

Suojapanssarin puhetta

- Motoristin pukeutumisen metakielestä



Kulttuuriantropologian pro gradu-
tutkielma Jyväskylän yliopiston
etnologian laitoksessa
syyslukukausi 2001
Lasse Mynttinen

Tiedekunta	Laitos
HUMANISTINEN	ETNOLOGIA
Tekijä	
MYNTTINEN LASSE TAPANI	
Työn nimi	
Suojapanssarin Puhetta - Motoristin Pukeutumisen METAKIELESTÄ	
Oppiaine	Työn laji
Kulttuuriantropologia	PRO GRADU
Alka	Sivumäärä
Tiivistelmä - Abstract	
<p>Tässä työssä tarkastellaan suomalaisen motoristin ajoasua kulttuurisemiotiikan analyysimalliin sovellettuna tutkimuskohteena. Tutkimusaineisto pohjautuu sekä perinteisiin etnologisiin tutkimusmenetelmin hankittuun tietoon että sähköisiin lähteisiin. Tutkimuksessa vertaillaan etnologian perinteisten lähdeaineistojen ja Internet-avaruudessa esiintyvien sähköisten aineistojen käyttökelpoisuutta etnologisen kvalitatiivisen tutkimuksen lähdeaineistoina.</p> <p>Tutkimuskohde, motoristin ajoasu kokonaisuutena, muodostuu kulttuurisia merkityksiä omaavista osista, joita tarkastellaan kommunikatiivisia, esteettisiä ja funktionaalisia substansseja omaavina kokonaisuuksina. Roland Barthesin de Saussurelaisesta kielitieteestä johtama semiologian teoria ja semiologinen metodi ovat tutkimusta ohjaavat teoreettiset lähtökohdat, jota täydennetään Pierre Bourdieun sosiologisesti värityneen antropologisen kenttäteorian avulla, jotta saataisiin aikaan laajempi suhteutustausta ajoasun kulttuurisen muodon syntyyn vaikuttavien tekijöiden tulkinnalle.</p> <p>Semiologisesta teoriasta johdettu metodi toimii tutkimuksessa mikrotason rakenteellisena analyysimallina, sosiologis-antropologinen kenttäteoria makrotason kulttuurisena tulkintamallina. Semiologinen metodi yhdistettynä sosiologis-antropologiseen kenttäteoriaan mahdollistaa sekä mikro- että makrotason läpäisevän kokonaisvaltaisen tulkinnan tutkimuskohteesta.</p> <p>Tutkimuksessa puretaan motoristin ajoasu pienimpiin mahdollisiin merkityksellisiin osiin ja tarkastellaan näiden osien ominaisuuksia ja käyttökonteksteja sekä niiden kulttuurisia merkityksiä semiologisen metodin mukaisen kommutaatiotestin avulla. Kommutaatiotesti tuottaa typologian ajoasun merkityksellisistä osista ja näiden osien ominaisuuksista. Nämä ominaisuudet kuvaavat lopulta tarkastelun kohteena olevien osien substansseja, joita ovat esteettisyys, kommunikatiivisuus ja funktionaalisuus. Työn edetessä todistetaan motoristin ajoasun kokonaisuuden, syntagman, muodostuvan sosiaalisesti ja kulttuurisesti merkityksellisistä osista, syntagmaattisista yksiköistä. Latautuessaan kulttuurisilla ja sosiaalisilla merkityksillä eli muodostuessaan erilaisia substansseja omaavista syntagmaattisista yksiköistä ajoasua voidaan kokonaisuutena analysoida kulttuurisena syntagmana. Tällainen kulttuurinen syntagma on siis merkityksillä latautuneiden merkien muodostama kokonaisuus. Motoristin ajoasu kulttuurisena syntagmana kertoo kantajastaan, alakulttuurista ja yksilön toiminnasta alakulttuurinsa, valtakulttuurin ja lopulta yliyksilöllisen entiteetin, kielen, määrittämien sosiaalisten ja kulttuuristen lakien alaisuudessa muodostaen näiden rajoittavien tekijöiden antamissa rajoissa kulttuurituotteita, kulttuurisia syntagmoita.</p> <p>Tutkimuksen lopussa pohditaan Pierre Bourdieun ja Roland Barthesin teorioiden hyödyllisyyttä kulttuuriantropologiselle tutkimukselle yleisemmin.</p>	
Asiasanat	
SYNTAGMA MERKKI MERKITYS	
MOTORISTI METAKIELI AJOASU HABITUS KENTTÄ KOMMUTAATIO	
Säilytyspaikka	
JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO ETNOLOGIAN LAITOS	
Muita tietoja	

Sisällys

JOHDANTO: TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT, KÄSITTEET JA HYPOTEESIT	2
METODOLOGIA JA AINEISTOT	14
Perinteiset aineistot	14
Sähköiset aineistot	14
I ELEKTRONISEN AINEISTON KÄYTÖSTÄ ETNOLOGIATIETEIDEN KVALITATIIVISEN TUTKIMUKSEN LÄHDEAINEISTONA	16
TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUDEN KRITEREISTÄ	17
Laadullisen tutkimuksen reliabiliteetti	21
Laadullisen tutkimuksen validiteetti	24
Tutkimuksen eettiset kysymykset	27
TÄSSÄ TUTKIMUKSESSA KÄYTETTY SÄHKÖINEN AINEISTO	33
Tämän tutkimuksen luotettavuudesta	36
II MOTORISTIN AJOASU KULTTUURISEMIOTIIKAN ANALYYSIMALLIIN SOVELLETTUNA.37	
FUNKTIONAALISUUDEN JA ESTEETTISYYDEN AJOASULLE ASETTAMAT VAATIMUKSET	38
MOTORISTIN HABITUS JA POSITIOT SOSIAALISILLA KENTILLÄ	47
AJOASUN KÄYTTÖKONTEKSTIT	48
Sukupuolisidonnaisuus pukeutumisen määrittäjänä	50
SOSIAALISEN KENTÄN VAIKUTUS PUKEUTUMISTA MÄÄRITTÄVÄNÄ TEKIJÄNÄ	53
Motoristille merkitykselliset sosiaaliset kentät ja habitus-käsite	54
Positiot kentillä	56
MOTORISTITYYPIT	60
AJOASUN ERI OSIEN SYMBOLIIKKA: ASUKOKONAISUUDEN OSAT TYPOLOGISOITUNA JA KOMMUTAATIOTESTI ..71	
Motoristin liivit	72
Kommutaatio	75
Lisävarusteet, Symbolit, tunnuksset ja ”helyt”	76
Kommutaatio:	82
Kypärä	85
Kommutaatio	86
Ajotakki	87
Kommutaatio	88
Ajohousut	90
Kommutaatio	90
Ajosaappaat	91
Kommutaatio	93
Ajokäsineet	94
Kommutaatio	95
MOOTTORIPYÖRÄN TYYPIN, MERKIN JA TYYLIN KULTTUURINEN VAIKUTUS AJOASUN TYYLIIN	96
III AJOASUN LOPULLINEN MUOTO: KULTTUURISEN SYNTAGMAN MUODOSTUMINEN.....	98
ROLAND BARTHESIN JA PIERRE BOURDIEUN MALLIEN HYÖDYLLISYYDESTÄ KULTTUURIANTROPOLOGISELLE TUTKIMUKSELLE.....	104
LÄHTEET.....	109
LIITTEET.....	112

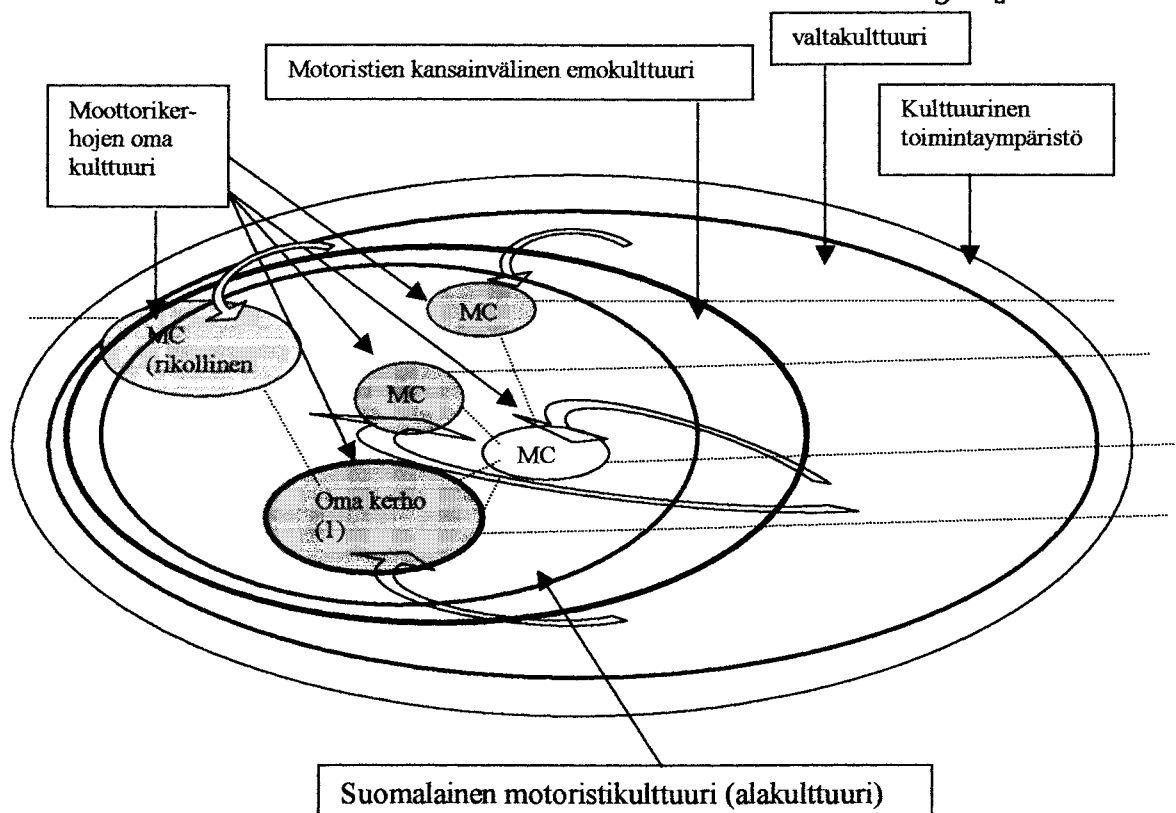
Johdanto: Tutkimuksen lähtökohdat, käsitteet ja hypoteesit

Tutkimukseni tarkoitus on selvittää mitä ja miksi suomalaiset motoristit oman alakulttuurinsa edustajina viestivät pukeutumisellaan ja miten viestin välitys tapahtuu erilaisten yhteisöllisten ja kulttuuristen tasojen välillä. Käsittelen tutkielmassani suomalaista motoristikulttuuria alakulttuurin ilmentymänä. Tässä tutkimuksessa keskityn ns. rivimotoristeihin ja jätän tietoisesti pois tutkimuksestani pelkästään yhteen moottoripyörämerkkiin tai yhdestä valmistusmaasta tulleisiin moottoripyöriin keskittyneet moottoripyöräkerhot. Vaikka edellä mainittuihin kategorioihin kuuluvia motoristeja ja kerhoja on Suomessa huomattava määrä ja niiden kulttuuri uskoakseni hyvin rikasta, tavallisen rivimotoristin näkökulmasta katsottuna suomalainen motoristikulttuuri näyttää hieman erilaisena. Valtaosa suomalaisista motoristeista kuuluu kategoriaan rivimotoristi, joten tällaisen motoristin näkökulma on myös antropologisesti relevantti tutkimuskohde.

Lähestyn motoristien pukeutumisen merkityksiä yhtä aikaa sekä kielellisen että sosiaalisen näkökulman kautta. Sosiaalinen näkökulma pohjautuu ranskalaisen tutkijan Pierre Bourdieun keskeisiin käsitteisiin **habitus, kenttä ja positio**. Lähestyn em. käsitteiden kautta motoristien pukeutumisen merkityksiä yksilön haltuunsa ottaman motoristin habituksen ja erilaisten sosiaalisilla kentillä muodostuvien positioiden välisinä suhteina. Bourdieulainen teoreettinen lähtökohta kytkee yhteen yksilön ja erilaiset ryhmät eräänlaisena refleksiivisenä mentaalimekaanisena mallina, (suhde)toimintaverkostona, jota lähdän todentamaan. Motoristiyksilö toimii motoristin habituksen kautta ottaen haltuunsa erilaisia positioita erilaisilla sosiaalisilla kentillä, joilla motoristin habitus aktualisoituu. Habitus on siis motoristin ”suhtautumistapa sosiaaliseen todellisuuteen”, kokemistapa, jonka kautta maailma jäsentyy ja jonka kautta maailmaa tulkitaan. Kenttä on se sosiaalinen toimintaympäristö, joka määrittelee yksilön toiminnassaan tekemien valintojen mielekkyyden. Kenttä koetaan habituksen kautta, joten sosiaalisella kentällä tietynlaisen habituksen omaava yksilö voi olla enemmän tai vähemmän sitoutunut kenttäänsä tai omata enemmän tai vähemmän kentällä arvokkaaksi koettua sosiaalista pääomaa. Toisaalta kentillä toimivat yksilöt saattavat olla jopa alistussuhteessa toisiin kentällä toimiviin yksilöihin nähden. Tällöinkin on kyse habituksen sosiaalisen pääoman määrästä ja laadusta, toisin sanoen positioista kyseisellä sosiaalisella kentällä. Sosiaalisilla kentillä toimijoita ovat viime kädessä yksilöt, mutta nimenomaan habituksia omaavat ja toisensa habituksina kokevat yksilöt.

Motoristit toteuttavat hypoteesini mukaan sosiaalisilla kentillä suhdettaan erilaisiin sosiaalisiin ryhmiin tai kategorioihin, joita ovat 1.) **mikrotason organisoitu sisäryhmä-viiteryhmä** (yksilön oma kerho), 2.) **makrotason organisoimaton viiteryhmä** (motoristit yleensä, emokulttuuri), 3.) **mikrotason organisoidut ulkoryhmät** (muut moottorikerhot, myös ns. rikolliset) ja 4.) **makrotason organisoimaton ulkoryhmä, valtakulttuuri** (muut kuin motoristit). Nämä suhteet muodostavat yhdessä laajimman sosiaalisen kentän, kulttuurisen toimintaympäristön, jota seuraava kaavio havainnollistaa:

Suomalaisen motoristin kulttuurinen toimintaympäristö



Kaavio kuvaa motoristeja koskevan kulttuurisen toimintaympäristön käsitettä ja työhypoteesiani motorismin kentän rakenteesta: **Valtakulttuuri**, tässä tapauksessa suomalainen, on kulttuurisen toimintaympäristön laajin sosiaalinen kenttä. Tämä kenttä muodostuu kaikesta ympärillämme olevasta **kulttuurisia merkityksiä** tuottavasta ympäristöstämme. Valtakulttuuri tuottaa esimerkiksi motoristikulttuuriin olennaisesti kuuluvat elokuvat (liite 9.) ja kirjat (liite 10.), mutta myös motoristien ajoasut valmisvaateteollisuuden muodossa. Motoristien kansainvälinen **emokulttuuri** on valtakulttuurin sisällä ja valtakulttuuriin nähden alisteisessa suhteessa toimiva toimintaympäristö, siis hieman suppeampi kenttä. Motoristien emokulttuuri on nähtävä myös

eräänlaisena valtakulttuurina, koska se määrittää puitteet moottorikerhojen sisällä tapahtuvalle sosiaaliselle toiminnalle samalla tavoin kuin esimerkiksi valtakulttuuri määrittää etenkin taloudellisia mutta myös sosiaalisia rajoituksia kaikelle sen sisällä tapahtuvalle toiminnalle. Motoristit sijoittuvat yksilöinä kaaviossa moottorikerhojen (MC) sisään. Toisin päin ajateltuna moottorikerhot yhdessä muodostavat suomalaisen motoristikulttuurin ja edelleen suuremmissa mittakaavassa motoristien emokulttuurin. Katkoviivat osoittavat sosiaalisia ja renkaat taloudellisia ja valtasuhteita kaavion eri osien välillä. Valkeat kaarinuolet kuvaavat kaaviossa valtakulttuurin suoraa vaikutusta moottorikerhojen sisäiseen kulttuuriin ja yksilön valintoihin.

Kaaviosta näkyy (katkoviivat), että kaikilla moottorikerhoilla on yhteyksiä valtakulttuuriin, mutta vain osalla toisiinsa, vaikka ne toimivat kaikki saman emokulttuurin sisällä. Motoristien alakulttuurinen kenttä ei Suomessa olekaan kovin järjestäytynyt, vaikka kerhojen välillä on paljon yhteistoimintaa. Enemmänkin suhteet ovat satunnaisia tai kontekstisidonnaisia, eikä kerhojen välillä ole havaintojeni mukaan hierarkisia suhteita. Korkeintaan hierarkioita löytyy kerhojen sisältä, jos aina sieltäkään. Rikolliset moottorikerhot jäsenineen sijoittuvat hypoteesini mukaan sekä valtakulttuurin että motoristien emokulttuurin periferiaan.

Motoristin kulttuurisen toimintaympäristön ymmärtäminen on tärkeää, koska juuri tässä ympäristössä ja sen sisällä aktuaalistuvilla sosiaalisilla kentillä tapahtuu merkityksenanto, joka hypoteesini mukaan ilmentää itseään motoristin pukeutumisessa. Edellä esittämäni kaavio on kuitenkin vain oma tulkintani suomalaisesta motoristien kulttuurisesta toimintaympäristöstä tutkimukseni alkuvaiheesta, ja palaan kaavioon tutkimukseni loppupuolella.

Suomalainen motoristikulttuuri voidaan operationaalisesti nähdä tässä vaiheessa alakulttuurin ilmentymänä, jolloin se on analyttisesti helpommin käsiteltävissä. Alakulttuurin kattava käsite on sinänsä monimutkainen määriteltävä, mutta eräs mielestäni varsin onnistunut määritelmäryitys löytyy Isosta Britannian CCS-paradigman (Center for Contemporary Cultural Studies, birminghamilainen kulttuurintutkimuksen piiristä). Vuonna 1964 syntyneen brittiläisen CCS-paradigman (Center for Contemporary Cultural Studies, birminghamilainen kulttuurintutkimuksen keskus) mukaan alakulttuurin käsitettä voidaan soveltaa mm. nuorisotutkimukseen. Keskuksessa vaikuttaneet tutkijat ryhtyivät 1980-luvun alussa tutkimaan nuorisokulttuuria taustanaan keskuksessa vallalla ollut kulturalistinen tutkimus. Kulturalistisessa tutkimuksessa kulttuurin käsite on menettänyt korkeakulttuuriset konnotaationsa ja merkitsee erityistä elämäntapaa, joka ilmaisee tiettyjä merkityksiä ja arvoja.

Kulturalistinen tutkimus ammensi aineksia mm. marxilaisuudesta (yhteiskunta luokkataistelun kenttänä), jo 1960-luvulla vaikuttaneen Phil Cohenin nuorisotutkimuksista (selvärajaiset, tietyissä työväenyhteisöissä syntyneet nuorten alakulttuuriset ryhmät), sekä Roland Barthesin inspiroimasta strukturalistis-semioottisesta tavasta analysoida merkkijärjestelmiä). Eri aineiden yhdistelystä syntyi kulturalistinen tutkimus, joka näki nuorten alakulttuurit kulttuurisesti luovina ja jopa kapinallisina. (Lähteenmaa, 1991.)

CCCS-yksikön nuorisokulttuuritutkijoiden lähtökohdan mukaan luokkakulttuurit ovat modernien yhteiskuntien keskeisimmät kulttuuriset muodostelmat ja nuorten alakulttuurit nähdään näiden luokkaperustaisten emokulttuuriensa alaryhminä niin, että alakulttuureilla on paljon kulttuurisesti yhteistä emokulttuuriensa kanssa. Nuorten alakulttuurit ovat myös kiinteässä yhteydessä valtakulttuuriin mm. hyödyntämällä valtakulttuurin hallitsemien markkinoiden tuotteita, eli alakulttuurit ovat kaksoisartikulaatiosuhteessa emokulttuuriensa ja valtakulttuurin välissä. Alakulttuurit ovat kuitenkin alisteisia valtakulttuurille emokulttuuriensa tapaan. (Lähteenmaa, 1991.) Moottorikerhojen kulttuuria voidaan tulkita samalla tavalla. Tässä tapauksessa em. kaavion kaarevat nuolet kuvaavat valtakulttuurin suoraa vaikutusta ja alakulttuurin sijoittuminen emokulttuurin sisään kuvaa toisesta suunnasta aiheutuvaa painetta. Motoristien alakulttuuri sijoittuu myös lopulta valtakulttuurin sisään, mutta kulttuurinen paine on epäsuoraa ja suodattunut emokulttuurin läpi. Suorassa vaikutuksessa esimerkiksi valmisvaateteollisuus vaikuttaa suoraan ajoasusteiden valintaan, kun kulttuuriset vaikutteet puolestaan vaikuttavat epäsuorasti.

CCCS-paradigmassa on keskeisellä sijalla myös oletus imaginäärisestä ratkaisuyrityksestä; alakulttuureissa pyrittäisiin imaginäärisesti ratkaisemaan nuorten emokulttuurissaan kokemia, mutta siellä piilossa ja käsittelemättöminä pysyviä ongelmia. Esimerkiksi Cohenin tutkimuksissa korostettiin, että alakulttuurisamastuneet nuoret pyrkivät toisaalta osoittamaan autonomiaa, toisaalta pysymään jossakin yhteydessä luokkaemokulttuuriinsa. Sekä Cohen että birminghamilaiset olettivat, että alakulttuureissa ratkotaan luokkapohjaisten emokulttuurien ristiriitoja, birminghamilaisten mukaanhan luokkakulttuurit olivat modernien yhteiskuntien keskeisimmät muodostelmat. Birminghamilaisessa kulttuurin määritelmässä on myös painotus, jonka mukaan kulttuuri sisältää eräänlaisia merkitysten kartoja, jotka tekevät asiat ja esineet kulttuurin jäsenille ymmärrettäviksi. Semiotiikasta sovellettiin myös lisäolettamuksia alakulttuuristen tyylien synnystä. Homologia (vastaavuusolettamus) tarkoitti sitä, että ryhmän tyylin ja sen keskeisten toimintojen, rakenteiden ja kollektiivisen omakuvan välillä nähtiin rakenteellinen vastaavuus. Käytännössä birminghamilaiset etsivät homologioita

ennen kaikkea alakulttuurien sisäisten suuntautumisten, mentaliteettien ja tyylien väliltä. Esimerkiksi moottoripyöräpoikia ja hippejä Brittein saarilla 1970-luvulla tutkinut Paul Willis korostaa muita enemmän homologisuutta ryhmän jäsenten emokulttuurin ja ryhmän tyylin - mm. musiikkimaun- välillä. (Lähteenmaa, 1991.)

Toinen birminghamilaisten tyylianalyysissään hyödyntämä semiotiikasta ammennettu teoria on ns. bricolage-olettamus, jonka avulla tarkastellaan alakulttuuristen tyylien syntymistä. Bricolage-olettamuksen taustalla on strukturalistisesta kielitieteestä sovellettu tulkinta merkin kaksijakoisuudesta; jokainen merkki koostuu yhtäältä muodosta ja toisaalta sisällöstä. Bricolage on olettamuksen mukaan mahdollista juuri merkkien kaksijakoisuuden ansiosta: merkit voidaan asettaa yhteyteen, jossa ne välittävät tuoreita (piilo)merkityksiä. Niinpä alakulttuurisia tyyliä tarkasteltaessa esimerkiksi hakaristi punkkarin tyylin osana ei kuvastakaan välttämättä natsisympatioita, vaan esim. viehtymystä 1930-luvun Saksan dekadenssiin. Näin alakulttuurisamastuneet nuoret voidaan nähdä luovina kapinallisina, semioottisina sisseinä. Pelkkä ulkoisten esineiden ja kulttuurituotteiden käyttäminen ei vielä tee tyyliä, vaan tyylin tekee nimenomaan bricolage'n avulla tapahtuva tyylittelyn aktiviteetti. Näin alakulttuuristen tyylien tutkijat pääsevät homologiahypoteesin avulla tulkitsemaan tyylien uudelleenkoodauksen tuloksena syntyneitä merkityksiä: Koska alakulttuurin tyyli nähdään vastaavuussuhteessa ko. ryhmän mentaliteettiin ja kollektiiviseen identiteettiin, ja tyylielementtien nähdään vielä olevan jonkinlaisessa koherenssissa keskenään, voidaan ryhmän sisäistä suuntautumista ymmärtämällä tulkita myös ryhmän tyylin merkityksiä. (Lähteenmaa, 1991.)

Kielellinen lähtökohtani on Roland Barthesin **semiologiassa** ja **trans-lingvistiikassa**. Motoristin puku on havaintojeni mukaan eräänlainen osittain tiedostamaton kommunikaatiojärjestelmä, kieli sosiaalisena ilmiönä. Tässä tutkimuksen kohde, ajoasu, toimii kahdella kommunikatiivisella tasolla: **Muodon** (signifier l. ilmaisu) ja **sisällön** (signified l. merkityssisältö) tasoilla. Barthesin mukaan kieli on sosiaalinen järjestelmä siinä mielessä, että "asianomaiset" jakavat sen konventiot. Toiset ymmärtävät enemmän ja toiset vähemmän, mutta kaikki asianomaiset ymmärtävät kuitenkin sen perusteet. Tutkimuksessani asianomaisia ovat edellä mainittuihin hypoteettisiin a priorisiin kategorioihin 1-4 jakautuvat yksilöt, tutkimukseni lopulliset kohteet. Bourdieulaiselta kannalta katsoen kohteitani ovat siis sosiaalisilla kentillä positioita omaavat habitukset (motoristit toimiessaan motoristeina), jotka kommunikoivat puvun kautta suhdettaan itseensä, toisiin motoristeihin ja ulkopuolisiin henkilöihin. Lisäksi nämä motoristin habituksen omaavat yksilöt kommunikoivat (ryhmiensä

jäseninä) suhdetaan erilaisiin sosiaalisiin kenttiin, jotka muodostuvat tilanteen mukaan, niiden kautta omaan alakulttuuriinsa sekä viime kädessä valtakulttuuriin, jossa elävät.

Barthesilaisen semiologian tutkimuskohde ei ole yksilö eikä ryhmä, vaan ”Mikä tahansa merkkijärjestelmä tai merkkijärjestelmien monimutkainen assosiaatio, joka muodostaa rituaalin, konvention tai viihteen sisällön” (Barthes, 1981). Kohteena on siis viime kädessä yhteiskunnallisten toimijoiden kulttuurinen tuote tai tuotteet, jotka syntyvät sosiaalisilla kentillä. Kuten Barthes mainitsee, ”Esineet, kuvat ja käyttäytymismallit voivat merkitä, mutta eivät koskaan autonomisesti. Esineryhmät, esimerkiksi vaatteet, ovat järjestelmiä ainoastaan niin kauan kuin ne välittyvät kielen kautta, joka uuttaa niiden **osoittajat** (signifiers) ja nimeää niiden **osoitettavat** (signifieds). Ei ole olemassa merkitystä, jota ei olisi osoitettu, ja näiden osoitettavien maailma on **Kieli**. (Barthes, 1981.)

De Saussurelaisessa kielitieteessä, josta Barthes semiologisen teoriansa johtaa, kielen käsite ymmärretään puhtaasti sosiaalisesti kohteeksi. Kieli on järjestelmällinen konventioiden kokonaisuus, joka on kommunikaation edellytys, mutta jonka olemus ei riipu sen muodostavien signaalien materiaalista. Kieli on siis sopimuksenvarainen järjestelmä, joka on yksilön yläpuolella. Yksilö ei voi sitä luoda eikä muuttaa, koska kieli on 1) nimenomaan sopimuksenvarainen järjestelmä, 2) jonka yksilö joutuu hyväksymään kokonaisuudessaan, 3) jos haluaa kommunikoida. Kieli voidaan mieltää autonomiseksi, omat sääntönsä omaavaksi peliksi, jonka säännöt voi omaksua ainoastaan oppimalla.

Semiologiassa kieli -käsite tarkoittaa ”toisen asteen kieltä”, jonka yksiköitä ovat 1) diskurssin laajemmat osat, 2) jotka viittaavat varsinaisen kielen pohjana toimiviin kohteisiin. Semiologia on se osa lingvistiikkaa, joka tutkii diskurssin ”suuria osoittavia yksiköitä”, toisin sanoen **merkityksiä**. Metodina ”Semiologian tehtävä on kokeilla selitysvoimaansa, tutkia mahdollisuuksiaan. Nykyisellään semiologinen tieto on vain kopiota lingvistisestä tiedosta, mutta tätä tietoa tulee soveltaa, ainakin projektina, ei-kielellisiin kohteisiin”. (Barthes, 1981.)

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on nimenomaan testata semiologisen metodin selitysvoimaa ei-kielelliseen kohteeseen, eli motoristin ajopukuun. Semiologisen kielen käsitteen kokonaisuuden muodostavat yksiköt ovat **Kieli** (isolla K:lla) ja **puhe**. Kieli on tämän kokonaisuuden sosiaalinen osa, instituutio ja arvojärjestelmä. Semiologiassakin Kieli-termi siis määritellään kielitieteen kautta. Puhe puolestaan tarkoittaa puhtaasti yksilöllistä osaa kielestä; puhetapaa, sääntöjen soveltamista ja merkkien yhdistelemistä yksilöllisellä

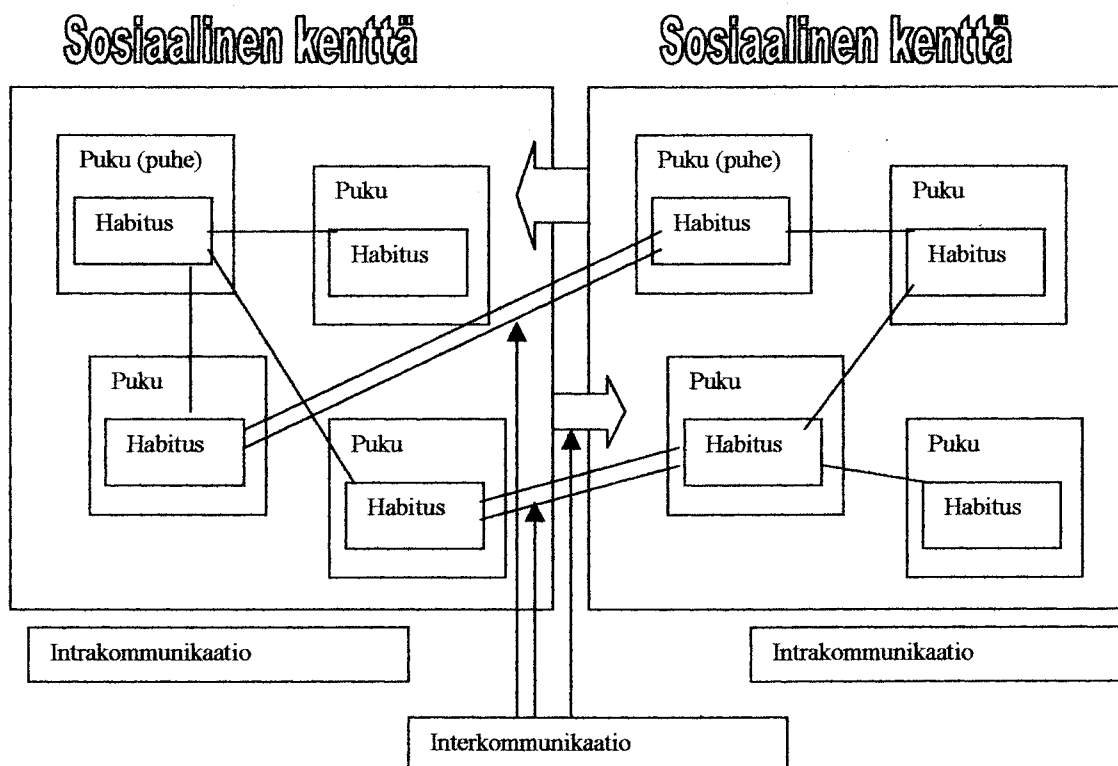
tavalla. Toisin kuin Kieli, puhe ei ole instituutio tai järjestelmä, vaan yksilöllisen valinnan tulosta ja toimintaa. Puhe muodostuu ensisijaisesti yhdistelmästä, jonka avulla puhuja osaa käyttää kielen koodia ilmentääkseen omia henkilökohtaisia ajatuksiaan ja toiseksi psyko-fyysisistä mekanismeista, jotka auttavat ulkoistamaan nämä kombinaatiot. Kielen muodostavat merkit, ja koska nämä merkit toistuvat onnistuneissa diskursseissa, ja yhden ja saman diskurssin puitteissa, jokaisesta merkistä tulee osa kieltä. Koska puhe on yhdistelevää toimintaa, se on yksilöllistä toimintaa, ei puhdasta luomista”. (Barthes, 1981.)

Barthesin mukaan kieltä ei voi olla ilman puhetta, eikä puhetta ilman kieltä. Tämä näkökulma saattaa vaikuttaa itsestäänselvyydeltä, ja ansainnee siksi pienen tarkennuksen: Koska kieli on yksilöllisten käytänteiden kollektiivinen summa, se on siten myös epätäydellinen yksilötasolla. Kieltä ei esiinny täydellisenä muualla kuin puhuvassa massassa, kaikkien yksilöllisten kielten käytänteiden kokonaisuudessa. Toisaalta kieltä ei voi olla, ellei ensin ole puhetta. Historiallisesti puhe tulee aina ennen kieltä. Koska kieli on samaan aikaan puheen väline ja tuotos, on kielen ja puheen välinen suhde aidosti dialektinen. (Barthes, 1981.)

Tutkimukseni edetessä tulen osoittamaan, mitkä ilmiöt motoristipukeutumisessa kuuluvat Kieleen ja mitkä ovat puhtaasti puhetta. Jako on tärkeä, koska hypoteesini mukaan juuri kielen ja puheen dialektiikan tarkastelu osoittaa ne koodit, joiden mukaan ajoasu ja sen eri elementit valitaan, missä ja milloin niitä käytetään ja miksi erot ovat tärkeitä.

Barthesille **Kieli** on **kieli** miinus **puhe** myös siten, että se on sosiaalisen instituution ja arvojärjestelmän muodostama kokonaisuus. Tällöin se voidaan mieltää bourdieulaisesti kenttien intra- (habitus-habitus ja habitus-kenttä, mikrotasolla) ja interkommunikaatiojärjestelmäksi (habitus-habitus, habitus-kenttä) makrotasolla. Puku viestii kantajastaan, habituksesta, hänen identiteetistään ja arvoistaan. Puvun semiologinen viesti (puhe) tulkitaan merkkien, lähettäjän eli puvun kantajan, vastaanottajan ja jaettujen yhteisten konventioiden mukaan. Viestin ymmärtäminen riippuu jaettujen konventioiden määrästä, eli siitä, kuinka hyvin viestin vastaanottaja osaa tulkita mitä viestin lähettäjä (puvun kantaja) haluaa pukeutumisellaan ilmentää.

Habitukset viestivät sosiaalisilla kentillä alla olevan mallin mukaan, välineenä toimii kieli:



Kommunikaatio tapahtuu paitsi kielen, myös **metakielten** kautta. Metakielenä toimii motoristin puku, toisen asteen **Kieli**, joka on ladattu sosiaalisella ja kulttuurisella substanssilla. Tietyllä sosiaalisella kentällä (interkommunikaatio: habitus – habitus) metakielellä viestivät habitukset osaavat sosiaalisessa kanssakäymisessä muodostuvien yhteisten konventioiden avulla (intrakommunikaatio: habitus - kenttä) tulkita toisiaan, tässä pukeutumisen kautta, paremmin kuin interkommunikaatiotapahtumassa, jossa sekä habitukset että kentät kohtaavat. Paksut nuolet kaaviossa kenttien välillä kuvaavat kenttien kohtaamista. Kentät saattavat kuitenkin olla myös osin päällekkäisiä, joten tältä osin kaavio on kärjistetty esimerkki kommunikaatiotapahtumasta.

Interkommunikaatiotapahtumassa Kieli (ylyksilöllisenä kommunikointivälineenä) on yhteinen, mutta metakielet (molempien kenttien sosiaaliset instituutiot ja arvojärjestelmät) eivät välttämättä vastaa toisiaan. Tällöin yhteisten konventioiden määrä on vähäisempi kuin kenttien sisällä tapahtuvassa intrakommunikaatiotapahtumassa. Mitä enemmän sosiaalisten kenttien kulttuurit ja sosiaaliset todellisuudet eroavat toisistaan, sitä vähemmän kenttien välillä toimivien habitusten kommunikaatiossa on mukana yhteisiä konventioita. Yhteiset

konventiot varmistavat viestin ymmärtämisen, ja interkommunikaatiotapahtumassa on aina väärintulkinnan vaara.

Edellä esittämässäni kaaviossa näkyvät yksinkertaiset viivat kuvaavat viestin välittymistä intrakommunikaatiotapahtumassa: viesti välittyy metakielisenä koodina. Tällöin pukunsa (metakielen) kautta kommunikoivat habitukset jakavat kentän yhteiset konventiot. Siten jaetut konventiot, kentän kulttuuristen ja sosiaalisten koodien kokonaisuus, sisältyy itse viestiin, viesti ja sen tarkoitus ovat yhteisten konventioiden ansiosta tulkittavissa.

Interkommunikaatiotapahtumassa viestin mukana kulkee jälleen metakielinen tarkoitus, eli se mitä halutaan viestiä. Kenttien välillä tapahtuvassa kommunikaatiossa metakieli kuitenkin kulkee viestin rinnalla (kaksoisviivat), ei viestin sisällä. Kenttien välillä tapahtuvassa kommunikaatiossa kullakin kentällä toimivat habitukset tulkitsevat viestiä oman kenttensä konventioiden mukaan, mutta nämä konventiot voivat erota paljonkin toisten kenttien konventioista. Tällöin interkommunikaatiotapahtumassa välittyvän viestin ymmärtäminen riippuu ensinnäkin mikrotasolla käytetystä metakielestä, sekä lisäksi osapuolten yhteisten jaettujen konventioiden määrästä eli makrotasolla kenttien luonteiden (sosiaalisten instituutioiden ja niiden arvojärjestelmien) mahdollisesta vastaavuudesta eli barthesilaisesti ilmaisten **Kielestä**.

Kaikki merkitykset, joita semiologinen metodi ja yhteiskunnallis-antropologinen analyysi ajopuvusta ja sen kantamisesta ”paljastavat”, eivät havaintojeni mukaan ole edes tietoisia. Ongelma onkin kommunikatiivisesta näkökulmasta juuri tässä: Miten osapuolet voisivat jakaa yhteiset konventiot, jos kaikkia ei edes tiedosteta? Riittääkö se, että osapuolet ymmärtävät osan viestistä (jakavat osan yhteisistä konventioista) vai meneekö viesti perille lopulta ollenkaan siinä muodossa kuin se on tarkoitettu? Ja viimeiseksi: Voidaanko tiedostamattomat viestit tulkita tarkoituksellisiksi? Lopullista vastausta näihin kysymyksiin lienee turha lähteä hakemaan. Kommunikatiivisen toiminnan tarkastelu antaa kuitenkin arvokasta tietoa kulttuuristen instituutioiden luonteista ja sitä kautta inhimillisistä toimintamekanismeista, tässä tapauksessa motoristin ajopuvun kautta tarkasteltavasta **metakielisestä puheesta**.

Metakielessä **toisen asteen kieli** (tässä tapauksessa motoristin ajoasu) ottaa hallintaansa **ensimmäisen asteen Kielen** (kieli yliyksilöllisenä koodina), ja tuottaa merkityksiä oman järjestelmänsä kautta. ”Voidaan sanoa, että yhteisö (...) puhuu (artikuloi) kohteena olevan järjestelmän **merkitsijät**, kun metakieli puolestaan puhuu (artikuloi) sen **merkittävät**.” (Barthes, 1981.)

Motoristin asu toimii nimenomaan toisen asteen kielenä. Ajoasu artikuloi ensimmäisen asteen kielen haltuunoton avulla erilaisten kulttuuristen ja sosiaalisten tekijöiden vaikutuksesta kohteena olevan järjestelmän merkittävät. Näin syntyy **merkitys**. Myös tutkijan puhe on metakieltä: Tutkija puhuu oman tieteenalansa kielellä ilmiöistä, jotka ovat peräisin toisesta järjestelmästä, ottaen samalla haltuunsa ensimmäisen asteen kielen.

Avainsana motoristien pukeutumisen tarkastelussa on tutkimukseni kannalta **merkityksellistäminen** (signifikaatio). Ennen kuin menen merkityksellistämiseen, haluan selventää muutamia termejä, joita merkityksellistämisen ymmärtämiseen tarvitaan. De Saussurelaisessa kielitieteessä eräs tärkeä termi on **merkki**. Merkki muodostuu siis **merkitsijästä** (signifier) ja **merkittävästä** (signified). Merkitsijän ja merkittävän välillä on perustavanlaatuinen suhde, eikä toisen merkitystä voi ymmärtää kuin toisen kautta. Merkitsijä ja merkittävä ovat siten kuin paperin kaksi puolta. (Barthes, 1981.)

Lingvististen merkkien joukosta voidaan erottaa **merkitsevät yksiköt**, joilla on kummallakin oma tarkoituksensa: Sanat (moneemit) muodostavat ensimmäisen asteen artikulaation, ja sanoista erottuvat (merkitsevät) yksiköt, joilla ei ole suoraa tarkoitusta, esimerkiksi äänet (foneemit), jotka muodostavat toisen asteen artikulaation. Lingvistinen merkki muodostuu kahdesta edellä mainitusta elementistä, merkitsijästä (siitä, millä jotakin halutaan merkitä) ja merkittävästä (mitä halutaan merkitä). Näin ollen merkitsijöiden taso muodostaa **ilmiasun tason** ja merkittävien taso muodostaa **sisällön tason**. Hjelmslevin mukaan kummallakin em. tasolla voidaan erottaa kaksi kerrostumaa: **muoto** (jota voidaan kuvailla lingvistiikan avulla) ja **ydin** (kaikki ne lingvististen ilmiöiden aspektit, joita ei voida kuvailla lingvistiikan keinoin), jolloin saadaan neljä erilaista tasoa: ilmiasun ydin, ilmiasun muoto, sisällön ydin ja sisällön muoto. Menemättä sen enempiä lingvistisen analyysin alkulähteille Barthes huomauttaa, että semiologiassa jako muotoon ja ytimeen on hyödyllinen ensinnäkin silloin, kun käsitellään järjestelmiä, joissa merkittävät ovat alisteisia ytimeelle, joka on muualta kuin niiden omasta järjestelmästä. Esimerkkinä Barthes mainitsee muodin sellaisena kuin siitä kirjoitetaan. Toiseksi jako on Barthesin mukaan tärkeä silloin, kun kohteiden järjestelmään sisältyy ydin, joka ei ole välittömästi ja funktionaalisesti osoittava, mutta voi olla jonkin asteisesti utilitaarinen. Ruoka esimerkiksi voi osoittaa juhlaa, mutta toimia myös ravintona. (Barthes, 1981.)

Sovellettuna motoristipukeutumiseen esimerkki järjestelmästä, jossa merkittävät ovat alisteisia ytimeelle, joka on muualta kuin niiden omasta järjestelmästä voisi olla oma työni,

jossa kohde (motoristien pukeutuminen järjestelmänä) on alisteinen substanssille, joka on etnologiatieteen järjestelmästä; ajopuku sellaisena kuin minä sen esitän oman tieteenalani metakielen ja konventioiden kautta. Jälkimmäisestä tapauksesta voidaan esimerkiksi antaa nahkapuku, jolla jollekin motoristille saattaa osoittaa esim. perinnesidonnaisuutta, mutta toimii kiistämättä myös utilitaarisesti suoja-asuna.

Semiologinen merkki muodostuu, kuten lingvistinenkin merkki, merkitsijästä ja merkittävästä, mutta eroaa jälkimmäisestä ytimen tasolla. Monet semiologiset järjestelmät (esineet, eleet, kuvat) omaavat **ilmiasun ytimen**, jonka perimmäinen tarkoitus ei ole osoittaa. Ne ovat usein jokapäiväisen elämän esineitä, joita yhteisö käyttää eri tavoin osoittamaan jotakin; vaatteet suojaksi, ruoka ravinnoksi, vaikka niitä käytetäänkin myös merkkeinä. Kaikista näistä semiologisista merkeistä, joiden alkuperä on utilitaarinen ja funktionaalinen, Barthes käyttää nimitystä **merkkifunktiot**. Merkkifunktiot ovat hänen mukaansa kaksoisliikkeessä:

1. ”Ensin funktio saa tarkoituksen: Heti kun on olemassa yhteisö, kaikki sen käytännöt konvertoituvat merkiksi yhteisöstä itsestään (esimerkiksi sadetakki suojaa sateelta mutta kertoo myös ilmastosta). Koska yhteiskuntamme tuottaa ainoastaan standardoituja ja normalisoituja tuotteita, nämä tuotteet ovat välttämättä mallin ruumiillistumia, kielen käyttöä, merkitsevän muodon ytimiä. Löytääkseen ei-merkitsevän kohteen, täytyisi löytää täysin alkuperäinen parantelematon esine, jolla ei ole mitään yhteyksiä jo olemassa oleviin malleihin. Hypoteesi, jota ei voi todentaa missään olemassa olevassa yhteisössä.
2. Kun merkki sitten on muodostunut, yhteisö voi aivan hyvin ottaa sen muuhun käyttöön ja puhua siitä niin kuin se olisi tarkoitettu juuri tähän käyttöön. Turkki suojaa kylmältä, se on sen funktio...

Tämä funktionalisaatio tarvitsee siis (käyttöönsä) toisen asteen kielen, koska representoitu funktio vastaa itse asiassa toista (valepukuista) semanttista institutionaalistamista, konnotaatiota. Merkkifunktiolla on siten antropologista arvoa, koska juuri se on se yksikkö, jossa teknisen ja merkitsevän suhteet kutoutuvat yhteen”. (Barthes, 1981.)

Motoristin pukeutumista voidaan analysoida nimenomaan **metakielenä** barthesilaisessa mielessä niin, että **syntagman** (yksilöllinen motoristin puku kokonaisuutena) tietynasteinen vapaus tai tämän vapauden negaatio määrittävät suhteessa prosessuaaliseen kokonaisuuteen **ilmaisu** \leftrightarrow **merkki** $\leftarrow \rightarrow$ **sisältö** (expression \leftrightarrow sign (-function) \leftrightarrow content). Tällöin

metakielenä tarkasteltava syntagmaattinen kohde on analysoitavissa laajemmin (merkityksen tasolla, barthesilaisesti "signified", tasolla "content") viime kädessä yhteiskunnallisesti osana kulttuurista koodia, järjestelmää nimeltä "kulttuurinen kieli". Oletukseni on, että symbolinen kommunikaatio tapahtuu omien lakiansa mukaan siten, että se on ensiksi **ilmaisun tasolla** alakulttuuristen merkityksellisten konventioiden alaista prosessuaalista toimintaa, mutta viime kädessä alakulttuurinen merkityksellistäminen määrittyy laajemman **kulttuurisen ilmaisun ja viime kädessä ensimmäisen asteen kielen** lakien mukaan. Symbolinen kommunikaatio on kentän puhetta, mutta myös tutkijan tulkintaa tästä puheesta ja näin viime kädessä kahden eri **metakielen käyttöä**. Tutkimuksen kuluessa tulemme näkemään, miten motoristin ja tutkijan metakielet kohtaavat.

Bourdieuin sosiologis-antropologinen tulkintamalli antaa analyttisen lähtökohdan Barthesin määrittelemän metakielen käytön yhteisöllisten ja yhteiskunnallisten suhteiden ymmärtämiselle ja raivaa tien diakroniselle tulkinnalle, mikä kyky puhtaasti semiologiselta metodilta (sellaisena kuin Barthes itse semiologian määrittelee) puuttuu. Motoristin ajopuku on historiallisen kehityksen tulos niin yleisellä kuin yksilölliselläkin tasolla, eikä puvun kautta tulkittavaa "kentän puhetta" voi mielestäni luotettavasti tulkita ilman kentän historian ja kohteen kulttuurisen toimintaympäristön kartoittamista.

Motoristin puku on siis tulkintani mukaan symbolisella tasolla viestivä kommunikaatiojärjestelmä, eräänlainen hiljainen kieli osana suurempaa kokonaisuutta, kulttuurista kieltä. Puku viestii abstraktilla symbolisella merkkien ja merkitysten tasolla kantajansa identiteetistä, arvomaailmasta ja kulttuurisista konventioista sekä liittää ilmiänsä kantajansa erilaisiin sosiaalisiin ja institutionaalisiin järjestelmiin. Samalla puku erilaisine erityispiirteineen toimii "pinnan alla" syntagmaana, merkitysten tuottajana ja ylläpitäjänä.

Oletukseni on, että mitä paremmin kentällä toimivat habitukset tuntevat kenttää ja kentän sosiaalista ja kulttuurista arvojärjestelmää, sen paremmin viesti menee perille siinä merkityksessä kuin se on tarkoitettu. Lisäksi oletan, että esimerkiksi kategoriassa "mikrotason organisoitu sisäryhmä-viiteryhmä" puvun viestimät merkitykset jaetaan habitusten kesken suhteellisen laajalti, mutta kun kategoriaan 1. kuuluvan habituksen puvun merkityksiä tulkitsee kategoriaan 3. kuuluva habitus, kasvaa viestin virheellisen tulkinnan mahdollisuus huomattavasti. Näin siis mikrotasolla. Makrotasolla merkitys hämärtyy entisestään, kun jaettujen konventioiden määrä laskee edelleen. Kulttuurit eivät silloin osaa tulkita toisiaan.

Uskon, että myös stereotyyppittäminen lisääntyy samassa suhteessa kun yhteisten konventioiden määrä vähenee.

Metodologia ja aineistot

Perinteiset aineistot

Tutkimuksessani käytin perinteisiä etnologisia aineistonkeruumenetelmiä, kuten osallistuvaa havainnointia, puolistrukturoitua teemahaastattelua, kirjallisiin läheisiin tutustumista ja puolistrukturoitua internet-levityksessä ollutta kyselylomaketta. Osallistuin vuosina 1997-2000 erinäisiin motoristien kokoontumisajoihin, tapasin motoristeja tien päällä ympäri Suomea ja ulkomailla ja kyselin heiltä pukeutumiseen liittyvistä seikoista. Teemahaastatteluni liikkuvat puolistrukturoidun haastattelun ja avoimen haastattelun välimaastossa ja apunani minulla oli kysymyslista, jonka mukaan haastattelut etenivät. Haastattelut on merkitty tekstissä juoksevilla numeroinnilla (H1-H5). Kirjalliset lähteeni ovat eri tieteenaloilta, lähinnä kielitieteestä ja sosiologisesta kirjallisuudesta aina Roland Barthesin kulttuurisemiotiikasta Pierre Bourdieun antropologisesti värittyneeseen sosiologiaan. Tarkoitukseni on testata, miten lingvistiikka ja sosiologia voivat toimia antropologisen metodin apuna laajentamassa teoreettista suhteutustaustaani kulttuuristen ilmiöiden tutkimuksessa.

Sähköiset aineistot

Perinteisten etnologisten aineistojen lisäksi käytän tutkimuksessani tietoverkoista löytyvää sähköistä aineistoa, josta on hyvää vauhtia tulossa yksi tärkeimmistä modernin etnologisen tutkimuksen lähdeaineistoista. Yksi tämän tutkimuksen tarkoituksista on myös testata sähköisen aineiston arvoa laadullisen tutkimuksen lähdeaineistona.

Sähköinen lähdeaineistoni koostuu ensinnäkin sähköisistä lomakkeista (10 kappaletta), joita lähetin tutkittaville sähköpostin liitetiedostoina täytettäväksi internetin kautta. Lomakkeet ovat suhteellisen pitkiä (keskimäärin 13 sivua, riippuen vastausten pituudesta) ja niissä toistuu sama teema kuin haastatteluissa; tutkittavilta kysellään tarkkaan pukeutumisen kaikista näkyvistä elementeistä ja pukeutumisen valintaan vaikuttavista tekijöistä, jonka jälkeen edetään kysymyksiin oman kerhon sisäisten suhteiden vaikutuksista yksilön omaan pukeutumiseen. Tämän jälkeen kysymykset painottuvat enemmän makrotasolle ja pyrin

hahmottamaan kysymyksilläni kohteen oman viiteryhmän perinteen ja "yleisen motorismin perinteen" sekä yksilön vapaan valinnan suhteita, toisin sanoen erilaisten kenttien vaikutuksia näillä kentillä positioita omaavien habitusten valintoihin.

Lomakkeet eivät sinänsä ole mitään uutta etnologisessa aineistonkeruussa, tässäkin uutta on ainoastaan sähköisen median hyväksikäyttö. Kyselylomakkeista osan olen saanut takaisin perinteisellä tavalla postin kautta, mutta suurin osa palautetuista lomakkeista on tullut myös takaisin sähköisessä muodossa liitetiedostoina sähköpostin mukana. Lomake olisi ollut periaatteessa mahdollista toteuttaa myös täysin interaktiivisena esimerkiksi HTML- ja Perl-ohjelmointikielten avulla, mutta koska kyseessä on kvalitatiivinen aineisto, lomakkeen tuottamien tietojen analysointi olisi lähes ollut ylivoimaista toteuttaa automaattisesti. Kvantitatiivisen sähköisen aineiston analyysiin löytyy internetistä valmiita ohjelmia, eikä tällaisen verkkopalvelimelle asennettavan Perl-kielisen cgi-bin-ohjelman kirjoittaminen itsekään olisi ollut ylivoimaista. Halusin kuitenkin hankkia nimenomaan laadullista aineistoa ja analysoida sen niinikään laadullisesti, joten päädyin yksinkertaisempaan tapaan toteuttaa kysely tekstinkäsittelyohjelmalla luodulla lomakkeella. Lisäksi etnologiassa on käytetty tietotekniikkaa jo 1960-luvulta asti aineistojen analysointiin, joten koin oman analyysiohjelman rakentamisen tarpeettomaksi tämän tutkimuksen kohdalla.

Lomakkeeni kysymykset on muotoiltu siten, että konkreettisiin faktoihin liittyvät kysymykset ovat tarkkoja ja yksityiskohtaisia, joukossa myös varmentavia kysymyksiä (joista olen saanut kuulla kommentteja tyyliin "tämähän on sama kysymys kuin kohdassa x.x jne."). Päätin kuitenkin pitää varmentavat kysymykset lomakkeessa siltä varalta, ettei tärkeä tieto jää pois siitä syystä, että vastaaja on täyttänyt lomakkeen huolimattomasti.

Lomakkeen kysymykset etenevät edelleen ajoasun sosiaaliseen aspektiin, eli abstraktimpiin aiheisiin. Tässä osiossa kyselen avoimemmin muotoiltuja, tulkinnalle tilaa antavia kysymyksiä, kuten esimerkiksi miten tutkittava itse mieltää pukeutumisensa, tai makrotason analyysiin johtavia kysymyksiä, joissa kyselen tutkittavien suhteista esimerkiksi "rikollisiin moottorikerholaisiin" (operationaalinen käsite: vastaajan määriteltävä). Osion kysymysten sanamuoto on tarkoituksellisesti lomakkeen alkuosan kysymyksiä epämääräisempi. Tämä siksi, että halusin tutkittavien itse määrittelevän eräitä avainkäsitteitä ja suhteitaan sosiaalisiin kenttiin, joilla liikkuvat. Tutkittavat kohteethan tässä kuitenkin ovat ne, jotka tuntevat ja ennen kaikkea kokevat kenttensä. Näin lomakkeesta saatavat vastaukset toteuttavat kohdelähtöisyyden periaatetta, koska tutkittavat itse kertovat vastauksissaan, miten mieltävät

epämääräisen kysymyksen sisällön. Esimerkiksi kysyessäni "rikollisista moottorikerholaisista" sain vastaajat pohtimaan mikä oikeastaan on rikollinen moottorikerholainen ja määrittelemään käsitteen henkilökohtaisella tasolla. Lomakkeet on merkitty tekstissä viittein KL1-KL13.

Lomakekyselyiden lisäksi olen hankkinut aineistoa internetin kautta eri moottorikerhojen kotisivuja tutkimalla ja seuraamalla sivuilla esiintyviä hyperlinkkejä aina vain syvemmälle motoristien virtuaalimaailmaan. Lisäksi olen seurannut tiiviisti motoristien internetissä julkaistavia Usenet News-keskusteluryhmiä, kuten sfnet.harrastus.mp (suomalaisten motoristien sähköinen keskustelufoorumi) ja nordunet.rec.motorcycling (pohjoismaalaisten motoristien vastaava ryhmä). Lisäksi olen kirjoittautunut motoristien postituslistoille aina silloin, kun kiinnostavia postituslistoja on perustettu ja sana on kantautunut tietooni.

Olen seurannut motoristien siirtymistä virtuaalikulttuuriin jo useamman vuoden ajan, aina vuodesta 1994 lähtien, jolloin lähes ainoat motoristien virtuaalitapaamisen mahdollistavat foorumit olivat em. internetin Usenet News-alueelta löytyvät uutisryhmät ja henkilökohtainen sähköpostin käyttö. Nykyään internetistä löytyy valtava määrä moottorikerhoja, jotka ainakin Suomessa ovat melko hyvin verkottuneet siinä mielessä, että lähes jokaisesta hyvin toteutetusta moottorikerhon WWW-kotisivustosta löytyy linkki useamman muun kerhon kotisivustoon. Suurimmat, virallisimmat ja aktiivisimmat moottorikerhot erottuvat selvästi pienemmistä ja epävirallisemmista kerhoista; aktiivisimpien kerhojen sivustojen sisältötuotantoon on selvästi kiinnitetty huomiota, esimerkkinä mainittakoon virtuaalinen moottorikerho MC Bajahill (<http://www.bajahill.net>), josta sain myös itse apua sähköisten lomakkeideni levitykseen. Muita informatiivisia kotimaisia moottorikerhojen kotisivuja löytyy mm. Touring Finlandialta, Ladies Bike Clubilta ja MP69-kerhoilta. Muun muassa näiden moottorikerhojen www-sivuille löytyy linkki Bajahillin kotisivun <http://www.bajahill.net> kautta.

I. Elektronisen aineiston käytöstä etnologiatieteiden kvalitatiivisen tutkimuksen lähdeaineistona

Internetin yleistymisen ja globalisoitumisen myötä on tullut aiheelliseksi pohtia sähköisen tiedon luonnetta ja käyttökelpoisuutta etnologiatieteiden ja laadullisen tutkimuksen lähdeaineistona. Ajan ja paikan luonne on globaalilla tasolla muuttunut merkittävästi

useimpien maailman eri valtioiden kansalaisten ja instituutioiden kontaktimahdollisuuksien lisääntyttä radikaalisti sähköisten tietoverkkojen ansiosta. Tämä muutos ei ole välttämättä pelkästään hyvästä, ajatellaan sitä sitten eettisistä tai vaikkapa tutkimusteknisistä lähtökohdista. Varmaa on kuitenkin se, että eri tieteenalojen on tulevaisuudessa otettava nykyistä paremmin huomioon sähköisistä tietoverkoista löytyvä eri aihepiirejä käsittelevä tieto pysyäkseen tieteellisen tutkimuksen kriteereissä. Tieto, johon viittasin, ei ole välttämättä tieteellistä tietoa sellaisena kuin tieteellinen tieto nykyään ymmärretään, riippumatta tieteenalasta. Lähdemateriaalina tietoverkoista löytyvä tieto saattaa kuitenkin osoittautua ensiarvoisen tärkeäksi resurssiksi etenkin etnologiatieteille. Totuus on tuolla ulkona, mutta kenen totuus se on ja mitä hyötyä siitä on etnologille? Sähköisen tiedon luonteesta johtuen tulee pitää mielessä muutamia varauksia tällaisen tiedon käytettävyydelle, ja näitä varauksia aion käsitellä seuraavaksi.

Tutkimuksen luotettavuuden kriteereistä

Tieteellisen tutkimuksen luotettavuus tarkoittaa sitä, että esimerkiksi tutkimusaineisto on validi tai että tutkimus kokonaisuudessaan sekä sen tulokset ovat valideja eli luotettavia. Tutkimuksessa käytettävän mittarin tai mittaustoimituksen taas pitää olla reliaabeli, eli pysyvä ja sen tulee antaa samoja tuloksia eri kerroilla tutkijasta riippumatta, edellyttäen että tutkimuskohde, tutkimustekniikka ja kysymyksenasettelut ovat samat.

Kolmas tieteellisen tutkimuksen luotettavuuden edellytys on mittauksen tarkkuus. Eri tutkimusten osalta ja eri kerroilla käytössä olevalla mitta-asteikolla voidaan mitata samaa ilmiötä tarkasti tai vähemmän tarkasti. Mittauksen tarkkuus on tarkoituksenmukaisuuskysymys, joka on ratkaistava tutkimuksen tavoitteista lähtien. Millä tarkkuustasolla kulloinkin toimitaan, riippuu ilmiön luonteesta ja tavoitteeksi asetetusta tuloksesta.

”Validiteetin kannalta ei useinkaan ole keskeisintä ryhtyä pohtimaan sitä, millä - kuinka valideilla - mittareilla tuloksia saadaan, vaan aivan ensimmäiseksi miettiä sitä, millainen tutkimuksen strategia on validi. Tutkimustyössä käytetty menetelmä ei itsessään johda tietoon, vaan menetelmä on valittava sen mukaan, millaista tietoa halutaan.” (Anttila, 2000 a.)

Omassa tutkimuksessani haluan tietoa motoristien pukeutumisesta, nimenomaan siitä, mitkä tekijät motoristit itse kokevat tärkeiksi pukeutumista määrittäviksi tekijöiksi. Näistä lähtökohdista katsoen tutkimus on periaatteessa mahdollista suorittaa pelkän sähköisen aineiston pohjalta, mutta vain periaatteessa. Ensin on kuitenkin sovittava pelisäännöt aineiston luokitukselle, koska luokittelematonta aineistoa ei voi mitata, eikä aineistojen painoarvoja vertailla keskenään. Pirkko Anttila esittää eräänlaisen, mielestäni etnologiassakin käyttökelpoisen historiatutkimuksen aineistotyyppityksen seuraavalla tavalla:

”**Primaariaineistoa** ovat esimerkiksi suullinen informaatio (aikalaistodistus, silminnäkijä), ajalta olevat dokumentit ja jäänteet. **Sekundaariaineistoa** eli sekundaarilähteitä eli toisen käden lähteitä ovat mm. kertomukset, joita on kuultu silminnäkijöiltä, alkuperäislähteiden koosteet ja sellaiset muistiinpanot, jotka kuvaavat muiden muistamia asioita.

Jaetaan aineisto jäänteisiin ja kertoviin lähteisiin. Historiallinen jäänte tarkoittaa kaikkea sellaista, johon ei ole vaikuttanut subjektiivinen tulkinta. **Jäänteet** ovat muodostuneet niin, ettei niihin sisälly suoraan tarkoituksellista informaatiota, jälkimmäisiin on tarkoituksella sisällytetty informaatiota. **Kertova lähde** sen sijaan merkitsee, että siihen on vaikuttanut jonkin ihmisen subjektiivinen tulkinta. Sen vuoksi siinä on aina olemassa vääristymisen vaara. Jäänte merkitsee tutkijalle, että jokin asia on tapahtunut ja jotakin on tehty. Kertova lähde viestittää jostakin, joka kertoo, että jotakin on tapahtunut tai tehty. Jääntettä tarkastellaan jonkin tapahtuman todisteena, kun taas kertovaa lähdetä tarkastellaan, miten se ilmaisee jonkin tapahtuman.”(Anttila, 2000 e.)

