

Chopper, glidare eller café racer

Motorcyklar som statusmarkörer för deras förare

Av: Kristoffer Söderström

Handledare: Magnus Öhlander

Södertörns högskola | Institutionen för historia och samtidsstudier

Kandidatuppsats 15 hp

Etnologi | Höstterminen 2025

Europaprogrammet



SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA | STOCKHOLM
sh.se

Abstract

Denna uppsats undersöker hur status och mening skapas genom sociala interaktioner inom motorcykelkulturen. Studien bygger på åtta kvalitativa semistrukturerade intervjuer som analyseras utifrån ett symboliskt interaktionistiskt perspektiv. Analysen fokuserar på hur mening, tillhörighet och status förhandlas och etableras i vardagliga möten mellan aktörer. Resultaten visar att motorcykeln fungerar som ett socialt och symboliskt objekt, där status och autenticitet konstrueras genom handlingar snarare än genom ekonomiska resurser.

Bakgrund	1
Syfte och frågeställning	2
Teori	2
Metod och material	5
Tidigare forskning	6
Reflexivitet och etik	8
Deklaration om användning av AI	8
Olika typer av motorcyklar och hur de tolkas inom motorcykelkulturen	9
Det personliga förhållande till motorcykeln.....	12
Custombyggda vs köpta motorcyklar.....	14
Kunskap, hantverk och smak.....	16
Språk, stil och symboler.....	18
Sammanhang och ritualer.....	20
Status, tillhörighet och gemenskap.....	23
Slutdiskussion	25
Källförteckning	27

Bakgrund

Som en livslång deltagare i motorcykelkulturen, då min far är medlem i en motorcykelklubb, har den världen alltid funnits nära. Men det var inte förrän jag började studera etnologi som mina ögon öppnades för hur kulturen formas och hanteras. Det handlar inte bara om att köra, utan om att skapa mening, identitet och gemenskap genom något så konkret som en motor på två hjul. För mig framstår motorcykeln inte bara som ett praktiskt föremål, utan som ett synligt och konkret sätt att uttrycka vem man är i en social kontext. Genom den visar människor olika värderingar, preferenser och tillhörighet till olika grupper. Motorcykeln blir ett slags medium för att kommunicera identitet, inte som en förlängning av något inre väsen, utan som ett mönster av handlingar, val och uttryck som andra kan iaktta och tolka.

I fokus för den här uppsatsen står det meningsskapande som finns i skillnaden mellan att köpa en färdig motorcykel och att bygga eller modifiera en egen. På en liten längre blick av kulturen så tycks det framkomma hur denna skillnad bär på sociala och kulturella betydelser som sträcker sig långt bortom det rent praktiska. Att bygga sin egen hoj kan ses som ett uttryck för autenticitet, självständighet och hantverksskicklighet. Det blir ett sätt att visa att man kan något, att man har både kunskap och känsla för vad motorcykelkulturen står för. Tanken kommer fram att däremot köpandet av en färdig, fabriksbyggd modell kan ibland väcka misstanken att man bara vill ha kulturen, inte leva den. Samtidigt inser jag att en dyr, köpt motorcykel också kan signalera status, framgång och ett visst slags erkännande.

Motorcykelkulturen fungerar som en scen där dessa olika värden hela tiden möts och prövas mot varandra. Här blir konsumtionsval såsom vilket märke man kör, vilken byggstil man föredrar, hur mycket man har gjort själv till uttryck för smak, kunskap och grupptillhörighet. Det finns ett ständigt spel mellan autenticitet och kommersialism, mellan hantverk och statusmarkörer. När jag deltar i samtal eller observerar hur motorcyklister talar om sina maskiner, märker jag hur värderingar kring "äkta" och "oäkta", "själv gjort" och "köpt" hela tiden skapas, utmanas och förhandlas.

Det gör frågan om motorcykelns sociala och symboliska betydelse både komplex och fascinerande. Jag ser hur klass och status inte bara uttrycks i pengar eller materiella resurser, utan också i sättet människor talar om sina hojar, i hur de berättar sina historier och i hur de rör sig inom gemenskapen. Ur ett etnologiskt perspektiv blir detta centralt, eftersom det visar hur samhällsliga strukturer såsom klass, smak och identitet blir konkreta uttryck i människors vardag.

Genom att studera motorcykelkulturen hoppas jag kunna förstå mer om hur sociala distinktioner inte enbart reproduceras genom ekonomi, utan också genom symboliska handlingar, berättelser och estetiska val. För mig handlar det om att komma åt det vardagliga i det till synes extrema: att se hur en människa, genom sitt val av motorcykel, uttrycker sin plats i världen och kanske, på sitt sätt, försöker bygga den själv.

Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur skillnaden mellan custombyggda och fabriksproducerade motorcyklar används av förare som ett sätt att uttrycka och förhandla status, smak och tillhörighet inom motorcykelkulturen. Fokus ligger på hur människor talar om, beskriver och värderar sina motorcyklar, samt hur dessa beskrivningar knyts till uppfattningar om autenticitet, kunskap och gemenskap.

- Vad tillskriver olika typer av motorcyklar (särskilt custombyggda och nyköpta) symboliskt värde och status inom motorcykelgemenskapen?
- Vilken roll spelar teknisk kunskap, hantverksskicklighet och estetisk smak för att skapa erkännande och tillhörighet inom kulturen?
- Hur uttrycks och förhandlas identitet, autenticitet och gemenskap i språket och interaktionen mellan motorcyklister?

Utgångspunkten är att motorcykeln fungerar som ett socialt redskap i interaktion mellan människor, ett objekt genom vilket värderingar och distinktioner kommuniceras och tolkas. Valet mellan att bygga en egen hoj eller köpa en färdig modell förstås inte som ett uttryck för något inre väsen, utan som en social handling som får mening genom språk, berättelser och praktiker. Dessa skillnader är inte bara materiella, utan uttrycker djupare kulturella värden och hierarkier.

Teori

Studien har utgått från två kompletterande teoretiska perspektiv: symbolisk interaktionism och Pierre Bourdieus praxisteori. Tillsammans ger dessa teorier verktyg för att analysera både hur mening skapas i social interaktion och varför vissa värderingar, uttryck eller symboler tillskrivs högre status än andra

inom motorcykelkulturen. Genom att kombinera perspektiven blir det möjligt att växla mellan en mikronivå, där interaktioner, språkbruk och vardagliga möten står i fokus, och en mer övergripande nivå där sociala mönster, smak och statusrelaterade skillnader kan synliggöras.

Den symboliska interaktionismen kommer att användas för att undersöka hur motorcykelkulturen skapas och upprätthålls genom mänsklig interaktion. Utgångspunkten är att social verklighet inte är given i förväg, utan formas i möten mellan människor där språk, gester och handlingar fungerar som symboler som får mening genom gemensamma tolkningar. Inom detta perspektiv ses motorcykeln inte som betydelsebärande i sig, utan som något vars värde och innebörd skapas i samspelet mellan aktörer.

Symbolisk interaktionism kommer även att fungera som ett metodologiskt riktmärke, då teorin betonar vikten av att utgå från observerbara handlingar och uttalanden snarare än antaganden om inre tillstånd eller bakomliggande motiv. Analysen kommer därmed att fokusera på det som faktiskt uttrycks och görs i interaktionen, och på hur dessa uttryck får social betydelse i ett gemensamt sammanhang.

Herbert Blumers formulering av symbolisk interaktionism är särskilt relevant i detta sammanhang, då den tydligt betonar att mening uppstår genom social interaktion snarare än att vara något inneboende i objekt eller handlingar. Detta gör teorin väl lämpad för att analysera hur motorcyklar tillskrivs symbolisk betydelse som uttryck för tillhörighet, autenticitet och status. Genom att undersöka hur bikers talar om sina motorcyklar och om varandra kan studien synliggöra hur värden och hierarkier konstrueras språkligt och socialt. På så sätt erbjuder teorin ett analytiskt verktyg för att förstå hur skillnaden mellan "modell-hojar" och "custombyggda hojar" formas, reproduceras och förhandlas i interaktion. (Öhlander, 2018)

I praktiken innebär detta att analysen kommer att fokusera på hur bikers talar om och beskriver sina motorcyklar, samt hur de uttrycker värderingar kring olika val och praktiker. Genom att studera ordval, berättelser och återkommande uttryck blir det möjligt att analysera hur distinktioner som "äkta" och "plastig", eller skillnaden mellan custombyggda och köpta modeller, skapas och ges mening. Dessa språkliga handlingar fungerar som centrala arenor där symboliska värden formuleras, ifrågasätts och förhandlas inom gemenskapen.

