

# *Vrrroooooooooom*

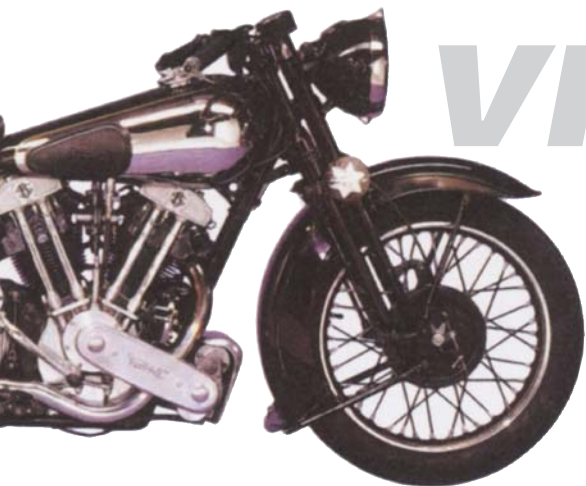


## *motorcykler og design*

### ***Indledning***

Motorcyklen kan på mange måder siges at have overtaget hestens funktion og rolle: Den styres af en rytter, der sidder på en sadel – og så er der noget vildt og utæmmet over dens væsen. Den er et af det 20. århundredes vigtigste ikoner – ikke mindst i filmen – for fart og fremskridt og som formidler af drømmen om individuel, motoriseret bevægelsesfrihed.

**1**



# Vrrroooooooooom

De italienske futurister hyldede farten, og motorcyklen var en provokation mod borgerskabets sathed og stillestående konservatisme. Farten og larmen skulle skabe dynamik og sprænge de gældende normer.

Motorcyklen var fra 1950'erne et populært køretøj og livsstilssymbol hos den rebelske ungdomskultur, rockerbander og minoritetskulturer.

I 1960'erne indvarslede motorcyklen en ny tid, og den spillede en stor rolle under ungdomsoprøret.

Den unge Ernesto Guevara skriver i *Diarios de Motocicleta – Notas de Viaje (The Motorcycle Diaries)* om sin rejse i 1952 på motorcykel gennem et fattigt og undertrykt Latinamerika, hvor hans politiske bevidsthed vokser, og han gradvist transformeres til „El Che” – den cubanske revolutionshelt. Med inspiration fra blandt andet Che Guevara begav et stort antal unge sig ud på moderne dannelsesrejser på motorcykel. Ofte gik turen til USA eller til fjerne og ukendte egne, hvor det at være på vej var et mål i sig selv. Forældregenerationens normer, værdier og handlemønstre blev opgivet, og i stedet hyldedes den mere flydende og afsøgende identitet, der ikke slog sig til tåls med det givne og det tillærte – gennem rejsen udvidedes kendskabet til verden, som sætter spor i krop, psyke og identitet.

I dag er motorcyklen ikke avantgarde og heller ikke ungdomsoprør, men dyrt luksuslegetøj, både for unge og for det oplevelseshungrende, borgerlige grå guld.

USA. Wisconsin. 1965. Route 12. Foto: Danny Lyon/Magnum Photos



Nogle kvinder bruger i dag også motorcyklens symbolværdi til at flytte identitetsgrænser. Men i det store og hele har motorcyklen tabt noget af sin kraft som frigørelsessymbol. Fascinationskraften er dog forblevet usvækket. En af årsagerne til, at motorcyklen igennem hele sin historie har forført os – trods rent funktionsbetonet design 'uden kunst' – er dens evne til at give os en særlig bevægelsesoplevelse, den samme som på cykel, men i høj fart. Og så er motorcyklen meget mere end form – den er lyd, lugt, skinnende overflader som lak, krom og metal og sort gummi – der tiltrækker enhver barnlig sjæls opmærksomhed.

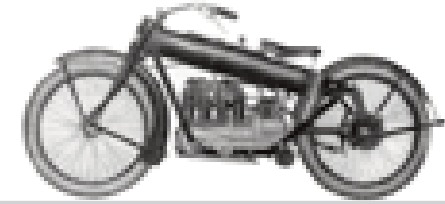
Werner motorcykel 1901. Foto: Reklame foto Werner



BMW 1923. Foto: reklame foto BMW



Nimbus, kakkelovnsrøret, Danmark. 1920.  
Foto: Fisker og Nielsen



## Motorcyklens design

Selvom motorcyklen et langt stykke ad vejen er en ren funktionsbestemt konstruktion, så følger dens udviklingshistorie dog i et vist omfang den generelle stilhistorie, som udfolder sig gennem det 20. århundrede. En motorcykel er ikke blot en motorcykel, den har sin helt egen karakter og stil. Der er en verden til forskel på en Nimbus og en Harley-Davidson eller en *off-roader*. Motorcyklernes verden er mangfoldig, og den tohjulede maskine strækker sig fra at være et blot og bart transportmiddel til et rå og cool sexsymbol.

Motorcyklens udviklingshistorie begynder som en konstruktion bestående af to opfindelser fra 1800-tallet: cyklen og benzinmotoren. Den udvikler sig op gennem det 20. århundrede til et komplekst design, som skal gøre menneske og maskine til en enhed.

Gottlieb Daimler, en af bilens fædre, har i historieskrivningen også fået æren af at fremstille den første motorcykel, med træstel, træhjul og forbrændingsmotor, i 1885. Cyklen var dog forsynet med to støttehjul. De næste 15 år eksperimenterede man med at placere motoren forskellige steder, f.eks. på forhjulet, inden i hjulet, bag ved baghjulet og under sadlen.

I 1901 skabte brødrene Michel og Eugene Werner den første motorcykel, hvor motoren var integreret i konstruktionen. Deres model havde en femkantet ramme som en stålørscykel, og motoren var placeret lavt foran pedalerne. Det lave tyngdepunkt gav gode køreegenskaber.

## Bauhaus og BMW

På den tyske modernistiske avantgardeskole Bauhaus tegnede Marcel Breuer i 1925 den første stålørsstol til hjemmet inspireret af sin cykels styr. Samme hang til renhed og geometri ses hos det tyske firma BMW. Flykonstruktøren Max Fritz formgav i 1923 motorcyklen R32. Dens stålørssramme bestod af to trekanter, som motor, gearkasse og tank var elegant, formmæssigt integreret i. De tyske motorcykler var præget af kvalitet, orden og fornuft, og de tidlige BMW'er har et geometrisk præg.

## Den danske Nimbus

Danmark havde i begyndelsen af det 20. århundrede omkring 30 forskellige motorcykelmærker, men efter 1920 var der kun én succesrig fabrik tilbage, Fisker & Nielsen, som også producerede de bundsolide støvsugere Nilfisk. Det samme kan siges om motorcyklerne, der fik navnet Nimbus. 1934-modellen, „Humlebie“, blev produceret helt frem til 1960 og var politiets, postvæsenets og militærets foretrukne køretøj i mange år. Den var opbygget som mange andre motorcykler og inspireret af billedesign. Den var forsynet med en firecylindret rækkemotor og kardantræk og havde et forholdsvis underspillet og moderat udseende. Danmark har ikke markeret sig med mange banebrydende motorcykeldesign, men flere danskere har sat rekorder på speedwaybanerne, hvorfra Ole Olsen, Erik Gundersen, Hans Nielsen og Nicki Pedersen gang på gang er kommet hjem med verdensmestertitlen.

