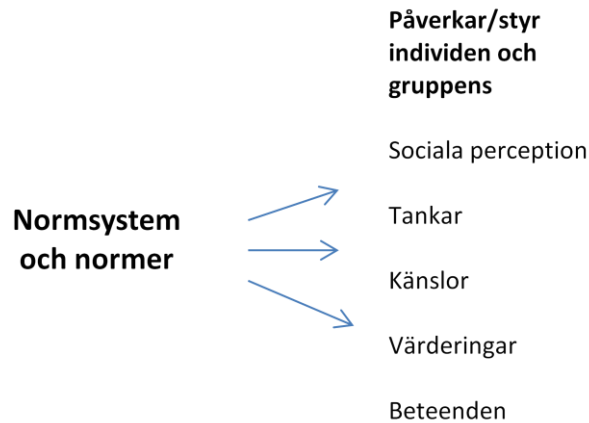
Modell 1 "Symbolvärden"

Utgår man från artefakter och motorcykeln som exempel så har den ett symbolvärde. Den representerar något mer än bara själva motorcykeln i sig. Vilket betyder att andra människor kommer att göra antaganden genom att tillskriva och tolka motorcykeln utifrån sina värderingar. Dessa värderingar påverkas, skapas och omskapas hela tiden i interaktion med andra människor i takt med att vi är med om olika saker i livet.

### Grupper, normer och kultur

Det ömsesidiga samspelet mellan individ och grupp verkar vara livsviktigt, ja rent av fundamentalt. Därför har människan alltid sökt sig till grupper och bildat grupper. Grupptillhörighet tycks vara väldigt viktigt i alla sammanhang, även hos de som kör motorcyklar. Enligt Malten (2011) finns några villkor för gruppbyggning. För det första behöver gruppen gemensamma mål. För det andra behöver gruppen gemensamma normer vilka sätter gränserna för gruppens agerande såväl inåt som utåt. Man kan likna normerna vid ett slags spelregler som medlemmarna bör följa. För det tredje behöver gruppen träffas regelbundet och systematiskt annars kan man inte kalla det en grupp utan en tillfällig samling. För det fjärde behöver en grupp känna samhörighet genom en "vi-anda" och genom kläder och symboler som visar att man delar något gemensamt. För det femte behöver en grupp kunna kommunicera inbördes.

Granström (1998) tar upp frågan hur normer uppstår och utvecklas i grupper. Dessa kan uppstå på institutionell väg genom att gruppen anammar ledaren eller någon annan auktoritet. Normerna kan även uppstå som evolutionära till en följd av att medlemmar lär sig uppfatta vad andra medlemmar uppskattar. Vilket leder till att samtliga individer lär sig hur gruppen föredrar att vara och agera. Nästa steg blir att gruppens medlemmar kommer att dela uppfattningar om hur man borde vara och agera, normen har växt fram. Normens genomslagskraft, grad av normativ konsensus och sammanhållning i gruppen är viktiga faktorer för gruppens liv och prestationer. Detta kan illustreras enligt modell 2 nedan.



### Modell 2 inspirerad av Malten (2011) "Normpåverkan"

Den symboliska interaktionismen menar att våra tankar, känslor och beteenden symboliserar något mer än just själva tanken eller beteendet. Mening tolkas och skapas i interaktion med andra människor som sedan bildar sociala normer och normsystem.

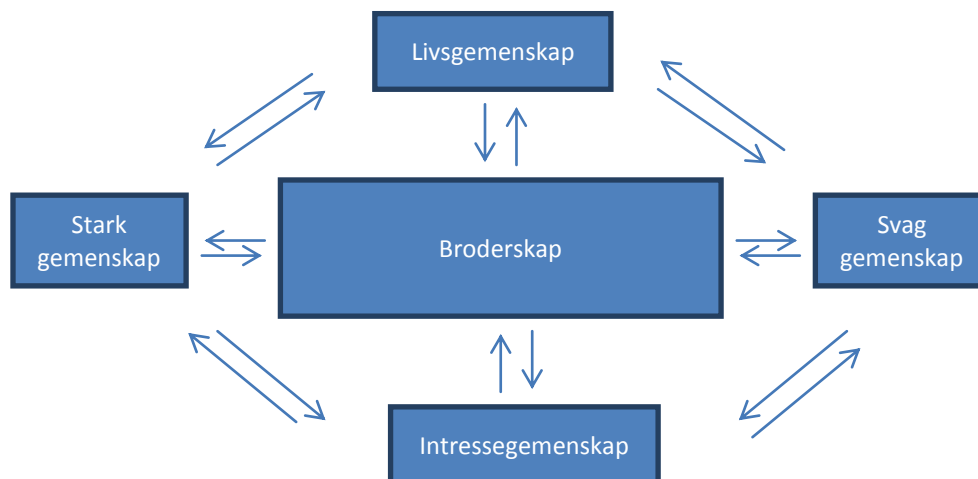
Enligt Schein (2004) kan kulturer uppstå och reproduceras i alla former av grupper om tre områden är upplevda och genomgångna. Att gruppen har stött på och delat betydelsefulla problem. Att gruppen har löst problemen och sett effekterna av lösningarna. Att sättet att lösa problem förs över till nya gruppmedlemmar. Först när dessa tre kriterier är uppfyllda kan man tala om en stabil och delad grund som gruppen relaterar till och utgår ifrån. Gruppen har en delad historia. Ju längre tillbaka historien går ju starkare framgår kulturen. Andra faktorer som spelar in i kulturens styrka och genomslagskraft är medlemmarnas omsättning samt den emotionella intensitet och dramaturgi som utspelas och associeras med de gemensamma händelserna. När sedan tillvägagångssätt och tankesätt är assimilerat genomsyras kulturen av vad som kan beskrivas som antaganden om verkligheten, ofta implicita och omedvetna. Gruppulturen manifesteras genom värderingar, beteende, klimat och ritualer som sammanflätas i en mönsterskapande helhet.

Enligt Lagergren (1999) har gemenskapsformen inom motorcykelkulturen gemensamt att de karaktäriseras i grunden av ett broderskap. Han hävdar att det finns fyra kännetecken på broderskap.

- 1) Motorcykelkulturen genomsyras av en självständighetsmarkerande, modig, ungdomlig och homocentrisk gemenskapsform oavsett vem den utförs av.
- 2) Motorcykelns broderskap utmärks av den starka betoningen på allmänna värderingar även om de kan ta sig väldigt olika uttryck, allt från det vaga kamratskapet till blodsfrändernas heliga förbund.
- 3) De allmänna gemensamma värderingarna är inte kollektiva, utan tvärtom finns en utpräglad individualism, understödd av symbolisk stilisering.

4) Den gemensamma saken, det genuina intresset för något som är högre, viktigare och intressantare än individernas välfärd. I detta fall motorcykeln eller snarare motorcykelns väsen.

Vidare kan broderskapet ses från flera delar. Den första delen av broderskapet inom motorcykelkulturen handlar om livsgemenskap eller intressegemenskap på varsin sida om det centrala broderskapet. Den andra delen är hur pass tydligt utvecklade normerna och gränserna är gentemot omgivningen: noggrannheten i prövningen av nya medlemmar, mängden av gemensamt arbete i gruppen, gruppnormernas styrka och grad av kodifiering, den interna gruppkontrollens räckvid, typisk precision och enhetlighet enligt nedan



Modell 3 "Gemenskaper"

Det centrala är interaktionen med andra som påverkar hur kulturen utvecklas. Desto fler aktiviteter och handlingar som stärker gemenskapen desto längre förskjuts gemenskapen åt hållet mot livsgemenskap. Samtidigt minskar gemenskapen och broderskapet om individen och gruppen inte har så mycket gemensamt eller inte gör gemensamma saker tillsammans. Det räcker alltså inte med stilmärkörer som samma märke på motorcykeln. Då blir det mera en intressegemenskap som i och för sig kan upplevas vara meningsfull för individen. Det är ju enligt den symboliska interaktionismen individer i samspel med andra som skapar och omskapar mening och sedan tolkar den och ger den mer eller mindre mening.