Pierre Bourdieus praxisteori kommer att komplettera den symboliska interaktionismen genom att erbjuda analytiska begrepp för att förstå de mer övergripande sociala mönster som präglar interaktionerna. Med hjälp av begreppen habitus, kapital och fält blir det möjligt att analysera hur klass, smak och status tar sig konkreta och vardagsnära uttryck inom motorcykelkulturen. Praxisteorin möjliggör därmed en förståelse av hur individuella handlingar och preferenser hänger samman med

bredare sociala strukturer, utan att dessa behöver förstås som något abstrakt eller frikopplat från praktiken. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Begreppet *habitus* kommer att användas för att förstå hur individers sociala bakgrund präglar deras sätt att tänka, tala och agera inom motorcykelkulturen. Det handlar exempelvis om vad som uppfattas som "rätt" stil, vilken typ av motorcykel som anses lämplig, eller vilken motivation som framstår som trovärdig i gemenskapen. Genom att använda *habitus* blir det möjligt att se hur sådana uppfattningar inte enbart är personliga val, utan uttryck för socialt inlärdade mönster som tar form i till synes individuella preferenser och smakbedömningar. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Kapitalbegreppet kommer i sin tur att användas för att analysera de resurser som bikers investerar i kulturen och som också erkänns och värderas av andra. I uppsatsen kommer tre former av kapital att stå i fokus: ekonomiskt, kulturellt och symboliskt kapital. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Ekonomiskt kapital relateras till intervjupersonernas tillgång till dyrare motorcykelmodeller och etablerade märken, men också till hur dessa ekonomiska förutsättningar påverkar valet mellan att köpa en ny motorcykel eller att bygga en egen. Sambandet mellan ekonomi och val är dock inte entydigt. I vissa fall kan det till och med vara mer ekonomiskt fördelaktigt att bygga själv, vilket gör att ekonomiskt kapital inte enbart kan förstås som en fråga om konsumtion, utan också om hur resurser används och omfördelas inom kulturen. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Kulturellt kapital används för att förstå värdet av teknisk kunskap, hantverksskicklighet och estetisk känsla, men också för att analysera hur dessa egenskaper omvandlas till socialt erkännande. Genom att studera hur intervjupersonerna talar om sitt eget och andras kunnande blir det möjligt att synliggöra hur skicklighet och kreativitet fungerar som markörer för äkthet och tillhörighet. På så sätt framträder kulturellt kapital inte enbart som innehav av kunskap, utan som något som måste visas upp, erkännas och värderas i social interaktion för att få betydelse. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

I analysen kommer jag särskilt att undersöka hur två fält inom motorcykelkulturen – "model-hojar" och "custombyggda hojar" – fungerar som uttryck för olika former av status inom motorcykelkulturen.

Fokus kommer att ligga på hur deltagarna inom respektive fält investerar i och förvaltar sitt kapital genom språk, handlingar och estetiska val. Inom fältet kring custombyggda motorcyklar kommer analysen att rikta sig mot hur teknisk kunskap, hantverksskicklighet och kreativitet fungerar som former av kulturellt kapital som kan omvandlas till status erkännande, ofta i form av autenticitet och tillhörighet. Inom fältet kring model-hojar kommer uppmärksamheten i stället att ligga på hur

ekonomiska resurser, exklusiva märken och en noggrant underhållen estetik kan fungera som andra former av kapital, där status knyts till synlighet, precision och respekt för originalitet. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Genom Bourdieus praxisteori blir det därmed möjligt att förstå motorcykelkulturen som ett socialt system där olika former av kapital ständigt förhandlas. Valet av motorcykel, sättet att tala om den och hur den framställs inför andra analyseras som handlingar genom vilka bikers positionerar sig och tillskrivs värde inom gemenskapen. Teorin används på så sätt för att empiriskt visa hur status och tillhörighet formas genom observerbara praktiker och interaktioner, utan att hänvisa till några bakomliggande strukturer bortom det som faktiskt kan iakttas. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Denna uppsats definition av kultur är viktig att definiera. Den definition av kultur som kommer att användas är min egen och lyder som följande "Kultur är samlingen av observerbara uttryck (beteenden, symboler, praktiker och skapelser) som grupper av människor använder för att representera sig själva och tolka varandra, och som får betydelse genom att erkännas gemensamt." (Gfr Hastrup) Blumer visar att mening skapas i social interaktion, vilket gör att beteenden, symboler och praktiker endast får betydelse i relation till hur de tolkas och delas. Bourdieus begrepp om habitus, kapital och fält förklarar samtidigt varför vissa uttryck får större värde inom en grupp och hur de bidrar till status och social hierarki. Kombinationen av dessa perspektiv gör definitionen lämplig för att analysera motorcykelkulturen, där både handlingar, språk och materiella artefakter används för att kommunicera identitet, smak och social position.

Metod och material

Datansamlingsmetoden för denna uppsats har varit intervjuer, vilket valdes utifrån studiens syfte att undersöka motorcyklisternas värderingar, kunskap och sociala positioner. Totalt har åtta semi-strukturerade intervjuer genomförts, där sex frågekategorier låg till grund för samtalen.

Kategorierna baserades på teman såsom smak, teknisk kunskap, gemenskap, status, identitet och sociala praktiker. Varje kategori innehöll ungefär sex frågor, men i praktiken följdes inte frågorna strikt i den ordning de var upprättade. Istället anpassades samtalen för att få ett naturligt och flytande samtalsflöde, vilket bidrog till att intervjupersonerna kunde uttrycka sig fritt och spontant.

Exempel på ställda frågor är:

Hur ser du på skillnaden mellan att bygga sin egen hoj och att köpa en färdig?

Tycker du att det finns ett värde i att kunna bygga eller modifiera själv?

Tycker du att vissa typer av motorcyklar förknippas med högre status än andra?

Att använda intervjuer som metod var ett självklart val för denna studie. Om datainsamlingen hade skett under sommaren eller vid motorcykelträffar och körningar hade även observationer varit ett naturligt komplement. Eftersom studien fokuserar på att undersöka individers uppfattningar, attityder och värderingar kring motorcyklar och deras sociala betydelse, ansågs intervjuer tillräckliga. Metoden begränsar också risken för att forskaren själv lägger till egna tolkningar eller skapar verklighetsbilder, vilket bidrar till ett mer empiriskt förankrat material.

Urvalet av deltagare gjordes genom en kombination av snöbollsurval och rekrytering via sociala medier. Ett inlägg om studien publicerades i två Facebookgrupper riktade till motorcyklister. Några av deltagarna kände jag sedan tidigare och frågade direkt om de ville delta. De resterande intervjuerna rekryterades genom att personer som svarade på Facebookinläggen fick erbjudande om medverkan. Detta gav en mångfald av informanter, både vad gäller bakgrund och erfarenhet inom motorcykelkulturen.

Intervjuerna varade i genomsnitt runt trettio minuter. Tre av dessa genomfördes fysiskt, ansikte mot ansikte, medan de övriga fem genomfördes via telefon eller Messenger. Denna blandning av intervjuemetoder bidrog till flexibilitet i planering och gjorde det möjligt att inkludera deltagare som annars inte hade kunnat medverka på grund av geografiska eller tidsmässiga begränsningar.

Tidigare forskning

Austin (2009) visar i *Ritual and Boundary Distinction in a Recreational Community: A Case Study of Motorcycle Rallies and Riders* hur ritualer, såsom klädkoder, återkommande rutiner och gemensamma berättelser, fungerar som centrala sociala mekanismer för att skapa och upprätthålla tydliga gränser inom motorcykelkulturen. Studien lyfter särskilt fram hur autenticitet markeras genom deltagarnas sätt att uttrycka lojalitet och tillhörighet, vilket i praktiken skiljer "äkta" medlemmar från mer tillfälliga deltagare. Ett viktigt resultat är att status inom gruppen inte vilar på formella hierarkier, utan snarare på hur väl individer behärskar och förkroppsligar dessa ritualer i sitt vardagliga handlande.