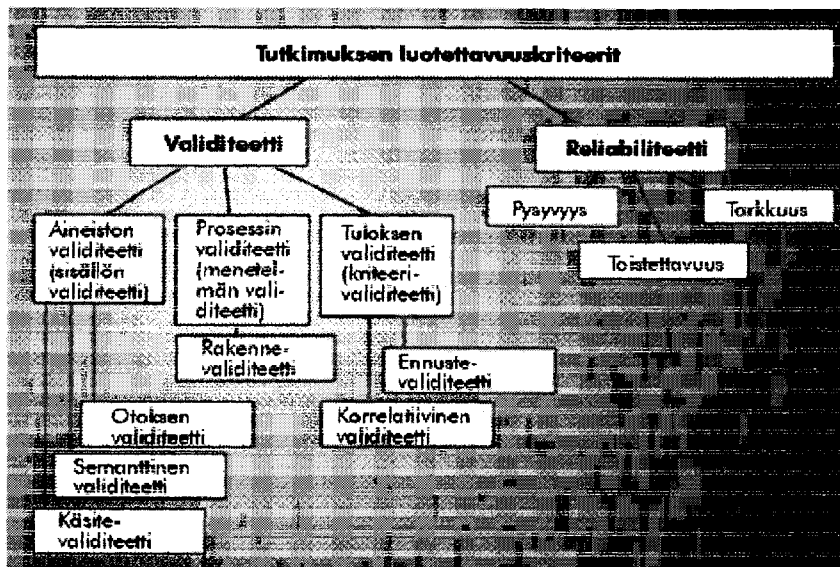
Jos sähköinen aineisto, esimerkiksi motoristien verkkosivut ja Usenet News-keskusteluryhmät, käsitetään primaarilähteinä (ajalta olevat dokumentit ja jäänteet), johtaa aineisto helposti tutkimustulosten vääristymiseen, etenkin ns. alakulttuurien kohdalla. Sähköinen aineisto on aina toisen käden tietoa (palaan tähän hieman myöhemmin), joka on periaatteessa käsitettävissä faktatiedoksi, mutta ilman tulkintaa tai ylitulkinnan kautta johtaa tulosten vääristymiseen. Siksi käytän itse sähköisen aineiston lisäksi tutkimuksessani perinteisiä etnologisia tutkimusmenetelmiä varmentamassa tulosten oikeellisuuden. Erilaisten aineistojen käyttö on omalla kohdallani puhtaasti strateginen valinta, ja syy tähän valintaan selviää myöhemmin käsitellessäni tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia sekä sähköisen aineiston luotettavuutta etnologisen tutkimuksen lähdeaineistona. Aineiston käsitteleminen sekundaarilähteinä (toisen käden lähteitä) taas johtaa sekin harhaan, koska usein esimerkiksi yksityishenkilön kotisivulle laittama tieto ei periaatteessa voi olla toisen käden tietoa, kun taas jonkin instituution kotisivulla oleva tieto on ymmärtääkseni nimenomaan toisen käden tietoa, vaikka sen onkin yksi tai useampi luonnollinen henkilö tietoverkkoon toimittanut.

Jäänteeksi taas sähköistä aineistoa ei voida kuvitella, koska siihen useinkin sisältyy tarkoituksellista informaatiota.

Ongelmia siis riittää jo aineiston lähdeluokituksen kanssa. Jonkinlaiseksi ratkaisuksi voidaan kuitenkin ajatella sähköisen aineiston luokittelua kertoviksi lähteiksi, koska näihin lähteisiin yleensä on vaikuttanut jonkin ihmisen subjektiivinen tulkinta. Varaus kuitenkin tulee pitää mielessä tässäkin, sillä vaikka yksityishenkilöiden tuottama kotisivumateriaali ja muu sähköinen aineisto on ko. ihmisten subjektiivisen tulkinnan vaikutuksen tulosta, instituutioiden sähköinen aineisto ei sitä analyttisessä mielessä välttämättä ole. Lisäksi ongelmaksi jää, käsitelläänkö aineistoa primaari- vai sekundaariaineistona. Tämän ongelman voi mielestäni ratkaista vain operationaalistamalla käsitteet ja tekemällä strategisen valinnan jokaisen aineistotyyppin mukaan erikseen.

Anttila jatkaa tutkimuksen luotettavuuden kriteereistä: ”Keskeinen kysymys on: mikä on se ”totuus”, johon tutkimustiedolla pyritään? Eräs tärkeä ”oikean tiedon” kriteeri on se, että se vastaa osapuilleen käsitystä todellisuudesta. - Kenen todellisuudesta? Vastaako tieto tutkijan omaa subjektiivista käsitystä vaiko ulkopuolisten ns. objektiivista käsitystä? Tähän subjektiivisuus-objektiivisuus -käsitepariin, josta empiirinen tutkimusote on aina kantanut suurta huolta, on esitetty kolmatta näkökulmaa, eli **tutkimuksen perspektiiviä**.

Tutkimuksen perspektiivi voidaan määritellä tietyltä etäisyydeltä tarkasteltuna henkilökohtaisena näkemyksenä. (...) Objektiivisen tutkimusotteen ongelmana on se, että maailma tai ympäristö nähdään olevaksi ”jossakin siellä” eli tulkitaan ja ymmärretään sitä, mitä oletetaan toisten tekevän, havaitsevan, olevan, kokevan jne. Subjektiivisen kysymyksenasettelun ongelmana on se, ettei ympäristö välttämättä pidä omaa totuuttamme yleisenä totuutena. Subjektiivinen totuus haetaan omista sisäisistä kokemuksista ja tiedoista lähtien. Tutkimusote voi silloin olla myös dialektinen. Me voimme ymmärtää todellisuuden prosessina, joka kulkee meidän oman tajuntamme kautta, muuttaen sitä, mutta myös prosessina, jota me voimme muuttaa. Ympäristö ei tällöin ole sen kummemmin objektiivinen kuin subjektiivinenkaan totuus, vaan se on samanaikaisesti sekä riippumaton että riippuvainen minusta, subjektista.



Kuva 95. Tutkimuksen luotettavuuskriteerit ”. (Anttila 2000/1, elektroninen dokumentti).

Tutkimuksen perspektiivi on siis tutkijasta lähtöisin oleva tutkimusta ohjaava entiteetti, jonka pitäisi olla myös tutkijan strateginen valinta. Anttila toteaa osuvasti: ” (...) maailma tai ympäristö nähdään olevaksi ”jossakin siellä” eli tulkitaan ja ymmärretään sitä, mitä oletetaan toisten tekevän, havaitsevan, olevan, kokevan jne.” (Anttila 2000, a, elektroninen dokumentti).

Tutkijan perspektiivi asettaa tutkijalle melkoisen haasteen elektronisen aineiston hyödyntämisessä laadullisen tutkimuksen lähteenä. Itse käytän tutkimuksessani sähköistä aineistoa nimenomaan muiden lähteiden rinnalla reliabiliteetti- ja validiteetti-ongelmien takia. Tutkimukseni kohteena ovat motoristit, ja motoristien internet-keskusteluryhmien ja moottorikerhojen verkkosivujen seuraaminen antaa hyvän kuvan suomalaisten motoristien ”sielunelämästä” ja arvoista sekä alakulttuurista itsestään. Tällainen harrastajamainen tutkimustapa on sellaisenaan metodisesti ehkä oikea lähtökohta ja teknisesti toteutettavissa, mutta analyttisesti kestävä suhteessa kysymyksenasetteluuni ja tutkimuksen lähtökohtiin sekä tavoitteisiin. Lähtökohdiltaan oikeansuuntainen tutkimustapa (kohteen kartoittaminen seuraamalla kohteen omia foorumeita ja niitä kanavia, joiden kautta kohteet tiedottavat itsestään toisille ja ulkopuolisille) saattaa olla hedelmällinen, jos tutkimuksen ongelma on sellainen, että tutkimushypoteesit ovat tätä kautta edes teknisesti todennettavissa. Tällainen ongelma olisi esimerkiksi ”Suomalaisten motoristien mielikuva itsestään tulkittuna moottorikerhojen ylläpitämien verkkosivujen kautta”. Tällöin tutkimuksen pystyisi suorittamaan (vaivalloisesti) kartoittamalla kaikki tietyllä hetkellä Suomesta löytyvät moottorikerhojen (ja yksittäisten motoristien omat) verkkosivut, käymällä läpi kaikki

sivustot, rakentamalla niistä Lévi-straussilaiseen tyyliin vedenpitävän -sic! oman typologian ja suorittamalla esim. esteettisen analyysin rakentamansa mallin avulla. Tällöin tutkimuksen ongelma olisi periaatteessa ratkaistavissa strategisilla valinnoilla rajaamalla aineisto tiukasti ja pysymällä siinä sekä valitussa metodissa. Mitä tutkimus valmistuessaan sitten lopulta kertoisi, on toinen asia. Ongelmia tulisi ainakin aineiston tulkinnan kanssa; verkkosivuilla ja keskusteluryhmissä esillä oleva aineisto on kommunikatiivisten lakien alaista toimintaa, ei ”totuus” jostakin. Tällöin aineisto suorastaan vaatii tulkintaa, syy-yhteyksien ja kommunikatiivisen tapahtuman analysointia sekä johtaa helposti ylitulkintaan ja tutkijan oman metakielen käyttöön, toisin sanoen aineiston ja samalla tutkimustulosten validiteettiä sekä reliabiliteettiä vaarantuvat. Aineisto muodostuu siis metakielisistä dokumenteista ja tutkimus tällaisen aineiston metakielisestä dokumentoinnista ja analyysistä Palaan myöhemmin reliabiliteetin ja validiteetin vaatimusten aiheuttamiin ongelmiin ko. lukujen kohdalla.

Laadullisen tutkimuksen reliabiliteetti

”Kvalitatiivisessa tutkimuksessa reliabiliteetilla tarkoitetaan aineiston käsittelyn ja analyysin luotettavuutta. Reliabiliteettikysymykset liittyvät ensisijaisesti siihen tutkimuksen vaiheeseen, jossa siirrytään empiriasta teoriaan eli empiirisestä aineistosta analyysin kautta tulkintaan. Periaatteessa aineiston käsittelyn ja analyysin luotettavuutta voi koetella esimerkiksi rinnakkaiskoodauksen tai aineiston puolittamisen avulla. Tutkijan tulee noudattaa aineistoa käsitellessään yksiselitteisiä luokittelu- ja tulkintasääntöjä. Aineiston käsittely ja analyysi voidaan tehdä rinnakkain siten, että tutkija ja tutkimusapulainen käsittelevät aineiston käyttäen yhteisiä käsittelysääntöjä ja vertaavat sitten havaintojaan keskenään. Aineisto voidaan myös puolittaa eli ottaa ensin käsittelyyn vain puolet aineistosta, laatia sen pohjalta alustava tulkinta ja tarkastaa sitten jäljelle jääneen aineiston puolikkaan avulla voidaanko tulkinnat yleistää koko aineistoon. Reliabiliteetin kannalta on tärkeää, että tutkimusaineisto muokataan sellaiseen muotoon, että se on tutkimuksen kommentoijien saatavilla ja tarkastettavissa. Tutkimusraporttia kirjoitettaessa tulisi näin ollen ottaa huomioon kaksi kvalitatiivisen tutkimuksen reliabiliteettikysymyksiin liittyvää kriteeriä: analyysin arvioitavuus ja uskottavuus. Arvioitavuus tarkoittaa sitä, että lukijalle tarjotaan mahdollisuus seurata tutkijan päättelyä ja kritisoida sitä. Uskottavuudella viitataan siihen, että tutkimusraportin pohjalta on uskottavaa, että kuvatulla tavalla on päädytty esitettyihin tulkintoihin. Kvalitatiiviselle tutkimukselle on esitetty myös toistettavuuden kriteeri (...). Se on lähinnä tutkimuksen ideaali, jonka mukaan toinen tutkija päätyisi saman aineiston ja

esitettyjen tulkintasääntöjen pohjalta samoihin tulkintoihin kuin tutkija. Varsinkin tapaustutkimuksen yhteydessä reliabiliteetin vaatimus usein ymmärretään vaatimukseksi analyysin toistettavuudesta.” (Anttila 2000, b, elektroninen dokumentti.)

Vaatimus analyysin toistettavuudesta koskee kuitenkin lähinnä matemaattisia ja luonnontieteitä, ei niinkään kulttuuriantropologiaa humanistisena tieteenä. Kulttuuriantropologisessa tutkimuksessa on usein mahdotonta toistaa tutkimusta täysin samanlaisena ajan vaikutusten ja tutkimuksen kohteiden muuttuvan luonteen johdosta. Sähköisen aineiston kohdalla, olettaen luonnollisesti, että seuraamme edelleen aiemmin kehittämiäni tutkimustapaa, olisi aivan sama kuinka monta analysoijaa aineistoa analysoi, tai kuinka monta kertaa tutkimus toistettaisiin, jos analysoijat lähtevät samoista kysymyksenasetteluista ja tulkintamalleista. Tutkimus on siis näin ollen reliabeeli. Esittämässäni mallissa ei kuitenkaan oteta huomioon tärkeitä muuttujia, joita ovat aika, varianssi ja tutkijoiden omat persoonallisuudet.

1) Ensimmäisen todellisen ongelman aiheuttaa esimerkkitutkimukseni kannalta sähköisen aineiston luonteesta johtuen aika; onko aineisto todennettavissa vielä kuukauden tai vuoden jälkeen? Kentällä tapahtuvat muutokset ovat 1990-2000-luvuilla olleet ainakin motoristitutkimuksen kohdalla olleet melko voimakkaita ja nimenomaan esteettisistä lähtökohdista ja verkkoaineistossa esiintyvistä tutkimuskohteen arvoiksi esittäytyvistä elementeistä lähtevä tutkimus olisi tässä vaiheessa vain keinotekoisista ”muka- todellisuuden” kuvausta, tutkijan metakielen ja aineiston väärinkäyttöä . Jos tutkimus ei ole toistettavissa, mikä takaa sen tulosten luotettavuuden?

2) Toinen ongelma on aineiston varianssi, joka liittyy kiinteästi edelliseen ongelmaan. Jos tutkimus toistetaan samoin välinein ja samalla metodilla esimerkiksi kuukauden kuluttua, mikä takaa tulosten oikeellisuuden? Aineistosta löytyvä luokittelun perustana käytettävien tyyppien varianssi saattaa olla jo kuukauden kuluttua aivan erilainen kuin ensimmäisessä tutkimuksessa. Tämä johtuu siitä, että tietyllä hetkellä tietystä elektronisesta lähteestä haettu dokumentti ei välttämättä ole saatavissa teknisistä syistä toisella hetkellä, edes saman päivän aikana. Välttämättä em. dokumenttia ei ole enää olemassakaan. Palvelimia, joille käyttäjien kotisivut tallennetaan, sammuu, sivujen osoitteet muuttuvat ja sivuja poistetaan sekä päivitetään. Tällöin sattumalla on tutkimuksessa luvattoman suuri vaikutusvalta. Kysymys onkin sitten siitä, miten tarkasti tutkimuksessa pysytään reliabiliteetin vaatimuksessa. Joskus reliabiliteetti on ehkä uhrattava, jolloin tutkimus ei enää ole luotettava. Toisaalta tutkimus on

kuitenkin ollut luotettava tietynä hetkenä. Itse suosittelisin tässä vaiheessa siirtymistä metodologiselta pohjaltaan laajemman lähdeaineiston keruuseen, eritoten haastattelu- ja havainnointiaineiston käyttöön. Luonnollisesti tutkimuksen strategiset lähtökohdat tulisi tarkistaa ennen aineistopohjan muutosta.

3) Kolmas reliabiliteettia koskeva ongelma lähtee kohteesta itsestään ja koskee lähinnä kommunikatiivista toimintaa: Kenelle ja miksi verkkosivuilla tai keskusteluryhmissä ”annettu” omakuva on tarkoitettu ja miten se tulee tulkita. Jos esimerkiksi motoristien verkkosivuja analysoidaan sellaisenaan, tutkimustulokset tulevat välttämättä olemaan vääristyneitä. Esimerkiksi verkkosivulla <http://ruuvi.me.tut.fi/person/kaivola/bongausopas.htm> esitetty motoristien bongausopas esittää erään motoristin näkemyksen motoristityypeistä, toisin sanoen kohteesta lähtevän typologian, joka olisi periaatteessa metodologisesti primaariaineistoluokan lähde. Jos tätä typologiaa aiotaan virheellisesti käyttää primaariaineistona, avainkysymykseksi nousee ”kenelle ja miksi tämä typologia on tarkoitettu tulkittavaksi?”. Artikkelista löytyy mm. seuraavanlainen virke: ”Suomessa on motoristeja kuutisenkymmentä tuhatta. Alle sata yksilöä kuuluu vaarallisiin lajeihin. Suoraan sivullisten kimppuun nämäkään eivät tällaisessa ilmastossa ole käyneet, joskin vaaratilanteista on lehdissä näkynyt tietoja. Kuten muuallakin, jotkut motoristien lajit turvautuvat yhdennäköisyyteen vaarallisten otusten kanssa saadakseen olla rauhassa. Pahan näköiset motoristit eivät siis välttämättä ole pahoja.” (Kaivola & Majamäki, 1999, elektroninen dokumentti). Motoristit siis kertovat suurelle yleisölle, etteivät he kaikki ole vaarallisia, vaikka siltä näyttävätkin. Mutta miksi tämä täytyy artikuloida ylipäättään? Rivien välistä voidaan lukea motoristien huoli ulkopuolisten suhtautumisesta heidän ulkoiseen olemukseensa, toisin sanoen he antavat ulkopuolisille verkkosivulla faktatiedon lisäksi luettavaksi näkemyksensä ulkopuolisten itsensä motoristikäsityksistä, mikä on tulkittava operationaalisesti toisen käden tiedoksi.

Tutkimuksen kannalta päädytään siis siihen tosiasiaan, että jos kohteena on vaikkapa em. verkkoaineistosta lähtevä tutkimus, on jo pelkästään laajan verkkoaineiston etnologinen analyysi hyvin altis reliabiliteettiongelmille. Se, mitä näillä verkkosivuilla sanotaan, on metakielen puhdasta käyttöä. Se, mitä tutkija raportoidessaan tulkitsee, on tutkijan metakielen käyttöä. Jos reliabiliteetti asetetaan tutkimuksen tieteellisyyden kriteeriksi, on tutkijan tulkittava aineistonsa tutkimuksen ongelmista lähtien. Em. tapauksessa siis tutkijan tulisi käydä läpi koko aineisto (kaikki motoristien verkkosivut, joita on todella paljon), löydettävä

eri typologioista yhteiset nimittäjät ja luotava näiden perusteella oma ”metatypologiansa” ja muistettava vielä lopuksi kertoa raportissaan milloin ja miten tutkimustuloksiin on päädytty.

Sinänsä tällainen hyvin työläs metodi, jonka tieteellinen arvo on kyseenalainen modernissa etnologiassa, on reliabiliteetiltaan hyvä, jos keskitytään pelkästään tutkimuksen toistettavuuteen. Se, mitä tutkimuksesta jää puuttumaan, on jälleen aika-akseli. Primaariaineistona verkkomateriaali on hyvin haavoittuvaista, sivuja päivitetään ja poistetaan kontrollitta, eikä tutkimus näin ollen ole ehkä kuukauden päästä enää toistettavissa aineiston osalta. Tällöin reliabiliteettiongelma aktualistuu jälleen kuin muinaisen suomalaisen saunatonttu ennen vanhaan. Reliabiliteettiongelmaan löytyy tyhjää parempi ratkaisu varmuuskopioinnista ja lähdeviittaustekniikasta, jota esittelen myöhemmin oman tutkimukseni osalta. Tässä vaiheessa sanottakoon, että verkkoaineiston osalta reliabiliteettiongelma poistuu osittain sillä, että niistä verkkolähteistä, joihin tutkimuksessa viitataan, tulee ottaa tuloste, josta näkyy lähteen URL-osoite ja tulostuspäivämäärä. Lähdeviitteisiin tulee lisäksi merkitä ajankohta, jolloin tiedot on lähteestä noudettu. Tämä ei kuitenkaan vielä riitä tutkimuksen läpiviemiseksi, sillä seuraavaksi ongelmaksi etnologisessa tutkimuksessa asettuu tutkimuksen validiteetti.

Laadullisen tutkimuksen validiteetti

”Vaikka yleensä onkin todettavissa, että jos tutkimuksen reliabiliteetti on alhainen, myös sen validiteetti on alhainen. Kääntäen tämä ei aina pidä paikkaansa. Pyörälä (1995) pohtii sitä, että periaatteessa tutkimusmenetelmä voi olla reliaabeli eli luotettava vaikka tutkimus ei olisikaan validi eli pätevä. Tällöin tutkimuksessa käytettyjen menetelmien avulla voidaan päätyä kiinnostaviin tuloksiin, mutta tulokset eivät kuitenkaan vastaa tutkimuksen kysymyksenasettelua.” (Anttila, 2000, b, elektroninen dokumentti). Edellä esittelin keinoja, joilla sähköisen lähdeaineiston reliabiliteettiongelma saadaan minimoitua, joskaan ei kokonaan poistettua. Kuten Anttila mainitsee, reliabiliteettiongelman poistaminen ei suinkaan tee tutkimuksesta validia.

Anttila asettaa erilaisia kriteereitä laadullisen tutkimuksen validiteetin arvioimiseksi. Ensimmäinen kriteeri on aineiston validiteetti, eli kattaako aineisto tai vastaako se muuten tutkittavaa ilmiötä tai vastaako aineiston kokoamistapa valittua analyysimenetelmää (Anttila, 2000, c, elektroninen dokumentti). Edellä mainitsemassani puhtaasti elektronista aineistoa hyödyntävässä tutkimuksessa kattavuus ei ole periaatteessa ongelma, aika-akselista ja

lähdemateriaalin muuttuvasta luonteesta johtuen kuitenkin tosiasiasa vakava uhkatekijä. Samoin ongelmaksi nousee se, että kaikilla motoristeilla ei suinkaan ole mahdollisuutta esittäytyä tutkimuksessa. Suurin osa kohteista jää täysin tutkimuksen ulkopuolelle. Tällöin aineisto vastaa tutkittavaa ilmiötä vain, jos perusongelma on ” Suomalaisen motoristin mielikuva itsestään tulkittuna moottorikerhojen ylläpitämien verkkosivujen kautta”, kuten esimerkkitutkimuksessa. Se, vastaako tällainen kysymyksenasettelu millään lailla motorismin todellisuutta, on aivan toinen asia. Aineisto kyllä vastaa ilmiötä, muttei välttämättä kerro koko totuutta asiasta. Ehkäpä esimerkin mukainen kysymyksenasettelu onkin jo sinällään väärä lähtökohta jos analyysissä törmätään validiteetti-ongelmiin. Aineiston kokoamistapa vastaa valittua analyysimenetelmää (verkkosivuilla ja keskusteluryhmissä esitetty informaatio ymmärretään faktatietona), mutta ei vastaa todellisuutta, koska ongelmaksi muodostuu kommunikatiivinen tapahtuma, viestin lähettäjän ja vastaanottajan odotukset ja tarkoitukset eivät välttämättä vastaa toisiaan. Esimerkiksi keskusteluryhmässä esitetty väite, jota tutkija tulkitsee, saattaa olla tarkoitettu aivan toisenlaiselle vastaanottajalle, jolloin viestin tarkoite on välttämättä tulkittava tutkijan oman suhteutustaustan ja tutkimuksen lähtökohtien kautta. Tällöin palaamme jälleen metakielten yhteismitattomuuden ongelmaan. Metakielen avulla tutkija tulkitsee motoristin metakieltä, ja jos motoristin metakieli ymmärretään faktana, ollaan väärillä jäljillä. Tällöin tutkimus ei voi olla enää validi.

Toinen tutkimuksen validiuden kriteeri on Anttilan mukaan havaitsemisen ja ilmiön kuvaamisen validiteetti. Kysymys on siitä, erottuvatko kuvauksessa todelliset ja olennaiset ilmiön piirteet (Anttila, 2000, c, elektroninen dokumentti). ongelmaksi siis nousee miten kuvata ilmiön todellisia piirteitä, jos ei ole varmuudella selvillä ilmiön olennaisista piirteistä? Olennaiset piirteet selviävät kentältä, tietoverkossa voi olla havaintojeni mukaan esillä vain karikatyyri ilmiön olennaisista piirteistä.

Anttilan mukaan (Anttila 2000, c, elektroninen dokumentti) on myös mietittävä, onko erotuskynnys riittävä havaintojen tekemiseen. Ainakin motoristien kohdalla verkkoaineisto on havaintojeni mukaan erehdyttävän homogeenista, leimaavimpina piirteinä hurtti huumori ja esimerkiksi asusteiden ja itse motoristien itsestään ja toisistaan esittämien typologioiden samankaltaisuus. Kenttätutkimusteni perusteella olen kuitenkin havainnut, että varianssi on todellisuudessa valtava molempien piirteiden kohdalla. Se, löytyykö verkkoaineistosta tarpeeksi erottuvia piirteitä typologioiden luomiseen, ei siis nousse kynnyksiksi. Ongelmana on ilmiön todellisten piirteiden ja aineistosta nousevien olennaisten piirteiden

vastaavuus. Lisäksi tulee miettiä, erottuvatko pää- ja sivuseikat toisistaan. Tämä ongelma liittyy enemmänkin tutkimusstrategisiin kysymyksiin, joten ohitan sen tässä.

Kolmas tutkimuksen validiuden kriteeri on Anttilan (2000, c, elektroninen dokumentti) mukaan tulkinnan validiteetti, eli tulkitaanko havaitut seikat oikein ja tuottavatko tulkinnat oikean teoreettisen rekonstruktion. Olen käsitellyt aiheita aiemmissa kappaleissa, joten viittaan metakielen käyttöön tulkinnan välineenä sekä vaaraan tulkita sähköinen aineisto primaariaineistoksi.

Neljäs tutkimuksen validiuden kriteeri on tutkimuksen tavoitteiden validiteetti: ”Validiteetti- ja reliabiliteetikysymyksiä tarkastellaan kvalitatiivisessa tutkimuksessa eri tavalla kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa validiteetikysymys pelkistyy usein tunnuslukujen käyttöä koskeviksi valinnoiksi ja kysymykseksi otannan edustavuudesta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa validiteetikysymys on teoreettinen ja monivaiheinen. Ensinnäkin se liittyy kohderyhmän paikantamiseen ja tutkijan kykyyn rakentaa toimiva tutkimusasetelma. Tutkijan tulee kyetä osoittamaan, että juuri tätä tutkimusasetelmaa käyttämällä ja juuri tätä kohderyhmää tutkimalla voidaan vastata tutkimuksen kysymyksenasetteluun. Toiseksi validiteetikysymys liittyy tutkimuksessa syntyvän tulkinnan paikkansapitävyyteen eli siihen päteekö esitetty tulkinta ensinnäkin koko tutkimusaineistossa ja toiseksi siinä ympäristössä, jota on haluttu tutkia. Tutkijan tulee myös pystyä arvioimaan tulkintojen yleistettävyyttä eli sitä, miten tutkimuksen tulkinnat pätevät yhteiskunnallisessa todellisuudessa. Validiteetikysymys kulkee kvalitatiivisessa tutkimuksessa mukana koko tutkimuksen ajan. Aineiston analyysissä tutkijan tulee jatkuvasti suhteuttaa teoreettisesta viitekehuksesta luomiaan hypoteeseja sekä teoreettisia käsitteitä ja tutkimusaineistosta nousevia käsitteitä toisiinsa. Teoreettisten käsitteiden ja tutkimusaineistosta nousevien käsitteiden välisen suhteen on oltava looginen samoin kuin teoreettisten johtopäätösten ja empiirisen aineiston välinen suhde. (Anttila, 2000, c, elektroninen dokumentti.)

Jos tutkimuksen kysymyksenasettelussa seurataan tiukasti esittämäni esimerkkimallia, tutkimuksen tavoitteiden validiteettiongelma on ratkaistu tyydyttävällä tavalla. Kuten aiemmin mainitsin, kohderyhmä muodostaa ongelman, koska se ei vastaa laajempaa (yhteiskunnallista) todellisuutta, jolloin on jälleen palattava tutkimuksen tavoitteisiin. Esimerkissäni kysymyksenasettelu on hyvin tiukkaan rajattu, ja teoreettisesti malli toimii. Lopulta näin toteutettu tutkimus todennäköisesti osoittautuisi kuitenkin nollatutkimukseksi, joka ei herätä juurikaan tieteellistä mielenkiintoa teoreettisesti eikä metodologisesti. Siksi

pitääkkin ennen sähköisen aineiston käyttöä lähdemateriaalina miettiä kriittisesti seuraavia lähteen luonnetta koskevia aspektoja: ”Historiallisen tietoaikteen kriittinen arviointi tapahtuu esittämällä kysymyksiä ja arvioimalla sitä kahdesta suunnasta:

Ulkoinen kritiikki kysyy:

- * Onko dokumentti tai jääne autenttinen?
- * Mikä on lähteen synty-yhteyden määrittäminen? Mikä tehtävä sillä on alkuun ollut?
- * Millaisia ovat lähteen puutteet? Mitkä ovat tahallisia, mitkä tahattomia?
- * Mikä on ajallinen välimatka ilmiöön?
- * Onko lähde alkuperäinen vai jäljennös?
- **Sisäinen kritiikki kysyy:**
 - * Jos dokumentti tai tieto on autenttinen, onko tieto täsmällinen ja relevantti?
 - * Mikä on lähteen totuudenmukaisuus?
 - * Onko epäiltävissä muistivirheitä?
 - * Ymmärretäänkö ilmiö?
- Mikä on ollut tiedonantajan tarkoitus?” (Anttila 2000, e, elektroninen dokumentti).

Jos aineisto on edellä mainittujen kriteerien mukaan käyttökelpoista tieteellisen tutkimuksen lähdeaineistoksi, voidaan aineisto ottaa mukaan tutkimukseen. Etnologiatieteissä ei kuitenkaan tarvitse hylätä aineistoa vain siitä syystä, että jokin näistä kriteereistä jää täyttymättä (esimerkiksi onko tieto täsmällinen tai onko tieto välttämättä totuudenmukainen), koska em. kriteerit saavat painoarvonsa tutkimuksen kysymyksenasettelusta. Jos tutkitaan esimerkiksi yksilön näkemyksiä ja mielipiteitä, ei uskoakseni ole suurta merkitystä sillä, onko epäiltävissä esim. muistivirheitä. Itse painottaisin ennemminkin ulkoista kritiikkiä, mutta kuten sanottu, kritiikin luonne riippuu siitä, mitä halutaan tietää.

Tutkimuksen eettiset kysymykset

Tutkimukseen liittyy kiinteänä osana myös eettisten ongelmien tarkastelu: ”Tutkimuksen tietosuojaan samoin kuin muihinkin sen eettisiin kysymyksiin on aina pyrittävä kiinnittämään riittävästi huomiota. Vaikka kysymys olisikin opinnäytetyöstä ja siten korkeakoulun valvonnassa tehtävästä tutkimuksesta, tähän kysymykseen perehtyminen on osa myöhemminkin tarpeellisesta kansalaistiedosta. Seuraavassa käsitellään ensin eräitä kenen hyvänsä Suomen kansalaisen eteen tulevia tietosuojaoongelmia ja sen jälkeen eräitä Suomen

Akatemian yhteiskuntatieteellisen toimikunnan laatimia pelisääntöjä tieteellisen tutkimuksen suorittamisesta (Suomen Akatemian julkaisu 1/1987) sekä Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisemat menettelytavat tieteellisen vilpin ehkäisemiseksi ja käsittelemiseksi (Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisu 7.3.1994). **Yksityisiä asiakirjoja** voidaan antaa arkistoituina tutkijan tiedoksi, jos he antavat sitoumuksen siitä, etteivät käytä tietoja ao. henkilöiden vahingoksi (AsiakJulkL 17.2 §). **Henkilörekisterilaki ja -asetus** toteavat, että henkilötietojen kerääminen ja tallettaminen rekistereihin on sallittua vain laissa säädetyn edellytyksin. Rekistereihin saadaan tallettaa tietoja vain sellaisista henkilöistä, jotka ovat rekisterinpitäjään asiakas-, palvelu-, tai muussa niihin verrattavassa suhteessa. Vain käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja saa tallettaa. Arkaluonteisia tietoja - rotu, etninen alkuperä, henkilön yhteiskunnallinen, poliittinen tai uskonnollinen vakaumus, terveydentila, sairaus tai vammaisuus tai häneen kohdistetut hoitotoimet, seksuaalinen käyttäytyminen, hänen saamansa sosiaalipalvelut, toimeentulotuki, sosiaaliavustukset yms. - saa tallettaa vain, kun se on laissa erikseen sallittu. Henkilörekisterien tietoja saa luovuttaa vain laissa säädettyissä tarkoituksissa. (...) Tietojen antajan on oikeus keskeyttää haastattelu tai kieltäytyä osallistumasta siihen missä vaiheessa tahansa. Hänellä on myös oikeus vaatia, että hänen antamansa tiedot hävitetään viivytyksettä. (...) **Tieteellisen tutkimuksen** tarpeet on otettu edellä mainituissakin tapauksissa varsin hyvin huomioon. **Yksilöityä** tieteellistä tutkimusta varten saadaan kerätä arkaluonteisiakin tietoja, henkilörekisteristä saadaan luovuttaa tietoja tilastointia varten, henkilötunnuksen saa luovuttaa.” (Anttila 2000, d, elektroninen dokumentti.)

Tietoverkoissa esillä oleva materiaali ei siis periaatteessa lain mukaan eroa millään tavalla muusta tieteellisen tutkimuksen lähdeaineistona käytettävästä materiaalista. Eettiset kysymykset nousevat kuitenkin pintaan silloin, kun esimerkiksi Internet-keskusteluryhmissä käytävää yksilöiden välistä kirjeenvaihtoa käsitellään lähdeaineistona. Periaatteessa kaikki keskusteluryhmiin lähetetty tieto on julkista, mutta jo tutkijan moraalin täytyy kertoa, että omalla nimellään keskusteluryhmiin postia lähettävät keskustelijat eivät ole välttämättä tarkoittaneet tekstejään suurelle yleisölle tai etenkin tutkijan tulkittaviksi. Usein keskusteluryhmissä käytävä keskustelu on ko. ryhmän oman ”alakulttuurisen koodin” mukaan väritettyä sanailua, jonka intensiteetti ja ilmausten värikyvyys vaihtelee keskustelijoiden mukaan. Tutun viestiin saatetaan vastata aivan eri sanakäantein kuin tuntemattomamman, eikä kysymyksiin aina vastata siinä merkityksessä kuin viesti ”raaka-asussaan” antaisi ryhmän kulttuuria huonosti tuntevan ymmärtää. Siksi keskusteluryhmillä onkin yleensä oman kulttuurisen koodinsa määritteleviä FAQ- alueita (viestikokonaisuuksia, esimerkiksi sfnet.harrastus.mp-uutisryhmässä se löytyy url-osoitteesta <http://www.bajahill.net/s-h-m->

FAQ.html) tai sähköpostilistojen kohdalla listan pelisääntöjä määritteleviä dokumentteja (liite 11, URL-osoite: <http://www.bajahill.net/mpaction.html>), jotka eritoten tutkijan on syytä lukea ja omaksua ennen ryhmässä käytävän keskustelun analysointia ja tulkintaa. FAQ tulee sanoista Frequently Asked Questions, ja pitää siis sisällään ryhmän kulttuurisen koodin; toiminta- ja käyttäytymisohjeet ryhmässä toimimista varten. Lisäksi mm. sfnet.harrastus.mp-uutisryhmän (suomalaisten motoristien sähköinen keskustelufoorumi) FAQ-viestistä löytyy ryhmässä useimmin kysytyjä kysymyksiä ja vastauksia, jotta uudet ryhmään kirjoittautujat eivät veisi muiden aikaa hakiessaan vastauksia kysymyksiin, joihin on jo useasti vastattu. Tällaisia kysymyksiä ovat em. ryhmässä mm. moottoripyörän tuontia ulkomailta koskevat kysymykset, samoin kuin motoristien käyttäytymistä koskevat kysymykset tyyliin ”Miksi kaikki motoristit eivät tervehdi toisia tien päällä?”. Eettiseltä kannalta katsottuna tutkijankin on siis syytä tutustua lähteensä tapakulttuuriin ennen osallistumistaan keskusteluihin sähköisillä foorumeilla. Hyvä tapa tähän ovat esimerkiksi mainitsemani lähes jokaiselta sähköiseltä keskustelufoorumilta ja postituslistalta löytyvät FAQ-viestit.

Anttila jatkaa: ”Tutkimustyötä koskee kaksi käsitettä: **luottamuksellisuus** ja **anonymiteetti**. Tutkimuksessa kootaan tietoja monien erilaisten menetelmien avulla. Kokeellisia menetelmiä ovat esimerkiksi laboratoriokokeet ja -simulaatiot, sekä työpajoissa tapahtuvat työn kehittämiseen liittyvät kokeet. Kyselymenetelmiä ovat mm. haastattelut ja kyselyt. Havaintomenetelmiä ovat mm. osallistuva havainnointi, strukturoitu havainnointi sekä työsuoritusten havainnointi. Eettisiltä näkökannoilta tutkimusmenetelmien ongelmat poikkeavat toisistaan. Tutkijan on pystyttävä puntaroimaan, millaisia eettisiä ongelmia erilaiset menetelmät tuovat muassaan ja osattava valita niiden välillä. Tutkijan ja tutkittavien välillä ei saa olla sellaista riippuvuussuhdetta, joka olennaisesti vaikuttaa tietojen antamisen vapaaehtoisuuteen - esimerkiksi problemaattista opettaja-oppilas -suhdetta, työnjohtaja- tai päällikköasemaa suhteessa alaiseen jne. Jokaisella henkilöllä, joka antaa itseään koskevia tietoja tutkimusta varten, on oikeus saada paikkansapitävä ja riittävä informaatio tutkimuksen luonteesta, sen tavoitteista, vastaavasta tutkijasta tai laitoksesta sekä tutkimustulosten käyttötarkoituksesta. Hänellä on oltava oikeus päättää itse osallistuuko hän tutkimuksen vai ei. Hänellä on myös oltava oikeus milloin tahansa keskeyttää osallistumisensa tutkimukseen.” (Anttila 2000, d, elektroninen dokumentti).

Tietoverkossa esiintyvällä tutkimuksen kohteella ei ole edes tietoa siitä, että hän on tutkimuksen kohteena, saati sitten mahdollisuutta kieltää itsensä tutkiminen. Koska Internet-tietoverkkoihin sijoitettu materiaali on luonteeltaan julkista ja kaikkien saatavilla, ei tähän periaatteessa ole syytäkään. Kaikki tietoverkoissa esiintyvät yksilöt eivät kuitenkaan ole

välttämättä ajatelleet loppuun asti, mitä itsestään haluavat julkisuuteen kertoa. Tutkijan on otettava järki käteen analysoidessaan yksityisten ihmisten antamia tietoja ja mietittävä toisinaan tarkkaan, asettaako tutkimuksen läpi vienti uhan yksityisen ihmisen anonymiteetille tai aiheuttaako tutkimus mahdollisesti hankaluuksia kohteena olevalle yksilölle tai ryhmälle.

Etnologisessa tutkimuksessa eettiset ongelmat voidaan yleensä välttää helpoimmin lähdeviittausteknisin keinoin (liite 14.). Viittaustekniikkaan tulee tutkimuksessa kiinnittää sähköisen aineiston kohdalla erityistä huomiota. Koska sähköinen lähdeaineisto on luonteeltaan dynaamista (tietoa häviää, muuttuu ja tulee lisää kaiken aikaa), voidaan asiallisella ja tehokkaalla lähdeviittaustekniikalla varmistaa osittain tutkimuksen tieteellisyys. Myös itse lähdeviittaustekniikka eroaa sähköisen aineiston kohdalla hieman muun aineiston kohdalla käytettävästä tekniikasta.

Käytän omassa tutkimuksessani periaatteessa perinteistä historiatieteellistä lähdeviittaustekniikkaa ja juoksevaa numerointia. Lähdeviitteet merkitsen tekstin sekaan kirjoittajan ja julkaisuvuoden mukaan. Jos kirjoittajalta on julkaistu saman vuoden aikana useampia teoksia, teokset merkitään tekstin sisäisinä viitteinä pienaakkosilla, esim. Bourdieu 1987 a. Perinteiset kirjalliset lähteet merkitään lähdeluetteloon kirjailijan, teoksen julkaisuvuoden, kustantajan ja kustannuspaikan mukaan, esimerkiksi: Sukunimi Etunimi: Teoksen nimi, Kustantaja, Kustannuspaikka ja -aika. Kyselylomakkeisiin kohdistuvat viitteet merkitään juoksevalla numeroinnilla KL1-KL13. Lomakkeiden KL1-KL8 vastaukset ovat naispuolisten motoristien vastauksia ja lomakkeiden KL9-KL13 miespuolisten motoristien vastauksia.

Sähköinen aineisto siis vaatii omanlaisensa viittaustekniikan, josta esittelen liitteessä 14. tässä tutkimuksessa käytetyn elektronisen aineiston viittaustavat. Viittauksiin ei periaatteessa tarvitse merkitä irrelevantteja tietoja. Esimerkiksi motoristin pukeutumista koskevassa kappaleessa, jossa analysoidaan vastaajan ajotakkia, ei tarvinne ilmoittaa viitteessä kohteen asuinpaikkakuntaa tai välttämättä edes sukupuolta, ellei kysymyksenasettelu sitä edellytä. Internet-avaruudessa viittauksen kohteena ei kuitenkaan ole suoraan yksilö, vaan verkkosivun osoite, josta jokainen tutkimusta lukeva henkilö tulee saamaan tietoa viittauksen kohteesta aina niin paljon kuin verkkosivun tekijä on halunnut itsestään tietoverkossa kiinnostuneille kertoa. Se, mitä hän haluaa itsestään kertoa satunnaisille sivulla kävijöille, on aivan eri asia kuin se, mikä mielikuva syntyy, jos tutkimuksessa esitellään ”Tyypillinen uusmotoristilook, pepsodent-asussaan ja custom-pyörällään valistuneissa kanssamotoristeissa hilpeyttä ja säälinsekaista närkästystä herättävä esimerkki” –luonnehdinta yhdistettynä viitteeseen, joka

osoittaa tietyn perheenäidin Internet-kotisivustoon. Kärjistetty esimerkki, mutta toiminee. Kyse on siis konteksteista. Tutkijan tulee kyetä välttämään tämälntapaiset lapsukset ja miettiä tarkkaan, mitä sanoo kohteista, joiden laajoihinkin verkkosivustoihin aikoo viitata käsitellessään kohdetta. Aivan samoin on erilaisten yhteisöjen ylläpitämien verkkosivujen suhteen. Aina voi tietenkin kysyä luvan kohteelta, mutta tämä on laajojen aineistojen kohdalla hyvin hidasta ja epävarmaa, koska tässäkin pitäisi pystyä järjestelmällisyyteen.

Kun lähdeviitteitä lisätään tutkimukseen, pitäisi ne heti merkitä täydellisinä ja välttää käyttämästä lähteitä, joita ei ole asianmukaisesti varmuuskopioitu (tulostettu päivämäärätiedoilla ja URL-osoitetiedoilla varustettuina) arkistointia silmälläpitäen. Ongelmaksi jää siten arkistointi; mihin varmuuskopiot pitäisi tallentaa ja missä muodossa? Sähköisten tallennusmuotojen ongelma on tiedon säilyvyys. Optiselle levyille (esim. CD-levy) tallennettu tieto säilyy vain muutamia vuosikymmeniä. Magneettiselle medialle (esim. levyke) tallennettu tieto säilyy hieman pidempään, mutta on altis esimerkiksi säteilylle. Paras tallennusmuoto on edelleen paperituloste, jos tulostin tulostaa arkistointikelpoista jälkeä. Lisäksi varmuuskopioiden säilytyspaikka tuottaa ongelman: Pitäisikö tutkimuksen tekijän vai esimerkiksi tutkijan taustayhteisön tai tutkimuksen teettäjän arkistoida aineisto. Entä jos aineistoa kertyy valtava määrä? Mielestäni näitä ongelmia pitää pohtia jokaisen tutkimuksen osalta erikseen. Mitään patenttiratkaisua näihin ongelmiin tuskin löytyy aivan pian.

Anttila jatkaa edelleen laadullisen tutkimuksen eettisistä ongelmista:

”Informointivelvollisuutta ei kuitenkaan ole sellaisessa tapauksessa, jossa tutkimusmenetelmän luonteesta johtuu, että enakkoinformointi olennaisesti vaarantaa tutkimuksen tavoitteet. Silti on voitava varmistaa tutkittavien anonymiteettisuoja. (...) Tieteellisessä tutkimuksessa on noudatettava seuraavia periaatteita: Tutkijan on herkistytävä eettisten ongelmien havaitsemiselle: on punnittava vaihtoehtoisia tutkimusmenetelmällisiä ratkaisuja eri osapuolien kannalta. On noudatettava yleistä ihmisarvon kunnioittamisen periaatetta, jonka mukaan on väärin aiheuttaa vahinkoa tai loukata tutkittavien henkilökohtaista koskemattomuutta. On harkittava, mitä hyötyä ja haittaa tutkimuksesta on tutkittaville tai tutkimuksessa muulla tavalla mukana oleville. On harkittava, kuinka yksityisyyden ja luottamuksellisuuden kunnioittaminen tai kunnioittamattomuus vaikuttaa tutkittaviin ja muihin tutkimukseen liittyviin tahoihin? On huolehdittava, ettei tutkimuksella ja tiedonkeruulla johdeta tietoisesti ketään harhaan. On huolehdittava, etteivät mahdolliset eturistiriidat pääse vaikuttamaan tutkimukseen ja tietojen keruuseen. - Tutkimuksen tilaajat, rahoittajat, viranomaiset yms. Tutkimustarkoituksiin koottuja tietoja ei saa luovuttaa

kaupallisiin tai muihin ei-tieteellisiin tarkoituksiin eikä niitä saa käyttää muuhun kuin tieteelliseen tutkimukseen.” (Anttila 2000, d, elektroninen dokumentti.)

Kuten sanottu, sähköinen aineisto aiheuttaa eettisissä kysymyksissä päänvaivaa varmasti kokeneemmallekin tutkijalle. Silti tutkimuksen eettinen analyysi on tehtävä yllä mainittujen periaatteiden mukaan, jotta tutkimus ei aiheuttaisi kohteille hankaluuksia. Aina pitää voida luopua jostakin teesistä, jos se ei suoranaisesti vääristä tutkimuksen tuloksia ja aiheuttaa kohteelle ongelmia. Jos tulokset uhkaavat vääristyä, saattaa olla parempi miettiä kannattaako tutkimusta ollenkaan viedä loppuun. Yksi mahdollisuus on tietenkin myös tutkimuksen julistaminen salaiseksi.

Ongelmia ja päänvaivaa tutkijalle aiheuttavat myös plagiointiin liittyvät sanktiot, kuten Anttila toteaa: ”Tutkimustyössä on joskus valitettavasti olemassa myös suoranaista epärehellisyyttä. Sellaista on *Tutkimuseettisen neuvottelukunnan* määritelmän mukaan esimerkiksi tulosten sepittäminen, väärentäminen ja plagiointi eli kopiointi. Kyse on silloin siis tahallisista teoista vilpillisen hyödyn toivossa. Näin tieteellinen huijaus on haluttu määritellä selvästi eri asiaksi kuin huolimattomuusvirheet ja huonot tutkimustavat. (...) varsin tavallista on, että aloitteleva tutkija esittää omissa nimissään ajatuksia, joita hän on poiminut sieltä täältä, ehkä varttuneemmilta tutkijoilta, mainitsematta alkuperää. Koska tieteellisessä toiminnassa näin ei tehdä, ohjataan jokainen aloitteleva tutkija huolellisesti dokumentoimaan kaikki lainaukset lähdeviittein. Tähän kiinnitetään erityisesti huomiota, jotta myös tällä tavoin tutkijan eettisiä pelisääntöjä kasvatetaan alusta pitäen.” (Anttila 2000, d, elektroninen dokumentti). Mikään ei voisi olla helpompaa kuin kopioida sähköisestä lähteestä valmista tekstiä, muuttaa hieman sanajärjestyksiä ja tekstin rakennetta ja esittää ajatukset ominaan. Sähköinen aineisto saattaa houkuttaa helppoihin ratkaisuihin, mutta kiinni jäämisen uhka on tieteellisen kirjoittelun osalta todella suuri. Tieteelliset tekstit on nimenomaan tarkoitettu julkaistaviksi, ja todennäköisesti osuvat plagioinnin kohteen käsiin ennemmin tai myöhemmin. Onhan toki ihminen aina kiinnostunut asioista, joista on itsekin kirjoittanut. Plagioinnin voi välttää huolellisella lähdeviittaustekniikalla ja miettimällä tarkkaan ovatko ajatukset omia vai muiden. Aloitteleva tutkija saattaa turhautua löytäessään omina pitämiään ajatuksia muilta tutkijoilta, mutta siinä tapauksessa kunnia täytyy antaa jo julkaistun tekstin kirjoittajalle. Toisaalta voidaan myös ajatella positiivisesti ja todeta, että oikeilla jäljillä ollaan, kun muutkin ovat huomanneet saman ilmiön tai tulleet samoihin tuloksiin omissa tutkimuksissaan. Todellinen vaara plagioinnin suhteen piileekin siinä, että kirjoittaja ei tunne tutkimuskohteensa tieteellistä kenttää tarpeeksi hyvin. Tällöin omista lähtökohdistaan tiettyihin tutkimustuloksiin itsenäisesti päätenyt tutkijanalku saattaa julkaista omat tuloksensa

omissa nimissään ja huomata, että onkin plagiointisyytösten kohteena. Silloin pitää pystyä todistamaan prosessi, jonka avulla tutkija on tuloksiinsa päätenyt. Huolellinen itsereflektio ja raportointi tutkimuksen kulusta, ”prosessin sisäänkirjoittaminen tutkimukseen” auttavat asiaa erinomaisesti. Kuitenkin em. tapauksessa tutkijaa voidaan syyttää huonosta oman alansa tieteellisen kirjoittamisen kentän tuntemuksesta. Tätä ei voida ainakaan lukea tutkijalle ansioksi.

Tässä tutkimuksessa käytetty sähköinen aineisto

Pro Gradu-työni käsittelee siis suomalaisten motoristien pukeutumisen metakieltä. Koska kysymyksenasetteluni on laajempi kuin edellä mainitsemissani hypoteettisessa esimerkkitutkimuksessa, tein strategisen metodisen valinnan aineiston kohdalla ja päätin kerätä aineistoni sekä sähköisistä lähteistä että suoraan kentältä. Perinteisten etnologisten kenttäaineistojen lisäksi käytin tutkimuksessani elektronista aineistoa, jota ei nähdäkseni aiemmin ole etnologisessa tutkimuksessa juurikaan hyödynnetty. Elektroninen aineistoni koostuu ensinnäkin sähköisistä lomakkeista (liite 13.), joita lähetin tutkittaville sähköpostin liitetiedostoina täytettäväksi internetin kautta. Lomakkeet ovat suhteellisen pitkiä (keskimäärin 13 sivua, riippuen vastausten pituudesta) ja niissä toistuu sama teema kuin suorittamissani puolistrukturoiduissa teemahaastatteluissa; tutkittavilta kysellään tarkkaan pukeutumisen kaikista näkyvistä elementeistä ja pukeutumisen valintaan vaikuttavista tekijöistä, jonka jälkeen edetään kysymyksiin oman kerhon sisäisten suhteiden vaikutuksista yksilön omaan pukeutumiseen. Tämän jälkeen kysymykset painottuvat enemmän makrotasolle ja pyrin hahmottamaan kysymyksilläni kohteen oman viiteyhteisön perinteen ja ”yleisen motorismin perinteen” sekä yksilön vapaan valinnan suhteita, toisin sanoen erilaisten kenttien vaikutuksia näillä kentillä positioita omaavien habitusten valintoihin.

Lomakkeet eivät sinänsä ole mitään uutta etnologisessa aineistonkeruussa, tässäkin uutta on ainoastaan uuden sähköisen median hyväksikäyttö. Kyselylomakkeista osan olen saanut takaisin perinteisellä tavalla postin kautta, mutta suurin osa palautetuista lomakkeista on tullut myös takaisin sähköisessä muodossa liitetiedostoina sähköpostin mukana. Lomake olisi ollut periaatteessa mahdollista toteuttaa myös täysin interaktiivisena esimerkiksi HTML- ja Perl-ohjelmointikielten avulla, mutta koska kyseessä on kvalitatiivinen aineisto, lomakkeen tuottamien tietojen analysointi olisi ollut ylivoimaista toteuttaa automaattisesti.

Kvantitatiivisen sähköisen aineiston analyysiin löytyy internetistä valmiita ohjelmia, eikä tällaisen verkkopalvelimelle asennettavan Perl-kielisen cgi-bin-ohjelman kirjoittaminen itsekään olisi ollut ylivoimaista. Halusin kuitenkin hankkia nimenomaan laadullista aineistoa ja analysoida sen niinikään laadullisesti, joten päädyin yksinkertaisempaan tapaan toteuttaa kysely tekstinkäsittelyohjelmalla luodulla lomakkeella. Lomakkeen kysymykset on muotoiltu siten, että konkreettisiin faktoihin liittyvät kysymykset ovat tarkkoja ja yksityiskohtaisia, joukossa myös varmentavia kysymyksiä (joista olen saanut kuulla kommentteja tyylillä "tämähän on sama kysymys kuin kohdassa x.x jne."). Päätin kuitenkin pitää varmentavat kysymykset lomakkeessa siltä varalta, ettei tärkeä tieto jää pois siitä syystä, että vastaaja on täyttänyt lomakkeen huolimattomasti.

Lomakkeen kysymykset etenevät edelleen ajoasun sosiaaliseen aspektiin, eli abstraktimpiin aiheisiin. Tässä osiossa kyselen avoimemmin muotoiltuja, tulkinnalle tilaa antavia kysymyksiä, kuten esimerkiksi miten tutkittava itse mieltää pukeutumisensa, tai makrotason analyysiin johtavia kysymyksiä, joissa kyselen tutkittavien suhteista esimerkiksi "rikollisiin moottorikerholaisiin" (operationaalinen käsite: määrittelemätön). Osion kysymysten sanamuoto on tarkoituksellisesti lomakkeen alkuosan kysymyksiä epämääräisempi. Tämä siksi, että halusin tutkittavien itse määrittelevän eräitä avainkäsitteitä ja suhteitaan sosiaalisiin kenttiin, joilla liikkuvat. Tutkittavat kohteethan tässä kuitenkin ovat ne, jotka tuntevat ja ennen kaikkea kokevat kenttensä. Näin lomakkeesta saatavat vastaukset toteuttavat kohdelähtöisyyden periaatetta, koska tutkittavat itse kertovat vastauksissaan, miten mieltävät epämääräisen kysymyksen sisällön. Esimerkiksi kysyessäni "rikollisista moottorikerholaisista" sain vastaajat pohtimaan mikä oikeastaan on rikollinen moottorikerholainen ja määrittelemään käsitteen henkilökohtaisella tasolla.

Lomakekyselyiden lisäksi olen hankkinut aineistoa internetin kautta eri moottorikerhojen kotisivuja tutkimalla ja seuraamalla sivuilla esiintyviä hyperlinkkejä aina vain syvemmälle motoristien virtuaalimaailmaan. Lisäksi olen seurannut tiiviisti motoristien internetissä julkaistavia Usenet News-keskusteluryhmiä, kuten sfnet.harrastus.mp (suomalaisten motoristien sähköinen keskustelufoorumi, ks. liite 12) ja nordunet.rec.motorcycling (pohjoismaalaisten motoristien vastaava ryhmä). Lisäksi olen kirjoittautunut motoristien postituslistoille (ks. liite 11.) aina silloin, kun kiinnostavia postituslistoja on perustettu ja sana on kantautunut tietooni.

Olen seurannut motoristien siirtymistä virtuaalikulttuuriin jo useamman vuoden ajan, aina vuodesta 1994 lähtien, jolloin lähes ainoat motoristien virtuaalitapaamisen mahdollistavat foorumit olivat em. Uutisryhmät ja henkilökohtainen sähköpostin käyttö. Nykyään internetistä löytyy valtava määrä moottorikerhoja, jotka ainakin Suomessa ovat melko hyvin verkottuneet siinä mielessä, että lähes jokaisesta hyvin toteutetusta moottorikerhon WWW-kotisivustosta löytyy linkki useamman muun kerhon kotisivustoon. Suurimmat, virallisimmat ja aktiivisimmat moottorikerhot erottuvat selvästi pienemmistä ja epävirallisemmista kerhoista; aktiivisimpien kerhojen sivustojen sisältötuotantoon on selvästi kiinnitetty huomiota, esimerkkinä mainittakoon virtuaalinen moottorikerho MC Bajahill (suuri osa jäsenistä ei ole koskaan tavannut toisiaan silmästä silmään. Keskustelu käydään tietoverkon välityksellä), josta sain myös itse apua sähköisten lomakkeideni levitykseen. Muita informatiivisia kotimaisia moottorikerhojen kotisivuja löytyy mm. Touring Finlandialta Ladies Bike Clubilta ja MP69-kerhoilta.

Kenttätutkimusteni edetessä huomasin motoristien pukeutumisessa piirteitä, joita ei sähköisestä aineistosta löytynyt. Haastatellessani motoristeja selvisi myöskin monta tärkeää asiaa, jotka olisin saattanut sivuuttaa sähköisen aineiston kohdalla olankohautuksella. Siksi on mielestäni tärkeää suorittaa tutkimus myös kentällä. Sähköisen aineiston varmentaminen ja tulkinta on hankalaa ja johtaa helposti yksinkertaistuksiin ja tulkinnallisiin ”faktoihin”, jotka kentällä asiaan syvemmin tutustuessa osoittautuvat vitseiksi tai kärjistyksiksi. Kuten aiemmin mainitsin, sähköinen aineisto täytyy ymmärtää kommunikatiiviseksi tapahtumaksi, jos ei nyt aivan ”julistikseksi”, niin ainakin mahdolliseksi karikatyyriksi todellisuudesta.

Tietoverkkoihin nähtäväksi asetettu sivusto (lue: aineisto) on aina tietoisesti tehty valinta, mutta jos halutaan päästä kohteen sisimpään, aineisto täytyy muodostua todellisuudesta, ei sen kuvista. Todellisuuteen taas pääsee käsiksi vain vastavuoroisessa kommunikaatiossa, ts. haastatteluin ja havainnoinein. sähköiset aineistot ovat kyllä oiva tapa saada yleiskuva kohteesta, koska yleensä kohde esittyy tietoverkoissa (julkisessa ympäristössä) kärjistyksinä ja voimakkaina ominaispiirteinä. Sähköiseen aineistoon tutustuminen auttaa siten myös luomaan alustavia tutkimushypoteeseja ja typologioita. Siitä voi kuitenkin olla varma, että nämä typologiat tulevat muuttumaan tutkimuksen edetessä ja suuntautuessa kentälle.

Tämän tutkimuksen luotettavuudesta

Haastatteluvaiheessa en ollut huomannut pyytää tutkittavia tuomaan varsinaisia ajoasuja mukanaan, ja helteistä johtuen kaikki olivat enemmän tai vähemmän varustautuneet kaupunkiajtoa varten. Tämän takia tässä tutkimuksessa haastateltujen ajoasut jäivät visuaalisesti dokumentoimatta. Haastateltavat ovat kuitenkin kuvailleet ajoasunsa tarkasti, joten siltä osin dokumentaatio lienee asianmukainen.

Tutkimuksen otos on metodologisista syistä myös haastatteluaineiston osalta melko suppea. Haastateltavia minulla oli viisi, joista neljä oli pitkään moottoripyöräilyä harrastaneita oman alansa asiantuntijoita, joita voidaan pitää avaininformantteina. Puutteena koen sen, että haastatellut olivat kaikki miehiä, vaikka motoristien maailma hyvin maskuliininen onkin. Toisaalta miesten haastattelut kylläännyttivät aineiston, joten siltä osin valinta lienee tältä osin onnistunut ja täyttää antropologiselta tutkimusaineistolta vaadittavat kriteerit. Kyselylomakkeissa naisten osuus on miesten osuutta suurempi, mikä lisäksi tasoittaa aineiston sukupuolista vinoutumaa. Sukupuoli ei tutkimuksen kuluessa osoittautunut mitenkään merkittäväksi tekijäksi motoristipukeutumisessa, joten pieni sukupuolivinoutuma ei mielestäni vääristä tutkimuksen tuloksia suuntaan eikä toiseen.

Aineiston kokonaisuudesta on mainittava, että haastattelujen ja kyselyiden pieni lukumäärä ei riitä tuomaan esiin kaikkea pukeutumiseen liittyvää, eikä motoristien rikkaan pukeutumiskulttuurin kuvaukseni ole suinkaan täydellinen. Täydellisyyteen en ole pyrkinytkään, vaan tarkoitukseni oli kuvata niitä kommunikatiivisia, esteettisiä ja kulttuurisia määrittäjiä, jotka vaikuttavat motoristipukeutumiseen. Tältä osin haastattelu- ja kyselyaineistojani täydentää elektroninen materiaali kohteen omista lähteistä ja näkökulmista.

Kenttätutkimukseni olen suorittanut usean vuoden aikana, seuraten ja ”jututtaen” enemmän tai vähemmän intensiivisesti motoristeja ympäri Suomea. Lisäksi olen tutustunut suureen määrään alan sähköisiä dokumentteja, joista tähän tutkimukseen on valikoitunut vain murto-osa. Toisaalta olen käynyt erilaisissa näyttelyissä (esimerkiksi useissa moottoripyöränäyttelyissä ja ”Moottoripyörä, muotoiltu elämäntapa” (Taideteollisuusmuseo, Helsinki 2001) -näyttelyssä, joissa olen pohtinut erityisesti valtakulttuurin ja alakulttuurin näkemysten eroja. Näin olen saanut hahmotettua mielestäni hyvän kuvan valta- ja alakulttuurien suhteista ja pukeutumisen koodien syntyisestä.

Olen itsekin motoristi, ja harrastanut moottoripyöräilyä 15 vuotta. Tämän vuoksi koin tutkimuksen kuluessa useaan kertaan olevani liian lähellä kohdettani, jotta osaisin tulkita kaiken aineistosta nousevan materiaalin objektiivisesti. Motoristin kulttuuriseen toimintaympäristöön sosiaalistuminen on tutkimuksen edetessä vuoroin sekoittanut ja selkiyttänyt tieteellistä näkemystäni, mutta uskon, että tulkintani ovat lopulta hyvin lähellä oikeita. Joku toinen olisi varmaankin päätenyt toisenlaisiin tulkintoihin kuin minä. Motoristina ja antropologina näen asiat kuitenkin omalla tavallani, ja tämä näkyy tutkimuksessani.