## Empiri och analys

Det här avsnittet kommer att vara indelad i de tre delar som följer studiens frågeställningar. Den första delen kommer att beröra när, var och hur de började köra motorcykel samt hur informanterna såg på sig själva när de började köra. Den andra delen kommer att handla om gemenskapen i samband med motorcykelkörningen. Den tredje delen kommer att ta upp om symboler och motorcykelkulturen. Analys görs löpande.

### Bakgrund och varför köra motorcykel

Del ett av analysen börjar med hur intervjupersonen såg på de som körde motorcykel innan personen själv började köra. David säger:

Jag är uppvuxen i ett litet samhälle utanför Växjö och där fanns ju de där som vi småpojkar såg upp till och dem var vår tids fantomer på något sätt. De kom tuffande på de där stora (motor)cyklarna så vi såg upp till de, de var våra hjältar kan man säga. Så då tänkte man ju att så där vill jag också köra runt som dem. Det är även en känsla att jag vill behärska det jag gör. Men sen när bilarna kom i början på 60-talet och raggarna så försvann MC-kulturen och jag slutade köra men sen kom det tillbaka senare och man fick andra ekonomiska resurser och kunde köpa motorcykel igen och börja köra. Många av de motorcyklar som fanns var engelska och de försvann och gick i konkurs. Sen började japanarna göra motorcyklar och då exploderade utvecklingen på 80-talet 90-talet. Då hade man kört klart med bil och var sugen att köra motorcykel igen. Vi hade målat hjälmarna och försökte föra så mycket liv vi kunde på den tiden, även när vi hade mopederna. Det var mycket mindre man fick göra så det var ju ganska oskyldigt även om tant Svensson klagade ibland. Men det var en viktig del att känna att man tillhörde det gänget som körde runt. Det var en trygg grej. Då räknade man ju hästkrafter och vem som snabbast körde mellan byarna, den var bäst. Så var det någon som kunde skaffa sig en 500 kubikare då och kunde spruta lite mera grus och var över alla andra. Sen var det ju att man skulle vara lite tuff också, det är inte som idag men när jag hade min Blue Arrow en Monark 250 kubikare, då var man häftig. Den var större och hade lite specialutrustning, då blev man lite tuffing på något sätt. Det var väl den tidens sätt att sticka ut lite kanske utan att bli osocial.

Som ensam tjej att börja köra motorcykel säger Ann:

Jag körde mest själv för det fanns inga andra i början. Sen fanns ett ställe på Söder som öppnades av en annan tjej och två killar och jag fick kontakt med dom så vi startade sen en MC-klubb tillsammans utanför stan. Vi hyrde ett gammalt hus och hade som lokal så där var jag med några år och då var det några tjejer som körde också. Vi var ungefär fem tjejer som körde då, inga långturer eller så men vi körde lite kortare sträckor och det var socialt. Anledningen till att vi startade tillsammans var det gemensamma intresset plus att man tyckte om motorer och att köra och naturupplevelser. Sen ville man ju lära sig något med, det var ju en utvecklingsklubb eller vad man kan kalla det, vi mekade ju och plockade sönder hennes motorcykel med en lärare då så klart, en kille. Jag tänkte att nu får vi aldrig ihop det här, en 750 kubikare hade hon men vi la upp varje liten mutter i rätt ordning då, han hade ju stenkoll på det där. Då fick man lära sig vad som var en kolv och vad som var en cylinder och så. Sen skulle vi plocka ihop det, växellåda och allt, bara för tjejerna då. Så det var jättekul att han hjälpte oss för då kunde man ju meka med motorcyklarna, det kan man ju inte med dagens. Det ger man sig inte in i nu, det vågar man ju inte med allt elektroniskt. Det var att man skulle lära sig något och socialt att träffas och ha fester främst på vintertid för på sommaren körde man mest.

Bakgrunden till varför de intervjuade började köra varierar men Ann säger:

Då var jag liten, en liten flicka. Jag har alltid när var liten och skulle lära mig cykla, alltid cyklat på större cyklar, det var aldrig någon liten pyttecykel utan det skulle vara en riktig cykel direkt. Ingen trehjuling utan två hjul redan från början. Det var väldigt konstigt så men det var likadant när man väl kunde cykla sen ville man inte ha en cykel i sin egen storlek utan då skulle man ha en större cykel. Det är lite konstigt men det har följt med hela tiden. Sen hade jag ju en kille, en barndomsvän och han hade motorcykel och hans bröder också och då var man ju där och kollade på dem och det var ju roligt. Då tänkte man att en sån ska jag också ha när jag blir stor. Sen blev man ju ännu större och fick bilkörkort, sen blev man ju nitton år och var ut och åkte rätt mycket med kompisar och så, bak på men det var inte så kul. Så jag tänkte: nähe sitta här och åka, här ska tas motorcykelkörkort och det var bara jag som var tjej. Men det har alltid varit så att mina tjejkompisar åkte och köpte kläder, smink och nya skor, då samlade jag pengar till ett nytt däck istället. Det var lite ovanligt men det här intresset har alltid funnits med på nått vis så det är inget som bara kom på när man blev femtio. Det sa inte pang utan det har kliat i fingrarna hela tiden.

På frågan om det var någon speciell person eller händelse som fick henne att ta steget att börja köra motorcykel svarar hon:

Ja det var han jag åkte mycket med, en kompis fast det klart moppe hade man i tre år innan också men då tänkte jag nog inte på motorcykel utan det var nog när man började åka med honom som man kände att det där vill jag ju också testa. Så det var nog han som fick mig till det utan att han sa något, det var mera det här att jag tänkte: ähh sitta här bak är ingen mening när man kan själv.

David började köra på grund av sociala skäl, att tillhöra gänget och gemenskapen som gav honom trygghet. Se modell 1 där symbolvärden påverkar artefakten motorcykeln som både förverkligar och påverkar värderingarna som tolkas och omtolkas. David säger vidare att börja köra fick honom att sticka ut och att han blev lite tuffing i sina egna ögon men troligen också även i omgivningens ögon. Genom att manifesteras sin syn och sina värderingar omskapades antagandet om hans tuffhet som visade sig i tolkningen och symbolen motorcykeln. Stilmarkörerna bidrog till detta medvetet eller omedvetet. Jämför även med modell 2 där Davids grupp utvecklade normer och normsystem som ytterligare påverkade och förstärkte upplevelsen och synen som tuff.

När det gäller Ann går det att tolka hennes motorcykelkörande som en form av självständighet när hon säger kan själv och vill testa själv. Hon såg sig själv som en ovanlig tjej att börja köra motorcykel. En koppling kan göras med bakgrunden som beskriver det ovanliga i att tjejer körde själva, det var betydligt vanligare förekommande att åka med bakpå som spättorna gjorde. Ann gick i bräsch genom att bryta mot gällande sociala normer när hon tog steget att börja köra själv som ensam tjej. Det går inte att utesluta att det förekom att tjejer tog sådana steg på sina håll men det finns inget som tyder på att det varit särskilt vanligt. Även Ann lyfter fram den sociala interaktionen som främsta skäl till att hon och hennes vänner startade en MC-klubb. David hade en annan bakgrund som gjorde att han började köra:

Det är ju preskriberat nu men på min tid då, i slutet på 40-talet och början på 50-talet om man var man intresserad av motorer och sådant så var det lättviktare som gällde då och fanns. Sedan blev det ju lite större motorcyklar men det var inte bara körandet som var anledningen utan även skruvandet som var kul då. Varje gång man gjorde något så lärde man sig något och det var ju tekniskt möjligt då det är det ju inte längre med dagens teknik då det fodras massa instrument. Då kunde man bara skruva själv, det gick bra med ståltråd, isoleringsband och skiftnyckel. Det var i 10-11 års tiden som det började så smått och sen blev det mer och mer. Sen blev det moped och efter det en 150 kubikare. De största cyklarna som Triumph och sådant var det bara de stora grabbarna som hade råd med, det kunde man bara drömma om. Sedan hade jag en crosshøj och körde men sen dog det ut även om jag körde så fort jag kom åt. När jag sedan började på polisen började jag köra mera och sedan köpte jag en annan motorcykel. Sedan den som jag nu har men den tekniska utvecklingen har gått framåt nu för tiden med ABS bland annat men förut fick man bromsa med känsla, nu är det bara att dra i så hårt man kan.