I *Making Sense of Motorcycle Brotherhood: Women, Branding, and Construction of Self* analyserar Maas (2013) hur motorcykelbrödrskapet formas genom en spänning mellan kommersiella symboler och en social strävan efter autenticitet. Studien visar att varumärken, framför allt Harley-Davidson, inte enbart signalerar tillhörighet utan också sätter ramar för vilka identiteter som uppfattas som legitima

inom kulturen. Maas konkluderar att brödrskapet därmed inte är ett givet eller naturligt ideal, utan något som aktivt konstrueras genom marknadsförda symboler och könade normer som påverkar hur deltagare positionerar sig själva och andra.

Meyer (2009) belyser i *“We’re Just Women Who Like to Ride”*: *An Ethnographic Journey on a Woman’s Motorcycle* hur kvinnliga motorcyklister ständigt navigerar inom en kultur där normerna i hög grad är manligt kodade. Studiens huvudsakliga resultat är att kvinnor skapar alternativa rum för erkännande genom att omdefiniera centrala värden såsom gemenskap, kompetens och autenticitet. Meyer drar slutsatsen att autenticitet inom motorcykelkulturen inte kan förstås som en neutral eller universell kategori, utan snarare som något som formas i relation till könade förväntningar och underliggande maktstrukturer. Även om min egen studie inte primärt fokuserar på kön, visar denna slutsats tydligt att autenticitet alltid är socialt konstruerad och beroende av vilka grupper som har tolkningsföreträde när det gäller att definiera vad som räknas som “äkta”. Detta är direkt relevant för distinktionen mellan “byggare” och “köpare”.

Harris (1986) argumenterar i *Myth and Reality in the Motorcycle Subculture* för att den populära mytologin kring motorcyklister där ideal om frihet, individualism och rebelliskhet står i centrum, fungerar som ett slags symboliskt kapital snarare än som en korrekt beskrivning av subkulturens vardagsliv. Ett centralt resultat är att dessa myter används för att värdera både individer och specifika motorcyklar, där vissa stilar och typer laddas med särskild kulturell betydelse. Harris drar slutsatsen att autenticitet inom subkulturen i högre grad bör förstås som ett kulturellt ideal än som en objektiv egenskap hos vare sig människor eller maskiner.

Sammantaget kommer denna litteratur att hjälpa mig att förstå hur mening, status och autenticitet skapas inom motorcykelkulturen genom social interaktion och symboliskt handlande. Studierna ger analytiska verktyg för att undersöka hur skillnaden mellan köpta och custombyggda hojar fungerar som en social markör, samt hur denna gräns upprätthålls genom språkbruk, ritualer och estetiska uttryck. De synliggör även hur faktorer som klass och varumärkesidentitet påverkar vem som uppfattas som “äkta” inom kulturen. Med stöd i Blumers(1969) symboliska interaktionism kan dessa processer tolkas som något som uppstår och förhandlas i det vardagliga samspelet mellan människor, snarare än som uttryck för fasta och oföränderliga strukturer. Detta ger en stabil teoretisk grund för att analysera hur motorcykelkulturen i praktiken förhandlar frågor om autenticitet, tillhörighet och status.

Reflexivitet och etik

Viktigt att känna till inför denna uppsats är att jag själv har vuxit upp inom motorcykelkulturen och fortfarande är en aktiv deltagare i den. Denna bakgrund innebär att jag har en viss personlig insyn, erfarenhet och känsla för kulturen, vilket naturligtvis kan påverka både mitt intresse för ämnet och mitt sätt att tolka det material som samlas in. Det är dock viktigt att poängtera att jag har strävat efter att hålla mina egna åsikter och värderingar åtskilda från den faktiska datainsamlingen och analysen, så att de insamlade uppgifterna inte påverkas av mitt deltagande i kulturen. Jag är medveten om att min position kan ge både fördelar och begränsningar: fördelar i form av en djupare förståelse för språket, ritualerna och symboliken, men också risken att tolka fenomen utifrån egna erfarenheter snarare än informanternas perspektiv.

Av de åtta genomförda intervjuerna var det endast två som innehöll information om mitt eget motorcykelintresse innan intervjutillfället. Under den första intervjun blev jag ungefär halvvägs igenom direkt tillfrågad om jag själv åkte motorcykel, varpå jag svarade ja. Detta ledde till en kort diskussion kring min bakgrund, men utan att påverka de frågor som ställdes eller de svar som gavs. I de övriga intervjuerna, inklusive fyra av de senare genomförda, nämndes inte mitt eget åkande eller engagemang i motorcykelkulturen; där framstod mitt intresse enbart som akademiskt, relaterat till uppsatsens ämnesområde. Inför intervjuerna samlades inga personliga uppgifter in som kunde identifiera deltagarna. Det enda som eventuellt efterfrågades var kontaktuppgifter, exempelvis telefonnummer, enbart för att kunna genomföra intervjun på ett smidigt sätt. Detta har bidragit till att skydda deltagarnas anonymitet och skapa en trygg miljö där de kunnat dela sina erfarenheter utan att känna sig observerade eller exponerade.

Vid analysen av materialet och i den avslutande diskussionen kommer samtliga deltagande intervjupersoner att pseudonymiseras. Det innebär att inga riktiga namn eller identifierbara detaljer används, vilket säkerställer integriteten hos informanterna och följer forskningsetiska riktlinjer. Syftet med detta är att kunna diskutera och analysera deras erfarenheter och synsätt på ett öppet och transparent sätt, samtidigt som deras personliga identitet skyddas. (Hughes, Tidlund, I. & von Unge, E. 2022)

Deklaration om användning av AI

Inom skrivandet av denna uppsats så har AI inte använts.

Olika typer av motorcyklar och hur de tolkas inom motorcykelkulturen

Innan analysen får sin ordentliga början så kommer en del av det här kapitlet att ägnas åt att definiera några av de olika typer av motorcyklar som nämndes under mina intervjuer och även i analysen av det insamlade materialet.

I de genomförda intervjuerna så nämndes motorcyklar från USA och Japan mest. I referens till de Motorcyklar från USA som nämndes så var det i största grad Harley Davidson som det talades om. Det är även om detta märke som det pratades mest om igenom alla mina intervjuer. Andra märken från USA som nämndes var också Indian men det kommer inte att nämnas under någon större grad i själva analysdelen.

Egen modifiering på de amerikanska motorcyklarna var för det mesta utseende gjorda. Till skillnad från Custom Japanska Motorcyklar där det mesta av modifiering objekten behöver göras själva så säljer Harley Davidson ett stort utbud av andra delar till sina motorcyklar som kan användas för att modifiera prestanda eller utseende.

I relation till japanska motorcyklar så nämns de antingen "Japanare" eller "Japps". De märken som pratades om i dessa sammanhang var Honda, Kawasaki och Yamaha. Tre av mina intervjupersoner åker eller äger en motorcykel av japansk härkomst. Det var en minoritet av åkare från mina intervjupersoner. Alla tre av dessa åkare hade gjort mindre till större modifieringar av sina motorcyklar. Det gick från bytt avgasrör till större byten av både utseende givande delar men även prestandadelar.

Motorcykelmärken från andra länder såsom Tysklands BMW Touring-modeller, Italiens Sport-modeller från Ducati eller Englands eleganta Scrambles från Triumph nämndes också. Touring-modeller, sport-modeller och Scrambler, vad betyder egentligen dessa? Mer än bara modellen med sitt unika namn och nummer kombination så är även den specifika klassificeringen på motorcykeln viktig och det är just här det tidigare nämnda, bland annat, kommer in i bilden. Den mest nämnda typ av motorcyklar var det som kallas för "Glidare".

En Glidare ses som en större motorcykel i både motor men även den faktiska storleken. Den erbjuder en rakare åkstil med god plats för passagerare bakom föraren och rikligt med packväskor. Den gör sig bra

för längre och bekvämare åkturer medan den fortfarande har ett mer klassiskt motorcykel utseende. Har man kollat på amerikanska filmer där en motorcykelpolis finns med så har man med största sannolikhet sett en Glidare tidigare.

Touring och Glidare skulle kunna ses som två sidor av samma mynt. Där båda är byggda för längre och bekvämare resor med tillgång till mycket packutrymmen och rikligt med plats för en passagerare så finns det dock självklart skillnaderna på dem. Touring motorcyklar är modernare i utseende och bättre utformade för framförande på icke asfalterade eller stadsvägar. Har man sett en svensk motorcykelpolis så har man sett en touring motorcykel.

