

Tämä on rinnakkaistallenne.  
Rinnakkaistallenteen sivuasettelut ja typografiset yksityiskohdat  
*saattavat poiketa* alkuperäisestä julkaisusta.

Julkaisun tekijä(t): Tolonen, Tiina

Julkaisun nimi: ”Ei niin ikävää asiaa joka ei tien päällä paranisi” : moottoripyöräilyn merkitys suomalaiselle naisharrastajalle

Julkaisuvuosi: 2023

Versio: Julkaistu versio

Käytä viittauksessa alkuperäistä lähdettä:

Tolonen, T. (2023). ”Ei niin ikävää asiaa joka ei tien päällä paranisi”: moottoripyöräilyn merkitys suomalaiselle naisharrastajalle. Oulun yliopisto. Humanistinen tiedekunta, kulttuuriantropologia. Pro gradu -työ.  
<http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-202303141243>

**”EI NIIN IKÄVÄÄ ASIAA JOKA EI TIEN PÄÄLLÄ PARANISI”**  
**Moottoripyöräilyn merkitys suomalaiselle naisharrastajalle**

Pro gradu -tutkielma  
Oulun yliopisto  
Kulttuuriantropologia  
Kevät 2023  
Tiina Tolonen

## Sisällysluettelo

<b>1 Johdanto</b>	<b>3</b>
1.1 Aiemmat tutkimukset ja tutkimuksen asemo inti	4
1.2 Tutkimustavoitteet ja -kysymykset	6
<b>2 Tutkimuksen teoria ja näkökulma</b>	<b>7</b>
2.1 Symboleista ja merkityksistä moottoripyöräilyn maailmassa	7
2.2 Sukupuoli ja sukupuoliroolit	10
2.3 Moottoripyöräharrastus ja rituaalinen toiminta	12
2.4 Siirtymäriitti ja liminaalisuus	14
2.5 Communitas	16
<b>3 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto</b>	<b>18</b>
3.1 Etnografinen tutkimusote	18
3.2 Kyselytutkimus	19
3.3 Osallistuva havainnointi ja haastattelut	19
3.4 Tutkimusaineisto ja aineiston analyysi	21
3.5 Tutkimusetiikka	22
<b>4 Sukupuoli ja moottoripyöräharrastus</b>	<b>24</b>
4.1 ”Ei ole sukupuolesta kiinni voiko ajaa moottoripyörällä”	24
4.2 Ainokainen vai itsenäinen nainen	26
4.3 Minkälainen naismotoristin kuvitellaan olevan	28
4.4 Kolmenkymppin villitys	34
<b>5 Moottoripyöräharrastuksen merkitysten verkko</b>	<b>39</b>
5.1 ”Moottoripyörällä on suorastaan mystinen vetovoima”	39
5.2 ”Omaa aikaa ja rauhaa”	46
5.3 ”Kyllä nämä vuodet ovat osoittaneet, että vakavissaan ollaan”	50
5.4 ”Vaikka ajat yksin kuitenkin olet vahvasti osa ryhmää”	54
5.5 ”Kuin tauti, joka parantaa”	59
<b>6 Yhteenveto</b>	<b>68</b>
<b>Lähteet</b>	<b>72</b>

Tutkimusaineisto .....	72
Arkistot .....	72
Tutkimushaastattelut .....	72
Media-aineisto .....	73
Painamattomat lähteet .....	74
Painetut lähteet .....	79

# 1 Johdanto

Sain ensikosketukseni moottoripyöriin lapsuudessani 1970-luvun alkupuolella, kun isäni osti vanhan unkarilaisen Csepel 125 cc moottoripyörän. Ajoimme sillä pikkuveljeni kanssa vuorotellen taloa ympäri. Täysi-ikäistyttyäni 1980-luvulla hankin ajokortin ja tuohon aikaan sen mukana tuli automaattisesti oikeus ajaa moottoripyörällä. Sellaisen ostaminen ei tuolloin ollut ajankohtaista, eikä edes taloudellisesti mahdollista. Omat mielenkiinnon kohteeni taisivat silloin olla myös jossain aivan muualla.

Moottoripyörät palasivat takaisin osaksi elämääni, kun puolisoni hankki A2 -kortin eli oikeuden ajaa moottoripyörällä. Samalla perheeseemme tuli ensimmäinen moottoripyörä, BMW F800GS. Puoliso ajoi aluksi yksin, mutta lopulta hän sai houkuteltua minut istumaan kyytiin, *tarakkaharakaksi*. En ehtinyt olemaan tuossa roolissa montaakaan kertaa, kun oma pyörä oli jo saatava. Ostimme minulle Nettimoto -myyntipalstan kautta vuosimallia 1997 olevan Honda Rebel CMX250 moottoripyörän (kuva 1.). Hondan mukana tullessa huoltovihkosessa oli sen ensimmäisen omistajan nimi, ja myös hän oli nainen kuten sen edellinen omistajakin. Pohdin usein ajaessani syitä, miksi naiset haluavat ajaa moottoripyörällä, ja kuvittelin olevani innostuksessani jotenkin ainutlaatuinen. Hyvin nopeasti kuitenkin selvisi, että minulla on kanssasisaria melko paljon. Olin törmännyt klassiseen psykologiseen ilmiöön nimeltä yleisyysarha. Ilmiöllä tarkoitetaan ympäristössä jo olemassa olevia asioita, joita aivot eivät ole herkistyneet havaitsemaan ennen kuin asiasta tulee itselle merkityksellinen (Kross 2021: 92). Jälkeenpäin tajusin, että olin kokenut vastaavan ilmiön raskaana ollessani, jolloin lastenvaunuja alkoi yhtäkkiä putkahdella joka suunnasta. Tosi asiassa niitä ei ollut sen enempää kuin aiemminkaan, samoin moottoripyöräileviä naisia on ollut aivan yhtä kauan kuin moottoripyörä kulkuvälineenä on ollut olemassa.

Moottoripyöräharrastuksestani tuli minulle erityisen merkityksellinen lähiomaiseni sairastuessa vakavasti huhtikuussa 2022. Ajoreissut muuttuivat pakopaikoiksi ja terapiahetkiksi kypärän sisällä, kun ajaessani pystyin unohtamaan ympäröivän maailman murheet ja keskittymään vain juuri siihen hetkeen. Aiemman yleisyysarhakokemukseni

pohjalta pohdin, onkohan muilla moottoripyöräilyä harrastavilla suomalaisnaisilla vastaavanlaisia kokemuksia, ja totesin haluavani tutkia sitä, miksi he ovat tulleet aloittaneeksi moottoripyöräharrastuksen sekä kuinka merkityksellisenä he harrastustaan itselleen pitävät. Näistä muotoutui hyvin nopeasti lähtökohta pro gradu -tutkimukselleni, jonka aihe kumpuaa siis omista kokemuksistani sekä halusta selvittää harrastuksen merkityksellisyyttä moottoripyöräilyä harrastaville naisille yleensä.



Kuva 1. Minä ja ensimmäinen oma moottoripyöräni Honda Rebel CMX250 vm. 1997 (kuva: Marko Tolonen)

## **1.1 Aiemmat tutkimukset ja tutkimuksen asemointi**

Selvitin Kansalliskirjaston Finna.fi-hakupalvelun avulla aiemmin tehdyn tutkimuksen määrää Suomessa asemoidakseni omaa tutkimustani siihen. Hakutuloksista selvisi, että moottoripyöräharrastukseen liittyviä tutkimuksia muutoin kuin niiden rakentamista, virittämistä tai entisöintiä koskien on tehty vain muutamia. Ne ovat maisterivaiheen töitä

tai pro graduja, väitöskirjatutkimusta aiheesta ei ole tehty tai sellaista ei ole ainakaan julkaistu.

Naismotoristinäkökulmaan löytämissäni pro graduissa viitattiin ainoastaan Hanna Aution (2006) työssä, jossa suomalaista moottoripyöräkulttuuria kuvataan uskontososio­logian ja -etnografian näkökulmista ja selvitetään, mihin moottoripyöräkerhon kaltaisen vapaa-ajan yhteisön muodostuminen ja siihen sitoutuminen perustuvat. Autio toteaa pro gradunsa lopussa, että motorismin eri alakulttuurien lähempi tarkastelu olisi varmasti hedelmällistä, erityisesti naisnäkökulman, jonka hän oman pro gradunsa puitteissa totesi olevan miesnäkökulmasta poikkeava (Autio 2006: 90).

Ulkomaista tutkimusta on tehty erityisesti Yhdysvalloissa. Patricia Meyer (2009) tutki väitöskirjassaan yhdysvaltalaisen naisten aktiivista toimijuutta moottoripyöräilijöinä. Meyerin haastattelemat naiset kertoivat harrastuksen tuomasta voimaantumisen tunteesta sekä henkilökohtaisesta kasvusta. Patricia Gagnén ja D. Mark Austinin (2010) tutkimus toi esille yhdysvaltalaisnaisten moottoripyöräharrastuksen merkityksellisyyden erityisesti sen mukanaan tuomien vaikutusten, kuten kasvaneen itsetunnon sekä koetun itsenäistymisen tunteen kautta. Nämä saattoivat tutkimustulosten mukaan ulottua naisen elämän kaikille osa-alueille. Intiasta on 2010-luvun kuluessa tullut moottoripyöräiden suurin markkina-alue, ja naisharrastajia löytyy sieltä nykyisin paljon. Aiwa Romyn ja Mayukh Dewanin (2021) tutkimuksen mukaan moottoripyöräharrastus on intialaisnaisille keino laukaista stressiä ja olla yhteydessä luonnon kanssa sekä tapa meditoida ja saavuttaa sisäinen rauha. Näissä kaikissa tutkimuksissa käy hyvin ilmi se, kuinka kokonaisvaltainen vaikutus ja merkitys moottoripyöräharrastuksella on naisen elämälle.

Moottoripyöräilyä harrastavana naisena minulla on kokemusperäistä tietoa aiheestani, mutta tutkittavassa ilmiössä on kuitenkin jotakin myös minulle tuntematonta. Kyselytutkimuksen, haastattelujen ja havainnoinnin sekä media-aineiston avulla uskon tuottavani uutta tietoa siitä. Tutkimukseni on Suomessa ainutlaatuinen ja koen tutkijana olevani Jouni Paavilasta (2016: 8) lainatakseni ”kohtuullisen neitseellisellä, tunteita ja ennakkoluuloja ruokkivalla maaperällä”. Odotan tutkimuksen olevan mielenkiintoinen matka, joka avaa naisten moottoripyöräharrastuksen merkityksiä sekä vaikutuksia heille, jotka eivät vielä moottoripyöräilyä harrasta ja jotka ovat siitä kiinnostuneita. Sen avulla

voidaan mahdollisesti myös hälventää harrastukseen sekä naiseen moottoripyöräilijänä liittyviä ennakkoluuloja ja -asenteita.

## 1.2 Tutkimustavoitteet ja -kysymykset

Kulttuuriantropologian pro gradu -tutkielmani tavoite on selvittää suomalaisnaisten moottoripyöräharrastuksen lähtökohtia ja heidän harrastukselleen antamia merkityksiä. Käsitellen tutkielmassani myös harrastuksen miestapaisuuden vuoksi siihen vahvasti liittyvää sukupuolittunutta ajattelutapaa. Tutkimukseni ei rajaudu käsittelemään minkään tietyn moottoripyörämerkin harrastajia tai minkään nimetyn moottoripyöräkerhon jäseniä.

Tutkimuskysymyksiäni ovat:

Miksi naiset haluavat aloittaa moottoripyöräharrastuksen?

Miten moottoripyöräharrastus vaikuttaa naisten elämään?

Millaisia merkityksiä ja rituaaleja naisten moottoripyöräharrastukseen liittyy?