II. Motoristin ajoasu kulttuurisemiotiikan analyysimalliin sovellettuna

Mies- ja naismotoristien pukeutumiseen vaikuttavat havaintojeni mukaan hieman erilaiset tekijät. Erityisesti naismotoristien pukeutumiseen vaikuttaa hieman miehiä enemmän ulkopuolisten henkilöiden suhtautuminen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että naismotoristit aina antaisivat sen ohjata ajoasunsa tai sen osien valintaa. Vaikka ulkopuolisten suhtautuminen saattaa hankaloittaa naismotoristin habituksen muodostumista ja sekoittaa identiteettiä, tällaisten tekijöiden vaikutus ei välttämättä ole määräävää. Suurempi merkitys on viiteryhmällä ja laajemmin niillä sosiaalisilla kentillä, jotka koetaan sitoutumisen arvoisiksi, ja joiden kautta motoristin identiteettiä hahmotetaan, eli niissä merkityksellisiksi koetuissa sosiaalisissa tilanteissa, joissa yhteinen kollektiivitradiatio määrittää identiteettiä. Näitä sosiaalisia tilanteita ovat motoristeilla kerhon keskinäiset ja kerhojen väliset tapahtumat, ne tilanteet, joissa motoristin habitus aktualisoituu ja jossa asianmukaisesti motoristiksi pukeutumisella on positiivista merkitystä (lisää sosiaalista pääomaa). Näissä tilanteissa (näillä merkityksellisillä kentillä) tunnustetaan yhteistä traditiota symbolisesti pukeutumalla yhteisen kollektiivitradiation mukaan.

Vaikka motoristeilla saattaa kerhon sisällä vallitsevan tyylin mukaan olla pukeutumisessaan yhteisiä elementtejä, nämä elementit eivät välttämättä ilmennä nimenomaan kerhon sisäistä kollektiivitradiotiota, vaan laajempaa kansainvälistä motorismin traditiota. Usein kerhoilla on omat tunnuksensa, esimerkiksi hihamerkit tai selkäliput, mutta niitä ei välttämättä kanneta oman kerhon sisäisissä tilaisuuksissa, ainakaan yhtä uskollisesti kuin motoristien keskinäisissä tapaamisissa. Ajoasun materiaalin ja tyylin valintaan ja tunnusten käyttöön

liittyvät usein pääasiassa funktionaaliset ja kommunikatiiviset tekijät sekä esteettisen harmonian vaatimus.

Funktionaalisuuden ja esteettisyyden ajoasulle asettamat vaatimukset

Asusteiden suojaavat ominaisuudet ovat tärkeimmät nimenomaan ajoasun materiaalien valintaan vaikuttavat tekijät, mutta asukokonaisuuden valintaan vaikuttavat suojaominaisuuksien ohella voimakkaasti myös esteettiset tekijät. Se, mitkä tekijät määrittelevät esteettisyyden riippuu lähinnä motoristin tyypistä ja traditionaalisuuden asteesta. Pääasiassa ajoasujen materiaalit voidaan jakaa kahtia nahka-asuihin ja kangasasuihin. Kangaspohjaisista vedenpitävällä GoreTextm-kalvolla varustetuista asuista motoristit käyttävät yleisnimeä goretex tai gore (Liitteet 2. ja 8.). GoreTex on Rukka Oy:n rekisteröimä tavaramerkki, mutta yleensä muunkin merkkiset kangaspohjaiset puvut lankeavat motoristien kielenkäytössä kategoriaan ”goretex”. Tästä syystä käytän tässä tutkimuksessa näistä asuista itsekin goretex-termiä. Sekä goretex- (kylmällä ja sateella) että nahkapukua (poutasäällä) käyttävä vastaaja kiteyttää pukeutumiseensa vaikuttavat tekijät seuraavasti: ”Goretex-pukuun halusin takuun, koska se oli niin kallis. Kallis myös yleensä kestää ja se oli kotimainen (edistää työllisyyttä). Nahka-asu saa olla ajan patinoimakin. Takki on noin 15 v. Suosin tummia värejä, koska vaaleissa lika näkyy helposti ja reissussa rähjäntyy. Koska pyörä on kirkasvärinen (oranssi-violetti) niin ajoasun täytyy olla yksivärinen = musta” (Nainen, 30 v. Lahti., motoristina 5 vuotta, ajaa Yamahan Drag Star 650:tä vuosimallia 1997. KL1). Kyseinen vastaaja pukeutuu kokoontumisajoissa kuitenkin nahkatakkiin tai -liiviin ja farkkuihin, ei goretex-ajoasuun. Asu, jota hän ei missään tilanteessa pitäisi päällään kokoontumisajoissa on sadehaalari.

Toinen vastaaja pukeutuu pelkästään nahkaan: ”Nahka (on) turvallinen materiaali. Mielestäni esim. goretex-asut eivät kuulu custom-pyöräilyyn, samoin kuin umpikypäräkään” (Nainen 24 v. Tampere, motoristi 10 vuotta, ajaa Suzuki Marauder 800:lla vuosimallia 1999. KL3). Kyseisen vastaajan mielestä tärkeimmät ajoasun valintaan vaikuttavat tekijät ovat turvallisuus ja mukavuus. Ajoasu koostuu mustista bootseista, nyöri nahkahousuista, nahkarotsista ja avokypärästä. Asu, jota vastaaja ei pitäisi päällään kokoontumisajoissa on kirjava goretex-asu.

Nahkaan pukeutuu myös vastaaja, joka valitsi ajoasunsa niinkään funktionaalisuuden ja esteettisyyden perusteella: ”Nahkavarustus päällä, ”ruotoinen”, tumma (ruskea), avokypärä (ehdottomasti!) lämmintä villaa alla (...) Nahka tottakai, kestää mahdollisen kaatumisen

hiertymät, eli suojaa parhaiten. Musta on liian teennäinen ”kaikilla on mustaa”. Villa on se joka lämmittää märkänäkin. Omat (vaatteet) ovat mukavat, lämpimät, kuvaavat minua, typeriä goreja en päälleni pue (rumat, väri karkea, vaate niille, jotka ajavat muodin vuoksi).

(Ajoasun) väri kuvaa mentaliteettia, esim. kunnan kustomikuski ei sateenkaareksi pukeudu, taas r-pyörän kuskin nahkapuku on upea, jos se on sävy-sävyyn pyörän kanssa.” (Nainen 32 vuotta, Tampere, motoristi 9 vuotta, ajaa Yamahan XS 400 SE:tä vuosimallia 1982. KL4). Tärkeimmät kriteerit, joiden mukaan vastaaja valitsi ajoasunsa ovat lämpö, suojaus, näkö, soveltuvuus, mukavuus. Kuumina kesäpäivinä vastaaja sanoo voivansa vaihtaa nahkahousut farkkuihin tai turkin farkkutakkiin ja hapsuliiviin. Yhdistelmä, jota vastaaja ei pitäisi päällään kokoontumisajoissa on niinkään goretex, koska se on ”Kaamea, lälly, muodoton ja sopimaton. Kunnan kustomikuski ei goreja käytä, ärrämies ei hapsuihin pukeudu” (KL4).

Sinisalon Sinisalon (vanha ja arvostettu suomalainen moottoripyöräasujen valmistaja) vanhaan 2-osaiseen sini-puna-valkeaan nahkapukuun pukeutuva naismotoristi pukeutuu nahkaan sen miellyttävyyden takia. Hänen mielestään tärkeimmät kriteerit asun valintaan ovat se, että puku on omanlainen, sopiva ja istuva. Myös harmonia pyörän ja ajajan väreissä miellyttää vastaajan mukaan silmää. Vastaaja voi käyttää myös kerhotakkia ajopuvun päällä. Yhdistelmiä, joihin hän ei missään nimessä kokoontumisajoissa pukeutuisi ovat hapsut + bootsit ja HD-asut, koska ne eivät hänen mukaansa sovi hänen persoonaansa (Nainen 31 vuotta, Sipoo, motoristi 11 vuotta, ajaa Hondan CB 900 F:llä vuosimallia 1980. KL10).

Edellä lainatut kommentit olivat kaikki naisten vastauksista. Miesten vastauksissa toistuu sama motiivi. Nahkapukuun yleensä ja goretex-pukuun sadekelillä ja lyhyillä matkoilla pukeutuva miesmotoristi valitsee pukunsa olosuhteiden mukaan. Tärkeimmät kriteerit, joiden perusteella hän valitsee asunsa, ovat ”Vuodenaika (sade, kylmyys, kuumuus), matkan pituus (kaupunki, pohjoisen reissu). Yksi ajopuku ei voi sopia joka olosuhteisiin, siksi minullakin on nahkapuku, sadehaalari ja goretexpuku.” Häinkin on tarkka etiketin suhteen, eikä mielellään pukeutuisi sekatyylisiin (nahkatakki + goretex-haalarit). Tämä on myös se yhdistelmä, johon hän ei pukeutuisi missään nimessä kokoontumisajoissa. Pyörän tyyli ja väritys määrittävät myös vastaajan asun värivalintoja: ”Musta nahkapuku kapein punaisin raidoin sointuu kauniisti Guzzin punaiseen väriin, siksi valitsen useimmin ajoasuksi nahkapuvun.”

Avokypärää vastaaja käyttää usein kaupunkiajossa. (Mies, 47 vuotta, Raisio, motoristi 18 vuotta. Ajaa Motoguzzi 1000 LeMansia, vuosimallitiedot puuttuvat. KL13.)

Kaksiosaiseen vanhaan mustapohjaiseen nahkapukuun pukeutuva miesmotoristi pukeutuu mustaan, koska se on helppo pitää siistinä. Tärkeimmät valintaan vaikuttaneet tekijät ovat istuvuus ja sopivuus, eikä vastaaja pukeutuisi mielellään sekatyylisiin. Yhdistelmä, jota hän ei kokoontumisajoissa päälleen pistäisi, on ”vaaleanpunainen goretex tai rikollisjärjestöjen liivit, koska ne eivät sovi egoon”. Hän pukeutuu myös siniseen farkkuliiviin, jota hän käyttää ajaessaan ajotakin päällä. Liivissä on kerhon merkki, ja liivin pitää olla nimenomaan farkkua. (Mies 32 vuotta, Sipoo, motoristi 18 vuotta. Ajaa Hondan CB 750 K:lla, vuosimallia 1982. KL10.)

Mustaan nahkaan pukeutuva motoristi valitsi ajoasunsa ennen kaikkea esteettisten ja funktionaalisten näkökohtien perusteella: ”Customilla (ks liite 1.) ei oikein voi ajella pepsodentissa (liite 2.). (...) Nykyisen moponi kanssa ”vaatimuksena” on ollut musta nahka joka ei ole rumilla pusseilla tai vekeillä sieltä täältä ja jota kehtaa pitää kaupassakin. Toimivuus on ehdoton vaatimus, tuuli-, ja vesilukot saumoissa ja vetskareissa sekä toppingit kriittisissä kohdissa. Taskut ja muunneltavuus kuuluu asiaan. Nykyinen asu on 15-vuotisen omatoimisen kokeilun ja kehittelyn tulos.” Vastaaja ei myöskään pukeutuisi tällä hetkellä kokoontumisajoissa ”pepsodentteihin” (Liitteet 2. ja 8.), koska se ei kuulu hänen pyöränsä tyyliin: ”... vähän kuin laittaisi harrikkaan enskan (enduron, liite 1.) etulokarin tai laittaisi hajapusaan (Suzuki Hayabusa, erityisen nopea katupyörä) apinakiikun (ns. Apehanger-ohjaustanko, hyvin korkea malli, suosittu lähinnä Harley-Davidson-piireissä)”. (Mies 29 vuotta Helsinki, motoristi 15 vuotta, ajaa Harley Davidson FL:llä vuosimallia 1948-1955. KL 13.)

Vaikka edellä on käynyt selväksi, että ajoasun valintaan vaikuttaa voimakkaasti funktionaalisuuden ohella myös esteettisyyden vaatimus, esteettisyys ei sinänsä ole motoristeille itseisarvo; ”Motoristit ei prameile kuteilla.” (H2). Esteettisyyden vaatimus, siinä mielessä kuin motoristit pukeutumisensa esteettisyyden mieltävät, voidaan palauttaa funktionaalisuuden vaatimukseen ja kentän käsitteeseen. Bourdieu tarkentaa kentän käsitettä seuraavasti: ”Kentän dynamiikan periaatteet ilmenevät sen struktuurin muodossa ja erityisesti sen osien etäisyyksissä, aukoissa ja toisilleen vastakkaisten voimien asymmetriassa. Kentän aktiiviset voimat määrittelevät kentän spesifisen pääoman. (...) Pääoma on olemassa ja toimii vain suhteessa kenttään.” (Bourdieu, 1995). Näin ollen motorismin kenttä alakulttuurisena ilmiönä voidaan nähdä vastakkaisten voimien asymmetriana, jossa traditionaalinen pukeutuminen on yleisin ja hyväksyttävien pukeutumistyyppi ja traditio siis aktiivinen voima. Kentälle on myös viime vuosina tullut yhä yleistyvää ”uuspukeutuminen”. Erityisesti

vedenpitävällä goretex –kalvolla varustetut kangaspäällysteiset puvut, mutta myös muut, erityisesti synteettiset materiaalit, ovat yleistyneet nopeasti.

Kun kentän perinteiset aktiiviset voimat, tässä traditio, jotka määrittelevät kentän spesifin pääoman (traditionaalinen pukeutuminen nahkaan ja farmareihin vastaa tradition tunnustamista ja lisää symbolista pääomaa) ja kentällä kasvavaa suosiota saavuttaneet uusmateriaalit kohtaavat, syntyy vastakkaisten voimien asymmetria. Ellei uusmateriaalien, jotka tyylillisestikin eroavat perinteisten nahka-asujen tyyleistä, suosio olisi nykymotoristien keskuudessa suhteellisen suuri, ei asymmetriaa välttämättä syntyisi. Tällöin uusmateriaaleihin pukeutuminen ei olisi merkityksellistä toimintaa, eikä siten kentällä aktiivinen vastavoima. Kenttä on muuttunut koko 1990-luvun, ja havaintojeni mukaan uusmateriaalit alkavat olla motoristien keskuudessa jo varsin hyväksytyt pukeutumistyyli.

Monen perinteisesti pukeutuvan motoristin suhtautuminen nimenomaan goretex -asuihin on vähintäänkin torjuvaa, ainakin, jos asu liittyy custom-tyyliseen moottoripyörään (liite 1.). Custom-tyylinen pyörä on perinteisesti se pyörätyyppi, joka motorismin kentällä omaa eniten spesifiä symbolista pääomaa. Custom-pyörä (varsinkin itse kustomoitu eli modifioitu, ks. liite 8.) on yksikkö, jolla on paljon symboliarvoa. Moni motoristi sanoo, ettei pyörä ole pyörä, jos ei sitä ole itse kustomoinut jollakin tavalla. Sarjatuotannosta tulevalle moottoripyörällä ei ole niin suurta symbolista merkitystä, se on ”vain” moottoripyörä, yksi monista samanlaisista. Vasta kun siitä on tehty ”oman näköinen”, se muuttuu symboliseksi yksiköksi.

Liian helppo motorismi ei omaa kentällä arvostusta, konettaan pitää osata ja viitsiä muuttaa. Juuri kustomoinnin kautta tapahtuvan arvonnousun takia motoristien suhtautuminen customeihin ylipäättään on tulkintani mukaan herkempää kuin muun tyyppisiin pyöriin. Customilla on jo sinänsä hallussaan kentällä spesifiä pääomaa, vaikka useimmat nykycustomit ovatkin suoraan sarjatuotannosta tulleita ja muuttamattomia. Customille on historiallisesti langennut arvostettu asema myös siksi, että käytännöllisesti katsoen kaikki Harley-Davidson-merkkiset moottoripyörät ovat enemmän tai vähemmän custom-tyylisiä. Lähes kaikki kokoontumisajoissa tai maanteilla näkemäni vanhat Harleyt on niinkään kustomoitu, usein raskaalla kädellä. Harley-Davidson on motoristien keskuudessa ylipäättään arvostetuin moottoripyörämerkki. Voidaan sanoa, että Harley-Davidson on arvostettu sen kalleuden tai kestävyuden takia. Tähän arvostukseen voidaan myös hakea selitystä amerikkalaisuuden ihannoinnista sinänsä, mutta tulkintani mukaan vastaus löytyy paljon lähempää; mielikuva ensimmäisten villien ja vapaiden motoristien legendasta elää

nykymotoristinkin alitajunnassa. Helvetin Enkelit kun perinteisesti ajavat vain Harley-Davidsonilla.

Koska custompyörien symbolinen asema motoristien keskuudessa on melko vankka, aiheuttaa customilla ajavan perinteestä poikkeava pukeutuminen perinnettä arvostavien motoristien mielestä toisinaan vakavan ristiriidan. Tämä johtuu kentän logiikasta: ”Potentiaalisten ja aktiivisten voimien tilana kenttä on myös *taistelujen* kenttä. Taistelujen tavoitteena on säilyttää voimien vallitseva konfiguraatio tai muuttaa sitä.” (Bourdieu, 1995). Traditiosta poikkeava pukeutuminen on siis uhka vallitseville voimille, eli kollektiivitraditiolle. Silloin poikkeava pukeutuminen on uhka koko kentän logiikalle, koska se uhkaa muuttaa kentän valta-asetelmaa.

”Kenttä on myös valta-asemien välisten objektiivisten suhteiden struktuuri. Se tukee ja ohjaa strategioita, joilla asemien haltijat pyrkivät, yksilöllisesti tai kollektiivisesti, asemiensa säilyttämiseen tai parantamiseen. Eri asemissa olevat pyrkivät saattamaan voimaan sellaisen hierarkisaatioperiaatteen, joka eniten suosii heidän omia tuotteitaan.” (Bourdieu, 1995). Motorismin kentällä on havaittavissa jonkin asteinen hierarkiajako pukeutumisen suhteen. Hierarkiajako näkyy motoristien asenteissa ja arvostuksissa. Esimerkiksi goretex ei sinänsä ole välttämättä tuomittava materiaali, se vain ei sovi tiettyyn tyyliin. Matkamotoristeille goretex usein sallittaisiin aivan hyväksyttävänä pukeutumismateriaalina (ja tyylinä), koska matkamotorismi vaatii asusteilta tietynlaisia ominaisuuksia. Ei ole järkevää vaatia matkamotoristia pukeutumaan epäkäytännöllisesti. Customistilta taas usein vaaditaan pukeutumista tyylin mukaisesti nahkaan.

Koska yksi tärkeimmistä pukeutumista määrittävistä tekijöistä on moottoripyörän tyyli, vaatii tietty pyörätyyli tietynlaisen pukeutumistyylin. Kontrolli on kaikkein voimakkainta customistien suhteen ja äänekkäimmät perinteen puolestapuhujat ovat perinteisesti pukeutuvat motoristit. Goretexvarusteisiin pukeutuvat motoristit painottavat vapautta valita oma tyylinsä. Ero johtuu motoristien positioista kentällä: ”Toimijoiden strategiat riippuvat heidän asemistaan kentällä. Strategia riippuu toisin sanoen spesifin pääoman jakautumisesta kentällä ja siitä, minkälaiseksi toimija kentän havaitsee. Tämä taas riippuu siitä näkökulmasta, joka yhdessä kentän pisteessä olevalla havainnoitsijalla voi asemastaan katsoen olla koko kenttään.” (Bourdieu, 1995). Traditionaalinen motoristi on kentällä vahvoissa asemissa ja näkee ehkä uusmateriaaleihin pukeutuvaa motoristia voimakkaammin kentän yhtenäisenä entiteettinä.

Kysyessäni motoristeilta, miksi he pukeutuvat tietyllä tavalla ja voisivatko he pukeutua mielestään luontevasti toisenlaiseen ajopukuun, sain mielenkiintoisia tuloksia. Puvun materiaalin ja värin valintaan vaikuttavat voimakkaasti ”Perinteet... olen joskus kokeillut goretex-pukua, mutta en tykännyt siitä. Tuli identiteettikriisi...” (Mies, 45 vuotta, pukeutuu farkkuihin, kerholiiviin, flanellipaitaan, bootseihin ja mustaan nahkaan, ajokkina Yamaha XJ 900 –83, KL12). ”Mielestäni esim. goretex-asut eivät kuulu custom-pyöräilyyn, samoin kuin umpikypäräkään” (Nainen, 24 vuotta, pukeutuu mustaan nahkaan ja mustaan avokypärään, ajokkina Suzuki Marauder 800 –99, KL3). Myös värit ovat tärkeitä, perinteisesti musta ja ruskea, mutta useimmiten pyörän tyyppiin ja väritykseen sointuva: ”Väri kuvaa mentaliteettia, esim. kunnon kustomikuski ei sateenkaareksi pukeudu, taas r-pyörän kuskin nahkapuku on upea, jos se on sävy-sävyyn pyörän kanssa” (Nainen, 32 vuotta, pukeutuu mustaan ja ruskeaan nahkaan, mustaan avokypärään ja aurinkolaseihin, ajokkina Yamaha XS 400 SE – 82, KL4).

Myös goretex-asuihin pukeutuvat motoristit sitoutuvat ajoasuunsa joskus voimakkaasti, eivätkä mielellään vaihtaisi tyyliä toisenlaiseen. Uusmateriaaleihin pukeutuvat ”uuden järjestyksen” kannalla olevat motoristit mieltävät pukeutumisen käytännöllisyyden kautta; puvut ovat kevyitä, pitävät vettä ja näkyvät liikenteessä, joten miksi vaihtaa tyyliä tai materiaalia. He ovat myös sitä mieltä, että pukeutuminen on jokaisen oma asia. Uusmateriaalipukua ei myöskään mielellään vaihdettaisi toisenlaiseen. Nahkapukuun pukeutuvat ”vanhan järjestyksen” kannattajat ovat useimmiten sitä mieltä, että nahka on ainoa oikea materiaali, ja heille tyyli ja perinne ovat yhtä tärkeitä tekijöitä ajoasun valinnassa kuin käyttömukavuus.

Motoristien asenne ajoasun tyyliä ja materiaalia kohtaan ei kuitenkaan ole aina näin kaksijakoista, vaan useimmiten muille motoristeille sallitaan se, mitä itselle ei missään nimessä sallittaisi. Vapaus, myös valinnan vapaus oman pukeutumisen suhteen, on motoristeille aina ollut tärkeä arvo, eikä sosiaalinen kontrolli välttämättä ulotu toisten pukeutumiseen yhtä voimakkaana kuin omaan pukeutumiseen.

Yleinen asenneilmapiiri kuitenkin on motoristien keskuudessa sellainen, että perinteisesti pukeutuva motoristi tuntuu usein pitävän itseään tiukasti traditionaalisten motoristiarvojen kannattajana ja näyttää sen pukeutumisellaan. Musta nahkapuku, erityisesti nahkatakki, on

tunnetusti latautunut voimakkaalla symbolisella merkityksellä eri alakulttuureissa ja populaarikulttuurissa jo toisesta maailmansodasta lähtien.

Mick Farren on kirjassaan ”Black leather jacket” (Farren, 1985) selvittänyt mustan nahkatakin historiaa ja symboliarvoa lähtien omista kokemuksistaan. Teos seuraa mustan nahkatakin selviytymistarinaa yli seitsemänkymmenen vuoden takaa aina nykypäiviin asti. Nahkatakin kantajat vaihtuvat, samoin aatteet ja käyttötarkoitukset, mutta Farrenin viesti on, että musta nahkatakki on ja pysyy. Farren alkaa valottaa nahkatakin maagista tarinaa omien kokemustensa kautta, kertoen mitä ensimmäisen mustan nahkatakin hankkiminen merkitsi hänelle itselleen: Taianomaista siirtymistä lapsuudesta aikuisten maailmaan, jossa nahkatakki merkitsi voimaa ja aggressiivisuutta. Miksi sen ympärille muodostui niin mystiseltä vaikuttava merkitysuniversumi, oli Farrenille silloin vielä epäselvää. Itse asiassa hän ei edes suuremmin ollut kiinnostunut siitä, riitti kun magia toimi. Näin uskoisin asian olevan useimmille mustan nahkatakin kantajille nykyäänkin. Merkitykset otetaan sellaisinaan, mutta nykyään selvemmin kulttuurin eri osa-alueilta, kuten muodista tai alakulttuurisista käytänteistä (moottoripyöräilijät, heavy-metalistit, S/M:n harjoittajat jne.). Mustan nahkatakin merkitys on sekularisoitunut ja usein myös individualisoitunut 1980-luvulta lähtien. Välttämättä musta nahkatakki ei nykyään ilmennä mitään erityistä, se voi olla pelkästään yksilön esteettinen valinta. Jos sillä kuitenkin on esimerkiksi alakulttuurisia kytkeitä, asia on aivan toisin.

Farrenin hypoteesi mustan nahkatakin historiallisesta ulottuvuudesta on, että mustan nahkatakin aikakausi alkoi jo ensimmäisen maailmansodan aikaan, jolloin sellaisia kantoivat kuuluisat lentäjäsankarit, kuten ”Punainen paroni” Von Richthofen. Ja luonnollisesti motoristit. Tällöin nahan suojauskyky oli takin tärkein ominaisuus. Toisen maailmansodan aikaan mustasta nahkatakista tuli Farrenin mukaan ”psykopaattien” varuste. Toisen maailmansodan aikana nahkatakin yleistymiseen vaikutti ennen kaikkea natsi-Saksan institutionaalinen estetiikkanäkemykset ja musta nahkatakki latautui sellaisilla määritteillä kuin tehokkuus, yli-inhimillisyys ja uhkaavuus. Näitä merkitysrakenteita käyttivät myös liittoutuneiden johtohahmot hyväkseen (Patton, Montgomery, MacArthur). Sodan jälkeen nahkatakista tuli työläisen varuste, koska pula pakotti kansan ainakin Yhdysvalloissa ja Englannissa käyttämään hyväkseen armeijan ylijäämävarusteita. (Farren, 1985.)

Vuosi 1954 oli Farrenin mukaan käännteentekevä vuosi mustan nahkatakin historiassa. Silloin ilmestyi László Benedekin itse asiassa jo 1953 (Benedek, 1953) ohjaama motoristielokuva

”The Wild One” (suom. ”Hurjapäät”), jossa pääosaa esitti Marlon Brando. The Wild One oli elokuva tyylien yhteentörmäyksestä, hyvästä ja pahasta, voittajista ja häviäjistä. Mustasta nahkatakista tuli nuorisolle kulttivaate ja keino kapinoida mm. aikuisten maailmaa vastaan. Esimerkkinä paljon siteerattu Brandon vastaus kysymykseen ”What are you rebelling against?” oli lakoninen: ”What have you got?” (Farren, 1985). Elokuva sai ennennäkemättömän kulttimaineen nuorison keskuudessa, enkä minäkään tunne esimerkiksi yhtään motoristia, joka ei olisi nähnyt sitä tai toista motoristien kulttielokuvaa, Dennis Hopperin ja Peter Fondan tähdittämää ”Easy Rideria” (Hopper, 1969).

Musta nahkatakki sai niin valtavan arvolatauksen nuorison keskuudessa, että sitä alkoivat käyttää rock-laulajat Gene Vincentistä Elvikseen ja myöhemmin Jim Morrisoniin ja Bob Dylaniin. Siitä tuli olennainen osa rock-genreä ja kapina-aatetta. Kapina-aatetta hyödynsivät myöhemmin punkkarit ja heavy-metalistit, jälleen mustine nahkatakkeineen, aivan samoin kuin toisen maailmansodan jälkeiset, sodanaikaisista hävittäjälentäjistä muodostuneet ensimmäiset Helvetin Enkelit. Nahkatakista tuli julistus vallitsevaa maailmanjärjestystä vastaan. (Farren 1985).

Myöhemmin mustan nahkatakan ovat ottaneet omakseen Farrenin mukaan ”sadosokistit, muodinluojat, muodin orjat ja lähes kaikki alakulttuurit jossakin muodossa. Elokvateollisuus ratsastaa mustalla nahkatakilla, toisinaan sitä kantaa sankari, toisinaan roisto. Sellaiset elokuvat kuin Mad Max II -The Road Warrior tai Indiana Jones-trilogia kantavat legendaa eteenpäin. Kadulla saattaa nykyään kuka tahansa pukeutua mustaan nahkaan, siitä on tullut kaiken kansan oma asuste yhtä hyvin kuin muoti-ilmiö tai kulttiesinekin.” (Farren 1985).

Farrenin hypoteesi on, että musta nahkatakki kantaa valtavaa merkitysuniversumia ja lataa käyttäjänsä tällä. Farren myös näyttää historiallisen kontekstin ja taustat tällaisen merkitysuniversumin synnylle. Mutta vain länsimaisen kulttuurin ja vielä ahtaammin lähinnä amerikkalaisen ja brittiläisen kulttuurin piirissä. On totta, että monet vaikutteet ovat suomeenkin tulleet lähinnä Pohjois-Amerikasta ja Ruotsin kautta Brittein saarilta. Luonnollisesti toisen maailmansodan voittajavaltioiden vaikutus on täällä lähes suvereeni mm. muodin ja nuorisokulttuurin osa-alueilla. Täytyy tietenkin muistaa, ettei Farrenin kirja ole kirjoitettu nimenomaan suomalaisille, vaan se on osittain refleksiivinen vastaus Farrenia itseään askarruttaneeseen kysymykseen mustan nahkatakan taianomaisesta vaikutuksesta kantajaansa. Kysymys on nahan voimasta ja kyvystä välittää merkityksiä, jopa kokonaisia merkitysrakenteita. Esimerkiksi Yhdysvalloissa 1960-luvulla mustaa nahkatakia käyttivät

hyväkseen yhtä hyvin rikolliset Helvetin Enkelit kuin vastapuoli, poliisitkin. Mitään ristiriitaa ei ollut, koska kumpikin pooli latasi takin merkitykset omasta kollektiivitradiotiostaan, yhteisiä olivat vain sellaiset määrittelyt kuin voima ja väkivalta, joka sopi kummallekin yhdessä ja erikseen. (Farren, 1985.)

Oman tutkimukseni kannalta ainoa varsinainen ongelma on ollut motoristien nahka-asusteiden tulkinta, kaikki muut havaitsemani pukeutumistyyli (esimerkiksi enduro- tai katumotoristin siinä missä veteraani- tai brittimotoristinkin tyyli) ovat selkeästi analysoitavissa ja asetettavissa oikeisiin suhteisiin pukeutumiseen vaikuttavien erilaisten tekijöiden kanssa. Musta nahka on motoristien keskuudessa hyvin yleinen materiaali, vaikka se ei enää ole funktionaalisesti lähelläkään kärkipäätä. ”The black leather jacket” avasi tavallaan silmäni näkemään nahkatakkin ”maagisen” historiallisen ulottuvuuden ja sen voimakkaan merkitysuniversumin, jota mustan nahkatakkin kantaja tavallaan kuljettaa mukanaan. Tämä merkitys ei tietenkään ole kaikille samanlainen, kuten eri alakulttuurien into sisällyttää musta nahkatakki juuri omaan perinteeseensä osoittaa.

Motoristien tapauksessa kannattaa ehkä kiinnittää enemmän huomiota asusteen ’kustomointiin’ (ks. liite 8.) ja yksilöllistämiseen kuin itse asusteeseen sinänsä.

Motoristikulttuurissa perinteinen pukeutuminen ei myöskään rajoitu mustaan nahkaan, vaan perinteisesti voi pukeutua myös esimerkiksi ruskeaan nahkaan, värilliseen nahkaan tai jopa vahakankaaseen, ns. barbour-pukuun, kunhan pukeutuminen ei sodi ajokin tyylin tai puvun osat toistensa kanssa. Hypoteesini mukaan uusmateriaaleihin pukeutuville motoristeille traditio taas ei ole niin tärkeä seikka, vaan pukeutumiseen vaikuttavat ennemminkin käytännöllisemmät syyt.

Ajoasun valintaan vaikuttaa luonnollisesti myös saatavuus. Motoristeille suunnitellut ajoasut ovat useimmiten miesten malleja, joskin nytemmin on tullut markkinoille myös erityisesti naisille suunniteltuja ajoasuja. Nämä ovat yleisimmin keinokuituisia (esim. juuri goretex) asuja, eikä perinteisesti nahkaan pukeutuvalla naismotoristille ole löytynyt hyvin istuvia varusteita. Eräs naismotoristi kiteyttää asian selkeästi: ”Naismotoristien pukeutuminen Suomessa on edelleen täynnä hankaluuksia. Vaikka meitä on jo paljon, ainoastaan yksi ajopuku, naisille tehty malli, on tietääkseni toistaiseksi markkinoilla. Esimerkiksi naisten nahkatakkit ja ajohousut yleensä haetaan ulkomailta, valikoima kauppoissa on hyvin minimaalinen. Sama tilanne on saappaitten, hanskojen ja yleensä kaikkien ajovarusteiden

kohdalla, sillä miespuolisten ei näitä asioita tarvitse ajatella ja Suomessa ei tietääkseni ole yhtään alan liikettä naisten hallussa.” (KL6).

Naismotoristi on ilmeisesti mielletty ajoasujen valmistajien keskuudessa sen verran oudoksi ilmiöksi, ettei heille ole aiemmin herätty valmistamaan tai tuomaan maahan valikoimaa kunnollisia varusteita. Naiset ovat perinteisesti harrastaneet moottoripyöräilyä jo kauan, aiemmin tosin enemmän takapenkiläisinä. Naispuolinen motoristi on ollut käytännössä pakotettu pukeutumaan miesten asusteisiin, mikä herättää joskus ulkopuolisten taholta negatiivisia reaktioita. Naisten asusteisiin puettua miestä puolestaan ei useinkaan pidetä tosimiehenä. Tämän takia osa naismotoristeista ehkä mieluummin pukeutuukin uusmateriaaleista valmistettuihin ajoasuihin, jotka eivät ole ulkoasultaan (materiaaleiltaan ja värykseltään) niin maskuliinisia kuin perinteiset motoristiasut.

Motoristin habitus ja positiot sosiaalisilla kentillä

Suomalainen motoristi on yleensä palkkatyöläinen, ammatinharjoittaja, opiskelija tai työtön. Hän määrittelee itsensä kysyttäessä ammatin tai muun henkilöhistoriansa kautta, esimerkiksi "kolmen lapsen isä ja aviomies", ei siis välittömästi ”motoristiutensa” kautta. Motoristin hänestä tekee useimmiten harrastukseksi mielletty moottoripyöräily. Se, miten hän pukeutuu ajaessaan, liittyy ensisijaisesti harrastuksen luonteeseen ja traditioihin.

Motoristin habitus aktualisoituu silloin, kun siirrytään pyörän päälle ja lähdetään liikkeelle ajoasussa. Omakohtaisesta kokemuksesta tiedän, että liikenteessä motoristin on pakko omata tietynlainen motoristin habitus asenteineen, joka eroaa melkoisesti esimerkiksi autoilijan habituksesta. Täytyy varautua yllätyksiin ja ennakoida tulevia tilanteita jatkuvasti, koska onnettomuustilanteessa motoristi on aina autoilijaa heikommassa asemassa. Tien pinnan epäsäännöllisyydet ja liukkaus ovat riskitekijöinä aivan eri luokkaa kuin autolla liikuttaessa. Tiedän myös sen, että moottoripyörä, johon olen kytkeytynyt, kiihtyy silloin, kun sitä käsken. Ilman viiveitä. Pysäyttämisen ja väistämisen hankaluus pysyy mielessä, koska koko ruumis on panssaroitu ja panssaroinnin tuntee koko kehollaan.

Ajoasu on erittäin hyvä muistuttaja, samalla kun se jäykistää ja kontrolloi siten ruumista, se toimii eräänlaisena tilaindikaattorina. Häiritsevä kypärämelu pakottaa hidastamaan vauhtia ja kastuvat vaatteet pakottavat pitämään taukoja ja estämään väsymystä pitkillä matkoilla. Huonot ajo-olosuhteet ja kova vauhti vaativat tiukkaa keskittymistä ja yhteyttä pyörään,

"sulautumista" siihen. Kytkeytymispintana toimii ajoasu, jonka kautta ajoneuvoa kontrolloidaan. Toisaalta täytyy ottaa huomioon muut liikenteessä olijat ja heidän suhtautumisensa motoristiin. Motoristin habitus aktualisoituu liikenteessä (eräs motoristille aktualisoituvista sosiaalisista kentistä), koska sen on pakko aktualisoitua. Kentällä yleisesti hyväksyttyä pääoman lajia (toisten ja itsen huomioonottamisen taitoa, sekä oman ajoneuvon käsittelykykyä ja liikennesääntöjen tuntemusta) omaamaton motoristi on tällä sosiaalisella kentällä hukassa. Sosiaalisena kenttänä liikenne siis vaatii motoristilta tietynlaisen habituksen omaamista.

Ajoasun käyttökontekstit

Motoristilla on motoristin habitus, joka siis aktualisoituu "tarvittaessa". Motoristin habituksen aktuaalistumisen tarve riippuu sosiaalisesta kentästä, jolla toimitaan. Kun motoristi ajaa esimerkiksi töihin ajoasussa ja vaihtaa työpaikalle päästyään "siviilit päälle", tapahtuu sosiaalisen kentän vaihdos. Kentällä käyvän sosiaalisen pääoman muoto vaihtuu samoin, jolloin ajoasun funktio sosiaalisena pääomana on nolla. Vastaajat määrittivät tilanteita, jolloin eivät mielellään käyttäisi ajoasuaan seuraavasti:), "Sellaiset tilanteet, joihin mp-toiminta ei liity, ja joissa vaaditaan siistimpää asustetta." (KL1), "Palaverit, töissä" (KL13), "Mikä tahansa tilaisuus, joka ei ole mitenkään sidoksissa moottoripyöräilyyn." (KL3), "Työperäiset edustustilaisuudet, joissa edellytetään asianmukaista pukeutumista (jakkupuku jne.). Toki voin saapua paikalle moottoripyörällä" (KL10), "Työpaikalla (työaikana), juhlatilaisuudet, silloin, kun ei ole sidettä moottoripyöräilyyn." (KL4).

Yllä olevat kommentit olivat kaikki naismotoristien vastauksista poimittuja. Niistä ilmenee, että naismotoristit vetävät tarkan rajan sille, milloin motoristiksi pukeudutaan. Ajoasuun tai sen osiin pukeudutaan vain silloin, kun tilanteella on selvä kytkentä moottoripyöräilyyn. Työpaikalla yksikään vastaajista ei mielellään pukeutuisi motoristiksi. Työpaikan arvostuksissa saatetaan painottaa siistiä pukeutumista ja ulospäin suuntautunutta asennetta, kun esimerkiksi kurainen, hetki sitten aktuaalisella toisenlaisella sosiaalisella kentällä liikenteessä funktionsa täyttänyt ja habitusta tietynasteisesti määrittänyt motoristin punainen sadeasu on vain rasite, niin funktionaalisesti kuin esteettisestikin. Samoin nolla-arvon saa omaan sisäiseen suoritukseen (matka liikenteen seassa, hiljaa, yksin, keskittyneenä) painottuva sosiaalisen kommunikaation hetki aiemmin hyvinkin käyttökelpoinen muoto, äänetön kommunikaatio vilkuin ja jarruvaloin. Mitä silloin tapahtuu motoristin habitukselle? Siitä tietenkin luovutaan ja omaksutaan toisenlainen, esimerkiksi myyntipäällikön tai

toimistotyöläisen habitus, joka omaa tällä sosiaalisella kentällä käypää pääomaa. Mutta motoristin habituksesta luovutaan vain seuraavaan ajokertaan asti.

Miesmotoristien kohdalla vastaukset olivat pääpiirteittäin samanlaisia, mutta tiettyjä eroja on havaittavissa. Miehetkään eivät pukeudu mielellään ajoasuunsa virallisissa tilanteissa: ”Häät, hautajaiset (muiden kuin motoristien), yleensä juhlavammat tilaisuudet, jotkut tanssiravintolat. (Pukeutuu motoristiksi) Yleensä ajokauden aikana aina. Prätäkuteista on tullut osa persoonaani.” (KL11). Toinen vastaaja ei mielellään pukeudu motoristiksi ”häissä, hautajaisissa, ellei kyseessä ole motoristien häät/hautajaiset.” (KL13). Kuten kyselylomakkeen vastauksista näkyy, hautajaisissakin voi pukeutua motoristiksi edellyttäen, että kyseessä on motoristihautajaiset. Miesmotoristien asenne omaan pukeutumiseen on hieman erilainen kuin naismotoristien. Motoristiksi pukeudutaan joko yleensä aina: ”Kaikkiällä, koska OLEN motoristi 24 h/vrk ja 365 pv/v.” (KL13), ”Yleensä ajokauden aikana aina, jopa talvellakin jossain määrin.” (KL11), ”Käytän (ajotakkia) aina.” (KL13), tai vain silloin kun on kyse motoristien kokoontumisesta yhteen, oli kesä tai talvi: ”... siellä, missä on muita motoristeja, esim. juuri mp-messut tai baari-illat.” (KL13), tai vain ajaessa (KL10).

Haastatelluilla miesmotoristeilla oli samansuuntainen linja motoristiksi pukeutumisessa. Erityisesti, jos ajoasuun kuuluu oman kerhon merkkejä, ajoasua käytetään haastateltujen mukaan vain ajaessa, eikä ainakaan virallisissa tilaisuuksissa tai humalassa: ”Ei ryyptessä Klubin vehkeissä ei hölmöillä (...) jos haluaa naisia saada, niin parta ja tatuointi ja esimerkiksi harrikkaporukoitten tai brittimotoristien paitoja tai muuta sellasta, niin... (eipä taida onnistaa).” (H1); ”Eihän nyt johonkin juhliin juhliin lähe ajokampeissa, mutta... kyllähän nyt tietysti baariin... mut mä en tavallaan aika pitkälle sitä (mieltä) ollu ainakin ite, että ajokampeet ajossa ja sitte vapaa-ajalla muita vaatteita, et ei sitä niinku ... viitti... et ainahan ne tossa nuhraantuu, ajossa on likasia, niin ei niissä nyt viitti mihinkään baariin lähtee.” (H3); Sillon kun ajetaan. (...) Esimerkiks nahkatakkaa käytän ainoastaan kesä kautena ja sillon, kun moottoripyörän kanssa liikutaan. Yleensä en nahkavarusteita käytä muuten, kenkiä lukuunottamatta. Enkä ajokenkiäkään yleensä käytä muuten (...) No, minä nyt oon vähä ajatellu sitä, että ehkä siinä on taustalla semmonen taloudellinen ajateltavuus, että ajovarusteet on ajovarusteita, ja niitä niitä ei käytetä muulloin, niin ne ei joutavaan kulu. Se on yksi (...), jolla oli hyvinkin suuri merkitys alkuvaiheessa ja en oo oikein tottunu niinku pitämään niitä ja ne on asiayhteyteen sijoittuja. Ne on niinkun lenkkikengät; jos miulla on juoksukengät, niin niillä juostaan, ei niillä kävellä.” (H4). Edelleen nimenomaan motoristiksi

pukeudutaan: (Motoristitapahtumissa ja) ” (...) tommonen tapahtuma, missä on se porukka esillä muuten (vaikkei se välttämättä motorismiin liittyisikään) ... muttei sitte kumminkaan mikään tällöinen kravattijuhla, että sitte ei sinne kumminkaan varmaan mentäs nahkaliivi päällä ja ... että se on niin tilaisuudesta kumminki kiinni (...) et jos sinne menee niinku tavallaan (oma kerho) kokonaisuena tekemään jotakin, niin kyllä mä uskon, et silloin varmaan on ... vähän semmonen tyylikin. (...) kyllä se varmaan pikkusen ainakin (eroaa varsinaisesta ajovaatetuksesta) sitte, että se voi olla sitte se takki erilainen esimerkiks ja ... no bootsit on kumminkin varmaan jalassa. Se voi olla, että se takki jää pois ja sitte on vaan joku liivi ja muuta...”(H5).

Sukupuolisidonnaisuus pukeutumisen määrittäjänä

Osalle miesvastaajista pukeutuminen motoristiksi on tärkeä osa omaa identiteettiä, kun taas naismotoristit jäsentävät identiteettinsä ennemminkin työn kautta. Miesmotoristien voimakkaampi sitoutuminen motoristin habitukseen on ymmärrettävissä motorismin kentän kautta. Miehet ovat perinteisesti olleet hallitseva kategoria motorismin kentällä ja miehet ovat siten perinteisesti määritelleet kentällä arvokkaan pääoman lajit. Naiset ovat tällä kentällä aina olleet vähemmistö ja usein lisäksi uudempia tulokkaita, eivätkä siten ehkä saavuta yhtä helposti yhtä hyviä positioita kyseisellä kentällä kuin miesmotoristit. Toisin sanoen naismotoristeilta vaaditaan enemmän kentällä aktuaalia pääomaa samanasteisen position saavuttamiseen kuin miesmotoristeilta.

Motoristien maailma on havaintojeni mukaan edelleen hyvin maskuliininen ja traditionaalinen, ja ”taistelussa” sosiaalisen pääoman hallinnasta kyseisellä kentällä naiset ovat, jos eivät aivan periferiassa, joka tapauksessa huonommassa asemassa kuin miehet. Esimerkiksi tutkiessani erästä moottoriklubia kandidaattitutkielmani varten (Mynttinen 1995) havaitsin kerhon naisten omaksuvan kerhon hallinnossa ja yhteisissä tapahtumissa yleensä perinteisesti naisilta odotettuja positioita ja tehtäviä. Kerhon hallituksessa naiset toimivat esimerkiksi sihteereinä ja hoitavat erilaisissa tapahtumissa muonituksen. Miespuoliset jäsenet toimivat puheenjohtajina, talli- ja kerhotilavastaavina ja hoitavat tapahtumissa musiikin, baarin, sisäänpääsykontrollin ja järjestyksenpidon. Saattaa tietenkin olla, että tehtävien jako tapahtuu jäsenten kykyjen perusteella niin, että jokaiseen tehtävään löytyy sen parhaiten hallitseva jäsen. Epäilen kuitenkin vahvasti, että motoristipiireissä traditio osoittaa usein naisille eri tehtäviä kuin miehille.

Olin itse erään moottorikerhon järjestämässä kokoontumisajossa järjestäjän ominaisuudessa osallistumassa toimintaan vuonna 1997, ja kysellessämme tyttöystäväni (nykyisen vaimoni) kanssa työnjaosta meille osoitettiin mahdollisia työtehtäviä: Minä menisin sisäänpääsykontrolliin portille, tyttöystävälleni ehdotettiin keittiöstä löytyvän jotakin hommaa. No, keittiö ei siinä vaiheessa juuri kiinnostanut ensimmäistä kertaa kerhon tapahtumiin osallistuvaa ystävääni, joten menimme molemmat portille. Tarinan opetus on se, että motoristipiireissä tradition vaikutus on voimakas, samoin sukupuolen perusteella tapahtuva työnjako. Ei minulta kysytty, osaanko laittaa ruokaa, eikä tyttöystävältäni osaako hän liimata tarroja pyörän lampuihin. Luonnollisesti meidät haluttiin sijoittaa tehtäviin, joista on helppo suoriutua, eikä uusia tulokkaita haluta pompotella. Kerhon tapahtumissa naiset ovat ehkä perinteisesti hoitaneet tiettyjä tehtäviä, eikä siinä ole mitään ihmeellistä. Naiset usein nimenomaan hakeutuvat näihin tehtäviin, mikä tietenkin selkeyttää työnjaon rakennetta ja samalla uusintaa kerhon traditiota. Uusille tulokkaille työnjaon jyrkkyys saattaa toki näyttäytyä kummallisena ja jopa shovinistisena piirteenä. Motoristien maailma on perustaltaan maskuliininen ja traditionaalinen, mikseivät siis motoristien muodostamat yhteisötkin toteuttaisi enemmän tai vähemmän samoja periaatteita.

Naismotoristien omat näkemykset muiden naismotoristien pukeutumisesta suhteessa miesten pukeutumiseen ovat mielenkiintoisia. Eräs vastaaja on huomannut eron pukeutumisessa ja painottaa sosiaalisia syitä: ”Mielestäni naisena motoristiksi pukeutuminen kohtaa suurempia ennakkoluuloja ja arviointia. Tilanteet käyttää motoristi-lookia on rajallisempaa naisilla. Toki naisen sosiaalisella asemalla on tähän oma vaikutuksensa” (KL3). Toinen naisvastaaja painottaa funktionaalisia lähtökohtia naisten pukeutumisessa ja näkee miesten pukeutumisen enemmänkin esteettislähtöisenä ja viime kädessä sosiaalisena: ”(Naisten pukeutuminen on) järkevämpää, ulkonäkö ei ole ainoa ratkaiseva tekijä vaan mukavuus, turvallisuus ja käyttökelpoisuus ovat ykkösiä. (Johtuu siitä, että) naisille moottoripyöräily ja –pyörä eivät ole munan jatkeita” (KL4). Toisaalta sellaisiakin naismotoristeja löytyy, jotka nimenomaan kiinnittävät huomiota myös esteettisiin seikkoihin: ”Naisilla pukeutuminen on yleensä huolellisempaa ajatellen sekä ajoturvallisuutta että ulkonäköä (ei omalla kohdalla eroja miehiin)” (KL6). Vastaaja ei siis koe omaa pukeutumistaan erilaiseksi kuin miesmotoristien pukeutuminen, mutta on havainnut muiden naismotoristien pukeutuvan eri tavalla. Vastaaja arvelee myös, että ”(...) naiset ovat varovaisempia ja ulkonäkökysymys on naisille tärkeä”. Neljäs naismotoristi taas on sitä mieltä, että ”Naismotoristit kiinnittävät ehkä enemmän huomiota asun ulkonäköön, ei niinkään turvallisuuteen, miehillä toisinpäin. (Johtuu siitä, että) matkat, joita naiset ajavat, ovat lyhyempiä.” (KL7). Lisäksi vastaaja mainitsee narsistisuuden

eroja selittävänä tekijänä. Viides naismotoristi (KL8) mainitsee, että naiset pukeutuvat naisellisemmin, mutta muita eroja miesmotoristien pukeutumiseen ei ole.

Useimpien naismotoristien mielestä siis muut naismotoristit kuitenkin pukeutuvat usein eri tavalla kuin miehet, mutta oman kerhon piirissä eroja ei ole havaittavissa. Monet naispuoliset motoristit, jotka eroja olivat havainneet, eivät myöskään mielestään itse koe pukeutuvansa eri tavalla kuin miehet. Muiden naismotoristien pukeutuminen nähdään erilaiseksi kuin oma pukeutuminen ja oman kerhon pukeutumisessa ei nähdä eroja miesten ja naisten pukeutumisen välillä.

Kyselylomakkeisiin vastanneet miespuoliset motoristit puolestaan eivät juurikaan havainneet sukupuolisidonnaisuutta pukeutumisessa. Ainoa lomakkeisiin vastanneista miesmotoristeista, joka eroja oli havainnut, kertoo, että: ”(naisilla on) seksikkäämmät ja tiukemmat kuteet, (johtuu) sukupuolesta, halutaan tehdä itsestä kiinnostavia miesten silmissä.” (KL9). Muiden vastaajien mielestä eroja ei ole oman kerhon sisällä eikä muuallakaan.

Haastatelluilla oli hyvin samanlainen näkemys asiasta kuin lomakkeisiin vastanneilla. Naismotoristien pukeutuminen nähtiin toisaalta tarkoituksenmukaisemmaksi ja toisaalta esteettisesti yhtenäisemmäksi kuin miesten: ”Naisilla on ehkä enemmän goretexiä... gore on viimeisen viiden vuoden ilmiö, ja naiset vähemmän ajaa, ne on useammin kyydissä ja sitte ne tulee harrastuksiin myöhemmin.” (H1); ”Oisko se naisilla enemmän vielä tämä käytännöllisyys tärkeintä, että ei oo niin sillai merkitystä, et onko sitä niin viimestä huutoo tai...” (H3); ”Voihan siinä olla semmosta, että se on ehkä monella naisella se on sillä tavalla yhtenäisempää, että sillai ei oo ehkä sekotettu mitään tämmösiä systeemejä se yleensä on varmasti jos sanotaan nyt vaikka joku kilpatyylinen , niin silloin se on kokonaan, ei oo tuota biker-bootseja välttämättä kilpapuvun alla ajokenkinä ja muuta tällasta.”(H4).

Sukupuolisidonnaisuus pukeutumisessa oli vaikea aihe, johon vastaajat eivät luultavimmin olleet edes kiinnittäneet huomiota ennen kuin kysyttäessä. Tämä johtuu uskoakseni yksinkertaisesti siitä, että erityisesti naisille suunniteltuja ajovarusteita ei ole ollut suomalaisen ajopuvun historiassa markkinoilla ennen aivan viime vuosia edes tarjolla. Tällöin pukeutumista kokonaisuutena määrittävät lähinnä markkinavoimat, jolloin variaatioiden mahdollisuus (kentän puheen variaatiot) rajoittuvat ajoasua kokonaisuutena arvioitaessa lähinnä materiaalien ja värien yksilöllisiin valintoihin, joita taas määrittävät muut tekijät kuin sukupuoli. Se, että naisten pukeutuminen saatetaan kokea funktionaalisemmaksi kuin miesten,

johtuu tulkintani mukaan siitä, että naisilla ei kentällä näy läheskään niin paljon merkitseviä pukeutumisen elementtejä kuin miehillä. Esimerkiksi erilaiset kangasmerkit ja pinssit, joihin palaan myöhemmin, ovat lähinnä miesten perinnettä toisin kuin valtakulttuurissa, jossa asia on päinvastoin. Toinen syy siihen, että naisten pukeutuminen saatetaan kokea ajopuvun kokonaisuuden kannalta rakenteellisesti yhtenäisemmäksi kuin miesten, on se, että itse moottoripyörällä ajavat naiset ovat motoristipiireissä vasta siirtymässä marginaalista kohti keskiötä. Koska naiset ovat uusia tulokkaita, eivät heidän ajoasunsaakaan usein ole vielä merkitsevässä määrin muotoutuneet kantajansa persoonallisuuden mukaan. Kolmas syy on uusmateriaalien yleisyys naisten pukeutumisessa. Goretex- ja muihin kangaspohjaisiin asuihin ei esimerkiksi voi vedenpitävyyden takia kiinnittää kangasmerkkejä ja neuvoja tms. perinteisiä motorismiin kuuluvia esteettis-funktionaalisia elementtejä. Tällöin ajoasu kokonaisuutena näyttäytyy yhtenäisempänä ja saattaa vaikuttaa myös esteettisesti huolitellummalta.

Sosiaalisen kentän vaikutus pukeutumista määrittävänä tekijänä

Tulkintani on, että vaikka naismotoristien sitoutuminen motorismin kentän immanenttien lakien alaisuuteen on yhtä voimakasta kuin miesten, heidän identiteettinsä ei jäsenny yhtä voimakkaasti kentän kautta. Tämän takia naiset tekevät selvemmän eron motoristin habituksensa ja muiden habitustensa välillä. Jos kentän lait ovat tietynlaista habitusta kohtaan repressiivisiä, ei tällainen habitus omaa paljonkaan kentällä arvokasta pääomaa. Silloin kyseinen kenttä ei ehkä ole täydellisen sitoutumisen arvoinen, eikä ole syytä identifioitua kyseiseen kenttään, vaan johonkin toiseen (esim. työ), joka palkitsee toisella tavalla. Kenttään sitoutumisen aste näkyikin motoristien pukeutumisessa. Joillekin motoristeille pukeutumisella on symbolista merkitystä, toisille vain funktionaalista. Se, miten motoristi pukeutuu viestii hänen suhteestaan sosiaaliseen motorismin kenttään. Kentällä arvokas pääoman muoto voi olla symbolista, jolloin traditionaalinen pukeutuminen kentän yleisten pukeutumissääntöjen mukaan lisää habituksen sosiaalista pääomaa; habitus tunnustaa sosiaalisen koodin ja näyttää sen pukeutumisellaan. Motoristien keskinäisissä tilaisuuksissa (motorismin sosiaalisella kentällä) ei olisi mitään järkeä pukeutua toisella tavalla, koska sillä ei saavuta mitään. Pukeutumisen variaatioita säätelee (suhteellisen avoin) koodi, jonka mukaan on järkevää pukeutua. Sukupuoli ei ole traditionaalisesti pukeutumista säätelevä merkityksellinen tekijä, joten pukeutumisen eri variaatioita säätelevät toisenlaiset koodit, yleensä moottoripyörän tyyppi.

Motoristille merkitykselliset sosiaaliset kentät ja habitus-käsite

Motoristin habitus aktuaalistuu ja toimii tarpeen mukaan erilaisilla sosiaalisilla kentillä. Habituksen toiminta on käytännössä yksilöä ohjaavaa, ”sosiaalisen pelin hallintaa”. Bourdieulle kenttä-ajattelu on metodologinen väline habitusten välisten suhteiden ymmärtämiselle ja samalla eräänlainen ohjesääntö tutkimuksen toteuttamiselle: ”Kenttä-ajattelu vaatii luopumista koko siitä tavanomaisesta sosiaalista maailmaa koskevasta käsityksestämme, joka rajoittuu vain näkyviin asioihin: Yksilöön (...) johon olemme kiinnittyneet jonkinlaisesta alkuideologisesta intressistä ja ryhmään, joka vain näennäisesti määrittellään jäsentensä välisten suhteiden avulla. Nämä suhteet saattavat olla tilapäisiä tai pysyviä, muodollisia tai epämuodollisia. Joskus ne ymmärretään jopa interaktioksi eli toisin sanoen yksilöiden välisiksi tilannekohtaisiksi kytkennöiksi. Itse asiassa aivan samoin kuin newtonilainen gravitaatioteoria pystyttiin konstruoimaan vasta, kun oli kumottava kartesiolainen realismi (joka ei tuntenut muuta liikkeen muotoa kuin yhteentörmäyksen eli välittömän kontaktin) edellyttää myös kentän käsite irrottautumista siitä todellisuuskäsityksestä, joka saa meidät redusoimaan ympäristön vaikutuksen toiminnan välittömään vaikutukseen sellaisena kuin se aktualisoituu interaktiossa”. (Bourdieu, 1995).

Bourdieun määrittelemä kenttäajattelu on hyvin käyttökelpoinen ajattelumalli alakulttuurin tutkimuksessa. Motoristin habituksen toimintaa ja valintoja ei nähdäkseni voida ymmärtää pelkästään yksilöiden välisten kontaktien (interaktio) tai ryhmän ja tilanteen (ympäristön vaikutus toiminnan välittömään vaikutukseen sellaisena kuin se aktualisoituu interaktiossa) suorana vaikutuksena yksilöön, vaan pikemminkin habitukseen. Motoristin habituksen aktualisoituessa yksilön toimintaa määrittelee habituksen positio sosiaalisella kentällä, eli se, millaista kentällä hyväksytyä sosiaalista pääomaa habituksella on hallussaan.

Motorismi ei monille motoristeille ole pelkkä harrastus, muttei myöskään puhtaasti elämäntapa. Sellaiselle motoristin arkkityypille, jota esimerkiksi media usein käsittelee en ole tutkimuksessani löytänyt vastinetta reaali maailmasta. Motoristit ovat yksilöitä, jotka muodostavat ryhmiä. Näissä ryhmissä luodaan yhteisten päämäärien toteuttamiselle otolliset puitteet. Ryhmät eivät kuitenkaan ole tärkeimmät motoristien toimintaa (tässä ennen kaikkea valintoja) ohjaavat tekijät, vaan ainoastaan osa toimintaympäristöä, sosiaalista kenttää. Aivan samoin voidaan bourdieulaisittain ajatella, etteivät yksilöt ole analyttisinä yksiköinä myöskään tutkimuksen kohteina mielekkäitä tulkittavia, koska yksilön käsittäminen lopullisen

analyysin kohteeksi on reduktionistista ajattelua. Reduktionistiseksi tällaisen tulkintamallin tekee se, että yksilön toimintaan vaikuttaa merkityksellisillä sosiaalisilla kentillä aktuaalistuva habitus, joka omaa tai ei omaa kentällä arvokasta pääomaa. Habitus on kokonaisvaltaisempi toimintaa määrittävä tekijä kuin yksilön valinta, koska ajatus yksilöstä aktiivisena valintoja tekävänä toimijana nojaa lähinnä rationaalisuusajatteluun ja sulkee pois mahdollisuuden arvioida kohdetta analyttisesti kulttuurisena, sosiaalisena ja yhteiskunnallisena toimijana.

Yksilön näkeminen tutkimuksen lopullisena analyttisenä kohteena on reduktionistista myös siinä mielessä, että se määrittelee a priori kohteen itse itseään selittävänä ainoana oikeana välineenä. Tällöin kohteesta tulee itseään selittävä lähde, joka etnologisen metodologian mukaan (emisistinen lähtökohta) saattaa ensialkuun vaikuttaa hyvältä ajatukselta. Motoristit eivät kuitenkaan muodosta mitään yhteiskuntaa ja muuta sosiaalista maailmaa poissulkevaa yhteisöä, jota ehkä ahtaasti ajatellen voitaisiin tutkia erillään muusta maailmasta. Motoristit ovat myös osallistuvia yhteiskunnallisia toimijoita, jotka elävät osana yhteiskuntaa. Yksilön käsitteen kautta tulkittuna motoristin valintoja ja pukeutumiseen vaikuttavia tekijöitä on mahdoton ymmärtää, koska motoristeja on yhtä montaa lajia kuin on yksilöitäkin. Habituksen asettaminen analyttiseksi tutkimuskohteeksi avaa mahdollisuuden yksilön ja sosiaalisten kenttien välisten suhteiden ymmärtämiselle, sillä habituksen käsite sisältää myös käsityksen kenttien logiikasta ja habituksen asemasta kentällä position omaavana toimijana. Habitus nähdään siis viime kädessä tulkittavana yksilön valintoja ja toimintaa ohjaavana (tiedostettuna tai tiedostamattomana) yksikkönä. Habituksat ovat siis yksinkertaistettuna yksilön toimintaa ohjaavia yksilön hallitsemia sosiaalisia ”asemia” yksilölle merkityksellisillä sosiaalisilla kentillä.

Motoristihabituksissa on suuria keskinäisiä eroja, kuten aineistostani saatetaan todeta. Se, millaiseksi motoristin habitus aktuaalistuessaan muodostuu, riippuu paljolti kulloisenkin sosiaalisen kentän luonteesta ja yksilön sosiaalisesta positioista kyseisellä kentällä, sekä kommunikaatiotilanteesta. Habitus on jatkuvasti sosiaalisten tilanteiden ja kentällä hallittujen positioiden mukaan muuttuva entiteetti. Motoristihabitus aktuaalistuu esimerkiksi kokoontumisajoissa ja näkyy pukeutumisessa ja käyttäytymisessä sekä kuuluu motoristin puheissa. Työpaikalla ollessaan motoristi usein pukeutuu, käyttäytyy ja puhuu eri tavalla kuin motoristitapahtumissa. Aloittelevia motoristeja kohtaan voidaan ottaa haltuun ”tosimotoristihabitus”, jos itsen koetaan olevan jo ”vanha tekijä”. Toisaalta motoristin habitus voi olla myös noviisin habitus, jos ollaan tekemisissä vielä kokeneemman motoristin kanssa. Motoristihabitus on tietynlaisen kokemistavan haltuunotto, joka näkyy myös suhteena omaan

ja muiden pukeutumiseen. Kulloinkin aktuaalistuvan motoristihabituksen muodostumiseen vaikuttavat lukemattomat eri tekijät, joista tärkeimmät ovat 1) yksilön henkilöhistoria ja omat kokemukset, 2) sosiaalinen kenttä, jolla toimitaan ja sen merkityksellisyys itselle, 3) kentän dynamiikan, luonteen ja sen kulttuurisen koodin sisäistäminen, 4) oma positio kentällä ja 5) toimintatilanne eli kommunikaatiotapahtuma, jossa habitus aktuaalistuu.