David framhåller både körningen men även skruvandet och mekandet som viktiga anledningar till att han började köra motorcykel. Ett genuint intresse för att lära sig mera. Även Ann berättar att mekandet var en viktig del av intresset som i sin tur ökade på intresset precis som den symboliska interaktionsimen förklarar att intresse och mening skapas och omskapas hela tiden i samklang med varandra. Vilket betyder att ju mera individen mekar desto duktigare blir hon vilket gör att det blir ännu roligare att meka och synen på individen själv utvecklas



och förstärks i positiv riktning. Här kan liknelse göras med Willis (1978) där han i sin studie lyfter fram arbetarklassens ungdomar som skruvar, mekar och använder sin kreativitet som drivkraft. Något liknande talar David om och han utvecklar sitt resonemang med att säga:

Idag är det ju inte det där att åka fort som är det viktiga utan känslan av att jag kan bemästra den här som jag sitter på. Det handlar om att köra vettigt och komma hem igen och känslan av att det är jag som bestämmer vart det ska hän. I början var det bara farten som räknades och det skulle låta mycket. Nu ska det låta bra men inte högt, det ska vara ett vackert motorljud som ska harmoniera med alltihop. Att väsnas som en del gör nu med nya stora cyklar det är säkert en potenshöjare för vissa men kliv fram och njut istället. Från början var jag väldigt intresserad och min far hade motorcykel, jag minns att vi hade motorcykel istället för bil på den tiden och det fungerade bra. Så det var väl så att man föddes in i detta på något sätt. Det är ju kul med bilar också med det är inte samma känsla alls, med motorcykeln är det mera du som bestämmer tycker jag, du ska hålla balansen och du ska ha en rytm. Du måste även vara långt före och planera alla svängar innan du gör dem. Det behöver du inte riktigt göra på samma sätt i en bil.

David nämner farten som en viktig del i början men han lyfter även fram andra skäl till att börja han började köra. Ett skäl var hans far som också körde men ett annat skäl var för njutningens skull samt utmaningen att lära sig behärska maskinen till fullo. Det här kan även det förklaras av den symboliska interaktionismen på så sätt att om du tilltalas av motorcykeln och börjar köra för njutning och mekandet så skapas mening som sedan omskapas och utvecklar och förändrar synen på motorcykeln och dig själv. Det blir roligare att köra och njutningen ökar ju mera han behärskar maskinen. Synen påverkas både för individen själv som kör men även omgivningen kan betrakta individen med andra ögon. Benjamin säger så här om synen på sig själv:

Framför allt mot när jag körde bil har det ändrats, nu tänker jag mera på hojar när jag är ute och kör eftersom man vet hur utsatt man är på hojen, att det är många som missar en och glömmer och kolla och så. Det har blivit mera säkerhetstänkande nu när man jobbar med det också. Man har väl blivit mer mogen i skallen när det gäller all körning överhuvudtaget.

Cesar beskriver synen på sig själv och hur den ändrades när han började köra motorcykel:

Intressant fråga men jag tyckte nog att jag blev lite tuffare eftersom jag var knutte när jag tog på mig min skinnjacka och körde hojen. Man fick ju omgivningens blickar på sig när man stannade någonstans eller körde förbi någonstans. Det tuffar och låter ganska mycket, det var kul när folk kom fram och frågade om hojen och snackade lite. Jag tror den här föreställningen av knutten kan påverka ens egen identitetsuppfattning också. Men jag tror att det handlade mycket om att när man satte på sig skinnstället och satte sig på hojen så förstärktes det hela. Det är inte lika häftigt att sätta på sig skinnstället då man blivit så van med det efter att ha kört så mycket i så många år och så länge så tänker man inte på det. Det är bara skönt att plocka på sig och ut med hojen och köra helt enkelt. Själva identiteten har inte påverkats så mycket nu längre utan det är snarare hur andra stannar och tittar på en när man kommer där. Men det har blivit så normaliserat så jag tänker inte på det. Det är bara kul att köra hoj nu för tiden även om man dragit ner på gasen rejält nu när man kommit upp lite till åren. Det är ju bara dumt att ligga och pressa numera, det är inte farten som är det viktigaste utan draget och kraften ska finnas där när jag behöver den. Och mullrandet, crusandet.

Benjamins syn på sig själv har utvecklats till som han själv säger mognare och mer säkerhetsmedveten vilket är en positiv förändring sedan han började köra motorcykel. Han tänker sig för mera i trafiken och medvetenheten om riskerna finns där. Cesar tar synen på

sig själv till en annan nivå när han säger att hans identitet har förändrats sedan han började köra, att det i början var tufft att köra men inte nu längre när det blivit så vanligt. Detta kan förklaras med den symboliska interaktionismen där skapandet och omskapandet förändrar synen han hade själv till något numera normalt. Han kände sig lite tuffare och troligen såg omgivningen på honom som det också. Att hans egen syn förändrades var inte så konstigt eftersom folk kom fram till honom och pratade och berömde motorcykeln. Det är i denna spegling interaktionen skapar betydelse. Drar man resonemanget och teorin till sin spets kan man säga att allting som man vänjer sig vid, blir till slut normalt. För även omgivningen såg på honom med andra ögon i takt med att han använde, medvetet eller omedvetet, motorcykeln som symbol. David däremot har en helt annan syn på sig själv:

Jag tror inte jag ändrat mig speciellt mycket utan det var mera en anpassning då jag dels gillade att skruva men dels tillhörde man ett gäng och frihetskänslan. Vi hade ingen organiserad verkstad men vi träffades ofta och skruvade tillsammans. Jag hade förmånen att få vara hos en cykelhandlare i byn och det gjorde att man lärde sig mer och mer. Där var det mest mopeder men han hade till slut även bilar. Vi byggde inte om men vi trimmade mopederna så gott vi kunde.

David har inte ändrat synen på sig själv utan han kallar det anpassning. För ingår man i ett gäng som han gjorde, ett broderskap med upplevelse av stark gemenskap enligt modell 3 så behövs troligen ingen tydlig ändrad syn på sig själv eller sitt gäng. Har man ganska likvärdiga värderingar från början blir inte anpassningen så märkbar utan gemenskapen drar sig då åt livsgemenskapen i modellen. Bara för att anpassningen varit mindre och gruppen inte upplever någon större förändring behöver det inte betyda att den inte alls förekommit. Men troligen i sådan liten omfattning att han själv kallar det anpassning. Vidare tar han upp frihetskänslan som ett viktigt skäl till varför han började att köra motorcykel. Känslan att köra motorcykel återkommer framöver men först berättar Ceasar mera om omgivningens syn på motorcyklister

Jag tror nog att allmänhetens föreställning av knutten, av motorcyklisten, att det finns en viss koppling det här med röjande och en viss koppling till de här kriminella klubbarna som är helt obefogad för den finns inte. Den lilla klicken är så liten och minimal del utav det stora antalet som kör hoj. Men tänker man tillbaka så finns det nog kvar från när knuttekulturen kommer som någon form av kontrast till raggarkulturen som ju var två olika grupperingar. Så det är väl möjligt att allmänheten har haft en viss syn kvar på motorcyklisten. Framför allt när man själv var väldigt custompräglad, då blev det de här kopplingarna. Visst har man partajat och så vidare men aldrig någonsin som man har försökt framställa sig själv som farlig eller aggressiv eller så, det har man aldrig spelat på.