Sport-modeller kan ses som raka motsatsen till Glidare. Alla bekvämligheter som medföljer glidare blir bortkastade i utbyte mot aerodynamik, raka linjer och fart. På en sportmotorcykel så åker man mer ihopsjunket vilket resulterar i en mer påfrestande körställning. Körsträckan blir kortare men en högre fart går att uppnås. Sportmotorcyklar kan ses som mer plastiga med deras kantiga lättviktiga kåpor som ger till den strömlinjeformade estetiken på dessa typer av motorcyklar.

Inför analysen så kommer dessa definitioner och beskrivningar att räcka, då de är de mest nämnda typerna. Skulle det uppstå senare att ytterligare definitioner behövs så kommer de att ges löpande genom texten.

Utifrån analysen av intervjumaterialet framträder ett återkommande mönster kring hur motorcyklar och motorcyklister värderas i relation till varandra inom kulturen. Liknande hur diskursteorin beskriver nodalpunkter och de ekvivalenskedjor som ger mening åt termer inom en specifik diskurs, ser jag i mitt material hur relationen mellan förare och motorcykel formas genom just sådana meningsskapande kopplingar. Det är genom detta mönster värde tillskrivs, förstärks och ibland utmanas. Jag vill föreslå detta som ett sätt att förstå motorcykeln som en klassmarkör inom motorcykelkulturen.

I empirin blir motorcykeln utgångspunkten som andra värderande uttryck såsom "välskött", "äkta", "självbyggd", "finansiellt flashig", "plastig" eller "genomarbetad" kopplas till. Dessa uttryck ger motorcykeln dess sociala betydelse i just den kultur den används i. Den får alltså sin position i ett nätverk av värde snarare än att ha ett värde intrinsikalt.

Ett första lager av värdering rör motorcykelns skick. Ett väl underhållet fordon tolkas ofta som ett tecken på ansvar, kunnighet och engagemang i kulturen. Ett dåligt skött fordon skapar i flera fall

motsatsen: det antyder brist på omsorg, kunskap eller respekt för kulturen. Detta fungerar som en grundläggande bedömningspunkt som flera informanter återkom till.

Ett andra lager utgörs av modifieringar och estetiska val. Dessa värderas inte enbart efter resultatet, utan efter hantverksskicklighet (vad man faktiskt gjort själv), teknisk förståelse, kulturellt koderad stilkänsla (t.ex. vad som är "rätt" stil för en viss typ av hoj), grad av individualitet kontra följsamhet mot etablerade ideal. Här fungerar custombyggda motorcyklar ofta som tydliga markörer för kunnighet, arbete och personlig smak, medan fabriksnya modeller i vissa fall uppfattas som mer kommersiella eller mindre "autentiska" men samtidigt kan vara laddade med ekonomiskt kapital och statushöjande varumärken. En hoj som är ett eget bygge eller resultatet av en lång personlig resa signalerar engagemang och identitetsskapande, medan ett spontanköp eller en "färdigpaketerad" stil uttrycker helt andra positioner inom kulturen. Det narrativa värdet, historien man berättar om hojen kan alltså vara lika viktigt som hojen själv.

Motorcykelns status blir dock meningsfull först när den relateras till sin förare. I materialet framkommer flera andra värdebärande dimensioner:

Kläder och utrustning fungerar dessutom som ytterligare element kring motorcykelns värde. De signalerar allt från tillhörighet (t.ex. västar, patches), till teknisk erfarenhet (slitna arbetskläder, oljefläckar), till konsumtionskapital (dyra märkesplagg). Stil blir därför ännu ett lager där motorcykeln och föraren samspelar: en dyr hoj kombinerad med "fel" kläder kan uppfattas som inkonsekvent, medan en enklare hoj med tydligt arbetad stil kan uppfattas som genomtänkt och autentisk.

Alla dessa element används i interaktion för att tolka motorcykelns och förarens status. De bildar ett nätverk av betydelser som gör att motorcykeln kan fungera som en synlig distinktionsmarkör: en kulturellt läsbar indikator på status, smak, engagemang och kompetens

Det personliga förhållande till motorcykeln

Frihet, självständighet och den öppna vägen utgör återkommande teman i den allmänna föreställningen om motorcyklisten. Den stereotypa bilden av motorcyklisten som den äventyrssökande, gränsöverskridande "thrill-seekern" är starkt etablerad i populärkulturen och har under flera decennier reproducerats genom filmer, musik, reklam och visuella uttryck. I denna populärkulturella framställning framstår motorcykeln ofta som ett laddat objekt, en symbol för individualism, motstånd och frigörelse från vardagens rutiner och sociala förpliktelser. Filmer som *Easy Rider* (1969) har i detta sammanhang kommit att fungera som närmast ikoniska referenspunkter, där motorcyklandet kopplas till uppror, självförverkligande och ett avståndstagande från det konventionella samhället. (Harris 1986. s 101-103)

Mot denna bakgrund är det lätt att föreställa sig att motorcykelintresset i första hand uppstår som en konsekvens av sådana kulturella ideal och mediala representationer. I denna föreställning blir motorcykeln mindre ett praktiskt eller socialt redskap och mer ett uttryck för en livshållning, där frihet och äventyr står i centrum. Mina intervjuer visar dock att denna bild endast delvis överensstämmer med informanternas egna berättelser och erfarenheter. Endast två av informanterna nämner *Easy Rider* som en faktisk influens som bidrog till att öppna deras ögon för motorcykelkulturen. För majoriteten spelar filmen ingen avgörande roll i deras relation till motorcyklar, vilket tyder på att populärkulturella narrativ snarare fungerar som en bakgrundsram än som en direkt drivkraft.

Detta innebär dock inte att de värden som ofta förknippas med motorcyklandet saknas. Tvärtom återkommer känslan av frihet och äventyr hos samtliga intervjupersoner, men dessa begrepp ges mer nyanserade och vardagsnära betydelser. Friheten beskrivs inte nödvändigtvis som ett rebelliskt avståndstagande från samhället, utan snarare som en upplevelse av kontroll, självständighet och närvaro i stunden. För flera informanter handlar motorcykelåkningen om att tillfälligt kliva ur andra sociala roller som förälder, arbetstagare eller partner och få tillgång till ett rum där fokus ligger på körningen, vägen och det egna kroppsliga samspelet med maskinen.

Som Austin (2009, s. 86) uttrycker det: "In this social world, motorcycles are viewed as objects of adventure, speed, and travel." Detta perspektiv blir tydligt även i intervjumaterialet, där motorcykeln konsekvent beskrivs som något mer än ett transportmedel. Motorcykeln framstår som ett redskap för mental återhämtning och koncentration, där körningen kräver uppmärksamhet och samtidigt erbjuder en känsla av lugn. Flera informanter beskriver hur motorcyklandet skapar ett tillstånd av fokus och närvaro,

där vardagens stress och krav tillfälligt trängs undan. Friheten får därmed en dubbel innebörd: dels som fysisk rörelse genom landskapet, dels som ett mentalt tillstånd präglat av klarhet och tillfällig frigörelse.

Inom gruppen av informanter finns också en tydlig variation när det gäller vilka motorcyklar de kör. Några delar samma märke, men ingen kör samma modell som någon annan. De märken som förekommer i materialet är BMW, Harley-Davidson, Honda och Yamaha som representerar olika traditioner, stilar och tekniska ideal inom motorcykelvärlden. Denna variation visar att föreställningar om frihet och äventyr inte är bundna till en specifik typ av motorcykel eller ett enhetligt estetiskt ideal. I stället uttrycks dessa värden genom en mångfald av maskiner, där touringhojar, custombyggen och sportigare modeller alla kan fungera som bärare av liknande symboliska betydelser.

Det finns inte heller någon gemensam ålder eller livsfas då intresset för motorcyklar uppstår eller fördjupas. Jonas berättar exempelvis att hans intresse för tvåhjuliga fordon väcktes redan vid 23 års ålder, men att han inte införskaffade sin första motorcykel förrän vid 40, när livet enligt honom själv hade "lugnat ner sig". Hans berättelse visar hur motorcykelintresset kan ligga vilande under perioder präglade av familjebildning, arbete och ansvar, för att senare återaktiveras när livssituationen förändras. Erfarenheten av moped i ung ålder framstår i detta sammanhang som en tidig inkörspport till ett intresse som kan återkomma snarare än försvinna.