Näiden kysymysten kautta pyrin selvittämään erityisesti sitä, miksi suomalaisnaiset innostuvat sukupuolelleen epätyypillisestä harrastuksesta ja mikä merkitys harrastustoiminnalla voi olla naisen koko elämälle. Tutkimukseni kohderyhmä muodostuu niistä internetin yhteisöpalvelu Facebookissa toimivan suljetun Naismotoristit-ryhmän jäsenistä, jotka ovat ilmoittaneet halukkuudestaan olla mukana tutkimuksessani. Vuonna 2010 perustetussa ryhmässä on jäseniä noin 5 200 (1.12.2022) ja sen jäseneksi voi liittyä kuka tahansa moottoripyöriä harrastava tai niistä kiinnostunut nainen. Naismotoristit-ryhmän toimintaa ja ryhmähenkeä kuvastaa erään ryhmän jäsenen kommentti *Motouutiset* -lehden artikkelissa: *Ryhmä on mahtava kokemusten ja vinkkien jakokanava sekä yhteisö, jossa saa meuhkata vapaasti ajovimmastaan samanhenkisten upeiden naisten seurassa.* (Kyllönen 2021).



## 2 Tutkimuksen teoria ja näkökulma

Esittelen tässä luvussa tutkimukseni teoreettista viitekehystä, joka muodostuu antropologi Clifford Geertzin tulkitsevan antropologian osalta symboleihin ja merkitysten rakentumiseen liittyvästä teoriasta sekä antropologi Victor Turnerin alun perin Arnold van Gennepin siirtymäriitin teoriasta omaksuman liminaliteetin käsitteen ympärille. Haen tutkimukselleni viitekehystä myös feministisestä antropologiasta, koska sekä sukupuoliroolit että sukupuolittuminen ovat moottoripyöräharrastuksen piirissä hyvin selvästi havaittavia.

### 2.1 Symboleista ja merkityksistä moottoripyöräilyn maailmassa

Tulkitseva antropologia kohdistaa huomion siihen, mitä instituutiot, toiminnot, kuvat, tavat ja muut ilmiöt tai asiat merkitsevät niille, joiden elämänpiiriin ne kuuluvat. Pystyäksemme ymmärtämään tutkittavia tai voidaksemme lukea tutkittavaa kulttuuria edes jossakin määrin samoin kuin tutkittavat, heidän kanssaan täytyy jakaa kokemuksia. Geertziläisen näkemyksen mukaan tämä tarkoittaa, ettei antropologin pidä selittää omilla käsitteillään toisten elämää vaan oppia, miten he sitä tulkitsevat sekä kuvata sitä. (Ruohonen & Laitila 1994: 120.)

Kuten Max Weber, Clifford Geertz (1973:5) näkee ihmisen olevan itse kutomissaan kulttuuristen merkitysten verkostoissa elävä eläin. Kulttuuri on yhteisöllisen toiminnan tai tekemisen kokonaisuus, joihin osallistumista Geertz kutsuu merkityksiksi. Merkitysten avulla tulkitaan ja välitetään maailmankuvaa, arvoja, eetosta sekä itselleen että toinen toisilleen ja tuleville sukupolville. Merkitysverkoston muodostavat erilaiset symboliset järjestelmät, joiden antamien ohjeiden mukaan tulkitsemme ympäröivää maailmaa ja sen tapahtumia sekä toimimme tarkoituksenmukaisella tavalla. Geertzin (1973:17) mukaan kulttuuri tai ajattelu ei sijaitse ihmisen pään sisässä vaan tulee näkyviin julkisissa symboleissa. Yksittäisestä symboleiden tulkinnasta lähtee rakentumaan analyysi, joka tarjoaa ikkunan tutkimuksen kohteena olevien elämään. Geertz pitää symboleita tärkeinä, koska ihmisen kyvyt reagoida ja ottaa asioita vastaan ovat niin yleisiä ja hajanaisia, että ilman kulttuuristen kaavojen apua hän olisi eksyksissä. Tämä tekee ihmisistä riippuvaisia symboleista. Ne ilmaisevat maailman ilmapiiriä, mutta myös muokkaavat sitä. Symbolit

herättävät niiden harjoittajassa eri dispositioita, jotka antavat pysyvän luonteen harjoittajan teoille ja hänen kokemukselleen. (Geertz 1973: 93–95.)

Clifford Geertz (1973:127) painottaa kulttuurin eetosta, eräänlaista perimmäistä elämänasennetta. Sillä hän tarkoittaa ihmisten elämälleen ja tapahtumille tietyissä kulttuureissa antamia eettisiä, esteettisiä ja muita asenteellisia ja kokemuksellisia ominaisuuksia sekä ulottuvuuksia. Painopiste on symboleissa, joiden avulla eetosta ja samalla kulttuurisen elämän merkitystä ilmaistaan. Moottoripyörä saattaa olla omistajalleen myös statusta ilmaiseva elämäntapaikoni, johon on ladattu erityisiä sosiaalisia tai symbolisia arvoja. Arvottaminen voi liittyä tiettyihin moottoripyörämerkkeihin ja -malleihin, joiden ajatellaan kuvastavan ajajansa elämäntapaa, identiteettiä tai statusta. Yhdysvaltalainen antropologi Andrew H. Maxwell (2009) mainitsee artikkelissaan esimerkkinä eräänlaiset modernit eliittikapinalliset, yritysjohtajina toimivat harmaapäiset miehet tai naiset, jotka parantelevat keski-ikänsä kriisiään hankkimalla kalliin ”modern antique” -tyylisen moottoripyörän samalla tavalla kuin sijoittaisivat rahojaan antiikkihuonekaluihin tai taiteeseen.

Moottoripyöriin liittyvät merkitykset ovat muuttuneet vuosien varrella, ja niitä määritellään jatkuvasti uudestaan. Kun moottoripyörä keksittiin 1800-luvun loppupuolella, sitä pidettiin suurelta osin pelkästään kulkuvälineenä, mutta jo muutama vuosikymmen myöhemmin siitä oli tullut individualismin ja seikkailuhengen symboli. Moottoripyöräkilpailujen ja sirkusnumeroiden, kuten surmanajo, lisääntymisen myötä merkitykseen lisättiin vaara ja riskinotto. Yhdysvalloissa toisen maailmansodan päättymisen jälkeen moottoripyöriä alettiin määritellä miesten, erityisesti kapinallisten miesten toiminta-alueeksi, vaikka naiset olivat tuohon saakka myös toimineet kilvanajajina, esiintyjinä sirkusnumeroissa sekä moottoripyörälähetteinä armeijan palveluksessa. (Glamser 2003: 184.) Moottoripyöräilevien naisten osuus kaikista rekisteröidyistä moottoripyöräilijöistä putosi Yhdysvalloissa vuoteen 1970 mennessä vain yhteen prosenttiin (Shane-Nichols 2020: 5).

Moottoripyörä on itsessään symboli, jonka sisältämien merkitysten kautta niillä ajavat henkilöt mieltävät toisensa osaksi samaa ihmiskategoriaa. Tämä ilmenee esimerkiksi vastaantulevan motoristin tervehtimisellä liikenteessä tai apua tarvitsevan motoristin

auttamisena. (Autio 2006: 68.) Moottoripyöriin liitetään usein lisäksi muita symboleita, kuten risti, sydän tai pataässä sekä rituaalisia elementtejä ja ilmiöitä. Näiden nähdään symboloivan tietynlaisia ihanteita, asenteita, arvoja sekä käyttäytymismalleja, jotka yhdistetään fyysiseen sitkeyteen, maskuliinisuuteen, viriiliyteen, jännitykseen, vaaraan ja vapauteen. Tietynlaisilla vaatekappaleilla, kuten musta nahkatakki ja kuluneet farkut sekä eri tavoin rakennelluilla moottoripyörillä on nähty olevan keskeinen merkitys motoristien ryhmäidentiteetille. Identiteettiä saatetaan ilmaista ja rakentaa yhteneväisen vaatetuksen lisäksi myös alakulttuurille tyypillisillä tatuoinneilla, kuten pääkallo, pelikortti, rautaristi ja puukko sekä erilaisilla koruilla. Useimmille harrastajille moottoripyörät ovat muutakin kuin pelkkiä kulkuvälineitä. (Austin & Gagné: 2008.)

Helena Herrala (2015: 101–102) kirjoittaa tyttöjen jääkiekkoharrastusta käsittelevässä väitöskirjassaan joukkuevaatteiden toimimisesta jääkiekkoilijuuden performatiivina. Kun kiekkoilijat pukevat päälleen joukkueen asun, he pukeutuvat samalla pelaajuuteen ja ”mehenkisyyteen”. Samalla tavalla voi moottoripyöräharrastajien käyttämien tietynlaisten vaatekappaleiden, kuten edellä mainitun nahkatakkin, katsoa ilmaisevan henkilökohtaista sitoutumista ja olevan yhteenkuuluvuuden merkitsemistä, joka erottaa harrastajat ei-harrastajista. Taina Kinnusen (2001: 79) mukaan erilaisissa alakulttuuritutkimuksissa symbolisen ruumiin tulkintaan on liitetty tyylin käsite. Tyylin on nähty muodostuvan useista eri osista, joista yksi on imago eli ulkoinen olemus. Mustan nahkatakkin miellettäen kuuluvan erityisesti moottoripyöräilijän imagoon. Musta nahka on läpi historiansa edustanut aggressiivisuutta, vaaraa sekä kapinaa ja musta nahkatakki on omaksuttu esimerkiksi kansainvälisen moottoripyöräkerho Helvetin enkeleiden univormuksi. (Lehmusvesi 15.4.2022.) Moottoripyöräilyn materiaalisuus on ollut vahvasti sukupuolittunutta eli maskuliinisen merkityssisällön omaavaa. Nahkatakkin symboliikka on kuitenkin saanut uusia merkityksiä vaikutusvaltaisten naisten kuten Suomen pääministeri Sanna Marinin esiintyessä julkisuudessa musta nahkatakki yllään. Kuten Jussi Lehmusvesi artikkelissaan toteaa, nahkatakki on itseään suurempi vaatekappale: ihailtu, kiistelty, jopa pelätty. Sen merkityssisältö ei enää kuitenkaan ole pelkästään maskuliininen eikä liity tietyn harrastajaryhmän toimintaan vaan kuvastaa yksinkertaisesti sukupuolesta riippumatta kesyttämättömyyttä, uhoa ja valtaa. Martin, Schouten & McAlexander (2006: 176) toteavat myös, että musta nahkainen univormu on monissa piireissä joutunut

antamaan tietä vähemmän konformistisen ja persoonallisemman ilmaisun edessä, kun moottoripyöräilijöiden joukkoon on tullut entistä enemmän sekä naisia että ”ei-valkoisia” harrastajia.

## 2.2 Sukupuoli ja sukupuoliroolit

Sukupuoli määrittelee, millaisia yleisiä odotuksia naisille ja miehille asetetaan ja millaisiksi toiminnallisiksi velvoitteiksi asetetut odotukset muotoutuvat erilaisissa instituutioissa ja yhteisöissä. Se määrittelee myös yksilön käytössä olevia resursseja sekä edellytyksiä vastata asetettuihin odotuksiin. Sukupuoli ei perustu vain biologiseen eroon, vaan sitä myös tuotetaan, rakennetaan ja vahvistetaan tekemisen ja toiminnan avulla. Kun ymmärrämme sukupuolen syntymässä saatuna ja luonnollisena erona, tulevat monet itsestään selvinä pidetyt ajatukset vaikkapa naisten ja miesten ammateista tai harrastuksista perustelluiksi biologisella luonnollisuudella. (Ojala, Palmu & Saarinen 2009: 14–23.)