Ceasar tar upp allmänhetens föreställning om den farliga knutten som härstammar från knuttekulturen men mer om den längre fram. Fenomenet kan förklaras med bristande kunskap tillsammans med den symboliska interaktionismen. Till exempel har farbror Nisse någon gång sett på nyheterna eller ännu hellre mött ett gäng motorcykelknuttar som slåss och härjas är det troligt att Nisse införlivar antagandet att det är så alla knuttar gör. Nisse skapar och omskapar en bild med ett negativt förväntat beteende. Det betyder att nästa knutte Nisse möter som ser lika dan ut som den första gjorde kommer han ha samma låga förväntningar om och även leta efter tecken som stödjer sin första negativa bild. Sannolikt på ett omedvetet plan. När så Nisse en annan gång stöter på ett motorcykelgäng som hjälper honom att byta däck på bilen så kommer Nisse att omvärdera sina antaganden och negativa sin syn på knuttar till nästa möte.

Nisse skapar en mening i mötet med knuttarna och knuttarna skapar en mening med mötet med Nisse vilket jag ser som kärnan i den symboliska interaktionismen. Vilket avrundar den första delen bakgrunden och vägen till motorcykeln. Det leder oss in i del två av analysen: gemenskapen.

## Gemenskap, nackdelar och inspiration

Här berättar intervjupersonerna hur de såg på gemenskapen och hur den sociala interaktionen såg ut och vad den betydde. Gemenskapen verkar vara en central anledning till varför de intervjuade började köra motorcykel även de har helt olika utgångspunkter och berättelser. Ann svarar så här på frågan varför hon kör

Det är den sociala biten, att man har roligt ihop. Man snackar och kollar sina egna och andras hojar. Så har det blivit att alla tycker det är gott med fika och god mat, vi är lite softare sådär. Vi har ju några större killar då som inte nöjer sig med fika utan vill ha riktig mat också så det måste finnas på samma ställe. Så vi brukar hitta bra mål som passar alla. Men kör bara tjejerna så blir det något helt annat, då blir det bara fika och sen måste vi ut och fota, det blir mera tramsigt då. Men det är mera en rolig grej, det sociala och så. Vi kör mest blandat killar och tjejer men en gång om året har vi tjejer en träff och åker iväg två tre dagar, det är kul att ha den traditionen. Kanske åka ut och dansa och ta med sig högtalarna i packväskan också har vi förfest eller så men det är lite olika. Vi var ju tre stycken som började åka ihop för tretton fjorton år sedan, ett gäng som sedan vuxit till nästan trettio stycken även om vi inte har någon regelrätt klubb eller så. Det är inga speciella krav utan de som vill hänger med. Vi träffas en gång i veckan om vädret tillåter. Det har ju blivit roligare med åren att köra ihop då vi blivit allt fler men sen kan jag känna ibland att nä jag känner inte för det, man måste passa tiden och så. Då kan det bli att jag hellre tar en runda själv och det kan vara lika skönt som att köra ihop. Det kan vara behagligare att köra en kvällstur på egen hand och köra iväg till exempel och bada en sväng och sen åka hem. Fast det är roligare att köra ihop ett gäng på ett annat vis, det finns två sidor. Det beror på hur mycket man har att göra och hur man mår och sånt. Sen kan det vara gott en riktigt fin sommarkväll om man varit varm på jobbet att ta hojen och åka iväg till en blank sjö som är precis stilla och bara hoppa i där. Ta med sig en liten frukt eller nått och bompas hem sen. Det är ju det som är livet kan jag tycka. Njuta av naturen och så.

Gemenskapen är viktigast enligt Ann men lyfter även fram dimensionen att köra själv som ett alternativ. Sedan understryker hon hur viktig gemenskapen är

Det är väldigt stort, gemenskapen är väldigt viktig, kanske 90 %. Det är roligt med ett gemensamt intresse. Att träffas är en stor del av motorcykellivet.

Benjamin säger så här om gemenskapen men lyfter även han fram en annan anledning

Friheten och gemenskapen överhuvudtaget när man kör Harley, det är något alldeles speciellt. Sedan ljudet också, höra det sköna ljudet från avgassystemet när man accelererar på en fin väg. Det är riktigt gött.

Även David tar fram gemenskapen, interaktionen som viktigast men också friheten

Många brukar säga att det är frihetskänslan att köra, man kan känna dofter och man är närmare världen på något sätt jämfört med i en bil. Det är något annat med en motorcykel för du har ju rätt mycket mellan knäna när du drar på och känna att det är jag som bestämmer och känner rytmen. Du får uppleva naturen på ett helt underbart sätt. Ja det finns mycket med det. Det är själva åkningen och det sociala som är viktigast.

## Ceasar berättar också om gemenskap och att köra själv som ett komplement

Nu för tiden åker jag oftast med ett par polare så vi blir en 2-4 cyklar. Då kan man lita på varandra och veta vad som händer när man kör. Men jag kör även mycket själv och det är skönt att slippa ta hänsyn hela tiden. Dom som inte kör hoj tänker nog inte på de här grejerna men det är en hel vetenskap att köra i grupp eller gruppering. Du måste vara helt koncentrerad hela tiden och ha koll på dem du kör med samt den vanliga trafiken på samma gång. Så det är gött och dra iväg själv på en runda.

Samtliga fyra intervjuade påtalar hur viktig gemenskapen är och därigenom den sociala interaktionen med andra människor när det gäller motorcykelkörningen. Det verkar vara en grundläggande orsak till att de kör även om de alla har olika utgångspunkter och uttrycker sig på olika sätt. Det gemensamma är ändå att alla fyra helst och oftast åker tillsammans med andra samtidigt som de ger uttryck för att det är skönt att bara dra iväg en runda på egen hand ibland. Det ena behöver inte utesluta det andra enligt mig utan jag ser ensamkörandet som ett kravlöst, enkelt kompletterande alternativ när lusten faller på. Vilket inte heller kräver några ansträngningar eller större planering. Att köra ensam betyder njutning på så sätt att individen slipper anpassa sig, passa både tider och köra i ordnad hänsynsfull gruppering. Det är otvivelaktigt så att samtliga intervjuade understryker att upplevelsen och njutningen att köra motorcykel förhöjs i interaktionen när den delas med andra. De uttrycker också en stark känsla av frihet vilket både Ann, Benjamin och David beskriver. Den känslan återkommer flera gånger vilket gör att jag tolkar den som gemensam och grundläggande. Till och med signifikant. En förklaring kan vara att det är roligare att dela glädje och upplevelser med andra människor, speciellt andra som inte bara precis kört samma vägsträcka utan även delar upplevelser, känslor och erfarenheter. Personer som även förstår och i stort sätt delar samma synsätt på livet. Det vill jag koppla till modell 1 från Hatch där upplevelsen och värderingar påverkar antaganden som sedan även påverkar symbolen motorcykeln. I det här fallet på ett positivt sätt. Man skulle även kunna tänka sig negativa upplevelser som med samma effekter enligt ovan fast de samtidigt skulle stärka grupp känslan. Med ovanstående förklaring är även de tre grundläggande kriterierna uppfyllda för teorin den symboliska interaktionismen. Dessa individer interagerar med andra och objektet motorcykeln utifrån en innebörd och mening som skapas och sedan omskapas tillsammans. När individen kör med andra som till exempel uppskattar motorcykeln och visar glädje så utvecklas och stärks den gemensamma upplevda meningen. Den här processen ska ses som något ständigt pågående och inte statistiskt konstant utan den utvecklas ständigt genom samspel mellan individer och mellan individ och objekt och individ och grupp. Genom individens och gruppens tolkande process hanteras, omskapas och förändras meningen hela tiden. Oavsett om intervjupersonerna till exempel dricker kaffe tillsammans med sina körkamrater och pratar om nästa runda eller bara pratar gamla minnen. Resonemanget ovan kan även finna anknytning till grupp känslan enligt modell 3 där grupp gemenskapen i så fall stärks och utvecklas mera mot livsgemenskap och mindre åt intressegrupp.