Även Anders berättelse illustrerar hur relationen till motorcykeln formas av en kombination av estetiska preferenser och materiella villkor. Hans val av japanska motorcyklar motiveras dels av ett uppskattat "racestuk", dels av ekonomiska faktorer, där pris och tillgänglighet spelar en tydlig roll. Detta visar hur motorcykelkulturen rymmer flera parallella sätt att förhålla sig till både frihet och identitet. För vissa handlar det om stil och prestanda, för andra om komfort, långfärd eller praktisk användbarhet. Frihetsbegreppet får därmed olika uttryck beroende på individens förutsättningar och prioriteringar.

De motiv som informanterna beskriver ligger i hög grad i linje med tidigare forskning. Maas sammanfattar detta när han skriver: "Most of the bikers I interviewed stated that they ride because it provided a sense of adventure, it could free their mind temporarily, it felt like freedom, they felt like one with nature or the world, it was a great hobby, and most of all it allowed them to practice and share in social relationships." (Maas 2013, s. iii). Detta citat fångar väl den bredd av betydelser som motorcyklandet tillskrivs i intervjumaterialet. Motorcykelåkningen framstår inte enbart som en individuell upplevelse av frihet eller spänning, utan också som en social praktik som möjliggör gemenskap, delade erfarenheter och ett sammanhang där identitet och tillhörighet kan förhandlas.

Custombyggda vs köpta motorcyklar

Ägandet och åkandet av modifierade motorcyklar var något som samtliga intervjupersoner hade gemensamt. Alla hade, i någon grad, vare sig genom mindre justeringar eller mer omfattande ingrepp förändrat sina motorcyklar efter eget tycke. Den vanligaste modifieringen som nämndes var byte av avgasrör, vilket genomgående motiverades med viljan att få ett annat, ofta "bättre", ljud. Ljudet framstod inte enbart som en teknisk fråga, utan som en del av motorcykelns uttryck och närvaro i omgivningen.

Modifieringarna kan därmed förstås som mer än praktiska förbättringar. De fungerar också som ett sätt att markera individuell smak och deltagande i kulturen. Även mindre ingrepp, såsom ett nytt avgasrör, blir betydelsefulla genom att de signalerar engagemang och aktivt deltagande snarare än passivt ägande. Att ha gjort något själv på sin hoj även om det är begränsat framstår som ett viktigt sätt att visa att man inte bara konsumerar motorcykelkulturen, utan deltar i den.

Detta ligger i linje med Harris (1986), som beskriver hur customisering kan förstås som en symboliskt laddad praktik. Han menar att modifieringar inte enbart handlar om personalisering, utan också om ett avståndstagande från motorcykeln som standardiserad konsumtionsvara. Genom att förändra en fabriksproducerad motorcykel bryts dess koppling till tillverkarens avsedda uttryck, och den laddas istället med nya betydelser som är förankrade i bikeridentitet och gemenskap. "At times, aspects of this symbolic ordering become highly stylised, as in the case of customising..." (Harris 1986, s. vii)

I denna bemärkelse kan modifieringen ses som ett sätt att omförhandla motorcykelns statusvärde. Det handlar inte nödvändigtvis om hur omfattande förändringen är, utan om att den visar på ett aktivt förhållningssätt till hojen. Modifieringen blir därmed ett synligt tecken på självständighet, tekniskt kunnande och motstånd mot det helt färdiga och standardiserade.

Samtidigt framträder här en kollektiv dimension. Även om varje modifiering är individuell, sker den inom ett gemensamt tolkningsramverk där vissa förändringar uppfattas som meningsfulla, legitima eller statusgivande. Ljudet från avgasröret, exempelvis, blir ett sätt att både särskilja sig och samtidigt passa in. På så vis fungerar modifieringar som en brygga mellan individuell identitet och kollektiv tillhörighet.

I kontrast till modifierade motorcyklar framträder de helt custombyggda hojarna som ett mer långtgående och tydligt uttryck för kulturellt kapital inom motorcykelkulturen. Där modifieringar ofta

innebär selektiva ingrepp i en i grunden fabriksproducerad maskin, innebär ett custombygge en mer genomgripande omformning av motorcykeln som helhet. Här handlar det inte längre om att justera eller förbättra ett befintligt uttryck, utan om att aktivt skapa ett eget, sammanhållet uttryck från grunden. Ett sådant bygge kräver inte bara ekonomiska resurser, utan framför allt teknisk kompetens, erfarenhet och tid, resurser som inom fältet värderas högt.

I intervjumaterialet framstår custombyggda hojar ofta som bärare av ett högre symboliskt värde än modifierade motorcyklar. De kopplas till hantverksskicklighet, tålmod och djup förståelse för maskinen, och beskrivs som resultatet av en lång process snarare än ett enskilt val. Ett custombygge blir därmed också en berättelse i sig: varje del, varje lösning och varje kompromiss kan förklaras och motiveras. Denna berättelse fungerar som ett sätt att omsätta kulturellt kapital till symboliskt kapital respekt, erkännande och autenticitet inom gemenskapen.

Samtidigt innebär detta inte att modifierade motorcyklar saknar värde. Snarare framstår de som ett första steg in i samma logik, där ägaren markerar sitt engagemang genom att bryta med det helt standardiserade. Skillnaden ligger i graden av investering: modifieringar signalerar deltagande och vilja, medan ett helt custombygge signalerar fördjupning, långsiktighet och ett mer etablerat positionstagande inom fältet. På så vis kan modifiering och custombyggande förstås som olika nivåer inom samma symboliska ekonomi, snarare än som två helt åtskilda kategorier.

Ur ett status perspektiv blir detta särskilt intressant. Medan modifieringar ofta kan genomföras relativt snabbt och till en begränsad kostnad, kräver custombyggen en kombination av resurser som inte är lika tillgängliga för alla. Det gör att custombyggda hojar i högre grad fungerar som distinktionsmarkörer inom kulturen, inte enbart genom sitt utseende, utan genom den kunskap, tid och erfarenhet de förutsätter. Här synliggörs hur skillnader i kapital omsätts i konkreta praktiker, där motorcykeln blir en arena för att visa både tillhörighet och hierarki.

Kunskap, hantverk och smak

Under mina intervjuer framgår det tydligt att *kunskap om maskinen* är en av de mest respektingivande kvaliteterna en motorcyklist kan ha. Jämfört med motorcykeln i sig skapar kunskap ett betydligt starkare symboliskt kapital. En förare kan exempelvis rulla in på en Harley Davidson UL från 1938 (en relik och nästan ett kulturellt skyddsobjekt inom delar av scenen) men om personen saknar förståelse för hur maskinen är byggd eller fungerar, stannar erkännandet ofta vid att det är en “fin och cool hoj”. I mina intervjuer framkom det till och med att en icke-åkande person som besitter mer tekniskt kunnande kan åtnjuta större respekt än ägaren av hojen, trots att denne inte ens kör motorcykel själv. Det är alltså *kunskap*, inte ägandet i sig, som framstår som den mest centrala statusmarkören.

Malin beskriver detta mycket tydligt. Hon uttrycker att hon som kvinna “behöver kunna 100 gånger så mycket om motorcykeln jämfört med en man för att få samma erkännande av kunskap”. En man kan, som hon uttrycker det, få respekt för att kunna byta olja, medan hon förväntas kunna montera ner och återmontera en motor utan misstag. Detta ligger i linje med forskningen: “Historically, women have been viewed as inferior in status relative to men within motorcycle culture” (Maas 2013, s. 6).

Även Meyer berör detta i sin studie. En av hennes informanter formulerar det träffsäkert: “as motorcyclists, we face prejudice, as women we face prejudice” (Meyer 2009, s. 115). Jag ställde inga intervjufrågor som berörde kön, eftersom uppsatsen huvudsakligen fokuserar på motorcykeln som statusmarkör. I efterhand inser jag dock att ett mer fördjupat sidospår om kvinnors position i kulturen, särskilt i intervjun med Malin, hade kunnat bidra med värdefulla perspektiv på de mönster jag undersöker.

Det är även anmärkningsvärt att könsfrågan endast lyftes fram spontant av Malin. I intervjuerna med män nämndes kön aldrig; alla frågor och svar byggde på en föreställd, ospecificerad “motorcyklist”. Varför det blev så kan jag inte avgöra, och jag vill därför undvika att spekulera och därmed riskera att lägga ord i mina informanters mun. Det jag däremot kan konstatera är att tystnaden kring kön i sig är analytiskt intressant, den antyder att vissa dimensioner av kulturen tas för givna av männen, medan de för Malin är synliga och erfarna i vardagen.