## Motorcyklen styles med aerodynamiske former

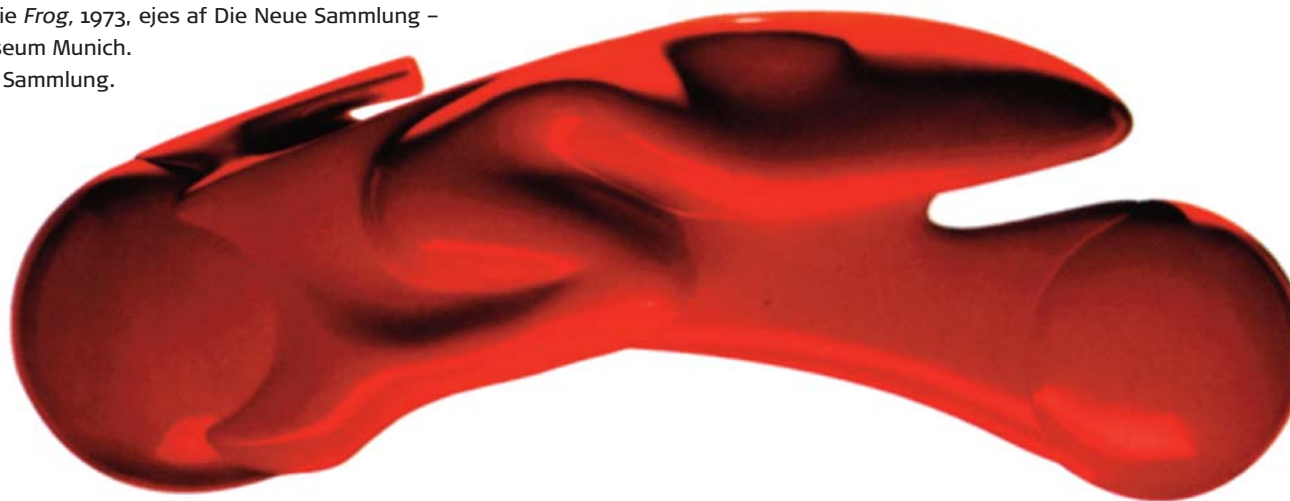
I tiden omkring Wall Street-krakket i USA i 1929 slog den amerikanske styling igennem. Man fik svært ved at sælge nye tekniske produkter til forbrugerne. Reklametegnerne begyndte at overføre deres elegante streger til selve produkterne, som alle blev strømlinede for at understrege, at de var fulde af højteknologi og bevægelseskraft ligesom flyvemaskiner. Aerodynamik blev ikke bare en fornuftspræget ingeniørtilgang til formgivningen, men også en æstetik, der signalerede fart, fremtid og helhed.

Den hyperfuturistiske designer Luigi Colani, der kan betragtes som en efterkommer af 1930'ernes amerikanske *streamline*-stil, taler om biodynamisk design. Hans surreale motorcykelstudie „Frog“ (Frø) fra 1973 viser netop den naturligt-organiske sammensmeltning af menneske og maskine i én form.

## Fra transportmiddel til rebelsk symbol

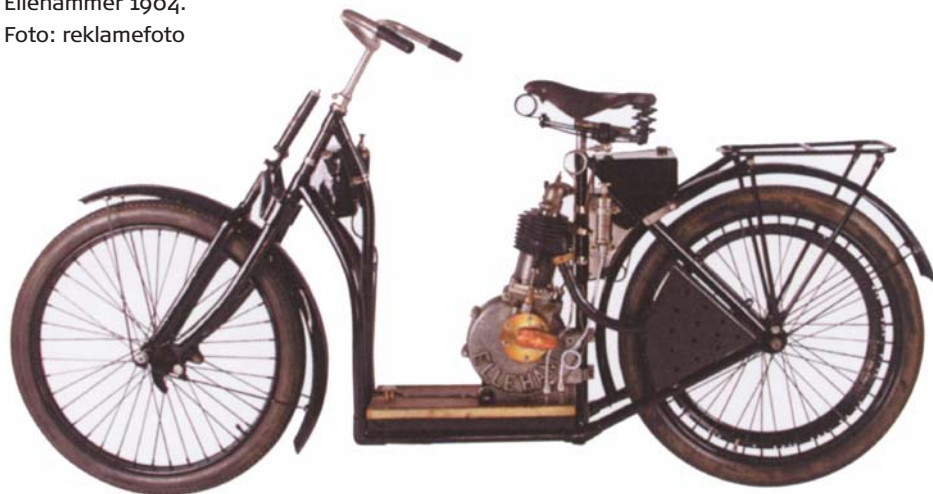
De tidlige motorcykler var fornuftsbetonede transportmidler. Mellemkrigstidens danske Nimbus, „Humlebien“, var eksempelvis et uundværligt transportmiddel for den selvstændige håndværker. Motorcyklen var et økonomisk overkommeligt transportmiddel langt op i 50'erne i Europa. I USA havde motorcyklerne som rene transportmidler det svært, allerede efter at Henry Ford introducerede bilen Model T i 1908. I de følgende år sænkede prisen på biler så voldsomt, at flere motorcykelmærker ikke kunne konkurrere på prisen. Samme tendens gjorde sig senere gældende i Europa. Men motorcyklen overlevede, fordi den har andre egenskaber, der giver signalværdier, som forskellige subkulturer og ungdomsgrupper kunne trække på i skabelsen af en ny og anderledes identitet. De havde brug for et symbol at støtte sig til i deres oprør. Og hvad er mere frigørende end at bevæge sig alene, ubesværet og hurtigt omkring overalt?

Luigi Colanis motorcykelstudie *Frog*, 1973, ejes af Die Neue Sammlung – The International Designmuseum Munich.  
Foto: A. Lorenzo, Die Neue Sammlung.





Ellehammer 1904.  
Foto: reklamefoto



## Ellehammers motorcykel som forløber for Vespa'en

Også flere af de flykonstruktører, som formgiver for motorcykelindustrien, har sans for at give maskinerne biomorfe former. Her er Vespa-scooteren et særlig godt eksempel. Den er en af de få tohjulede motorkøretøjer, som ikke bygger på Werner-konstruktionen, hvor motoren sidder mellem for- og baghjul. Vespa'en bygger på samme princip som den danske opfinder Jacob Christian Ellehammers motorcykel fra 1904. Ellehammers idé var, at maskinen skulle være et løbehjul og løbes i gang. Fødderne skulle under kørslen placeres på et fodbræt mellem hjulene, og der skulle være et ben-skjold ligesom foran kusken på en karet. Det var den italienske helikopter-konstruktør Corradino D'Ascanio, der skabte det store designgennembrud for Piaggio med Vespa'en i 1946. Han vidste alt om lette konstruktioner og lod

maskinen konstruere efter såkaldt *monocoque*-byggemåde, hvor det bærende ligger i selve skalkonstruktionen. Vespa'en var bygget med flyteknologi og forenede bilen og motorcyklen – et særdeles praktisk køretøj i den moderne storby. „Hvepsen“ (vespa betyder hveps på italiensk) fik enorm succes med sine aerodynamiske flyvemaskineformer, der faldt sammen med efterkrigstidens organiske modernisme i kunsten. Producenten Enrico Piaggio var dog overbevist om, at succesen primært skyldtes den lave pris, og han opfattede ligesom Henry Ford sig selv som en pioner for arbejderklassen. En Vespa spiller en afgørende rolle i filmen „Prinsessen holder fri-dag“ med Audrey Hepburn og Gregory Peck i hovedrollerne. (Se afsnit om motorcykler og film.)