Vi byter ämne och jag frågar David om han tycker att det finns något negativt med att köra motorcykel

Nä jag kan inte se det för nästan varje gång jag sätter mig på en motorcykel tänker jag att jag är snart 72 år och kan ändå sitta här och åka motorcykel av hyfsad standard och jag har råd att göra

det. Det är avundsvärt. Visst har du träningsvärk efter de första rundorna men det är det värt. Nej jag kan inte se något negativt men visst när det regnar är det ju kallt ibland men kläderna torkar ju.

**Benjamin tar upp det han anser vara negativt:**

Största nackdelen är att vi bor i Sverige och att det regnar väldigt ofta så det blir inte så många körtimmar eller mil i Sverige på sommaren. Det är största nackdelen när man kanske måste köra fast det regnar och det kommer en skur. Sen är man väldigt utsatt i trafiken, det är lätt att andra trafikanter missar en om man inte visar sig eller om det inte låter tillräckligt mycket. Sen är ju grus på vägarna rätt obehagligt.

**Cesar säger så här på samma fråga**

Jag tycker vägarna suger. De har blivit så dåliga och har blivit sämre och sämre. Jag tror jag har fog för det påståendet för jag tycker att de är håliga och det är grus som ligger kvar, vägsystemet har blivit uselt. Vajräckena på vägarna som har kommit nu är inte heller bra för motorcyklister. Sen har ju bromsar och allt annat blivit mycket bättre på hojarna men visst sitter man oskyddad.

**Efter en paus försätter Cesar**

Ja jag minns en polare som körde ihjäl sig. En sån där onödigt grej kan man tycka, han provade en ny motorcykel på en lång raka med ett kalhygge på höger sida om vägen och där hände något. För de berättade att det hade gått jätkligt fort, de hade hört accelerationen och sen blev det bara tyst. På det här kalhygget fanns ett enda träd och det åkte han in i på något sätt. Det var en väldigt märklig historia men det kändes lite efter jag varit där på olycksplatsen och skulle åka hem, då fick jag mig en liten tankeställare. För hur är det möjligt att ensam på vägen på en lång öppen raka med ett kalhygge på ena sidan där det finns ett enda träd och utav alla träden i världen så träffar han just det ensamma enda trädet där. Så visst är körningen förknippad med en viss fara det går inte att komma ifrån, man har inga skyddande stålblock runt sig. Det är väl det enda negativa jag kan se annars ser jag inget annat negativt, tvärtom, jag unnar alla ett hojkort så att dom får uppleva frihetskänslan.

**Anledning till att jag tog upp och frågade om något negativt var för att hela tiden sträva efter ett kritiskt förhållningssätt och balansera studien som inte enbart positiv till att köra motorcykel. Frihetskänslan verkar vara grundläggande för att inte säga fundamental för de intervjuade. Detta hindrar dock ingen av informanterna ifrån att ta sin hoj och åka iväg själv en sväng för att njuta. Ann svarar följande på frågan om vad som inspirerar henne till att köra:**

Allt egentligen men kontrollen att kunna känna att man kontrollerar maskinen, friheten och att köra men det är en helhetsbild av allt. Det är det roligaste men det är även roligt med den sociala biten, att det har blivit så många tjejer som kör också. Som även de gillar det här med ljudet, vi är väl lite tokiga men ibland går vi och pratar om avgassystemet till exempel att den där kan du ju inte ha, den andra är bättre och så vidare.

**David svarar så här på vad som inspirerar honom att köra:**

Det är när jag får känslan att jag vill åka iväg, att känna avkoppling och komma iväg. Du vet aldrig vad som väntar bakom nästa sväng. Ibland åker jag själv och tycker att det är väldigt skönt men det kan även vara roligt att åka ut till golfbanan och ta en kopp kaffe för alltid känner man ju nån där man kan prata med. Och sen åker man hem igen efter att tagit en extra runda hemåt.

**Ann beskriver vad hon upplever som bäst och inspireras av mest:**

Oj det har varit många men det bästa är nog de stunderna när man bara oj oj vilken fin väg som är helt slät och man ser kurvorna på långt håll. Det kan ju infinna sig lite varstans när man ser vägen och de härliga kurvorna. Men det var nog sist vi körde på Österlen bland de jätte jättegula rapsfälten, du öppnar visiret och känner den ljumma varma vinden mot ditt ansikte och doften, underbara vägar med precis lagom hastighet så man känner att man kan slappna av samtidigt. Att ligga på raksträckor och få ont i armarna är inget kul, då blir man bara rastlös, det ska ju vara lite kurvor där man känner att det flyter på. Jag vill inte ha någon ful ruta i vägen heller utan det är kombinationen av att känna kraften du sitter på och den fina tanken, styret, ja helheten. Det flyter på så bra så det blir tyngdlöst på något sätt. Men det handlar också om kraften, inte att köra fort utan känslan att hantera hojen helt och bara njuta. Man är synkad med hojen. Också ljudet så klart, det går inte med mesljud.

På frågan om Ceasars bästa runda säger han:

Undrar om inte det var i Östra Göinge någonstans, det fanns vägar som var riktigt kringelikrokiga där som gick upp och ner med mycket svängar. När man fick in ett flyt i körningen, ett flow. Det är när allt bara flyter och man får inre känsla av frid, lite eufori nästan på samma gång. Helt fantastiskt är det. Man känner att man bara svävar fram som på moln. Det är så gott. Det är nästan jag får gåshud bara jag pratar om det.

Både Ann och Ceasar beskriver tydligt hur körningen, när den är som bäst, bara flyter på. En stark känsla av välbefinnande, njutning och kontroll på samma gång. Även Benjamin och David pratar om njutning och kontroll även om inte någon av dem använder orden "flyt" eller "flyter på" så har alla fyra gemensamt att de upplever frihet, ljudet, kontroll, gemenskap och kraften när de kör motorcykel i interaktion med andra. Dessa nyckelord anser jag vara drivkrafterna till varför de fyra intervjuade kör motorcykel tillsammans med interaktionen i gemenskapen. Enligt den symboliska interaktionismen skapas och omskapas mening för den som kör motorcykel och det som är kärnan i meningen är känslan av frihet och kontroll. Dessa känslor, njutningen och meningen förhöjs sedan när den delas i interaktion med andra. Det framgår även att det är väldigt skönt att dra iväg själv en sväng utan förberedelser och utan sociala krav vilket jag tolkar som att mening skapas mellan individen och motorcykeln och inte enbart är begränsat till den sociala gemenskapen.