Positiot kentillä

Sosiaalisilla kentillä toimijoita ovat habitukset, jotka omaavat tai eivät omaa kyseisellä kentällä arvokkaaksi miellettyä pääomaa: "Kenttä voidaan analyttisesti määritellä asemien välisten objektiivisten suhteiden verkostoksi tai konfiguraatioksi. Asemien aktuaalinen tai potentiaalinen sijoittuminen (*situs*) niiden vallan (tai pääoman) eri muotojen jakaumaan, joita tarvitaan kentällä jaossa olevien voittojen saamiseksi, ja asemien objektiivinen suhde muihin asemiin (ylivalta alistus- tai homologinen suhde) määrittelevät objektiivisesti asemien olemassaolon ja ne determinaatiot, jotka kohdistuvat asemien haltijoihin, agentteihin tai instituutioihin." (Bourdieu, 1995).

Sosiaaliset kentät, joilla motoristin habitus aktualisoituu, ovat moninaiset. Liikenne on yksi motoristille usein aktuaalinen sosiaalisen kentän muoto, kentän toimijoiden asemien välisten objektiivisten suhteiden konfiguraatio. Motoristin habitus toimii objektiivisessä suhteessa kentän muihin agentteihin, joita ovat liikenteen kentällä esimerkiksi muut motoristit ja autoilijat (homologinen suhde), jalankulkijat (esimerkiksi moottoritiellä ylivaltasuhde), poliisi ja hälytysajoneuvot yleensä eli instituutiot (alitusuhde).

Kentillä haltuun otettavat positiot vaihtelevat enemmän tai vähemmän, liikenteen kenttä on motoristin habituksen kannalta yksi dynaamisimmista kentistä. Habitus on myös jatkuvassa liikkeessä tilanteen mukaan. Motoristin habituksen kentällä omaavan pääoman määrä saattaa myös vaihdella sen mukaan, miten hän osaa pelata peliä ja miten muut agentit tulkitsevat hänen habitustaan. Liikenteen kentällä toimijoita ja muuttuvia tilanteita on niin paljon, että kentän toimijoiden habitusten erottaminen toisistaan saattaa olla toimijoille ylivoimaista. Toimijat tulkitsevat toistensa habituksia omien kokemustensa, arvojensa ja viime kädessä kollektiivitradiation keinoin, koska välitöntä yhteistä tulkintakehystä ei ole muuten kuin aivan yleisellä tasolla. Kollektiivitradiatio aktualisoituu selittävänä tekijänä silloin, kun kokemus ei ole yksilölle välittömästi omien kokemusten kautta selitettävissä.

Motoristeille kollektiivisesti läheisimmät nimenomaan "motoristin habituksen" aktuaalistumisen sosiaaliset kentät ovat motoristien keskinäiset toimintatilanteet (liikenteen ohella tietenkin, tärkeintä on yleensä ajaminen). Motoristien keskinäisiä toimintatilanteita ovat tutkimukseni perusteella useimmiten moottorikerhojen sisäiset tapahtumat, esimerkiksi illanvietot, matkat sekä moottorikerhojen keskinäiset tapahtumat, yleensä ehkä tärkeimpänä kokoontumisajot eli "rallit". Motoristien oman kerhon sisäisellä sosiaalisella kentällä kaikki luonnollisesti tuntevat toisensa, omaavat yhteiset säännöt ja habitukset, jotka asettuvat kentällä erilaisiin positioihin.

Kokoontumisajot ovat tapahtumia, joihin motoristit kokoontuvat yhteen tapaamaan toisiaan, pitämään hauskaa ja juhlimaan. Yleensä kokoontumisajoalueelle pääsy on sallittu vain moottoripyörällä saapuville ja taksitkin saavat odottaa alueen ulkopuolella. Nämä periaatteessa avoimet tilaisuudet ovat siis institutionaalinen ajanvietemuoto, joita on vietetty motoristipiireissä jo vuosikymmeniä. Tehdessäni etnologian kandidaattiseminaarityötä (Mynttinen 1995) Jyväskylän Moottoriklubista haastattelin seitsemäätoista paikallista motoristia. Jyväskyläläisten motoristien mukaan kokoontumisajoihin mennään tapaamaan samanhenkisiä ihmisiä, katsomaan tuttuja ja luomaan uusia tuttavuuksia. Usea jyväskyläläismotoristi mainitsi kysymättä, että kokoontumisajot ovat rauhallisia tapahtumia, joissa väkivaltaisuudet ovat hyvin harvinaisia. Ilmeisesti motoristeilla on mielestään huono maine ulkopuolisten keskuudessa, ja nimenomaan kokoontumisajot muilta kuin motoristeilta suljettuna instituutiona ovat alttiita väärintulkinnolle. Kokoontumisajoja järjestetään ajokauden aikana (huhtikuusta lokakuuhun) lähes joka viikonloppu eri puolilla maata, ja kerhojen välinen toiminta onkin usein juuri kokoontumisajojen ja muiden vastaavien tilaisuuksien järjestämistä. Tästä syystä kokoontumisajot ovat tärkein sosiaalinen kenttä, jolla käypää sosiaalista pääomaa voidaan motoristipiireissä hankkia. Ajoasu on tärkeä sosiaalisen pääoman ilmentämisen väline ja keino tunnistaa samuuden aste.

Kuten aiemmin mainitsin, tiettyjä eroja naismotoristien ja miesmotoristien pukeutumisen välillä löytyi, useimmiten naismotoristien vastauksista. Useimpien miesmotoristien mukaan naismotoristien ja miesmotoristien pukeutumisen välillä ei ole mitään eroja, mutta naismotoristien mielestä on paljonkin. Tässä on selvä ristiriita, mikä on kuitenkin selitettävissä kentän ja position käsitteiden kautta. Miesmotoristeille motorismi on sosiaalisena kenttänä se toimintaympäristö, jonka kautta habituksen asema kentällä määrittyy. Miesmotoristi on motoristi par excellence liikkupa hän missä tahansa. Liikenteessä, huoltoasemalla, kokoontumisajoissa, tien päällä motoristi on mies kunnes toisin todistetaan.

Ajovarusteiden alta ulkopuolinen ei voi välttämättä erottaa naismotoristia miesmotoristista. Motoristi tulkitaan useimmiten a priori mieheksi, koska motoristit ovat perinteisesti olleet miehiä.

Naismotoristi, joka itse ajaa moottoripyörää, on suhteellisen uusi ilmentys Suomessa, perinteisesti naiset ovat niitä, jotka istuvat takapenkillä: ”Motoristiksi pukeutunutta naista yleensä pidetään takapenkkiäisenä, jota ihmiset mielellään jututtavat joka paikassa. Kun selviää, että itse ajaa, suhtautuminen yleensä muuttuu (...) Kaikkein hankalinta näin naisena on yleensä ns. ’siviilinaisten’ suhtautuminen, näistä monella tuntuu olevan tarve korostaa ’omaa erinomaista naisellisuuttaan’ panettelemalla ja vähättelemällä motoristeja” (KL6). Uutuus herättää aina ihmetystä ja naismotoristit saavat useammin kuulla ulkopuolisten kommentteja harrastuksestaan kuin miesmotoristit. Näin ollen naismotoristille sosiaalisesti merkityksellisten kenttien luonne on erilainen, ja naismotoristit eivät pukeudukaan välttämättä yleisen motorismin sosiaalisen kentän vaatimusten mukaan (maskuliinisesti ja traditionaalisesti mustaan nahkaan), koska heidän habituksensa ei jäsenny samalla tavalla kuin miespuolisten motoristien habitus, joka jäsentyi lähes yksinomaan motorismin yleisen pukeutumistradition kautta. Kun miespuolisen motoristin asema motoristien omilla sosiaalisilla kentillä on suhteellisen vakio, naispuolisten motoristien asema vaihtelee. Kuten eräs vastaaja asian ilmaisi: ”Naismotoristi aiheuttaa jostain kumman syystä edelleen kummastusta/huomiota. Varsinaisesti pukeutumista ei ole kommentoitu, harrastusta kylläkin ja asu viestii harrastuksestani.” (KL8).

Naismotoristien suhteessa pukeutumiseensa on havaittavissa selkeä tendenssi hahmottaa habitustaan muidenkin sosiaalisten kenttien kautta; naismotoristit joutuvat hahmottamaan itseään motorismin kenttää tuntemattomien ulkopuolisten tekijöiden kautta enemmän kuin miehet. Työpaikalla saatetaan kommentoida naismotoristin pukeutumista ja muutenkin ulkopuolisten kommentit ovat tuttuja naismotoristeille. Eräs vastaaja kertoo, että hän on kuullut kommentteja tyyliin ”`raggari`, joskus `hurjastelija`, usein `se kovaa ajava`, usein on `kyselty myös asun tuulen- ja sateenpitävyyttä` tai `Miksi sulla on aina huivi? Kommentti saappaista: `Nuohan on ihan siron näköiset`. Miehet huomaavat yleisesti, jos on `nahkat päällä`.” (KL6). Traditionaalinen motoristipukeutuminen mielletään usein ulkopuolisten taholta tahallisen maskuliiniseksi. Pukeutuminen naisellisemmin on yksi keino selventää pelisääntöjä ulkopuolisten kanssa, ja välttyä turhiksi mielletyiltä kommenteilta. Naiset voivat korostaa naisellisuuttaan esimerkiksi voimakkaalla meikillä: ”Räikeä huulipuna, hapsuliivit” (KL4), ”Käytän itse aina tulipunaista huulipunaa ajaessa, jotta kypärän riisuessani ihmiset

helpommin erottavat, että olen nainen. Ajoasu peittää kaikki muodot.” (KL7). Myös ns. prätikäkorut voivat olla keino erottua (KL7).

Kaikilla motoristinaisilla ei kuitenkaan ole mitään tarvetta korostaa naisellisuuttaan. Eräs naismotoristi lähetti minulle kirjeen kuultuaan minun tutkivan motoristin pukeutumisen merkityksiä. Hän kertoo seuraavassa mietteitään motorismista ja naiseudesta: ”Ensimmäinen mielikuva, joka ihmisille nykyään naismotoristista tulee, on aika usein television ja mainosmiesten ansiosta se hilseshampoomainoksen nainen. Iso pyörä, ja muodokas blondi tiukassa, kirjavassa nahkapuvussa. No, todellisuudessa jokainen on persoona, ja pukeutuu sen mukaan, moottoripyöräillessään sekä muutenkin. Laumaeläimenä ihminen samastuu niihin, joiden laumassa liikkuu. Itse kuulun paikalliseen veteraanimoottoripyöräklubiin (joka meillä onkin kiitettävän iso ja aktiivinen). Siinä laumassa pukeutuminen ei palvele niinkään yksilön egoa, vaan korostaa pyörää. Jos ajat vaikka 30-luvun britillä, et taatusti ihan ensimmäiseksi valitse ajovarusteiksesi kirjavaa kypärää, etkä värikkäitä goretexeja. Kyllä silloin etsitään jostain vanha nahkatakki, pussihousut ja jatsarit. Itselläni on -74 CB Honda, joten ajovarusteet tulee valittua ihan sen mukaan, plus tietty käyttöominaisuuksienkin. Pyörän ja kuskin pitää kuulua samaan pakettiin ulkonäöllisesti, noin lyhyesti asian ilmaisten. Eli mustaa nahkaa, ja yksivärinen kypärähän se käytännössä silloin on. Sillä, tunnistaako minut naiseksi vai ei, ei ole pätkänkään vertaa väliä. Saahan sitä diivailla piikkikoroilla ja minihameella tarpeen mukaan koska vaan, ympäri vuoden. Jos sen sijaan ajaisin jotain karkkiväristä ”muovipyörää”, saattaisin hyvinkin asennoitua asiaan toisin, en tiedä. Todennäköisesti en uhraisi silloinkaan kovin paljon ajatuksia sille, tunnistaako sukupuolen vaiko ei. –Toisillehan nimenomaan se on tärkeätä, ja se heille sallittakoon. Itse ajan mieluiten yksin, tai korkeintaan 1-2 pyörän porukassa, joten se ”laumanmukaisuuskaan” ei ole niin kovin tärkeää = en kaipaa kerhotakkia tms. Pointti on kai siinäkin, haluaako nähdä vai näkyä? Ihan sukupuolesta riippumatta. Naisilla se tarve tosin saattaa hyvinkin olla suurempi... Meillä veteraaniklubissa on niin kirjavaa porukkaa, sekä pyöriä, ettei pukeutuminen ole mitenkään tiukkapipoista puuhaa arkiajossa. Jokainen pyörä on osa omistajaansa, ja jokainen ajaja osa pyöräänsä – muuallakin kuin HD-klubilla.” (T.M, henkilökohtainen kirje tekijälle).

Kirjeessä toistuu sama motiivi kuin muillakin motoristeilla; pukeutumista määrittävät pyörän tyylin lisäksi oman kerhon traditio ja asun käyttöominaisuudet. Kirjoittaja arvelee naiseuden korostamisen ja näkyvyyden olevan tärkeää joillekin naisille, hänelle itselleen sillä ei ole minkäänlaista merkitystä, koska ”ihminen on laumaeläin ja samaistuu niihin, joiden laumassa liikkuu”. Hänen ”laumassaan” pukeutuminen ”ei ”palvele yksilön egoa, vaan korostaa

pyörää”. Kirjeen kirjoittaja jättää kuitenkin auki mahdollisuuden asennoitua pukeutumiseen toisinkin, jos ajaisi toisenlaisella pyörällä. Hän, kuten useimmat muutkin motoristit, sallii muille sen, mitä ei sallisi itselleen (tai lähinnä millä ei ole hänelle mitään merkitystä), naisellisuutensa korostamisen erottuakseen muista. Hän korostaa yksilön valinnan vapautta ja toisaalta veteraanikerhon traditioita pukeutumista määrittävinä tekijöinä. Voidaankin ajatella, että jos naisille suunniteltuja ajopukuja olisi ollut yleisesti käytössä 1970-luvulla, jolta ajalta tärkein kirjoittajan pukeutumista määrittävä tekijä (vuoden 1974 Honda) on, hän saattaisi hyvinkin pukeutua naisellisesti. Tällöin naisten ajopukujen luonnollisesti edellyttäisi olevan myös osa hänen oman moottorikerhonsa pukeutumiskulttuuria ja siten toinenkin tärkeä ajoasun valintaan vaikuttava tekijä realisoituisi.

Motoristityypit

Kuten edellä näimme, asukokonaisuuksien variaatioiden mahdollisuudet ovat motoristipiireissä melkoiset, mutta joitakin yleisiä linjoja on kuitenkin löydettävissä. Ajoasun perusteella tulkiten motoristeja tuntuu aluksi olevan joka lähtöön ja tiukasti tulkiten jokainen motoristi on toisista erottuva yksilö. Kuten aiemmin mainitsin, yksilö sinänsä ei ole mielekäs tutkimuskohde, ellei yksilöiden kokonaisuudesta saada esiin yhteisiä piirteitä. Näistä yhteisiä piirteitä omaavista yksilöistä saadaan muodostettua erilaisia kategorioita ja siten hahmotettua yleisiä motoristihabituksia eri tyypeinä. Motoristit ovat tietenkin itse parhaat oman kulttuurinsa kuvaajat typologiaa luotaessa. Nyt kun motoristitkin ovat siirtyneet Internetin virtuaalimaailmaan, on mielenkiintoista nähdä, miten he itse mieltävät itsensä ja toisensa ja mitä he haluavat itsestään ulkopuolisille viestittää. Koskaan ennen motoristeilla ei ole ollut käytössään maailmanlaajuisia foorumeita tuoda itseään, kulttuuriaan ja toimintaansa näin hyvin muidenkin kuin alan harrastajien tietoisuuteen. Motoristien itsestään ja toisistaan esittämissä typologioissa näkyvät selkeästi tekijät, jotka asettavat motoristit luokkiin: Pukeutuminen ja moottoripyörän tyyppi.

Silmiinpistäväntä Internetistä löytyvistä motoristien itseään koskevissa luonnehdinnoissa ja muissa teksteissä (sekä näihin liittyvissä kuvissa) on huumori ja itseironia. Hyvä esimerkki on Risto Kaivolan ja Timo Majamäen ”Motoristien pieni bongausopas” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti), jossa esitellään yleiset motoristityypit. Dokumentti on höystetty huumorilla, mutta rivien välistä voi lukea, että motoristit kokevat olevansa suuren yleisön silmissä vaarallisiksi mielletty alakulttuuri:

”Motoristeja voi bongata samalla tavalla kuin lintuja. Tämä pieni opas on tehty harrastuksessa alkuun pääsemiseksi, eli lajitunnistuksen helpottamiseksi. Ehkä se auttaa myös välttämään turhia pelonväristyksiä. Suomessa on motoristeja kuutisenkymmentä tuhatta. Alle sata yksilöä kuuluu vaarallisiin lajeihin. Suoraan sivullisten kimppuun nämäkään eivät täkäläisessä ilmastossa ole käyneet, joskin vaaratilanteista on lehdissä näkynyt tietoja. Kuten muuallakin, jotkut motoristien lajit turvautuvat yhdennäköisyyteen vaarallisten otusten kanssa saadakseen olla rauhassa. Pahan näköiset motoristit eivät siis välttämättä ole pahoja. Bongaamiseen antaa pieni vaaran mahdollisuus hohtoa. Vähän samaan tapaan kuin syötäessä itse poimittuja sienä. Motoristibongaus on turvallisempaa kuin liikenteessä olo sinänsä. Se sopii hyvin pitkien automatkojen ajankuluksi, myös lapsiperheille. Normaali motoristi on likipitään kuten kuka tahansa ihminen. Naisten pieni osuus ja varhaismuotojen suhteettoman suuri osuus ovat oikeastaan ainoa poikkeus normaaliväestöstä. Tuntomerkkejä: Nyrkkisääntönä voi todeta, että vaarallisia lajeja on vain niissä, jotka ajavat jalat edellä. Pyörä on ns. kustomi, merkkiä Harley-Davidson. Ajoasentoon kuuluu myös apinakiikku, eli kuljettajan kädet ovat ojentuneet ylös ja eteen, asentoon, joka vähänkin pidempään ajettaessa muuttuu tuskalliseksi. Pyörän kaksi sylinteriä ovat peräkkäin, se on rakenneltu, takarengas leveä, etuhaarukka pitkä ja etupyörä kapea.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Kuten huomata saattaa, motoristien keskuudessa ajokin tyyppi määrittää hyvin pitkälle käsityksen myös ajokin kuljettajan henkilökohtaisista ominaisuuksista, mahdollisesti vaaralliseksi mielletään vain Harley-Davidsonin kustomoiduilla moottoripyörillä ajavat kuljettajat. Suuren yleisön silmissä vaaralliseksi mielletään helposti motoristin mikä tahansa custompyörä yhdistettynä klassiseen nahkapukuun (Liite 2.). Motoristit itse ovat tarkkoja havainnoissaan, mahdollisesti vaarallinen motoristi ajaa tietyn kaavan mukaan itse rakenneltua HD:tä, sylinterit ovat siis luonnollisesti pitkittäin ja niitä on kaksi. Japanilaisista ja eurooppalaisista pyöristä löytyy myös poikittaisella sylinteriratkaisulla toteutettuja V-Twinejä ja yksisylinterisiä ns. Thumpereita, yhtä kaikki kustomeita, mutta yleensä nimenomaan tehdaskustomeita (liitel.).

Kaivola jatkaa: ”Myös motoristin vaatuksesta voi vaaralliset lajit erottaa. Itseasiassa ainoa varma tuntomerkki on jengiliivi. Sen varma tunnistus edellyttää selkäpuolen näkemistä. Suurin osa kustomkuksesta ja myös HD:n kuljettajista on täysin vaarattomia. Heidän tavoitteenaan on yleensä vain näyttäytyminen.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Kaikki motoristien käyttämät liivit eivät kuitenkaan ole jengiliivejä. Kerholiivi tai ralliliivi on ehkä nykymotoristin vastine klassiselle jengiliiville, ja Kaivola tarkoittaneekin nimenomaan parin kolmen Suomen lainsäädännön rikollisiksi määrittelemän moottoripyöräkerhon, Hell's Angels mc:n, Bandidos mc:n ja Cannonball mc:n liivejä puhuessaan jengiliiveistä. Osa rivimotoristeista ei kuitenkaan miellä näiden kolmen kerhon jäseniä ollenkaan motoristeiksi. Kuten yllä mainitsin, nykymotoristin kerholiiveillä on oma tehtävänsä, eikä niistä voi missään nimessä päätellä kerholiivien kantajaa yleisesti vaaralliseksi.

Kaivolan ja Majamäen motoristin bongausoppaassa puhutaan pukeutumisesta yleisemminkin: ”Jos motoristi on pukeutunut värikkääseen asuun, hän on vaaraton. Myös leuan peittävä umpikypärä on merkki vaarattomuudesta. Tämä auttaa tilanteissa, joissa pyörää ei pääse varmasti näkemään, kuten huoltoasemilla.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti). Avokypärä (liite 3.) siis koetaan motoristien keskuudessa alttiiksi väärintulkinnolle. Kaivolan tekstistä voi lukea rivien välistä, että avokypärän sinänsä oletetaan harrastusta tuntemattomien ulkopuolisten mielestä olevan merkki motoristin mahdollisesta vaarallisuudesta. Koska avokypärän käyttö yleensä todellakin yhdistetään kustompyöräilyyn, joka siis on moottoripyöräkkulttuurissa lähes pyhän lehmän asemassa, sen symbolinen merkitys on voimakas ja altis väärintulkinnolle. Median luomissa mielikuvissa avokypärää käyttävät useimmiten juuri customistit, jotka motoristeista edustavat traditionaalista linjaa, vähät välittävät turvallisuudesta (mikä on selkeä harhakäsitys) ja saattavat olla jopa vaarallisia. Integraali- eli umpikypärän (liite 3.) käyttäjä taas edustaa turvallisuuteen panostavaa modernia motoristin mielikuvaa ja on näin ollen automaattisesti vaaraton.

Kaivolan mukaan ”Metsästä löytyvät lajit, maanteiden kyykkypyöräilijät ja pianisti- eli pappatunturiasennossa ajavat ovat yleensä vaarattomia. Erilaisilta suljetuilta rata-alueilta voi bongata harvinaisuuksia, jopa ulkomaisia yksilöitä. Nekin ovat järjestään vaarattomia, paitsi ehkä kuulolle. Iltaisin taajamissa runsaasti parveilevat motoristin varhaismuodot ovat joskus haitallisia. Ne voivat olla kiusallisen äänekkäitä, mutta eivät yleensä muodosta ongelmia enempää kuin nuoriso yleensäkin.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Suljetuilla alueilla ajamista harrastavat motoristit ovat enemmänkin moottoriurheilijoita kuin varsinaisia motoristeja siinä mielessä kuin motoristi yleensä käsitetään, elämäntapana. Nuoriso, joka mielletään vasta aloittelevaksi motoristityypiksi, ei tunne motorismin kenttää kovin hyvin, eikä ole sitoutunut harrastukseen yhtä voimakkaasti kuin ”oikeat motoristit”.

Nuorten motoristien pukeutumisessakaan ei ole havaintojeni mukaan vielä havaittavissa selkeää linjakkoa.

Motoristin kanssa tapahtuvan kommunikaation erityisluonne on myös huomioitu Kaivolan tekstissä: ”Motoristien käsittely: Motoristien käsittely puhe-etäisyydellä kannattaa aloittaa harrastuksen hyvistä puolista. Pyörän ihailu ja hevosvoimien tai huippunopeuden kysely virittää yleensä motoristin sangen suopeaksi. Vastaukseen kannattaa uskoa, vaikka pieniä epäilyjäkin voi hyvin esittää. Jos sataa tai keli on muuten epäinhimillinen, voi virittää juttua nykyisten varusteiden hyvydestä.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Edellisestä kappaleesta voidaan tulkita, että motoristien ja kansan syvien rivien välinen kommunikaatio vaatii tietynasteista herkkyyttä asettua toisen asemaan. Motoristista tulee toiseuden representaatio, jonka kanssa kommunikointi tapahtuu tiettyjen lainalaisuuksien mukaan. Omassa tutkimuksessani kävi selkeästi ilmi, että edellä Kaivolan mainitsema kommunikaation muoto on hyvin yleinen motoristin ja ei-motoristin kohdatessa. Vaikka motoristit ovat aivan samanlaisia kanssakulkijoita kuin muutkin ihmiset, harrastukseen sitoutuminen on heillä niin voimakasta, että se jäsentää heidän kommunikointinsa luonnetta motoristina liikuttaessa. Toisin sanoen motoristin habituksen aktuaalistuessa hänen kommunikointiaan ulkopuolisia kohtaan ohjaa immanentti oletus itsen ja toisen erilaisuudesta. Toiseus tunnustetaan ja kohdataan motoristin habituksen kautta, ja tällöin kommunikaatiotapahtuma on erilainen kuin tilanteessa, jossa kaksi ei-motoristin habituksen omaavaa yksilöä keskustelelee. Sosiaalinen kenttä on tässä motoristille toinen kuin hänen kanssaan keskustelevalle ei-motoristille, ja valtasuhteet näkyvät kommunikaatiotapahtumassa osapuolten asenteissa.

Kaivolan tekstistä voidaan lukea myös se, että muiden kuin selkeästi motoristeiksi havaittavien ihmisten kanssa kommunikoidessaan motoristi mieltää toisen automaattisesti ei-motoristiksi ja siis toiseuden representaatioksi, mikä mielestäni edellyttää hyvin voimakasta motoristin habituksen haltuunottoa: ”Parasta on tietenkin vedota jonkinlaiseen omaan pyöräharrastukseen, vaikka jo loppuneeseenkin. Kovin paljoa ei ehkä kannata keksiä, sillä motoristit ovat niin hyvin perillä alan asioista, että valheet helposti paljastuvat.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Kaivolan ohjeen mukaan yhteisen kokemuskentän tunnistaminen auttaa kommunikaatiotapahtumaa, mikä on luonnollisesti totta. Tällöin kommunikoivat osapuolet

siis toimivat samalla sosiaalisella kentällä ja tunnistavat helpommin toistensa habitusten suhteelliset asemat kentällä (motoristi ja entinen motoristi). Lisäksi kumpikin osapuoli osaa tulkita toisen sosiaalista pääomaa ja vuorovaikutustilanne on toimiva siinä mielessä, että yhteinen kieli on löydetty ja osapuolet jakavat ainakin osan sosiaalisen kielen konventioista.

Haastatteluissa kysyin motoristeilta, mikä pukeutumisessa voisi olla sellaista, että se herättää ulkopuolisissa reaktioita. Vastaukseksi sain seuraavat kommentit: ”Puvussa jos on koko musta, sitten nuo lisäjutut, jotka ei liity asuun... merkit, metallimerkit, helyt, vaikka vuosilaatat. Ulkopuoliset katsoo kun kilinkalin kulkee. Sitten ne... pääkallot tai muut esimerkiksi kypärissä... liittyynee mustan ja pahan väliseen yhtymäkohtaan. Jos kysytään tuhat mielipidettä ja pannaan tuohon viis erilaisesti pukeutunutta motoristia, joista joku on mustissa... niin ja kysytään, että mikä niistä on pahin, niin kyllä se on se musta ... ja jos on vielä vielä roinalla (viittaa motoristihelyihin) varustettu... ”. (H2); ”(...) yks humalainen teekkari sano, et Sullon hyvä pyörä, mut nuo sun ajovarusteet on ihan paskat. (...) mutta eipä hänelläkään moottoripyörää ollu, niin mitäpä sitä nyt sitte... eipä siinä toinna paljo vaivautua... sitte kypärät tietysti. Minä luulen, että on monia ihmisiä, jotka ei ymmärrä esimerkiks sitä, että ei välttämättä kuule, mitä ihminen sanoo. Jos tulee haastattamaan siihen, ja ei heti pysty vastaamaan ku ei saa selvää siitä, niin ne ajattelee, että onpas se ylypee... ”. (...) ...sehän voi olla tietysti, että jos on vieressä täysin kaupasta ostettu pyörä, siis suoraan, ja kaikki vehkeet on uutta, niin se voi olla, että se on niin täynnä sitä touhua se vasta-alkaja siinä, että se ei niinku nää eikä kuule mitään muuta kun sen oman touhun siinä, että välttämättä sillä ei oo aikaa tai kiinnostusta puhua kenenkään kanssa vaan painaa tuolla kavulla polvi maassa menemään... oonhan minä sen huomannu itekkin, että eihän sitä entisinä aikoina... sillon, kun sitä ensimmäisen moottoripyörän sain, niin sehän pyörä oli käytännössä yötä päivää melkein liikenteessä, ei siinä paljo... välillä oikeen syömäänkään kerinny.” (H4); ”Ainakin niitä liivejähän ne kattoo pitempään ... mut ei ne silleen niitäkään, ne vaan vilkuilee niitä ja seuraa silleen sivusta, jos on liivi, missä lukee enemmänkin... jonkun logoja tai muita.” (H5).

Kaivola lisää, että ”Vaarallisten lajien käsittelyyn ei ole asiantuntijoiden yksimielisesti hyväksymiä ohjeita. Kosketusta kannattaa välttää, mutta pakokauhuun ei ole aihetta” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti). Pakokauhuun ei todellakaan ole aihetta, koska useimpien motoristien mielestä lainsäädännön rikollisiksi määrittelemien moottorikerhojen jäsenet eivät ole motoristeja ollenkaan. Kyselin haastateltaviltani ns. rikollisten motoristien sijoittumisesta suomalaisella motoristikartalla (pohjana kaavio motoristin kulttuurisesta

toimintaympäristöstä, jonka esitin johdannossa) ja sain seuraavia vastauksia: ”Joitakin yksilöitä (pidetään motoristeina), mutta ei niinkun muuten (...) ei niinku motoristikerhona, kerhona kyllä, mutta sanotaanko, et siinä on kuiteskii kun jengit liikkuu autoillakin ja... se toiminta mitä on, niin ei ne... tämän... niitten touhujen tiimoilta, mitä ovat tehneet. Kyllähän ne välillä tuolla pyrkii ja tuo sitä motoristitouhua... kyllä siellä niinku löytyy paljon sitäkin, jotka tosiaan, ne rassaa ja ajelee ja ... mutta eivät ... pitäskö sanoo joiltakin osin valitettavasti sitte oo aina tervetulleita, ei kaikki... kaikkiin kokoontumisajoihin niitä ei päästetä. Tai jos tule joku niin, jos on ne merkit päällä, niin ... se on aika harva niistä, joka lähtee tulemaan ja eikä katota ... siellä ei katota hyvällä, koska ne on niinku mustamaalaamassa ollu tätä ... meitä kaikkia... että niiltä puitteilta, mitä ne sällit harrastaa moottoripyöräilyä, niin se on ihan ok, mutta ... mut ku ei sillä... ite sillä rikollistoiminnalla niin ei oo siihen moottoripyörällä ajoon, heiänkään moottoripyörällä ajoon niin... (...) et, mutta kyllä sitä vähän hankala... kyllä ne niinku aika irrallisia kerhoja on, että eipähän niillä oo tänne SMOTOON tai SML:ään paljo asiata...”. (H2); ”Nää enkelit ja bandiitit on täällä etelässä ikään kuin, niillä saattaa olla täällä joku piste, missä niillä on yhteyksiä täällä kauimpana, tai aivan täällä keskellä, muttei missään tapauksessa näiden... jos kuvitellaan, että nää neljä ois vaikka ihan (oma kerho) ja muita tällasia ihan tavallisia kerhoja. Et niillä joku yksittäinen tuttu saattaa olla, mut ei niinku varsinaista kerhojen välistä yhteyttä ei oo. ... oikeestaan vois laittaa (viittaa kuvioon) vaikka piikkilangan, että ne on ihan erillään muista. Vois kuvitella, että ne ei ois ees motoristeja, moottoripyörä on vaan niille niinku (...) jonkunlainen näyttelyesine tai ... ei oo semmonen välttämätön kulkuväline, vaan jonkunlainen... näyttää, että olen... kuulun johonkin tai jotain muuta tämmöstä. Et kyl ne mieluummin (...) jättää ne ulkopuolelle johonkin sijoittaa (...). Kun mä oon sitä just jollekin sanonu (...), niin jos siinä on kymmenen jäsentä, joista viis on vankilassa, niin mitenkä moottoripyöräilyä voi harrastaa vankilassa... ja kun ne kuulemma värvääkin nykyään jäseniä suoraan vankilasta.” (H3); ”Siis asiahan on näin, että minä oon ymmärtäny tämän motoristiin ja muitten eron sillä, että voihan aivan hyvin olla kaks kaverii, joilla on samanlainet moottoripyörät, hyvällä tuurilla vaikka yhtä aikaa (...) silti toinen voi olla motoristi ja toinen vaan omistaa moottoripyörän, jos se toinan vaan pitää sitä tallissa eikä ajele sillä kun kerran kolmeen vuoteen tai sillälaila, kun halutaan naapurin lapsille näyttää, että on meillä tämmönenkin täällä. Minun mielestä se on se kokonaisuus, mikä siihen vaikuttaa (...) oisko se sitä, että hätäpäissään menet ja ostat Harlikan ja sitte oot niin helevetin motoristia, tai ostat vaikka BMW:n ja oot niin helvetin motoristia (...) minun mielestä niin tämmönen sormia napsauttamalla siirtyminen niinku motoristikastiin, niin ei se onnistu yhdessä eikä kahessa kuukauussa, siihen voi mennä kymmenen vuotta. (...) en

minäkään niinku alkujaan ollu, pitäny ihteeni mitenkään ihme motoristina, ku en oikeestaan piä vielä kukaan minään niin erikoisen esikuvallisena ainakaan...” (H4).

Rikollisiksi luokiteltuja ”motoristeja” ei edes ole maassamme kuin muutamia kymmeniä, kun muita motoristeja on yli kuusikymmentätuhatta (lisäksi tulevat ne, jotka eivät itse omista pyörää). Motoristin kanssa kosketuksiin ”joutuvalla” ei-motoristilla ei siis ole huolen häivää. Ongelma onkin siinä, osaavatko ulkopuoliset erottaa rikollisen ”moottoripyöräjengiläisen” tavallisesta motoristista. Kaivolan tekstistä sain sellaisen käsityksen, että eivät osaa. Sama motiivi toistuu lomakkeista saamissani vastauksissa ja haastatteluisissa poikkeuksetta; motoristi ei itsekään osaa pukeutumisen perusteella erottaa kuka on rikolliseen kerhoon kuuluva ja kuka ei. Miten siis ulkopuoliset osaisivat?

Kaivola jatkaa: ”Motoristi liikenteessä: Liikenteessä motoristiin pitää suhtautua varovasti ja ystävällisesti. Hän on sateen ja tuulen armoilla, ja kaatuessaan helposti loukkaa itsensä. Mitätönkin auton tönäisy voi aiheuttaa motoristille suurta vahinkoa, pitää hänet pitkään poissa liikenteestä ja vähentää siten bongausmahdollisuuksia. Motoristi on tien päällä nauttiakseen ajamisesta ja/tai näyttäytymisestä. Näyttäytymismielessä kulkevat erottaa yleensä rauhallisesta vauhdista. Ihailevat katseet ja jopa sormella osoittelu saavat nämä ikionnellisiksi, vaikka ulkopuoliselle sitä ei ehkä näytetä.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Motorismiin kuuluu tietty näyttämisen halu, sitä on turha kieltää. Harrastus on ensinnäkin kallis ja vaatii melkoisia uhrauksia. Taloudelliset uhraukset ovat vain pieni osa motorismia, eikä uskoakseni monikaan motoristi ajele näyttääkseen, että rahaa riittää. Harrastuksen luonteeseen kuuluu, että pyörän laittaminen, kustomointi ja oman näköiseksi muuttaminen kasvattavat alakulttuurin kentällä sosiaalista pääomaa ja vahvistavat habitusten sosiaalisia asemia kentällä. Totta kai silloin halutaan myös näyttää kuinka paljon aikaa ja vaivaa oman ajokin laittoon on panostettu. Puhtaasti taloudellisen pääoman näyttäminen ei ole motoristien keskuudessa kovinkaan arvostettua, sen huomaa eritoten muiden motoristien suhtautumisesta kalliilla, uusilla ja viimeisen päälle mukavilla moottoripyörillä ajaviin kanssamotoristeihin. Erityisesti Honda GoldWing ja saman tyyppiset matkamoottoripyörät, kuten Kawasaki Voyager ja Yamaha Venturer ovat saaneet osakseen halveksuntaa kanssamotoristien taholta. Nimenomaan Honda GoldWing, joka on täyskatettu ja kaikilla mahdollisilla lisävarusteilla varustettu matka-ajoneuvo, on saanut lukuisia yleiseen motoristikielenkäyttöön vakiintuneita

piikkanimiä, kuten ”bussi”, ”homosohva”, ”himmeli (tarkoittaa myös ylimääräistä koristetta)”, ”kelohonkamökki”, ”kultapossu”, ”mukavuuslippulaiva”, ”sohva”, ”joulukuusi” (liite 8.).

Motoristikulttuurissa arvostetaan itse kustomoituja moottoripyöriä, ja vaikka GoldWingiinkin voi lisäillä jos jonkinlaisia lisävarusteita, ns. ”himmeleitä”, eivät ne juuri lisää ajoneuvon arvostusta perinteisempiä arvoja kannattavien motoristien keskuudessa. Ajoneuvo on itsessään jo tehtaalta tullessaan todella pramea, kultamaalia ja kromipäällysteitä ei ole säästely, ja lisävarusteet tekevät ajamisesta ehkä monien mielestä liiankin helppoa, jopa automaista. GoldWingin tyyppisten luksusmatkamoottoripyörien raskaampi kustomointi (omin käsin) ei ole mahdollista eikä edes järkevää, kun taas ”tosimotorismi” usein vaatii uhrautumista tyyliin ”kuka on sanonut, että moottoripyöräilyn pitäisi olla helppo harrastus”. Taloudellisen pääoman näyttäminen ei siis ole kovin arvostettu näyttämisen muoto motoristipiireissä kokonaisuuden kannalta katsoen.

Kaivola jatkaa: ”Ajamisesta nauttivat saattavat varsinkin taajamien ulkopuolella liikkua ällistytävillä nopeuksilla. Nyrkkisääntönä voi pitää: mitä kyykempi, sitä nopeampi. Ylinopeudet ja onnettomuudet koskevat eniten motoristia itseään, joten ylenpalttisen vauhdin pitäjät kannattaa jättää poliisin hoidettaviksi.” (Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti). Motoristien keskuudessa arvostetaan toki vauhdin hurmaa, se kuuluu luonnollisena osana harrastuksen luonteeseen. Sitä paitsi kokemukseni mukaan moottoripyörällä vauhti kasvaa huomaamatta, ja moottoripyörällä on helppo ajaa ylinopeutta, tehoa kun on yleensä aina sen verran enemmän kuin nopeusrajoitukset sallivat...

Motoristien keskuudessa kuitenkin arvostetaan myös aitoutta. Löysin internetistä erinomaisen ulkomaisen lähdedokumentin, jossa kerrotaan huumorin keinoin miten motoristin ei pidä yrittää näyttää ”coolilta”: ”You don` t really know how to ride one of those cool Ninja CBYZGSRGFZX 1500 RRRSPSSXR-71 Limited Edition crotch rockets, but you wanna look cool anyway? Well, here is a web site dedicated to folks like you!” (“Bikes are k00l!”. The Unofficial Squid Web Page WWW-sivu 11.11.1999). Dokumentissa määritellään käsite ”squid” (kalmari), ”viileeksi motoristiksi”, joka itse asiassa on ns. wanna-be-motoristi. Wanna-be-motoristi puolestaan ei tunne motorismin koodeja eikä ansaitse motoristipiireissä juurikaan arvostusta.

Kalmariksi tullaan erinäisten toimenpiteiden avulla. Ensinnäkin ajokorttiin liimataan elintenluovutustestamentti ja jatketaan seuraavien ohjeiden mukaan: Vaatetuksiksi valitaan

hihaton T-paita, mielellään "NO FEAR"-logolla varustettu, tai jätetään paita kokonaan pois. Ajohousuiksi valitaan surffaajan shortsit, että jalka näkyy. Ajokengiksi kalmari valitsee ehdottomasti rantasandaalit ja lisää vielä kokonaisuuteen aurinkolasit. Kypärä on kalmarille vain rasite, ja jos ajetaan kypäräpakkoalueella, valitsee kalmari "viileimmän" näköisen kypärän, koska ulkonäkö on hänelle tärkeintä. Kalmarin ajokki on, jos mahdollista, mikä tahansa pyörä, jossa lukee Ninja® (Kawasakin kilpapyöräreplika katukäyttöön). Ninja-tarra voidaan myös liimata jälkikäteen pyörään kuin pyörään, edellyttäen, että ajokki on ns. sporttipyörä (kalmarin ainoa oikea pyörätyyppi). Jos aitoa Ninjaa ei saa hankittua, toissijainen valinta on mikä tahansa sporttipyörä, jonka tyyppimerkinnässä on paljon konsonantteja sekä pakollinen R-kirjain GSXR, CBR, tai FZR (Suzuki, Honda, Yamaha). Pyörän tulee myös olla huomiota herättävän värinen, värien pitää suorastaan huutaa: "Olen cool!". On myös hyvä, jos pyörän värit eivät soinnu yhteen. Pyörän moottorin tulee olla kuutiotilavuudeltaan luonnollisesti mahdollisimman suuri, koska loppujen lopuksi koneen koko on miehisyyden mitta. Pyörän ulkonäköä kalmari kohentaa NO FEAR-tekstillä varustetuin tarroin ja kiillottaa ja päällystää mauttomasti kaikki mahdolliset kohdat pyörästään. Lisäksi ajokkiin voidaan lisäillä turhia neonvaloja katteisiin. Katteisiin kiinnitetään myös kulutusosia valmistavien yritysten tarroja, vaikkei pyörässä niiden valmistamia osia olisikaan. Jopa auton osien valmistajien tarrat käyvät ajokin ulkonäön kohennukseen. Pakoputkien tulee olla suunnitellut kilpailukäyttöön, ja niistä tulee lähteä ainakin 135:n desibelin ääni. Kaasutin tulee myös virittää niin, että moottorille joutuu antamaan kierroksia ainakin 12 000:n asti, ennen kuin ajokki liikaa. Mitä enemmän joudutaan revittämään, sitä "viilempi" kalmari on. Sivulla annetaan myös ohjeita kuminpoltosta ja keulimisesta vaikutuksen tekemiseksi "pimuihin". ("Bikes are k00l!". The Unofficial Squid Web Page WWW-sivu 11.11.1999).

Negaation kautta toteutettu määritelmä aidosta motoristista kertoo paljon motoristien asenteesta harrastukseensa. Ns. wanna-be-motoristi ei ole aito motoristi. Aito motoristi, joka ansaitsee toisten motoristien kunnioituksen, osaa ensinnäkin pukeutua oikein, suhtautuu pyöräänsä asian vaatimalla vakavuudella ja osaa käyttäytyä motoristille ominaisella tavalla. Näennäinen kuoleman halveksunta ja asiattomissa ajovarusteissa ajaminen tulkitaan teeskentelyksi. Ajovarusteet tosimotoristi osaa valita funktionaalisuuden, ei ulkonäön mukaan. Samoin tosimotoristin moottoripyörä on hänelle tärkeä osa kokonaisuutta, kun "kalmarille" on aivan sama, millaisella pyörällä ajetaan, kunhan ajokki on "viileen" näköinen ja trendikäs sportti. Tosimotoristi ei myöskään koristele pyöräänsä asiaankuulumattomilla tarroilla tai turhilla "himmeleillä", vaan suhtautuu siihen suhteellisen vakavasti.

Tosimotoristin pyörän värit ovat harmoniassa keskenään ja moottorin tilavuus sopiva kuljettajan makuun, kun ”kalmari” valitsee aina mahdollisimman räikeän värisen ja kuutiotilavuudeltaan suuren pyörän. Tosimotoristi ei tarvitse kuutiotilavuutta itsetuntoaan pönkittämään, eikä myöskään kovaäänisiä pakoputkia huomiota herättämään. Käytännön seikat säätelevät myös pyörän oikeaoppista virittämistä, toimivuus on luonnollisesti tosimotoristille tärkeää. Samoin käyttäytyminen yleisillä paikoilla asiallisesti ja muita ärsyttämättä. Loppujen lopuksi tosimotoristin tuntee siitä, ettei hänen tarvitse yrittää tehdä vaikutusta keneenkään, vaikka joskus ajaakin kovaa. Tosimotoristi ajaa kovaa, koska se on mukavaa.

Viimeinen motoristityyppi, jonka Kaivola mainitsee, ovat moottoriurheilijat: ”Todella omituisista paikoista voi löytää enska-, krossi- tai triallajeja. Metsästä löytyvien motoristien suhteen kannattaa muistaa, että hekin rakastavat luontoa, tosin omalla miehisellä ja välineellisellä tavallaan. He myös uusiokäyttävät metsäautoteitä, kivilouhoksia ja sorakuoppia, jotka muuten olisivat kertakäyttöisiä.”(Kaivola & Majamäki 1999, elektroninen dokumentti).

Toinen motoristin ylläpitämältä verkkosivulta löytyvä artikkeli keskittyy samaan asiaan, motoristien tyyliin. Jaottelu eroaa hieman edellisestä, mutta pääpiirteet ovat samat:

”Tyyli ja tyylikkyys: Aikojen alussa, eli noin kaksikymmentä vuotta sitten ei suuremmin ollut eroja motoristeissa. Kaikki olivat samaa parialuokkaa, eikä tyylieroja ollut syntynyt. Kaikki olivat yhtä tyylikkäitä tai tyyliittömiä. Vaan kuinkas on nyt. On sen kuuttatoista alalajia motoristeja ja vielä piikkikuskit lisäksi. Seuraavassa esitellään hivenen näitä lajeja, tunnistakoon jokainen itse itsensä.

Kyykkypyöräilijä, katujen nopein eläin, ajaa yleensä viimeistä mallia olevalla CBRGPZGSXFZRR:llä. Pukeutuu papukaijan kirjavasti, käyttää aina kokokypärää (mieluiten jonkun kisakuskin mukaan nimettyä replikaa), usein polvissa teflontyyny ja jalassa Preportsaappaat. Jutut on opittu viimeisessä Bikessa olleista kisakuskiensa haastatteluista. Eksyy harvoin kauas kaupungeista. Enduro-ukko ajaa (varsinkin nykyisin) ISOLLA nelitahtiendurolla joka on pirun raskas käsitellä mutta joka jytisee miehekkäästi. Pukeutuu mitä ihmeellisimpiin corduragoretexhiporanylonasuihin, crossikypärään ja 24 kg painaviin crossisaappaisiin. On myönnettävä, että varsinkin suomalaiset enduroukot osaavat myös ajaa päinvastoin kuin monet keskieuropalaiset virkaveljensä, joille soratie on kauhistus,

metsästä nyt puhumattakaan. Enduro-ukolla on myös usein kuraiset kampeet, ja jutuissa liikutaan sellaisessa suossa josta muut eivät menisi ylitse edes helikopterilla. Biker taas ajaa Harrikalla tai vanhalla brittipyörällä, ja wannabebikerille kelpaa japsikopterikin. Pukeutuminen on kaikilla sama, mustat nahkat, ja vain rohkeimmat käyttävät tummanruskeita nahkoja. Päässä keikkuu mattamusta jettikypärä, joka muistuttaa mummon vanhaa kiisselikulhoa, ja jaloista löytyy yleensä aidot Tony Mora bootsit tai Pekka Lahden tekemät spesiaalit. Jutut kopterista tai Easyriderista. Yksi asia ihmetyttää: mitä rumempi Biker, sitä nätimpi tyyppi kyydissä. Mutta maailma on täynnä ihmeellisiä asioita, ja ehkäpä tässä syy kopterikannan räjähdysmäiseen kasvuun viime vuosina. Matkamotoristi on otus, joka liikkuu pitkin ja poikin maailmaa joko BMW:llä tai Hondan matkasohvalla. Kuuluu usein Touring Inlandiaan, ja puheet alkavat usein sanoilla: `Muistatko vuoden xx FIM rallin, siellä oli tosi hyvä meininki, ainakin 60 suomalaista, ei tarvinnut paljon jutella ulkomaanpellejen kanssa.`. Pukeutuu joko nahkapukuun tai sitten uusimpaan Rukan goretexiin ja jalassa ovat 24 kiloa painavat crossisaappaat, jotka ovat turvalliset ja pirun epämukavat 300C lämpötilassa. Päästä löytyy 105%:n varmuudella BMW systeemikypärä, joka on näppärä silloin kun haluaa näyttää naurettavalta. (Arvatkaapa muuten, onko tämän kirjoittaja ostanut uuden kypärän...).

Itäpyöräilijät ovat ryhmä, joka nauttii kaksitahtiöljyn lemusta ja Jawanpärpätyksestä yli kaiken. Ajaa yleensä MZ tai Jawa merkkisellä öljyruiskulla sinisen savun saattelemana. Pukeutuu vanhaan öljyiseen barbour-pukuun, joka on ollut viimeksi kaupan hyllyssä 15 vuotta sitten ja pesukoneessa (missä ihmeen pesukoneessa kysyn vaan) 15 vuotta sitten ja jonka 2T-öljy on kyllästännyt vesi- ja ilmatiiviiksi. Päässä voi olla jetti tai kokokypärä, tärkeintä on se, että kypärä on vanha, ainakin yhtä vanha kuin barbourit. Jalasta löytyvät isoisän perintö jatsarit tai kumiteräsaappaat. Juttujen aiheista ei ota selvää, jos ei ole valantehnyt itäpyörätutkija tai alan harrastaja. Jotkut itäpyöräilijät perustavat moottoripyöräliikkeen vanhoilla päivillään ja yrittävät houkutellessa muitakin viattomia motoristeja ajamaan itäpyörillä. Mitä taas piikkikuskeihin tulee, niin ainakin allekirjoittanut kauhistuu suuresti nähdessään aloittelevan piikkikuskin ajavan salihousut jalassa, Manahein Mighty Fucks takki päällä, mattamusta kypärä päässä (higna tietysti auki), jalassa talvilenkkarit nauhat auki jo koko koreuden kruunaa pyörän tangosta roikkuva putkikassi. Opettakaa hyvät ihmiset miten lastenne pitää pukeutua moottoripyörällä ajaessaan.” (Tyyli ja tyylikkyys 1999, elektroninen dokumentti).

Ajoasun eri osien symboliikka: Asukokonaisuuden osat typologisoituna ja kommutaatiotesti

Tarkastelen seuraavaksi ajoasun eri osien suhteellisia symboliarvoja. Tarkastelen niitä elementtejä, jotka motoristin pukeutumisessa ovat välittömästi havaittavissa, eli kaikkein näkyvimpiä pukeutumisen elementtejä. Näitä ovat mahdollinen liivi, ajotakki, kypärä, käsineet, housut ja ajokengät. Rakennan tutkimuksen kuluessa typologian merkityksellisistä ajopuvun osista ja analysoin osia suhteessa ajoasuun kokonaisuutena. Tarkoitukseni on hyödyntää lingvistiikasta tuttua metodia, ns. kommutaatiotestiä, jonka avulla saadaan erotettua kohteen pienimmät merkitykselliset osat analyysiä varten. Näiden osien avulla on mahdollista luoda typologia syntagmaattisista yksiköistä. Syntagmaattiset yksiköt ovat **kentän puheesta** tuotettuja (ideaali)tyyppejä aineistosta löytyvistä pienimpien merkityksellisten osasten merkityksellisistä kokonaisuuksista.

Barthesin mukaan ”Kommutaatiotesti muodostuu siten, että ensin aineistoon tuotetaan keinotekoisesti muutos ilmiön tasolla (merkitsijät) ja tarkkaillaan, tuottaako tämä muutos korrelatiivisen modifikaation sisällön (merkittävät) tasolle. Ideana on luoda keinotekoinen homologia johonkin kohtaan loputonta tekstiä (aineistossa esiintyvät typologiset variaatiot), jotta nähdään, vaikuttaako merkitsijän korvaaminen toisella myös merkittävän korvautumiseen toisella merkittävällä. Jos kahden merkitsijän kommutaatio tuottaa kahden merkittävän kommutaation, on saatu ote syntagmaattisesta yksiköstä ja ensimmäinen merkki on saatu uutettua massasta.” (Barthes, 1981).

Merkitsijöinä tässä testissä ovat motoristin ajoasun ilmiön eri osat, joiden kommutaatiota seuraavassa pyrin hahmottamaan. Eli yksinkertaistaen: Jos esimerkiksi ajoasuun kuuluva kypärä on mattamusta avomalli (merkitsijöinä kypärän malli ja väri, ilmiön tasolla) ja tiedetään miten se viestii kantajansa suuntautumisesta tietynlaiseen motoristitraditioon (merkittävä, sisällön taso), luodaan keinotekoinen muutos vaihtamalla em. kypärän tilalle laimean värinen integraalikyypärä ja tarkkaillaan, vaikuttaako merkitsijän muutos merkittävään niin, että kypärän ilmiö viestii suuntautumisesta toisenlaiseen pukeutumistraditioon. Näin saadaan selville **Merkkejä**, esimerkiksi avomallin muuttaminen integraalimalliksi voi uuttaa esiin merkin kypärän muodosta, värin muutos taas merkin väristä merkitsijänä. Muutoksen täytyy kuitenkin tapahtua tällöin myös merkittävän muutoksena, jotta merkki ylipäättään aktualistuu. Toisin sanoen kun muutetaan merkitsijää ja samalla myös merkittävä muuttuu, tuloksena on merkki. Vastaavasti voidaan testata kerhotunnusten kommutaatiota: Jos tietyn

kerhon tunnus korvataan toisen kerhon tunnukseksi, muuttuuko merkitsijän muuttuessa myös merkittävä? Arvatenkin muuttuu. Jos taas kerhotunnus korvataan erilaisella (esimerkiksi eri värillä) saman kerhon tunnukseksi, kommutaatiota ei ehkä tapahdu. Tällöin väri ei toimi merkinä. Seuraavassa puran aineistoni avulla motoristin asun osiin jotta saan luotua kommutaatioanalyysiä varten typologian ajoasun yleisimmistä merkitsijöistä.

Motoristin liivit

Ulkomailta hankitut pinssit ja kangasmerkit kiinnitetään yleensä erillisiin ajotakin päällä käytettäviin sinisiin farkkuliiveihin (liite 5.), joskus mustiin nahkaliiveihin. Liivit ja niihin kiinnitettävät symbolit on nähtävä yhtenäisinä kokonaisuuksina, funktionaalis-esteettisinä osiensa summina. Osa motoristeista käyttää farkkuliivejä ajoasun päällä muuallakin kuin kokoontumisajoissa, osa taas ainoastaan kokoontumisissa. Liivien materiaali on tärkeä, ajotakin päällä käytettävän liivin kankaan pitää useimmiten olla nimenomaan farmarikangasta ja värin yleensä sininen, tosin mustaa nahkaliiviäkin käytetään jonkin verran ajoasun päällä, useammin kuitenkin esimerkiksi t-paidan kanssa ilman ajotakkia. Yleensä musta nahkaliivi kuuluu ajoasun päällä käytettynä erityisesti Biker-kulttuuriin, jota on esteettiseltä kannalta tutkinut esimerkiksi Nina Tuittu Taideteollisesta korkeakoulusta (Tuittu, 1996) ja sosiologiselta kannalta pro gradu-tutkielmassaan Juhani Niemelä Tampereen Yliopistosta (Niemelä, 1993). Rivimotoristin liivi on yleensä farmarikangasta ja väriltään sininen.

Monille naismotoristeille farmarikankainen ajotakin päällä käytettävä liivi on ainoastaan ”Ralliliivi (joka on) ’hyvä rakentelupohja’ ” ja johon kuuluu esimerkiksi ”Kerhomerkkejä, kokoontumisajolaattoja, oman kerhon merkit, pinssejä, rintamerkkejä.” (KL3) tai ”matkakohteiden pinssit” (KL4). Eräs vastaaja kuvaili liiviään sanoilla ”farkkuliivi, joka sisältää paljon tarinaa” (KL7). Vähänkin motorismin kenttää tunteva tietää, että kyseisellä sosiaalisella kentällä arvokasta pääomaa on moottoripyörällä kaukaisiin ja eksoottisiin paikkoihin matkustaminen aikaa, rahaa ja itseä säästämättä. Tällöin se, että liivi on täynnä todisteita vierailuista maista, nostaa luonnollisesti motoristin arvoa ”tosimotoristina” muiden silmissä. Ralliliivistä on kuvia liitteessä 5, kerhotunnuksia olen koonnut esimerkinomaisesti liitteeseen 4.

Miespuolisten motoristien lomakevastauksissa yleisempi liivityyppi on ajoasun alla tai ajoasun osien kanssa (KL13) käytettävä musta nahkaliivi, jossa on yleensä vähemmän koristelua kuin ajotakin päällä käytettävässä farkkuliivissä. Nahkaliivin ainoa koriste saattaa

olla oman moottorikerhon logo tai lippu selässä ja liiviä käytetään kokoontumisajoissa, kerhotilaisuuksissa, pub-illoissa ja joskus tanssiravintolassa (KL11). Lisäksi nahkaliivissä saattaa olla oman kerhon pinssi (KL13). Nahkaliivien käyttöympäristö on erilainen kuin farkkuliivien. Kun farkkuliivejä runsain koristelee käytetään moottorikerhojen keskinäisissä riennöissä, nahkaliiviä käytetään enemmänkin omissa kerhotiloissa ja moottorikerhojen sisäisissä tapahtumissa. Tällöin niiden runsaalla koristelulla ei ole kerhon sisäisellä sosiaalisella kentällä juurikaan käyttöarvoa, koska kaikki tuntevat toistensa ”saavutukset” muutenkin.

Havainnointieni mukaan sekä farmari- että nahkaliivi ovat melkein yhtä yleisiä mies- ja naismotoristien keskuudessa. Usein motoristeilla on sekä farkku- että nahkaliivi, koska niiden käyttöympäristö ja funktio ovat erilaisia. Se, että vastauksissa näkyy enemmän farkkuliiviä kuin nahkaliiviä käyttäviä naisia, johtuu naispuolisten vastaajien suuremmasta määrästä. Vastauksista kuitenkin ilmenee sama tendenssi kuin ylipäätään ajoasun käytössä; naiset käyttävät liiviä koristeineen yleensä vain motorismiin liittyvissä tapahtumissa, kun taas miehet sitoutuvat harrastukseensa tiukemmin ja käyttävät liivejä myös muualla. Miesten asenne motorismia kohtaan lähenee usein enemmän elämäntavan käsitettä kuin harrastusta.

Liiveillä on myös esteettistä arvoa, ainakin naismotoristien vastauksista päätellen: ”Pinssejä (käytän) liivissä aina, liivi on sisätilojen edustusvaate” (KL4). Edellisessä sitaatissa kiteytyy nahkaliivin esteettinen funktio, samalla tavalla voidaan tulkita farkkuliivi ulkotilojen edustusvaatteeksi. Täytyy kuitenkin pitää mielessä, ettei motorismin kenttä ole tässä suhteessa kovin homogeeninen. Vaikka liivejä käytetään yleisesti, ajoasun päällä käytettävät liivit ovat useimmiten vain traditionaalisesti pukeutuvien motoristien varusteita. Ajoasun päällä käytettäviin liiveihin pukeutuvista vastaajista vain yksi pukeutuu ajaessaan muuhun kuin nahkapukuun (KL11). Ajoasun alla tai ilman ajoasua käytettävien liivien kohdalla tendenssi on sama; yleensä nahkaliiviä käyttävät muutenkin nahkaan pukeutuvat motoristit. Vastausten perusteella voisi vetää johtopäätöksen, että liivejä käyttävät yleensä vain traditionaalisesti pukeutuvat motoristit, mutta asia ei ole aivan näin yksinkertainen. Kentällä suorittamieni havaintojen perusteella liivejä käyttävät myös goretexiin ja muihin materiaaleihin pukeutuvat motoristit, mutta eivät ajoasunsa kanssa. Jos taas liivien käyttökonteksti on kokoontumisajotilaisuus ja funktio tunnistaminen tai kentällä tunnustetun sosiaalisen pääoman hankkiminen (tai ylläpito), sekä farkku- että nahkaliivejä käytetään yleisesti riippumatta siitä, millaiseen ajoasuun muuten pukeudutaan. Tällöin ei-nahkaan pukeutuvat motoristit käyttävät liivejä ilman ajotakkia, esimerkiksi T-paidan tai flanellipaidan päällä.

Kun taas liivin käyttökonteksti on kerhotiloissa, ei ajotakkia luonnollisestikaan tarvita. Tällöin nahkaliivi on yleisin liivityyppi, koska sisätiloissa tapahtuva toiminta on nahkaliivin luonnollinen käyttöympäristö. Liivityypin käyttö liittyy siis melko tiukasti funktionaalisesti toimintaympäristöön ja esteettisesti muuhun pukeutumiseen.

Liivien käytössä tradition vaikutus on motoristikulttuurissa voimakas, koska liivillä on asusteena voimakas symbolinen merkitys. Liivien käytön symbolinen merkitys ei ole tietenkään kaikille yhtä suuri. Vaikka tutkimukseni ei sinänsä käsittelekään ns. rikollisia moottorikerhoja, ei Helvetin Enkelten alulle saattamaa traditiota voi tässä sivuuttaa. Jokainen motoristi tietää miten tärkeitä Enkelten liivit ovat kyseiselle ryhmälle. Traditio on historiallisesti tunnustettu tosiasia ja liiveillä on kerholle voimakas symbolinen merkitys. Symbolinen merkitys ilmenee esimerkiksi jo motoristien kielenkäyttöön vakiintuneissa ilmaisuissa ”saada kantaa liivejä (tai värejä)”, ”tunnustaa väriä”, ”joutua riisumaan liivit” ja niin edelleen. Helvetin Enkelten liiveistä voi myös lukea, millaiseen kerhoon liivien kantaja lukeutuu (hangaround, prospect, täysjäsen) ja mikä on kerhon kotipaikkakunta. Havaintojeni mukaan lainsäädännön rikollisiksi määrittelemien kerhojen jäsenten pukeutumisessa on eräs yhteinen ominaispiirre, joka on tunnusomaista nimenomaan näille kerhoille. Kaikkien kolmen kerhon jäsenten ajoasun päällä käytettävien liivien materiaali on useimmiten musta nahka, kun se tavallisilla motoristeilla on yleensä sininen farmarikangas. Motoristin kerholiivi tunnuksineen on myös valtakulttuurin silmissä voimakkaan symbolisesti latautunut asuste. Vuoden 2001 moottoripyörämessuilla Helsingissä kerholiivien ja muiden kerhotunnusten käyttö kiellettiin Bajahill mc:n kotisivulla olleen artikkelin mukaan kokonaan: ”Messuilla koki moni motoristi kummallisen tilanteen, kun Securitaksen vartijat tulivat vaatimaan kerhomerkkien, -takkien ja -liivien riisumista. Vartijat selittivät syyksi poliisin määräyksen ja vastaan hangoittelevia uhattiin poliisilla ja jopa putkalla. Valitettavan monet taipuivat paineen alla ja riisuivat kiltisti mitä pyydettiin. Mikä sitten on kielletty pukeutumistyyli moottoripyörämessuilla, ovatko esimerkiksi kirjaimet ”C” ja ”M” joissain tietyssä järjestyksessä kiellettyjä ja mitkä logot ovat mustalla listalla? Miksi muutamien tunnettujen ja rikollisiksi määriteltyjen kerhojen liivejä ja merkkejä ei edes yritetty poistaa samalla, kun rivimotoristit joutuivat strippaamaan messujen käytävillä? Onko vuoden 2002 mp-messuilla puku- ja kravattipakko?” (”Kerhotunnukset kiellettiin mp-messuilla”. Mp- uutiset – Helmikuu 2001, WWW-sivu 11.7.2001).