Samtidigt är kunskap ett område där alla mina informanter möts. Det tekniska, det praktiska och det berättande kring motorcykeln skapar en gemenskap som går utöver det estetiska. Som Maas (2013, s. 39) beskriver det: “Tom, a retired Caucasian male in his seventies finds kinship with those that ‘have a shared vocabulary and a shared knowledge of the motorcycling industry over the years.’ These individuals ride and work [on fixing bikes], and they have an ‘understanding of the machine.’” Det är

just detta delade språk, denna kompetens och erfarenhet, som tycks fungera som en form av symboliskt kapital inom kulturen.

Även Austin (2009) beskriver hur gemensamma kunskapsområden såsom resor, reparationer, nostalgiska berättelser eller tidiga motorcyklar cirkulerar i samtal och skapar status och tillhörighet: "Travel tips that focus on budget travel, good camping locations, and scenic roads are especially welcome... Motorcycle maintenance and repair are also popular areas to cover. Telling a good tale is an important skill at these gatherings and can be viewed as a means for individual riders to increase their symbolic or cultural capital" (s. 76).

Språk, stil och symboler

Maas' studie nyanserar tidigare antaganden som ofta har kopplat motorcykelåkning till aggression och maktutövning. Hon visar i stället att både män och kvinnor ofta beskriver åkandet som ett samspel mellan förare och maskin, snarare än som en kamp om kontroll. Detta är analytiskt relevant eftersom det pekar på att mening inte är inneboende i motorcykeln eller i körningen i sig, utan formas genom socialiserade förväntningar och tolkningsramar. Kön framträder här som en faktor som påverkar hur motorcykling förstås och beskrivs, inte genom tekniska skillnader, utan genom olika kulturellt inlärd sätt att tala om och värdera erfarenheten (Maas 2013, s. 6).

Maas' iakttagelse om att motorcykelåkning ofta beskrivs som ett samspel snarare än ett uttryck för dominans går att känna igen i mitt intervjumaterial. Flera informanter talar om körningen i termer av känsla, kontroll och förståelse för maskinen snarare än aggression eller fart. Detta framträder inte som ett könat uttryck i intervjuerna med män, men blir tydligt i samtalet med Malin, där hon betonar vikten av att förstå motorcykeln för att bli tagen på allvar. Här blir Maas' poäng central: hur motorcykling beskrivs beror på socialiserade förväntningar, och dessa förväntningar påverkar vilka former av kunskap som erkänns som legitima (Maas 2013, s. 6). I mitt material blir detta särskilt tydligt i hur tekniskt kunnande värderas högre än själva ägandet av motorcykeln.

Harris' analys av japanska motorcyklars inträde på den amerikanska marknaden visar på en liknande process, men kopplad till klass, konsumtion och subkulturell gränsdragning. Japanska motorcyklar avfärdas inte primärt på grund av teknisk kvalitet, utan för att de inte passar in i den etablerade "outlaw"-estetiken. De representerar istället ett brott mot subkulturens ideal genom att vara massproducerade, lättillgängliga och marknadsförda som fritidsfordon för en bred publik (Harris 1986, s. 300). På så vis blir motorcykelns ursprung och symboliska laddning avgörande för dess status inom kulturen.

Harris' analys av japanska motorcyklar som symboliskt avvikande från den amerikanska "outlaw"-stilen kan också relateras direkt till mina intervjuer. Anders, som kör japanska motorcyklar, beskriver sitt val i termer av estetik ("race-stuk") och ekonomi. Även om detta inte möts av direkt ifrågasättande i intervjumaterialet, framgår det att hans motorcyklar positioneras annorlunda än exempelvis äldre Harley-Davidsons eller custombyggen. Det handlar inte om teknisk kvalitet, japanska hojar uppfattas tvärtom ofta som pålitliga utan om vilken typ av kulturell betydelse de bär. Precis som Harris beskriver

blir massproducerade och tillgängliga motorcyklar svårare att ladda med samma symboliska värde som hojar som kräver långvarigt engagemang, ombyggnad eller historisk förankring (Harris 1986, s. 300).

I intervjumaterialet syns detta genom hur informanterna talar om sina motorcyklar. Custombyggen och äldre modeller kopplas oftare till berättelser om arbete, tid och erfarenhet, medan nyare eller standardiserade modeller i högre grad beskrivs genom funktion, komfort eller pris. Dessa sätt att tala skapar skillnader i hur motorcyklar värderas, trots att de alla fyller samma grundläggande funktion. På så vis blir motorcykeln en plats där både könade förväntningar och klassrelaterade distinktioner möts och förhandlas i vardagligt språkbruk.

Genom att läsa mitt intervjumaterial i ljuset av Maas och Harris blir det tydligt att skillnader i status inte uppstår ur motorcykelns tekniska egenskaper, utan ur de sociala tolkningar som knyts till den. Oavsett om det gäller föreställningar om samspel mellan förare och maskin eller hierarkier mellan japanska hojar och custombyggen, formas dessa värden i interaktion. Det är i dessa samtal, berättelser och positioneringar som motorcykeln blir en klass- och statusmarkör inom motorcykelkulturen.

Sammanhang och ritualer

I intervjumaterialet framträder motorcykelkulturen tydligt som ett socialt fenomen som inte existerar oberoende av praktik, utan som tar form i specifika sammanhang och genom återkommande ritualer. Det är i dessa situationer såsom motorträffar, gemensamma körningar, spontana fikastopp och informella möten längs vägar eller på parkeringar som värderingar kring motorcyklar, tekniskt kunnande och socialt beteende aktualiseras och blir möjliga att tolka av andra. Sammanhangen fungerar därmed som sociala arenor där status, tillhörighet och autenticitet inte är givna på förhand, utan kontinuerligt prövas, bekräftas eller ifrågasätts i praktiken.

Flera informanter beskriver hur det inom dessa miljöer finns ett tydligt, men sällan uttalat, ”sätt att vara”. Hur man parkerar sin hoj i relation till andras, hur man rör sig i rummet, hur man närmar sig någon annans motorcykel, vilka frågor man ställer och vilka kommentarer man avstår från, blir alla delar av ett igenkännbart socialt mönster. Dessa handlingar kan förstås som uttryck för ett gemensamt habitus, ett förkroppsligat sätt att tänka, värdera och agera som delas av dem som är socialt etablerade inom kulturen. Ritualerna är inte formellt reglerade, men de framstår som välkända och internaliserade bland deltagarna. Att visa intresse för andras motorcyklar, ställa tekniska frågor på ett respektfullt och nyfiket sätt samt att dela erfarenheter snarare än att framhäva sig själv fungerar som praktiker genom vilka individen signalerar både kulturell kompetens och social lyhördhet.

Motorträffar och gemensamma körningar fungerar också som centrala platser där skillnaden mellan modifierade och helt custombyggda motorcyklar blir särskilt tydlig. I dessa sammanhang får motorcykeln inte enbart ett estetiskt eller visuellt värde, utan ett tydligt socialt värde. En hoj som bär spår av nedlagt arbete, tekniska lösningar och personliga val tenderar att dra till sig fler blickar, frågor och samtal. Berättelser om byggprocessen, vilka problem som uppstått, vilka lösningar som valts och varför, blir en del av motorcykelns symboliska liv. I Bourdieus termer kan detta förstås som en process där kulturellt kapital, i form av teknisk kunskap och hantverksskicklighet, aktiveras och omvandlas till symboliskt kapital genom erkännande från andra aktörer i fältet. Det är därmed inte objektet i sig som producerar status, utan hur det används, presenteras och erkänns i ett socialt sammanhang. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Även beteendet i grupp spelar en avgörande roll för hur individer positioneras inom kulturen. Informanterna beskriver hur erfarenhet och kunnande sällan uttrycks genom verbal dominans eller uppseendeväckande beteende, utan snarare genom lugn, självklarhet och ett återhållsamt sätt att ta plats.

Den som uppträder med lågmäld säkerhet och respekt för både människor och maskiner tenderar att tillskrivas trovärdighet och kompetens. Den som däremot uppträder högljutt, nedlåtande eller självhävdande riskerar att snabbt förlora erkännande, oavsett vilken motorcykel denne kör eller vilka ekonomiska resurser denne besitter. Ritualerna fungerar därmed inte enbart inkluderande, utan också disciplinerande, genom att de markerar gränser för vad som uppfattas som legitimt beteende inom fältet.