Piaggio, Vespa 125 VMI, 125 cc, 1953, Italien.  
Foto: Vespa



## De store amerikanske flydere

Amerikanerne havde fra begyndelsen brug for slidstærke, pålidelige motorcykler, der kunne gøre langturskørsel behagelig. De amerikanske maskiner var kendetegnet ved deres store slagvolumen, komfort og luksus. De store 'flydere' med dybt larmende motorer blev synonyme med amerikansk livsstil og frihedstrang. Efter 2. Verdenskrig blev USA oversvømmet med først mindre, lette engelske og senere japanske motorcykler. De amerikanske producenter havde svært ved at klare konkurrencen, og i dag er der kun Harley-Davidson tilbage. De store Harley-Davidson-motorcykler er blevet forbundet med biker- og rockerkulturen. Subkulturer er sociale grupper, som ofte trodsigt hævder deres 'forskel' fra andre mennesker. *Bikere* eller motorcyklister udtrykker måske disse forskelle gennem at specialbygge deres motorcykler, men de gør det også ved at være medlem af en klub eller organisation, hvor alle andre har lignende interesser og skikke. Nogle af disse klubber har udviklet sig til at blive kriminelle og lovløse bander, bl.a. Hells Angels, men mange andre motorcykelklubber var og er fredelige hobbyklubber. Gennem filmen „Easy Rider“ (1969) med Peter Fonda og Dennis Hopper fik Harley-Davidson kultstatus. (Se afsnit om motorcykler og film.)

Harley-Davidson, Hydroglide,  
Panhead, 1200cc, 1949-50. USA.  
Foto: Harley-Davidson



Aprilia, Moto 6.5, 649cc, design: Philippe Starck, 1995. Italien.  
Foto: Kunstindustrimuseet.



## Philippe Starcks motorcykel

I 1980'erne, hvor designikoner formgivet af designstjerner blev et modefænomen, og alt fra citronpressere til toiletbørster skulle skille sig ud fra mængden med en markant og anderledes form, tegnede Philippe Starck „Moto 6,5“ for Aprilia. Der kom styr på maskinens linjer. Motoren er synlig og fremstår kompakt i en oval form, der lader en række krumme linjer bevæge sig ud fra ovalen. Disse linjer inddeler maskinens elementer i afgrænsede felter. Motorcyklen var blevet en bevidst kunstnerisk formidé.

## Motorcykeldesign fra 1990'erne til i dag

I de seneste årtier har man også kunnet iagttage andre af tidens formentdener på motorcyklen. Postmodernismens arkitektur i form af dekonstruktivisme synes også at have sat sit præg på motorcyklerne. Ligesom i Frank Gehrys og Zaha Hadids bygninger kan man på f.eks. KTM's Model 690SM iagttage en nedbrydning af den rene forms orden. Motorcyklen fremstår som en slags krystal med mange facetter. De mange spidse vinkler og skarpe kanter er en alternativ måde at signalere fart og kraft på.

***vrroooooom***



***motorcykler og mode*** <sup>1</sup>

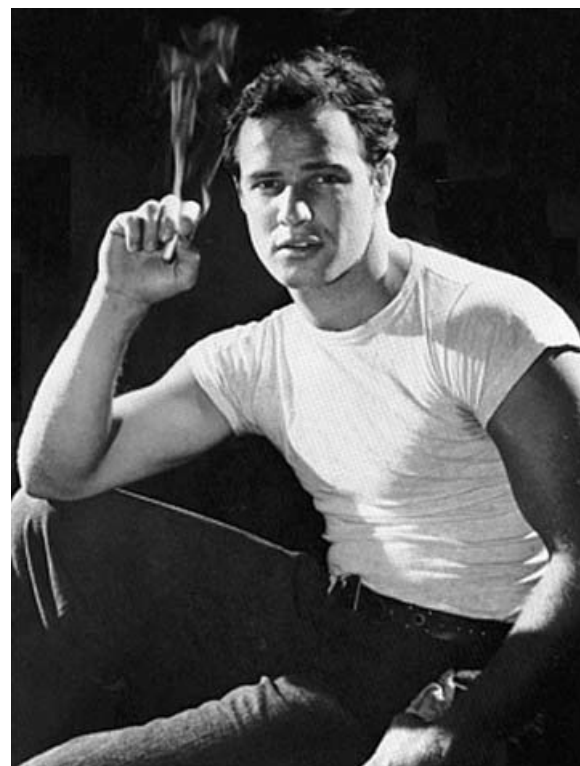


## Motorcykler, film og mode

Biker-moden blev skabt blandt de oprørske og cool teenagere fra 1950'erne. Begrebet teenager blev opfundet i 1950'erne, hvor den stigende velstand i Vesten medførte en længere periode mellem barndom og voksenliv, som de unge brugte på at uddanne sig og finde deres egen identitet – eksempelvis ved at køre på motorcykel og måske tillige blive medlem af en motorcykelbande.

Det er karakteristisk, at de unge havde fået flere penge til privat forbrug, modetøj og motorcykler, og at det var med til at understøtte deres oprørske og uafhængige identitet.

En mut Marlon Brando ikklædt stram hvid t-shirt, uvaskede jeans, kasket og det, som efterhånden er blevet indbegrebet af en motorcykeljakke: en sort stram læderjakke med en grov, skrå lynlås på brystet samt lynlåse i ærmerne. Designet, der går under navnet „Perfecto“, blev skabt i 1928 af de amerikanske brødre Irving og Jack Schott. Jakken var en succes, men den blev først for alvor ikonificeret i 1953, da en oprørske og sexet Marlon Brando spillede hovedrollen i „The Wild One“.





## Hippie-bikerstil i „Easy Rider“

I 1960'erne læner bikermoden sig op af hippiebølgen. Motorcyklen bliver mere tilbagelænet, og læderjakken får frynser på og ændrer udtryk fra det rå provokerende til det mere hippie-inspirerede. Pludselig er det ruskindsjakker med frynser og fjer, der flyver hen over de amerikanske landeveje. Men jakkens udtryk er det samme. Det handler nemlig om at være *the misfits*, dem, der ikke passer ind i det etablerede amerikanske samfund og derfor søger et frit liv på landevejene. Stilen er særlig udtalt i den klassiske roadmovie „Easy Rider“ fra 1969 med Peter Fonda og Dennis Hopper i hovedrollerne.



## Steve McQueen danner mode

I 1971 populariserede et af alle tiders største mandlige stil-ikoner, skuespilleren Steve McQueen, den mere sportsprægede og farverige motocross-jakke med lodret lynlås og polstring på albuerne og skuldrene, et design, der går tilbage til 1930'erne og 40'erne. Steve McQueens stilistiske eftermæle vedbliver i øvrigt at være en af de vigtigste inspirationskilder, når designere som Ralph Lauren, Dolce & Gabbana og Junya Watanabe nu mikser bikerdesign med den mere klassiske herregarderobe.

## Læderjakken bliver punk

I slutningen af 1970'erne fik Perfecto-jakken et mere rå udtryk. På Kings Road i London opstod punk-kulturen, der visuelt kom til at stå som det måske mest radikale udtryk i moderne tid. Kulturen opstod i arbejderklassen og manifesterede sig visuelt i et look, der kombinerer læderjakken, bondebukser, *kick-ass*-støvler, nitter, kæder og et oprørs udtryk i både frisure og make-up. Designerne Vivienne Westwood og Malcolm McClaren var punkens store modedesignere.

## Bikerlook hos luksusdesignere

I 1980'erne dyrkedes bikerlooket af luksusdesignere som Gianni Versace, Christian Lacroix, Karl Lagerfeld og Thierry Mugler, der med blikket rettet mod bikerdresset genfortolkede det i nye materialer til høje priser.



Thierry Mugler  
*Too Funky SS 92.*  
Foto: © Patrice Stable.

## **Fart på 1990'erne**

Bikerstilen stormede igennem 90'erne, men der blev 'pyntet' på den efter 2000. Chanel-designeren Karl Lagerfeld havde et godt øje til det Los Angeles-baserede smykkebrand Chrome Hearts – grundlagt af motorcykelentusiast Richard Stark – der begyndte at lave smykker til californiske overklassetyper med hang til livet på landevejen.