## Den symboliska boken, MC-kulturen

Här kommer del tre där jag bad respektive intervjuperson beskriva vad en fiktiv bok skulle innehålla om den handlade om de själva och deras liv med motorcyklar. Min tolkning är att respektive fiktiva bok är en del som *symboliserar helheten av varje intervjuperson* och därigenom säger något mer om individen än vad bara den tänkta boken gör enligt den symboliska interaktionismen. Tolkningen går vidare genom en möjlig titel till respektive bok och använder informanternas egna ord vad kapitlet skulle kunna heta. Ann berättar:

Det var ju rätt svårt faktiskt. Nu när man sitter och berättar så hör man ju själv vad man säger. Men början skulle ju vara något med den där flickan då på trehjulingen som skulle cykla på en tvåhjuling direkt. Det skulle nog vara en bild på henne då och sen en bild på mig nu "tant-Ann". Fortfarande på två hjul och sen där i mellan skulle det vara någon bild på den där solnedgången, rapsfälten och den här perfekta vägen. En kustväg, slät som gärna får gå lite upp och ner men ändå den här bilden på horisonten, kanske med havet jämte då. Eller någon liten sjö skulle jag också kunna tänka mig. Friheten skulle vara med, livsnjutare kan man nog kalla det. Så det skulle nog vara något med om livets mening, eller jag vet inte men någonting sånt. För det ger en slags inre

frihet att köra. Till exempel om man har varit förbannad på jobbet, kanske konflikter eller man är spänd, då går det inte att köra motorcykel. För då kör man illa så man måste släppa det som varit jobbigt och fokusera på att köra istället. Man kan inte tänka för långt fram utan man måste vara här och nu. Man kan kasta det tråkiga åt sidan och njuta av livet, inte krångla till det. Vi som kör nu vi är lite livsnjutare allihopa, vi kan bara stanna till vid en kohage rätt vad det är och bara: här ska vi stanna ett tag och så bara njuter man och luktar på blommorna, sen kör vi vidare och äter gott och har det gott. Den stressiga tillvaron vi lever i krymper och blir mycket behagligare då om man har nått intresse som tar upp fokus så. Så boken skulle handla om det: livsnjutare, fokus, vackra bilder. Kan jag sen inte köra på två hjul så skaffar jag en trike (med tre hjul) så kan jag köra fast jag blir gammal.

Anns tänkta bok skulle kunna heta ”Jag en livsnjutare med motorcykeln på perfekt väg” Kapitlen kan sammanfattas med orden: större cykel, frihet, livsnjutare, fokus och slutligen vackra bilder.

David beskriver sin bok så här:

Den skulle börja med min kusin och jag som körde på en skogsväg fram och tillbaka, vi var 10-11 år då och vi trodde att ingen visste det men det gjorde de ju. Sen nästa kapitel skulle vara när jag väntade på min första moped som kom med bussen, det glömmar jag aldrig. Den kostade 650 kr då sommaren 1956 var det. Det var en höjdpunkt. Sen ett kapitel var en crosscykel. Nästa kapitel var när man började skjutsa tjejerna och jag vurpade mitt framför fiket som var där och alla skrattade. Sen var det ett uppehåll ett antal år när man skaffade barn och inte hade råd. Nästa kapitel skulle vara inom polisen när jag började köra BMW. Sedan var nästa kapitel när jag sålde huset och jag sa till min dåvarande fru att jag skulle köpa en cykel men hon protesterade inte, vilket förvånade mig. Hon åkte med en enda gång men inte mer, hon var ingen motorcykelmänniska och det var kanske bäst så. Sen skulle det vara kapitel med FMCK och vårt gäng som kör nu. Sista kapitlet vet jag inte hur det skulle bli men om min särbo får sin vilja fram är det snart slut men det tror jag inte att hon ska få. Hon tycker det är så himla farligt när jag kör men ingen tänker på hur farligt det är att åka bil, även om jag inte sätter likhetstecken, det är bara en reflektion. Sen är det stor skillnad mot förut, då hade cyklarna 20 hästkrafter kanske och nu har de 120 så det är stor skillnad.

David's tänkta bok skulle kunna heta ”Mitt liv med motorcykeln” där kapitlen kan sammanfattas i orden: tioåringen, mopeden, crosscykeln, vurpan, mc-polisen, ny motorcykel, FMCK-gänget och slutligen framtiden.

Medan Ceasar säger följande om sin bok:

Jag skulle skriva något om körstilar och hur man förändras över tid. Jag tror inte man har samma körstil hela tiden utan att någonstans händer något och man förändras och jag tror det är ganska generellt. Förut hatade jag när folk sa att man blir förståndigare ju äldre man blir men nu när man börjar närma sig fyrtio så har man insett att det kanske ligger något i det där. Visst är det kul att köra fort ibland men jag tror man gör det med lite mera förstånd än när man var yngre. Det är väl någon fas man måste gå igenom. Man måste testa saker. Sen skulle ett kapitel vara spontaniteten i mötet med andra motorcyklister när man möts ute. När man möts är det en form av skådespel, det är inte fullt lika viktigt vad du sysslar med annars eller vad man jobbar med utan någonstans är man där för ramen i sin identitet som knutte eller motorcyklisten. Motorcykeln är viktigare än var du kommer ifrån. Det är ju rätt intressant måste jag säga. Det är nog ganska genuint i den här kulturen till skillnad mot jobbet eller privat. Det är så skönt att ta på sig skinjackan och känna friheten som de flesta gör ibland för det är väldigt få som har det som sin livsstil helt och hållet.

Ceasars tänkta bok skulle kunna heta "Förändringar och nya körstilar på motorcykeln". Kapitlen kan sammanfattas med orden: ungdomlig fart och nyfikenhet, förståndigare, spontana möten, genuin kultur och slutligen mer mognad.

Benjamin har sin syn på sin bok:

Då hade jag gjort en faktabok om Harleys faktiskt, från början att första motorn byggdes fram till nu. För att jag själv skulle vilja lära mig mera. Kapitlen skulle vara de olika motorerna och även hojbyggen skulle vara med, allt som hör till.

Benjamins tänkta bok kan heta "Allt du vill veta om Harley Davidson och hojbyggen" där kapitlen följer den tekniska utvecklingen av motorerna. Dessa är enligt Harley Davidson (2013) Första motorn kom 1903 och hade 3 1/8 dels inch bore och en 3 1/2 inch stroke. Kapitlen skulle heta i kronologisk ordning: V-twin 1909-1911. F-head 1911-1929. Flathead 1929-1973. Knucklehead 1936-1947. Panhead 1948-1965. Shovelhead 1966-1983. Evolution 1984-1999. Twin Cam 88 1999-2006. Twin Cam 96 2007-ff.

Jag anser att ovanstående exempel med tänkta böcker som symbol för individen är ett uttryck för hela personen jag intervjuat vilket jag även anser vara grunden till betydelsen av den symboliska interaktionistiska teorin. Varje intervjuade skapar sin egen mening och betydelse av motorcykeln och i interaktionen tillsammans med andra motorcykelförare. Respektive beskrivning av bok lyfter fram informanternas olikheter och unika synsätt vilket var en utgångspunkt för hela studien, att lyfta fram den unika berättelsen. Jag vill med detta belysa och understryka att alla fyra intervjuade individer ser på sitt motorcykelliv på helt olika sätt, de upplever det olika och beskriver det helt olika men det gemensamma, är att de brinner för att köra motorcykel.

På frågan om det är tillåtet vilka MC-kläder som helst med tanke på vad man kör säger Ann så här

Det är ok att ha ett svart skinnställ och köra en racerhoj men det är inte ok (skrattar högt) att sitta med sånt racerställ med såna du vet pucklar på, det är inte ok med såna buckliga knäskydd på en Custom. Det hänger inte ihop. För racerkläderna är ju utformade efter fartvinden, de ligger ner ibland och kör i kurvor och det ska vara strömlinjeformat och så. Man lägger inte ner en Custom på det sättet när man kör man kör inte på samma sätt. Även om man ska ha skydd så ser dom annorlunda ut. De hör hemma i en annan klass.

Benjamin håller med och säger så här på samma fråga

Folk kör oftast i racerställ om de har racerhoj, så är det ju. Men visst är det så att om du kör en riktig glidarhoj med fransar och grejer kan du inte ha racerställ på dig. Det ser ju helt enkelt för roligt ut (skrattar lite) så det funkar inte. För kör du fort på en racinghoj så behöver du skyddskläder som håller om du skulle vurpa och glida på asfalten, då behöver du kevlar eller skinnställ. Fast fransarna spelar nog inte så där jättestor roll det tror jag ju inte, det är nog mera en smaksak till största delen.