Sukupuoliroolit ovat käytösnormeja, jotka voidaan liittää miehiin ja naisiin tietyssä ryhmässä tai yhteiskunnassa. Nämä voivat ilmetä esimerkiksi harrastuksiin liitettyinä stereotyyppinä kuten ”naiset ratsastavat hevosilla ja miehet ajavat moottoripyörillä”. Stereotyyppit tarkoittavat järjestelmällisiä uskomuksia tietyn joukon ominaisuuksista, yksittäisten asioiden tai ilmiöiden ymmärtämistä ryhmäksi. Sukupuoliin liittyvät stereotyyppit ovat syntyneet monien asioiden vaikutuksesta ja niillä luonnehditaan miehenä tai naisena olemista. Tietyille sukupuolelle yleiset ominaisuudet tai asiat, kuten käyttäytyminen, sosiaaliset suhteet, harrastukset ja ammatit vahvistavat niitä. Naisen fyysisiin ominaisuuksiin liitetään usein stereotyyppisesti pehmeys ja heikkous, käyttäytymisen tunteellisuus ja hoivaavuus sekä sosiaalisissa suhteissa äidillisyyys ja huolehtivuus, kun mies koetaan päinvastaiseksi, usein vahvaksi ja rationaaliseksi. (Hyppä 1995: 16.)

Antropologi Judith Butlerin (2006: 233–235) performatiivisen sukupuoliteorian mukaan sukupuoli on tekemistä, ei olemista. Se tapahtuu toistaen tiettyjä vakiintuneita kulttuurisesti sukupuolittuneita tekoja, eleitä, asentoja ja puhetapoja. Sukupuoli ei siis ole biologisessa olemuksessa eikä ruumiin piirteissä, vaan sitä tuotetaan erilaisissa yksittäisissä teoissa. Butler korostaa näin, että sukupuolella ei ole mitään alkuperäistä

toimijaa vaan se on kaikin puolin sosiaalisesti tuotettu. Ihmisen luonnollinen ruumis ei muodosta tiettyä sukupuolista käyttäytymistä, vaan päinvastoin käyttäytyminen muodostaa sukupuolen. Butlerin (2006: 6–7, 9) mukaan valtaapitävä heteroseksuaalinen kulttuuri asettaa kaksijakoiset rajat sukupuolisuudelle: mies-nainen, maskuliininen-femiininen. Sukupuoli on tarkkaan kategorisoitua, mikä auttaa sukupuolen normatiivisuuden ylläpitämisessä. Sukupuolen performoinnin vaihtoehdot ovat vallan tuottamia ja rajoittamia.

Yhdysvaltalainen antropologi Gayle Rubin esitti 1970-luvulla ajatuksen kahteen osaan jakaantuneesta sukupuolesta. Rubinin luoman sex/gender eli sukupuolijärjestelmän käsitteen pyrkimyksenä oli tuoda esiin sukupuolen sosiaalinen rakentuneisuus. Järjestelmän tarkoituksena oli osoittaa naisia sortavien rakenteiden olevan kulttuurisidonnaisia eikä väistämätön sukupuolesta tai rodusta johtuva lopputulos vaan seurausta siitä, miten sukupuoli sosiaalisten suhteiden tuloksena ymmärretään ja käsitetään. Rubinin teorian mukaan jokaisessa yhteiskunnassa on oma sukupuolijärjestelmä, jonka avulla ihmisten biologisesta sukupuolesta tehdään heidän käytöstään koskeva normi. Biologisen sukupuolen katsotaan määrittävän yhteiskunnassa sen, minkälaista käytöstä yksilöltä odotetaan ja mikä on sopivaa tai sopimatonta käytöstä. Sukupuolten välinen epätasa-arvo ja toisen sukupuolen syrjittäminen eivät siis olisi luonnollisia asioita, vaan seurausta järjestelmästä ja siihen nojaavista sukupuolittuneista rooleista. (Liljeström 1996: 111–113.) Rubin korostaa sukupuolen olevan aina historiallisesti sidotun taloudelliseen ja poliittiseen järjestykseen, mutta näillä ei kuitenkaan voida sinänsä selittää sukupuolijärjestelmän perimmäistä dynamiikkaa tai siihen sisältyvää epäsymmetriaa (Assmuth ja Tapaninen 2004: 7.)

Lähestyttäessä sukupuolta roolina ajatellaan, että ruumiillisen sukupuolen lisäksi on olemassa sosiaalinen sukupuoli, joka opitaan sosiaalistuttaessa kulttuuriin ja yhteiskuntaan. Tällöin sukupuoli ja sen mukainen käyttäytyminen on tietynlaiseen yhteiskunnassa vallitsevaan sukupuolijärjestelmään asettumisen tulosta. Sukupuolena toimitaan suhteessa sosiaalisesti ja kulttuurisesti muotoutuneisiin, sukupuolittuneisiin järjestyksiin ja normeihin, rooleihin ja identiteetteihin. (Liljeström 1996: 115–120.)

Naisilla ja miehillä on ollut tapana tehdä asioita, jotka perustuvat tottumukseen ja tapaisuuksiin. Sukupuolta rakennetaan näiden kautta, mutta sitä voi asettua myös vastustamaan, toimia ”vastakarvaan”. Moottoripyöräilyä harrastava nainen kyseenalaistaa sekä haastaa harrastuksen perinteisen miestapaisuuden ja toiminnallaan murtaa siihen liittyvää stereotyyppistä ajattelua. Kuten Mari Kupiainen (2019, 18–19) väitöskirjassaan toteaa, sukupuoli on moniselitteinen ja vahvasti latautunut käsite, tarkastelipa sitä yhteiskunnallisen keskustelun tai tieteen ja tutkimuksen piirissä. Kiistojen ytimessä on kysymys siitä, mitä sukupuoli on ja miten se määrittää esimerkiksi ihmisten mahdollisuuksia. Osaaminen tulkitaan helposti sukupuolisidonnaisesti, naisille ja miehille heidän biologisen sukupuolensa mukaisesti ominaisina taitoina ja kykyinä. Vaikka moottoripyöräilyä pidetään miestapaisena harrastuksena se ei tarkoita, etteikö nainen osaa tai pysty moottoripyörällä ajamaan. Moottoripyörä ei tiedä ajajansa sukupuolta.

### **2.3 Moottoripyöräharrastus ja rituaalinen toiminta**

Rituaalit perustuvat tavalla tai toisella traditioon. Rituaalin käsitettä käytetään arkielämässä hyvin monella eri tavalla kiinnittämään huomiota esimerkiksi jonkin toiminnan toistamiseen. Keskeistä rituaalille on se, että siinä jokin toiminta toistuu tietyissä tilanteissa, tiettyinä ajankohtina ja tietyissä paikoissa. Ne liittyvät usein johonkin instituutioon, joka toimittaa sille kuuluvia rituaaleja juuri tietyllä tavalla. Kaikille suomalaisille tuttuja rituaaleja ovat esimerkiksi Tasavallan presidentin itsenäisyyspäivän vastaanotto tai jo 1300-luvulta saakka Turussa luettu joulurauhan julistus. Huolimatta siitä, että ne tuntuvat ikaikaisilta, rituaalit muuttuvat yhteiskunnan ja kulttuurin muuttuessa. Ne yhdistävät yhteisön jäseniä, kantavat mukanaan yhteisön tärkeinä pitämiä merkityksiä ja opettavat niitä yhteisön uusille jäsenille. (Enges, Mahlamäki ja Virtanen 2015:72–73.)

Rituaalit koostuvat toisiaan seuraavista symbolisista toimista, jotka voivat ilmetä esimerkiksi eleiden, puheiden, laulun ja tanssin muodossa tai koostua tiettyjen esineiden käsittelystä. Ne erotetaan arkielämän sosiaalisista rutiineista. (Schulz & Lavenda, 1995:145.) Moottoripyörällä ajamaan lähtemiseen sisältyy useita rituaalin tapaisia toimia kuten ajovarusteisiin pukeutuminen. Näiden avulla otetaan ja saadaan tilapäinen tauko tavallisesta elämäntyylisestä ja erilaisista velvollisuuksista, kuten perhe tai työ.

Pukeutumisrituaalin kautta liitytään myös ryhmään tai heimoon, tullaan motoristeiksi ja omaksutaan motoristi-identiteetti.

Moottoripyöriin liitettyä rituaalista toimintaa on hyödynnetty myös Hollywood-elokuvissa, joiden kautta tietynlaiset mielikuvat moottoripyöräharrastuksesta sekä -harrastajista ovat suuren yleisön joukossa todennäköisesti pitkälti muodostuneet. Yhdysvaltalaisessa populaarikulttuurissa harrastajat esitetään usein karkeakielisinä, hieman väkivaltaan taipuvaisina, tatuoituina ja runsain määrin olutta kurkkuunsa kumoavina moottoripyöräjengin jäseninä, jotka ovat pahoja poikia, moderneja vastineita villin lännen lainsuojattomille, joita sekä pelätään että ihailaan. (Maxwell 2009: 18.) Moottoripyörällä tien päälle lähtemistä on Hollywood-elokuvissa saatettu käsitellä myös miehuuden todisteena sekä rituaalina ja rituaalisena siirtymänä. Rituaalit ovat ilmentyneet näissä esimerkiksi miehen paluuna nuoruuden spontaaniin ja epäsovinnaiseen toimintaan, arkipakona, velvollisuuksien välttelemisenä, vapauden tavoitteluna sekä uhoamisena. (Ryynänen & Heinonen 2015: 14.)

Antropologi Mary Douglasin (2000:93) mukaan symbolinen ja rituaalinen toiminta auttaa meitä keskittämään huomiomme tarjoamalla ajattelullemme ajallis-paikallisen kehyksen, muistiin painamisen menetelmän ja kokemusten hallintakeinon. Rituaaleissa ilmennetään Douglasin mukaan sosiaalisten suhteiden rakennetta ja annetaan niille näkyvä muoto, jolloin ihmisten on mahdollista tuntea oma yhteisönsä. Rituaalinen käyttäytyminen on ominaista ihmiselle ja riitit luovat keskinäistä solidaarisuutta yhteisön jäsenten välille lisäten heidän turvallisuuden tunnettaan, selkeyttäen jäsenten sosiaalisia suhteita sekä vahvistaen heidän identiteettiään (Nisula 2017).

Motoristien ryhmäajelut sopivat rituaalin määritelmään. Ne saattavat toistua vuosittain muuttumattomina, kuten Terwamotoristit-nimisen Veteraanimoottoripyöräklubi VMPK:n Oulun aluekerhon kesäkauden aloitus, joka tapahtuu aina ensimmäisenä vapun jälkeisenä keskiviikkona klo 18 ajamalla yhdessä Oulun automuseolta Linnansaareen Tähtitornin kahvilan edustalle. Tapaamiset jatkuvat kesän ajan säännöllisesti samaan aikaan (kuva 2.). Ajokausi päättyy syksyisin yhteisellä Terwa-ajolla. Yhteishyvä -lehden artikkelissa *Naismotoristit nauttivat vauhdin ja vapauden hurmasta* kerrotaan Ladies Bike Club (LBC)

Keski-Suomen alueen motoristien viikkoajoista, jotka käynnistyvät aina samalta ABC-liikenneasemalta ja päättyvät yhteiseen kahviteluhetkeen (Hakola 2014).



Kuva 2. Osallistumassa moottoripyöräilijöiden viikkoajoon heinäkuussa 2022 (kuva: Tiina Tolonen)

## 2.4 Siirtymäriitti ja liminaalisuus

Arnold van Gennep määrittelee teoksessaan *The Rites of Passage* (1960: 2–3) siirtymäriitit sellaisiksi rituaaleiksi, jotka liittyvät muutoksiin, tapahtuivat ne sitten tilassa, paikassa, sosiaalisessa asemassa tai iässä. Jokainen siirtymäriitti jaetaan kolmeen vaiheeseen, jotka ovat 1) erottaminen, 2) välitila eli liminaali ja 3) takaisin liittäminen. Erottaminen viittaa yksilön irrottamiseen joko vanhasta paikastaan yhteiskunnan sosiaalisessa rakenteessa, tietyistä kulttuurisista olosuhteista tai molemmista. Tällaisia siirtymiä on ihmisen elämän aikana useita.