## **Fra 2000 og frem**

I slutningen af det første årti i det nye årtusinde er bikermoden stadig aktuell. Den amerikanske designer Ralph Lauren bruger ofte de ikoniske genstande til at pifte sine ellers konservative kollektioner op. Med Junya Watanabe og Number Nine i spidsen fortsætter japanerne med deres avantgardistiske fortolkninger af bl.a. Perfecto-jakken.



NOIR biker mink jacket

*Tekst:* Rikke Rosenberg

*Lay-out:* Kristin Wiborg/Skoletjenesten

KUNST  
INDUSTRI  
MUSEET

 **Skoletjenesten**

*Vrrroooooom*



*motorcykler og film*



## Motorcykler og film

Motorcyklen har optrådt i utallige film lige fra mediets spæde begyndelse og frem til i dag – og det er der mange gode grunde til. Motorcyklen er symbol på frigørelse og mobilitet, den er et visuelt blikfang, og den er en katalysator for handling, drama, rejser, løb, forfølgelsesjagter, erotik, sex, styrt og vold. Med sin energi, fart, støj, farefuldhed og sexappeal har motorcyklen ægte *star qualities*.

Motorcyklens symbolværdi og funktion på film har været skiftende igennem det 20. og ind i det 21. århundrede. I begyndelsen af det 20. århundrede blev den hyldet af den modernitetsoptimistiske avantgarde. I de tidlige stumfilm samt i flere slapstickkomedier fra første halvdel af det 20. århundrede blev der sat fokus på motorcyklens ustyrlige maskinkræfter og farefuldhed. I 1950'erne bliver motorcyklen et symbol på frihed, flugt, oprørstrang, seksuel energi og rå maskulinitet i tidens biker- og rockerfilm. I 1960'erne spiller motorcyklen en altafgørende rolle i den nye *roadmovie*, der handler om rejser, identitetssøgende unge mænd, sex, stoffer og rock'n'roll. I 1970'erne bliver der for første gang skabt film, der viser, at motorcyklen også kan være forbundet med konkurrence og sport, og at motorcykelsporten dyrkes af en broget skare af mennesker, heriblandt også kvinder. Fra 1960'erne begynder filmindustrien i stigende grad at tage højde for kvindernes frigørelse, og der bliver skabt flere film med kvinder som dygtige motorcyklister frem for passive passagerer.

### Carl Th. Dreyers „De nåede færgen“

Med sin atletiske lethed, frembrusende kraft og brølen motor taler motorcyklen til menneskets indre fartdjævel. Denne lystfyldte beruselse kan være fatal og i sidste ende dræbende. Ikke så få film kredser om styrtets barske, men også ganske pirrende kendsgerning.



Carl Th. Dreyer og hans kameramand på motorcykel under optagelserne til „De nåede færgen“.

Carl Th. Dreyers kortfilmklassiker „De nåede færgen“ fra 1948 var et bestillingsarbejde for Raadet for Større Færdselssikkerhed. Filmen, der bygger på en af Johannes V. Jensens „myter“, fortæller historien om en motorcyklist og hans veninde, som skal skynde sig for at nå færgen i Nyborg. De kører med rasende fart gennem landskabet, og på vejen overhaler de umoderne transportmidler som hestevogne og tøffende biler. Flere steder skrider motorcyklen faretruende i svingene, men det får dem ikke til at stoppe. De er fuldkommen optaget af fartens rus. Men deres overmod får konsekvenser, da de møder deres skæbne på en fynsk landevej. Det fatale styrt varsles, da de passerer en chauffør med et dødningshoved. Et varsel, der afsluttende følges op af et andet mytisk fortællegreb, da en færgemand sejler med to kister til dødsriget. Filmen indeholder meget få replikker og dialoger – dens ærinde er at fortælle historien, først og fremmest gennem billeder og lyd. Dreyer har været optaget af at kunne gengive fornemmelsen af at køre på motorcykel i høj fart. Han klipper mellem et spindende hjul, det støt stigende speedometer, til optagelser, der følger motorcyklens dynamiske bevægelse, samt fartgennemtrukne landskabsbilleder. Der er tale om en reportagepræget stil med rystede optagelser og hurtige billedskift. Lyden af den højt brølen motor er i høj grad med til at understøtte fartens altfavnende og dæmonisk besættende karakter.



## Motorcyklen som avantgardistisk symbol – „Manden med kameraet“

En helt anden udelt teknologibegejstring og fremtidsoptimisme finder man i Dziga Vertovs film „Man with a Movie Camera“ („Manden med kameraet“) fra 1929, hvor motorcyklen spiller en vigtig rolle. Motorcyklen indgår i en dokumentarisk, symfonisk døgncyklus, hvor der stilles skarpt på den moderne metropols pulserende liv af lyde, maskiner, byliv og mennesker i en stærkt bevægelsesfyldt montage. Filmen giver en fornemmelse af at bevæge sig igennem byen i stor fart, gennem hurtigt skiftende scenerier af menneskemængder, bygningsværker og transportmidler, hvor perspektivet forskydes, former udtrækkes og kraftlinjer bliver synlige. Kameraet skifter ustandseligt perspektiv fra både faste og bevægelige indstillinger. Motorcyklen spiller imidlertid ikke bare en afgørende rolle som 'kamerafører', men fremtræder på én og samme tid som et stykke industriel design og et konstruktivistisk kunstværk – den blotlagte motor bliver et ultimativt, abstrakt symbol på bevægelse og kraft.

I en lang sekvens krydsklipper Vertov mellem ræsende motorcykler i en dødsdrom, der tegner fartfyldte cirkler, til atleter, der springer højde-spring og udfører kuglekast i slowmotion. Filmens hovedperson – manden med kameraet – har sat et mobilt kamera på sit motorcykelstyr og kører bag ved de ræsende motorcykler. Således bliver filmen metafiktiv, idet den handler om sin egen måde at være film på og sin egen tilblivelsesproces.

## Motorcyklen og 1950'ernes farlige ungdom

László Benedeks „The wild one“ („Vild ungdom“) fra 1954 handler om en rebelsk ungdomsbande på motorcykler. Filmen gør motorcyklen til et oprørs- og frigørelsessymbol. Den optræder som en larmende, sexet fartmaskine, der køres af en bande oprørske unge i læderjakker. Filmen handler om unge mænd, der keder sig, drikker, hører latin og cool jazz, begår kriminalitet, længes efter uforpligtende sex og ser på verden med knusende foragt. „Vild ungdom“ fremstår i dag som en klassiker, der indfanger 1950'ernes tidsånd, og den udmærker sig ved at skildre de unges verden indefra. Filmen afløste den typiske Hollywood-films relativt konfliktløse fremstilling af de unge som pleasende og velfriserede, der var mere eller mindre tro kopier af deres forældre.





Marlon Brando (i midten) på sin Triumph Thunderbird 6T i filmen „The wild one“, instruktør László Benedek. Foto: Columbia Pictures

„Vild ungdom“ blev skabt på baggrund af virkelige erfaringer med 50'ernes nye farlige og rastløse ungdom, som førte et udsvævende og lovløst liv med sex, alkohol og motorcykler. En ungdom, der blev betragtet som et samfundsproblem – ikke mindst i medierne, der skrev om de unges kriminalitet og oprørstrang. Filmen er skabt på baggrund af en virkelig hændelse i 1947, hvor tusindvis af motorcyklister tog til 4. juli-fest i byen Hollister i Californien. Her lavede de ballade og tumult, der satte alle autoriteter ud af spil. I „Vild ungdom“ skaber bandelederen Johnny Strabler (Marlon Brando) og hans kumpaner i Black Rebel Motorcycle Club på lignende vis kaos i to amerikanske lillebyer.