Dessa sammanhang gör det möjligt att förstå hur klass och status uttrycks på sätt som inte enbart är kopplade till ekonomi. Även om vissa motorcyklar kräver betydande ekonomiska investeringar, är det i ritualerna och interaktionerna som deras värde slutligen avgörs. Kunskap, sättet att tala om motorcykeln och förmågan att navigera de sociala koderna väger ofta tyngre än pris, märke eller modell. Detta pekar på hur motorcykelkulturen fungerar som ett relativt autonomt fält, där specifika former av kapital ges värde och där externa hierarkier delvis kan omförhandlas.

Utifrån Blumers(1969) symboliska interaktionism kan motorcykelkulturen förstås som ett socialt sammanhang där mening inte är given på förhand, utan skapas och återskapas genom kontinuerlig interaktion. Motorcyklar, kläder, kroppsspråk och ritualer bär inga fasta betydelser i sig själva, utan får sin innebörd genom hur de används, tolkas och besvaras av andra aktörer inom kulturen. Det är i mötet mellan människor snarare än i objekten, som kulturell mening uppstår och stabiliseras.

Motorträffar, gemensamma körningar och informella möten fungerar därmed som centrala arenor för detta meningsskapande. I dessa sammanhang observerar och tolkar deltagarna varandras handlingar: hur motorcykeln är byggd eller modifierad, hur föraren talar om sin hoj, samt hur denne för sig i gruppen. Dessa handlingar fungerar som symboler som andra tillskriver mening. En modifierad eller custombyggd motorcykel kan exempelvis tolkas som ett uttryck för tekniskt kunnande, personligt engagemang eller autenticitet men endast i den mån denna tolkning bekräftas i interaktionen.

Ritualerna inom kulturen fungerar som stabiliserande mekanismer för dessa tolkningar. Handlingar som att visa respekt för andras motorcyklar, att dela erfarenheter snarare än att hävda överlägsenhet, samt att visa återhållsamhet i sitt uppträdande blir genom upprepning meningsbärande. I Blumers(1969) termer blir dessa handlingar symboliskt laddade eftersom de konsekvent tolkas på liknande sätt av deltagarna. På så sätt bidrar ritualerna till att skapa en gemensam förståelseram för vad som uppfattas som legitimt, äkta och värdefullt inom kulturen.

Skillnaden mellan modifierade och helt custombyggda motorcyklar blir särskilt tydlig i dessa interaktioner. En custombyggd hoj fungerar ofta som en stark symbol, men dess värde är aldrig automatiskt. Den måste ”läsas” av andra och erkännas som legitim genom frågor, samtal och uppskattning. Status uppstår därmed inte ur objektet i sig, utan ur den kollektiva tolkningen av objektet i ett specifikt sammanhang. Detta ligger i linje med Blumers(1969) syn på sociala objekt som något vars mening alltid är beroende av gemensam definition.

Status, tillhörighet och gemenskap

Under intervjun med Göran ställdes frågan om huruvida man kan se skillnad eller om det är någon skillnad mellan det man skulle kalla "motorcyklister" och "bikers". I svar på detta fick jag direkt: "Jaha, ska vi börja prata om gäng nu?" Detta var något som förvånade mig, eftersom det visade hur starkt laddad denna distinktion kan vara. En fråga som jag själv uppfattade som relativt neutral aktiverade en tydlig associationskedja hos Göran, där ordet "biker" omedelbart kopplades till organiserade MC-klubbar och gäng. "Unlike virtually any other contemporary subculture. It is this sheer collective visibility which moulds and shapes societal reaction towards the bikers" (Harris, I. R. 1986. s 214)

Just detta glapp mellan vad jag avsåg och vad han hörde blev analytiskt betydelsefullt. Det öppnade upp för en individuell gränsdragning inom motorcykelkulturen som jag inte sett uttryckt lika tydligt hos någon annan informant. Ingen annan hade spontant kopplat begreppet "biker" till kriminalitet eller klubbstrukturer; i andra intervjuer tenderade skillnaden att snarare handla om stil, körvana, livsstil eller graden av engagemang i hobbyen. Görans reaktion stack därför ut både i ton och innebörd.

Jag tolkar det som att för Göran är biker inte ett neutralt begrepp, utan laddat med symboliska betydelser kopplade till kriminalitet, gängstrukturer och medial representation. När frågan ställs aktiveras därmed inte en diskussion om stil eller identitet, utan en redan etablerad tolkningsram.

Detta illustrerar hur motorcykelkulturen inte är en enhetlig gemenskap, utan snarare ett fält där olika definitioner samexisterar och ibland kolliderar. Samma ord 'biker' kan i ett sammanhang fungera som en hedersbeteckning och i ett annat som en negativ kategorisering. Mening uppstår alltså i mötet mellan aktör och symbol, snarare än i symbolen själv. Det är i denna process som gränser dras, identiteter förhandlas och sociala positioner markeras.

Ur detta perspektiv blir motorcykeln och de begrepp som omger den bärare av symboliskt värde snarare än enbart praktiska funktioner. Detta leder vidare till frågor om status och autenticitet inom kulturen. Ägande av en motorcykel fungerar visserligen som ett grundläggande inträdeskrav, men intervjuerna visar tydligt att ägande i sig inte räcker för att tillskrivas full legitimitet. Autenticitet konstrueras istället genom hur individen talar om sitt åkande, vilken kunskap som uppvisas, samt hur man positionerar sig gentemot andra förare.

Här blir Bourdieus begrepp om kulturellt kapital användbart. Teknisk kunskap, erfarenhet av långresor, förmågan att underhålla och modifiera sin motorcykel samt ett specifikt språkbruk kring hojar och körning fungerar som former av kulturellt kapital inom motorcykelkulturen. Dessa resurser är inte formellt certifierade, men erkänns och värderas i interaktion mellan medlemmar. Att kunna "läsa" en motorcykel, förstå dess historia eller tala om den på ett tekniskt men ödmjukt sätt blir därmed ett sätt att ackumulera status. (Pettersson Wolanik Boström, Öhlander. 2018)

Görans tydliga distansering från begreppet biker kan i detta ljus förstås som ett sätt att skydda och positionera sitt eget kulturella kapital. Genom att markera avstånd till en viss stereotyp den kriminelle eller poserande bikern placerar han sig själv inom en annan, mer legitim kategori av motorcyklist. Detta är inte nödvändigtvis en medveten strategi, utan snarare ett exempel på hur status och tillhörighet ständigt förhandlas genom vardagliga interaktioner.

Samtidigt visar jämförelsen med Maas (2013) att denna gränsdragning delas av flera informanter. Att "köpa en Harley" räcker inte för att bli erkänd som biker; det är passionen, praktiken och engagemanget som avgör. Autenticitet konstrueras därmed som något performativt något man gör och visar upp snarare än något man äger. I detta avseende blir motorcykelkulturen ett socialt rum där symboliskt kapital kontinuerligt produceras, fördelas och ifrågasätts genom språk, handling och relationen till motorcykeln som artefakt.

Meyer beskriver hur motorcykeln fungerar som det centrala artefakt som håller samman kulturen och samtidigt reglerar tillträde och tillhörighet. Relationen till motorcykeln att äga, köra eller åka med blir avgörande för deltagande i kulturen, samtidigt som denna relation också är föremål för sociala tolkningar och maktordningar (Meyer, 2009, s. 6). I detta sammanhang blir det tydligt att ägande i sig inte nödvändigtvis garanterar erkännande eller autenticitet.

Detta perspektiv återkommer även hos Maas, där en av informanterna uttrycker skepsis gentemot personer som köper en motorcykel, särskilt en Harley-Davidson och omedelbart identifierar sig som bikers. "It's not about the bike, it's about the person who's on it" (Maas, 2013, s. 31). Här framträder en alternativ förståelse av tillhörighet, där passion, engagemang och relationen till körandet värderas högre än själva ägandet. Brotherhood definieras inte genom objektet i sig, utan genom de sociala och emotionella band som skapas genom praktiken.