Cesar beskriver sin syn så här om samma sak

Det är en riktigt kul fråga. Det var som när man började köra, då skulle man ha störtkruka (öppen hjälm min kommentar) om man körde Custom, så var det bara och en scarf. Det var helt otänkbart



att man skulle köra Custom med integralhjälm (stängd hjälm med skydd runt hakan) men vips så hände något där och det blev plötsligt legalt att köra med integralhjälm. Likaså skyddsutrustning fanns ju inte utan man tog på sig sitt skinnställ, sina stövlar, sina handskar och sin hjälm, det vara bara det. Tittar man idag däremot är det rätt kul för hur många gubbar är det inte idag som tar på sig en knallgul reflexväst och det är så mycket säkerhetstänkande nu på gott och ont. Så det är mycket kulturellt kopplat till vad som anses legalt inom just de olika grupperingarna bland motorcyklisterna. Jag kan se olika grupper av motorcyklistar där vi har: Customkillarna, vi har touringmänniskorna med sina stora Gold Wings och långfärdsmaskiner, vi har offroadarna och vi har racingknuttarna med sin racingmaskiner. Det är de stora grupperna man kan identifiera och de har vissa kännetecken vad som identifierar varje grupp.

### Ceasar fortsätter om kultur samt vad han vill säga till någon som aldrig suttit på en hoj

Jag tycker att de borde pröva det för friheten, friheten och närheten till där du kör. Att få känna känslan av att ha kraften mellan benen. Det är frihetskänslan, den kommer man inte ifrån. Det är mitt huvudsakliga motiv till att köra. Jag har inte haft hojen som ett direkt transportmedel utan den är ett upplevelsefenomen alltihopa. Jag tror inte heller att jag haft den som någon form av statusgrej eller identitetsskapare, det har inte varit de grejerna som drivit mig utan det har varit frihetskänslan.

### David ser annorlunda på det och bidrar också med en annan aspekt

Idag är ju motorcykeln en leksak och det var den inte då. Då var den ju ett redskap för att ta sig överallt. Det var ju tvunget att ha ett fortskaffningsmedel och då var motorcykeln smidig. Jag tycker att motorcykeln är en social leksak, vi samlas och åker till något fik på helgerna. Istället för att spela golf eller något så kör vi hoj. Det är ju en social tillhörighet också det är det ju.

I teorin tar jag upp Beckman (1995) som ser motorcykeln från fyra perspektiv: ett som redskap, ett som leksak, ett som medium och ett som totem. Ovan framhåller Ceasar att han inte haft motorcykeln enbart som ett transportredskap utan snarare som ett upplevelsefenomen. Medan David däremot anser att motorcykeln för honom numera bara är en leksak. David talar även tidigare om att när han växte upp så använde hans familj motorcykeln som ett redskap att ta sig från punkt A till punkt B. Enligt min tolkning och Beckman (Ibid) går det att se motorcykeln från olika perspektiv vilket jag tar upp i teorin. Där det även går att se motorcykeln som ett medium och ett totem, förutom leksak och redskap. Som ett medium därför att den kan ha en expressiv funktion då den visar, omedvetet eller medvetet vem individen är till exempel genom vilken motorcykel personen kör. Motorcykeln kan alltså, medvetet eller omedvetet, vara en representant för den som individen vill framstå att vara. Omgivningen men även gruppmedlemmar kommer att bedöma, tolka och tillskriva individen olika betydelser beroende på bland annat vilket märke individen kör och om det låter väldigt högt. Individen döms inte enbart genom sina stilmärken utan signaler skickas och tolkas oavsett om det individens mening eller inte. Att motorcykeln även kan ses som ett totem beror på att den har en påbjudande normativ funktion. Den påbjuder, dirigerar och manar fram beteenden som känns rätt eller inte. Både Ann och Benjamin tycker att det inte är ok att ha på sig vilka kläder som helst beroende på vad för sorts motorcykel som körs. Detta förklarar jag utifrån Customkulturen som påbjuder att du ska klä dig i till exempel svart skinnställ och inte färgglada racerskydd med pucklar. Stilmärkena är viktiga oavsett vilken grad av omsorg de är valda med. För väljer individen att bryta mot normen och kulturen så kommer ett tillrättavisande. Customkulturen påbjuder även att kör du racerhoj, ska du ha

motsvarande passande skyddsställ gärna i skrikiga färger och med "pucklar" på rygg och den färgglada hjälmen. Min tolkning är att det enligt intervjupersonerna finns olika grupperingar inom MC-kulturen. Dessa grupperingar har sina egna överenskommelser om regler som bör följas. Samtidigt som det finns en bredare samhörighet en gemenskap genom interaktion exempelvis genom MC-hälsningen. Där alla motorcykelförare hälsar på varandra när de möts på vägarna, oavsett märke eller stil. Enligt intervjupersonerna så behövs hjälp så finns hjälp oavsett var någonstans du befinner dig på vägen till exempel vid punktering. Då kvittar det vilken sorts hoj som körs och visar sig en gemensam MC-kultur som säger att man tar hand om varandra. Utifrån informanternas svar och de teoretiska utgångspunkterna kan jag tydligt se motorcykeln både som leksak, redskap, totem och som ett medium. Jag kan även se kopplingar som inte var givna från början. Kopplingar i form av den symboliska interaktionismen som förklaringsmodell och knytpunkter till använda teoretiska förklaringsmodeller. Kör individen fort och gillar att tävla med sin motorcykel är det inte konstigt att mening skapas genom social interaktion med andra likasinnade, genom att dela dessa fartupplevelser. Sedan skapas och omskapas verkligheten tillsammans på samma sätt som den skulle göras med en skinnknutte gör som kör sin glidarhoj i sin knuttegemenskap. Den ömsesidiga meningsskapande speglingen sker inte bara gentemot motorcykeln som symboliskt objekt utan även genom reaktioner och exempelvis uppmuntrande kommentarer individer emellan. Får denna interaktion pågå ett tag utvecklas känslan av samhörighet och till slut bildas grupper med gemensamma normer och normsystem. Se även modell 2. Gruppen med likasinnade skapar och omskapar gemensam syn vilket bildar en egen kultur så småningom. Jämför även med Scheins (2004) resonemang om hur grupper utvecklas. Detta säger han kan ske inom varje grupp vilket jag håller med om. Det finns ett ömsesidigt utbyte i interaktionen vilket också påverkar varandra enligt Hatch (2006) modell 1. Individens syn på motorcykeln och gruppen syn skapas och omskapas hela tiden vilket troligen skulle kunna gå att observera i en längre studie även om det ligger utanför denna.

## Reflektion

Syftet var att beskriva och förstå drivkrafterna varför respektive informant körde motorcykel. Det skulle ske genom att besvara frågorna: vad som driver en utvald person att köra motorcykel? Vad betyder den sociala interaktionen? Vad kännetecknar MC-kulturen? Jag anser att syftet är uppnått då drivkrafterna att köra är nyckelorden som alla fyra intervjuade har upprepat flera gånger. Dessa nyckelord är: *Frihet* vilket beskriver den ena grundläggande drivkraften. *Gemenskap* som är den andra grundläggande drivkraften att köra tillsammans med andra. Sedan är andra viktiga ord: *Ljudet* av motorcykeln. Alla fyra uttrycker att det ska låta bra och skönt, det ska höras att man kommer. Vidare är andra nyckelord: *Kontroll och kraft* vilket betyder njutningen av kraften i maskinen samt känslan att behärska motorcykeln. *Flytet eller flow* är också en känsla och uppnås ibland på vissa vägar under fina förutsättningar, då är körningen som bäst.

Den sociala interaktionen betyder enligt intervjupersonerna mycket och jag tolkar den som fundamental inom motorcykelkulturen. Upplevelser, erfarenheter och känslor delas och

mening skapas enligt teorin om den symboliska interaktionismen. När till slut dessa erfarenheter har skapats utvecklas även grupper som bildar normer och normsystem enligt teorin som påverkar individer och grupper. Den grundläggande interaktionen i gemenskapen utesluter inte att de intervjuade tycker att det är skönt att bara köra iväg ensamma utan sociala krav eller större förberedelser.