I startscenen ses en asfaltvej, der ligger hen i stilhed. Stilheden brydes, da motorcykelbanden dukker op fra horisonten med en stadigt stigende larm.

Banden ræser direkte mod kameraet, og en motorcykel bagest i følget er ved at skride ud (– en scene, som ses gentaget i bl.a. Roger Cormans „The wild angels“ fra 1966). Johnny kommer ræsende på en 1950-model Triumph Thunderbird 6T med mørke solbriller og kasket og med en cool I-kanrende-mig-attitude. Johnny og resten af Black Rebel Motorcycle Club viser den samme autoritetsforagt, da de kører gennem vejspærringen til et motorcykelløb.

Et replikskifte i filmen står helt centralt: En ung kvindelig indbygger spørger Johnny: „So what are you rebelling against?“ Han svarer: „What have you got?“. Herved kommer Marlon Brando til at spille en *rebel without a cause* – et år før James Dean fik sit store gennembrud i filmen med dette navn (på dansk „Vildt blod“). Den vrede, mutte, indestængte, autoritetsnedbrydende attitude, der både karakteriserer James Dean og Marlon Brando, er ikke blot udtryk for en arketypisk ungdomsattitude, men kan ses som reaktion på frygten for den frihed, der er inden for rækkevidde, men som endnu ikke bruges konstruktivt. Brando var en ny machopræget mandlig karaktertype og filmhelt, der både virkede rå og utæmmet, men også glimtvis sårbar. Desuden havde Brando selv været med i en motorcykelbande tidligere i sit liv og kunne dermed leve sig ind i rollen. Alle disse elementer var med til at give filmen gennemslagskraft og autenticitet.

I 1950'erne begyndte store dele af Vestens ungdom et oprør mod forældregenerationens værdier og normer. Den stigende velstand betød, at de unge fik større økonomisk og personligt råderum med plads til frigørelse, oprør og en begyndende modkultur. I „Vild ungdom“ går de unge mænd og enkelte kvinder i tidens modetøj – cowboybukser, t-shirt og læderjakke – og har råd til at købe motorcykler og tid til at danse til tidens musik, latin og cool jazz.

„Vild ungdom“ var tidligt ude i sin skildring af seksualitet. Seksualiteten ligger hele tiden og ulmer i filmens begivenheder og er åbenlys i dens iscenesættelser. Motorcyklen er et begærsobjekt og et udtryk for maskulin seksualenergi. Den fremtræder rå og vild med sin brølende, blotlagte mo-

tor og den metalliske, hårde fremtoning. På motorcyklen kan Marlon Brando indtage sexede positurer, der understøtter hans rå maskulinitet. Denne iscenesættelse af filmheltens krop understreges af lyssætningen og filmens billedæstetiske iscenesættelse, hvor kombinationen af krom og læder dyrkes. Alt i alt er det en stilskabende film, der iscenesætter heltens krop gennem mode, positurer og parader i et konstant samspil med motorcyklen.

## Vilde engle

Da bikermiljøet delvis udviklede sig til et hårdt rockermiljø, mistede „Vild ungdom” hurtigt sin tiltrækningskraft. Marlon Brando var ganske enkelt reduceret til en forældet karikatur af en showpræget biker. I 1960'erne var Hells Angels ofte på forsiden af de amerikanske aviser på grund af deres voldelige adfærd, blandt andet ved flere motorcykelløb. I 1966 døde Hells Angels-lederen „Mother” Miles, og magasinet Life viste et billede af hans begravelsesfølge bestående af hundredvis af Harley-Davidson-motorcykler. Dette visuelt fascinerende billede så instruktøren Roger Corman, og han fik idéen til at skabe en film om det hårde rockermiljø. Det blev til „The Wild Angels” („De vilde engle”, 1966) med Peter Fonda i hovedrollen. Fonda spiller en rå og voldelig bandeleder for en Harley-Davidson-klub. Efter at en 'engel' med navnet Loser (Taber) er blevet skudt af politiet, henter banden ham ud fra hospitalet, selvom han endnu ikke er rask, hvorefter han dør. Under begravelsen går den hårde bande amok og voldtager Losers kone og hærger kirken. Filmen viser en lovløs og forrået bandementalitet, der i forhold til „Vild Ungdom” har antaget en radikal sociopatisk karakter.

## „Easy Rider” – motorcykler, syretrip og rock'n'roll

Dennis Hoppers roadmovie „Easy Rider” er en klassisk kultfilm fra 1969, hvor Harley-Davidson-motorcykler spiller en afgørende rolle både handlingsmæssigt og billedæstetisk. Filmen kobler sex, stoffer og rock med motorcykler og 1960'ernes modkultur. Den handler om to langhårede motorcyklister, Wyatt (Peter Fonda) og Billy (Dennis Hopper), som rejser gennem det sydvestlige og sydlige USA for at opleve befolkning, landskaber og nye livsformer i et USA i forandring. Motorcyklerne er af helt afgørende betydning for handlingen. Filmen begynder med, at Billy og Wyatt finansierer turen og de to Harley'er ved en kokainhandel, som følges op af Steppenwolfs „The Pusher” på lydsporet. Med penge stoppet ned i en Stars and Stripes-udsmykket benzintank på Wyatts californiske chopper med den karakteristiske lange, skrå forgaffel og lange, lave sadel kører de fra Los Angeles gennem cowboy-filmenes røde ørkener og videre gennem sydstaternes småbyer, indtil de når New Orleans i Louisiana, hvor de fejrer Mardi Gras – karneval. Rejsen indledes med en symbolsk gestus, da Wyatt smider sit ur væk, mens Steppenwolf synger „Get your motor running – way down on the highway” („Born to be wild”). Wyatt (med øgenavnet Captain America – en tegneseriefigur fra 1950'erne) og Billy bevæger sig gennem de storslåede amerikanske landskaber med spindende motorcykler og til rocksange af 60'ernes legendariske ikoner – Jimi Hendrix, Steppenwolf, Bob Dylan m.fl. – som tilfører filmen en vital energi og gennemslagskraft. Valget af Harley-Davidson-motorcyklerne som visuelt symbol for deres rejse er oplagt – det er motorcykler med en markant personlighed og stil. Wyatt har en overdimensioneret californisk chopper, Bills er en mindre Harley. De to forskellige motorcykler er med til at understrege forskellene i de to hovedrolleindehaveres kontrastfyldte karakterer. Wyatt er en stille, kontemplativ og delvis melankolsk person, rent fysisk høj og langstillet, klædt i en rå læderdragt med det amerikanske flag på ryggen. Bill derimod er en manisk og

omkringfarende type, et uarticuleret syrehoved, hvis konversationstaktik består i at gentage det, andre siger, i en vrængende tone. Rent kropsligt er han lille og bred af statur, og han er klædt i indiansk inspireret ruskindstøj og vindblæst hat. De er altså på alle måder et umage par, og motorcyklernes design understreger denne forskel. Fondas chopper er stor og med et næsten latterligt højt sat styr, hvilket gør, at han kan indtage en positur, der på én gang er mere tilbagelænet, statelig og åben over for verden end den lidt mere foroverbøjede stilling, som Bill må indtage på sin langt mindre Harley med lavt sat styr – en positur, der udtrykker en mere aggressiv fremfærd. Disse forskelle mellem motorcyklerne afspejler de spændinger, der er til stede i deres forhold – spændinger, der antydes, men aldrig artikuleres direkte. Billy og Wyatt kører gennem det vilde vestens Monument Valley ligesom de første amerikanske pionerer, og med navnene Bill og Wyatt henviser de til de store westernskikkelser Wyatt Earp og Billy the Kid. Men der er tale om helt andre former for 'cowboys' under indflydelse af 1968-oprøret og Woodstock: syrede, åbne, eksperimenterende og søgende.