Thomas Hylland Eriksenin (2004: 184) mukaan Victor Turner pitää siirtymäriiteistä ensisijaisen tärkeänä juuri liminaalitilaa. Tärkein piirre liminaalitilan käsitteessä on sen prosessiluonne. Se on tila, jossa ollaan välissä, ei enää, ei vielä, *the betwixt and between*. (Kontinen, Houni, Karsten & Toivanen 2013: 253.) Ritualisoitu siirtyminen statuksesta toiseen tapahtuu kolmessa vaiheessa, jolloin muodollisesta ja vakiintuneesta siirtytään väliaikaiseen, epämuodolliseen ja yllätykselliseen liminaalitilaan, jossa yhteiskunnan normaalit statushierarkiat ja säännöt eivät päde. Liminaalitilasta palataan kuitenkin aina takaisin tavanomaiseen yhteiskuntajärjestykseen, johon kuuluu selkeästi määritellyjä rakenteellisia oikeuksia sekä velvollisuuksia muita yhteiskunnan jäseniä kohtaan ja odotetaan myös vakiintuneiden normien ja eettisten sääntöjen mukaista käyttäytymistä. (Turner 1969: 107.)

Victor Turner näkee liminaalisuuden yleisenä kulttuurista kokemusta tuottavana ja muotoilevana periaatteena. Irtiotto arjesta, kuten moottoripyörällä ajaminen, on liminaalitila, välitila kahden todellisuuden välillä. Liminaalitilan voidaan ajatella olevan paikka, jossa ihminen pystyy toteuttamaan itseään vapaasti ja irrottautumaan normeista sosiaalisista rooliodotuksista sekä olemaan muulle yhteisölle olemattomissa. Moottoripyörällä ajava nainen ei ole tuolloin kenenkään äiti, vaimo tai minkään ammattiryhmän edustaja. Japanilaissyntyisen tutkija Esperanza Miyaken (2015) mukaan moottoripyörällä tiettyä nopeutta ajaessaan naisen vartalo kadottaa naisellisyytensä ja hän muuttuu sukupuolettomaksi samalla tavalla kuten moottoripyöräilijää esittävässä liikennemerkissä oleva hahmo. Kun ajamaan lähtevä moottoripyöräilijä laskee kypäränsä visiiriin, hänen etnisyytensä häviää ja hänestä tulee roduton. Miyake toteaa ajaessaan olevansa täysin vapaa, vailla sukupuolta tai etnisyyttä, mutta pysähtyessään ja riisuessaan kypäränsä, olevansa jälleen japanilainen nainen.

Liminaalinen vaihe merkitsee siis kirjaimellisesti sosiaalisen tilan ulkopuolelle sijoittuvaa vaihetta, jossa ollaan normaalien, päivittäisten kulttuuristen ja sosiaalisten tilojen, ajan ja sosiaalisuuden ulkopuolella. Kuten Victor Turner (1969:108) toteaa, siirtymäriiteissä avautuu ”hetki ajassa ja ajan tuolla puolen.” Ihminen ei ole siellä tai tuolla, entiset määrittelyt eivät ole voimassa eikä uusia ole. Liminaalista aikaa ei myöskään hallitse kello, joten se on kuin lumottua aikaa, jolloin mitä tahansa voi, itse asiassa Turnerin (1979: 465)

mukaan jopa pitäisi tapahtua. Moottoripyörällä ajaminen on juuri tällainen hetki, jossa niin kutsutusta normaalista tilasta eli arjesta siirrytään sen ulkopuolelle. Tärkeintä ei välttämättä ole ajomatka tai päämäärä, vaan tien välitilassa olemisen tuottama tunne.

Ihmiset käyttävät pyhän käsitettä substantiivina, adjektiivina tai kuvailevana attribuuttina määritellään asioita, esineitä, ilmiöitä, aikoja ja paikkoja pyhiksi. Samalla he tekevät arvovalintoja ja rajaavat sekä järjestävät asioita niiden merkitysten perusteella. Kun pyhää käytetään analyttisenä käsitteenä, on mahdollista analysoida maallisia ilmiöitä pyhinä asioina. (Enges, Mahlamäki ja Virtanen 2015: 78–79.) Moottoripyöräily on arjen vastapainoa, ei sakraali tai profaanin vastakohta, mutta harrastajalle pyhää muistuttava toimitus eräänlaisella ei-kenenkään-maalla. Moottoripyöräharrastaja voi kuvailla ajamista esimerkiksi sielunhoitona, meditaationa tai hartaana hetkenä, pyhänä tapahtumana arkielämän keskellä. Esperanza Miyaken (2015) mukaan moottoripyörällä ajaminen voi toisinaan tuntua lähes hengelliseltä kokemukselta, joka saa mielen, kehon ja sielun hurmioituneeseen olotilaan. Se on hänen mukaansa myös tärkeä osa moottoripyöräilyn ymmärtämistä ja sitä, miksi yleensä ajamme moottoripyörillä.

Victor Turnerin mukaan inhimillisten rituaalien kirjo tulee kasvamaan ja niiden luonne muuttumaan yhteiskunnallisen kehittymisen ja eriytymisen myötä. Modernin yhteiskunnan rituaaleihin liittyy myös maallistuminen sekä pyhän merkityksen väheneminen. Teoksessaan *The Anthropology of Performance* Turner lainaa antropologi Ronald Grimesiä todetessaan rituaalin olevan muutoksia aikaan saavan performanssin, joka tuo näkyväksi kulttuurisiin prosesseihin sisältyviä olennaisia luokituksia, kategorioita ja vastakkainasetteluita. (Turner 1977: 44–45.) Tapio Nisulan (2017) mukaan rituaaleissa on säilyttävän elementin lisäksi uusintava, uudistava sekä muutoksia aikaansaava elementti. Ne luovat arvoja ja kategorioita, joita ihmiset yhdistävät elämäänsä, ja joiden kautta he voivat tarkastella todellisuuttaan.

## **2.5 Communitas**

Victor Turner (1969:108) toteaa liminaalisissa ilmiöissä kiinnostavinta olevan niille tyypillinen yhdistelmä alhaisuutta ja pyhyyttä sekä yhdenmukaisuutta ja toveruutta. Liminaalitulassa olevien kesken on mahdollista syntyä horisontaalinen antirakenne,

samankaltaisen kokemusmaailman omaava yhteisö ja erityisten suhteiden muoto, jota Turner kutsuu nimellä *communitas* eli yhteisyys. Se on tietynlaista tasa-arvoista yhteisöllisyyttä, joka on poliittisiin, oikeudellisiin ja taloudellisiin asemiin perustuvan sosiaalisen rakenteen vastakohta. Tälle yhteisölle syntyy uudenlainen me-tunne sekä mahdolliset omat rituaalit. Turner näkee *communitaksen* olevan suhde konkreettisten, historiallisten, erityisten yksilöiden välillä. Liminaalitullassa nämä yksilöt eivät kohtaa toisiaan tavanomaisten rooliensa tai statustensa puitteissa, vaan heidän on mahdollista vapaasti luoda uudenlaisia suhteita.

*Communitas* saattaa olla hetkellinen, kuten Turnerin (1969:152) mukaan vaikkapa hippien ”*happening*” on, mutta aikaa myöten rakenne voi muotoutua kestäväksi sosiaaliseksi järjestelmäksi eli normatiiviseksi *communitakseksi*. Kun rakenteet ja hierarkiat on kumottu, ihmiset pääsevät kohtaamaan toisensa ihmisinä. Heidän välilleen syntyy yhteys, jota erityisesti jaetut kokemukset vahvistavat. Esimerkkejä moottoripyöräilvien suomalaisnaisten keskuudessa muotoutuneesta yhteisyydestä ovat Pointti-lehden artikkelissa *Naisporukassa ajaminen on voimauttavaa* esitelty pohjalaisnaisten ryhmä, joita Hautasen (29.7.2020) mukaan *yhdistää ennen kaikkea moottoripyöräily, muuten naiset tulevat hyvin erilaisista taustoista. Välillä letkaa vetää teurastaja, välillä terapeutti, diakoniatyöntekijä, yrittäjä, lähihoitaja tai Tupperware-konsultti* sekä aiemmin mainittu LBC Keski-Suomen alueen ryhmä, joka koostuu *nuorista aloittelijoista, äideistä lapsijuttuineen sekä naisista, joiden lapset ovat jo maailmalla*. Moottoripyöräharrastus mahdollistaa naisten sosiaalisen kanssakäymisen erilaisista elämäntilanteista huolimatta.

Esimerkkinä rajat ylittävästä *communitaksesta* voidaan pitää moottoripyöräviestiä WRWR (Women Riders World Relay), jonka tarkoituksena oli luoda inspiroivien naisten maailmanlaajuinen sisarkunta sekä demonstroida erityisesti sitä, että naismotoristit ovat yhtä samanarvoisia kuin muutkin motoristit. (Motouutiset 13.12.2019.) WRWR- viestikapula kiersi helmikuusta 2019 tammikuuhun 2020 79 eri maassa yhteensä 102 223 kilometrin matkan ja viestiin liittyi kaikkiaan yli 20 000 naisen joukko (Mäki 15.2.2020). Tällaiset tapahtumat toimivat kohtaamispaikkoina, jotka luovat ja vahvistavat naismotoristien yhteisyyttä huolimatta siitä, että he tulevat maantieteellisesti laajalta alueelta.

## 3 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto

### 3.1 Etnografinen tutkimusote

Etnografista tutkimusotetta sovelletaan, kun halutaan tehdä näkyväksi monitahoisia kulttuurisia ilmiöitä ja prosesseja sekä niiden merkityksiä yksilöille ja yhteisöille (Hämeenaho & Koivisto 2018: 7). Annamaria Marttilan (2018: 362–363) mukaan etnografian ymmärretään nykyisin tarkoittavan laajemmin tietyn kulttuurin tiheää kuvaamista sekä kulttuurin näkyvien ja näkymättömien merkitysjärjestelmien analyysia.

Tutkimuksessani lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen ja siinä pyritään kohteen mahdollisimman kokonaisvaltaiseen tutkimiseen. Todellisessa elämässä tapahtumat muovaavat samanaikaisesti toinen toistaan ja tutkimuksessa voidaan löytää monen suuntaisia suhteita. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1998: 161.) Tutkimuksen vaiheet, eli aineistonkeruu, analyysi, tulkinta ja raportointi kietoutuvat laadullisessa tutkimuksessa yhteen eikä niiden erotteleminen toisiaan seuraaviksi vaiheiksi ole välttämättä helppoa. Tämä voi vaatia tutkimussuunnitelman tai jopa tutkimusongelman asettelun tarkistamista aineistonkeruun kuluessa. (Eskola & Suoranta 1998:16.) Kiviniemen (2010: 70) mukaan tutkijan on tiedostettava oman tietoisuutensa kehittyminen tutkimuksen kuluessa ja hänellä on oltava valmiuksia tutkimuksellisiin uudelleenlinjauksiin.

Kun tutkija kuuluu jäsenenä tutkittavaan kulttuuriin ja hänen kokemuksensa ovat tutkimuksessa erityisen tarkastelun kohteena, voidaan puhua autoetnografisesta tutkimuksesta. (Fingerroos & Jouhki 2018: 90–91). Olen harrastanut moottoripyöräilyä jo ennen tutkimukseni aloittamista. Lähestymistapaani voisi kuvata fenomenologiseksi, sillä tutkimuksessa paljastuu myös oma merkitysten ymmärtämisen edellytykseni eli esiymmärrykseni, jonka avulla on mahdollista ymmärtää yleisemmin toisia sekä tulkita heidän ilmaisujaan ja kokemuksiaan. Tutkijan onkin Hanna Vilkan (2021: 172) mukaan paljastettava tutkimuksessaan tutkimuskohdetta koskevat lähtökohtansa, ennakkokäsityksensä ja ennakko-oletuksensa.