På frågan om vad som kännetecknar MC-kulturen finns inget entydigt eller enkelt svar. Sammanfattat kan sägas att det verkar finnas en gemensam MC-kultur men det finns även olika kulturer inom respektive gruppering. Customförarna har sina stilmarkörer och sina regler. Racingförarna har sina och touringförarna sina.

Den här studien är för begränsad men det hade varit intressant att gå in djupare på respektive område samt följa upp med flera intervjuer med samma informanter. Jag tror att resultatet hade blivit ännu tydligare och möjligen bättre men jag anser att jag fyllt mitt syfte i den här studien. Jag anser vidare att jag använt rätt metod och teoretiska utgångspunkter i förhållande till syftet. En reflektion är att det hade kunnat vara givande med flera olika källor i bakgrunden men samtidigt som jag sa i problemformuleringen, är det inget välutforskat område med motorcykelkörning och dess drivkrafter skrivet från ett socialpsykologiskt perspektiv. I bästa fall har den här studien bidragit till att skapa intressanta frågor till vidare forskning. Kunde jag gjort något annorlunda? Möjligen men enligt mig hade det inte blivit bättre så därför kan jag säga nej på den frågan. Finns det andra sätt att tolka empirin på? Det gör det kanske men då hade fokus förskjutits från mitt syfte och studien blivit en annan.

## Referenser

### Böcker

- Beckman, Svante (1995) "En världsbildande teknik" Ur: Karlsson, M & Stureson L, "Världens största maskin" Carlssons, Stockholm
- Boolsen, Watt M D. (2007) "Kvalitativa analyser – forskningsprocess, människa, samhälle" Malmö, Gleerups utbildning AB
- Blumer, Herbert (1986) "Symbolic Interactionism, prespective and method" London, University of California Press
- Bryman, Alan (2002) "Samhällsvetenskapliga metoder" Malmö, Liber AB
- Cooley, Charles Horton (1981) "Samhället och individen" Göteborg, Korpen
- Denscombe, Martyn (2009) "Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inomsamhällsvetenskaperna" Lund, Studentlitteratur AB
- Denzin, Norman & Yvonne Lincoln (2003) "Strategies of Qualitative Inquiry" Ur Janesick, Valerie J "The Choreography of Qualitative Research Design" p. 4679, SAGE publication
- Gillham, Bill (2005) "Research interviewing: The range of techniques" Glasgow, Bell & Bain

- Granström, Kjell mfl (1998) "Grupper och gruppforskning" FOG samlingsvolym 1, Linköpings universitet
- Hatch, Mary Jo (1993) "The dynamics of organizational culture" The Academy of Management Review, volume 18
- Johansson, Anna (2005) "Narrativ teori och metod" Lund, Studentlitteratur AB
- Kvale, Steinar (1997) "Den kvalitativa forskningsintervjun" Lund, Studentlitteratur
- Lagergren, Lars (1999) "Svensk motorcykelkultur" Stockholm, Brutus Östlings Bokförlag Symposium
- Maltén, Arne (2011) "Grupputveckling" Lund, Studentlitteratur
- Nilsson, Björn (1996) "Socialpsykologi - utveckling och perspektiv" Lund, Studentlitteratur AB
- Patel, Runa & Davidson, Bo (2011) Fjärde upplagan "Forskningsmetodikens grunder: Att planera, genomföra och rapportera en undersökning" Lund, Studentlitteratur
- Polkinghorne, Donald E (1988) "Narrative knowing and the human sciences" Albany, State University of New York Press
- Schein, Edgar (2010) "Organizational culture and leadership" (4rd ed). San Fransisco, Jossey-Bass
- Sjöberg, Katarina & Wästerfors, David (2008) "Uppdrag, forskning – konsten att genomföra kvalitativa studier" Malmö, Liber AB
- Wolf, R Daniel (1991) "The rebels – A brotherhood of Outlaw Bikers" Toronto, University Of Toronto Press
- Willis, Paul E (1978) "Profane culture" London, Routledge & Kegan Paul

### **Vetenskapliga artiklar**

- Lagergren, Lars (2007) "Make Way for the Biker: Media and Swedish Motorcycle Culture" [http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS\\_Artcl.Lagergren.html](http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Lagergren.html) (hämtad 2013-04-15)
- Vetenskapliga rådet (1990) "Forskningsetiska råd" <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf> (hämtad 2013-04-29)

### **Övriga källor**

- <http://www.harley-davidson.se/tips/historia/> (hämtad 2013-05-21)
- <http://swepub.kb.se/hitlist?d=swepub&q=motorcycle&f=simp&spell=true&hist=true&p=1> (hämtad 2013-04-15)
- <http://www.fastbikes.se/index.php/2012-12-19-07-20-47/allmaent/2671-olika-motorcykeltyper-vilken-passar-dig> (hämtad 2013-04-15)
- <http://www.korkortsportalen.se/jag-har-korkort/fordon-du-far-kora/> (hämtad 2013-04-15)
- <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010559.HTM> (hämtad 2013-04-15)

[http://www.scb.se/statistik/publikationer/OV0904\\_2013A01\\_BR\\_11\\_A01BR1301.pdf](http://www.scb.se/statistik/publikationer/OV0904_2013A01_BR_11_A01BR1301.pdf)

(hämtad 2013-04-15)

<http://swepub.kb.se/hitlist?d=swepub&q=motorcycle&f=simp&spell=true&hist=true&p=1>

(hämtad 2013-04-15)

## **Bilaga 1**

### *Intervjuguide*

#### Bakgrund och varför köra

Ålder, kön, sysselsättning, utbildad till, jobbar med?

Har du motorcykel vilken/vilka?

Hur kom du i kontakt med motorcyklar innan du började köra?

Minns du hur du såg då på dem som körde hoj då?

Någon speciell händelse eller person/personer som gjorde att du bestämde: nä nu ska jag också skaffa nått att köra på?

Hur såg omgivningens bild ut av dem som körde hoj då?

Hur körde du i början och med vilka?

(Blev du medlem i någon klubb? Berätta mer?)

Fanns något negativt med att börja köra?

Hur såg omgivningen på att du började köra?

#### Gemenskap, nackdelar och inspiration

Hur såg du på dig själv innan du började köra?

Hur såg du på dig själv i samband med att du började köra?

Upplevde du att du blev annorlunda bemött när du körde mot när du inte körde?

På hojen i trafiken, berätta hur bemöts du i trafiken av andra trafikanter?

Vad är det roligaste eller bästa med att köra hoj?

Vad är det sämsta eller det minst roliga med att köra hoj?

Har du mött någon/några negativa eller kritiska mot att du kör?

Hur uppfattar närmaste omgivningen att du kör?

Vad inspirerar dig att köra?

#### Den symboliska boken, kultur

Är du medlem i någon klubb nu?

Hur kör du nu för tiden, vad har du för stil?

Anledningen till att du började köra?

Hur har du kontakt med andra som kör?

Vilka är de främsta skälen till att ni kör tillsammans?

Kan du tänka dig ett liv utan att köra?

Vilken är drömrundan ut?

Hur ser du på dem som inte köra samma hoj/märke som du?

Det finns numera en hel del tjejer som kör, dina tankar om det?

Vad skulle du vilja säga till någon som aldrig suttit på en hoj?

Berätta vad du tänker på när jag säger: Buskörning? Bikers? Polisen? ? Gemenskap?

Om du skulle skriva en bok om ditt motorcykelliv, vad skulle de olika kapitlen handla om?

Hur vill du beskriva meningen med motorcykel-livet?

Är det något du tycker jag borde fråga dig om?