Næsten hver gang Billy og Wyatt forlader motorvejen, støder de ind i problemer – de bliver afvist af en motelvært, og de ryger i fængsel for at 'gå i optog uden tilladelse'. I cellen møder de den fordrukne sagfører George Hanson (Jack Nicholson), en borgerrettsforkæmper, der arbejder for ACLU (American Civil Liberties Union), og hvis job går ud på at repræsentere de undertrykte minoriteters rettigheder. Mødet med George er med til at skabe en stærkere politisk bevidsthed for Wyatt, som også kommer til udtryk i den sidste syretrips scene, hvor han kommer med et Black Power-statement. Hanson ønsker at tage livtag med sin egen indre spændetroje, og han tager med Billy og Wyatt på rejsen. Da de gør holdt på en café i lille by, må de forlade caféen, da deres 'anderledeshed' og 'underlighed' (langt hår og motorcykler) er så provokerende og anstødelig for egnens konservative mandfolk, at der hænger latente trusler om vold i luften, da de forlader stedet.



Billy (Dennis Hopper) og Wyatt (Peter Fonda) på deres Harley-Davidson-motorcykler i filmen „Easy Rider“, 1969. Instruktion: Dennis Hopper. Foto: Columbia Pictures.

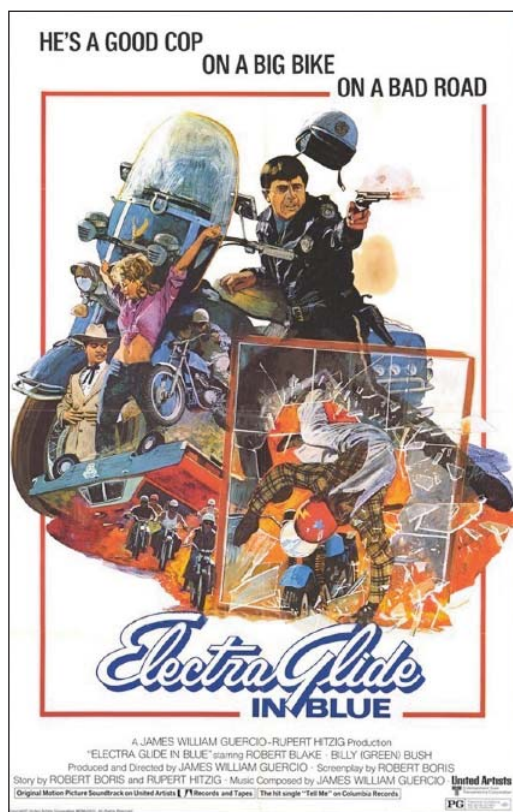
Ved aftenens lejrbål belærer Hanson de andre om, at man ikke ustraffet kan vise folk, hvad frihed er, uden at de bliver farlige. Det bliver hans definitivt sidste udtalelse. Da natten falder på, og de har lagt sig til ro i det fri, bliver han banket ihjel af angste, intolerante bondeknoide, hvis uforløste frustrationer til slut udleveres.

Rejsen ender med et vildt psykedelisk syretrip med motorcykler og to ludere på en kirkegård – skildret som en grænseoverskridende og på mange måder ubehagelig oplevelse. Hele rejsen og filmen ender, da en intolerant moderne cowboytype skyder de to rebelske motorcyklister, og motorcyklerne går i brand. Captain Americas og Billys søgen efter frihed viser sig uopnåelig.



## Da rebellen døde

I filmen „Electra Glide in Blue” fra 1973, instrueret af James William Guercio, følger vi en motorcykelpolitibetjent ved navn John Wintergreen, der desuden arbejder undercover som detektiv. John Wintergreen kører ikke motorcykel, fordi han er en del af modkulturen, men fordi den er et nyttigt arbejdsredskab. År ud og år ind kører han rundt på sin Electra Glide i gader og stræder i en ørkenby i Arizona. I denne film indgår motorcyklen som en del af dagligdagens og arbejdslivets trummerum. Den repræsenterer ikke længere frihed, men snarere stagnation, og Johns ensomme færd under-



streges af, at filmen foregår i Arizonas ørken. Johns navn refererer til Johnny i „Vild ungdom”, og han ejer det samme sejrstrofæ, som Marlon Brando stjæler og giver til Kathy i „Vild ungdom”, men han er på alle måder en antitese til Johnny med sin antirebelske, resignerede fremtoning og overordentlige lydighed over for *the proper police procedure*. Han identificerer sig heller ikke med „Easy Rider”-myten, og han kører ikke gennem Monument Valley som en eventyrer, men arbejder på de ensformige gader og motorveje hver dag. Til gengæld bruger han en plakat med Billy og Captain America fra „Easy Rider” som målskive for sin pistoltræning. Filmen slutter også med en besk kommentar til „Easy Rider”: Da John Wintergreen møder døden på motorvejen, er det nemlig en hippie, der skyder ham.

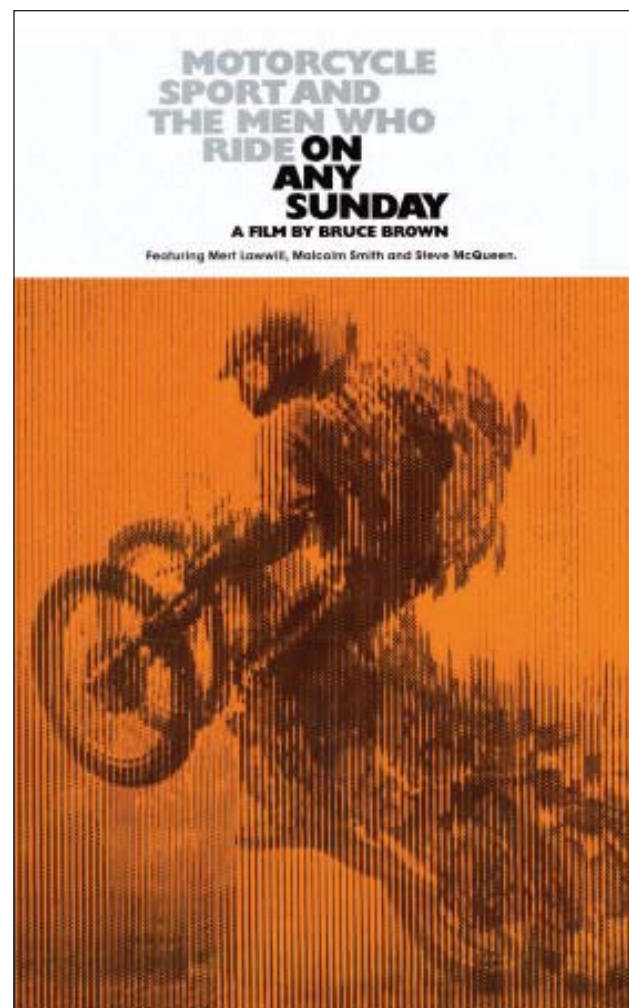
## Motorcykelsporten – mellem mangfoldighed og ekvilibrisme

Bruce Browns „On Any Sunday” (1971) er den første dokumentarfilm, der viser mange forskellige former for motorsport. Filmen dokumenterer motorcykelsportens eksplosive vækst i 70’erne. Den introducerer til de mange forskellige grene, der hører under betegnelsen motorcykelsport, og viser, at det at køre motorcykel ikke er forbeholdt modkulturens rebeller, men også er en sportsgren, der dyrkes af mange forskellige typer af mennesker, fordi det er en udfordrende sportsdisciplin, såvel fysisk som mentalt. Om baggrunden for filmen udtaler instruktøren Bruce Brown i et interview: „Jeg husker, jeg tog til Ascot Park for at se dirt track-løbene, og jeg mødte nogle af motocross-fyrene og blev slået af, hvor let tilgængelige og rare de fleste af disse fyre var. De bekræftede på ingen måde det gængse billede af den (rebelske) motorcyklist.”