Koska tutkimusaiheeni liittyy itselleni merkitykselliseen harrastukseen, on pohdittava myös sen nostattamia tunteita, mistä tunnereaktiot johtuvat ja miten ne vaikuttavat

tutkimukseni tekemiseen. Johanna Aromaa ja Miia-Leena Tiili toteavat tutkijan pääsevän lähelle tutkittaviaan ja heidän todellisuuttaan olemalla läsnä kokonaisvaltaisesti, ruumiillisesti ja emotionaalisesti. Omille aistikokemuksille ja tunteille herkistymällä ja niitä refleksiivisesti tulkitsemalla on mahdollista saavuttaa ymmärrystä tutkimuksen kohteesta. Aromaan ja Tiilin mukaan kyky tulkita sanatonta informaatiota on erottamaton osa etnografista tutkimusta. He käyttävät käsitettä ruumiillinen tieto, joka on vaikeasti tavoitettava ja sanallistettava tietämisen muoto. (Aromaa & Tiili 2018 259–260.) Uskon omien kokemusteni avulla pystyväni saavuttamaan sanatonta tietoa, jonka kautta voin muodostaa laajempaa ymmärrystä moottoripyöräharrastuksen merkityksestä naiselle.

### **3.2 Kyselytutkimus**

Kyselytutkimus on tapa kerätä ja tarkastella tietoa esimerkiksi erilaisista yhteiskunnan ilmiöistä, ihmisten toiminnasta, mielipiteistä, asenteista ja arvoista (Vehkalahti 2019: 11). Tutkimukseni kohdistuu suomalaisiin naisharrastajiin, joita maantieteellisen sijainnin, oman elämäntilanteeni ja ajokauden keston ennustamattomuuden vuoksi oli mahdotonta päästä laajasti henkilökohtaisesti tapaamaan. Päädyin sen vuoksi sisällyttämään etnografiseen prosessiini myös kyselytutkimuksen, joka tehtiin Webropol-kyselytyökälun avulla ja toteutettiin 14. – 31.3.2022 laittamalla kyselylomakkeelle johtava linkki saateteksteineen Naismotoristit -nimisen Facebook-ryhmän sivulle.

Ryhmän ylläpitäjä kiinnitti tutkimuskyselyyn johtavan linkin Facebook-ryhmän etusivulle, josta se oli jäsenten helposti huomattavissa. Kyselylomake sisälsi määrällisten, taustatietoja kartoittavien kysymysten kuten ikä, koulutustaso, ajokokemus ja vuosittaiset ajokilometrit lisäksi avoimia kysymyksiä sekä mahdollisuuden ilmoittaa halukkuudestaan osallistua henkilökohtaiseen haastatteluun. Webropol-kyselyyni vastasi annetun vastausajan puitteissa kaikkiaan 501 naista, ikähaarukassa 18–74 vuotta.

### **3.3 Osallistuva havainnointi ja haastattelut**

Osallistuvan havainnoinnin tarkoituksena on päästä mahdollisimman täydellisesti sisään tutkittavaan sosiaaliseen ja kulttuuriseen kenttään. (Eriksen 2004: 45). Siinä tutkijalla on rooli, jonka avulla hän tekee havaintoja tutkimastaan ilmiöstä ollen samalla

vuorovaikutuksessa tutkittaviensa kanssa. Timo Kallisen ja Taina Kinnusen (2021) mukaan etnografisista menetelmistä keskeisimpänä pidetään osallistuvaa havainnointia tai havainnoivaa osallistumista. Menetelmät eroavat toisistaan tutkijan osallisuuden tason mukaan riippuen siitä havainnoiko hän ainoastaan tutkittaviensa käytäntöjä vai onko hän aktiivisesti osallisena niissä.

Pirkko Anttilan (1996: 218) mukaan havainnointi kertoo siitä, mitä ihmiset tekevät ja miltä asiat näyttävät, ei siitä mitä he sanovat. Näin ollen havainnointi metodina ei kerro siitä, miksi ihmiset tekevät jotakin niin kuin tekevät. Vastauksen saaminen tähän edellyttää myös muunlaisen tutkimusaineiston yhdistämistä havainnoinnin avulla kerättyyn aineistoon. Tässä tutkimuksessa havaintoaineistoon yhdistyvät sekä taustaksi kerätyt media-aineistot, tutkimuskyselyn tulokset, että tekemäni haastattelut. Käytin osallistuvaa havainnointia aineistonkeruumenetelmänä käydessäni kahdessa moottoripyöräilijöiden vapaamuotoisessa kokoontumisessa kesän 2022 aikana sekä puolisoni kanssa tekemilläni spontaaneilla lyhyillä ajoreissuilla. Tein havainnointia myös haastatteluja tehdessäni. Havainnoin haastateltavan ilmeitä ja eleitä sekä haastattelutilanteessa välillämme ollutta vuorovaikutusta. Haastattelujen jälkeen kirjoitin ylös ajatuksiani haastattelun kulusta, keskustelujen nostattamista tuntemuksistani sekä erityisesti mieleeni jääneistä kommentteista, joita peilasin omiin ajatuksiini ja kokemuksiini.

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluna, jota varten olin laatinut haastattelurungon. Teemahaastattelussa on tyypillistä, että sen aihepiirit eli teema-alueet ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuu (Hirsjärvi, Hurme & Sajavaara 1997: 204–205). Muodostin haastattelun rungon tekemäni tutkimuskyselyn avoimien vastausten kautta nousseista teemoista, joita halusin syvemmin tarkastella haastateltavien avulla. Haastattelut pidettiin mahdollisimman vapaamuotoisina, jotta haastateltavilla oli halutessaan mahdollisuus nostaa sen kuluessa esille itse tärkeänä pitämiään asioita varsinaisen haastattelurungon ulkopuolelta. Tarvittaessa nostin myös esille ja käytin esimerkkinä omia kokemuksiani, jotta haastattelu eteni luontevasti.

Haastateltavat valikoituivat halukkuutensa ilmoittaneiden naisten joukosta harkinnanvaraisella otannalla. Halusin saada haastateltavaksi erilaisilla kokemustaustoilla olevia eri-ikäisiä naisia, myös sellaisia, jotka eivät välttämättä juuri tällä hetkellä

aktiivisesti harrasta moottoripyöräilyä. Käytin perusteena myös haastateltavan kotipaikkaa, koska halusin tavata muita naisharrastajia kasvokkain ja siten, että pystyisin menemään moottoripyörällä haastattelupaikalle. Tein viisi haastattelua, joista kolme tehtiin Oulussa tai lähikunnassa sijaitsevilla huoltoasemilla, yksi oululaisessa kahvilassa ja yksi toteutui sähköpostihaastatteluna, koska haastateltavan kotipaikka on Uudellamaalla. Haastattelut tehtiin elo-lokakuussa 2022. Sähköpostihaastattelussa haastateltava toimitti vastauksensa minulle kirjallisesti. Haastattelut kestivät noin 35–90 minuuttia ja litteroitua haastatteluaineistoa kertyi 40 sivun verran.

### **3.4 Tutkimusaineisto ja aineiston analyysi**

Tutkimusaineistoni koostuu sähköisestä tutkimuskyselystä, teemahaastattelusta, havainnoivasta osallistumisesta sekä painetuista ja sähköisistä lähdemateriaaleista, kuten kirjat ja artikkelit sekä erilaisista media-aineistoista. Vilka (2021: 104) toteaa, että laadullisessa tutkimuksessa aineiston määrä ei ole niin merkityksellistä kuin se, että aineisto auttaa ymmärtämään ilmiötä. Jo hyvin varhain tutkimusta aloittaessani minulle kävi selväksi, että olen tässä tutkimuksessani jonkun suuremman asian äärellä. Aiheeseeni liittyen ei juurikaan löytynyt kotimaista tieteellistä tutkimusta ja kuten Pinch ja Reimer (2012: 446) toteavat, moottoripyöräilyä on yleensä käsitelty niukasti akateemisessa tutkimuskirjallisuudessa. Toisaalta, kuten Esperanza Miyake (2015) toteaa, tieteellisessä keskustelussa moottoripyörä on osoittautunut kiehtovaksi aiheeksi ollen eräänlainen monitieteinen yhteyspiste.

Näennäinen aineiston vähäisyys antoi minulle kimmokkeen yrittää löytää mahdollisimman paljon aiheeseen liittyvää materiaalia, olipa se sitten tieteellistä tai ei, koska halusin muodostaa mahdollisimman kattavan kokonaiskuvan tutkimusaiheestani. Aineistoa kertyi lopulta runsaasti ja jouduin karsimaan myös paljon sellaista pois, jonka koin vahvistavan omia ajatuksiani merkityksellisyyden löytämisestä ja kuvaamisesta, mutta olisi aiheuttanut tutkimusaiheen rönsyämisen liian laajaksi. Tällainen on esimerkiksi Karoliina Niemelän vuonna 2010 ohjaama dokumenttielokuva *MC Bella Bikers*, joka kertoo ryhmästä oululaisia keski-ikäisiä naisia, jotka perustavat moottoripyöräkerhon. Suurimmalla osalla kerhon perustaneista naisista ei ollut aikaisempaa motoristihistoriaa, joten elokuvan teemat, unelmien luominen ja saavuttaminen sekä jokapäiväisistä arkirutiineista irti

pääseminen käyvät siinä todella toteen. Katsoin ja kuuntelin elokuvan läpi kuitenkin useampaan kertaan, vaikkein sitä suoranaisesti työssäni aineistona tai lähteenä käytäkään.

Analysoin webropol-kyselyllä keräämäni aineiston käyttäen laadullista sisällönanalyysia. Sisällönanalyysi mahdollistaa aineiston systemaattisen tarkastelun ja sen avulla saadaan yleisluontoista kuvausta tutkittavasta ilmiöstä ja rakennetaan selkeä kokonaisuus, jonka pohjalta on mahdollista tehdä luotettavia johtopäätöksiä. (Tuomi & Sarajarvi 2018: 103.) Jäsentelin aineistoa teemoittelemalla. Teemoittelussa ideana on pilkkoa aineisto pienempiin osiin ja tämän jälkeen ryhmitellä osat erilaisten aineistossa esiintyvien aihepiirien mukaan. Muodostin aihepiirit eli teemat avoimiin kysymyksiin annettujen vastausten pohjalta, joista olin kerännyt pääsääntöisesti esiintyviä toistuvia aiheita. Esimerkiksi moottoripyöräharrastuksen merkitykseen vastaajan elämälle liittyvästä kysymyksestä nousi esiin erilaisia hyvinvointiin liittyviä tekijöitä, jotka jaoin kahteen hyvinvoinnin osa-alueeseen eli fyysinen hyvinvointi ja psyykinen hyvinvointi. Tutkimuskyselyyn vastanneiden määrä oli suuri, ja vastausten kirjo hyvin laaja, joten järkevien teemojen muodostamiseksi pyrin löytämään aiheita mahdollisimman hyvin kuvaavan sekä kattavan yläluokan. Kävin läpi haastatteluista tekemäni litteroinnit samalla tavalla, ja pyrin löytämään myös niistä vastaavia teemoja.

Hyödynsin teemoitteluun lisäksi American Motorcycle Associationin (myöhemmin AMA) yhdysvaltalaisille naismotoristeille tekemään tutkimusta, jossa yhtenä osa-alueena selvitettiin sitä miksi naiset ajavat moottoripyörällä. Esittelen tutkimusta luvussa 5.1. AMA:n kyselyn vastaajamäärä sekä heidän ikäjakaumansa on lähes sama kuin omassa tutkimuskyselyssäni.

### **3.5 Tutkimusetiikka**

Olen tutkimusta tehdessäni pyrkinyt huomioimaan eettiset kysymykset siten, ettei siihen osallistuville koidu haittaa tutkielmastani ja että tutkimustulokseni ovat mahdollisimman todenmukaisia. Olen noudattanut Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK 7.7.2021) tutkimuseettistä ohjetta hyvästä tieteellisestä käytännöstä sekä American Anthropological Associationin (AAA 2012) laatimaa eettistä ohjeistusta.