Yleisimmät koristeet, joita liiveihin kiinnitetään ovat siis ulkomaiden matkakohteista hankitut pinssit tai kangasmerkit, sekä eri kerhojen omat ja muiden kerhojen (yleensä ulkomaisten) merkit. Jos liiviä ei käytetä, merkit ja tunnukset kiinnitetään yleensä ajotakkiin.

Kommutaatio

Tässä vaiheessa on selvää, että liivit voidaan materiaalien perusteella jakaa farmarikankaisiin ja nahkaisiin liiveihin. Värien perusteella liivit voidaan edelleen jakaa sinisiin ja mustiin. Jos oletetaan, että materiaalin merkitsijä nahka vaihdetaan kommutaatiotestiä varten farmarikankaiseen, muuttuu merkitsijän muuttuessa myös merkittävä: Farmarikankainen liivi on päällysvaate, yleensä ns. ralliliivi, jonka käyttöympäristö on motoristitapaamisissa. Nahkaliivi puolestaan on ajotakin alla käytettävä varuste, yleensä kuitenkin esimerkiksi t-paidan kanssa sisätiloissa käytettävä liivityyppi. Näin liivin materiaali toimii merkinä.

Toisaalta merkinä voi toimia myös liivin väri. Jos sininen muutetaan mustaksi, kommutaatiota ei kuitenkaan tapahdu. Esimerkiksi sinisen farkkuliivin muuttaminen mustaksi ei tuo esiin merkityksen muutosta, ei myöskään mustan nahkaliivin muuttaminen siniseksi. Sinistä tai muun väristä nahkaliiviä nimittäin ei motoristeilla esiinny, ainoa nahkaliivin väri on musta (tai ruskea, jota ei ainakaan aineistossani esiinny). Tällöin täytyy viedä Barthesin kommutaatiotesti uudelle tasolle ja antaa liiville kaksi substanssia: materiaali ja väri, sekä analysoida niitä yhdessä. Tällöin liivin kaksoissubstanssi toimii merkitsijänä, jonka kommutaatiota voidaan testata. Edellä saimme selville, että musta nahkaliivi ja sininen farmarikankainen liivi ovat esteettisiä kokonaisuuksia, joiden käyttökonteksti vaihtelee. Toisin sanoen sinisen farmariliivin vaihtaminen mustaksi nahkaliiviksi tuo esiin muutoksen myös merkittävässä. Merkkejä taas tällaisesta kaksoissubstanssin omaavasta liivistä saadaan uutettua useampia.

Näille merkeille on annettava myöskin substansseja, joilla ne erotetaan toisistaan.

Näkemykseni mukaan massasta on nyt uutettu kolme merkin substanssia, jotka pohjautuvat edellä mainittuun merkitsijän kaksoissubstanssiin ja tuottavat kommutaatiotestissä muutoksen merkittävän tasolla merkitsijää muutettaessa. Nämä merkkien substanssit ovat 1) Esteettinen, 2) Funktionaalinen ja 3) Kommunikatiivinen substanssi. Esteettinen merkin substanssi näkyy esimerkiksi ilmaisussa ”... (nahka)liivi on sisätilojen edustusvaate” (KL4). Funktionaalinen merkin substanssi näkyy mm. ilmaisussa ”(farmarikankainen) ralliliivi (on) hyvä

rakentelupohja” (johon kuuluu esimerkiksi) kerhomerkkejä, kokoontumisajolaattoja, oman kerhon merkit, pinssejä, rintamerkkejä.” (KL3) tai ”matkakohteiden pinssit” (KL4).

Merkin funktionaalinen substanssi on ainakin liivin tapauksessa päällekkäinen merkin kommunikatiivisen substanssin kanssa: ”farkkuliivi, joka sisältää paljon tarinaa” (KL7). Sininen farkkuliivi on siis ralliliivi (funktionaalinen substanssi), rakentelupohja (esteettinen substanssi) ja sisältää paljon tarinaa (kommunikatiivinen substanssi). Musta nahkaliivi taas on sisätilojen (funktionaalinen substanssi) edustusvaate (esteettinen substanssi), usein liivissä on vain oman kerhon tunnus (kommunikatiivinen substanssi) ja muutama muu koriste, esimerkiksi pinssejä. Merkkien substanssit ovat molempien liivityyppien kohdalla päällekkäisiä, koska liiveihin liittyy kiinteästi erilaisia muita elementtejä: Kerhotunnuksia ja pinssejä sekä mm. kokoontumisajolaattoja, jotka tuottavat liiville merkityksen muutoksia. Tässä vaiheessa liivit voidaan operationaalisesti redusoida kahteen tyyppiin, jotka ovat sininen farkkuliivi ja musta nahkaliivi. Kummastakin on saatu uutettua merkit, joten ne kelpaavat typologiaan syntagmaattisina yksiköinä. Syntagmaattinen yksikkö on siis merkkien muodostama liivin ilmiö, joka muodostuu merkeistä substansseja omaavina entiteettinä. Toisin sanoen syntagmaattinen yksikkö on kommutaatiotestin tuottama typologinen johdannainen merkeistä, jotka sisältävät esteettisen, funktionaalisen ja kommunikatiivisen substanssin.

Lisävarusteet, Symbolit, tunnukset ja ”helyt”

Kokoontumisajojen perus- ja vuosilaatat ajoasujen rinnoissa toteuttavat sosiaalisen pääoman (funktionaalisuuden) ja esteettisyyden periaatteita. Peruslaatta on takkiin tai liiviin kiinnitettävä metallinen tunnus, jollainen kaikilla suuremmilla kokoontumisajoilla on. Peruslaatat ovat erilaisia eri kerhojen järjestämässä ajoissa. Motoristit ostavat peruslaatan kokoontumisajoista ja kiinnittävät laatan alle yleensä renkailla ketjuun vuosilaatan jokaista kyseisessä ajossa käyntivuottaan kohti. Kokoontumisajoissa myydään joka vuosi peruslaattaa ja jäljelle jääneitä aiempien vuosien vuosilaattoja myöhäisiä motoristeja varten. Usein motoristi tulee kokoontumisajoon myös seuraavana vuonna ja ostaa taas uuden vuosilaatan. Näin peruslaatan alle kertyy joskus melkoinen ketju vuosilaattoja kilisemään. Tämä tietenkin herättää motoristien keskuudessa kunnioitusta, koska vuosilaattojen määrästä voidaan päätellä, ettei niiden kantaja ole mikään aloitteleva motoristi. Vuosilaattojen funktiosta motoristeilla oli selkeät mielipiteet: ” Joillekin ralleissa käynti on meriitti, kyllä sitä on nuotiokeskusteluja käyty, että kuka on tosimotoristi.” (H1); ” Sitä halutaan näyttää, että missä

tapahtumissa on oltu osallisina, osottaa pitkäaikasta harrastuneisuutta. Jotkut käyttää vain juhlatapahtumissa, esimerkiks Kontio-rallissa oli useita kymmeniä laattoja joillakin.” (H2); Vuosilaatat eivät sinällään ole kuitenkaan mikään tosimotoristin merkki ” (...) joillakin pitkät rimpsut... on joitakin, jotka kiertää vain Kontio-rallia, se ei kerro sitten yhtään mitään...joillakin makeilun... kehuskelun elkeet. Monella se on kuitenkin vai, että on ollu kiva käydä. se on niinkun että jos on jokaisessa käynyt... tai sitte vähätellään, että no joo, silloin YKS on jäänyt välistä tai joku tämmönen näin, että... se, että on käynyt hirveän monessa (kokoontumisajossa) ja jos se on vielä tuolla joku Elefant-Treffin, silloin tietään, että on käynyt vaikeissa olosuhteissa, niitä merkkejä on ruvennu näkymään. Lähet helmikuussa tuonne vetämään Saksassa, niin tai sitten Norjaan johonkin. Ja on Suomessakin talvirallit, mutta niissä ei taettu merkkiä tehdä, ne on vähän karumpia ja ei oo Pystymetässä ei oo merkkiä nii, vaikka minäkii oon vetelly XX:illä niin, ussemmat kerrat (...) mutta sitte niin nämä talvijutut ja saattaahan joku kiinnittää huomiota, että jollakii jos on Daytona-merkkiä tai ...sehän on maailman suurin (kokoontumisajo) , mitä siellä on parisataatuhatta, mitä siellä sitte on, satatuhatta... Nyt on sitten näitä (merkkejä)...jokin arvostus on ruvennu nyt suht' uus, ne on nää IronButt (viittaa IronButt-ajoon, jossa ajetaan todistettavasti tietyn ajan sisällä tietty kilometrimäärä moottoripyörällä ja saavutetaan tällä tavalla meriittiä (ja merkkejä kiinnitettäväksi ajoasuun)...” (H2). Samoin näkee asian joensuulainen motoristi: ”Se voi olla, että jos on paljon ulkomaan merkkejä, niin toiset arvostaa että jos on käynyt kaikki ite hakemassa, niin se voi olla... (että arvostetaan motoristipiireissä).” (H4). Liitteessä 6 näkyy Jyväskylän Moottoriklubin Kotas-rallin peruslaatta (pyöreä) ja vuosilaatta vuodelta 1999.

Keskustellessani useiden laattoja omistavien motoristien kanssa kokoontumisajoissa minulle selvisi, että vuosilaattoja kannetaan yleensä vain kokoontumisajoissa, eikä niitä käytetä yleensä muuten ajettaessa lainkaan. Tämä siksi, että ne liehuvat ikävästi ajoviimassa häiriten ajoa ja saattavat jopa irrota ajoviiman vaikutuksesta. Joillakin motoristeilla laatat ovat rinnassa myös ajettaessa, mutta usein ainoastaan peruslaatat. Näistä toinen motoristi tunnistaa kokeneen motoristin tien päällä tavattaessa; ajoja on harrastettu, muttei kerrota kuinka paljon...

Kerhoissa on yleisesti käytössä myös erilaisia muita yhteisyyden ja erilaisuuden symboleita. Yleisimpiä vastauksissa esiintyneistä muista symboleista olivat kerhotakit, joissa on kerhon logo, T-paidat, hihamerkit tai selkäliput sekä erilaiset pinssit, ”helyt”. Lisäksi löytyy mm. lippalakkeja ja (jenkki)huiveja eli ns. bandana-huiveja. Vastauksista näkyy, että sekä nais-

että miesmotoristien havaintojen mukaan kerhotakit (Naisten vastaukset: KL8, KL7, KL11, KL10, KL4, KL3, KL13, sekä miesten vastaukset: KL13, KL11,) ja –paidat (KL 1, KL13, KL3, KL10, KL11, KL7, sekä KL13, KL11, KL13) ovat oman kerhon piirissä yleisimpiä yhteisiä asusteita kerhon omien hiha- tai selkämerkkien ohella (KL3, KL10, KL11, KL7, sekä KL13, KL10, KL13, KL13). Vastausten mukaan seuraavina tulevat yhteiset elementit, lippalakit (KL3, KL11, sekä KL11) ovat jo harvinaisempia, samoin kuin jenkkihuivit (KL4, KL11). Vastauksista kuitenkin näkyy, että maininnat huiveista ovat yksinomaan naismotoristien vastauksista. Huivien tapauksessa voidaan ajatella, etteivät miespuoliset motoristit ehkä miellä huivia ”yhteiseksi pukeutumisen elementiksi”. Huivit ovat kuitenkin havaintojeni mukaan erittäin yleisiä pukeutumisen elementtejä motoristien keskuudessa. Ehkä jopa niin yleisiä, ettei niitä tule ajatelleeksi. Huivien funktio kun kuitenkin on lähinnä tiivistää kaula-aukko ajettaessa ajoviimaa vastaan. Punaista huivia käytetään myös konerikon sattuessa moottoripyörän vasempaan vilkkuun kiinnitettynä osoittamaan avuntarvetta tien päällä liikuttaessa. Lippalakkien kanssa on vähän samoin, havaintojeni mukaan lippalakit ovat melko yleisiä yhteisiä tunnuksia ainakin kokoontumisajoissa ja motoristien viettäessä aikaansa omissa kerhotiloissaan. Kokoontumisajoissa saman kerhon motoristeilla on usein samanlaiset lippalakit, kun taas kerhotiloissaan keskenään aikaa viettävillä motoristeilla saattaa olla jokaisella erilainen lakki. Mielenkiintoista onkin lippalakkien yleisyys asustetyyppinä, yleensä näissä lakeissa on jonkin öljy-, varaosa- tai ajoneuvovalmistajan, ei kuitenkaan välttämättä moottoripyörävalmistajan logo.

Yhteisten tunnusten käyttö on tunnusomaista jokaiselle tutkimalleni moottorikerholle; kaikissa vastauksissa löytyi ainakin jokin yhteinen pukeutumisen elementti, oli se kerhotakki, hihamerkki tai sitten selkälippu. Enemmän kuin oman kerhon perinteen mukaan motoristit kuitenkin pukeutuvat yleisen motoristiperinteen, eli emokulttuurin koodin mukaan. Tähän vaikuttavat motorismin pukeutumiselle asettamat vaatimukset, ennen kaikkea luonnollisesti funktionaalisuuden vaatimus.

Vaikka yhteisiä tunnuksia käytetään ”Oman kerhon esiin tuomiseksi” (KL3), symbolien käyttö on motoristien keskuudessa laajalle levinnyttä, eikä se ole kytköksissä mihinkään nimenomaiseen kerhoon. Se on motoristien yhteistä yleismaailmallista kollektiivitradiotiota. Tämä kansainvälisen motorismin yhteinen kollektiivitradiotio tunnustaa havaintojeni mukaan edelleen alkuperäisten Helvetin Enkelten alulle saattamaa pukeutumisperinnettä, tosin ajan ja ehkä paikankin myötä aika lailla muuntuneena. Helvetin enkelit, jotka alun perin olivat entisiä toisen maailmansodan hävittäjälentäjäveteraaneja ja perustivat moottoripyöräkerhonsa

Kaliforniassa toisen maailmansodan jälkeen, kantoivat sodan aikaisen vihollisensa Natsi-Saksan sotilasansiomerkkejä protestina yhteiskunnallisille oloille toisen maailmansodan jälkeisissä Yhdysvalloissa. Nykymotoristilta löytyy jos jonkinlaisia merkkejä ajoasustaan, useimmiten niillä ei kuitenkaan ole minkäänlaista yhteiskunnallista protestiarvoa. Pinssejä ja muita koristemerkkejä hankitaan usein moottoripyörämatkoilla eri maista lähinnä matkamuistoiksi ja todisteiksi siitä, että on käyty kaukaisissa paikoissa. Ajotakkiin tai liiviin, erityisesti ns. ralliliiviin kiinnitettävät pinssit ovat puolestaan enemmän erottautumisen symboleita suhteessa yhteisyyttä tai yhteisöllisyyttä osoittaviin kangasmerkkeihin ja muihin kerhotunnuksiin.

Ralliliivi (esimerkki <http://www.sunpoint.net/~kake2/kontio2000/images/PEKKA00.jpg> sekä liite 5.) on alusta, johon kiinnitetään erilaisia symboleita: Pinssejä ja kangasmerkkejä sekä kokoontumisajojen vuosilaattoja. Pinssit ovat tulkintani mukaan yksilöllisyyttä osoittavia symboleita, kun taas kerho- tms. tunnukset ovat yhteisöllisyyttä osoittavia ralliliivin elementtejä. Pinssejä esiintyy myös ajotakeissa, samoin kerhotunnuksia. Pääasia on, että sekä erottumisen (yksilöllisyyden) että yhteisyyden (yhteisöllisyyden) elementit ovat näkyvillä. Tämä näytteillepanotendenssi kätkee sisälleen symbolien kommunikatiivisen funktion. Ralliliivien käyttökonteksti on lähinnä motoristitapaamisissa, joissa symbolit viestivät kantajastaan ja hänen arvostuksistaan ja henkilöhistoriastaan motoristina: ”Liivi on ralliliivi, johon kerätään esimerkiksi metallisia rallien vuosimerkkejä. (Liivejä käytetään) ulkomailla ja kokoontumisajoissa, ei juuri missään Prismassa käyessä. Vertaillaan missä on käyty, ne (pinssit) on niinkun kalastajilla on vieheitä hatussa. Yllättävän vähän niitä pietään muualla, ei esimerkiksi mp-näyttelyissä usein, vaikka kuvittelis että pidettäisiin ” (H1); ”Ne on yleensä noissa kokoontumisajoissa oon nähny ja siellä sitte näkee, että mistä porukasta on kukakin.” (H5); ” ei mulla oikeen semmosia mitään... tai mulla itse asiassa on niitä (pinssejä), mutta mä en oo mihinkään saanu niitä kiinnitettyä, ne on kaikki jossain hyllyssä (...) jotain rallimerkkejä ja sit jotain pyörämerkkejä, Kawasakikotkia ja jotain tällasia, kun mulla on Kawojakin ollu monia niin, mutta en tosiaan oo semmosta vaatekappaletta oo koskaan onnistunu hankkimaan, mihin niitä olis voinu laittaa kiinni.” (H3); Kerhotunnusten funktio liivissä eroaa pinssien funktiosta: ” Oisko siinä joku siinä tietysti, vähä et näyttää, että on tullu kierrettyä jotain tai joku semmonen tyyli siinä ehkä on, että muistoina tietysti itellekin, että muistaa missä on ollu ja jonkin verran näkee sitte, vaihdellaan kerhomerkkejä ja sitte ommellaan johonki liiviin. (...) ajossakin tietysti (käytetään) jonkun verran, mut sit lähinnä kai noissa kokoontumisajoissa, moottoripyörätahtumissa, jos on jotain ajokauden päättäjäistylisiä, tämmösiä... ”. (H3); ”... kyllä se (helyjen paljous) ehkä vähä sitä

(kunnioitusta) herättää, että on viittiny kiertää niin paljon ja onhan siinä varmaan monta vuotta mennykin. ” (H5).

Moni motoristi ei kuitenkaan käytä liivejä lainkaan. Erityisesti sellaiset motoristit, joille motorismi on enemmänkin henkilökohtainen harrastus kuin klubitoimintaa ja motoristien rientoihin osallistumista, käyttävät yhtä lailla erilaisia pinssejä ja kangasmerkkejä takissaan. Tendenssi on heilläkin sama; pinssit osoittavat erottautumista, kangasmerkit hihassa tai rinnassa samastumista. Eräällä haastateltavalla on ajotakissaan Classic Bike-lehden hihamerkki, joka on hänen määritelmänsä mukaan ”Neutraali (...) jokuhan siitä tietysti tekee päätelmän, että tällä kaverilla ei ole Ninja-Kawasakia (kilpatyyppinen katupyörä) (...) sanotaan, että (merkki kertoo merkin kantajan) yleisestä suuntauksesta varmasti niin... aika paljonkin (viittaa omaan pyöräänsä, Yamaha SR 500 vuosimallia 1979, klassikko). ” (H5).

Edellä mainittu haastateltava samastuu klassikkopyöräilijöihin, erotuksena etenkin kilpapyöriin ja katupyöriin suuntautuneista motoristista. Lisäksi haastatellulla on erilaisia pinssejä, joiden tarinat ja mahdolliset funktiot dokumentoin tässä lyhyesti ja esimerkinomaisesti: 1) Suomenlippu-pinssi: ”Lähinnä se on kansallisuustunnus, että jos kohtaa tuolla näitä vierasmaalaisia, esimerkiks moottoripyöräilijöitä, niin he voivat arvioida, että tämä on suomalainen, on sitte Suomessa tai jossain muualla. ”. 2) Kotkansiipien muotoinen ”Ride to Live, Live to Ride”-tekstillä varustettu pinssi, kullanvärinen: ”Tää on tää, vähän niinkun siihen Harley-tyyliin, tämän ... veli anto mulle tän lahjaks aikoinaan, oon sitte sen takia sen pistäny tuohon.”. 3) Ballantines-viskimerkin hanhen kuvalla varustettu pinssi, saanut nykyiseltä vaimoltaan lahjaksi. 4) Alikessun natsat-neula. Ostettu Joensuun torilta, oman aselajin merkit (jääkärijoukot) 40-luvulta, ostettu sotainvalideilta (keräys). 5) Pohjois-Karjalan Liiton pinssi (ollut töissä siellä). 6) Karjalan jääkäripataljoonan kiltamerkki. 7) Rolling Stones 1995 Suomessa, veli toi pinssin konsertista. Vastaaja määrittelee pinssien funktion ja käyttökontekstin seuraavasti: ”Ne voi olla muistoja ja (...) monethan laittaa merkin semmosesta, että semmosesta (moottoripyörä) merkistä, millä on ajanu. Se on minun mielestä enemmän semmonen brittiperinne. just nämä rockerit, niin niillähän on (...) kauheesti näitä kaikenmaailman metallilätkää ja muuta merkkiä. Ja kaikki merkithän ei oo näkyvillä. Mulla on tuossa tuo BSA:n merkki, sen takia, että mie oon joskus aatellu ostaa BSA:n jos joskus on rahaa, niin se on niinkun valmiina.” Merkkien arvostuksesta motoristipiireissä eräs vastaaja arvioi seuraavaa: ”Se voi olla, että jos on paljon ulkomaan merkkejä, niin toiset arvostaa että jos on käyny kaikki ite hakemassa, niin se voi olla (...).” (H3).

Funktionaalista merkkien ja tunnusten kantamisen syistä tärkein tekijä on tunnistaminen. Kun motoristit kokoontuvat yhteen kokoontumisajossa (joka on tärkein institutionaalistunut moottorikerhojen ja motoristien välisten suhteiden solmimis-, ylläpito- ja uusintamistapahtuma), saattaa alueella olla jopa tuhansia, joissakin tapauksissa kymmeniä tuhansia motoristeja kymmenistä ellei sadoista eri kerhoista ympäri maailmaa. Kerhotunnuksista motoristit voivat päätellä mihin kerhoon kukakin kuuluu, mistä maasta tulee ja toisinaan jopa sen, minkä tyyppiseen kerhoon kukin kuuluu. Esimerkiksi Jyväskylän Moottoriklubin hihamerkki on pyöreä ja väriltään sinivalkoinen. Hihamerkissä on kerhon logo "JMK", siinä lukee kerhon nimi ja kaupunki, josta kerho tulee. Merkin keskellä on kuva moottoripyöräilijästä pyöränsä päällä, kuvattuna takaapäin. Moottoripyöräilijähahmolla on kypäräkin päässään, joten kovin radikaalista "rähinäjengistä" tuskin on kyse. Kerhon selkälippu on samankaltainen, sillä erotuksella, että sen värit ovat nykyään musta, hopea ja punainen. Kerhon klubitakissa toistuu sama motiivi sinivalkoisena, liite 7).

JMK:n tunnukset ovat maallikollekin tulkittavissa suhteellisen vähin ponnistuksin. Kaikki kerhotunnukset eivät ole yhtä helppoja, olen törmännyt suomalaisiin kerhoihin, joiden tunnukset (erityisesti selkäliput) ovat ainakin ulkopuoliselle täysin käsittämättömiä jo tekstiensä puolesta. Miten tulkita esimerkiksi kerhojen nimiä "Seven Flames", "Pogosta" tai "Executors"? Kuvatkin saattavat olla mitä kekseliäimpiä, joten kaikista tunnuksista ei välttämättä heti päätellä mistä kerho tulee tai millainen se on luonteeltaan. Monien kerhojen tunnuksissa on kuitenkin lyhenne MC tai MCC (Motorcycle Club), kirjoitusasu vain vaihtelee. Näistä ei voi erehtyä, kyseessä on aina johonkin moottorikerhoon kuuluva motoristi laajan motoristin määritelmän mukaan. Laajaan motoristin määritelmäni kuuluvat myös moottoripyörää itse omistamattomat alan harrastajat (lähinnä takapenkkiäiset), vaikka he eivät suppeamman määritelmän ja joidenkin traditionaalisemmin asiaan suhtautuvien kanssamotoristien mukaan motoristeja varsinaisesti olekaan. Määritelmiä on yhtä monta kuin on määrittelijöitäkin.

Kankaisista tunnuksista erityisesti selkäliput toteuttavat toisenlaistakin funktionaalista periaatetta, näkyvyyttä liikenteessä. Useat eri kerhojen selkäliput ovat värikkäitä ja parantavat siten näkyvyyttä, vaikka täytyy pitää mielessä, ettei niiden alkuperäinen ulkoasu välttämättä olekaan suunniteltu tätä tarkoitusta silmälläpitäen. Eräällä motoristilla oli liivissään vuoden 1997 Kotas-rallissa Jyväskylässä suurikokoinen MUU VAARA-liikennemerkkin jäljitelmä ommeltuna selkälipuksi. Mikäpä sen parempi ja näkyvämpi lipun aihe voisi liikenteessä

näkyvyyden kannalta ollakaan... Muu vaara-selkälipun käyttö lienee kuitenkin vain humoristinen protesti liikennesääntöjä ja muita rajoittavia säädöksiä kohtaan, yksilön hiljainen mielipiteenilmaus. Se saattaa olla myös kommentti motoristien väitetystä väkivaltaisuudesta, mediahan on jo kertaalleen luokitellut kaikki motoristit enemmän tai vähemmän kriminaaleiksi tai muuten vaarallisiksi...

Kommutaatio:

Motoristit kantavat siis liiveissään ja ajotakeissaan erilaisia symboleita. Seuraava tehtävä on symbolien kommutaatiotesti ja typologisointi. Symboleilla on variantteja ensinnäkin materiaalin suhteen. Symbolit ovat yleensä metallia, kangasta tai joskus muovia. Jos ilmiasun materiaalina on esimerkiksi kangas, joka kommutaatiotestiä varten vaihdetaan metalliksi, ei kommutaatiota tapahdu. Toinen symbolien ilmiasun taso on väri, joka ei sekään tuota merkkiä testattaessa. Missä siis symbolin merkki piilee? Samalla tavoin kuin liivien kohdalla, avuksi täytyy ottaa jako substansseihin 1) esteettisyys, 2) kommunikatiivisuus ja 3) funktionaalisuus. Nämä kaikki substanssit täytyy analysoida mm. merkitsijän materiaalin ja värin suhteen, jotta testi toimisi ja paljastaisi symbolien merkitykset.

Jos ajatellaan, että symbolin kommutaatiotestissä tarvittava lähtökohta on materiaali, saadaan oletetun merkin (tässä vaiheessa symboli yleisesti) substanssin avulla erotettua massasta tarvittava rakenne. Ensinnäkin kankaasta valmistettuja symboleita on pääpiirteissään kahta tyyppiä: Hihamerkkejä ja selkälippuja. Otetaan kommutaatiotestin lähtökohdaksi symbolin ilmiasun muoto ja sen esteettinen substanssi, jolloin hihamerkin vaihtaminen selkälipuksi tuottaa kommutaation tai sitten ei. Esteettiseltä kannalta katsoen kommutaatiota ei aineistoni mukaan tällöin tapahdu. Jos oletetaan, että sekä selkälipulla että hihamerkillä voi olla toisistaan poikkeava esteettinen substanssi, muutos merkitsijässä voi tuottaa muutoksen myös merkittävässä. Kangasmerkeistä selkäliput ovat **yhteisyyden** symboleita, kun muut symbolit, esimerkiksi juuri osa hihamerkeistä, on **yksilöllisyyttä** osoittavia symboleita. Yksilöllisyyttä osoittavien pukeutumisen elementtien esteettinen substanssi voi olla toisenlainen; symbolin kantamisen syy voi olla esimerkiksi se, että se on yksinkertaisesti kantajansa mielestä kaunis. Toisaalta osa hihamerkeistä, jotka eivät suoraan osoita **yhteisyyttä** omaan kerhoon, voivat osoittaa **yhteisöllisyyttä** esimerkiksi laajempaan motoristiperinteeseen tai –kategoriaan. Tällainen on tulkintani mukaan aiemmin mainittu ClassicBike-hihamerkki, joka viittaa klassikkomoottoripyöräharrastukseen ja –harrastajiin sosiaalisena kategoriana.

Kommunikatiivinen substanssi puolestaan tuottaa merkityksen muutoksen. Kun hihamerkin tilalle vaihdetaan selkälippu (merkitsijä vaihtuu), symbolin käyttökonteksti ja funktionaalinen merkitys muuttuu (merkittävä muuttuu). Selkälippuja käytetään yleensä vain motoristien keskinäisissä tapahtumissa, kun hihamerkkejä käytetään muuallakin. Selkälippu on yleensä kerhotunnus, hihamerkki voi olla muutakin. Jos hihamerkkikin on kerhotunnus, symbolin muoto ei tuota kommutaatiota kommunikatiivisen substanssin kohdalla; molempia käytetään **tunnistamisen** välineinä. Hihamerkki voi kertoa kantajansa suuntautumisesta esimerkiksi klassikkomoottoripyöriin, selkälippu kertoo, millaiseen kerhoon symbolin kantaja kuuluu. Yleensä kerhoihin kuulumattomilla motoristeilla ei selkälippuja juuri näe.

Symbolin funktionaalisen substanssin muutos tuottaa niinkään kommutaation. Kun jälleen vaihdetaan hihamerkin tilalle selkälippu, merkitsijänä on symboli, jonka funktionaalinen substanssi on merkitä yhteenkuuluvuutta ja toimia tunnistuksen **välineenä**. Lipuista ja muista kerhotunnuksista motoristit tunnistavat toisensa. Hihamerkeistä (jos ne eivät ole kerhotunnuksia) motoristit tunnistavat yksilön muita arvoja. Näin massasta saadaan uutettua useita merkkejä: Hihamerkin muuttuessa selkälipuksi sen esteettinen merkitys ei muutu, mutta sen kommunikatiivinen merkitys muuttuu. Selkälippu on erilaisen kommunikatiivisen substanssin omaava symboli kuin hihamerkki. Lisäksi selkälippu on funktionaaliselta substanssiltaan erilainen symboli. Näin symbolin ulkoinen muoto on esteettis-kommunikatiivis-funktionaalinen merkki. Sisällön tasolla toistuu toisenlainen jako kerhotunnuksiin ja muihin symboleihin, eli yhteisyyden ja yksilöllisyyden osoittajiin. Tunnuksen sisältö, viesti, on merkki, joka eroaa muista symboleista funktionaaliselta ja kommunikatiiviselta substanssiltaan, mutta ei välttämättä esteettiselta substanssiltaan.

Erilaisten kankaisten symbolien ja tunnusten typologia on siis seuraavanlainen: Motoristit kantavat 1) kerhotunnuksia, joilla on kommunikatiivinen ja funktionaalinen substanssi, mutta ei välttämättä esteettistä. Kommutaatiotestin mukaan tällaisen **symbolin sisältämä viesti on merkki**. Toisaalta motoristit kantavat 2) muita tunnuksia, esimerkiksi hihamerkkejä, joilla voi olla kommunikatiivisen ja funktionaalisen substanssin lisäksi esteettinen substanssi. Tällöin myös **muut symbolit** ovat merkkejä. Samalla tavalla **symbolin muoto** on semiologinen **merkki**; muodon muuttuessa myös sen merkitys useimmiten muuttuu. Selkälipusta hihamerkkiin tuottaa muutoksen yhteisöllisyyden merkistä yksilöllisyyden merkiksi. Esimerkiksi mainitsemani joensuulaisen motoristin ClassicBike-merkki osoittaa toisaalta yksilöllisyyttä, toisaalta samastumista klassikkopyörien harrastajiin, eli yhteisöllisyyttä.

Motoristin symbolit voidaan jakaa typologisesti myös kangas- ja metallisymboleihin. Kangassymbolit käsiteltiin edellisessä luvussa, mutta metallisten symbolien kommutaatiotesti on vielä tekemättä. Kuten aiemmista kappaleista käy ilmi, metallisia symboleita on kahta tyyppiä: Kokoontumisajolaattoja ja matkoilta hankittuja pinssejä. Tässä vaiheessa on jo aivan selvää, että symbolin muodon muuttaminen ei sinänsä aiheuta kommutaatiota. Jos esimerkiksi pyöreä pinssi vaihdetaan suorakaiteen muotoiseksi, sen merkitys ei muutu mihinkään. Pinssin sisältämä informaatio saattaa olla tärkeää. Jos pinssin ilmiäisy osoittaa, että se on hankittu ulkomailta tai sen hankkiminen on ollut muutoin työlästä, tällöin merkitysijän muutos toiseksi aiheuttaa muutoksen myös merkittävässä. Jälleen tarkastelun kohteeksi on otettava symbolin eri substanssit. Esteettiseltä kannalta katsottuna symbolin ilmiäisun muutos (esimerkiksi värin tai muodon muutos) ei aiheuta merkittävän muutosta. Funktionaalisen substanssin kannalta tarkasteltuna symbolin ilmiäisun (muodon) muutos puolestaan aiheuttaa muutoksen merkittävässä. Jos symboli on hankittu työllä ja vaivalla tai se on muuten harvinainen, arvostetaan sen kantajaa. Näin symbolin kantaja lisää sosiaalista pääomaansa. Symboli myös kertoo kantajastaan, joten sillä on kommunikatiivinen substanssi. Jos esimerkiksi rock-konsertista hankittu pinssi korvataan Elefant-Treffen-kokoontumisajoista hankitulla pinssillä tai kokoontumisajolaatalla, esteettiseltä kannalta muutoksella ei ole merkitystä. Funktionaaliselta ja kommunikatiiviselta kannalta katsottuna muutoksella on merkitystä; Elefant-Treffen-merkki kertoo harrastuneisuuden asteesta ja nimenomaan **motoristin** arvomaailmasta, rock-konsertin pinssi jostakin muusta. Molemmat kertovat motoristiperinteestä, jota ylipäättään pinssien kiinnitys ajoasuun toteuttaa. Kokoontumisajojen laatat puolestaan ovat selkeästi havaittavissa muodoltaan erilaisiksi kuin muut pinssit. Kommutaatiotestin mukaan laatat asettuvat muiden metallisymbolien sekaan. Metallimerkin kohdalla symbolin muoto ei siis ole merkki, mutta sen sisältö ja tarkoitus ovat. Merkeillä on lisäksi yksilön kannalta esteettinen substanssi, ne ovat ”helyjä”, joiden avulla koristaudutaan.

Kokonaisuuden kannalta symbolien tärkein tehtävä on kuitenkin viestiä. Karkeasti katsottuna metallimerkkien typologia olisi kommutaatiotestin mukaan ”motoristisymbolit” ja ”muut”. Kokoontumisajolaatat kuuluvat kategoriaan motoristisymbolit.

Semiologisia merkkejä metallisymboleista saadaan uutettua tasan kaksi: Esteettinen, funktionaalinen ja kommunikatiivinen **muoto**, sekä esteettinen, funktionaalinen ja kommunikatiivinen **sisältö**. Metallisten symbolien merkitys on niiden sisällössä, joka puolestaan näkyy niiden ilmiäisussa. Kun sisällön ymmärtää, osaa tulkita merkityksen. Ainoastaan sellaisella symbolin ilmiäisun muutoksella, joka tuottaa samalla muutoksen

symbolin sisällössä saadaan aikaan muutos merkittävässä. Syntagmaattisia yksiköitä ovat tunnukset ja ”helyt”, joilla on erilaisia substansseja ja jotka on valmistettu joko kankaasta tai metallista. Syntagmaattiset yksiköt ovat siten tarkemmin ilmaistuna 1) yhteisyyden tunnukset (lähinnä selkäliput ja hihamerkit kerhotunnuksina ja vastaavina) sekä 2) yksilöllisyyden tunnukset (kokoontumisajolaatat ja pinssit, sekä osa kangasmerkeistä).

Kypärä

Liivien ja symbolien lisäksi voimakasta symboliarvoa omaava ajoasun osa on kypärä, tosin useimmiten vain perinteinen avomalli (liite 3.). Avomallin kypärän käyttökin liittyy lähes yksinomaan custompyöräilyyn. Avokypärä on olennainen osa customtyyliä, ja avokypärää käytetään mahdollisimman usein customilla liikuttaessa: ”Avokypärän ostin, koska se on custom-henkinen ja käy kaupungilla cruisailuun” (KL1, Yamaha Drag Star 650 -97), ”Avokypärä on vapaus, haistaa, kuulee ja näkee paremmin, umpikypärässä olo on kuin häkkilinnulla” (KL4, Yamaha XS 400 SE tehdascustom -82), Puolikypärä on kevyempi, sitä käyttäessäni kuulen paremmin, näen paremmin, hengitän paremmin jne. Lisäksi se sopii ”tyyliini” paremmin kuin integraali. Musta väri johtuu pyöräni mustasta väristä” (KL12, Yamaha XJ 900 -83). Perinteisin avokypärämalli on papukaijalipallinen musta kypärä, jota käytetään usein aurinkolasien, joskus visiirin kanssa. Kypärä on joissain tapauksissa myös muun värinen, edellyttäen, että väri sointuu pyörän väriytykseen (KL2, Suzuki Marauder 800 -99, punainen).

Osa avokypärää käyttävistä vastaajista käyttää pitkillä matkoilla integraalikypärää (KL1, KL3, KL4: ”Jos lähtee pitkään matkaan ja tietää, että sataa, niin umpipotta lähtee mukaan. Myös kyytiläiselle tuputetaan umpipotta.”). Jotkut perinteisimmin pukeutuvat custom-motoristit käyttävät vain ja ainoastaan avokypärää, sateella ja erittäin kylmällä ilmalla kypärään kiinnitetään visiiri (KL13, Harley-Davidson FL 1948-55). Myös muilla kuin customeilla ajavat motoristit käyttävät avokypärää, lähinnä kuitenkin kaupunkiajossa (KL9, MotoGuzzi 1000 LeMans, vuosimallitieto puuttuu ja KL12, Yamaha XJ 900 -83). Vähemmän traditionaalisesti pukeutuvat motoristit käyttävät yleensä lyhyilläkin matkoilla integraalikypärää, ja heidän kypärävalintaansa vaikuttavat, samoin kuin koko muun ajoasun valintaan, lähinnä funktionaaliset syyt: ”Umpikypärä on turvallisempi ja suojaa viimalta ja sateelta ja ampiAISilta.”(KL1, käyttää myös avokypärää kaupungilla ja lyhyillä matkoilla), ”Musta sopii kaikkeen väriytykseen, umpikypärä on ehdoton koleassa” (KL8), ”oikean

kokoinen, oikean värinen, ilmastoitu (KL6), ”Ostaessa oli markkinoiden paras (?) kevyt, äänetön” (KL7).

Kommutaatio

Motoristin kypärä on muodon puolesta karkeasti katsottuna joko avokypärä tai umpi- eli integraalimalli. Muodon puolesta tulkittuna avokypärällä on merkitystä, koska jo avomallin muuttaminen kommutaatiotestissä umpikypäräksi tuottaa merkityksen muutoksen. Avokypärä on klassinen, custom-pukeutumiseen liittyvä kypärätyyppi, jonka vastaajat kokivat merkitykselliseksi. Umpikypärällä vastaavia miellelyhtymiä ei esiintynyt. Esteettiseltä substanssiltaan avokypärä kuuluu **custompukeutumiseen**. Funktionaaliselta substanssiltaan avokypärä on lyhyiden matkojen ja kaupunkiajelun varuste, kun taas integraalikipärän tärkein tekijä on turvallisuus, joten sen funktionaalinen substanssi painottuu muita enemmän. Kommunikatiiviselta substanssiltaan avokypärä **kuuluu** custompukeutumiseen. Näin ollen ensimmäinen merkki kypärästä puhuttaessa on sen malli.

Kypärän materiaalia motoristit eivät pitäneet mitenkään erityisen merkityksellisenä tekijänä. Kuituvalmisteiset kypärät (lasikuitu, hiilikuitu, Kevlar) ovat toki turvallisempia kuin muovista valmistetut, mutta sinänsä materiaali ei ole merkityksellinen tekijä. Jos esimerkiksi lasikuitukypärän tilalle vaihdetaan muovikypärä, ei materiaalin (merkitsijä) muutos tuota muutosta merkittävän tasolla.

Kypärän väritys puolestaan on tietyin varauksin merkityksellinen tekijä. Integraalikipärän kohdalla on havaittavissa ensinnäkin esteettinen substanssi. Kypärän väritys valitaan toisinaan moottoripyörän värin mukaan, vaikka sillä ei usein olekaan väliä. Avokypärä taas tulee olla musta, jos se on osa custompukeutumista. Muun väriset avokypärät tai integraalikipärät eivät tällaista konnotaatiota omaa. Integraalikipärän kohdalla väritys ei olekaan kovin tärkeä tekijä. Niinpä toinen aineistosta kommutaatiotestiä hyväksi käyttäen nouseva merkki on kypärän väritys vain tietyin varauksin. Erityisesti musta väri yhdistettynä avomalliin kertoo customhenkisyydestä ja perinnetietoisesta pukeutumisesta. Näin ollen kypärän tyyppi ja väri muodostavat yhdessä semiologisen merkin, jolla on esteettinen, funktionaalinen ja kommunikatiivinen substanssi. Kypärän kohdalla syntagmaattiset yksiköt ovat musta avokypärä, monivärinen integraalikipärä ja näiden väliin asettuvat välimuodot.

Ajotakki

Motoristin ajotakki on kypärän lisäksi ehkä tärkein panssarointi, mitä ajoasuun kuuluu. Ajotakin suojaominaisuudet ovat tärkeitä kaikille motoristeille, lisäksi ajotakin tulee olla mukava päällä. Ajotakin käyttökonteksti on monipuolisempi kuin liivien tai kypärän, ajotakkia käytetään ajamisen lisäksi esimerkiksi ”Vapaa-aikana, kokoontumisajoissa, ulkoillessa” (KL1, goretex), ”(siellä) mihin tahansa voin mennä pyörällä” (KL2, goretex), ”motoristitapahtumissa, kerholla, usein muutenkin käyttötakkina” (KL3, nahkatakki), ”Kerhon riennoissa” (KL5, nahkatakki), ”Periaatteessa aina, ellei ole helvetillinen helle” (KL6, goretex), ”Käytän aina” (KL9 nahkatakki), ”Yleensä aina” (KL11 goretex). Vastaajista löytyy myös motoristeja jotka käyttävät ajotakkia vain ajaessaan, koska takki on kuuma, muutenkin hankala ja se kuluu: ”En (käytä ajotakkia) sellaisissa tilanteissa joissa se kuluu, se on kallis kapistus” (KL1 goretex), ”Paitsi että takki soveltuu huonosti ei-mp-käyttöön (paksua nahkaa eli on painava ja tukeva) niin se kuluu. Kallis takki kuluu ihan oikeassa käytössäkin tarpeeksi” (KL13), ”(en käytä ajotakkia) lämpötilan ollessa yli 20 astetta” (KL12, nahkatakki). Ajotakin käyttökontekstit siis vaihtelevat motoristeilla jonkin verran. Osa motoristeista pitää takkia ainoastaan ajaessaan tai muuten tiukasti moottoripyöräilyyn liittyvissä tilanteissa, osa taas lähes kaikkialla. Liitteessä 7 on kuvattuna Jyväskylän Moottoriklubin kerhotakkeja.

Ajotakeissa on myös usein kerhotunnuksia. Takki saattaa olla varsinainen kerhotakki tai muu takki, johon on kiinnitetty kangasmerkkejä. Kerhotunnuksilla varustetut ajotakit ovat vahvasti symbolisesti latautuneita varusteita: ”Klubin takki on paras henkivakuutus kaupungilla... no, se oli vitsi... mutta kuitenkin klubilaiset tuntee toisensa takista... ja klubin vehkeissä ei hölmöillä, se on lausumaton sääntö. Sitä (klubitakkia) ei pidetä rellestäessä kun (koska) ei haluta erottua.” (H1), (ks. liite 7.); Toinen saman kerhon jäsen oli samaa mieltä: ”Naureskeltiin sitä vanhaa (kerho) takkia, et se on niinku kaupungin halvin henkivakuutus, mutta (...) emmä tiedä, onko sillä nykyään enää sit semmostakaan, että... niinku baariin pääs ohi jonojen ja tolleen, et tiettyihin baareihin, mutta ei tää nykyään kai oo enää semmost mitään, että... niitä vaan pitää ihan. (...).” (H3). Kerhotunnusten tärkeydestä vastaaja arvioi seuraavaa: ”No en mä itelle, mä oon sen verran jo vanhempi, ettei sillai... nuoremmille tietysti voi olla hyvin tärkeä se merkki hihassa, että kuuluu johonkin, että voi näyttää kuuluvansa johonkin, mutta niistä sitte monet onki semmosia, että ne on vaan niitä hihamerkkijäseniä, että niitä ei toiminnassa näy mitenkään, mutta en mä sillai omasta puolestani osaa sanoa, että se mitenkään olis enää tavattoman tärkeää...”. (H3).

Ajotakki on oleellinen osa motoristipukeutumista, ja sen käyttöön suhtaudutaan samoin kuin ajoasuun kokonaisuutena; ajotakkia pidetään päällä silloin, kun muutenkin pukeudutaan motoristiksi. Nahkaisen ajotakin käyttökonteksti on suppeampi kuin esimerkiksi goretexin, jota voidaan pitää talvella päällä ja muuallakin kuin motoristiriennöissä. Goretex-asusteet ovat usein kirkasvärisiä, koska niiden suunnittelussa on kiinnitetty enemmän huomiota toimivuuteen (näkyvyys liikenteessä) kuin niiden symboliarvoon. Nahkatakki, erityisesti musta, on voimakkaasti symbolisesti latautunut varuste, ja tulkitaan helpommin valtakulttuurissamme negatiivisin mielleyhtymin. Ehkä myös tämän takia nahkaista ajotakkia käytetään vähemmän muissa kuin motoristien keskinäisissä tapahtumissa. Ajotakkiin kiinnitetään lisäksi usein kangasmerkkejä, kokoontumisajolaattoja ja pinssejä samoin periaattein kuin liiveihin. Tällöin ajotakilla on enemmän symboliarvoa kantajansa henkilökohtaisena varusteena motoristipiireissä, mutta muissa konteksteissa, esimerkiksi ravintolassa, kustomoitu takki saattaa herättää negatiivisia reaktioita. Muut kuin motoristit eivät välttämättä osaa tulkita ajotakin symboliikkaa, ja vaikka se saattaa herättää positiivistakin kiinnostusta, usein ulkopuoliset kokevat sen uhkana. Ajotakin käyttö saattaa tällöin jopa järkyttää sosiaalisen kentän valtasuhteita ja järjestystä. Silloin ajotakki on aivan irrallaan käyttökontekstistaan eikä Bourdieun termein ilmaistuna omaa aktuaalistuneella sosiaalisella kentällä hyväksyttyä pääomaa, vaan aivan päinvastoin.

Kommutaatio

Ajotakin tärkeimmät ominaisuudet ovat siis suojaavuus ja toimivuus. Materiaalin kannalta tarkasteltuna ajotakit jakautuvat karkeasti kahtia: nahkatakkeihin ja goretex-takkeihin. Käytän tässä termiä goretex operationaalisesti kuvaamaan kangaspohjaisia ajotakkeja, erotuksena nahkavalmisteisiin. Nahkatakkin vaihtaminen goretex-takkiin tuottaa heti merkityksen muutoksen merkittävässä. Ensinnäkin materiaalilla on esteettinen substanssi, ja nahan korvaaminen toisella materiaalilla rikkoo kokonaisvaikutelman esimerkiksi custompukeutumisessa. Perinteisimmin pukeutuvat motoristit pukeutuvat nahkaan, mutta esimerkiksi matkamotoristit usein goretexiin. Näin ollen ensimmäinen ajotakista uuttuva merkki on materiaali, jolla on esteettinen substanssi: Nahkaan pukeutuminen kuuluu tiettyyn pukeutumistyyliin, ja custompukeutumiseen erityisesti musta nahka. Samalla tavalla goretex-takki voi kuulua matkamotoristin pukeutumiseen, eikä esteettisyyden vaade aiheuta tällöin reaktioita kanssamotoristeissa.

Materiaalilla on myös funktionaalinen substanssi. Nahka koetaan kestäväenä, turvallisena, joskus edullisenakin. Lisäksi nahka suojaa pieneltä sateelta. Funktionaalisesti varsinaisen ajotakin materiaali ei kuitenkaan tuota merkittävän muutosta, jos merkitsijä vaihdetaan toiseen. Materiaalin kommunikaatiivisen substanssin analyysi kommutaatiotestin avulla kuitenkin tuottaa merkittävän muutoksen. Jos ajotakki korvataan materiaaliltaan toisenlaisella, takki (yhdessä muun ajoasun kanssa) kertoo paitsi kantajansa arvoista, myös usein ajokista, jolla hän ajaa. Ajotakkiin kiinnitettävät merkit ja tunnukset lisäävät takin kommunikaatiivisuutta. Tärkeä ero tässä on nimenomaan se, että goretex-takkeihin näitä tunnuksia ei voi kiinnittää. Jos goretex-kalvoon tehdään reikä, puku vuotaa. Ajotakista saatava ensimmäinen merkki on siis materiaali, jolla on paitsi esteettinen, myös funktionaalinen ja kommunikaatiivinen substanssi.

Ajotakin värityksen muuttaminen tuottaa muutoksen merkittävässä lähinnä yhdistettynä materiaaliin. Musta nahkatakki koetaan voimakkaan symboliarvon omaavana elementtinä pukeutumisessa. Moderniin custompukeutumiseen voidaan lukea kuuluvaksi myös musta goretex-takki, jolloin myös ajotakin väri tuottaa kommutaatiotestissä merkin. Samalla tavalla ns. pepsodent-nahkapukeutuminen koetaan kuuluvaksi ainoastaan katu- ja kisapyörillä ajamiseen. Vanhoissa värikkäissä nahkaisissa ajoasuissa ajaminen voi kuulua myös perinteiseen pukeutumiseen, jos ajokki on samalta ajalta. Ajotakin värityksessä funktionaalinen substanssi löytyy esimerkiksi kirkkaista väreistä, jotka parantavat motoristin havaittavuutta liikenteessä. Näin ollen toinen ajotakista esiin nouseva merkki on sen väritys. Ajotakkia pitää kuitenkin ymmärtää ajopuvun kokonaisuuden kannalta. Jos ajopuku on kokonaisuus (takki ja housuyhdistelmä), vaikuttaa takkiin myös housun tyyli ja päinvastoin. Ajotakista nousevat merkit ovat siis **materiaali** ja **väri**, joiden yhdistelmä tuottaa merkityksen muutoksen ilmiasun muuttuessa. Ajotakin materiaali-väri-yhdistelmällä on esteettinen, funktionaalinen ja kommunikaatiivinen substanssi, joiden painotukset vaihtelevat yhdistelmästä riippuen. Typologian kannalta tärkeät syntagmaattiset yksiköt ovat musta nahkatakki, kirkasvärinen (pepsodent) nahkatakki, kirkasvärinen goretex-takki ja tumma tai musta goretex-takki. Lisäksi syntagmaattisia yksiköitä löytyy moottoriurheilupainotteisessa pukeutumisessa, esimerkkinä motocross- tai endurotakit, joissa väritys ei ole kuitenkaan semiologiselta kannalta merkityksellinen tekijä.

Ajohousut

Ajohousujen symboliarvo on selkeästi vaatimattomampi kuin ajotakin tai liivien. Kuitenkin ajohousujen materiaalilla on tietynasteista merkitystä erityisesti ajoasun eri elementtien ja mahdollisten yhdistelmien variaatioissa. Suuri osa sekä kyselylomakkeisiin vastanneista että haastatelluista motoristeista sallii muille motoristeille melko vapaat kädet pukeutumisen suhteen, vaikka itse omalla kohdallaan toteuttaa (ehkä alitajuisesti) motoristikulttuurin pukeutumiskoodia tiukemmin kuin kanssakulkijansa. Ajohousujen materiaalilla ja värityksellä ei ole monellekaan motoristille suurta merkitystä muutoin, mutta yleensä goretexhousuja ei käytetä nahkaisen ajotakin kanssa. Nahkahousut kuitenkin ovat yleisesti kaiken tyyppisten ajotakkien kanssa käytettävä varuste. Vaikka motoristin pukeutumiskoodi on kulttuurisesti periaatteessa suhteellisen vapaa, mahdollisten yhdistelmien variaatiot ovat (ajotakki-ajohousu-akselilla) suhteellisen vähäisiä. Nahkaisen ajotakin kanssa käytetään yleensä ainoastaan nahkahousuja tai farkkuja (KL1, KL2, KL3, KL4, KL6, KL7, KL9, KL11, KL12, KL13 sekä haastatelluista H1, H2, H4, H6), vaikka tosin poikkeuksiakin löytyy (KL3, Gorehaalarit ja nahkatakki, nainen, 8 vuotta motoristina; KL8, Nainen, 25 vuotta, 10 vuotta motoristina, kaikki yhdistelmät kelpaavat). Farmarihousuissakin monille on tärkeää niiden väri, merkki ja joskus jopa malli (KL3: Levi's 555 farkut, mustat ja siniset. Nainen 24 vuotta, 12 vuotta motoristina; KL8, farmarit, Levi's 501, siniset. Nainen, 25 vuotta, 10 vuotta motoristina). Joillekin nahkatakki-goretex-housu-yhdistelmä on suorastaan outo valinta motoristille: (KL9: ”Ei voi olla sadetta, joka kastelee vain housut...”. (Nahkahousut ja goretakki?) ”No sehän on jokaisen oma asia.” (Nahkatakki ja gorehousut?) No mikä ettei... ehkä se aika hullu näkönen vois olla, mutta...niinpäin en oo nähny.” (H5).

Kommutaatio

Ajohousujen arvo motoristille on etupäässä funktionaalista. Ajohousuina käytetään nahkaisia, goretex- ja farmarihousuja. Nahkahousua voidaan käyttää muidenkin kuin nahkaisten ajotakkien kanssa, kun taas goretexhousuja ei juuri näy nahkatakin parina. Näin ollen materiaali on ensimmäinen merkki, joka aineistosta tulee esiin. Materiaalilla on esteettinen substanssi, koska esimerkiksi goretexhousut ovat nahkatakin parina outo yhdistelmä. Farmarihousut taas sopivat sekä goretex- että nahkatakin pariksi. Materiaalilla on myös funktionaalinen substanssi. Nahka suojaaa, samoin goretex. Farmarihousut eivät suojaa, joten niitä käytetään vain lyhyillä matkoilla ja kaupunkiajossa. Materiaalin kommunikatiivinen

substanssi on sama kuin ajotakin kohdalla. Jos materiaali muutetaan, merkitsijän muutos tuottaa merkittävän muutoksen kaikkien substanssien kohdalla.

Housun väri on myöskin esteettisesti merkittävä tekijä, mutta ei funktionaalisesti. Housu on yleensä nahkaisena musta tai ruskea, ellei se ole osa esimerkiksi moniväristä pepsodent-pukua tai vastaavaa. Goretex-housu on puolestaan joko musta (erityisesti jälleen customhousu) tai sitten kirkkaampi värinen johtuen takin värityksestä. Goretex-puvut ovat yleensä kokonaisuuksia. Farmarikankainen housu on ajohousuna joko musta tai sininen. Kommunikatiiviselta substanssiltaan housun väri merkitsee ainoastaan suhteessa puvun kokonaisuuteen ja materiaaliin. Toinen merkki on siis housun väritys. Syntagmaattisia yksiköitä ovat musta tai ruskea nahkahousu, tietyn varauksin monivärinen nahkahousu, musta tai monivärinen goretexhousu ja musta tai sininen farmarihousu. Lisäksi syntagmaattisia yksiköitä löytyy jälleen moottoriurheilun puolelta esimerkiksi motocrosspukeutumisesta.

Ajosaappaat

Ajosaappailla on funktionaalisen arvon lisäksi monille motoristeille myös esteettistä arvoa. Nimenomaan traditionalisemmat ”bootsit”, useimmiten tylppäkärkiset ja remmein varustetut ns. ratsuväkimallin nahkaiset saappaat (liite 2.) ovat hyvin suosittuja motoristien keskuudessa. Samoin ns. poliisimallia muistuttavat custom-ajosaappaat ovat tulleet yhä suosittummiksi, lähinnä kuitenkin traditionalistisempien motoristien ajosaappaina ja eritoten ns. biker-kulttuurin piirissä (Harley-Davidson-väki). Yleensä perinteiseen nahkapukuun pukeutuvat motoristit suosivat ns. bootsimallin saappaita, kisapukuihin pukeutuvilla motoristeilla bootseja ei juuri näy. Kisapukujen kanssa käytetään tiukasti saman tyylin saappaita. goretex-ajoaasia käyttävät motoristit kulkevat bootseissa aivan samalla tavoin kuin nahkaan pukeutuvat motoristitkin. Nahkasaappaiden tärkeimmät kriteerit ovat pitkä varsi ja veden- sekä öljynkestävä kumipohja. Autenttisimpina markkinoidut bootsimallin saappaat (esimerkiksi sellaiset merkit kuin meksikolainen La Gran Bota ja espanjalaiset Sancho ja Sendra, lisäksi kotimainen Boot Factory) ovat usein nahkapohjaisia ja tästä syystä vedenpitävyydeltään motoristille huono valinta, siksi saappaiden merkillä ei ole perusmotoristeille juurikaan merkitystä, tärkeintä on saappaiden toimivuus ja ulkonäkö.

Yleisin jalkine tyyppi motoristilla on joko ns. bootsimallin nahkasaapas tai varsinaisesti moottoriyöräilyyn suunniteltu ajosaapas nahkaa tai nahka/kangas-yhdistelmää. Lomakkeisiin

vastanneilla motoristeilla ajojalkineet jakautuvat seuraavasti: ”Bootsit tai ajosaappaat, musta nahka (KL1); Suomen armeijan maihinnoususaapas (KL2); Mustat nahkabootsit, tylppäkärkiset (KL3); Musta nahkabootsi, teräväkärkinen, ei korosteltu, kannukset (KL4); Nahka/tekstiili, musta, ajosaapas (KL5); Musta-ruskea bootsi, nahkaa/teflonia (KL6); Mustat bootsit/ ruskeat ajosaappaat, nahkaa (KL7); Tumma ruskea nahkabootsi (KL8); Mustat goretex ajosaappaat ja ruskeat nahkabootsit, ”tiukat ja hyvännäköiset”. (KL9); Musta nahka-ajosaapas (KL10); Musta nahkainen touring-mallin ajosaapas (KL11); Mustat nahkabootsit, ”Yleensä pitkävartiset, mutta lyhyemmillä, esim. työmatkoilla nilkkapituiset.” (KL12); Musta nahka, ”Rautavahvennetut ajobootsit, raudat piilossa, Boot Factoryssä teetetyt.” (KL13).

Yhdeksällä kolmestatoista on ainakin toisina ajojalkineina bootsit. Ajosaappaista suosituin malli on havaintojeni mukaan erityisesti kustomistien, mutta usein muidenkin motoristien piirissä tylppäkärkinen ns. ratsuväkimallin ajosaapas (ks. liite 2.). Tehdessäni kandidaattiseminaaritutkielmaa Jyväskylän Moottoriklubista vuonna 1994 ratsuväkimalli oli silmiinpistävän yleinen klubilaisten keskuudessa (Mynttinen 1994). Myös osallistuva havainnointini tämän tutkimuksen tiimoilta vahvisti havaintoni; ratsuväkisaapas on nähdäkseni yleisin ajosaapastyyppeistä ylipäätään motoristien keskuudessa. Koska ratsuväkimallin saapas ei ole kaikkein funktionaalisin ajojalkine (nilkkojen kohdalla metallirenkaat, saattaa kaaduttaessa vahingoittaa nilkkaa), mallin yleisyys hämmennyttää. Haastattelemani motoristit eivät osanneet esittää syytä niiden yleisyyteen ja tulkintani mukaan syytä onkin yksinkertaisesti motoristimuoti; saapasmalli valitaan pohjimmiltaan funktionaalisten, mutta viime kädessä myös esteettisten lähtökohtien perusteella. Haastatelluilla motoristeilla saappaat oli valittu saman kaavan mukaan: Motocross- tai trial-saappaat, goretex-puku (H1); Touringsaappaat, goretex-asu (H2); Ajosaappaat musta nahka, goretex-asu, ei aja aktiivisesti tutkimushetkellä (H3); Maihinnousukengät, mustaa nahkaa, mustat nahkabootsit, musta nahka-asu, klassinen malli (H4); Bootsit, ratsuväkimalli, mustat, ajoasuna musta-harmaa goretex (H5).

Vain muunlaisia kuin bootsimallin ajojalkineita käyttävistä lomakkeilla vastanneista motoristeista ajoasu on kokonaisuutena sellainen, että bootsit eivät ehkä esteettiseltä kannalta sovi puvun kanssa käytettäväksi: Sinisalon vanha puna-musta-valkea nahkapuku, ns. pepsodent, klassista mallia (KL5) ; Kirkasväriäinen goretex (KL11). Haastatelluista taas ainoa, jolla ensisijaisina ajojalkineina oli bootsit, pukeutuu goretex-ajoasuun, mutta asun väri on hillitty musta-harmaa. Ajoasun tyyli ja väritys siis vaikuttavat jalkineidenkin valintaan. Pääasiassa ajoasun kokonaisvaikutelma on tärkeämpi tekijä ajojalkineita valitessa kuin ajoasun materiaali; klassisia nahkabootseja voi pitää goretexinkin kanssa, jos väritys ei

aiheuta räikeää kontrastia. Kysyttäessä tärkein ajojalkineiden valintaan vaikuttava tekijä oli kuitenkin poikkeuksetta niiden toimivuus. Jos ajosaapas on riittävän pitkävärtinen, se suojaa viimalta ja jos se on mukava ja vielä vedenpitäväkin, niin aina parempi. Haastattelemani motoristit eivät nähdäkseni olleet juurikaan tulleet edes ajatelleeksi ajojalkineiden tyyppin valintaan vaikuttaneita tekijöitä omalla kohdallaan ennen kuin niistä kysyttiin. Ajojalkineen tyyppi ei näin ollen ole kovin merkitsevä tekijä motoristin pukeutumisessa, ainakaan esteettiseltä kannalta katsottuna. Bootsien yleisyyttä motoristien keskuudessa ei voi kuitenkaan sivuuttaa vain olankohautuksella. Lienee kuitenkin niin, että ko. tyylin ajosaappaiden valintaan vaikuttaa ennen kaikkea niiden hyväksi havaittu toimivuus, perinteisyys ja toimiva markkinakoneisto, jonka avulla bootseista on tullut traditionaalinen motoristijalkine. Ajosaappaita myös käytetään muulloinkin kuin ainoastaan ajettaessa, mutta yleensä vain bootsimallin ajosaappaita. Touring- motocross tms. saappaat ovat enemmän kontekstisidonnaisia ajovarusteita, eikä niillä välttämättä ole kovin helppoa kävellä, koska ne ovat nimenomaan tietyn tyyppiseen ajoon suunniteltuja jalkineita.