Filmen følger nogle af motorcykelsportens markante personligheder: Mert Lawwill, Malcolm Smith og Steve McQueen – store legender i USA, som Ole Olsen var det i Danmark. Vi ser dem blandt andet køre dirt track, ørkenløb

og et op-ad-bjerget-løb. Filmen viser hovedsageligt off-road-kørsel, hvilket giver mulighed for at vise mange forskellige landskabsformer og scenerier. Filmen viser motorcykler, der kører i knæhøjt mudder, motorcykler på isbaner, bjergkørsel og betagende landskaber fra Spanien, ørkenen nær Las Vegas, gadekørsel i Elsinore og kørsel på fantastiske sandstrande langs Stillehavet. Filmen viser, at motorcykelsporten er stærkt udfordrende, og at det kræver præcision – og en til tider næsten usandsynlig akrobatisk balanceevne – at køre *off the beaten track* i et forsøg på at præstere det umulige.

Filmen sætter også fokus på den legendariske motorcykelrytter Steve McQueen, som spillede hovedrollen i en af de største motorcykelscener i „The Great Escape” („Den store flugt”, 1963) i rollen som Cooler King Hiltz, der flygter fra de tyske tropper ved at køre og foretage en række store, næsten usandsynlige spring over rækker af meget høje pigtrådshegn. McQueen spillede med i flere fremtrædende motorcykelfilm i 1960’erne og 70’erne og udviklede et image som en motorcykelkørende antihelt inspireret af tidens modkultur. Han finansierede „On Any Sunday” og medvirkede selv som den suveræne motorcyklist, han var. I filmen ser vi McQueen deltage i bl.a. det store Lake Elsinore Grand Prix i Californien, hvor han er en af de 1500 motorcykelryttere, der kører et af de store off-road-ørkenløb på over 100 miles. Her følger vi hans virtuose kørsel sammen med en broget flok af motorcyklister, hvoraf nogle ser ud til lige at have forladt arbejdet på farmen, og andre er kvinder, der har fået lyst til at deltage i ’drengeløbet’. Filmen viser, at motorcykelsporten kan danne ramme om et bredt socialt fællesskab, der både er inkluderende og samtidigt tiltrækker de suverænt dygtigste motorcyklister. Herved adskiller denne form for motorcykelsport sig radikalt fra biker- og rockerklubberne, der er for de få udvalgte og indviede. Steve McQueen er i stand til at køre både yndefuldt og rå, ubesværet frit, men ikke uden risiko. Netop faren for styrt skaber motorcykelløbets nervepirrende dramatik og spænding. Et styrt eller sammenstød kan indtræde med skelsættende øjeblikkelighed, hvis føreren mister kontrollen over maskinen. Der er tale om motorcykelløbets ultimative performance, hvor motorcyklen ofte fortsætter førerløs i sin egen autonome bane. Men



Steve McQueen på sin off roader. Plakat, „On any sunday”, 1971. Produceret og instrueret af Steve McQueen.

først og fremmest kan McQueen køre med en ekvibrisme og suverænitæt, der gav ham tilnavnet „King of Cool”.

„On Any Sunday” er i dag en kultfilm, der dyrkes af motorcykelentusiaster verden over. Steve McQueen er blevet en kultperson, som adskillige film, tv-shows og sange refererer til. Han dyrkes i særlige Steve McQueen-klubber, magasiner og webfora. I Japan er denne kultdyrkelse særlig udtalt.

## Kvinder og motorcykler

I langt de fleste motorcykelfilm optræder kvinder som biker-chicks, fascineret af mændene og deres maskiner. De fremstilles oftest som skønne og sexede, men samtidig ofte passive, svage og uselvstændige, med et stærkt behov for mandlig beskyttelse – og de har selvsagt ikke hovedrollen, men er henvist til biroller. Fra 1960'erne begyndte kvinder så småt at træde ud af deres rolle som passive passagerer for at optræde som dygtige motorcyklister på film. Herved trængte kvinderne sig ind på mændenes domæne og tog del i 'drengeligen' og udvidede herved kønnets mulighedsfelt. Men inden kvinderne nåede så langt, at de turde begynde selv at køre motorcykel, var de henvist til rollen som passager, da det var en gængs opfattelse, at det var manden, der forstod sig på teknik, på at køre og at finde vej.

### Kvinden som passiv passager

Et godt eksempel på en film, der handler om en kvinde, der optræder i rollen som passager i motorcykelsidevogn, er Federico Fellinis neorealistiske film „La Strada” („Vejen”) fra 1954. Filmen lægger i neorealismens ånd vægt på saglig realisme og er helt igennem anti-hollywoodsk. Vi ser de to outsiders, den enfoldige, finurlige og livfulde Gelsomina (Giulietta Masina) og den machoprægede, stærke og dominerende Zampanò (Anthony Quinn), der sammen skaber et lille, temmelig uglamourøst gadecirkus. Zampanò optræder som den stærke mand, der viser muskler og sprænger kæder med sin kolossale brystkasse. Her er tale om den 'arketypisk' mandlige krop, der i en traditionel Hollywoodfilm ville være blevet fremstillet som erotisk tiltrækkende, men som her bliver udtryk for en kriseram maskulinitet. Zampanò og Gelsomina lever i et herre-slave forhold, hvor han er fanget i en brutal, voldelig og afstumpet form for maskulinitet, der langsomt dræner Gelsominas livslyst og glæde, så hun til sidst bliver syg. Man følger deres tvivlsomme karriere *on the road*, siddende i den sløvt hikstende motor-

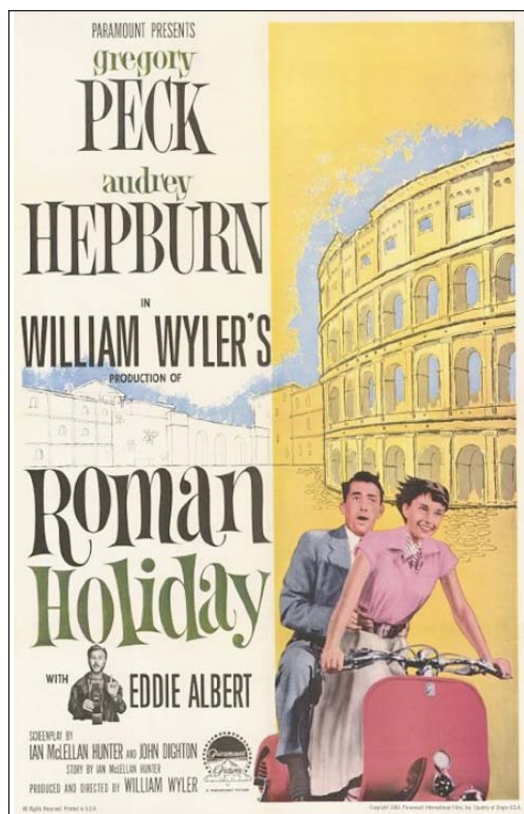


cykel, der arbejder sig gennem et efterkrigstidens Italien, der stadig er mærket af et voldeligt og afstumpet fascistisk styre – således kobler filmen den lille historie med den store. Motorcyklen er fuldstændigt frataget enhver rå, energifyldt charme – den er et nedslidt transportmiddel, der med nød og næppe opfylder sin funktion.