Tiedostin tutkimuksen aikana, että aikaisempi tietoni voi vaikuttaa tutkijapositioni, sillä olin käytännössä kentällä samanaikaisesti sekä tutkijan että harrastajan roolissa. Kenttätöiden aikana jouduin myös miettimään omaa paikantumistani muutenkin, sillä olen sekä moottoripyöräharrastajan tytär että vaimo. Vapaamuotoisiin kokoontumisiin osallistuessani halusin mennä paikalle omana itsenäni enkä tulla huomioiduksi kenenkään tyttärenä tai puolisona. Halusin näin varmistaa myös sen, etten saa mitään erityis huomiota vaan olen paikalla yhtenä motoristina muiden joukossa ja että havaintoni ovat näin mahdollisimman todenmukaisia. Minulla oli samassa aluekerhossa jäsenenä olevan isäni kautta saatua aikaisempaa tietoa kokoontumisista eli jonkinlaista niin kutsuttua sisäpiirin tietoa. Totesin kuitenkin, että ne eivät vääristä ajatuksiani ja käsityksiäni, koska ne olivat peräisin aikaisemmilta vuosilta, jolloin itse en vielä aktiivisesti harrastanut moottoripyöräilyä. Haastattelutilanteissa harrastajan rooli oli myös jonkinlainen etu. Voimakkailta tunnereaktioilta ei niiden aikana säästyty, yhdessä sekä itkettiin että naurettiin ja jaettiin omia kokemuksia. Pääsin hyvin lähelle tutkittaviani, vahvistin omia käsityksiäni ja sain myös paljon uutta, merkityksellistä tietoa moottoripyöräharrastuksen vaikutuksista naisen elämälle.

Tutkimukseeni haastatellut viisi naista ovat iältään 28–54-vuotiaita. Ennen haastattelua he täyttivät henkilökohtaiset, kirjalliset suostumuslomakkeet. Tutkimuseettisistä syistä käytän heistä peitenimiä Kaisa, Majja, Noora, Helena ja Riikka. Litteroin keskustelut mahdollisimman sanatarkasti, jättäen kuitenkin epäolennaiset äännähdykset, täytesanat ja sanojen toistot pois. Haastateltavien valinnassa oli hieman hankaluuksia, sillä moni tutkimuskyselyyni osallistunut oli haastatteluhalukkuutta tiedusteltaessa vastannut joko ”kyllä haluaisin” tai ”voin osallistua”, mutta ei ollut kuitenkaan jättänyt sähköpostiosoitettaan yhteydenottoa varten. Vastaajat olivat saattaneet myös kirjoittaa tuohon kohtaan pelkästään terveisiä tutkijalle, esimerkiksi *tsemppiä graduun* tai *hyvällä asialla olet*. Pystyin kuitenkin toteuttamaan haastattelut suunnitelmani mukaisesti ja sain haastateltaviksi eri-ikäisiä, erilaisilla ja eripituisilla harrastustaustoilla olevia naisia.

## 4 Sukupuoli ja moottoripyöräharrastus

Koska sukupuolta ja sen roolia moottoripyöräharrastuksen yhteydessä on vaikea ohittaa, esittelen seuraavassa luvussa naisen rooleja harrastustoiminnan parissa. Kerron myös, kuinka ne tulevat moottoripyöräharrastuksen osalta esille muun muassa median välittämänä. Kerron lisäksi erilaisista stereotyyppisistä käsityksistä, joita naiseen liitetään niin kutsutuissa miestapaisissa harrastuksissa.

### 4.1 ”Ei ole sukupuolesta kiinni voiko ajaa moottoripyörällä”

Harvaa asiaa on mielletty yhtä maskuliiniseksi kuin moottoripyörä, johon latautuneet merkitykset ovat olleet voimassa jo niin kauan, että ne ovat meille aivan itsestäänselvyyksiä. Kuten ruotsalainen yhteiskuntatutkija Lars Lagergren toteaa, moottoripyörästä on jo varhain muodostunut objekti, joka yhdistetään urheilulliseen, kovaan ja teknisesti suuntautuneeseen maskuliinisuuteen (Lagergren 1999).

Sukupuoliroolit nousevat harrastusten yhteydessä esille erityisesti silloin, kun harrastus mielletään perinteisesti toiselle sukupuolelle tyypilliseksi. Yhdysvaltalaisnaisten moottoripyöräharrastusta tutkinut Carol J. Auster (2001: 272) mainitsee tällaisina muun muassa jääkiekon, jalkapallon ja tanssin, joissa harrastajamäärien on havaittu vaihtelevan suuresti sukupuolen mukaan.

Helena Herrala (2015: 13–14) totesi jääkiekkoa harrastaviin tyttöihin liittyvässä väitöskirjassaan naisten pelaamiseen liittyvän hyvin negatiivisesti virittyneitä käsityksiä sekä suhtautumista. Jääkiekkoa pidetään maskuliinisenä ja miesvaltaisena lajina, jossa naisten toimijuutta on pyritty rajoittamaan esimerkiksi biologiaan ja estetiikkaan vedoten. Monet urheilulajit pohjautuvat käsityksiin miehelle ja naiselle sopivasta ruumiinkäytöstä. Puhuttaessa *jääkiekkoilijasta* ilman etuliitettä, tarkoitetaan tällöin miespuolista pelaajaa. Jos kyseessä on jääkiekkoa pelaava nainen, liitetään jääkiekkoilija-termin eteen etuliite *nais*. Jääkiekkoa pelaava nainen on poikkeama jääkiekossa vallitsevasta miesnormista sekä perinteisestä naiskuvasta. Harrastaessaan jääkiekkoa naiset poikkeavat kulttuurisista odotuksista tekemällä toisin kuin heidän odotetaan tekevän. (Herrala 2015: 31, 35–40.)

Moottoripyörällä ajavaa naista kutsutaan yleensä naismotoristiksi, kun mies on pelkästään motoristi. Tutkimuskyselyssäni monet vastaajat kertoivat kyseisen sanan tuovan mieleen *unelmiaan toteuttavan rohkean ja itsenäisen naisen*, eikä heidän mielestään ole sukupuolesta kiinni voiko ajaa moottoripyörällä. Naismotoristiksi kutsuminen tai sellaiseksi itsensä nimittäminen saattoi myös aiheuttaa ärtymystä:

*En pidä siitä, että eritellään harrastajia sukupuolen mukaan. Ei minua eritellä töissäkään naistyöntekijäksi tai hevostallilla naisratsastajaksi. Ei siellä eritellä miehiäkään. Minusta naismotoristinimike on naisten oma keksimä, jolla itse erittelemme itsemme muista moottoripyöräilijöistä jotenkin erilliseksi joukoksi. Minä itse kuulun mieluummin ihan vaan moottoripyöräilijäksi. Ei miehetkään vuonna 2022 meitä erittele omaan poteroonsa. Minusta naismotoristi -erittely on typerä ja aikansa elänyt. Jos odotetaan tasavertaisuutta, ei pitäisi itsekään lokeroida itseään pelkän sukupuolen mukaan. Ei sit tehdä myöskään uskonnon tai ihon värin mukaan. (Nainen, 35–44)*

*Moottoripyörällä ajava nainen. Vähän turhan paljon nostetaan jalustalle, niinkuin me oltaisiin jotain hirveän upeaa ja erityistä. Ihan samalla tavalla me voidaan ajaa moottoripyörällä kuin miehetkin, niinkuin autolla tai polkupyörälläkin. (Nainen, 35–44)*

Nais-etuliitteen käyttäminen viittasi monen vastaajan mielestä vahvasti menneisyyteen sekä ikävästi miehissä lajissa naisiin liitettyihin stereotypioihin. Heidän mielestään moottoripyöräharrastajaa tulisi nimittää vain motoristiksi, olipa hän nainen tai mies. Sanan käyttämisen tarpeellisuus ymmärrettiin, mutta ehkä neutraalimpana versiona:

*Naisia ei vielääkään pidetä ”rehellisinä” mopoilijoina. Miehet kysyy, että onko tuo muka oma pyörä, vanhan liiton miehet ei moikkaa matkalla jos näkevät että nainen ajaa. Naismotoristi on oma sanansa, koska tämä on niin miehinen ns. laji. (Nainen, 25–34)*

*Termi on melko ärsyttävä, enkä käyttäisi sitä kuvamaan itseäni. Olen motoristi tai harrastan moottoripyöräilyä. Ymmärrän sanan tarpeellisuuden*

*tietyissä yhteyksissä, kuten esimerkiksi naisille suunnatuissa someryhmissä. Ehkä tuolloinkin neutraalimpi termi olisi ”motoristinaiset” tai ”moottoripyöräilevät naiset”. (Nainen, 25–34)*

Eräs vastaajista oli valmis luopumaan jopa koko motoristi-sanan käyttämisestä:

*Rehellisesti sanottuna en pidä koko motoristisanasta. Se kuulostaa liikaa ryhmäliikunnalta. ”Motoristi” kuulostaa porukalta, joka kerääntyy joukkotapahtumiin, tai ajaa hienolla vehkeellä 200 km huoltsikalle syömään pingviinituutin. On kuitenkin hienoa että yhä useampi nainen liittyy skeneen. Ja ennen kaikkea ajaa itse. (Nainen, 35–44)*

Suomalaisille moottoripyöräilyä harrastaville naisille moottoripyörällä ajaminen on jotakin mitä he tekevät, eikä heitä voi kategorisoida harrastuksen pohjalta. Todennäköisesti heidänkin vahvin identiteettinsä liittyy kuitenkin ikään, perherooliin ja ammattiin, kuten yhdysvaltalaisia naisharrastajia tutkinut William E. Thompson (2010) heidän moottoripyöräharrastuksensa osalta totesi. Moottoripyörällä ajaminen on Thompsonin mukaan vain yksi heidän sosiaalisista statuksistaan ja rooleistaan.

## **4.2 Ainokainen vai itsenäinen nainen**

Moottoripyöräilyä harrastavien naisten voidaan ajatella harrastajina olevan niin kutsuttujen *ainokaisten* asemassa vastaavalla tavalla kuin Jonna Tossavainen (2009: 29) toteaa pro gradu -tutkimuksessaan ratsastusta harrastavien miesten olevan oman harrastuksensa parissa. Ainokaisella Tossavainen tarkoittaa tässä henkilöä, joka työssään tai harrastuksessaan toimii sukupuolellensa epätavallisessa ympäristössä.

Kaisa Kauppinen-Toropaisen (1987: 20–29) mukaan ainokaiset ovat kaksijakoisessa tilanteessa vastakkaisen sukupuolen alueilla, toisaalta erityishuomion kohteena koska erottuvat enemmistöstä, toisaalta ylpeitä siitä, että uskaltavat asettua toimijoiksi vastakkaisen sukupuolen kentälle. Harrastusmaailmassa erityishuomiosta nautitaan niin kauan, kuin se pysyy asiallisena. Ainokaisuudesta on Tossavaisen (2009: 30) mukaan sekä etuja että haittoja, kuten miesten kohdalla usein epäily harrastajan sukupuoli-identiteetistä sekä miehisen maskuliinisuuden kieltäminen ja naismaiseksi

leimaaminen. Naispuolinen ainokainen taas joutuu usein ns. silmätikun asemaan ja todistelemaan osaamistaan. Miesainokaisten ansiot ja tekemiset huomataan helposti ja he saavat kannustusta ja positiivista huomiota. Tossavainen (2009) toteaa, että heidät voidaan myös helpommin integroida enemmistöryhmän jäseneksi ja ”yhdeksi meistä”, toisin kuin naisten vastaavissa tilanteissa.