Kommutaatio

Ajosaappaan kommutaatiotesti tuottaa kolmenlaisia syntagmaattisia yksiköitä: mustia tai ruskeita nahkaisia bootseja, mustia tai ruskeita nahkaisia mähinnousukenkiä ja nahka-kangas-yhdistelmistä valmistettuja mustia tai monivärisiä muita ajosaappaita. Jos saappaan kokonaisvaikutelma, tyyli, muutetaan toiseksi, saappaan merkitys muuttuu eri substansseissa. Jos bootsi vaihdetaan mähinnousukenkään, muutos ei välttämättä ole merkittävä minkään substanssin kannalta. Jos bootsi vaihdetaan kirkasväriseen yhdistelmäateriaaleista valmistettuun saappaaseen, muutos on merkittävä esteettisen ja kommunikatiivisen substanssin osalta. Ensimmäinen saappaista uutettu merkki on saappaan tyyli, kokonaisvaikutelma.

Materiaali on merkityksellistä lähinnä bootsin kohdalla. Nahan vaihtaminen kankaaseen tuottaa merkityksellisen muutoksen merkittävässä. Bootsia ei ole enää bootsia, jos ei se ole nahkaa. Materiaalin muutos bootsin kohdalla vaikuttaa ensinnäkin esteettiseen substanssiin; bootsin kuuluu olla nahkaa, koska bootsit ovat aina olleet nahkaa. Lisäksi ne ovat perinteiset motoristijalkineet. Funktionaaliselta kannalta katsottuna nahan muuttuminen kankaaksi tai synteettiseksi materiaaliksi ei vaikuta saappaan toimivuuteen, joten nahalta materiaalina puuttuu tulkintani mukaan funktionaalinen substanssi. Esteettinen ja kommunikatiivinen substanssi näkyy lähinnä pelkästään bootsin kohdalla. Bootsia kertoo perinnesidonnaisuudesta.

Muissa ajosaapastyypeissä nahka ei ole materiaalina tärkeä muuttuja, eikä merkittävä näin ollen muutu. Maihinnousukengät taas ovat yleensäkin aina nahkaa.

Saappaan väri ei ole vastaajien mielestä useinkaan kovin tärkeä tekijä saappaita valittaessa. Silti yleisimmät bootsivärit ovat musta ja ruskea. Väriin muutos esimerkiksi kirkkaan keltaiseksi muuttaa esteettisen merkityksen ja kommunikatiivisen merkityksen, muttei funktionaalista merkitystä. Tällöin väri on bootseissa merkitsevä tekijä. Muissa ajosaappaissa väri ei ole välttämättä niin merkittävä tekijä. Esimerkiksi yhdistelmäateriaaleista valmistettu touring-saapas tai motocrossaapas saattaa olla hyvinkin kirkasvärinen. Esteettinen substanssi ei kuitenkaan välttämättä muutu, vaikka kirkasvärinen muutettaisiin toisenlaiseksi tai esimerkiksi mustaksi. Esteettinen substanssi muuttuu, jos musta tai muuten hillitty väri muuttuu räikeäksi, olettaen tietenkin, että muu asustus ei enää soinnu saappaisiin. Kolmas merkki on siis saappaan väritys.

Kokonaisuutena ajosaappaalla on esteettinen substanssi: Ajosaapas on osa tyyllistä kokonaisuutta, eikä tyylejä, materiaaleja ja värejä voi sekoittaa mielivaltaisesti. Ainakaan sitä ei motoristipiireissä tapahdu. Ajosaappaan funktionaalinen substanssi on sen suojaavuudessa ja kommunikatiivinen substanssi tyyliin liittyen. Saappaan tyyli, väri ja materiaalikin kertoo motoristin arvoista, mutta ainoastaan kokonaisuuden osana. Syntagmaattisia yksiköitä ovat siis musta tai ruskea nahkainen bootsi, touringsaapas, joka voi olla muutakin materiaalia ja muun värinenkin kuin musta, ja musta tai ruskea maihinnousukengä.

Ajokäsineet

Ajokäsineet ovat motoristeille periaatteessa vain funktionaalinen varuste, joka valitaan käyttötarkoituksen mukaan; pitkille matkoille nahka- tai goretex-käsineet, kaupungille ja lyhyille matkoille ohuempinahkaiset kesä- tai jopa sormettomat puolihanskat. Motoristit eivät tunnu juuri kiinnittävän huomiota käsineen materiaaliin ja väriin muuten kuin siltä osin, kuin ne liittyvät ajoasun kokonaisvaikutelmaan. Perinteisimmät motoristit tietenkin käyttävät mielellään vain nahkaisia käsineitä, mutta tyylistä poikkeaminen käsineiden osalta ei ole juurikaan merkityksellinen asia; jos sää ja käyttömukavuus vaatii, tyylistä tingitään. ”Mustat nahkahanskat, väri sopii muuhun asuun, lämpimyys on tärkeää. Jos yhdet kastuu, niin vaihdan toiset, lyhytvartiset käy kaupunkiajoon, pitkävartiset reissuun.”(KL1); ”Mustat goret, ”normaalit”, lämpimät, pitää vettä.”(KL2); ”Mustat waterproof ajokäsineet, nahkaa. Lämpimät, vedenpitävät, turvalliset”. (KL3); ”Mustat nahkaiset, mitänsanomattomat,

lämmin, suojaa.”(KL4); ”Kesähanskat nahka/tekstiili, puna-musta; nahkahanskat, mustat; tekstiilihanskat, puna-harmaa-musta. Varallisuuden karttuessa on tullut ostettua eri sään hanskat, alussa oli vain yleisnahkahanskat.” (KL5); ” Ajohanskat, (syynä valintaan) koko, näkö ja hinta, (käyttää) sään mukaan.” (KL6); ”Nahka/goretex, musta, pitkävartiset, lämpimät ja vettäpitävät (?!).” (KL7); ”Mustat, nahkaa, sattuman kauppa, olen saanut ko. hanskat.” (KL 8); Nahkahanskat, puna-mustat, sointuu muuhun asuun ja pyörään. (Omistaa myös) goretexhanskat, käytän niitä kylmällä ja sateella.” (KL9); ”Mustat nahkahanskat, pidän nahkahanskasta. (Käyttää) lämpötilan mukaan.” (KL 10); ”Mustat lumilautailuhanskat sekä kevyet punamustat motocrosshansikkaat, (tärkeitä valintaan vaikuttaneita tekijöitä) lämpimyys/viileys.” (KL11); ”Käytän olosuhteiden mukaan joko ohuempia nahkasormikkaita (punamustat) tai vedenpitäviä goretex-sormikkaita (mustat). Sopivat kulloisinkiin olosuhteisiin.” (KL 12); ”Nahkaa, mustat Heldin pitkät hanskat, jotka tulevat takin hihojen päälle. Itse asiassa hanskoja on kahdet, toiset viileisiin ja sadekeleihin ja toiset sitten muihin keleihin.” (KL13). Haastatelluilla motoristeilla toistuu sama motiivi; hansikkaat valitaan lähinnä kontekstin ja käyttötarkoituksen mukaan.

Kommutaatio

Ajokäsineen materiaalin vaihtaminen toiseksi ei tuota muutosta merkittävässä kuin funktionaalisen substanssin kohdalla. Nahka toimii sateessa huonommin kuin vedenpitävät goretex-käsineet. Kesäkuumalla nahka myös hiostaa. Käsineen värin vaihtaminen tuottaa muutoksen esteettisen ja kommunikatiivisen substanssin kohdalla . Käsine ei välttämättä enää sovi tyyliin ja herättää huomiota tai näyttää omituiselta. Käsineen koko tyylin (johon sisältyy materiaali, väri ja esimerkiksi pituus ja paksuus) vaihtaminen tuottaa muutoksen merkittävässä kaikkien substanssien kohdalla. Esimerkiksi kisakäsine sopii katupyöriin ja ”pepsodenteihin”, toimii kyseisten tarpeiden mukaan ja kertoo lisäksi millaista motorismia käsineiden käyttäjä harrastaa. Customisteilla yleinen nahkainen puolikäsine, josta on sormiosat poistettu, kertoo puolestaan custom-tyylistä.

Käsineiden kohdalla merkin esille saaminen on työlästä, koska monet motoristit käyttävät erilaisia käsineitä eri tilanteissa, ja useimmilla motoristeilla onkin eri tarkoituksia varten useita erilaisia käsineitä. Jos merkitsijäksi mielletään käsineen kokonaisuus, tyyli, tuottaa tyylin vaihto muutoksen merkittävässä. Tällöin käsineen tyyli on ensimmäinen merkki, samalla kun se toimii merkitsijänä, jonka avulla se tuotetaan. Syntagmaattiset yksiköt ovat siten kisakäsine, matka-ajoon suunniteltu käsine, kesäkäsine ja puolikäsine. Toinen aineistosta

esiin tuleva merkki voisi olla materiaali. Jälleen custompukeutumiseen kuuluu nahka...
Käsineen tärkeimmät ominaisuudet ovat kuitenkin funktionaalisia, esteettisyys ja kommunikatiivisuus ovat toisarvoisempia tekijöitä.

Moottoripyörän tyyppin, merkin ja tyylin kulttuurinen vaikutus ajoasun tyyliin

Moottoripyörän tyyppi ja väritys ovat ajoasun kokonaisuutta ajatellen erityisesti esteettiseltä kannalta tarkastellen pukeutumista määrittäviä tekijöitä. Juuri kukaan lomakkeisiin vastanneista tai haastatelluista ei kokenut pyörän tyylin vaikuttavan omaan pukeutumiseensa, mutta heillä oli selkeät käsitykset siitä, miten tiettyihin pyörätyyleihin ja merkkeihin liittyy tietynlainen pukeutumistyyli. Heillä oli myös selkeät käsitykset, mistä tämä johtuu. Tarkoitin nyt lähinnä Harley-Davidson-merkkiä ja siihen kiinteästi kuuluvaa traditionaalista bikerpukeutumistyyliä, sekä customtyyliä yleisemmin: ”Harvemmin (ne) tuolla ajaa harrikalla tämmöset kirkaat Rukka tai Yoko-asut päällä. kai se kokeneemmilla on niin, että pääasia on, että se suojaa. Kaveri vaihtoi Suzukin Harrikkaan, ei ollut ehtinyt tummaa nahkaa hommata, joten se ajoi goreissa. Kuulemma katsottiin... Harrikka erottuu selkeästi tässä, customeita ja kuteita on niin erilaisia, vaikka nahka kuuluu customiin.” (H1); ”(...) monella se tietysti on sekin, että onko sulla customi tai mikä että... tai harrikka varsin siinä ... en usko, että kovin monikaan goretexeihin pukeutuu harrikkamiehistä, mutta, mut eihän se muuten... ei mulla sillai oo mitään sillai väliä, et mikä pyörän tyyppi... mulla on ollu aika laidasta laitaan niitä pyöriä... ettei se siihen vaikuta mulla ainakaan (...) että onko se pyörän merkki tai malli ... siinä se kai se suurin kynnys on just se Harley Davidson, että... japanilaispyörillä tai jollain muulla pyörällä voi ajaa millä tahansa, mut sit se ... ilmeisesti se viime vuosien sinkojutut ja muut niin, se on se Harley vähän semmonen... toisenlainen, valitettavasti (...) pitää olla Harley Davidson tuotteet... niin, ja nahkahousuja ja ketjuja vähän roikkuu (...) se tietysti kai on yks semmonen, että kuuluu olla mustat nahkat, että... voishan se olla vähän oudon näköistä (ajaa Harley-Davidsonia goretexeissä) , en oo kyllä koskaan nähny, en osaa sanoo”. (H3); ”Siis niinkun kustom-henkisesti. Nahkavarusteet ja avokypärä (...) minusta se on vähän semmosta, että minkälaiset sattuu ne ajovarusteet olemaan, itse tuskin rupeisin heti kerralla vaihtamaan kaikkia, vaikka pyörä vaihtus toisenlaiseks, niin tuskin heti kaikkia rupeaisin vaihtamaan kumminkaan (...) sehän on tietysti Harlikan kanssa vähän semmonen ongelma minun mielestä, että se on niin ... heillähän on se dilemma siinä, että pitääkö ... he on niitä vapauden apostolia, jotka kaikki ajaa samanlaisella pyörällä osapuilleenkin ja sitte heillä on tämä vapaus pukeutua kaikki samalla tavalla (...) Harlikkaporukkahan on... lähes kaikki pukeutuu tämmösten... korostetun amerikkalaisesti. Lähes poikkeuksetta. Itse asiassa en oo normaalissa nahkapuvussa ajavaa Harlikkamiestä nähny vuoskausiin. Ja onhan Harlikan omat

värit, niin nehän näkyy näillä pitkän linjan harrastajillahan on yleensä se... kilpatallin värisiä nahkapukuja ja tai sitten... että ne nyt ne ei oo ihan minun mielestä sitten ihan suoraan niitä kustomsysteemejä, joissa on näitä normaalia heipeleitä siinä mukana. Heillä se näkyy sitten korostetusti vielä siinä vapaa-ajan pukeutumisessa, että noita toppatakia ja toppaliivejä, joissa on näitä merkkejä ja kilpatallin värejä... onhan se joillakin näillä japanilaismerkeilläkin on sama juttu, että toisilla on näitä vapaa-ajan takkia sitte. (...) Merkkiuskollisuus varmasti (vaikuttaa pukeutumiseen), ja sitte se, että ne niinkun halua niinkun näyttää sen koko ajan, että se on niinku se päällimmäinen tekijä siinä (...) senhän näkee ihan selvästi siinä, että nehän on hyvin suosittuja semmostenki parissa nämä varusteet, jotka ei oo ikinä ees moottoripyörällä ajaneetkaan, että niillä on... monella on Harley-Davidson-logolla varustettu sytkäri tai vyönsolki tai jotain tämmöstä muuta pientä tavaraa, joka niinku kuuluu siihen oheiskrääsähommaan (...) itse asiassa tässähan (...) kun aatellaan, että harlikkahommassa, niin siinähan on mukana tehokas markkinointikoneisto, joka on mahollistanu tämän (...) ihmiset ei sitä tietosesti niinkun... tekevät tietysti vapaaehtosesti, mutta eivät tietosesti. Että on tavallaan niinkun aivopesty tekemään näin. Kun saahaan joku asia markkinoitua niin hyvin, että joku ihminen tuntee, että se on ”cool” ja hyväksytyt joka systeemiin, niin totta kai se pitää vaikka minkälaista vaatetta tai varustetta, jos se vaan todetaan, että se on ”cool”. Esimerkiks nämä muutaman vuoden takaset jenkkibootsi –muoti, joka on vähän semmonen kesto-suosikki, niin se on nyt tavallaan niinku hyväksytyt, mutta 70-luvun lopulla niin sitähan piettiin hyvin outona semmosissa (...) että 70-luvun lopulta kun muistan, kun ensimmäinen villitys oli näitten cowboy-bootsien puolella. Ja se ei välttämättä tullu moottoripyöräilijöitten parista, että se oli semmonen yleinen muoti. Kyllä ne nää yleiset muotiseikat vaikuttaa myöskin siihen pukeutumiseen jonkun verran (...).” (H4).

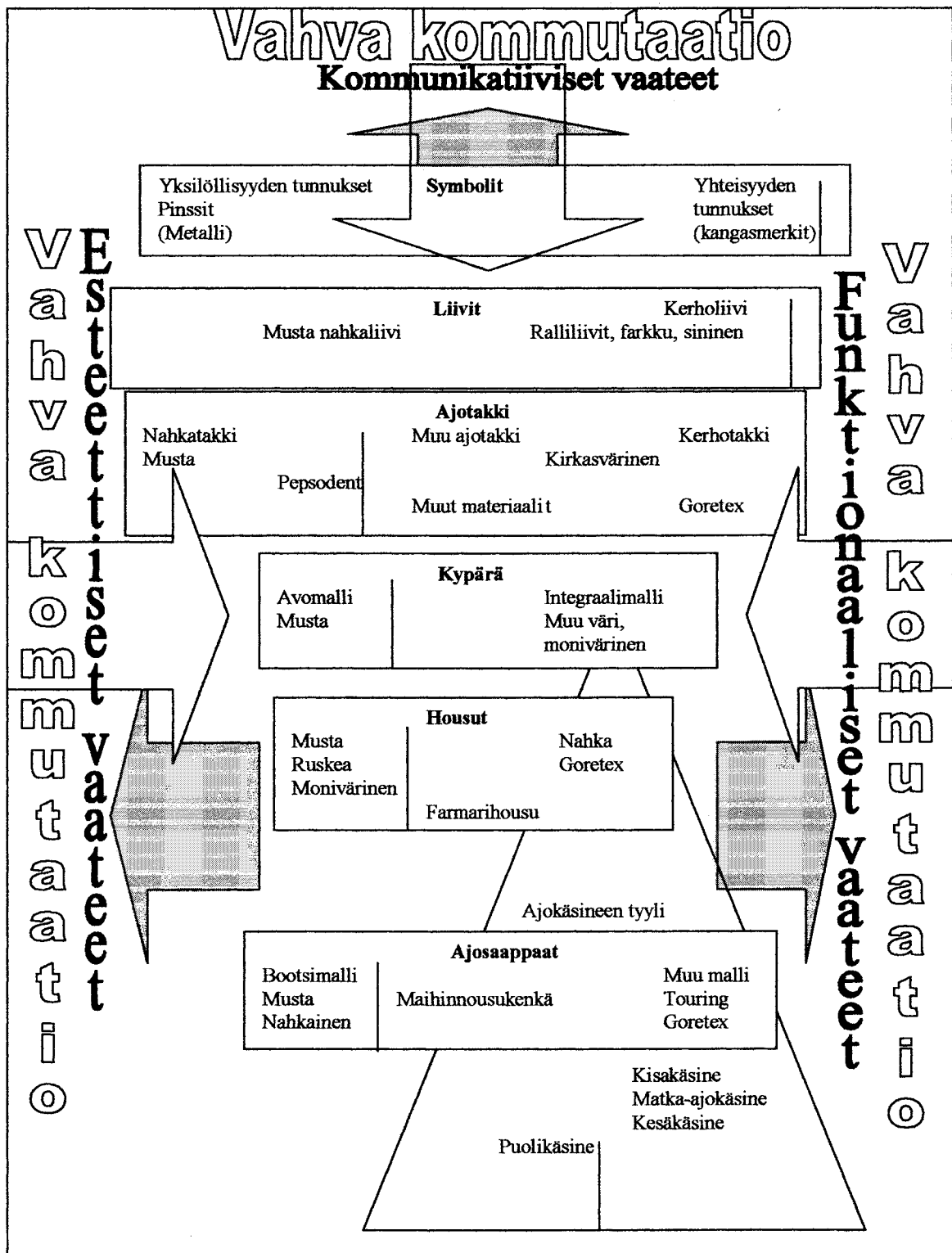
Kokonaisuutena voidaan sanoa, että kuten pukeutumisessa yleensä, motoristit sallivat herkästi muille sen, mitä eivät itse kuitenkaan käyttäisi. Custom-pukeutumisen he kokivat olevan selkeästi materiaalien, värien ja tyylin suhteen ehkä ainoa selkeä ja havaittu pukeutumistyyli, jossa itse moottoripyörän tyyli määrittää pukeutumista. Ainakin useimmilla oli selkeä käsitys siitä, mitä custom-pukeutumiseen kuuluu. Muiden pyörätyyppien vaikutus pukeutumiseen koettiin vähäiseksi ja variaatioiden ja mahdollisten yhdistelmien mahdollisuus hyvin vapaaksi. Rivimotoristille Harley-Davidsonilla ajavat motoristit hahmottuvat omana alajoukkonaan, joka toteuttaa tavalliselle motoristille hieman vierasta kulttuuria. Syykin on selvä; Harley-motoristit toimivat useimmiten omissa merkkikerhoissaan eivätkä esimerkiksi useinkaan tervehti muunmerkkisillä moottoripyörillä ajavia kanssamotoristeja. Tämä on sosiaalinen fakta, jonka olen itsekin huomannut monta kertaa, samoin motoristit, joiden

kanssa olen vuosien varrella keskustellut. Tavallisten motoristien keskuudessa vapauden käsite tarkoittaa esimerkiksi vapautta pukeutua niin kuin itse haluaa, ja biker-kulttuuriin kuuluva pukeutuminen koetaan jonkinasteiseksi fanaattisuudeksi.

III Ajoasun lopullinen muoto: Kulttuurisen syntagman muodostuminen

Ajoasun kaikilla merkityksellisillä ilmiösillä on kommunikatiivinen, esteettinen ja funktionaalinen substanssi. Toisin sanoen yksilön pukeutumiseen vaikuttavat 1) kommunikatiiviset tekijät, 2) esteettiset tekijät ja 3) funktionaaliset tekijät. Karkeasti katsottuna olen edellä uuttanut aineistostani motoristin ajoasun pienimmät merkitykselliset yksiköt, joiden avulla olen rakentanut typologian syntagmaattisista yksiköistä. Esitän seuraavassa kaaviossa syntagmaattisten yksiköiden sijoittumisen kolmikenttään. Tässä kolmikentässä kommunikatiiviset, funktionaaliset ja esteettiset tekijät asettavat ajoasun eri osien valintaan vaikuttavia paineita (tummat nuolet). Esimerkiksi ajosaappaan tulee olla funktionaalinen, mutta tietyn tyyppisen ajosaappaan valintaan vaikuttavat myös esteettisyyden vaatimukset. Lopulta ajoasun eri osilla on myös kommunikatiivisia ulottuvuuksia, kuten olen edellä esittänyt. Kommutaatiota osoittavat nuolet taas osoittavat kaaviossa sisäänpäin, kohti merkkejä, jotka massasta on nyt uutettu. Vahva kommutaatio tarkoittaa sitä, että jos syntagmaattisen yksikön merkitys (esimerkiksi liivin ulkoasu) korvataan toisenlaisella, syntagmaattisen yksikön merkittäväkin muuttuu. Kommutatiivista vaikutusta kuvaavat valkeat nuolet.

Kaavio 1. Yksilön ajoasun eri elementtien valintaan vaikuttavat päätekijät ja niiden kommutatiivinen vaikutus syntagmaattisiin yksiköihin.



Kommentti kaavio 1:een: Kaikilla kolmella ajoasun ja sen osien valintaa ohjaavalla perusvaateella (kommunikatiivisuus, esteettisyys ja funktionaalisuus) voidaan nähdä olevan kommutatiivisia vaikutuksia, joten kaaviosta voidaan lukea mm. seuraavaa: Motoristin pinssi, joka sijoittuu ylös vasemmalle, on ensinnäkin vahvasti kommunikatiivinen ja esteettinen pukeutumisen elementti, johon vaikuttavat kommunikatiivisuuden ja esteettisyyden vaateet, sekä näiden kommutaatio. Välttämättä pinssi ei ole ollenkaan funktionaalinen yksikkö. Jos pelkästään pinssin ulkonäkö vaihtuu, ilmiasun muutos tuo mukanaan esteettisen merkityksen muutoksen (merkittävä muuttuu, vahva esteettinen kommutaatio), mutta ei välttämättä vielä kommunikatiivista merkittävään muutosta. Jos sekä pinssin ulkonäkö, että esimerkiksi siinä oleva symboli vaihtuu täysin toiseksi, muutos tapahtuu sekä esteettisen merkityksen että kommunikatiivisen muutoksen kohdalla. Lisäksi muutos saattaa tapahtua nyt myös funktionaalisella tasolla: Pinssi alkaa kertoa kanssamotoristeille jotakin. Näin saadaan uutettua massasta kohteena olevan elementin (pinssi) ilmiasun muutosten ja merkityksen muutoksen kommutaation avulla merkki, joka substansseineen muodostaa syntagmaattisen yksikön. Samalla tavalla olen uuttanut aineistostani ajosaappaan tyylin merkkien muodostamana syntagmaattisena yksikkönä: Jos ajosaapas on muu kuin musta, nahkainen bootsimalli, sen valintaa ovat kommutaatiotestin mukaan ohjanneet lähinnä vahva funktionaalisuuden vaade, heikko esteettisyyden vaade ja lähes mitätön kommunikatiivisuuden vaade. Jos sitten tällainen esimerkiksi goretex-ajosaapas, jolla ei ole määriteltyä tyyliä, korvataan vaikkapa ratsuväkimallin mustalla nahkabootsilla, sen merkitys muuttuu. Esteettisyysarvo nousee, samoin kommunikatiivinen arvo hieman.

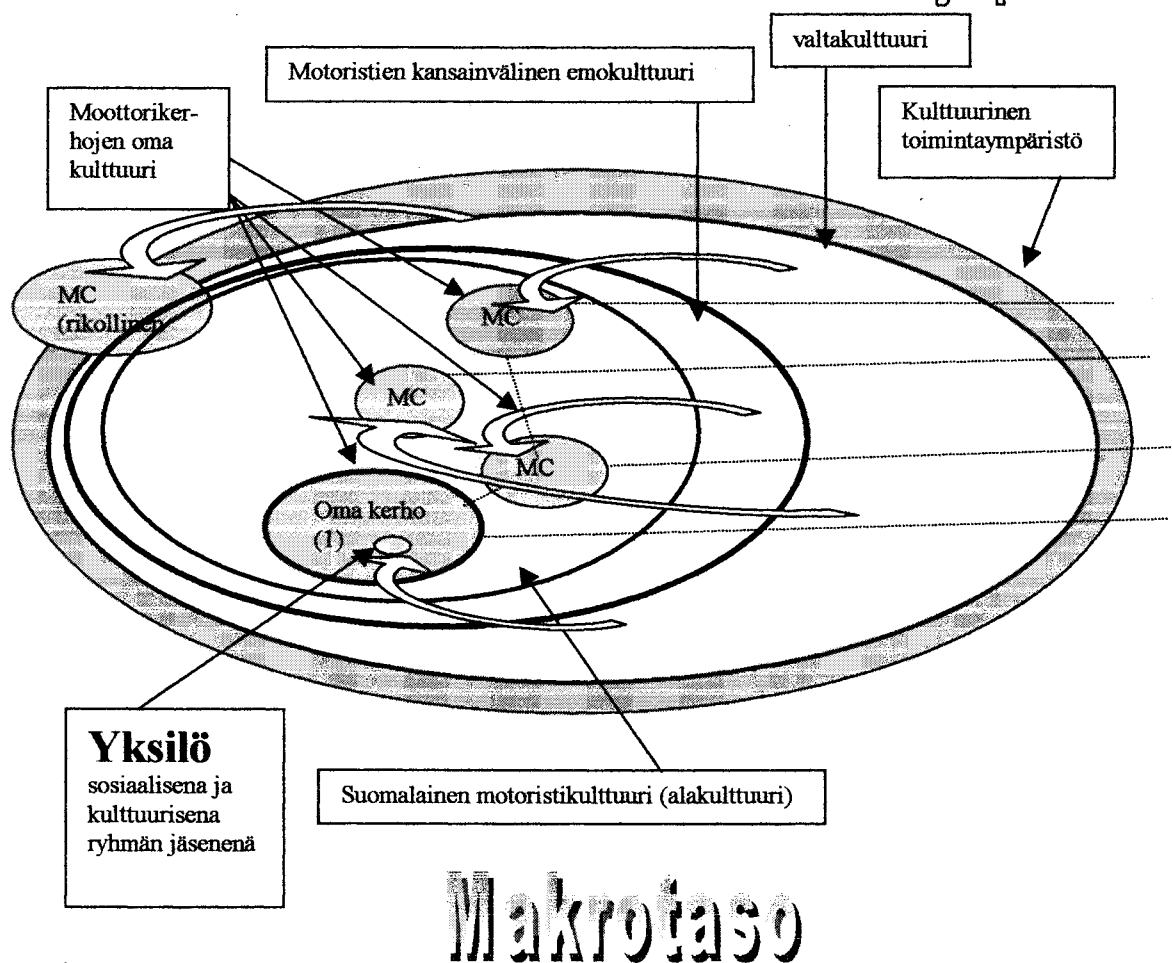
Olen erottanut kaavion tekstiruuduissa pystyviivalla **perinteiset motoristipukeutumisen syntagmaattiset yksiköt** muista. Perinteiseen motoristipukeutumiseen kuuluvat syntagmaattiset yksiköt sijoittuvat aina pystyviivan vasemmalle puolelle ja muut oikealle puolelle. Kuten kuviosta näkyy, mitä kommunikatiivisempi syntagmaattinen yksikkö on, sen perinteisempi se on myös. Esimerkiksi symbolit ja liivit, jotka ovat vahvimmin kommunikatiivisia, ovat myös perinteisimpiä motoristiasusteita ja niiden kaikki syntagmaattiset yksiköt sijoittuvat viivan vasemmalle puolelle. Alaspäin tultaessa (kommunikatiivisuuden heiketessä) myös perinteisen motoristipukeutumisen syntagmaattiset yksiköt vähenevät. Lopulta viimeisten syntagmaattisten yksiköiden (ajokäsineiden) kohdalla ei voida enää erottaa nimenomaan motoristiperinteeseen kuuluvia yksiköitä muista syntagmaattisista yksiköistä. Perinteiset syntagmaattiset yksiköt ovat samoja yksiköitä, jotka kuuluvat myös custompukeutumiseen. Näin custompukeutuminen voidaan nähdä tyylillisesti

perinteisimpänä motoristipukeutumisena, mikä selittää myös siltä vaadittavat tiukemmat ”standardit”.

Kommunikatiivisuuden, esteettisyyden ja funktionaalisuuden vaateet on ymmärrettävä myös valintaa ohjaavina arvoina, joihin erilaisilla valinnoilla pyritään. Kaaviossa näkyvät muutkin motoristin ajoasun peruselementit, syntagmaattiset yksiköt, joita voidaan lukea samaan tapaan. Kaavio antaa kommutaatiotestiin perustuvan tulkintamallin merkkien uuttamiseksi massasta ja kuvaa niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat **yksilön** valintoihin ajoasun (syntagman) eri osien (syntagmaattisten yksiköiden) osalta. Kaavio ei toimi yksityiskohtaisena analyysikoneistona, jonka avulla kaikki pukeutumisen variantit, kentän ”puhe, on asetettu oikeille paikoilleen tulkittavaksi, mutta tarjoaa metodologisen lähtökohdan tämän puheen tulkinnalle. **Kentän puheesta johdetut syntagmaattiset yksiköt ovat vain representaatio todellisuudesta, tutkijan ja kohteen metakielten kohtaamispiste. Ne toimivat arkkityyppeinä, joiden avulla kielen ja puheen suhteita voi paremmin ymmärtää ja puheen yksiköitä luokitella.**

Seuraava kaavio (kaavio 2) palauttaa analyysin makrotasolle. Kaavio on täydennetty versio johdannossa esittämästäni motoristin kulttuurista toimintaympäristöä esittävästä mallista (s 4.). Kaavion keskiöön on lisätty tärkeä elementti, yksilö, jolle aktuaalistuvat valintoja ohjaavat tekijät esittelin edellisen sivun kaaviossa. Seuraavan sivun kaavio kertoo, miten edellisen kaavion vaateet ja paineet syntyvät.

Suomalaisen motoristin kulttuurinen toimintaympäristö



Kaavio 2. vrt. s. 4

Makrotasolla ajoasun merkitys muodostuu seuraavasti: Kulttuurinen toimintaympäristö perustuu **Kieleen**, joka tuottaa kommunikoinnissa tarvittavat sosiaalisen toiminnan koodit. Valtakulttuuri (esimerkiksi valmisvaateteollisuus) tuottaa kielen yksiköt, joista yksilö valitsee **puheeseensa** mieleisensä. Se, mitä yksilö haluaa puheeseensa valita eli miten yksilö kieltään käyttää, näkyy esimerkiksi motoristin pukeutumisessa. Yksilön valintoja ohjaavina tekijöinä näyttäytyvät mikrotason tarpeet (I) syntyvät vuorovaikutuksessa kulttuurisen toimintaympäristön (makrotason) suomien mahdollisuuksien ja viime kädessä kielen itsensä asettamien rajoitteiden ja mahdollisuuksien kautta. Yksilön puku on hänen ”puheensa” ja yksilön tapa jäsentää omaa suhdettaan kulttuuriinsa ja käyttää Kieltä. Yksilön valintoja ohjaavat vaateet syntyvät kuitenkin kulttuurisessa toimintaympäristössä ja suodattuvat tätä kautta yksilön pukeutumiseen, puheeseen. Yksilölliset pukuvariaatiot muodostuvat, paitsi

yksilön henkilökohtaisista preferensseistä, myös syntagmaista, jotka ovat metakielisiä yksiköitä. Syntagmat puolestaan tuottuvat makrotasolla, suodattuen aina valtakulttuurista emokulttuurin ja alakulttuurin kautta yksilön pukeutumiseen asti. Motoristin puku kokonaisuutena on siten syntagmaattista metakielen käyttöä, jossa asun lopullinen muoto syntyy kielen, kulttuurin, ja sosiaalisen kanssakäymisen vuorovaikutuksesta. Lopulta yksilön puku kokonaisuutena voidaan siten nähdä näiden erilaisten voimien yhteisvaikutuksesta syntynyt autenttinen metakielinen dokumentti.

Olen selvittänyt tutkimuksessani tekijöitä ja mekanismeja, jotka vaikuttavat motoristin ajopuvun ilmiäsen ja tästä johdettujen merkitysten muodostumiseen. Lähdin muodostamaan käsitystä motoristin ajopuvusta kulttuurisena ja kommunikatiivisena kokonaisuutena hahmottamalla motoristin kulttuurisen toimintaympäristön käsitettä selvittääkseni kulttuurisen ja yhteiskunnallisen ympäristön vaikutusta yksilön valintoihin.

Hahmotin motoristin sosiaalisilla kentillä positioita haltuunsa ottavana habituksena, yhteiskunnallisena ja kulttuurisena toimijana. Tämän jälkeen esitin tulkinnan, jonka mukaan motoristin ajoasu on kommunikatiivinen osiensa summa, jota voidaan sosiologis-antropologista teoriaa täydentäen analysoida erityisesti yksilötasolla barthesilaisesta translingvistiikasta lainatuin teorioin ja käsittein. Operationalisoin metakielen käsitteen ja esitin hypoteesin ajoasun merkityksellisistä osista typologian luomista ja semiologisen metodin vaatimaa kommutaatiotestin suorittamista varten. Tämän jälkeen loin aineistolähtöisesti motoristien itsestään ja ajoasuistaan esittämien typologioiden perusteella oman metatypologiani ajoasun merkityksellisistä osista ja suoritin kommutaatiotestin. **Kommutaatiotestin avulla todistin ajoasun eri osien olevan merkkejä, jotka saavat eri laatuista ja vahvuista merkityksiä erilaisina variaatioiden kokoonpanoina ja eri konteksteissa. Toisin sanoen tutkimuksen kuluessa hahmottelin teorian motoristin ajopuvusta metakielenä, jonka johdin ensisijaisesti kielestä yliyksilöllisenä entiteettinä.**

Motoristin pukeutumiseen kokonaisuutena vaikuttava kieli, kulttuurinen koodi, hahmottui ensimmäisen asteen kielenä, josta johdin yksilön pukeutumisen erilaisina variaatioina ilmenevänä puheena, metakielen käyttönä ja toisen asteen kielenä. Näin pääsin makrotasolta mikrotasolle ja käsiksi yksilöön. Yksilö sinänsä ei ole antropologisesti relevantti tutkimuskohde, ellei yksilön toimintaa aseteta laajempiin kokonaisuuksiin. Yhdistämällä yksilöllisen metakielen muodostumiseen ja käytänteisiin vaikuttavat tekijät motoristin kulttuurisen toimintaympäristön keskiöön sain yksilön ja yhteisön sekä toisaalta kulttuurin ja

kulttuuriolennon väliseen vuorovaikutussuhteeseen yhteisöllistä ja yhteiskunnallista ulottuvuutta ja analyyttisen mallin, joka kuvaa motoristin ajopuvun merkityksiä ja näiden merkitysten muodostumista makrotasolta mikrotasolle ja päinvastoin. Toisin sanoen johdin yksilön toimintaa ohjaavat mekanismit kielellisistä ja kulttuurisista käytänteistä ja palautin yksilön sitten takaisin kulttuuriinsa. Näin muodostin lopullisen näkemykseni motoristin ajopuvusta metakielen käyttönä.

Aluksi pohdin tutkimuksessa käyttämäni sähköisen aineiston hyödyllisyyttä etnologisen laadullisen tutkimuksen lähdeaineistona. Vertailin sähköisen aineiston ja perinteisten etnologisten aineistojen käyttökelpoisuutta ja ominaispiirteitä yleisemmin etnologiatieteiden laadullisen tutkimuksen lähdeaineistoina. Totesin, että sähköinen aineisto voi olla etnologialle arvokasta, jos aineisto luokitellaan operationaalisesti kunkin sähköisen aineistotyypin ja tutkimuksen strategisten valintojen vaatimusten mukaan ennen aineiston varsinaista analysointia. Lisäksi totesin, että sähköinen aineisto tuottaa reliabiliteetti- ja validiteetti-ongelmien lisäksi päänvaivaa myös tutkimusetiikan kannalta. Esitin edellä mainittuihin ongelmiin ratkaisuksi huolellista tutustumista lähteen luonteeseen, huolellista ja systemaattista lähdeaineiston dokumentointia, lähdekritiikkiä sekä johdonmukaista lähdeviittaustekniikkaa. Totesin myös, että etnologisessa tutkimuksessa on syytä käyttää primaariaineistona edelleen lähinnä perinteisin etnologisin metodein tuotettuja aineistoja ja mieltää sähköinen aineisto esimerkiksi kertovaksi lähteeksi, jolloin se on helpommin analyyttisesti käsiteltävissä.

Roland Barthesin ja Pierre Bourdieun mallien hyödyllisyydestä kulttuuriantropologiselle tutkimukselle

Kulttuuriantropologia on dynaaminen tieteenala, joka hakee jatkuvasti muotoaan ja tehtäväänsä tieteen maailmassa. Kulttuuriantropologian paradigmaattinen lähtökohta nojaa ajatukseen tieteenalan jatkuvasta kehittämisestä ja tieteenalan teorioiden sekä käsitteiden uudelleenmäärittelystä, testauksesta ja uusien teorioiden muodostamisesta tieteenalan aiempien tutkimuksen pohjalta. Olennaisena osana nimenomaan kulttuuriantropologiaan kuuluu myös ennakkoluulottomuus lähitieteitä kohtaan. Näen erityisesti sosiologian, semiotiikan, kielitieteen ja filosofian sellaisina kulttuuriantropologian lähitieteinä, joilla on kulttuuriantropologialle paljon annettavaa.

Lähitieteistä lainattavat teoriat, käsitteet ja metodit, yleisemmin niiden tieteelliset maailmankuvat tai todellisuuskäsitykset, eivät kuitenkaan aina sovellu

kulttuuriantropologiseen tutkimukseen sellaisinaan. Pierre Bourdieun teoria sosiaalisten kenttien ja näillä kentillä positioita hallitsevien habitusten toiminnasta nojaa vahvasti sosiologiseen tutkimusperinteeseen. Bourdieun varsin vaikuttava kenttäteoria on houkutteleva selitysmalli, jolla voidaan periaatteessa selittää ihmisen kulttuurista ja yhteiskunnallista toimintaa lähes aukottomasti. Bourdieun habitus-käsitteellä päästään käsiksi yksilöön, ja yksilöstä edelleen kulttuuriolentoon, sillä habitus on nimenomaan sosiaalinen ja kulttuurinen entiteetti. Habitus-käsite on kuitenkin analyyttisesti ongelmallinen tutkimuskohde. Bourdieu sanoo yksilön mieltämisen tutkimuskohteeksi olevan reduktionistista ajattelua ja tarjoaa tilalle habituksen, joka tuo kohteeksi sosiaalisen kulttuuriolennon. Tämä sosiaalinen kulttuuriolento on kuitenkin tutkimuskohde, josta ei saa pitävää otetta. Yksilö on aina yksilöitävissä oleva konkreettinen kohde, mutta habitus on abstrakti ja jatkuvassa liikkeessä. Tutkimuksen validiteetin ja reliabiliteetin vaatimusten kannalta katsottuna tutkimuskohteen on oltava selkeästi määriteltävissä, mitä habitus ei kuitenkaan ole. Habitus on jotakin, joka aktuaalistuu tietyissä tilanteissa, joten habitus on sidottu kontekstiin, eli paikkaan ja aikaan. Herää kysymys, miten tutkia kohdetta, joka muuttuu jatkuvasti. Bourdieun kenttä-ajattelu toimii samalla tavoin: kentät ovat jatkuvassa liikkeessä, sosiaalisia tilanteita syntyy ja tilanteet sekä habitusten positiot kentillä muuttuvat kaiken aikaa. Kenttien dynamiikan ja habitus-käsitteen abstraktisuuden ongelmaan Bourdieu ei anna selkeää ratkaisumallia. Bourdieun kenttäajattelu antaa ennemminkin suhteutustaustan, jota vasten inhimillistä sosiaalista toimintaa voidaan tarkastella kiihottomasti sortumatta reduktionismiin.

Kulttuuriantropologiselle tutkimukselle kenttäajattelulla on paljonkin annettavaa. Malli antaa kuvan sosiaalisen ja kulttuurisen toiminnan rakentumisesta ja selittää ympäristön vaikutusta yksilöön ja yksilön suhdetta ympäristöönsä. Toisin sanoen kenttäajattelu ja yksilön näkeminen habituksena, joka todentaa suhdettaan toisiin toimijoihin ja sosiaaliseen kenttään, antaa makrotason suhteutustaustan jonka avulla inhimillistä toimintaa voidaan tulkita vaihtuvissa tilanteissa. Tällaisen rakenteellisen mallin avulla voidaan myös vertailla erilaisia tilanteita ja soveltaa mallia vertailevaan kulttuurintutkimukseen. Siten Bourdieulla on annettavaa myös holistiselle kulttuuriantropologiselle tutkimukselle.

Kenttäajattelusta ja habituksen tai position käsitteistä ei kuitenkaan ole juurikaan hyötyä, ellei itse perustutkimusta ole suoritettu ennen mallin soveltamista kohteeseen. Tässä on kulttuuriantropologian ja bourdieulaisen sosiologian kulminaatiopiste: kulttuuriantropologialla on metodit ja välineet kohteen kartoittamiselle, Bourdieun makrotason suhteutustausta on kulttuuriantropologialle käyttökelpoinen lähinnä ajattelun

välineenä ja tulkinnan apuna. Kulttuuriantropologiset ongelmanasettelut ja tutkimusmenetelmät tuottavat tietoa, jota tarvitaan ehdottomasti ennen kenttäajattelun soveltamista kohteen tulkintaan. Vasta kulttuuriantropologian metodein toteutettu tutkimus hahmottaa lopullisen objektiivisen tutkimuskohteen, jonka tulkinnassa voidaan käyttää apuna esimerkiksi juuri bourdieulaista makrotason teoriaa kenttien dynamiikasta. Kulttuuriantropologian tutkimusmenetelmistä erityisesti osallistuva havainnointi tuottaa aineistoa, johon kenttäajattelua voidaan soveltaa.

Bourdieuin kenttäteorian tärkein anti kulttuuriantropologiselle tutkimukselle on mielestäni toimia makrotason rakenteellisena suhteutustaustana, jonka soveltaminen kulttuurintutkimukseen auttaa sijoittamaan tutkimuskohteen, on se sitten habitus tai yksilö, sosiaaliseen todellisuuteensa. Tällöin kenttäajattelu toimii kulttuuriantropologisen tutkimuksen apuna varmistamassa tulkintojen oikeellisuuden. Omassa tutkimuksessani bourdieulainen kenttäajattelu on työväline, jolla hahmotan ja selitän motoristin maailmaa yksilölle merkityksellisenä sosiaalisena todellisuutena ja yksilön toimintaa tässä todellisuudessa. Aineiston analyysin kannalta kentän ja habituksen käsitteet ovat auttaneet selkiyttämään käsitystäni motoristien oman sosiaalisen todellisuutensa kokemisen tavasta, mikä vahvistaa tutkimukseni luotettavuutta.

Motoristiyksilö on sosiaalinen, mutta myös kulttuurinen ja alakulttuurinen olento ja siten kulttuuriantropologisesti mielekäs tutkimuskohde. Kentän ja habituksen käsitteet toimivat operationaalisina välineinä, joilla voidaan selittää alakulttuurin sosiaalisen todellisuuden rakentumista ja rakenteita. En kuitenkaan yhdy täysin Bourdieuin väitteeseen habitus-käsitteen ylivertaisuudesta suhteessa yksilö-käsitteeseen, kun tutkimuskohteena on kuitenkin kulttuuria luova olento. Habitus on mielestäni liian abstrakti käsite mielletäväksi lopullisena kulttuuriantropologisena tutkimuskohteena. Kulttuuriantropologian lopullisena kohteena on kulttuuriolento, mutta kulttuurin muodostavat kulttuurissa toimivat yksilöt. Habitus tai yksilö eivät kumpikaan ole sama asia kuin kulttuuriolento, mutta habitus voidaan nähdä yksilön ja kulttuurin välisenä siltana, joka auttaa ymmärtämään kulttuuriolennon erityisesti sosiaalista, mutta siten myös kulttuurista toimintaa.

Bourdieuilainen ajattelu auttaa siis selkiyttämään tutkimuskohteena olevan kulttuuriolennon suhdetta ympäröivään sosiaaliseen todellisuuteen ja kulttuuriinsa, toisin sanoen kenttäajattelu toimii kulttuuriantropologisessa tutkimuksessa parhaiten makrotasolla kohteen sosiaalisen todellisuuden rakenteellisen tulkinnan apuna. Kulttuuriantropologinen lähestymistapa

kuitenkin vaatii tutkimukselta enemmän. Tutkimuksen kohdetta täytyy tarkastella holistisesti mahdollisimman monesta näkökulmasta, ja mielestäni bourdieulainen malli on liian etisistinen ja liikkuu liian yleisellä tasolla päästäkseen kiinni kulttuuriolentoon. Bourdieun malli ei anna myöskään tarkkoja ohjeita tai välineitä tutkimuksen suorittamiselle. Tämän vuoksi olen ottanut avukseni Roland Barthesin semiologisen teorian ja metodologian täydentämään Bourdieun teoreettista mallia.

Omassa tutkimuksessani koin Barthesin määrittelemän metakieli- käsitteen erittäin hyödylliseksi operationaaliseksi välineeksi täydentämään bourdieulaista kenttäteoriaa. Kun bourdieulaisella kentällä toimivat habitukset ottavat haltuunsa positioita, näiden positioiden haltuunotto tapahtuu itse asiassa metakielen välityksellä. Kulttuurinen koodi, joka muodostuu sosiaalisilla kentillä, toimii metakielenä ja ilmenee siis motoristien pukeutumisessa. Näin analyysimallini motoristien pukeutumisen merkityksistä täydentyi kommunikatiivisella tulkinnalla. Barthesin merkittävin anti kulttuuriantropologiselle tutkimukselle on mielestäni kuitenkin hänen kyvyssään luoda teoreettisia ajatusrakennelmia, jotka valjastavat kielitieteestä sovelletut käsitteet ja teoriat paitsi semiotiikan, myös kulttuuriantropologian testattaviksi. Erityisesti kielitieteestä sovellettujen ja tehokkaasti operationaalistettujen käsitteiden, todellisten tieteellisten välineiden, luominen ja muokkaus lähitieteiden käyttöön on luettava Barthesille ansioksi.

Metodologian kannalta katsottuna Barthesin hahmottelema kommutaatiotesti toimii mielestäni erinomaisesti kulttuuriantropologisen tutkimuksen välineenä. Kommutaatiotestin avulla on suhteellisen helppo luoda kohteen olennaisista piirteistä typologia, mikä on kohteen ymmärtämisen kannalta ensisijaisen tärkeää. Kommutaatiotesti tuo esiin kohteen olennaiset piirteet, mutta vasta yhdistettynä käsitykseen metakielen toiminnasta ja merkin sekä edelleen merkityksen muodostumisen prosesseista saadaan käsitys kohteen lopullisesta olemuksesta. Kommutaatiotestiä ja typologian luontia varten täytyy kuitenkin olla jotakin testattavaa. Tässä on barthesilaisen semiologian ja kulttuuriantropologian kulminaatiopiste: Barthes lähtee siitä, että on kohde, jota voidaan analysoida ja tulkita. Kulttuuriantropologian metodein voidaan tuottaa semiologiselle analyysille kohde, joka on systemaattisesti analysoitavissa. Kun kulttuuriantropologian metodein tuotetaan kohde, tässä tutkimuksessa motoristin ajoasu merkityksiä kantavana entiteettinä, voidaan kohde purkaa, typologisoida ja analysoida semiologian metodein. Toisin sanoen semiologinen analyysi rekonstruoi kulttuuriantropologisin metodein tuotetun kohteen merkityksellisiksi osiksi, joista saadaan uutettua syntagmaattisia yksiköitä. Näitä syntagmaattisia yksiköitä voidaan tulkita paitsi

Barthesin tapaan semiologisesti metakielisinä, siis merkityksellisinä kommunikatiivisina dokumentteina, myös bourdieulaisittain todistusaineistona sosiaalisesta ja yhteisöllisestä sekä kulttuurisesta toiminnasta. Yksinään Bourdieun tai Barthesin mallien selityskyvyt eivät kulttuuriantropologisen tutkimuksen suorittamiseksi riitä. Barthesin malli on kykenemätön diakroniseen tulkintaan, eikä Bourdieu näe tutkimuskohdetta mielestäni tarpeeksi konkreettisesti, eikä siten pääse tarpeeksi lähelle kulttuuriantropologisesti relevanttia tutkimuskohdetta, kulttuuriolentoa. Osallistuvaan havainnointiin pohjautuva kenttätyö, pyrkimys holismiin ja vertaileva tutkimusote, lisäksi monien antropologien mielestä kulttuurirelativismi, ovat kulttuuriantropologian kulmakiviä, joiden avulla tutkimusta tehdään. Bourdieulla ja Barthesilla on annettavaa lähinnä holismin ja vertailevan tutkimusotteen vaatimusten täyttämisen apuna, kenttätyö ja kulttuurirelativismi jäävät tutkimuksessa enemmän tai vähemmän kulttuuriantropologian ongelmiksi.

Lähteet

Painetut lähteet:

Barthes Roland 1981: Elements of semiology, New York Hill and Wang, New York 1985.

Bourdieu Pierre & Wacquant Loïc J.D 1995: Refleksiiviseen sosiologiaan, Gummerus kirjapaino Oy Jyväskylä. Alkuteos: Invitation to Reflexive Sociology, The University of Chicago Press, Chicago 1992.

Farren Mick 1985: The black leather jacket, Plexus, Lontoo.

Lähteenmaa Jaana 1991: Alakulttuuriteoria, teoksessa: Törmäävät tulkinnat- Kirja nuorista ja nuoruudesta, Toimittanut Hoikkala Tommi, Oy Gaudeamus Ab Helsinki.

Tuittu Niina 1996: Maantieproffat – Moottoripyörätarinoita, lopputyö, Taideteollinen korkeakoulu, valokuvataiteen osasto, Helsinki.

Painamattomat lähteet:

Mynttinen Lasse 1994: Jyväskylän Moottoriklubi-Yhteisö yhteisössä, seminaaritutkielma etnologian kandidaattiseminaarissa 11.04.1995, Jyväskylän Yliopiston etnologian laitos.

Niemelä Juhani 1993: The last free men. The uses of biker culture, sosiologian Pro Gradu-tutkielma, Tampereen Yliopiston sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos, Tampere.

T.M: Henkilökohtainen kirje tekijälle 22.9.1999, tekijän hallussa.

Elektroniset lähteet:

Anttila Pirkko a, päivitetty 1.12.2000, Tutkimuksen luotettavuuden kriteerit
[http://metodix.ofw.fi/metodi/pirkko/tutkimuksen_luotettavuuden_kriteerit.htm]. Haettu 18.6.2001. Elektroninen dokumentti.

Anttila Pirkko b, päivitetty 1.12.2000, Laadullisen tutkimuksen reliabiliteetti
[http://metodix.ofw.fi/metodi/pirkko/laadullisen_tutkimuksen_reliabiliteetti.htm]. Haettu 18.6.2001. Elektroninen dokumentti.

Anttila Pirkko c, päivitetty 1.12.2000, Laadullisen tutkimuksen validiteetti
[http://metodix.ofw.fi/metodi/pirkko/laadullisen_tutkimuksen_validiteetti.htm]. Haettu 18.6.2001. Elektroninen dokumentti.

Anttila Pirkko d, päivitetty 1.12.2000, Etiikka
[<http://metodix.ofw.fi/metodi/pirkko/etiikka.htm>]. Haettu 18.6.2001. Elektroninen dokumentti.

Anttila Pirkko e, päivitetty 1.12.2000, Historiatutkimuksen aineisto ja lähdekritiikki
[http://metodix.ofw.fi/metodi/pirkko/historiatutkimuksen_aineisto_ja_lahdekritiikki.htm]. Haettu 18.6.2001. Elektroninen dokumentti.

Kaivola Risto, Majamäki Timo, Motoristit, pieni bongausopas, WWW-sivu
[<http://ruuvi.me.tut.fi/person/kaivola/bongausopas.htm>]. Haettu 30.9.1999. Elektroninen dokumentti.

Onnela Tapio, Salmi Hannu, Suominen Jaakko & al., päivitetty 13.1.1999, Historioitsijan InternetOpas: Viittausopas [<http://www.utu.fi/hum/historia/kh/iopas/viittausopas.html>]. Haettu 11.10.1999. Elektroninen dokumentti.

Tyyli ja tyylikkyys. WWW-sivu [<http://www.dlc.fi/~riionhei/numk/wapsa/tyyli.htm>] Haettu 30.9.1999. Elektroninen dokumentti.

The Unofficial Squid Web Page. WWW-sivu

[<http://www.geocities.com/MotorCity/Boulevard/9494/index.html>] Haettu 11.11.1999.

Elektroninen dokumentti.

Kerhotunnukset kiellettiin mp-messuilla. WWW-sivu

[<http://www.bajahill.net/mpuutiset0102.html>] Haettu 11.7.2001. Elektroninen dokumentti.

Audiovisuaaliset lähteet:

Benedek László (ohjaaja) 1953: The Wild one (Tunnettu myös työnimellä The Cyclists Raid), Columbia pictures, USA.

Hopper Dennis (Ohjaaja) 1969: Easy Rider, Columbia Pictures, USA.

Muut lähteet:

Kyselylomakkeet, 13 kappaletta, tekijän hallussa.

Haastattelut, 5 kappaletta, tekijän hallussa.

T.M. Henkilökohtainen sähköpostikirje tekijälle, tekijän hallussa.