### Prinsessen på slingrekurs

Næsten samtidig med at Fellini skabte „La Strada”, lavede instruktøren William Wyler den klassiske romantiske filmkomedie „Roman Holiday” („Prinsessen holder fridag”, 1953), hvor en Vespa-scooter spiller en afgørende rolle. Audrey Hepburn spiller Ann, en prinsesse fra et ukendt sted, som ønsker at slippe fri af sin Askepot-tilværelse. På en officiel tur til Rom stikker





prinsessen af fra hoffet og møder charlatanen og journalisten Joe Bradley – spillet af Gregory Peck – der er i pengehød. I en central, romantisk scene i filmen følger vi det unge par på en sightseeingtur på en Vespa i Rom. Joe kører, og Ann sidder bagpå. Den lette, insektlignende scooter med de feminine former ('vespa' betyder hveps på italiensk) er skabt til at sno sig gennem den romerske trafik og de tætte gader. Turen på Vespa'en inkarnerer den glæde, frihed, ubundethed og lethed, som prinsessen har længtes efter i et liv bundet af hofetikette og stivsendede, konservative regler. Samtidig får hun mulighed for at sidde tæt sammen

med den charmerende journalist. Da den livlige, impulsive og lettere naive Ann selv forsøger at styre, går det helt galt. Hun kører i stærkt slingrende kurs gennem folkemængder og udendørscaféeer, og hele miseren ender med, at de begge bliver taget med på politistationen. Prinsessens forsøg på selv at tage styret og dermed styringen ender i en slapstickkomisk afvikling af foretagendet. Herved bekræftes 50'ernes kønsstereotypiske forestilling om, at teknik, maskiner og transportmidler bør styres af mænd. Prinsessens egentlige ønske er at blive gift med journalisten og blive hjemmegående husmor – drømme, der spejler tidsånden. Men pligterne kalder, og prinsessen må tilbage til hoffet – og heraf opstår filmens tiltrækkende, smertefulde melankoli.

## Kvinder der nok kan styre uden at slingre

Da den nye kvindebevægelse voksede frem i Vesteuropa og USA i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 70'erne, var mange kvinder optaget af at gøre op med den passive og isolerede kvinderolle som hjemmegående husmor til fordel for et erhvervsaktivt og udadvendt liv på lige fod med mændene. Parolerne lød blandt andet på, at kvinder måtte lære at stole på egen dømmekraft, lære at være aktivt handlende og få samme autoritet som mænd. Med denne nye tilgang til verden begyndte kvinder også selv at køre motorcykel og gik hermed fra at være passive passagerer til at blive handlekraftige, selvstændige personer, der nok kunne styre uden at slingre. I Jack Cardiffs film „The Girl on a Motorcycle” („Pigen på motorcyklen”) fra 1968 kører hovedpersonen Rebecca (Marianne Faithfull) suverænt på sin Harley-Davidson-motorcykel. Filmen viser scener fra de europæiske landeveje ledsaget af europæisk rockmusik, og den peger på, at kvinder og mænds længsel efter et mere spændende, fartpræget og uforudsigeligt liv er ens.

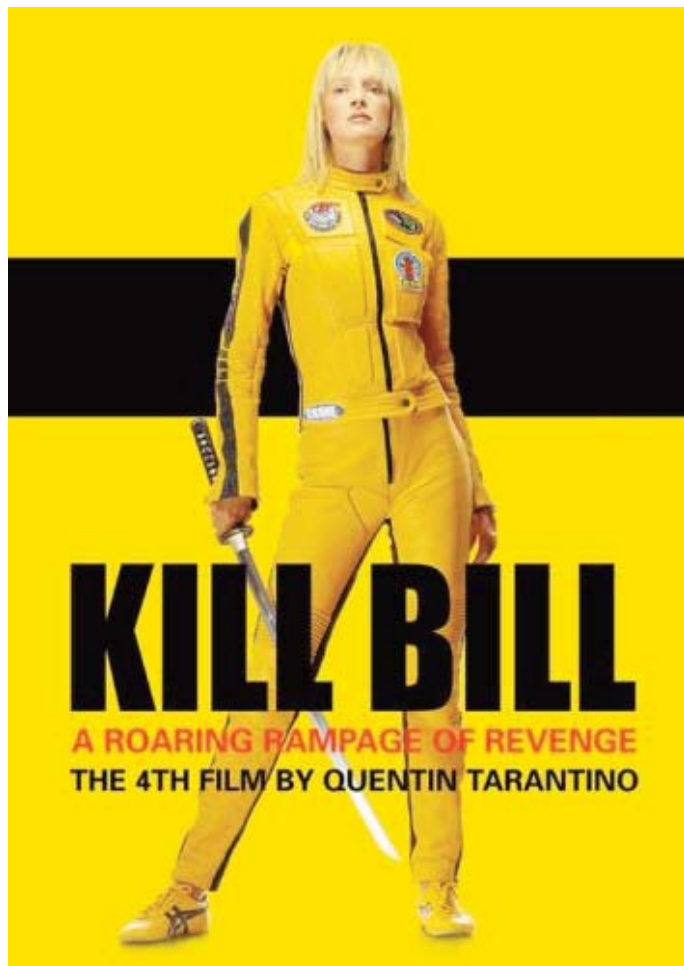
Fra og med 1980'erne var kvinderne i stigende grad begyndt at spille helte i actionfilm, og herved blev der gjort op med nogle af Hollywoods





kønsstereotyper. Traditionelt set hører den kvindelige helt ikke hjemme i actionfilmen, da den er produceret af og overvejende for mænd.

I den postmoderne non-stop-action- og revenge-film, eksempelvis Quentin Tarantinos „Kill Bill“ 1 og 2 (2003 og 2004), kører den hårdkogte hovedperson, spillet af Uma Thurman, på motorcykel og fremstår i øvrigt som en helt igennem uovervindelig filmheltinde.



Uma Thurman kører motorcyklen med samme overlegenhed, som hun kæmper. Der er tale om en næsten skræmmende form for præcisionskørsel, hvor motorcyklen tegner en fuldstændig skarpskåren linje på den mørke, øde motorvej. Uma sidder foroverbøjet, dedikeret, aggressiv og pansret inde bag sin dragt og store motorcykelhjelm. Hendes maskinprægede kørsel og pansrede outfit giver hende en androideagtig, umenneskelig fremtoning.

Motorcyclens symbolværdi, karakter og funktion skifter betydning gennem det 20. og ind i det 21. århundredes film. Den har spillet en rolle i filmskildringer af hverdagsliv, byliv, avantgardekunst, modkultur, subkultur, kvind frigørelse, erhverv og sport. Motorcyclens rolle og funktion i film er derfor meget bred og mangfoldig. Der er langt fra Vertovs konstruktivistiske pragtstykke af en motorcykel til Fellinis stønnende, nedkørte lad-motorcykel i „La Strada“. Og der er unægtelig forskel på Audrey Hepburns usikre kørsel og Uma Thurmans uhyrlige præcisionskørsel.

Skal man alligevel forsøge at generalisere motorcyclens rolle og funktion på film, er det karakteristisk, at dette køretøj kan overvinde tyngdekraften med en næsten flyvende fart, at det eksponerer motorcyclisten, står for autonomi og er et symbol på flugt og frihed. Motorcyclen er forbundet med rejsens rastløse energi, prøvelser og udforskning – den transporterer ikke blot mennesker, men også drømme, håb, længsler, begær og visioner.

I flere af de omtalte film vises fartens poesi og eufori – og fatalitet – ved hjælp af motorcyclen. Farten skildres som en rus, en behagelig ting i sig selv, et udtryk for livlighed, kraft og styrke, der giver en oplevelse af næsten vægtløshed. Accelerationen, farten, *beatet* og den hastige rytme er visualiseret i Dreyers motorcyclerpar og Vertovs montage med motorcycler. Marlon Brando på sin Thunderbird, Peter Fonda, Dennis Hopper og Marianne Faithfull på deres Harley'er – alle har de fuld fart på, lige indtil de brutalt bliver stoppet i en dødelig kollision eller af en skæbnsvanger kugle.