Sukupuolen mukaista leimautumista vahvistavat Tossavaisen (2009: 31) mukaan kaavamaiset käsitykset feminiinisyydestä ja maskuliinisuudesta. Harrastuksen leimautuminen alkaa siinä vaiheessa, kun on selvästi huomattavissa lajien edustajien olevan suurimmaksi osaksi jompaakumpaa sukupuolta, moottoripyöräilyn osalta miehiä. Leima vahvistaa itseään, sillä kun harrastuksesta tulee jommankumman sukupuolen harrastama laji, vähemmistöä edustavasta sukupuolesta tulee näkyvä, koska heidän sukupuolensa ei sovi lajin harrastajista yleisesti luotuun mielikuvaan. Joukosta erottuvia saatetaan pitää poikkeavina ja roolien rikkojina.

Tossavainen (2009: 32) toteaa, että ratsastus on empiirisessä mielessä vahvasti määrittänyt tyttöjen ja naisten harrastukseksi. Moottoripyöräily määrittyy alla esitetyn Traficomien tilaston perusteella hyvin miehiseksi harrastukseksi, sillä naisten prosentuaalinen osuus liikennekäytössä olevien moottoripyöräisten haltijoista oli kesäkuun 2021 tilaston mukaan vain noin 8 %.

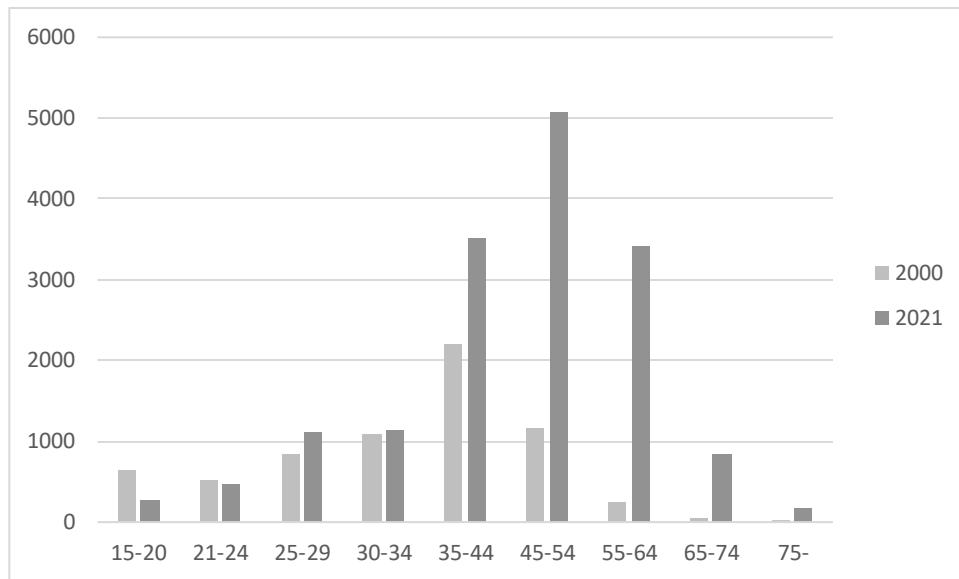
### **Taulukko 1. Yksityishaltijoiden liikennekäytössä olevat moottoripyörät haltijan iän ja sukupuolen mukaan, tilanne 30.6.2021 (lähde: Traficom)**

Ikä	15-17	18-20	21-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-84	85-
Mies	1306	1298	3870	9021	9912	26289	41319	45292	22504	3816	437
Nainen	96	172	470	1106	1146	3504	5073	3408	854	143	31

Moottoripyöräilyn suosio harrastuksena on lähtenyt voimakkaaseen kasvuun Suomessa viime vuosikymmenten aikana. Yle uutisoi 31.5.2021, että kasvua on ollut ajokorttimäärien perusteella parhaimmillaan jopa yli 60 % verrattuna aikaan ennen koronapandemiaa, joka on myös merkittävästi vaikuttanut moottoripyöräilyn suosion

kasvamiseen. Moottoripyöräkorttien suorittamisen määrä on lisääntynyt erityisesti naisilla. (Heikkonen & Kähkönen 2021.)

**Taulukko 2. Naisten määrä moottoripyörän haltijoina vuosina 2000 ja 2021 (lähde: Traficom)**



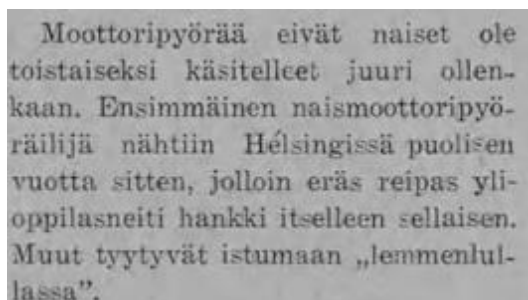
Jouni Paavilaisen (2016: 74–75) mukaan samalla kun naismotoristien määrä on kasvanut, naisten moottoripyöräharrastus on muuttunut itsenäisemmäksi kuin ennen. Aiemmin moottoripyörän omisti mies, ja nainen, joko vaimo tai tyttöystävä, liittyi miehen harrastukseen. Nyt on yhä yleisempää, että molemmilla on omat moottoripyöränsä ja lisäksi itsenäisten, yksin ajavien naismotoristien lukumäärä nousee koko ajan. Aikaisempi passiivinen toiminta, kuten kyydissä istuminen on muuttunut aktiiviseksi toiminnaksi, jolloin nainen ajaa itse omalla moottoripyörällään.

### 4.3 Minkälainen naismotoristin kuvitellaan olevan

Kuten aiemmin kerroin, mediassa, erityisesti elokuvilla on todettu olleen keskeinen rooli siinä, minkälaisia mielikuvia moottoripyöräilijöistä on luotu. Moottoripyöräelokuvat ovat

tarjoilleet 1950-luvulta lähtien erilaisia miehisää antisankaritarinoita, alkaen levottomista, vapautta ja yksilöllisyyttä etsivistä nuorukaisista 1960-luvun elämäänsä merkitystä hakevien, yhteiskuntaan sopeutumattomien hippien kautta aina 1980-luvun road-elokuvaan, joissa työläistäisuus on vaihtunut varakkuuden mahdollista maan moottoripyöräharrastukseen ilman elämäntyyliin sitoutumista, eräänlaiseen kevytkapinallisuuteen. (Rynänen & Heinonen 2015: 7–11.)

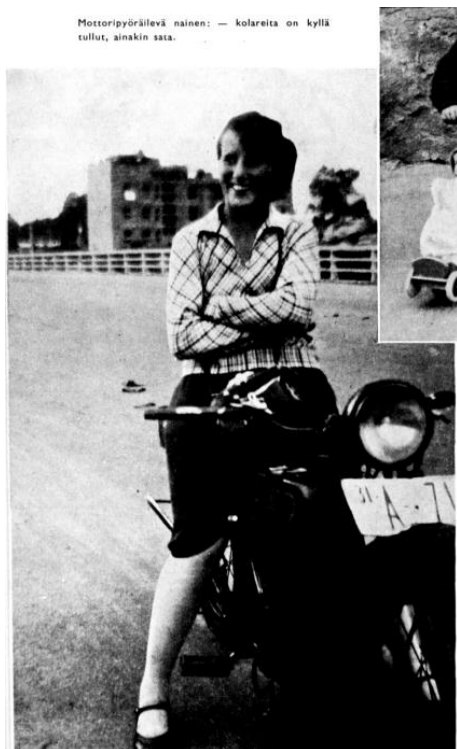
Naisia ei juuri löydy moottoripyöräelokuvien sankareiden joukosta, mutta verkosta löytyy runsaasti erilaisia moottoripyöräileviä naisia käsitteleviä lehtiartikkeleita, blogikirjoituksia, podcasteja sekä keskustelupalvelujen keskusteluketjuja. Naisia ja moottoripyöräiä käsittelevää aineistoa on avoimesti saatavilla hyvin pitkältä ajalta, vanhin löytämäni maininta on Toverikunta -lehdessä lokakuulta 1926 (kuva 3.) eli lähes sadan vuoden takaa. Media-aineistojen vaihtelevasta kirjosta päätellen yhdistelmä nainen ja moottoripyörä on aina ollut jollakin tapaa kiinnostava ja antanut aihetta uutisointiin tai kommentointiin.



Moottoripyörää eivät naiset ole toistaiseksi käsitelleet juuri ollenkaan. Ensimmäinen naismoottoripyöräilijä nähtiin Helsingissä puolisen vuotta sitten, jolloin eräs reipas ylioppilasneiti hankki itselleen sellaisen. Muut tyytyvät istumaan „lemmenlullassa”.

Kuva 3. Uutinen Toverikuntalehdessä lokakuussa 1926

Vanhimmissa lehtiartikkeleissa naisten moottoripyöräharrastusta esitellään hyvin positiivisesti, paikoitellen jopa hieman huvittavaan sävyyn. Suomen Moottorilehden 9/1927 artikkelissa, jossa kerrotaan Suomen moottoriklubin syyskuussa 1927 järjestämästä moottoripyöränopeuskilpailusta todetaan seuraavasti: *ei ne vaan taida osata meillä miehet Harleyta ja Indiania ajaa, vai miksi täytyy olla aina nainen näyttämässä, miten hyvät ajat ajetaan?*



Kuva 4. Tuntemattoman naismotoristin kuva Eeva-lehdessä 2/1937

Eeva-lehden numerossa 2/1937 ilmestyneessä artikkelissa ”Nainen liikkuu ja liikennöi” haastateltiin eri kulkuneuvoilla liikkuvia naisia. Eräs heistä oli omalla moottoripyörällään ajanut nimettömänä pysytellyt nainen, joka kertoi hurjastelleensa pyörällään jo aika kauan. Artikkelissa hän kertoo tehneensä pyörällään pitkiä matkoja sekä olleensa välillä kovemmallakin menotuulella. Kuvatekstissä (kuva 4.) on lainaus naisen haastattelusta: *kolareita on tullut, ainakin sata*. Suomen Hotelli-Ravintola-Kahvilalehden numerossa 11/1930 kerrotaan maailmaa valloittamaan ryhtyneistä naisista. Artikkelin mukaan *nykyajan nainen istuu autonsa tai moottoripyöränsä ohjaustangon ääreen ja laskettelee minne mieli palaa -aivan ilman suojelijaakin! Laiva- ja junamatkat kaikki hän jo pystyy yksinkin suorittamaan eikä kenenkään mieleen juolahda, että tässä olisi mitään sopimatonta. Nainenhan on itsenäinen, itseansaitsemaansa rahaa hän käyttää*.

Lähes sata vuotta myöhemmin lehtiartikkelit moottoripyöräilevistä naisista kertovat usein haaveiden toteuttamisesta tai vauhdin hurmasta nauttimisesta. Artikkelien otsikot saattavat osaltaan ohjata naismotoristeista syntyviä mielikuvia, kuten *Viiden lapsen äiti rikkoo rajoja myös motoristina* tai *Villit viiskymppiset vanhenevat nuorekkaasti*, aivan kuin



harrastukseen liittyisi automaattisesti Hollywoodin moottoripyöräelokuvien kaltaista normien rikkomista tai kadonneen nuoruuden metsästyksiä. Media kertoo mielellään naisen moottoripyöräharrastuksesta myös siinä tapauksessa, jos nainen on julkisuuden henkilö kuten Tehy ry:n puheenjohtaja Millariikka Rytönen, jonka puheenjohtajavalinnan yhteydessä kerrottiin *päräyttävän moottoripyörällä halki Suomen*. (Simola 2017).

Internetin avoimissa keskustelupalveluissa, kuten Suomi24.fi, naismotoristeja saatetaan keskusteluketjuissa kuvailla hyvin karkeasti ja pelkkään ulkomuotoon keskittyen.