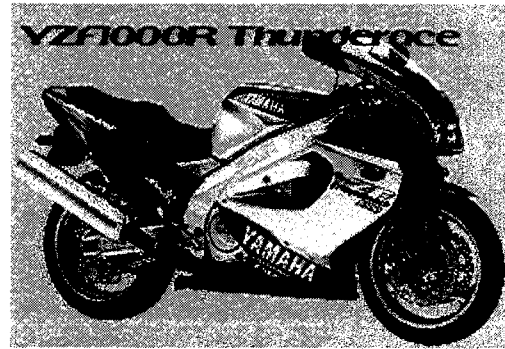
Liitteet

- Liite 1. Moottoripyörän perustyyppejä (Yamahan vuoden 2001-mallistosta), 1 sivu
- Liite 2. Ajopukutyylejä, 2 sivua
- Liite 3. Kypärämalleja, 1 sivu
- Liite 4. Moottorikerhojen tunnuksia, 1 sivu
- Liite 5. Liivejä, 1 sivu
- Liite 6. Jyväskylän Moottoriklubin kokoontumisajon ”Kotas-rallin” laatat, 1 sivu
- Liite 7. Jyväskylän Moottoriklubin kerhotakkeja vuosien varrelta, 1 sivu
- Liite 8. Motoristin slangisanakirja [<http://www.bajahill.net/mpslangi.html>], 18 sivua
- Liite 9. Moottoripyöräelokuvat: <http://www.dlc.fi/~riionhei/numk/arts/elokuvat.htm>], 1 sivu
- Liite 10. Motoristin kirjat [<http://www.dlc.fi/~riionhei/numk/arts/kirjat.htm>], 1 sivu
- Liite 11. Mp-action – sähköpostilistan pelisääntöjä [<http://www.bajahill.net/mpaction.html>],
3 sivua
- Liite 12. S.H.M.FAQ: Uutisryhmän sfnet.harrastus.mp osion Frequently Asked Questions
sisällysluettelo [<http://www.bajahill.net/s-h-m-FAQ.html>], 4 sivua
- Liite 13. Tutkimuksessa käyttämäni kyselylomake, 7 sivua
- Liite 14. Viittaus sähköiseen aineistoon, 2 sivua

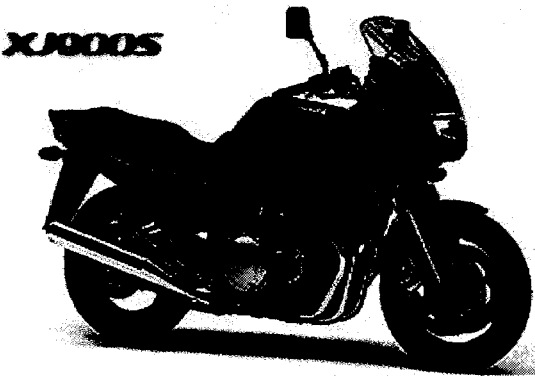
Liite 1. Moottoripyörän perustyyppiä (Yamahan vuoden 2001-mallistosta)



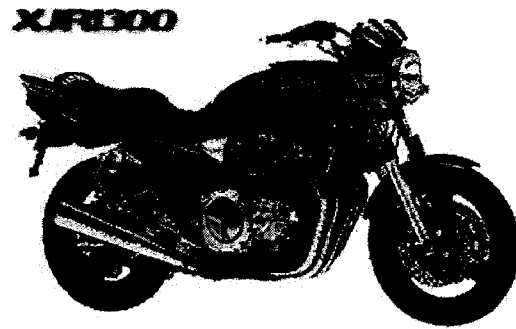
Custom (1)



Katupyörä (2)



Katettu matkapyörä (3)



Katteeton matkapyörä/Cafè Racer (4)

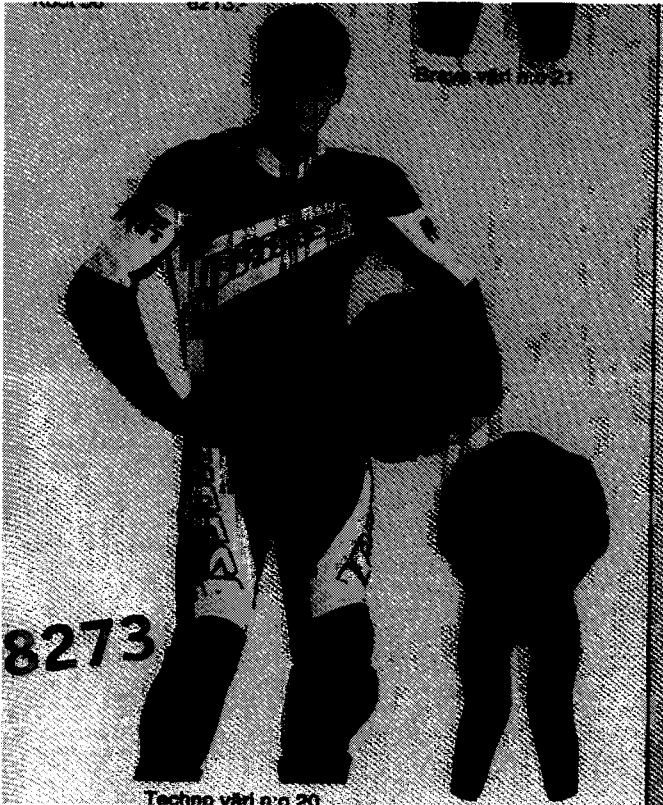


Enduro (5)

Lähteet:

- 1) <http://www.arwidson.fi/yamaha/xvs1100.html>
 - 2) <http://www.arwidson.fi/yamaha/yzf1000r.html>
 - 3) <http://www.arwidson.fi/yamaha/xj900s.html>
 - 4) <http://www.arwidson.fi/yamaha/xjr1300.html>
 - 5) <http://www.arwidson.fi/yamaha/wr426f.html>
- Haettu 10.7.2001

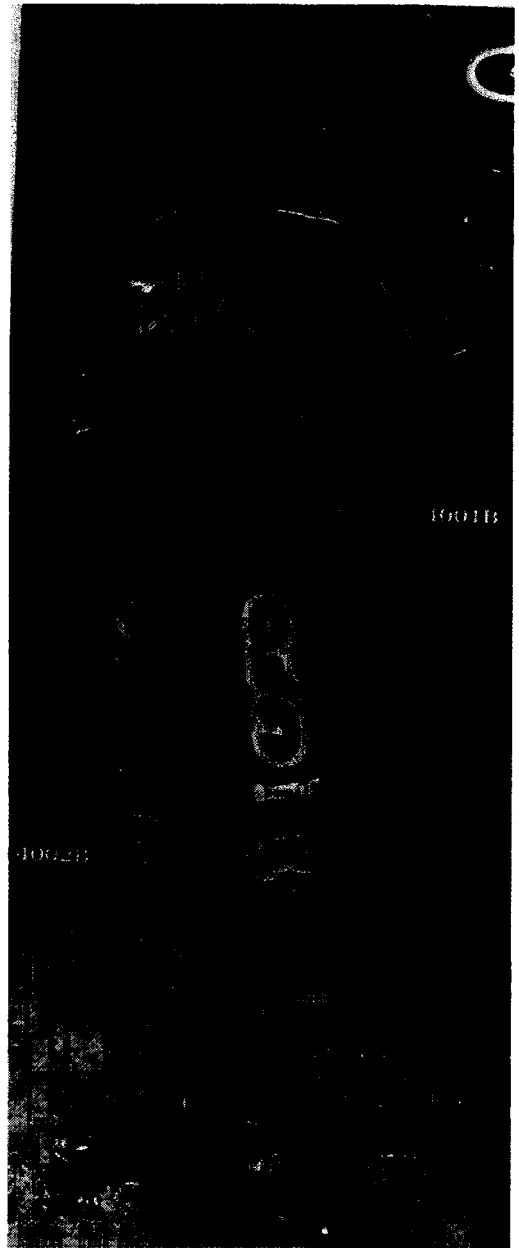
Liite 2. Ajopukutyylejä, s. 1/2



Kisapuku, ns pepsodent-puku
(1)

Lähteet:

- 1) Storm Motor tarvikeluettelo 1999
- 2) Storm Motor tarvikeluettelo 1999



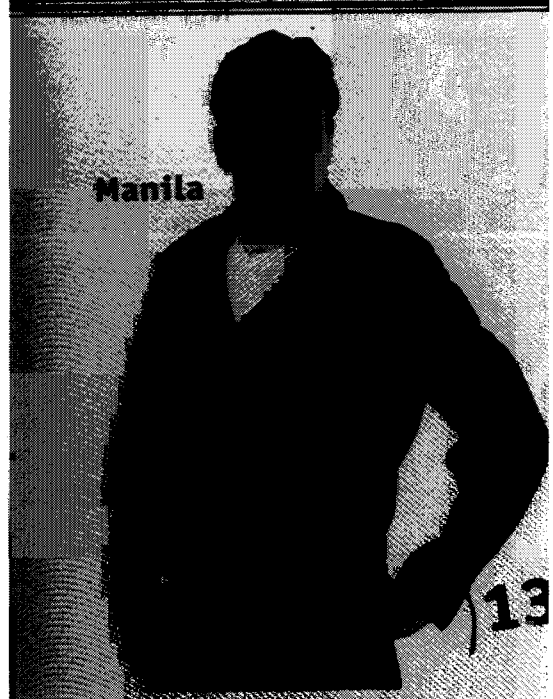
Crossipuku (2)

Liite 2. Ajopukutyylejä, s 2/2

Matkamotoristin tyypillinen ajoasu: Vedenpitävä joka sään GoreTextm-puku (1)



Customistin klassinen nahkatakki (2)



...Nahkaiset Chapsit (3)



...ja ratsuväkimallin bootsit (4) tai klassiset custom-saappaat (5)

Lähteet:

1) Storm Motor tarvikeluettelo 1999

2) Storm Motor tarvikeluettelo 1999

3) Storm Motor tarvikeluettelo 1999

4)

http://www.bootsandshoes.com/product_pages/harness11.htm

5)

http://www.roydunnswesternstore.de/Store/RD_Store_Boots01.htm

Liite 3 : kypärämalleja

Integraalikipäriä:



Avokypäriä, custom-malli:

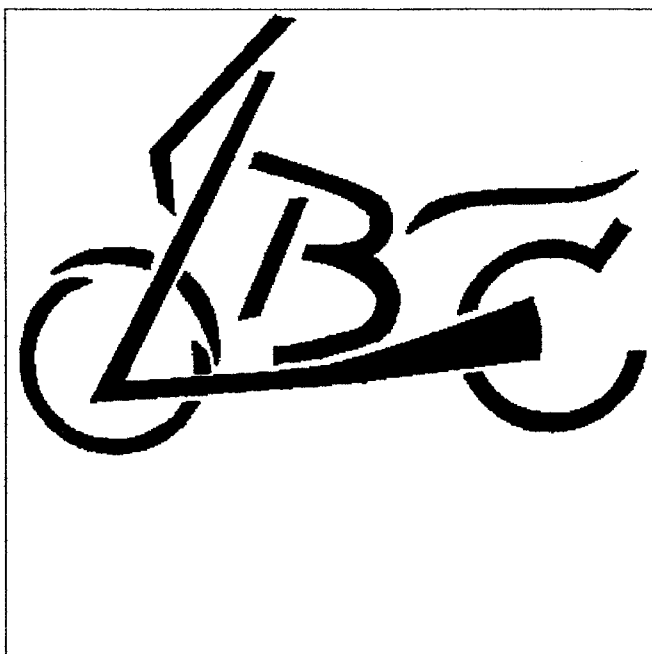


City-mallin avokypäriä:

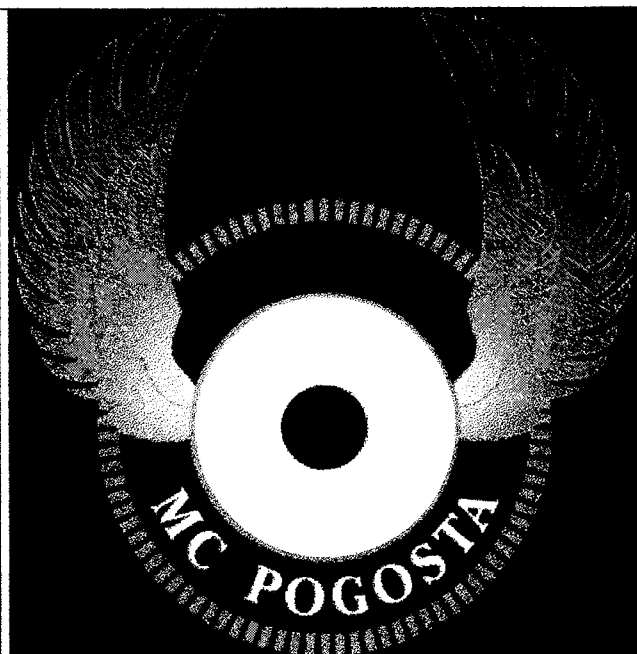


Lähde: Storm Motor tarvik kuvasto 1999

Liite 4. Moottorikerhojen tunnuksia:



Ladies Bike Club
<http://www.compart.fi/~lbc>



MC Pogosta
<http://www.geocities.com/MotorCity/Boulevard/7321/>



Huittisten Moottoripyöräilijät
<http://www.huittmp/esittely/kalvo1.html>

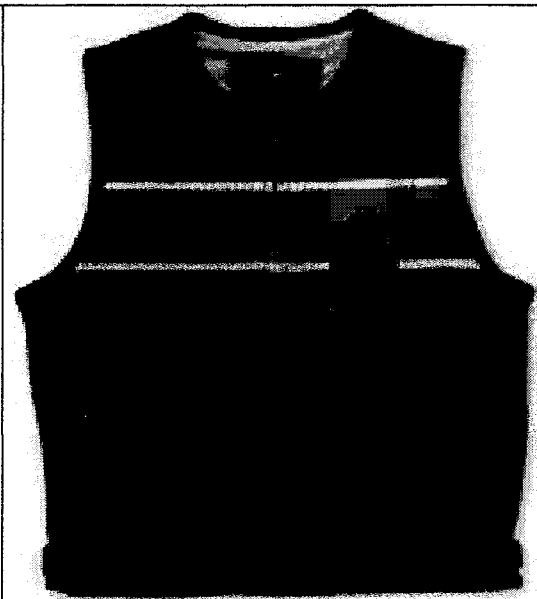


Ajurit MC
<http://www.saunalahti.fi/esaput/>

Liite 5. Liivit



Ralliliivi
<http://www.sci.fi/~kekku/Kuvat/PL4.jpg>



Nahkaliivi Harley Davidsonin väreissä
<http://www.hoghaus.fi/fi//liivi.htm>

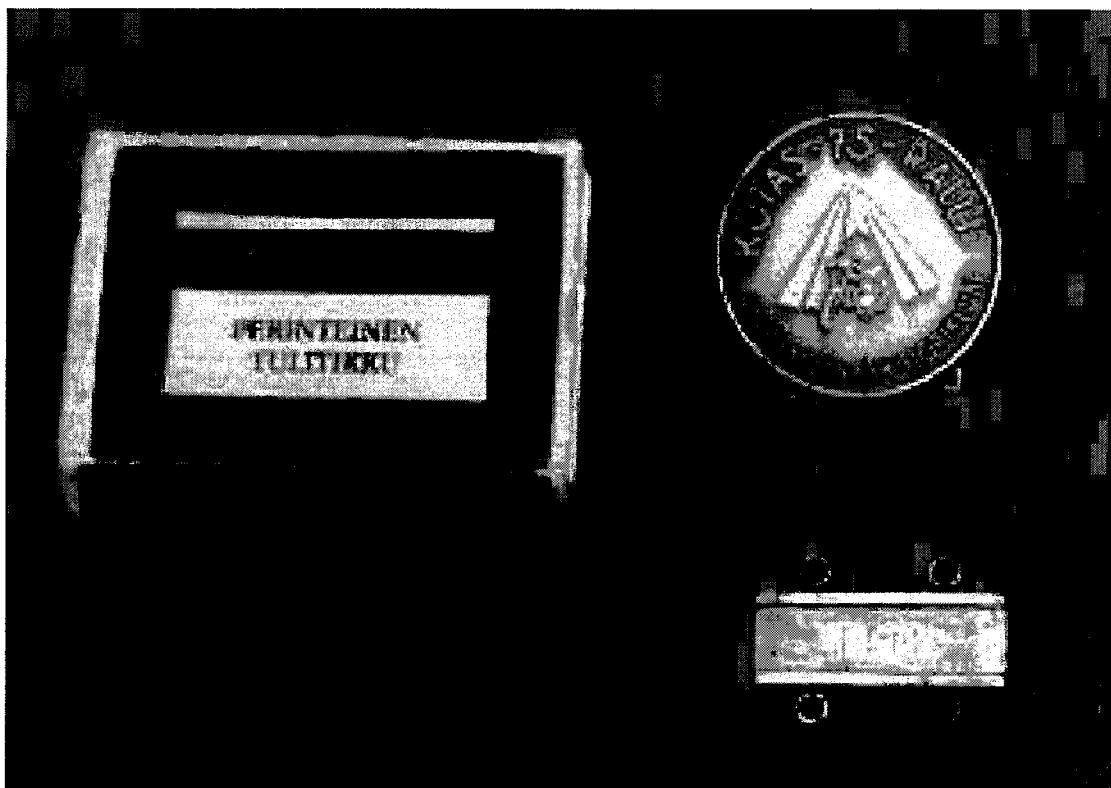


Ralliliivi
<http://www.sunpoint.net/~kake/kontio2000/images/PEKKA00.jpg>



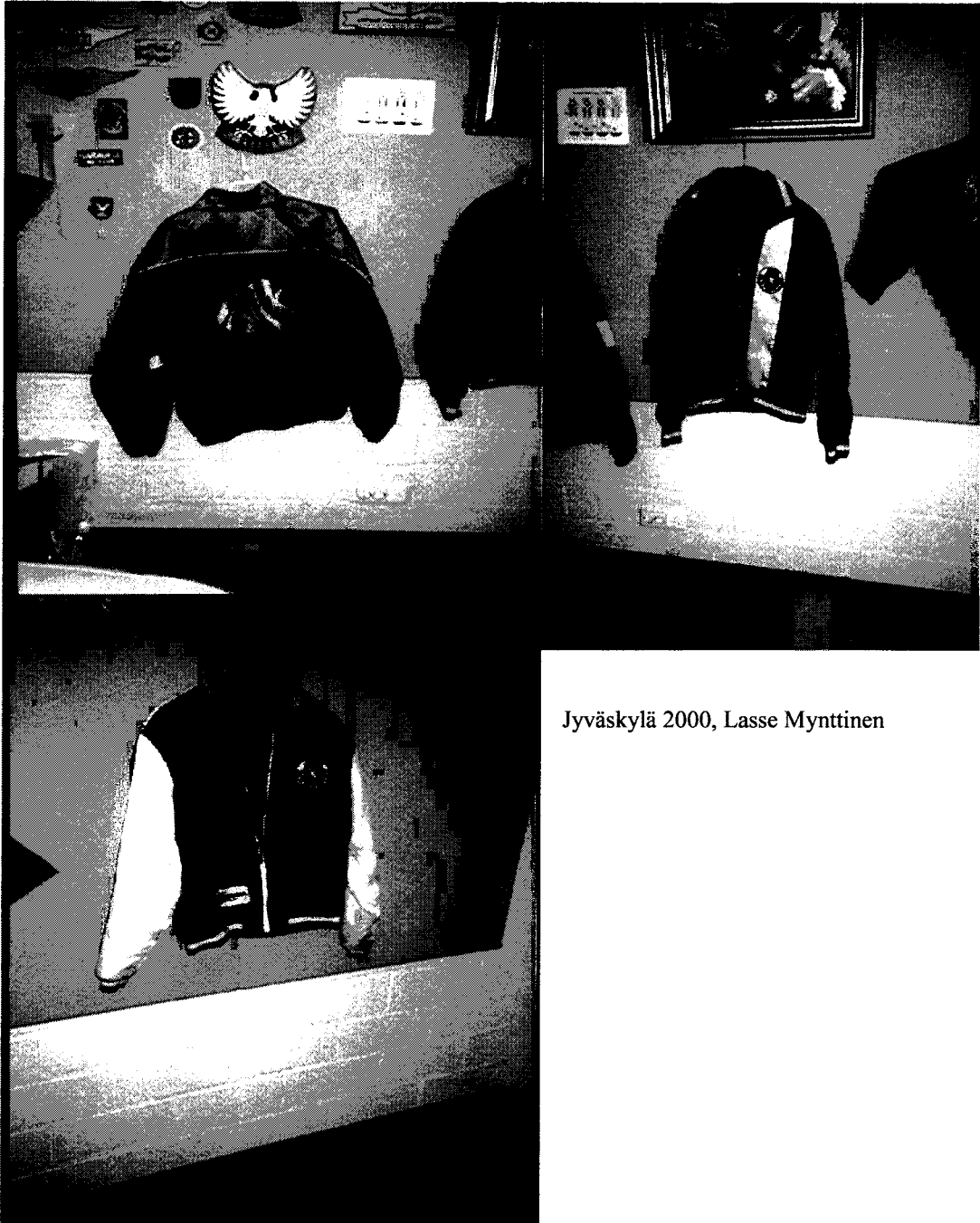
Kerholiivi, kuva Lasse Mynttinen, Jyväskylä 1999

Liite 6. Jyväskylän Moottoriklubin kokoontumisajon, "Kotas-rallin", peruslaatta ja vuosilaatta

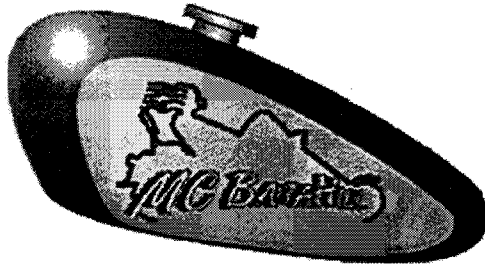


Jyväskylä 1998, Lasse Mynttinen

Liite 7. Jyväskylän Moottoriklubin kerhotakkeja vuosien varrelta



Jyväskylä 2000, Lasse Mynttinen



[Click this text to brake out of someone else's frames.](#)

Motoristin slangisanakirja

(Mp uutiset)

(MC BajaHill)

(Mp ohjeita)

(Mp hupia)

- Slangisanakirja
- Keittokirja
- Bongausopas

(Mp ohjaus)

(Mp turvallisuus)

(Mp linkit)

(In English)

"..ja sit me vedettiin vesipyssyllä nelikko laulaen ja kahvat maassa kun mutkan takaa tuli rysä esiin. Tikkari vaan heilu ja oli pakko heittää ankkuri, hyvä ettei nakumalli vetänyt stoppia. Repsikka kyllä säikähti ja meinas pudota koko pilleriltä. Mulla oli röörit kii enokunnanmutterilla raamissa ja ajattelin, että tulee kauden loppu mutta sitten siitä häksätti joku kopteri ohi, gyyt jätti rysän silleen ja otti pandan allensa. No mä vedin tietty uukkarin ja kurmootin menee niin että vyöruusu vaan huusi sladeissa..."

Tämä sivu on luotu helpottamaan aloittelevan motoristin (ja miksei vanhemman starbankin) elämää motoristien kummallisen kielen syövereissä. Ei ole harvinaista, että korjaamossa tai kokoontumisajoissa kaverit heittelevät termejä jotka eivät stemmaa keskenään ja väärin ymmärtämisen vaara on suuri. Tällä sivulla ei ole yleiskielen sanoja vaan vain moottoripyöräilyyn sekä erityisesti moottoreihin liittyviä termejä.

Jos haluat lisätä omia slangitermejä ja sanontoja lähetä ehdotuksesi MC BajaHill:n slangitiimille. Tarkemmat ohjeet sivun lopussa...

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z Å Ä Ö Kommentoi

A

A-luokka, 1. luokka tai 2. luokka	Ajaa moottoripyörällä yksin ilman matkustajaa, ns. " <i>a- tai 1. luokan matka</i> ". Termi ei varsinaisesti ota kantaa matkustajan sukupuoleen, " <i>2.-luokassa</i> " on aina joku matkustaja mukana.
Aaloppiputki	Pakoputki, wahahtava termi yleensäkin moottorin pakoputkelle.
Ajokausi	Suomessa tyypillisesti lämmin vuodenaika jolloin tie ei ole jäässä, jotkut kuitenkin viettävät " <i>kuraskootereillaan palellen 12 kuukauden ajokautta</i> ".
Ajoneuvovero	Vuosittainen vero jota maksetaan koteloista, ei siis koske moottoripyöriä. Sotketaan usein autoveroon joka taas koskee myös moottoripyöriä.
Akantappaja, akantappovehje	Sivuvaunumoottoripyörän vaunuosa, termillä tarkoitetaan usein myös koko rakkina.
Akkeli	Accel-merkinen sähköosien tarvikevalmistaja.
Akuankka	Tehdasvalmis (yleensä Japanilainen) kustomi, tyyppiesimerkkinä esim. Yamaha Virago.
Alaston[malli]	Katteeton ja pleksitön eli mp jonka moottori, tekniikka, alusta ja muut härvelit ovat esillä. Vrt. ns. <i>nakupyörä</i> .
Amerikka	Temppuilla ilmalennon aikana (motocross), " <i>amerikkaa tuplassa</i> ".
Ankanpyrstö	Lokasuoja, joka sivuprofiililtaan muistuttaa tunnetun sarjakuvan ankan pyrstösulkia.
Ankkuri(t)	Jarru(t).
Apina	Honda Monkey (mopo).
Apinakiikku	Naurettavan korkea ohjaustanko, josta kuljettaja näyttää roikkuvan käsiensä varassa, vrt. <i>apehanger</i> engl.
Aprillipila	Aprilia (mp-merkki).
Apsaiddaunit	Väärinpäin oleva etuiskunvaimenninrakenne, vrt. <i>upside down</i> engl.
Apumoottori	Halventava nimitys esim. alle 750 ccm (japanilaiselle) moottorille. " <i>Siin on tommonen apumoottori</i> ".

Arska	Ariel (mp-merkki).
Asfaltti-ihottuma	Kaatuessa saatu kosmeettinen haitta iholla.
Autovero	Vero, joka alun perin perittiin vain uusista moottoriajoneuvoista. Koskee nykyään myös vanhoja moottoripyöriä. Vero on suuruudeltaan tyypillisesti useita (kymmeniä) tuhansia markkoja. Vrt. ns. " <i>rakentelupalkinto</i> ".
B	
Baijeriläinen	BMW (mp-merkki). " <i>Baijerilainen Maatalous Wekotin</i> ".
Beitsi	Bates-merkki, jonka alkuperäistuotteen kopio on nykyisin yleisin tarvike-etulamppu - se löytyy lähes joka <i>kopterista</i> . Tarkoittaa myös Bates-istuinta, (kopio) etenkin bobbereissa suositut pieni jousitettu kuljettajan istuin ja ns. sokeripalamallinen matkustajan istuin. Aidot vanhat Batekset harvinaisia tänä päivänä.
Beltti	Ensiövedon hammashihna jonka leveys vaihtelee 1/2" - 3.5". Vrt. ns. <i>remmi</i> . Vrt. <i>belt</i> engl.
Billet	Jyrsimällä alumiinista itse valmistettu (erotuksena valettuun osaan), ainutlaatuinen ja erittäin hieno osa omaan tai kaverin pyörään.
Black box	Viitataan tekniseen toteutukseen jota ei voi korjata, ns. " <i>blackbox-ratkaisu</i> ". Tyypillisesti sähköjärjestelmän (kallis) osa jota ei voi avata (ja korjata) vaan se on korvattava kokonaisuudessaan uudella palikalla.
Bobber	1950-60 -luvun chopper, jossa normaalipituinen keula mutta korkea stonga.
Bolt on -osat	Ruuvaa kiinni osat ja lisävarusteet joita voi ostaa valmiina ja jotka eivät vaadi kiinni ruuvaajalta mitään erityisosaamista. Vastakohtana ovat itse muunnellut, tehdyt ja jopa ns. <i>billet</i> -osat.
Bomber	Moottoripyöräilyn reikäpäinen alakulttuuri jossa kustomoidaan tehotuppeita ja ajetaan kuolemaa halveksien, lähinnä takarenkalla, liikenteen seassa silloin kun ei polteta kumia. Vaihtoehtoisesti Hondan 450 kuutioinen <i>superpyörä</i> (~40+ hp) 1960-luvulta.
Brotsata	Avartaa ja hioa, liittyy yleisesti jonkin moottorin akselin, venttiilin tms. reiän korjaamiseen. Vrt. <i>broaden</i> engl.
Bussi	Iso ja/tai painava laukuilla varustettu (matka)pyörä, yleensä Honda Goldwing
C	
CCI	Custom Chrome -tarvikeosamerkki
Chopata	Kustomoida, tehdä pyörästä <i>kopteri</i> . Tehdään yleensä pidentämällä keulaa, pudottamalla alustaa, muuntelemalla tai tekemällä uusia osia sekä poistamalla ylimääräisiä himmeleitä. Vrt <i>chop</i> engl.
Cruisata, kruisata	Majesteetillista lipumista maantien pinnalla tai ylipäätään huviajelua, " <i>lähetään kruisaileen kaivariin</i> ". Ks. ns. " <i>Kruiseri</i> ".
CSI	Chrome Specialties -tarvikeosamerkki
D	
Dalton	Yamaha DT 125.
Dampperi	Värinävaimennin, vrt. <i>damper</i> engl.
Diesel	Nelitahtinen.
Dixie	Yamaha RD 125 DX, 70-luvun ehdoton ykköspiikki.
Donitsi	Paksu, munkkimainen takarengas tai vaihtoehtoisesti sudittamalla piirretty pyöreä jälki asfaltissa (paskarinki).
Drägpaipit	Alusta loppuun erilliset, lyhyet ja vaimentamattomat pakoputket eli ns. <i>suorat putket</i> . Vrt. <i>drag pipes</i> engl.
Dynota, dynoilla	Ajaa moottorillapyörällä tehoja ja arvoja mittaavassa

testipenkissä (tunnettu valmistaja on "Dynojet").

E

Eläkepyörä	Huomattavan hitaasti etenevä rakenteluprojekti.
Emma	EMW (mp-merkki).
EMPY, EOMPY	Elossa Olevien Moottoripyöräilijöiden Yhdistys, jäsenvaatimuksena on mm. nöyrä asenne.
Eniteksi	Vedenpitävä ja hengittävä materiaali, ei kuitenkaan ns. <i>koretexsit</i> . Juontuu ajo-asustevalmistajien loputtomasta tarpeesta kehittää uusia (halpoja) näennäisen hengittäviä mutta tiiviitä materiaaleja maksamatta lisenssiä Al Gorelle (GoreTex). Vrt. <i>any tex</i> engl.
Enokunnanmutteri	Rautalanka.
Enska	Enduropyörä tai enduroharrastus yleensä, " <i>ajaa enskaa</i> ".
Enskaveto	Moottorin ensiöveto.
Etupään stefa	Etuiskunvaimentimien öljytiiviste.
Evo	Harley Davidson Evolution -moottori.

F

Fakki	FAQ, Frequently Asked Questions eli Usein Kysytyt Kysymykset, motoristien keskuudessa nimenomaan <i>söhmifakki</i> eli "S.H.M.FAQ".
Fat head, fäthed	Harley Davidson Twin Cam -moottori (uusin malli). Vrt. ns. " <i>kasikasi</i> " ja " <i>läskipää</i> ". Vrt. <i>fat head</i> engl.
Flekti	Tuuletin (jäähdyttimen), vrt. <i>fläkt</i> ruotsi.
Fishtail	Pakoputken loppuosa joka muistuttaa kalan pyrstöä.
Fleikki	Kimallemaali, vrt. <i>flake</i> engl.
Fooni, foni	Äänenvaimennin, yleisemmin " <i>pakofooni</i> ".
Frank, Fränkki	Tunnettu mp-liike Kauniaisissa
Fyyra, fyyri	FHRA, Finnish Hot Rod Association

G

Gjikseri	Suzuki GSX-R, laite joka rikkoo selän ja vie tunnon jaloista, mutta kulkee suhteellisen perkeleellisesti. Eniten valmistettu muovikuula maailmassa.
Grilli	Tavarateline, tyypillisesti rautatangosta väännelemällä, hitsaamalla ja lopuksi kromaamalla tehty.
Gyy, gyfors	Poliisi. Ei suositella käytettäväksi <i>gyiden</i> läsnäollessa.

H

Hana	Bensahana tai vaihtoehtoisesti kaasua. " <i>Antaa hanaa</i> " eli kiihdyttää, ajaa vauhdikkaasti.
Harakka	Halventava nimitys kotkalle tms. petolinnulle joka esiintyy usein ns. custom-pyörien koristeissa.
Haisaid	Haisaid on huonosti lausuttu <i>high side</i> (engl.) joka tarkoittaa epäonnistunutta lousaidia (<i>low side</i> (engl.)). Haisaidissa renkaat luistavat aluksi alta ja pyörä on kaatua vauhdissa kyljelleen mutta sitten renkaat saavatkin yhtäkkiä pitoa ja pyörä suorittaa voltteja pituusakselinsa ympäri. Kuski lentää istuimeltaan "oikein" tehdyssä haisaidissa suoraan ylöspäin. Haisaidia et siis halua kokea.
Heittokello	Mittakello, mittari jota käytetään esim. kampaixelin suuruuden tarkistamiseen. Vrt. <i>dial indicator</i> tai <i>dial gauge</i> engl.
Hienosäätövasara	Vähintään 5 kg:n leka jolla paikallistetaan arvokkaat osat lyöntikohdan vieressä.
Himmeli	Halventava nimitys <i>ylimääräiselle</i> koristeelle tai osalle jota ilman pyörä tulisi myös toimeen. Saattaa myös tarkoittaa epämääräisen näköistä kulkinetta...
Hippikopteri	1960/70 -luvun tyyliin 90 -luvulla rakennettu <i>chopper</i> .
Hoijakka	Selkänöjä (lähinnä jäykkäperäisen pyörän) tai joskus myös

	pelkkä takalokasuojan pysty kiinnitysrauta.
Homosohva	Honda Goldwing, ks. " <i>sohva</i> ".
Hoonata	Hioa, käytetään yleensä tarkoittaessa sylinterien sisäpintojen tasoitusta hiomalla. Vrt. <i>hone</i> engl.
Hugger, huggeri	Erillinen, jousittamaton ja kevyt (taka)lokasuoja joka liikkuu renkaan mukana ja on hyvin lähellä rengasta. Vrt. <i>hug</i> engl.
Huilu	Pakoputken takimmainen sisäosa vanhemmissa 2-tahtipyörissä, tarkoitetaan toisiinsa myös koko pakoputkistoa tai vain äänenvaimentajia.
Hullunkolmio	Valkoinen kolmio eli ns. autokoulukolmio jota pidetään pyörän perässä ajoharjoittelun aikana.
Hurlidurli, hurley	Harley Davidson (mp-merkki).
Husse	Husqvarna (mp-merkki).
Hydra (keula)	Nestevaimennettu eturipustuksen iskunvaimennus, nykyään yleisin keulatyyppe.
Häikäles	Tekninen vika tai häiriö, piruileva sanonta; " <i>tuliko häikiles...</i> ".
Höpinäpönttö	Äänenvaimennin.
Hörslepit	Kahvojen tuulisuojat eli ns. <i>korvat</i> .
I	
Idioottivalo	Vapaavaihteen merkkivalo.
Ilmasirkus	Temppuilla hypyn (motocross) aikana.
Inkkari, intiaani	Indian-merkkinen amerikkalaisvalmisteinen moottoripyörä.
Intru, intikka	Suzuki Intruder.
Iskari	Iskunvaimennin.
Isonokka	Suzuki DR 800.
Issikka	IC (mp-merkki).
Italo	Italialaisvalmisteinen moottoripyörä.
Itsari	Yamaha TZR 125
Itsemurhakytkin	Yleensä käytössä pyörissä missä on jockey shift. Kytkin on jalalla ja sitä käytetään kuten autossa (kytkintä ei voi lukita pohjaan). Vrt. <i>suicide clutch</i> engl.
J	
Jaella, jakaa	Pyörän etu- tai takapää lyö puolelta toiselle (motocross), vrt. ns. " <i>lyödä rajoittimille</i> ".
Jahvetti	Jawa (mp-merkki).
Jammu	Yamaha (mp-merkki).
Japsi, jappi	Japanilainen moottoripyörä.
Jeesusteippi	Ilmastointiteippi.
Jenga, jenka	Kierre (pulteissa, muttereissa jne. nippeleissä).
Jenkipuomi	Lähtöpuomi (motocross), jossa jokaiselle kilpailijalle on oma taaksepäin kääntyvä puomi.
Jokkeysifti	Manuaalinen käsivaihte yleensä wanhoissa (Harley Davidson) pyörissä. Nimitys tulee käden liikkeestä vaihdetta vaihtaessa (laukkarata ja hevosen ratsastaja). Vrt. <i>jockey shift</i> engl.
Joulukuusi	Pyörä jossa on runsaasti ns. " <i>himmeleitä</i> ".
Jousipaineet	Venttilien jousien säätö (Harley Davidson?), " <i>mittaan jousipaineet</i> ".
Juppikassi	Takaistuimelle mustekaloilla kiinnitettävä kuljetuskassi, käytetään yleensä Tupperware-pyörissä, joihin ei saa / sovi kunnon laukutelineitä.
Juustohöylä	Yamaha 80cc.
Jytäjammu	Yamaha XS 650.
Jättö, etujättö	Eturenkaan kosketuspisteen ja ohjausakselin kautta kulkevan suoran välinen (vaakasuora) etäisyys.
Jäykkä, jäykkäperä	Mp jonka taka-akseli on jousittamaton. Yleinen wanhoissa pyörissä jotka murjovat selkänikamat ja kivettävät perseen.

K

Kaalihakkuri	Itävalmisteinen mp.
Kaalilaatikko	Sivuvaunullinen ja Ural-merkkinen mp.
Kaasari	Kaasutin.
Kaatumatauti	Kaatusia usein, " <i>kaatumatautinen konttailee joka kisassa</i> ".
Kahva	Yleisimmän kaasukahva, on mahdollista " <i>ajaa kahva edellä</i> " eli sivuluisussa ja kovaa. " <i>Antaa kahvaa</i> " tarkoittaa vauhdikasta ajamista tai kiihdyttämistä.
Kahvakuume	Moottoripyörätöntä motoristia vaivaava tauti. Tauti iskee myös pyörän omistaviin motoristeihin viimeistään loppupalvesta.
Kahvilakilpuri, kahvilaraasari	1960 -luvulla Englannista alkunsa saanut rakentelutyylä, vrt. <i>cafe racer</i> engl.
Kakkiva, kakova	Cagiva (mp-merkki).
Kakku	Bensa, " <i>anna sille kunnolla kakkua</i> ".
Kannakoppi	Skootterin jalkatila.
Kantata	Kallistaa pyörää voimakkaasti mutkassa, " <i>kanntailla</i> ".
Kanttari	Ajoradalle TVH:n ja moottoripyörien alakatteiden maahantuojien salaliittona asennettu kanttikivi, yleensä ajouran reunassa jalankulkijoiden alueen erottimena. Nimitystä käytetään vaihtoehtoisesti myös kilparatojen sisämutkan puoleisesta viisteestä (doseeraus).
Kappa	Keskiö, yleensä pinnavanteen napa.
Kardaanihissi, kardaanierektio	Termi viittaa keppivetoisten tapaan nostaa perää kiihdytyksessä.
Kasavika, kava	Kawasaki (mp-merkki).
Kasikasi	Harley Davidson Twin Cam -moottori (uusin malli, 88 kuutiotaumaa). Vrt. ns. " <i>läskipää</i> " ja " <i>fathead</i> ".
Kasikymppinen	80cc moottorilla varustettu moottoripyörä.
Kaskas	Gas-Gas (mp-merkki).
Katana	Legendaarinen Suzukin mallinimike kymmenille eri kyykkämalleille, jota saatetaan vieläkin käyttää lempinimenä varsinkin Suzuki-merkkisistä moottoripyöristä.
Kate	Tuulisuoja, pleksi tai muoviosa joka peittää moottorin näkyvistä.
Katuenduro	Katupyörän ja enduropyörän yhdistelmä, johon on poimittu molempien pyörämallien huonot puolet. Katuenduroa ei saa pestä.
Katupärsäri	Matkamotoristin vastakohta. Ei poistu kotikaupungistaan. Tämän lajin urheilullisempi versio on katuhaukka.
Kauhukahva	Takamatkustajan mielestä naurettavan pieni kahva takapenkkin alla josta suunnittelija on kuvitellut kyytiläisen pystyvän pitämään kiinni.
Kausi	Ajokausi, vuodessa se ajanjakso, jolloin ajetaan moottoripyörällä. Noin 99% motoristeista ei aja talvella.
Keinukytkin	Kaksiasentoinen sähkökatkaisin tai vaihtoehtoisesti kuten " <i>itsemurhakytkin</i> " mutta keinukytkin jää pohjaan vaikka jalan siirtää pois kytkimeltä.
Kelohonkamökki	Honda Goldwing.
Kemialinen wc	Iso, lasikuitukatteilla ja -laukuilla sekä stereoilla varustettu Japanilainen mp, useinmiten Honda Goldwing.
Keppi	Kardaani, " <i>keppivetoinen</i> " eli kardaaniakselilla varustettu mp.
Keskilämiskä	Bensatankkien (Harley Davidson) välisen raon peittävä yleensä itse tehty joko metallinen tai nahkainen lätkä.
Ketjupolttaja	Ketjuvetoinen moottoripyörä.
Keulia, keulittaa	Ajaa takapyörällä.
Kevari	125-kuutioisella moottorilla varustettu kevytmoottoripyörä, nykyään (vuodesta 1997 lähtien) yleensä teholtaan rajoitettu,

	enintaan 11kW tenoinen nuorisompi. ks. myös ns. "pukka".
Kieppikello	Kierroslukumittari.
Kiikkustuoli	Mpi jossa on toimivat jouset tai vaihtoehtoisesti jäykkäperän hyvin jousitettu satula.
Kiinanpyörä	Japanilainen moottoripyörä.
Kiksi	Käynnistyspoljin. Toisinaan kiksillä tarkoitetaan myös muita, varren päässä olevia jalkapolkimia kuten takajarru tai vaihdepoljin. Vrt. <i>kick start</i> engl.
Kilut	Kolari, "ajaa kilut".
Kilkata, kilahtaa	Moottorin kiinnileikkaaminen tai muu äänekäs rikkoutuminen.
Kinkerit	Juhlat, illanvietto tms tapahtuma. "Oli äreet kinkerit" eli rajut bileet.
Kisasulake	Solisluu tms. ihmisen tukielimistön osa joka rikkoontuu tosissaan (kilpaa) ajettaessa helposti.
Klippon, klipponit	Alunperin matala ohjaustankotyyppi jolla haettiin TT-tyyliä, nykyisin lähes mikä tahansa osa joka on helposti vaidettavissa tai kiinnitettävissä pyörään. Vrt. <i>clip on</i> engl.
Knukle, knukkeli	Harley Davidson Knuckle Head -moottori, ks. <i>rystypää</i>
Komposti	Epäkunnioittava, yleensä japsipyörän omistajan käyttämä nimitys Harley Davidsonista tai vaihtoehtoisesti kolmipyöräisen lättäpään (triken) takakontti.
Kondomi, kortsu, kokovartalokorttonki, kehokondomi	Muovinen (kuminen?) ja hikisen kuuma puku joka puetaan sateen uhatessa turhaan ajoasun päälle ja jota säilytetään autotallissa sateen todella sattuessa kohdalle. Termillä tarkoitetaan toisinaan myös kumisia ajoaappaan sadesuojia. Kortsu tunnetaan myös "poppamiehen sateenestopukuna".
Konepyörä	Moottoripyörä.
Kontata	Kaatua, "...ja sit konttailtiin pitkin rataa".
Konttori	Katsastustoimipaikka.
Kopteri	Rakennettujen pyörien yleisin alalaji tai vaihtoehtoisesti suomalaisen moottoripyörälehden nimi. Vrt. <i>chopper</i> engl.
Koreteksit	Tekstiilipuvun vakiintunut nimi Gore-tavaramerkin vedensuojauskalvon (GoreTex) mukaan. "Onko sulla nahkat vai koreteksit?".
Korkata, korkkaaminen	Ajokauden avaaminen tai vaihtoehtoisesti kierteiden rikkoutuminen liian tiukkaan kiristettäessä. Käytetään toisinaan myös laitteen, koneen tai koneen osan rikkoontuessa.
Korkkiohei	Ks. "Ohei".
Korppusaha	Kaksitahtinen moottoripyörä, viisikymmenluvulla käytettiin pienistä kaksitahtareista esim. Cz, Mz sekä Jawa. Ko. nimitys on yhtä vanha kuin korput tai moottoripyörät.
Korvat	Kahvojen muoviset tai hiilikuituiset tuuli- ja iskusuojat.
Kotari, kotka, kottarainen	KTM (mp-merkki).
Kotilo	Auto.
Kruiseri	Kustomia muistuttava matala ja iso matkapyörä, vrt. <i>cruiser</i> engl.
Kuivasumppu	Moottorirakenne, jossa moottoriöljyllä on erillinen säiliö jonka kautta se kiertää. Esim. Harrikoissa ja vanhoissa Tuutti-Hondissa on kuivasumppuvoitelu, öljysäiliö on satulan alla oikealla puolella. Vastakohtana ns. "märkäsumppu".
Kuivatyytit	Pyörän koeistuminen ilman että peli olisi käynnissä. Kuivatyyttejä otetaan paljon talvella sekä alan messuilla. Vrt. ns. <i>ottaa kylmät</i> .
Kultapossu	Honda Goldwing.
Kumi	Rengas tai vaihtoehtoisesti ehkäisyväline.
Kumikuula, kumiluoti	Nopea, täyskatettu (japanilainen) moottoripyörä.
Kumilehmä	BMW (mp-merkki), vrt. <i>gummikuh</i> saks.
Kuntopyörä	Käynnistyspolkimella varustettu ja suurikuutiainen

	moottoripyörä joka on vaikea saada käyntiin moottori kylmänä (tai kuumana).
Kuraskooteri	Enduro- tai muu maastomoottoripyörä.
Kuristaa	Moottoripyörän tehojen hallittu laskeminen, peli <i>kuristetaan</i> yleensä joko pako- tai imupuolen kanavia pienentämällä. Kuristus tehdään usein jo tehtaalla ajokorttivaatimusten (11kW tai 25kW teho) mukaiseksi.
Kurmootus	Yleensä yön pimeinä tunteina esim. kokoontumisajossa jonkun pitää ajaa aluetta ympäri, kierrättäen konetta punahekkuisena ja vaarantaen samalla kaikkien hengen (omansa lisäksi). " <i>Se saatana kurmootti koko yön tos pihalla kun koitin nukkua</i> ". Kurmotusta edeltää usein ns. <i>pöräytys</i> . Kurmotus voidaan käsittää myös naisten (tyttöjen) vikittelynä.
Kusta (alleen)	Vuotaa öljyä tai bensiiniä
Kustomi	Pyörätyyppi joka nykyään ymmärretään mm. suurella v-moottorilla, paljaalla rakenteella, kromiosin varustellulla ja pitkällä etujätöllä varustetuksi moottoripyöräksi. Kustomointi on alunperin tarkoittanut mp:n yksilöimistä eli ns. vakiopyörän muuttamista erilaiseksi (kuin muilla), nykyään voi kuitenkin ostaa tehdastekoisia kustomoituja jotka ovat kaikki samanlaisia. Vrt. <i>custom</i> engl.
Kuttaperkka	Halventava nimitys japanilaiselle (katetulle) mp:lle.
Kuturysä	Mp:n päällä kulkeva pieni 2-hengen kangastelppä joka ei pidä vettä, hytysiä tai tuulta.
Kuupotta, kuukypärä	Umpi- eli kokokypärä.
Kuuppa	Avokypärä.
Kuupyörä	Ks. ns. " <i>tupperwaari</i> ".
Kylmät (tyypit)	Ks. " <i>Ottaa kylmät</i> ". Pyörän koeistuminen ilman, että moottori on käynnissä.
Kynttilä	Sytytystulppa.
Kyykkä, kyykkypyörä	Urheilullinen mp jota ajettaessa polven kulma on <i>tiukka</i> . Toisinaan myös mikä tahansa tehokkaalla moottorilla varustettu tupperwaari.
Käpy	Vahinko, häiriö tai vika, " <i>siinä on käpy karburaattorissa</i> " eli mp:ssä on tuntematon häiriö tai vika.
Kärkivälimitta	Rakotulkki (kumpi olikaan slangitermi?)
Käsilläänseisonta	Pakkoliike jossa kädet ovat vielä ohjaustangolla ja jalkapohjat ovat noin kahden metrin päässä suoraan yläpuolella, aiheutuu usein ns. <i>takakorkeasta</i> .
Käyrä	Pakoputken mutkalla oleva alkuosa, toisinaan <i>käyrillä</i> tarkoitetaan myös koko pakoputkistoa pönttöineen.
Käärmeenpesä	Pakoputkiston (yleensä nelisylinterisen) alkupää. ▷
L	
Lattia	Skoottereiden astinlauta, skoottereissa ei ole jalkatappeja vaan "lattia".
Lauta, laudat	Astinlauta.
Laukkumopo, laukkuessa	Yleensä isolla matkalaukkujärjestelmällä varustettu matkapyörä.
Lehmä	BMW (mp-merkki), vrt. <i>gummikuh</i> saks.
Lenkautus, lenkauttaa	Vrt. ns. " <i>amerikkaa ilmassa</i> ", amerikkalaiset kuljettajat ilmeisesti ensimmäisinä ymmärsivät nopeuttaa pyöreämuotoisten hidastushyppyreiden (ja mutkassa sijaitsevien sellaisten varsinkin) ylittämistä kääntämällä pyörä vähemmän tilaavievään asentoon, eli sivuttain kyljelleen. Tämä tietysti oli myös katsojien mieleen.
Lepakko	Suzuki T-125 Stinger.
Lepperi	Aikoinaan yleinen satulamerkki (Lepper?), sanottiin " <i>hyppää lepperille</i> " kun pyydettiin jotakuta kyytiin.
Leppäleikki	Alkuperäinen Kawasaki 750 Triple, nykyään mikä tahansa tehokas

Leskenekija	Alunperin Kawasaki 150 triple, nykyään mikä tahansa tenokas pyörä aloittelevan motoristin alla.
Limppu	Kampiakselin painava vauhtipyörä.
Linkut	Luonnonlakeja uhmaava vipukyhäelmä monojouksen alapuolella, ns. takajouksen linkut.
Lippa, ottaa lipat, vetää lipat	Pyörän kaato, kaatua. <i>Lipat</i> ovat yleensä tahattomia. Tyylejä " <i>lippojen vetämiseen</i> " voi hakea MC Droppings -sivulta.
Lisenssi	Ajokortti.
Lokalinko	Mikä tahansa enduro- tai mantsa-tyyppinen moottoripyörä jolla tyypillisesti ajetaan metsässä ja mudassa.
Lokinpaska	Harjoitus- eli autokoulukolmio.
Loksu, lokari	Lokasuoja.
Lousaid	Lousaid on huonosti lausuttu <i>low side</i> (engl.) joka tarkoittaa mp:llä kaatumista niin, että renkaat luistavat alta ja pyörä kaatuu vauhdissa kyljelleen liukuen rataa pitkin yleensä menosuuntaan nähden motoristin edellä.
Luistit katossa	Ajaa täysillä, luistikaasuttimen luistit yläasennossa. Vrt. ns. " <i>läpät vaaterissa</i> ".
Lulla	Sivuvaunun vaunuosa.
Luotsa	Luotettavuusajo, ajetaan tyypillisesti ns. " <i>mantsapyörillä</i> ".
Luukuttaa	Ajaa kovaa, kiihdyttää voimakkaasti.
Lypsykone	Honda CX500, vrt. " <i>mansikki</i> " tai vaihtoehtoisesti Honda Monkey.
Lyödä rajoittimille	Pyörän etupää <i>jakelee</i> rajoittimiin asti, tästä voi seurata lipat.
Läppä	Kaksitahtisen moottorin läppäventtiili tai vaihtoehtoisesti kaasuttimen luisti.
Läpät vaaterissa	Ajaa täysillä, kaasu auki, tulee alipaineikaasarien kaasuläppien asennosta vrt. ns. " <i>luistit katossa</i> ".
Läski	Rengas.
Läskipää	Harley Davidson Twin Cam -moottori (uusin malli). Vrt. ns. " <i>kasikasi</i> " ja " <i>fathead</i> ".
Lätskäppi	Venttiilin yläpäähän tuleva hattu. Vrt. <i>latch cap</i> engl.
Lättäpää, lätyskä, lättäri	Harley Davidson Flathead moottori, saanut nimensä sivuventtiilimoottorin kannen matalasta muodosta.

M

Maffi	MMAF - Modified Motorcycle Association of Finland.
Mansikki	Honda CX500, vrt. " <i>lypsykone</i> ".
Mantsa(pyörä)	Enduro- eli maastomoottoripyörä.
Makarooni(pyörä)	Italialaisvalmisteinen
Masokistinarut	Nahkaiset hapsut (pitkät) kahvojen päissä.
Massikka, Massey Ferguson	Harley-Davidsonin lempi- tai pilkkanimi.
Matikka	Matchless (mp-merkki).
Matkajaava	Kaksitahtinen Suzuki T-500.
Matkustaja	Kuski jolta pyörä on karannut käsistä, " <i>kuskista tuli matkustaja</i> ". Joskus kuskilla on mukanaan myös ihan oikea matkustaja.
Mattopiiska	Vanha, kilisevä, koliseva ja tärisävä moottoripyörä.
MC	Motor Club, yleensä kerhon nimeen liitettävä lyhenne. MC-kerholaiset " <i>kantavat värejä</i> tai <i>liivejä</i> " (usein, ei aina) mikä tarkoittaa kerhon nimellä ja logoilla varustettujen (nahka)liivien käyttöä.
Megafooni	Äänekäs, loppupäätä kohden laajeneva pakoputki.
Mehumaija	Kaasutin, alunperin vain Amal-merkkinen kaasutin.
Meteksi	Honda MTX (joko 125cc tai 200cc).
Miekkataksi	Poliisiauto, yleensä nimenomaan poliisin pakettiauto.
Miina	Huonokuntoinen moottoripyörä.

Miitti, miitinki	Motoristien tapaaminen tai ns. <i>kokoontumisajo</i> , ralli, kekkerit, bileet jne. Vrt. ns. <i>möötti</i> . Vrt. <i>meeting</i> engl.
Mini, minimini	Alle 50cc moottoripyörä (eli mopo) tai sen kuljettaja.
Mitsi	MZ (mp-merkki).
MK	Moottorikerho, yleensä kerhon nimeen liitettävä lyhenne.
Moldata	Muovata, muotoilla. Vrt. <i>mold</i> ruotsi.
Monoperä	Yhdellä vaimentimella/jousella varustettu takapyörän ripustus. Vrt. ns. <i>stereoperä</i> .
Monttu	(Maasto)ajelupaikka, yleensä soranottoa paikka tms. " <i>mennään montulle ajeleen</i> ".
Monttupyörä, monttari	Motocross-pyörä
Moottorikeiju	Motoristien tarunhohtoinen avustaja joka korjaa autotalliin säilötyn moottoripyörän omistajan murehtiessa <i>häikäleitä</i> oluttuopin ääressä.
Mopo	Mikä tahansa kaksipyöräinen, kuutioihin katsomatta. Hellittelynimi siis... Alunperin lyhenne "moottoripolkupyörä"stä ja varsinaisesti kuitenkin 50cc (tai pienemmällä) moottorilla varustettu max. 45 kmt kulkeva kevytajoneuvo.
Moppe, mopuletti	Motobecane eli Mobylett (mp-merkki).
Motojussi	Moto-Guzzi (mp-merkki).
Muki	Sylinteri, esim. " <i>nelimukinen</i> " eli nelisylinterinen moottori.
Muovi- <i>[jotain]</i>	Moottoripyörä jossa on paljon muoviosia, yleensä japanilainen ja täyskatettu mp.
Muovikuula, muoviluoti	Nopea, täyskatettu (japanilainen) moottoripyörä.
Muskelipyörä)	Isolla ja voimakkaalla moottorilla varustettu, yleensä nakumallinen moottoripyörä.
Mustarastas	Honda CBR (?) 1100 (?) Black Bird
Mustekala	Paksu ja köysimäinen kuminauha jossa on kiinnityslenkit päissä, käytetään tavaroiden kiinnittämiseen ja lastaamiseen.
Mutterisorvi	Huonolaatuinen avain (työkalu) joka pyöristää mutterin kulmat.
Muusinuija	Yamaha XS 650, vrt. ns. " <i>jytäjammu</i> ".
MV-HK	MV = maavika, HK = heiluta kaapelia. Liittyy <i><laite></i> sähköjärjestelmän ongelmiin joiden synnä on useinmiten mv. Vika korjataan hk:lla.
Mämmi	Bensa tai kaasu, " <i>anna sille kunnolla määmiä niin se lähtee tulille</i> ".
Märkäsumppu	Moottorirakenne, jossa kampikammio (ja pyörissä myös vaihteisto) toimittaa myös öljysäiliön virkaa. Yleisin ratkaisu nykyisissä pyörissä, vastakohtana ns. " <i>kuivasumppu</i> ".
Möhkö	Kawasaki Z1300 (kuusisylinterinen kapistus, nimi tulee tankin "möhköstä" muodosta) tai vaihtoehtoisesti iso Paris-Dakar-tyyppinen enduropyörä (esim. Yamaha Tenere).
Möötti	Motoristien tapaaminen tai ns. <i>kokoontumisajo</i> , ralli, kekkerit, bileet jne. Vrt. ns. <i>miitti</i> . Vrt. <i>möte</i> ruotsi.
N	
Nahat	Nahkainen ajoasu, " <i>ajetaan nahoissa</i> ".
Nakki	Rengas, esim. <i>takanakki</i> .
Nakkikoppipärsäri	Kirkonkylässä asuva ns. " <i>katupärsärin</i> " sielunveli.
Naku, nakke, nakupyörä	Katteeton ja pleksitön eli ns. <i>nakumalli</i> mp jonka moottori, tekniikka, alusta ja muut härvelit ovat esillä. Nakupyörä on usein myös ns. <i>retropyörä</i> . Nakumalliin myydään tietenkin jälkiasennuskatteita sikamaiseen lisähintaan. Vrt. ns. <i>alastonmalli</i> . Vrt. <i>naked</i> engl.
Napa	Keskiö, yleensä pinnavanteen napa.
Naru	Vaijeri, tarkoittaa monesti vain kaasuvaijeria, " <i>ajaa naru kireällä</i> ".

Nasa, näsä	Honda NS 125.
Nasu	NSU (mp-merkki).
Nelari	Nelitahtinen, tarkoittaa toisinaan myös nelisylinteristä moottoria.
Nelikko	Nelisylinterinen moottoripyörä.
Nenäkeppi	Nokka-akseli.
Niepri	Dnepr (mp-merkki).
Nipponseiki	Ajaa niin kovaa että nopeusmittarin neula osoittaa yli asteikon, "ajaa nipponseikiä".
Norsu[kawa]	Kawasaki Z1300, ns "möhkö".
Nortti	Norton (mp-merkki).
Nulkata	Mutterin tai ruuvin kannan pyöristyminen epäsovivaa työkalua käytettäessä.
Nypätä startti	Ainakin kaksi kuljettajaa voi ottaa startin, se joka irtoaa (motocross) puomilta parhaiten ja se joka tulee ensimmäisestä mutkasta ensimmäisenä ulos.
Näsäri	Honda NSR125.
O	
Ohei	Kypärä- ja suojavarustemerkki. Nytemmin tieliikennekäyttöön laitoin avokypärä jossa sivuläpät nahkaa, vanhempi versio on <i>korkkiohei</i> .
Orkkis	Alkuperäis- eli tehdaskuntoinen, alkuperäinen. Vrt. <i>original</i> engl.
Ottaa kylmät	Pyörän koeistuminen ilman että peli olisi käynnissä. Kylmiä otetaan paljon talvella sekä alan messuilla. Vrt. ns. <i>kuivatyyppit</i> .
Ottaa startti	Ainakin kaksi kuljettajaa voi nypätä startin, se joka irtoaa (motocross) puomilta parhaiten ja se joka tulee ensimmäisestä mutkasta ensimmäisenä ulos.
P	
Panda	Poliisimajja.
Pannu	Harley Davidson Panhead moottori, saanut nimensä venttiilikopan kannen kattilanmaisesta muodosta ja kromauksesta. Vaihtoehtoisesti myös pelkkä sylinteri.
Pakari	Pakoputki.
Pakkari	Tavarateline.
Pansoveli, pänsoveli	Harley Davidson Pan Shovel moottori.
Pappa, pappis, pappatuna	Wanha, Tunturi-merkkinen mopo, ns. " <i>pappa-tunturi</i> ".
Paskarinki	Takarengasta sudittamalla piirretty pyöreä rivetyksjälki maassa. Asfaltilla tehtynä myös " <i>donitsi</i> ".
Pastaharley	Italialainen ja v-koneella varustettu mp, yleisimmin Moto-Guzzi.
Pata	Iso, metallimöykkyä (yl. kustomien) muistuttava moottori tai vaihtoehtoisesti pelkkä sylinteri.
Pepsodent(puku)	Värikäs ajoasu, vastakohtana musta nahka-asu. Ko. tuubiin pukeutunut motoristi ei arvosta nimitystä.
Periä, perätellä, perättää	Ajaa etupyörällä.
Perähutlari	Takalaukku.
Piano	Yamaha, mp-merkki.
Pielavetinen	Väliaikainen, käytetään adjektiivinomaisesti kun laitetaan jotain kiinni rautalangalla tai muuten vaan tilapäisesti. Ja tilapäiset asennuksethan usein kestävät ikuisesti...
Pilkkihaalari	Halventava nimitys goretex- yms. (ei nahkaisille) ajoasusteille.
Pilleri	Takapenkki jonka halkaisija on enintään puolet takamatkustajan ahterin koosta, vrt. ns. <i>sokeripala</i> .

Pilli	Pakoputki.
Piikki	125-kuutioisella moottorilla varustettu kevytmoottoripyörä. "Piikki" tarkoitti aikoinaan neljännestä (ja ennen vuoden 1963 rahauudistusta 25mk:n kolikkoa) ja nykyisiä <i>piikkejä</i> kutsuttiin <i>sata ja piikkeiksi</i> tai <i>satapiikkeiksi</i> .
Piikkisika	Kytinkellon sisäpuolelle tuleva laakeroitu osa joka ohjaa kytkinlevyt paikalleen. Piikkisian avulla voidaan säätää kytkinlevyjen puristuskireyttä sekä kellon ja sian välistä väljyyttä.
Pintraipit	Koristemaalaus, (usein vapaalla kädellä maalattu) ohut linja, geometrinen tai liekkikuvio. Vrt. <i>pinstripe</i> engl.
Pitsikansi	Moniventtiilikoneen kansi.
Pleksi, plexi	Katteen osa, sen ikkuna tai läpinäkyvä tuulensuoja moottoripyörässä. Vrt. <i>plex</i> ruotsi.
Pohjata	Tila jossa iskunvaimennuksen joustovara ei riitä, " <i>pyörä pohjasi hypyn jälkeen</i> ".
Polttaa kumia	Sudittaa tai ajaa vauhdikkaasti. Vrt. <i>burn out</i> engl.
Polvipalat	(Nahka)puvussa polven alapuolella olevat vaihdettavat kulutuspalat joiden avulla "tunnustellaan" kallistuskulmaa. Oikeiden ja väärin kulumien erottaminen tärkeää! Vrt. <i>knee sliders</i> engl.
Pommittaja	Kustomoitu muskeli- ja kahvilakilpuri. Ks. ns. " <i>bomber</i> ".
Porras	Hyppyri (motocross), jossa hypätään eri korkeudella olevalle alastulolle.
Poski	Penkin alapuolella suoraan sivulle näkyvä (yleensä muovinen) suojakansi tai sivukoppa jonka takana on usein akku tms. sähkölaitteita.
Postilaatikko	Sivulaukku.
Potta	Kypärä.
Projekti	Keskeneräinen tai rikkiäinen moottoripyörä josta useimmiten puuttuu tärkeitä osia ja paperit.
Prossa	Prosentti, Suomessa rajoitetaan ajoneuvojen rakentelua ja osien vaihtamista järjettömien ns. prosenttisäännösten mukaisesti.
Prätkä	Moottoripyörä.
Pudottaa [keulaa tai perää]	Madaltaa jotain, esim. tässä tapauksessa etu- tai takapään ripustusta. <i>Pudottamisen</i> vastakohta on <i>nostaminen</i> .
Puhelinkoppi	Umpi- eli kokokypärä.
Puikot	Hallintalaitteet, käytetään myös kahvojen tai ohjaustangon yleisnimenä.
Puikottaa	Ajaa reippaasti.
Punakilpi	Väliaikainen rekisterikilpi jonka saa konttorilta esim. ajoneuvon siirtoa kilpailukäyttöä varten.
Punosletku	Jarru- tai muu vastaava teräspunosvahvisteinen hydraulikkaletku. Teräspunosvahvisteisella letkulla saadaan yleensä parempi jarruteho ja -tuntuma kuin alkuperäisellä ei-punosletkulla, toisinaan ko. letkuja vaihdetaan myös ulkonäkösystä.
Puokki, puolikas	Moottorin kokoa tarkoittava termi 50cc, esim. " <i>kakspuokki</i> " tai " <i>kaksi ja puolikas</i> " tarkoittaa 250cc moottoria.
Puomi	Kaatuva lähtöpuomi (motocross).
Purkki[orja]	Sivuvaunu[n matkustaja].
Pusla	Metallinen tai kuminen vaimennusrenkas tms. holkki, esim. takahaarukan kiinnityksessä tai vivustossa.
Pytty	Sylinteri.
Pyykkilauta	Radan (motocross) kohta, joka pinnanmuodoltaan näyttää suurelta pyykkilaudalta.
Pyykkiline	Ns. <i>grillimallinen</i> tavarateline tai vaihtoehtoisesti takalaukun kiinnitysteline.
Päre	Pienikokoinen varttikate tai pleksi.

Pärrä	Moottoripyörä.
Pässi	BSA (mp-merkki).
Pönttö	Äänenvaimennin tai vaihtoehtoisesti oletettavasti erittäin alhaisella älykkyydellä varustettu kanssaihminen.
Pöräyttää	Huudattaa moottoria, tehdään yleensä (kokoontumisajon) leirintäalueella ja yöllä noin kello 03:45.
Pöytä	Hyppyri (motocross), joka on päältä tasainen.
R	
Raami	Runko, vrt. <i>frame</i> engl.
Raaseri	Kilpailukäyttöön suunniteltu moottoripyörä. Vrt. <i>racer</i> engl.
Raato	Vielä surkeampi tapaus kuin ns. " <i>projekti</i> ".
Raiseri	Korotus- tai (ohjaustangon) kiinnityspalikka, käytetään yleensä ohjaustangon korottamiseen. Vaihtoehtoisesti venttiilinnostaja (moottoreissa joissa moiset vivut ovat). Vrt. <i>raiser</i> engl.
Rakentelupalkinto	Valtion antama tunnustus ja palkinto joka myönnetään hienosti rakennetusta tai entisöidystä moottoripyörästä. Vrt. ns. " <i>autovero</i> ".
Ralli	Motoristien kokoontumisajo.
Rampit	Jalkatapit tai astinlaudat, " <i>ajaa rampit maassa</i> " eli ajaa vauhdikkaasti jalkatapit maata raapien.
Raparalli	Maastoajo, etenkin metsässä ja mudassa. Perheen pesukonetta käyttävien hellittelemä termi.
Rata	Ajorata eli yleinen tie, yleistermi ajopaikalle, " <i>lähetääks radalle?</i> ". Toisinaan (mutta harvoin) myös suljettu ajoharjoittelualue.
Ravintolabikeri	Henkilö, joka publiin mennessään pukeutuu buutseihin ja "Harley-Davidsonin"-logoilla varustettuihin vaatteisiin. Ei omien sanojensa mukaan "juuri nyt" omista moottoripyörää.
Reikki	Keulakulma tai sen muutos, "pyörässä on <i>reikkiä</i> " eli keulakulmanmuutosta. Vrt. <i>rake</i> engl.
Rekkula	Regulaattori.
Remmi	Kuminen ja kudosvahvisteinen hammashihna, " <i>pyörä on remmivetoinen</i> ". Vrt. ns. <i>beltti</i> .
Rengastaa	Vaihtaa moottorin männänrenkaat tai (harvemmin) uudet renkaat alle.
Repsikka	Takamatkustaja tai vaihtoehtoisesti sivuvaunun vaunuosa.
Retro-	Uusista tai uudehkoista osista tehty vanhan jäljennös, esim. uusi 60-luvun Triumphia jäljittelevä Kawasaki on <i>retropyörä</i> .
Riimut	Ketjut.
Riisi [jotain]	Viittaa Japanilaista alkuprää olevaan ajoneuvoon, esim. " <i>riisitupperi</i> ".
Rikkijä	Gagiva Freccia (Mp-merkki ja -malli)
Rirak-kansi	Vaihdelaatikon (Harley Davidson) vaihteensiirtäjän kansi, joka vaihtaa vaihteita siirtymättä ympyräakselilla mihinkään. Vrt. ns. <i>suora kansi</i> .
Rilla	Yleensä ketjuratas, voi olla myös pyörä.
Rinkimittari	Kierroslukumittari.
Rispata	Vaijerin säikeistä osa on jo katkennut ja vaijeri pitää meteliä, " <i>se rispaa tossa ajaessa</i> ".
Rissa	Ratas.
Risukeula	Vivustoon perustuva eturipustuksen vaimennusratkaisu, yleinen vanhoissa pyörissä.
Ritsa	Silminnähden huonokuntoinen tai huonosta ajettavuudestaan kuuluisa kuutiolavuudeltaan pienehkö tai korkeintaan keskikokoa oleva moottoripyörä.
Rivettää	Sudittaa.
Riviurali	Halventava nimitys BMW:n 4-sylinterisestä K-mallista.