Slutdiskussion

Denna uppsats syfte har varit att förstå hur status formas och tillskrivs inom motorcykelkulturen. Utifrån den information jag har samlat in framträder en tydlig bild av hur respekt och status inom motorcykelkulturen skapas och upprätthålls. Receptet för att bli en erkänd motorcyklist består av flera sammanlänkade ingredienser: kunskap om motorcykeln och dess funktioner, stil och klädsel, sättet man talar om sin hoj och andra motorcyklister, förarens beteende i gruppen, samt själva fordonet i sig. Precis som i vilket recept som helst fungerar dessa komponenter inte isolerat; de får sitt verkliga värde först när de kombineras. Varje del bidrar på sitt sätt till helheten, men det är interaktionen mellan ingredienserna som skapar det slutgiltiga resultatet en motorcyklist som uppfattas som kunnig, erfaren och respekterad.

Att ta bort en ingrediens förändrar upplevelsen och den sociala betydelsen. Om kunskapen saknas kan motorcykeln i sig, även om den är välskött och estetiskt tilltalande, inte bära samma sociala värde. Om stilen eller beteendet i gruppen inte stämmer överens med det som kulturen förväntar sig, påverkas uppfattningen om individens status. Samtidigt kan överdriven fokus på en enda aspekt, exempelvis ett fordon i perfekt skick utan motsvarande socialt och tekniskt kunnande, ge en annan, mindre balanserad position i gemenskapen. På detta sätt blir det tydligt att alla ingredienser är beroende av varandra och att helheten alltid är större än summan av delarna.

Denna dynamik gör motorcykelkulturen både komplex och fascinerande. Respekt och status är inte statiska eller givna, utan skapas kontinuerligt i interaktion mellan medlemmar. Språket, berättelserna om hojarna, valet av stil och sättet att förhålla sig till andra motorcyklister fungerar tillsammans som ett system där socialt värde och erkännande förhandlas och utvecklas. Varje interaktion, varje observerat beteende och varje uttryck av kunskap eller stil bidrar till helhetsbilden av vad det innebär att vara en erkänd deltagare i kulturen.

Med detta som utgångspunkt blir det också tydligt hur motorcykeln som artefakt fungerar inom detta system. Motorcykeln är inte bara ett transportmedel; den är ett medium genom vilket individens kunskap, erfarenhet och sociala kompetens kan manifesteras. Den fungerar som en central nod i det nät av sociala signaler och symboler som utgör motorcykelkulturen. Men det är alltid kombinationen av ingredienserna fordon, kunskap, beteende, språk och stil som skapar det fullständiga sociala värdet, på samma sätt som ett recept först blir en hel rätt när alla delar samverkar.

Genom att betrakta motorcykelkulturen på detta sätt blir det tydligt att social status inte bara handlar om materiella eller tekniska aspekter. Det är den samlade helheten, den balans mellan ingredienser, som gör att en individ uppfattas som respekterad och erkänd. Varje element spelar sin roll, och tillsammans skapar de den sociala struktur som definierar kulturen och dess interna hierarkier. På samma sätt som ett recept kan förändras och utvecklas genom variation i ingrediensernas proportioner, kan också uppfattningen om en motorcyklist förändras beroende på hur dessa komponenter kombineras i praktiken.

Källförteckning

Otryckta Källor:

Intervjuer

Namn: "Jonas"
Datum: 04-11/25
Intervju längd: 29:52

Namn: "Malin"
Datum: 05-11/25
Intervju längd: 33:54

Namn: "Anders"
Datum: 06-11/25
Intervju längd: 23:11

Namn: "Göran"
Datum: 07-11/25
Intervju längd: 48:13

Namn: "Peter"
Datum: 11-11/25
Intervju längd: 36:23

Namn: "Kalle"
Datum: 13-11/25
Intervju längd: 30:19

Namn: "Björn"
Datum: 13-11/25
Intervju längd: 27:30

Elektroniska källor:

Austin, D. M. (2009). Ritual and boundary distinction in a recreational community: A case study of motorcycle rallies and riders. *Qualitative Sociology Review*, 5(2). Tillgänglig på:

<https://www.proquest.com/docview/1002332266> (Hämtad: 26 oktober 2025), s. 76, 86.

Maas, K. M. (2013). *Making sense of motorcycle brotherhood: Women, branding, and construction of self*. Masteruppsats, Minnesota State University, Mankato. Tillgänglig på:

<https://www.proquest.com/docview/1448890560> (Hämtad: 26 oktober 2025), s. iii, 6, 31, 39.

Meyer, P. (2009). *“We’re just women who like to ride”*: An ethnographic journey on a woman’s motorcycle. Doktorsavhandling, Southern Illinois University Carbondale. Tillgänglig på: <https://www.proquest.com/docview/304996179> (Hämtad: 26 oktober 2025), s. 6, 115.

Harris, I. R. (1986). *Myth and reality in the motorcycle subculture*. Doktorsavhandling, University of Warwick. Tillgänglig på: <https://wrap.warwick.ac.uk/id/eprint/106994> (Hämtad: 26 oktober 2025), s. vii, 101-103, 214, 300.

Tryckta källor:

Blumer, H. (1969). *Symbolic interactionism: Perspective and method*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Hughes, Tidlund, I. & von Unge, E. (2022). Etik och kvalitativa metoder. I: Silow Kallenberg, K., von Unge, E. & Wiklund Moreira L.: *Etnologiskt fältarbete. Nya fält och former*. Lund: Studentlitteratur.

Pettersson, H., Wolanik Boström, K. & Öhlander, M. (2018). Kapital, habitus och fält. I: J. Gunnarsson Payne & M. Öhlander (red.), *Tillämpad kulturteori*. Lund: Studentlitteratur.

Öhlander, M. (2018). Interaktionism. I: J. Gunnarsson Payne & M. Öhlander (red.), *Tillämpad kulturteori*. Lund: Studentlitteratur.

Bilaga: Intervju frågor

Bakgrund och personligt förhållande till motorcykeln:

Hur började ditt intresse för motorcyklar?

Vad fick dig att börja köra just den typ av motorcykel du har nu?

Hur skulle du beskriva din egen stil eller smak när det gäller motorcyklar?

På vilket sätt använder du motorcykeln för att uttrycka dig själv eller visa vad du gillar?

Finns det något särskilt med din hoj som du tycker säger något om din erfarenhet eller dina värderingar som motorcyklist?

Custombyggda vs köpta motorcyklar:

Hur ser du på skillnaden mellan att bygga sin egen hoj och att köpa en färdig?

Vad tänker du när du hör att någon har byggt sin hoj själv?

Tror du att folk i gemenskapen pratar olika om köpta och byggda hojar? Hur då?

Vad skulle du säga att folk menar när de kallar en hoj "äkta" eller "mindre äkta"?

Har du märkt situationer där någon fick mer eller mindre respekt på grund av sin hoj? Hur tolkade du det?

Kunskap, hantverk och smak:

Hur viktigt tycker du att det är att förstå hur en motorcykel fungerar tekniskt?

Tycker du att det finns ett värde i att kunna bygga eller modifiera själv?

Hur lär man sig vad som räknas som en "bra" hoj eller rätt stil inom kulturen?

Hur märker man att någon har erfarenhet eller kunnande – vad tittar folk på, vad pratar de om?

Tycker du att vissa typer av kunskap, stil eller erfarenhet ger mer respekt än andra?

Status, tillhörighet och gemenskap:

Finns det personer inom kulturen som du tycker får mycket respekt? Vad gör att de får det?

Hur märker man vem som "hör till" och vem som inte riktigt gör det?

Vilka sätt finns det att visa att man är engagerad eller erfaren?

Tycker du att vissa typer av motorcyklar förknippas med högre status än andra? Varför tror du det?

Vad betyder gemenskapen för dig personligen, hur märks den i vardagen eller på träffar?

Språk, stil och symboler:

Vilka uttryck eller ord används ofta bland motorcyklister? Vad betyder de för dig?

Hur pratar folk om "riktiga bikers" jämfört med andra?

Vad brukar folk mena när de säger att något är "autentiskt", "äkta" eller "plastigt"?

Hur visar man genom stil, kläder eller sätt att prata att man hör till en viss grupp eller tradition?

Tycker du att språket eller sättet man pratar om motorcyklar påverkar hur man ses i kulturen?

Sammanhang och ritualer:

Vad betyder motorträffar eller gemensamma körningar för dig?

Hur brukar man bete sig på sådana träffar för att passa in?

Finns det oskrivna regler eller ritualer som folk följer?

Har du märkt skillnad på hur folk behandlas beroende på vilken typ av hoj de har?

Hur märks det att man har "status" eller "rätt bakgrund" i dessa sammanhang?