△

Rokkerpoksi	Moottorin kannen venttiilikoppa (moottoreissa joissa on keinuvivusto). Vrt. <i>rocker box</i> engl.
Romuenkeli	Royal Enfield (mp-merkki).
Rotsi	Takki, yleensä nahkainen.
Rotta(pyörä)	Moottoripyörien rakentelutaiteen alalaji, jossa pyörän osat on kerätty kaatopaikalta ja kasattu rautalangalla sekä jeesusteipillä. Viimeisen silauksen luovat ruoste ja öljy. Vrt. <i>rat bike</i> engl.
Rotvalli	Tampereelle asennettu " <i>kanttari</i> ".
Rundipultti, rundari, runtukello	Kierroslukumittari.
Ruisku	Moottorin polttoaineensuihkutusjärjestelmä, joskus <i>ruiskulla</i> tarkoitetaan koko moottoripyörää.
Rupulikumi	Nappula- tai maastorengas.
Ruukku	Kypärä.
Ruuna	Tehoiltaan rajoitettu, tyypillisesti joko 11kw tai 25kw moottoripyörä.
Rymättylän parpuuri	Kaksiosainen sadepuku (kalastajamallinen), jota ei ole tarkoitettu mp käyttöön.
Rystypää	Harley Davidson Knuckle Head -moottori, saanut nimensä rystysiä muistuttavasta venttiilikopan kannesta.
Rysä	Poliisin nopeusvalvontapiste.
Rysäpöksyt	Nahkaiset narufarkut, tunnetaan myös nimellä "Räysälän rysäpöksyt".
Rähinäpönttö	Armottoman äänekkäs 4-1 pakoputkisto.
Räksä	Mp jonka nimessä on kirjaimet RX, esim. Kawasaki GPZ1000RX.
Rälli	Ratas, esim. " <i>eturälli</i> ".
Rälläkkä	Kulmahiomakone tai vaihtoehtoisesti äänekkäs <i>surinasussu</i> .
Räme[jotain]	Enduropyörä tai -kusi, esim. " <i>rämemopo</i> " tai " <i>rämehomo</i> ".
Rämmi	Englanninkielinen usenet-uutisryhmä rec.motorcycles eli "r.m". Vastaava suomenkielinen ryhmä on <i>söhmi</i> eli sfnet.harrastus.mp, "s.h.m".
Räpätä	Ajaa amatööricrossia ilman crossirataa.
Rätkä	Prätkä.
Rätstarra, rätsi	Kankainen takiaistarra, tyypillisesti ajoasussa.
Räyhä(pyörä), räyhäri	Agressiivinen, isolla ja ärhäkkäällä moottorilla varustettu (yleensä myös <i>alastonmalli</i>) mp jota ajaessa sarvet kasvavat kypärän sisällä.
Rönätä	Kaatua.
Röpönikkari	Asiantuntematon ja taitamaton tee-se-itse korjaaja. Tunnetaan myös kroposnikkarina.
Röpötys	Moottorin epätasainen käynti sytytyshäiriöiden tai väärän polttoaineen seossuhteen vuoksi.
Rööri	Pakoputki, ajetaan kovaa " <i>röörit raahaten</i> ".
S	
Sahapukki	Korkea krossipyörä.
Sammakko	Honda CX 500.
Santa	Edesmennyt Ruskeasannan (motocross)rata.
Sarvis	Täyskatettu (ja japanilainen) ns. <i>muovipyörä</i> , tunnetun muovialan yrityksen mukaisesti.
Satapiikki	K. ns. " <i>piikki</i> ".
Savut	Käynnistys, " <i>ottaa savut</i> " viittaa yleensä kevään ensimmäiseen käynnistykseen.
Seeppari	Honda CBR
Seetti, seeti	Venttiilin istukka koneen kannessa, vrt. <i>seat</i> engl.
Sekaventtiili	Moottorityyppi, jossa imuventtiilit sijaitsevat kannessa ja oakoventtiilit ovat ns. sivuventtiileitä (esim. Harlevn 20-luvun

△

	mallit ovat ns. <i>sekaventtiilikoneita</i>).
Separaattori	Yamaha TX-750.
Serpentiini	Motoristien märkä uni, vuorten rinteitä mutkittelevat tiet. Tavattavissa puhtaimmillaan vuoristo-olosuhteissa. Paremmalla puutteessa tiukkakurviset maaseututiet saavat luvan kelvata serpentiininä.
Setti	CZ (mp-merkki).
Showa, sova	Etuhaarukkavalmistaja, yleinen Harrikoissa.
Siivu	Kaatua, " <i>vetää siivut</i> " tai vaihtoehtoisesti juomaryyppy.
Sikakopteri	Huomattavan pitkä chopper, jonka rakentamisessa tarkoituksellisesti jätetty huomioimatta kaikki lait ja asetukset.
Silestone	Sileäksi kulunut rengas.
Simmi, simmilevyt	Venttiilinvälyksen säätöpala, vrt. <i>shim</i> engl.
Singeri	Japanilaisen moottoripyörän pilkkanimi.
Sinko	Kaksitahtinen Kawasaki 750 Mach IV.
Siperian Gilera	IC (mp-merkki).
Sissipaari	Matkustajan selkänoja, vrt. <i>sissy bar</i> engl.
Sitsi	Takamatkustajan istuin, " <i>hyppää sitsille</i> ", vrt. ns. <i>pilleri</i> .
Sivari	Sivuvaunumoottoripyörä tai vaihtoehtoisesti siviiliasuinen virkahenkilö joka piinaa viattomia tielläliikkuja kauhean isoilla sakoilla.
Skallopit	Maalattu, kapeista rinnakkaisista pyrstöistä ja terävistä linjoista muodostuva graafinen kuvio tai vaihtoehtoisesti pääkalloaiheinen koriste. Vrt. <i>scallop</i> engl.
Skiidiasu, skiiduuasu	Tixtex-ajoasu, viittaa moottorikelkkailijoiden asuihin.
Skufu	Avokypärä.
Sladi, slaikkari	Luisto, " <i>ajaa sladissa</i> ".
Slaikkarit	Backsliders (kaksimielinen suomennos <i>takaa liukujat</i>) 80-luvun lopun ja 90-luvun alkupuolen suosittu suomalainen biker-bändi, jonka jäsenet ajoivat Harley Davidsonilla.
Sohva, homosohva, moottorisohva	Suuri matkamoottoripyörä jossa on tilavat istuintilat, käsinojat, stereot jne., esim. Honda Goldwing tai Kawasaki Voyager. Halventava nimitys.
Sokeripala	Takamatkustajan ylipieni ja kulmikas istuin, vrt. ns. <i>pilleri</i> .
Solisluusiksakki	Tila, jossa pyörän perä meinaa irrota alta (heittää puolelta toiselle), kaatuessa erinäiset tukirangan osat ovat vaarassa. Vrt. ns. <i>haisaid</i> .
Soppatankki	Bensatankki.
Soveli	Harley Davidson Shovelhead -moottori.
Spode, spoorielukka	Kuraskootteristi.
Spoori	Ajoura tai vaihtoehtoisesti esim. vaihdepolkimen akselissa olevat kiinnitysurat. Vrt. <i>spår</i> ruotsi.
Sportti	Harley Davidson Sportster tai vaihtoehtoisesti urheilullinen moottoripyörä.
Springeri	Vivustoon perustuva etupään ripustus jossa on tyypillisesti vain yksi kahdella jousella varustettu iskunvaimennin. Yleinen wanhoissa pyörissä. Vrt. <i>springer</i> engl.
Squidi, skvidi	<i>Ravintolabikeri</i> joka on vihdoinkin ostanut pyörän ja vimpnanpäälle ajokamat mutta joka ei vielä tiedä, että ei oikeasti tiedä motorismista tai mp:n ajamisesta yhtään mitään. Radalla squid on <i>liikkuva shikaani</i> . Vrt. <i>squid</i> engl.
Stadikka, superi	Kilpailu (motocross), joka pidetään stadionille tehdyllä radalla.
Stefa	Tiiviste, yleensä ns. <i>etupään stefa</i> eli etuiskunvaimentimien öljytiiviste.
Stereoperä	Perinteinen, kahdella vaimentimella/jousella varustettu takapyörän ripustus. Vrt. ns. <i>monoperä</i> .
Stonga	Ohjaustanko.
Stonni, stonnie	Jarrutus. jossa takarengas nousee ilmaan. seurausta hvvästä

	eturenkään pidosta sekä pyörän geometriasta (lyhyt akseliväli sekä korkea ja edessä oleva painopiste). "Vedin stopin suojatien eteen". Vrt <i>stoppie</i> engl.
Straipit, pintraipit	Koristemaalaus, (usein vapaalla kädellä maalattu) ohut linja, geometrinen tai liekkikuvio. Vrt. <i>pinstripe</i> engl.
Stretsi	Tarkoittanee emäputken sekä kehto- ja yläputkien vedättämistä, nostamista ylöspäin. 70-luvun kopteripyöräthän olivat rajusti stretsattuja. "Rungossa on stretsiä 6 tuumaa". Vrt. <i>stretch</i> engl.
Stripata	Irroitaa mp:stä ylimääräisiä osia, jonkinasteista kustomointia siis.
Stroukata	Pidentää moottorin iskuliikettä (ja kasvattaa samalla iskutilavuutta). Vrt. <i>stroke</i> engl.
Strutsi, strutshoveli	Harley Davidson Shovelhead moottorin myöhempi polvi, jonka alakerrassa katkoja on sijoitettu tötterömäiseen koppaan. Vrt. ns. "ööli-soveli" ja "tötterösoveli". Vrt. <i>strut</i> ruots.
Stuukki	Yleisilme, olemus. "Matala stuukki" tarkoittaa yleisilmeeltään matalaa pyörää jossa on pieni maavara.
Ständi	Huollon apuväline joka mahdollistaa etu- ja/tai takapyörän noston maasta, vrt. <i>paddock stand</i> engl.
Suikka	Suzuki (mp-merkki).
Sumppi	Sunbeam (mp-merkki).
Suomipyörä	Uutena, tyypillisesti merkin virallisen edustajan toimesta, maahantuotu moottoripyörä.
Suora kansi	Vaihdelaatikon (Harley Davidson) vaihteensiirtäjän kansi, joka vaihtaa vaihteita siirtyen samalla ympyräakselilla. Vrt. ns. <i>rikrak-kansi</i> .
Suorat putket	Alusta loppuun erilliset, lyhyet ja vaimentamattomat pakoputket eli ns. <i>drägpaipit</i> .
Susna, suitsa	Suzuki (mp-merkki).
Svappi	Käytettyjen moottoripyöräosien kirpputori tai vaihtoehtoisesti osan vaihtaminen eli <i>svappaaminen</i> toiseen. Vrt <i>swap</i> engl.
Swingi	Takahaarukka. Vrt <i>swing arm</i> engl.
Sytkä	Sytytysjärjestelmä, yleensä kuitenkin vain katkojankärjet ja siihen välittömästi liittyvä tekniikka. Uudemmissa pyörissä katkojan kärjet on korvattu elektronisella ns. <i>black box</i> ratkaisulla.
Syyläri, syyläri	Jäähdytin. Vrt. <i>kylare</i> ruotsi.
Syöttää	Antaa kaasua, ajaa isoaa kovaa.
Säpsit, sapsit	Irtolahkeet jotka tulevat esim. farkkujen päälle, yleensä nahkaa. Vrt. <i>chaps</i> engl.
Söhmi	Suomalaisten motoristien oma usenet-uutisryhmä <i>sfnet.harrastus.mp</i> eli "s.h.m". Vastaava englanninkielinen ryhmä on ns. <i>rämmi</i> eli <i>rec.motorcycles</i> , "r.m".
Sössötsössö, sössönsöö, essen	S&S-merkkinen tarviketosien valmistaja.
Sössöärrä	Kawasakin ZZR mallit.
T	
T-pala, t-kappale	Osat (ylä-t ja ala-t) johon keulan putket tulevat kiinni yläpäästään (kun ko. putkien alapäässä on eturengas).
Taistelutähti	Honda Goldwing lisävarustettuna peräkärriellä, nahkahapsuttimilla, kaikilla mahdollisilla lisävaloilla ja muilla himmeleillä.
Taivalkoskelainen, taivaallinen	Made in Taiwan, tyyppilsesti halpatuontivaraosa.
Takahäkki	Rungon ilmanputсарin sisältävä osa.
Takakorkea	Takaiskunvaimentimen pohjaus ja siitä aiheutuva pyörän perän isku kuljettajan takapuoleen.
Takarauta	Matkustajan selkänoja eli ns. <i>sissipaari</i> .

Tampere-tanko	T-kirjaimen mallinen ohjaustanko.
Tankojuoppo	Rallista liian aikaisin palaava motoristi.
Tapit	Jalkatapit. " <i>Ajaa tapeilta</i> " tarkoittaa jalkojen pitämistä jalkatapeilla vaikka pyörä on sivuluistossa ja kaikki vaistot käskävät laittaa jalan maahan.
Tarrapyörä	Moottoripyörä, jossa on sponsoritarroja ilman todellisia sponsoreita.
Tehari, tehoputki, tehopilli	Pyörän teho- ja vääntökäyrään vaikuttava pakoputkiviritys joka tyypillisesti nostaa desibelejä ja laskee tehoja koko kierrosalueella.
Telari	Teleskooppi, etupumput, etuhaarukkaputket.
Tellervo	Dell'Orto (kaasutinmerkki).
Temmi	TM (mp-merkki).
Tennaripoika	Aloitteleva juniorimotoristi jonka ajovarusteet ovat puutteelliset.
Tessu, tetsi	Yamaha TZR-125 tai Yamaha TS 125.
Tikkari	Poliisin pysäytyslätkä.
Tiskiankkuri	Levyjarru.
Tohatsu	Mikä tahansa Japanilaisvalmisteinen moottoripyörä.
Tohtori	Suzuki DR, ns. " <i>isotohtori</i> " on DR750 tai DR800.
Touring-nisse	Matkamotoristi.
Traikki	Kolmipyöräinen moottoripyörä jonka taka-akseli ja takaosa on usein jostain autosta peräisin. Ei kuitenkaan ns. invamopo. Tehdasvalmisteisena esim. Harley Davidson Servi-Car. Vrt. <i>trike</i> engl.
Traktori	Harrikka.
Tripla, triplata	Kolmoishyppyri (motocross), hypätä kolme hyppyriä yhdellä hypyllä.
Trumppa	Triumph (mp-merkki).
Tulille	Käynnistää moottori, " <i>laittaa kone tulille</i> ". Viitataan usein talviseisannon jälkeen vaadittavaan hienovaraiseen käynnistelyyn joka vaatii virittelyä ja harjoittelua.
Tulppa	Sytytystulppa.
Tukkilautta	Jäykällä rungolla varustettu moottoripyörä.
Tumperi, thumper	Iso, yksisylinterinen moottori(pyörä), vrt. <i>thumber</i> engl.
Tuna, tuntsa, tunsa, pappatuna	Wanha, Tunturi-merkkinen mopo, ns. " <i>pappa-tunturi</i> ".
Tupla, tuplata	Kaksoishyppyri (motocross), hypätä kaksi hyppyriä yhdellä hypyllä.
Tupperi, tupperwaari, tuppervaara	Muovipyörä, (koko)katteilla varustettu (ja yleensä Japanilainen) mp.
Tuppi	Kaasukahva, " <i>vääntää tuppi nurin</i> " eli kiihdyttää voimakkaasti.
Tuutti	Honda CB750.
Tänksläpperi	Huonosti lausuttu <i>tank slapper</i> (engl.) joka tarkoittaa ohjaustangon voimakasta ravistamista laidasta laitaan. Tapahtuu tyypillisesti voimakkaan kiihdytyksen lopuksi kun etupyörä on keventynyt (tai noussut ilmaan) ja stongaa ei ole pidetty ihan supisuoraan ajosuuntaan nähden.
Tömäri	Nelitahtinen.
Tönäri	Työntömitta tai vaihtoehtoisesti työntötankomoottorin työntötanko (säädettävä tai kiintämittainen).
Törttökolmio	Valkoinen kolmio eli ns. autokoulukolmio jota pidetään pyörän perässä ajoharjoittelun aikana.
Törrä	Äänimerkinantolaite eli töötti.
Tötterösoveli	Harley Davidson Shovelhead moottorin myöhempi polvi, jonka alakerrassa katkoja on sijoitettu tötterömäiseen koppaan. Vrt. ns. " <i>öölisoveli</i> " ja " <i>strutshoveli</i> ".

U

Uittaminen	Märät syytystulpat käynnistettäessä, "...sit se uitti kun mä panin sitä tulille...". Vaihtoehtoisesti myös liian rikas seos. Vaihtoehtoisesti myös käytetyn moottoripyörän maahantuominen, ei kuitenkaan koske muuttotavarana maahantuotua ajoneuvoa. "Onx toi Suomipyörä vai onko se uitettu tänne?"
Urku, urut auki	Ajaa täysillä, hana auki.
Urkuharmooni	6-sylinterinen Benelli 750, jossa myös 6 äänenvaimenninta.

V

Valukotka	Ks. <i>harakka</i> .
Varttikate	Pieni ja matala ohjauksen mukana kääntyvä kate.
Varvikello	Kierroslukumittari.
Veivi	Kiertokanki.
Veivi, viivi	Moottoripyörän ei-toivottu pitkittäissuuntainen ja aaltomainen liike kaarteessa. Ks. myös ns. " <i>vople</i> ". Vrt. <i>weave</i> engl.
Vena	Venttiili.
Venttiilihelvetti, venahelvetti	(Japanilainen) moniventtiilikone, termiä käytetään yleensä puhuttaessa huoltotoimista.
Vesipyssy	Kaksitahtinen Suzuki GT 750 tai vaihtoehtoisesti mikä tahansa tehokas ja vesijäähdytteinen moottoripyörä.
Vetsku	Veteraaniluokan kilpailija.
Viinamoottori	Metanolikäyttöinen (speedway)moottori.
Vinkkeli	V-moottori.
Vipat	Yleensä HD:n kansissa olevat keinuviivut (työntötangolta venttiilin päähän) tai vaihtoehtoisesti kohtuuttoman hyvä känni.
Vokki, wokkipannu	Viittaa Japanilaista alkuperää olevaan ajoneuvoon, asiayhteydestä riippuen esim. auto.
Vople, woble	Moottoripyörän ohjaustangon heijaaminen kaarteessa eli ei-toivottu sivuttaissuuntainen ja aaltomainen liike joka tuntuu perin häijyltä. Woble liittyy moottoripyörän ohjausgeometriaan ja saattaa johtua monesta eri syystä, woble saadaan pois yleensä ohjausiskunvaimentimella. Ks. myös ns. " <i>veivi</i> ". Vrt. <i>wobble</i> engl.
Vyöruusu	Takapenkillä matkustava nainen. Tituleerataan toisinaan myös <i>surinasussuksi</i> .
Vähväri, vahvero	Honda VFR-750.
Väinö	Kawasaki VN-1500, vastaavasti " <i>pikkuväinö</i> " on VN-750.
Väyrynen	Yamaha TDM 850.

Z

Zetor	Alunperin Kawasakin ZZ-R tai Z mallien lempinimi, nyttemmin merkistä riippumatta lähes mikä tahansa malli jonka nimessä esiintyy kirjain "Z".
-------	---

Ä

Äksä, tuplaäksä	Honda CBR 1100 XX
Änkkäri	Äänenvaimennin
Ärrykkä	Yamahan katupyöriä jo 60-luvulta alkaen R1, R3, R5, RD... Nykyään jo R6(kin).

Ö

Öljyruisku	Englantilaisvalmisteisen moottoripyörän pilkkanimi.
Öölinssi	Öhlins-iskunvaimentaja (valmistaja).
Öölisoveli	Harley Davidson Shovelhead -moottorin ensimmäinen polvi jonka alakerta on samannäköinen kuin <i>pannussa</i> . Vrt. ns. " <i>öölisoveli</i> " ja " <i>strutshoveli</i> ". Vrt. <i>early shovel</i> engl.

Lisää kansainvälistä mp-slangia osoitteessa <http://www.bikerslang.com/>

**Lähetä tai korjaa slangia?
[KLIKKA TÄSTÄ]**

...tai lähetä sähköpostia webmaster@bajahill.net:lle. Käytä otsikkoa "[WWW MC Slangisanakirjaparannus](http://www.mcslangisanakirjaparannus.com)" niin ehdotuksesi käsitellään nopeasti. Ehdotusten käsittely on puhtaasti manuaalista ja lomat, sairaudet yms. luonnonkatastrofit saattavat viivyttää käsittelyä.

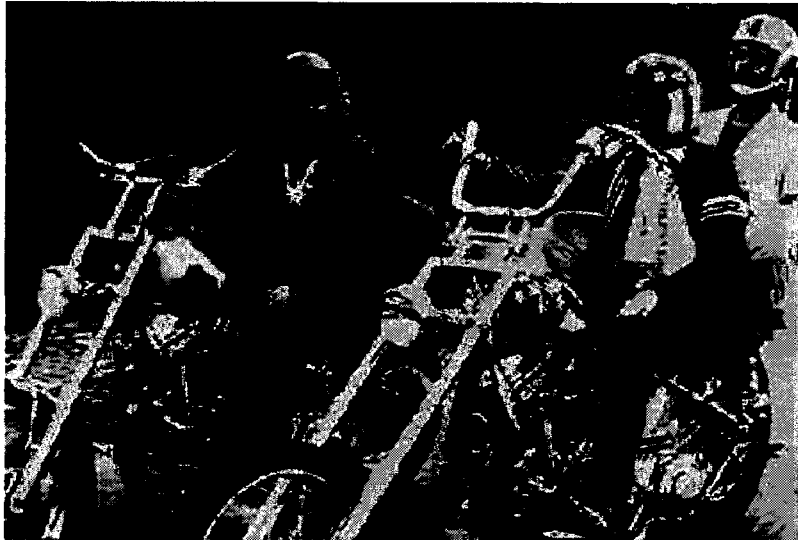
Kiitoksia vaivannäöstä!

Varhainen versio tästä sanakirjasta on julkaistu Kopteri-lehden numerossa 3/1999.

© Page updated 16-May-01
webmaster@bajahill.net
<http://www.bajahill.net/>
These pages are powered by
Microsoft Notepad ® - These pages
are sponsored by [ComPart](#)
[See site statistics](#)

ELOKUVAT

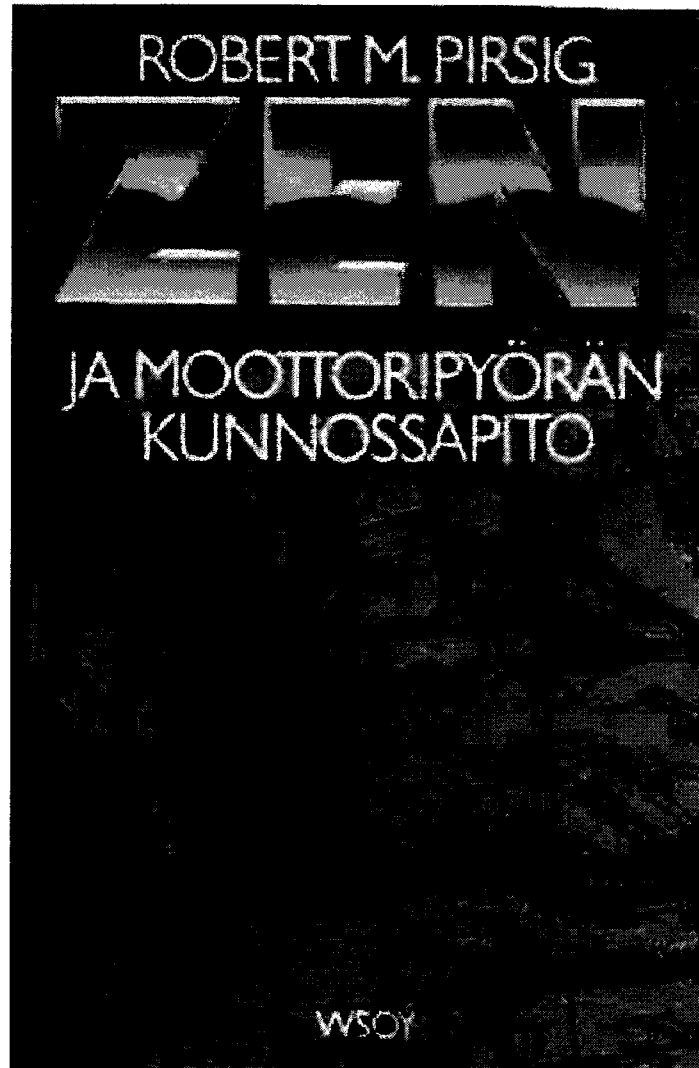
Prätkäleffoja lähes jokaisen motoristin makuun, eli osa näistä voi löytyä jopa videovuokraamosta.



- **Easy Rider**, Dennis Hopperin klassikko road movie.
- **Wild One**, Marlon Brando tiukkana kapinallisena
- **Electra Glide in Blue**, prätkäkyttä leffa, pääosassa teeveestä tuttu Robert Blake (sarjafilmistä Baretta)
- **Hell's Angels on Wheels**, Helvetin Enkelit leffojen klassikko jossa teknisenä neuvonantajana oli kuuluisa Hell's Angel Sonny Barger
- **Rumble Fish**, Coppolan klassikko nuorisokuvaus
- **Harley Davidson ja Marlboro Man**, Mickey Rourke ja Don Johnsonin surkea mutta säälittävä räpellys
- **Silver Dream Racer**, poplaulaja David Essexin roadraceleffa
- **Scorpio Rising**, Kenneth Angerin erikoisuus
- **Girl on a Motorcycle**, keho toteutus Andre Pieyre de Mandiarguen kirjasta, pääosassa poplaulaja Marianne Faithfull
- **Stone**, Australialainen jengokuvaus jota ilmeisesti sponsoroi paikallinen Kawasaki diileri, älyttömän välivaltainen
- **Max Max I ja II**, joista varsinkin kakkososa todella huima ja Mel Gibson on vielä tiukka jätkä
- **Onnen pyörät**, kotimainen "dokumentti" roadmovie, katso Harley Davidson ja Marlboro Man
- Lopuksi vielä maininta videokasettien kansiteksteistä. Elokuvan Tulikuumat pakoputket (en muista alkuperäistä nimeä) kasetin kansiteksteissä mainitaan moottoripyöräjengi jonka jäsenet pitivät kuumista naisista ja nopeista **helikoptereista**. Ehkäpä tekstin kääntäjä ei ollut kuullut että chopper tarkoittaa muutakin slangissa kuin helikopteria. Esimerkiksi lihakirvestä. Tai pitkäkeulaista prätkää, yleensä HooDeetä

Kirjat

- **Paul von Martens**, Pieni onni, kertomus isän ja tyttären moottoripyörämatkasta
- **Antero Kuvaja**, Vanhat kunnon kulkurit kirja suomalaisesta moottoripyöräilystä
- **Helga ja Hans Georg Meyer**, Mz-tarinoita, nimi kertonee kaiken
- **Ernesto Che Guevara**: Moottoripyöräpäiväkirja, Che Guevaran matkapäiväkirja Etelä Amerikasta
- **André Pieyre de Mandiargues**, Tyttö ja moottoripyörä, eroottisesti sävyttynyt taideromaani, ajamisen kuvaus loistavaa
- **Robert M. Pirsig**, Zen ja moottoripyörän kunnossapito, surkea käännös, kulttikirja jolla on kova maine. Ei maineensa veroinen



Mp Action

Pelisääntöjä tälle sähköpostilistalle...

<http://lists.oulu.fi/mailman/listinfo/mpaction/>

Päivitetty 11. joulukuuta 2000

[[Lyhyesti](#) | [Liittyminen ja eroaminen](#) | [Käytöstavat](#) | [Liitetiedostoista](#) | [Arkisto](#)]

Tämä dokumentti on luotu, jotta kaikilla <mpaction@lists.oulu.fi>:n käyttäjillä olisi mukava ja helppo olla listalla mukana. Tämä on ohje. Ei sääntö. Eikä ohjesääntö.

Listalla on uusi kotivisu osoitteessa:

<http://lists.oulu.fi/mailman/listinfo/mpaction/> Tämä sivu poistuu käytöstä vähitellen.

Mikä on Mp Action?

Mp Action-lista on perustettu järjestötason tiedottamista varten, lista ei ole keskustelutaulu tai vieraskirja. Listaa käytetään moottoripyöriin liittyvien laki- ja järjestöasioiden tiedottamiseen. Tällä hetkellä listalla liikkuu muutama posti viikossa, suurin osa tiedotuksesta ja kommunikoinnista hoidetaan sfnet.harrastus.mp-uutisryhmän kautta.

Listan käyttö lyhyesti

Listan osoite on <mpaction@lists.oulu.fi>. Eli sähköpostia lähetetään suoraan tuohon mpaction osoitteeseen silloin kun halutaan jakaa viesti kaikkien muiden listallaolijoiden kanssa (noin 300 motoristivaikuttajaa keväällä 2000).

Listan ylläpidollinen osoite on <majordomo@lists.oulu.fi>. Majordomolle lähetetään sähköpostia kun halutaan liittyä tai poistua listalta (esim. loman ajaksi) tai halutaan selvittää keitä muita listalla on.

Sekä majordomo että mpaction tunnuksia hoitelee *lists.oulu.fi* -palvelin joka on ns. *sähköpostirobotti*. Listan omistajana (ja "piällysmiähenä") toimii toistaiseksi Santtu Ahonen <stu@compart.fi>. Tämä listan kuvausdokumentti löytyy osoitteesta <http://www.bajahill.net/mpaction.html>

Listalle lähetetyjä posteja voi lukea Mp Actionin Arkistosta osoitteessa <http://www.bajahill.net/mpaction-arkisto.cgi>. Arkisto toimii automaagisesti ja se on aloitettu 31.5.2000, tuota vanhempia viestejä ei ole arkistoitu keskitetysti mihinkään. Ainoastaan aidosti listalle liittyneet käyttäjät voivat lähettää Mp Action-viestejä.

Liittyminen ja eroaminen

Listalle voi kuka tahansa liittyä ja listalta voi koska tahansa erota. Mukaan pääsee lähettämällä majordomolle <majordomo@lists.oulu.fi> viestin:

```
subscribe mpaction
end
```

Eli viestikentässä (Message) on vain tuo yllämainittu. Otsikkona (Subject) ei tarvitse olla mitään. Majordomo vastaa sinulle vahvistusavaimen kanssa ja pyytää lähettämään ko. vahvistusavaimen takaisin osoitteeseen <confirm@lists.oulu.fi>.

Tällä sähköpostilistalla voimme varmistaa tilaajan osoitteen "aitouden". Tämä on yleinen käytäntö internetissä ja tarkoituksena on estää ns. listapommin teko eli se, että joku lisää pilailu- tai vanhingoittamistarkoituksessa pahaa aavistamattoman käyttäjän osoitteen vaikka 100 postilistalle joilla jokaisella välitetään vähintään 50 viestiä päivässä...

Listalta eroaminen tapahtuu vastaavasti "unsubscribe"-komennon avulla. Huomaa, että tilattaessa listaa lähetystietojesi on oltava ns. aitoja eli kaikki "removethis" ja "nospam" hörhötys pois.

Listan ylläpito varaa oikeuden tarpeen vaatiessa poistaa listalta häiriköivät, osoitteensa vaihtaneet tai muuten vain lomailevat (ja automaattisen vastauksen päälle jättäneet) käyttäjät.

Netiketti ja käytöstavat listalla

FUNET:in (<http://www.funet.fi/>) sääntöjen vastainen toiminta listalla on kiellettyä. Tämä tarkoittaa, että mm. liitetiedostot ovat pannassa (jakamiseen on fiksumpiakin tapoja), kaupallinen tai laiton toiminta ei ole sallittua, ketjukirjeet kuuluvat muualle ja ylimääräiset (aiheesta pudonneet) pulinat hoidetaan joko suoralla sähköpostilla tai sitten internetin uutisissa "sfnet.harrastus.mp" (suositeltavaa).

Pidäthän mielessä, että listaa ylläpidetään vapaaehtoisvoimin muun toimen ohella, huonosti käyttäytyvä lista saa äkkiä lähtöpassit...

Lisäinformaatiota netiketistä ja ylipäätään internetin pelisäännöistä mm. seuraavista lähteistä:

<http://www.nixu.fi/~kiravuo/etiketti/> (Suomeksi)
<http://www.uku.fi/verkkopalvelu/uutiset.html> (Suomeksi)
<http://www.csc.fi/suomi/funet/listat.html> (Suomeksi)
<http://www.csc.fi/suomi/funet/newssivu2.html> (Suomeksi)
<http://www.bajahill.net/s-h-m-FAQ.html> (Suomeksi)
<http://www.compart.fi/stu/netiket.txt> (English)

Liitetiedostoista ja postilistoista tarkemmin

Postituslistoilla liitetiedostot ovat kiellettyjä. Jos haluat välittää kuvan tai paljon ja pitkästi tekstiä lähetä pelkkä verkko-osoite (esim. ftp- tai http- eli www-osoite) mistä kuvan tai tarinasi voi hakea katsottavaksi.

Jos lähetetty Word liitetiedosto on 12288:n tavun kokoinen on sama pelkkänä tekstinä noin 2050:n tavun kokoinen eli noin 6 kertaa pienempi (Wordin tuntien tiedostojen kokoero voi helposti olla satakertainen). Kun viesti lähtee listapalvelimelle ko. palvelin tekee siitä esim. sata kopiota sadalle eri käyttäjälle, eli liitteenä meni noin 12 Mt tavaraa, pelkkänä tekstinä vain noin 2 Mt. Tämä onkin jo huomattava ero, kaikki jotka ovat internetistä jotain downloadanneet tietävät tämän (esim. tunti tai 5 minuuttia). Ja sitten ihmetellään verkon hitautta?

Jos kaikki käyttäjät antaisivat piut paut säännöille ja lähettäisivät asiansa liitetiedostona olisi esim. 100 viestiä tunnissa käsittelevä listapalvelin täysin käyttökelvoton. MpActionin käyttämä lists.oulu.fi käsittelee parhaimmillaan (käsittääkseni) toista tuhatta viestiä tunnissa.

Tämän verkko-ongelman lisäksi voi laskea vastaanottajien vaivan verrattuna lähettäjän vaivaan. Jos lähettäjä ei viitsi käyttää ylimääräistä 5 minuuttia viestin muotoilemiseen vaan esim. lähettää asiansa vaivattomasti liitetiedostona voidaan laskeskella 100 käyttäjän lukemiseen kulutettua aikaa ja vaivaa joka

Wordin käynnistämiseen ylittää tuon 5 minuuttia moninverroin. Eli lause "minä säästän aikaa" jatkuu "ja tuhlaan tuhottomasti muiden aikaa", tämä on ainakin hyvä tiedostaa ennekuin lähettää mitään minnekään vaikka "Send"-napin painaminen onkin helppoa.

Pitää myös huomioida, että joukossa on paljon yliopistojen, MAC ja muiden ei-Word-yhteensopivien ympäristöjen käyttäjiä joilta koko viesti menee ohi suun koska he eivät voi lukea ko. formaattia. Miksi kirjoittaa tienahtoen jossain formaatissa jos kaikki eivät sitä voi kuitenkaan lukea? Vastaukseksi ei kelpaa että päivittäkään systeeminsä, saahan teilläkin ajella muilla kuin uusiman vuosimallin mersuilla.

© April 2000 / Stu

S.H.M.FAQ - versio 2.3-1

sfnet.harrastus.mp - moottoripyöräily
 Frequently Asked Questions eli Usein Kysytyt Kysymykset
 Uusin versio: <http://www.bajahill.net/s-h-m-FAQ.html>
 Mirror: <http://www.finnbike.com/fag/s-h-m-FAQ.html>
 Edellinen versio (2.3-0) julkaistu s.h.m:ssä 16. heinäkuuta 2001

Sisällysluettelo:

1. Yleistä tietoa tästä FAQista sekä söhmin eli s.h.m:n tavoista

- 1.1 Lyhyesti tästä moottoripyöräily-FAQista
 - 1.1.1 Miten sfnet.harrastus.mp-ryhmää voi lukea ja miten sinne voi kirjoittaa?
- 1.2 Mitä on netiketti?
 - 1.2.1 Voinko postittaa kuvia ja/tai liitetiedostoja?
 - 1.2.2 Mistä johtuvat "=E4"-merkit tai muuten lukukelvottomat viestit?
- 1.3 Saako ryhmässä mainostaa?
- 1.4 Mitä ovat bussi, aku-ankka, traktori, tupperwaari jne...?
- 1.5 Mikä on mp-action tai email action group?
 - 1.5.1 Mitä muita mp-aiheisia postituslistoja on?
- 1.6 Mikä on edamlista?
- 1.7 Mikä on "WebRiders MC"? Näin "@"-merkin mp:n pleksissä ja...?
- 1.8 Mitä ovat nuo DoD-numerot joita joillakuilla näyttää olevan? Mikä se DoD oikein on?
- 1.9 Tapaavatko s.h.m-ryhmäläiset toisiaan? Missä ja koska? Miten tunnistan s.h.m-läisen?
- 1.10 Minkälaista musiikkia oikea motoristi kuuntelee?

2. Moottoripyöriä koskevat lait ja säännöt

- 2.1 Pitääkö mp:n käyttää parkkikiekkoa?
- 2.2 Tarvitseeko mp:n maksaa pysäköinnistä?
 - 2.2.1 Kolikkopaikat
 - 2.2.2 Ennakkomaksulaitteet ja -liput
 - 2.2.3 Lippuautomaatit ja -paikat
- 2.3 Saako motoristi ajaa päin punaisia?
- 2.4 Maahantuonti, tullit ja verot
 - 2.4.1 Aion tuoda käytetyn mp:n Suomeen, miten homma sujuu?
 - 2.4.1.1 Mites käytetyn, yli 25v ja lähtömaassa customoidun maahantuonti?
 - 2.4.1.2 Mitä papereita esim. Saksasta tuontiin tarvitaan?
 - 2.4.1.3 Mitä kannattaa tarkistaa ennen ostamista?
 - 2.4.1.4 Miten Saksasta tuonti käytännössä menee?
 - 2.4.2 Paljonko on mp:n vuotuinen ajoneuvovero? Mitä eroa on ajoneuvo- ja autoverolla?
 - 2.4.3 Miten menee muuttopyörän kohtelu? #
 - 2.4.4 Ajattelin itse rakentaa moottoripyörän, miten rekisteröinti ja verot?
 - 2.4.5 Miten ne autoverojutut menikään?
 - 2.4.6 Mikä on vaatimuksenmukaisuustodistus? Mistä sen saa ja mitä se maksaa?
 - 2.4.7 Mitä ovat "prosentit", "prossat" ja "jyvitykset"?
- 2.5 Saako kaistojen välissä ajaa?

- 2.6 Miten ne A/A1 ajokorttijutut nyt menivätkään?
- 2.7 Mitä laki sanoo lasten kuljettamisesta mp:llä?
- 2.8 Jos viritän mopon mitkä ovat lakiseuraamukset?
- 2.9 Jos poistan mp:n kuristukset mitkä ovat lakiseuraamukset?
- 2.10 Saanko ajaa ulkomaille rekistöröidyllä mp:llä täällä Suomessa?
- 2.11 Saako MP:n lähivaloja kahdentaa?
- 2.12 Mites peräkärriä prätkässä?
- 2.13 Mitä tarkoittavat "valko-" ja "punakilpi?" *
- 2.14 Mikä on mp:n renkaan urien minimisyvyys? *

3. Ajaminen ja liikkuminen liikenteessä

- 3.1 Tervehtiminen ja muut käsimerkit liikenteessä
- 3.2 Jarruttaminen
 - 3.2.1 Jarrutehon jakautuminen etu- ja takajarrun kesken?
 - 3.2.2 Kumpi pysähtyy nopeammin, auto vai mp?
 - 3.2.3 Voiko kaarteessa jarruttaa?
- 3.3 Mitä tehdä kun rengas/renkaat lähtee luistoon?
- 3.4 Kännykän käyttö ajaessa?
- 3.5 Mp:n paikka ajoradalla?
- 3.6 Miksi ja miten pyörä kääntyy mutkassa? Mikä on vastaohjaus?
- 3.7 Miten pääsen ajelulle ilman, että vaimo/tyttöystävä estää? #
- 3.8 Moottoripyörä (auto)lautalla, mitä pitäisi huomioida?
- 3.9 Missä ja milloin voi ajaa ja harjoitella radalla? Mitä kilpaluokkia on? #
 - 3.9.1 Millaisella pyörällä voin ajaa rataharjoiteluissa? *
- 3.10 Onko päiväsaikaan hyvä ajaa pitkät valot päällä?
- 3.11 Mitä ovat kokoontumisajot?
- 3.12 Missä on hyviä mutkateitä? Onko hyviä ajeluvinkkejä kotimaahan?
- 3.13 Mitä tehdä jos tiessä tai tienpidossa on vikaa?
- 3.14 Miten nostan kaatuneen mopon pystyyn?
- 3.15 Miten saan oluet pysymään kylmänä kotoa rallipaikalle?
- 3.16 Miten istutaan mp:n kyydissä? *

4. Ajovarusteet ja niiden huoltaminen

- 4.1 Kypärät
 - 4.1.1 Kypärää hankkimassa, mikä olisi hyvä kypärä?
 - 4.1.2 Kypäräpuhelimet?
 - 4.1.3 Kypärän ja materiaalien kesto?
 - 4.1.3.1 Mistä tietää onko kypärästä lähtenyt pintajännitys?
 - 4.1.4 Kypärämelun vaimentaminen?
 - 4.1.5 Onko vinkkejä visiirin puhdistamiseksi?
- 4.2 Kumpi on parempi, nahka vai tekstiili?
 - 4.2.1 Tekeekö noilla ei GoreTex puvuilla mitään? Kumpi on parempi, Cordura vai Gore-tex?
- 4.3 Mikä on hyvä nahkarasva?
- 4.4 Pitääkö hanskat panna hihan sisään vai hihan päälle?
- 4.5 Miten kangasasua hoidetaan? Voiko tix-tex vaatteita pestä pesukoneessa?

5. Korjaaminen, huoltaminen, kunnostaminen ja viritäminen

- 5.1 Mistä saan käytettyjä mp-osia?
 - 5.1.1 Mp-osien tilaaminen maailmalta
- 5.2 Virittäminen, tehon nostaminen tai laskeminen
 - 5.2.1 Miten viritän mopon?
 - 5.2.2 Miten kuristan pyörän alempaan teholuokkaan?
 - 5.2.3 Mitä ne SAE, DIN, Bhp, Nhp jne. tehotermit ovat?
- 5.3 Ketjut ja rattaat
 - 5.3.1 Miten rasvaan ketjut? Millä ne kannattaa rasvata?
 - 5.3.2 Kuinka usein pitäisi kiristellä ketjuja ja kuinka kireälle? Entäs ketjujen ja rattaiden vaihto?
 - 5.3.3 Kiihtyvyyden tai huippunopeuden nostaminen hammasrattaiden vaihdolla?
 - 5.3.4 Miksi ketjut ovat paremmat kuin kardaani?

- 5.4 Lyhyesti ajovaloista
- 5.4.1 Mitä ovat valoreleet, ja mihin niitä tarvitaan?
 - 5.4.2 Kuinka asennan valoreleet?
 - 5.4.3 Montako s.h.m:n lukijaa tarvitaan vaihtamaan mopon lamppu?
 - 5.4.4 Miten säädän ajovalot?
- 5.5 Moottoriöljyt
- 5.5.1 Voiko autoihin tarkoitettua moottoriöljyä käyttää Mp:ssä?
Miksi ostaa mp:iin tarkoitettua erikoisöljyä?
 - 5.5.2 Mitä eroa on synteettisellä ja mineraaliöljyllä? Voiko synteettisiä öljyjä käyttää mp:ssä?
 - 5.5.3 Mikä 2-tahti öljy soveltuu mp:ään?
 - 5.5.4 Miksi öljyn merkkivalo syttyy vaikka öljyä on ylärajaan asti?
- 5.6 Bensa ja sen lisäaineet
- 5.6.1 Mitä bensaa pitäisi käyttää 2-tahtikoneessa?
 - 5.6.2 Mites ne oktaanit, haittaako jos käytän 98:a 95:n sijasta?
- 5.7 Renkaat, ilmanpaineet jne...
- 5.7.1 Mikä on oikea rengaspaine edessä ja takana?
 - 5.7.2 Mitä eri radiaali, nailon, teräs yms. rengasrakenteet ovat?
 - 5.7.3 Miten vaihdan renkaan itse?
- 5.8 Sytytysjärjestelmä ja -tulpat
- 5.8.1 Miten sytytystulpan lämpöarvo vaikuttaa?
 - 5.8.2 Sytytyksen säätö: Mikä on kosketuskulmamittari ja mitä sillä tehdään?
 - 5.8.3 Sytytyksen säätö: Miten säädän kaksilla katkojankärjillä varustetun systeemin?
- 5.9 Maalaaminen ja putsaaminen sekä tahrojen- ja ruosteenpoisto
- 5.9.1 Miten saan tarrat siististi irti maalipinnasta?
 - 5.9.2 Miten saan ruosteen pois bensatankin sisältä?
 - 5.9.3 Miten maalaan muovisen katteen, bensatankin, lokasuojan, kypärän jne.?
 - 5.9.4 Miten saan maalin pois muovipinnasta?
- 5.10 Alusta, jousitus ja iskunvaimentimet
- 5.10.1 Miten vaihdan vuotavat etupään stefat?
 - 5.10.2 Miten jousitus ja alustaa säädetään?
 - 5.10.3 Mitä tarkoittaa progressiivinen jousitus tai -alusta?
 - 5.10.4 Miten saan keulasta jäykemmän?
- 5.11 Mistä saan laakereita? Miten tiukat laakerit saa paikalleen?
- 5.12 Työkalutovi: Mihin niitä kaikkia työkaluja oikein tarvitaankaan?
- 5.13 Miten säädän kaasarin? Miten teen kaasareiden synkronointityökalun?
- 5.14 Miten korjaan lommolle menneen bensatankin?
- 5.15 Pakoputkisto, äänenvaimennus
- 5.15.1 Tehoputket
 - 5.15.2 Miten saan pikitahrat tai esim. sulaneen muovin pois pakoputkista?
 - 5.15.3 Miten rakennan äänenvaimentimen?
- 5.16 Miten korjaan katteet?
- 5.17 Mitä tyyppivikoja on XYZ 123 pyörässä?
- 5.18 Ajatelin ajella myös talvella. Miten pyörää pitäisi valmistella moiseen?
- 5.19 Jarrut ja muut vauhdin hillitsimet
- 5.19.1 Ajattelin laittaa teräspunosletkut, mitä pitäisi huomioida?

6. Lisävarusteet, pleksit, varashälyttimet jne...

- 6.1 Varashälyttimet ja ajonestolaitteet
 - 6.1.1 Onko kenelläkään kokemuksia varashälyttimistä?
 - 6.1.2 Mitkä mp-hälyttimet ovat hyväksytyjä?
 - 6.1.3 Mitä pitäisi huomioida ketjuissa ja lukoissa?
- 6.2 Onko käyttökokemuksia kahvanlämmittimistä?
- 6.3 Miten lyhennän plexiä?
- 6.4 Miten muotoilen ja taivutan plexiä?

7. Muut sekalaiset ja sekalaiset kysymykset

- 7.1 Aion hankkia mp:n, mikä sopisi minulle?
- 7.2 Mitä maksaa käytetty mp?
- 7.3 Miten lasketaan iskutilavuus? Entäs puristussuhde?
- 7.4 Mikä on välivapaa?
- 7.5 Mitä kustannuksia liittyy moottoripyöräilyyn?
 - 7.5.1 Kumpi on edullisempi, vaimo vai moottoripyörä?
 - 7.5.2 Miten saan naisen(/miehen) ujutettua vaivihkaa ja tämän huomaamatta mukaan moottoripyöräilyyn?
- 7.6 Mikä on nopein väri?
- 7.7 Voiko tohtorilla ajaa matka-ajoa?
- 7.8 Vakuutuksista
 - 7.8.1 Ovatko tavalliset liikennevakuutukset voimassa radalla ajaessa?
 - 7.8.2 Korvaako vakuutus esim. lintukolarin?
- 7.9 Minkälaisia stereotypioita liittyy moottoripyöräilyyn?
- 7.10 Kumpi on nopeampi, formula vai moottoripyörä?
- 7.11 Keskituella, vaihde päällä ja kytkin pohjassa; Kuuluuko takarenkaan pyöriä?
- 7.12 Tottuuko mp:n huimaan suorituskykyyn koskaan?

Tässä sisällysluettelossa on merkitty "-"-merkillä korjaukset tai päivitykset ja "*" -merkillä uudet lisäykset sitten viimeisimmän FAQ:in julkaisun. Uusin versio tästä moottoripyöräily-FAQista löytyy aina osoitteesta:
<http://www.bajahill.net/s-h-m-FAQ.html> tai <http://www.finnbike.com/faq/s-h-m-FAQ.html>.

=====
FAQ:n sisällysluettelon loppu
=====

PERUSTIEDOT:

Sukupuoli: _____

Ikä: _____

Kotipaikkakunta: _____

Ammatti (Jos opiskelija, minkä alan)? _____

Kauanko olet ollut motoristi? _____

1. Kerho**1.1. KERHOSTA YLEISESTI:**

- (a) Millaiseen moottorikerhoon kuulut (jos kuulut), oma luonnehdinta ?
- (b) Kerhon jäsenmäärä (noin) ?
- (c) Milloin kerho on perustettu?
- (d) Kuuluuko kerho johonkin kattojärjestöihin (esim SMOTO) ?
- (e) Onko kerho rekisteröity yhdistys ?
- (f) Kauanko olet kuulunut kerhoon ? vuotta
- (g) Kuinka suuri osa kerholaisista on naisia?

1.2. OMA JÄSENYYS KERHOSSA:

- (a) Milloin olet liittynyt jäseneksi ?
- (b) Oma asemasi kerhossa, esim. puheenjohtaja, jokin vastaava tms. ?
- (c) Montako vuotta olet ollut kerhosi luottamustehtävissä? (jos olet ollut) ja missä tehtävissä?
- (d) Kuinka usein osallistut kerhon tapahtumiin ?
- (e) Millaisissa tapahtumissa olet yleensä mukana ?

1.3. YHTEISYYS

- (a) Oletko havainnut oman kerhosi piirissä yhteisiä elementtejä, joita usean kerholaisen pukeutumiseen mahdollisesti kuuluu? (esim. liinat, työkalut, liivit, merkit yms.)

Jos olet, niin :

- (b) millaisia?
- (c) Ovatko yllä kuvailemasi elementit yleisiä muillakin motoristeilla?

(d) Onko oman kerhosi jäsenten pukeutumisessa havaittavissa mitään elementtejä, jotka ovat vain omalle kerhollesi ominaisia?

Millaisia, kuvaile:

(e) milloin ja missä niitä käytetään?

(f) Miksi juuri silloin?

(g) Eroaako naismotoristien pukeutuminen jollakin tavalla miesten pukeutumisesta **omassa kerhossasi**? Jos eroaa, niin:

1. Miten (mitä eroja olet havainnut) ?

2. mistä luulet sen johtuvan?

(h) Eroaako naismotoristien pukeutuminen havaintojesi mukaan **yleensä** jollakin tavalla miesmotoristien pukeutumisesta?

jos, niin millä tavalla ?

(i) mistä arvelet sen johtuvan ?

(j) Eroaako nuorten motoristien pukeutuminen mielestäsi vanhempien pukeutumisesta?

Jos eroaa, niin :

(k) millä tavalla ?

(l) Mistä arvelet sen johtuvan ?

1.4. PUKEUTUMISEN SOSIAALINEN KONTEKSTI

(a) Missä tai milloin pukeudut ”motoristiksi” (esim. Vain ajaessa ja motoristien keskinäisissä riennoissa, työpaikallakin, muualla, missä) ?

Miksi pukeudut motoristiksi **juuri näissä tilanteissa** ?

(b) Mitä asuusi kuuluu pukeutuessasi "motoristiksi" ?

(c) Onko sellaisia tilanteita, jolloin et pukeutuisi motoristiksi ?

Jos on, niin millaisia nämä tilanteet voisivat olla?

(d) Ovatko ulkopuoliset (ei-motoristit) kiinnittäneet sinuun huomiota pukeutumisesi takia ?

Jos vastasit kyllä, niin millä tavalla (esim. kommentoineet pukeutumistasi, missä, milloin, miten)?

(e) Oletko havainnut jonkin pukeutumisesi osan erityisesti herättävän ulkopuolisten mielenkiintoa (esim. ärsyttävän tai kiinnostavan) ?

(f) Jos olet, niin minkä osan ja millä tavalla ?

(g) Ovatko **muut motoristit** kiinnittäneet huomiota pukeutumiseesi?

Jos ovat, niin millä tavalla?

- (h) Reagoivatko muut motoristit kokemuksesi mukaan pukeutumiseesi samalla tavalla kuin ei-motoristit?

Jos eivät, niin mistä ero mielestäsi johtuu ? _

2 : PUKEUTUMISESI ERITELTYNÄ

2.1 KOKONAISUUS:

- (a) Kuvaile ajopukuasi vapaasti omin sanoin :

Miksi valitsit juuri tämän materiaalin ja värin?

- (b) Voisitko mielestäsi pukeutua luontevasti toisenlaiseenkin ajopukuun ?

Jos vastasit kyllä, niin kerro millaiseen / millaisiin (esimerkiksi):

Jos vastasit en, kerro miksi:

- (c) Onko ajopuvun värillä mielestäsi väliä ?

Jos on, niin millä tavalla ?

- (d) Mitkä ovat tärkeimmät kriteerit joiden perusteella valitsit ajopukusi ja siihen kuuluvat osat (tai millainen ajopuvun pitää mielestäsi olla) ?

- (e) Käytätkö mielelläsi eri tyyliä tai eri materiaaleista valmistettuja ajopuvun osia sekaisin? (esim. nahkatakki, GoreTex- haalarit)

Jos, niin millaisia yhdistelmiä?

Jos et, niin miksi et?

- (f) Millainen voisi olla yhdistelmä, jota et missään nimessä pitäisi päälläsi esim. kokoontumisajoissa?

- (g) Miksi et?

2.2 MOOTTORIPYÖRÄSI (jos omistat useampia, se jolla ajat eniten):

- (a) Pyörän tyyppi, malli ja vuosimalli:

- (b) Pyörän väri:

- (c) Oletko muuttanut pyörääsi alkuperäisestä jollakin tavalla?

Jos olet, niin millä tavalla ja miksi ?

- (d) Vaikuttaako pyörän tyyppi, väri tms. mielestäsi pukeutumiseesi jollakin tavalla (esimerkiksi värien, materiaalin tms. valintaan)?

Jos vaikuttaa, niin kerro miten:

- (e) Jos omistat useita pyöriä, pukeudutko eri tavalla eri tyyppisellä pyörällä ajaessasi?

Jos pukeudut, niin miten? (esimerkki?)

3. PUKU PURETTUNA

3.1 KYPÄRÄ

Millainen kypärä ajoasuusi kuuluu, kuvaile omin sanoin:

Onko sinulla useita kypäriä? Jos on niin milloin käytät minkinlaista ja miksi?

(a) Miksi valitsit juuri kuvailemasi kaltaisen kypärän /tietynlaiset kypärät ?

3.2 AJOTAKKI

(a) Milloin ajotakkia käytetään? (Vain ajaessa, motoristien keskinäisissä riennoissa, muutenkin?)

(b) Onko olemassa tilanteita, jolloin et mielelläsi käyttäisi ajotakkiasi ja jos on, niin mitä tilanteita?

miksi et pukeutuisi ajotakkiin em. tilanteissa?

(c) Kuuluuko ajotakkiisi tai pukeutumiseesi muuten mitään lisävarusteita? (vuosilaatat, avain- tms.kettingit, merkit, liput yms.)?

Jos kuuluu, niin :

1. millaisia?
2. Milloin ja missä käytät niitä?
3. Käyttävätkö muut kerhoosi kuuluvat samanlaisia ?
4. Mitä lisävarusteita yleisimmin ?
5. Minkä vuoksi niitä käytetään ?
6. Käyttävätkö motoristit kokemuksesi mukaan yleisesti samantapaisia ? Jos, niin mitä (erittele)?

Jos ajotakkiisi ei kuulu em. Kaltaisia "kustomointeja tai lisävarusteita" niin:

Miksi ei (onko siihen erityinen syy, mikä) ?

3.3 (MAHDOLLISET) LIIVIT

Jos käytät liivejä liikkeussasi motoristina:

- (a) Ovatko liivit ajotakin päällä vai alla?
- (b) Liivien materiaali ja väri ?
- (c) Onko materiaalilla merkitystä (jos, niin mitä) ?
- (d) Onko liiveissäsi näkyvillä kerhotunnuksia, merkkejä, laattoja tms.?

Jos on, niin

- (e) Kuvaile millaisia:
- (f) Minkä asusteiden kanssa käytät liivejä?
- (g) Missä ja milloin käytät liivejä?

Jos liiveissäsi ei ole mitään tunnuksia tms. :

Miksi ei?

3.4 PAIDAT

- (a) Millaisia paitoja käytät ajopuvun kanssa (materiaali, tyyppi, väri esim. T-paita, flanelli tms.)?
- (b) Käytätkö paitoja, joissa on erityisesti motorismiin kuuluvia elementtejä (esim. kuvat, tekstit, tyyli)?
- (c) Jos, niin millaisia elementtejä?
- (d) Käytätkö motoristiksi pukeutuessasi (esim. ajopuvun kanssa tai kokoontumisajoissa) erilaisia paitoja kuin muuten vapaa-aikanasi tai töissä ?

Jos käytät, niin miksi?

3.5 KÄSINEET

- (a) Kuvaile: Materiaali, väritys, yleisilme...

Miksi valitsit juuri sellaiset (kokonaisuus, tyyli, materiaali, ominaisuudet tms?)

jos käytät useammanlaisia, niin milloin mitäkin käytetään?

3.6 HOUSUT / HAALARIT

- (a) Materiaali, väritys ?
- (b) Ovatko ne erityisesti moottoripyöräilyyn suunnitellut?
- (c) Käytätkö ajaessasi myös esim. farkkuja tai armeijan housuja? Jos, niin millaisia (esim. väri, tyyli ja merkki)?

3.7 SAAPPAAT / KENGÄT

- (a) Materiaali:
- (b) Väri:

Tyyli (esim. bootsi, muu saapas, sotilaskenkä tms, kuvaile:)

3.8 MAHDOLLINEN SADEPUKU

(a) Millainen, kuvaile:

(b) Millä perusteella valitsit sadepukusi?

Käytätkö usein? Jos et, niin miksi?

Jos et käytä ollenkaan sadepukua, niin miksi et?

4. Ajoasun sosiaalinen aspekti

4.1 tyyli

(a) Millaiseksi luonnehtisit omaa pukeutumistyyliäsi (ajoasuasi koskien) ?

(b) Onko tämä yleinen pukeutumistyyli?

(c) Onko motoristeissa mielestäsi havaittavissa pukeutumisen suhteen selkeitä tyypejä?

Jos on, niin :

millaisia ?

Mistä ne pääasiassa erottaa toisistaan?

Mitkä ovat mielestäsi tärkeimmät tekijät, joiden perusteella tietty pukeutumistyyli valitaan?

4.2 Sosiaalinen konteksti

(a) Onko jokin tietty tyyli omien havaintojesi mukaan yleisempi motoristien keskuudessa kuin muut ? Jos on, niin millainen:

Arvostetaanko jotakin tietynlaista pukeutumista enemmän tai vähemmän kuin toisia (jos, niin millaista) ?

(b) Jos vastasit kyllä, niin miten se ilmenee (esimerkkejä, kokemuksia...)?

(c) Arvostetaanko motoristien keskuudessa mielestäsi jotakin pukeutumiseen kuuluvaa elementtiä enemmän kuin toisia?

Jos, niin millaisia ja miksi sinun mielestäsi?

Miten se näkyy (kokemuksia?)

(d) Kuuluuko motoristien pukuun koskaan kokemustesi mukaan minkäänlaisia "arvomerkkejä" tai erityisesti ansaittuja elementtejä?

(e) Onko itselläsi sellaisia?

(f) Jos, niin mitä (kuvaile), mistä saatu ?

Missä ja milloin niitä käytetään?

4.3 TUNNISTAMINEN

- (a) Osaavatko motoristit yleensä mielestäsi pukeutumisen perusteella erottaa esim. rikolliset jengiläiset muista motoristeista?
- (b) Jos osaavat, niin miten tunnistaminen voisi tapahtua?
- (c) Onko tietyllä tavalla pukeutunutta toista motoristia mielestäsi helpompi lähestyä kuin jollakin toisella tavalla pukeutunutta (esim. huoltoasemalla tavattaessa mennä juttelemaan)?
- (d) Jos on, niin millä tavalla pukeutunut motoristi jää jututtamatta, ellei hän tee itse aloitetta, eli

Mitkä ovat tärkeimmät ulkoasun elementit, joiden perusteella mahdollinen

"välttämispäätös" tehdään?

- (e) Uskotko, että muut kuin motoristit osaavat erottaa "tavallisen motoristin" esim. rikollisesta jengiläisestä pukeutumisen perusteella yhtä hyvin kuin muut motoristit ?
- (f) Jos et usko näin olevan, niin miksi eivät?

Mitkä elementit pukeutumisessa tai millainen pukukokonaisuus mielestäsi ovat alttiita väärintulkinnolle (esim. aiheuttavat stereotypioita tai epäluuloisuutta)?

Mitä mieltä itse olet rikollisista moottoripyöräjengeistä?

- (g) Tunnetko ketään jengeihin kuuluvaa motoristia?
- (h) Oletko koskaan itse kuulunut tällaiseen kerhoon?
- (i) Oletko havainnut mitään, mikä erityisesti tuntuisi ajoasussasi ärsyttävän ihmisiä ?
- (j) Jos olet, niin mitä?

- Lomakkeen aiheisiin liittyviä esimerkkejä, kokemuksia tai kuultuja juttuja?
- Muita huomioitasi tai kommentteja, joita haluaisit lisätä tai asioita, joita en mielestäsi keksinyt kysyä:

Liite 14. Viittaus sähköiseen aineistoon

Viittaustekniikkani malli on otettu elektronisesta lähteestä ja sen ovat laatineet Tapio Onnela, Hannu Salmi, Jaakko Suominen ja muut (Onnela & al. 1999, elektroninen dokumentti). Kuten yllä olevasta viitteestä näkyy, tekstinsisäinen viite merkitään tekijän, päiväyksen ja dokumentin tyyppin mukaan. Lähdeluettelossa viitteen osoittama lähde merkitään seuraavasti:

Onnela Tapio, Salmi Hannu, Suominen Jaakko & al., päivitetty 13.1.1999, Historioitsijan InternetOpas: Viittausopas [<http://www.utu.fi/hum/historia/kh/iopas/viittausopas.html>]. Haettu 11.10.1999. Elektroninen dokumentti.

Lähdeluettelosta käy ilmi dokumentin tekijä(t), dokumentin mahdollinen päivitys(muutos)ajankohta, Dokumentin nimi, lähde (internet-osoite l. universal resource locator-osoite), dokumentin hakuajankohta ja dokumentin tyyppi.

Viittaus esim. moottorikerhojen WWW-sivuilla esiintyviin yksittäisiin artikkeleihin tapahtuu siten, että tekstinsisäisenä viitteenä ilmoitetaan ensin artikkelin nimi sitaateilla erotettuna ja sen jälkeen WWW-sivun nimi (tai ylläpitäjäorganisaatio) ja lopuksi noutopäivämäärä. Esimerkki:

"Bikes are k00l!". The Unofficial Squid Web Page WWW-sivu 11.11.1999

Vastaava merkintä lähdeluettelossa on muotoa:

The Unofficial Squid Web Page. WWW-sivu
[<http://www.geocities.com/MotorCity/Boulevard/9494/index.html>] Haettu 11.11.1999

Viittauksesta ilmenee sivun nimi, dokumentin tyyppi, dokumentin url- (universal resource locator) osoite hakasulkujen sisässä sekä dokumentin noutopäivämäärä.

Viittaus internetin uutisryhmiin postitettuihin viesteihin tapahtuu periaatteessa saman kaavan mukaan. Tekstin sisäinen viite voisi olla seuraavan esimerkin kaltainen:

"MOTOLA 1999, sfnet.harrastus.mp, elektroninen dokumentti." Viitteestä käy ilmi kirjoittaja, vuosiluku ja uutisryhmän nimi. Vastaava lähdeluettelon merkintä olisi:

MOTOLA, Mauno: GoreTex vuotaa, sfnet.harrastus.mp Usenet-uutisryhmä 24.10.1999

Edellisen esimerkin lähdeluettelomerkinnästä käy ilmi artikkelin kirjoittaja, artikkelin otsikko, uutisryhmä, jossa artikkeli on julkaistu sekä artikkelin noutopäivä. Jos artikkeli on vastaus aiemmin postitettuun artikkeliin, lisätään otsikko-osaan merkintä "re:" eli reply (vastaus). Esimerkki:

MOTOLA, Mauno: re: GoreTex vuotaa, sfnet.harrastus.mp Usenet-uutisryhmä 24.10.1999

Viittaus henkilökohtaiseen sähköpostikirjeeseen tapahtuu tekstinsisäisenä viitteenä niin, että viitteeseen merkitään viestin lähettäjä ja dokumentin tyyppi sekä vastaanottaja, esimerkiksi:

MOTOLA 1999, sähköpostikirje tekijälle

Vastaava merkintä lähdeluettelossa on muotoa:

MOTOLA, Mauno: Nahkapuvun rasvaus, sähköpostikirje tekijälle 19.10.1999. Tekijän hallussa

Merkinnästä ilmenee siis viestin lähettäjä, viestin otsikko, lähteen tyyppi, päiväys ja lähteen saatavuustiedot.