*Joitakin vuosia pyöräilypiireissä olleena olen tehnyt havainnon, että moottoripyöräilyä harrastavat naiset ovat erilaisia kuin naiset keskimäärin. Olen tavannut paljon naisia, jotka ovat jollakin tapaa maskuliinisia, isoja, rotevia, pitkiä, monella väkevät leukaperät ja vahva purukalusto. Fyysisesti he ovat minun mielestäni aika lailla miehisiä naisia. Puhetapa on myös usein aggressiivinen ja ronski ja on helppo joutua intämistilanteeseen. Pienikokoisetkin ovat usein äkäisiä, eikä minun juuri tee mieli ruveta heidän kanssaan juttelemaan.* (Suomi24.fi)

*Lähes kaikki tuntemani motoristinaiset ovat lihavia ja kouluttautumattomia. Pyörän selässä nämä katujen prinsessat muistuttavat enemmän herkkusientä kuin naista.* (Suomi24.fi)

*Ihraperseiset kaupungin asunnoissa loisivat yksinhuoltajaäidit luulevat olevansa tyylikkäitä ja haluttavia, kun ajavat motukalla. Pubin tiskillä illalla sitten römeällä äänellensä kuuden tuopin jälkeen selvittävät maahanmuuttajapojille, kuinka naisellista ja seksikästä on, kun iso hirvenkokoinen inhotus ajaa motukalla. YÄK!* (Suomi24.fi)

Suomi24.fi:n kommenteissa naisten moottoripyöräharrastusta ei siis ollenkaan kyseenalaisteta, vaan lähinnä keskitytään kuvailemaan minkälaisia moottoripyöräilevät naiset kommentoijien mielestä ovat. Keskustelin näistä haastateltavieni kanssa ja Riikka totesi seuraavasti:

*Nää on näitä, kun he eivät itse ole sitä kuumaa nahkapukuista kissanaista saaneet tai ne olivatkin ihan tavallisia naisia ne moottoripyöräilijänaiset, ne ei ollutkaan niitä kuumia kissanaisia, heille se on joku vääryys, että he ei ole onnistuneet iskemään niitä hyvännäköisiä, niin sen jälkeen leimataan, että nehän on niitä rekkalesbon näköisiä. (Riikka)*

Mielikuva naismotoristista on siis kaikkea muuta kuin mitä todellisuus on. Stereotyyppinen käsitys on helposti, kuten eräs nainen totesi: *pitkähiuksinen hyvä tissinen ja kroppanen nainen keikistelee jumalattomissa piikkikoroissa jonkun hajabusan eessä. Mutta todellinen naismotoristi ei oo tollanen keikistelevä bimbo.* Kun keskustelin haastateltavieni kanssa naismotoristeihin yleensä liitetyistä mielikuvista ja harrastuksen vahvasta sukupuolittumisesta, totesi Maija näin:

*Voi myös miettiä, mistä stereotyyppit muodostuvat. Jos käy esimerkiksi moottoripyörämessuilla, pyörien päällä keikistelee toinen toistaan hemaisevampia nuoria naisia suhteellisen provosoivissa vaatteissa. Tästä kuvastosta toivoisin luovuttavan yleisötapahtumissa. Koska harrastajissa on edelleen isona enemmistönä miehet, markkinointikoneisto jauhaa ”miss messufrüiduja” framille. (Maija)*

Maija kertoi myös miehiltä harrastuksena parissa saamistaan kommentteista:

*Night Trainilla ajaessani olen saanut samaa harrastusta jakamattomilta miehiltä kysymyksiä mm. onko tämä sellainen tyttöpyörä tai Japanin HD. Naisen ei vieläkään oleteta ajavan isolla moottoripyörällä, mikä jaksaa hämmästyttää minua. Jos kuskilla on vähemmän voimaa, sitä tehokkaampi moottori kannattaa hankkia ajopeliin, ajaminen vaatii näin vähemmän voimaa. Yleensä kysymykset ovat kuitenkin liittyneet matkan päämäärään, kauden ajokilometreihin ja moottorin kuutiotilavuuteen. Viimeisimpänä kysyjänä tältä kesältä entinen ministeri Paavo Lipponen, joka päivitteli voiman määrää niin pyörässä kuin naisessa. (Maija)*

Riikka vertasi moottoripyörämessujen vähäpukeisia naisia nyrkkeilyottelujen kehätyttöihin:

*Sama siellä moottoripyöräpuolellakin, kun enemmän on kuitenkin niitä miehiä, se on edelleen miehinen alue tuo moottoripyörähomma, niin silloin se sama objektifioitu koristenainen on niitä miehiä varten siellä koristeena. Mitä enemmän siellä käy sitten naisia niin sanotusti asiakkaan roolissa elikkä katsomassa niitä pyöriä sillä tavalla, että mihin käytän rahani ja niin se on se tapa millä se vähenee niin kuin muillakin aloilla. (Riikka)*

Kirsi Kinnarisen (2000: 72–74) mukaan moottoripyörälehtien, kuten elokuvienkin maailma on miesten valtakuntaa, jossa sukupuolten roolijako esitetään yksinkertaisena sekä ongelmattomana. Mies on aktiivinen toimija ja nainen istuu kyydissä tai poseeraa pyörän vieressä. Kinnarinen käyttää naisesta termiä *somisteruumis*, joka väistämättä tuo mieleen Maijan mainitsemat *Miss Messufriidut* tai Riikan käyttämän ilmaisun *koristenainen*. Kinnarisen mukaan lehdet ovat olleen vaikuttamassa osaltaan siihen, että maantieteellisillä rajoilla ei *bikeriyden* suhteen ole merkitystä, mutta jossa miesyhteisöllisyys, sukupuoli- ja ihonvärirajat ovat yhä voimissaan. Jennifer Buchanin (2013: 12–14) tutkimuksessa, joka käsitteli moottoripyörälehtien kansikuvissa esiintyneitä naisia vuosien 1937–2011 välillä, löytyy täysin Kinnarisen somisteruumista vastaava kategoria, *biker babe*. Nämä naiset ovat Buchanin mukaan seksiobjekteja, jotka symboloivat moottoripyörää maskuliinisuuden osoituksena. He ovat vähäpukeisia, viehättäviä ja hoikkia valkoihoisia naisia, joilla ei ole muuta suhdetta moottoripyörään kuin sen vierellä esiintyminen ikään kuin moottoripyörämiehen lisävarusteena ja todisteena hänen maskuliinisuudestaan.

Kuten Kinnarinen toteaa, *bikerikulttuuri* on korostuneesti valkoihoisten heteromiesten maailma. Nyt, yli 20 vuotta Kinnarisen pro gradun valmistumisen jälkeen, mielikuvien muokkaajana toimivat todennäköisesti lehtiä enemmän erilaiset sosiaalisen median palvelut, kuten keskustelupalstat ja kuvien sekä videoiden jakamiseen tarkoitettut alustat, esimerkiksi Instagram ja TikTok, joihin kenen tahansa on helppo ladata omia kuviaan esille. Ymmärrettävästi näyttökertoja tulee enemmän ja helpommin provosoivimmin esiintyville, joille kuvien jakaminen saattaa olla pelkästään tulonlähde kuin heille, jotka lataavat esille ainoastaan tavallisia harrastuskuvia. Maija kertoi suhtautumisestaan somemaailmaan näin:

*Tällaisena täti-ihmisenäkin huvittelen välillä ajolenkeilläni avokypärällä ja kirkkaalla huulipunalla. Ajokenkinä minulla on aina ollut ”korkkarit”, mm. New Rockin nilkkurit, joten kysymyksiä herää todennäköisesti enemmän ihmisten mielissä, kuin niitä esitetään ääneen. Haluan näyttää naiselta, jos se on mahdollista kelien puolesta, mutta ”tissit paljaana” ajamisen ja poseeraamisen jätän muille. En tuomitse ketään, jokainen harrastaa ja somettaa tyylillään. (Maija)*

Keskustelin haastateltavieni kanssa myös siitä, onko yhdistelmä ”nainen ja moottoripyörä” sellainen, että se aina antaa aiheita kommentointiin. Kaisa sanoi toivovansa, että ei olisi, ja kyseistä yhdistelmää pidettäisiin niin luontevana, ettei kellekään olisi tarvetta ihmetellä tai kommentoida jotakin. Hän totesi naismotoristien olevan Suomessa varmaankin vielä niin vähemmistönä, vaikka heitä paljon onkin, että laajalle yleisölle he ovat stereotyyppisesti vain niitä *tosi kuumia kisuja* tai *äijämäisiä naisia*, ettei siltä väliltä ole mitään normaalia. Riikka kertoi miesten todenneen esimerkiksi että *ai säkö olitki nainen kenen pyörä tää on?* Hän piti kommentteja kuitenkin ihan positiivisina, ei mitenkään paapovina tai noloina. Helena kertoi työhaastatteluistaan, joissa häneltä oli kysytty harrastuksista. Kun Helena oli kertonut, että hän käy kuntosalilla ja hänellä on koiria sekä moottoripyörä, niin moottoripyörä oli se, johon haastattelijat yleensä olivat tarttuneet. *Hirveän odottamaton vastaus ilmeisesti*, totesi Helena. Harrastuksesta ei kuitenkaan Helenan mukaan ollut työhaastattelun suhteen mitään hyötyä, vaan hän oli enimmäkseen kokenut sen vain ihmettelynä ja asennoitumisena että *oikeastiko?*

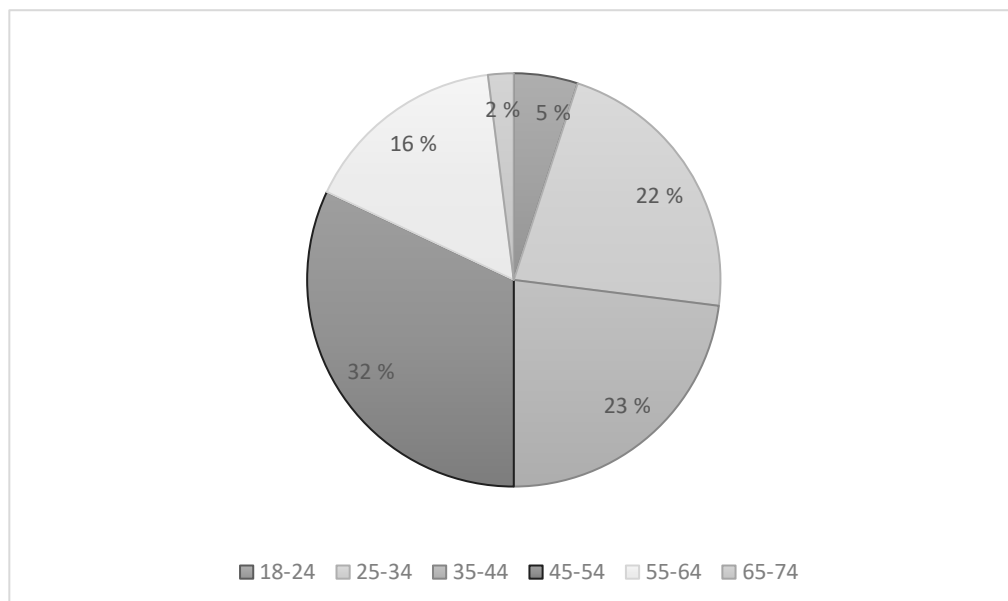
#### **4.4 Kolmenkymppin villitys**

Naiset ovat ajaneet Suomessa moottoripyörillä jo kauan, kuten luvussa 4.3 kävi ilmi. Moottoripyöräharrastus on kuitenkin kokenut parin viimeisen vuosikymmenen kuluessa jonkinlaisen renessanssin, ja naiset ovat siirtyneet pois tarakkaharakan roolista yhä enemmän omien moottoripyöriensä ajajiksi.

Suomalaisen markkina- ja luottotietoyhtiö Bisnoden vuonna 2015 teettämän tutkimuksen mukaan moottoripyörien hankintapiikki näkyy erityisesti 50-vuotiailla miehillä, joille ei ole aiemmin ollut moottoripyörää. Naiset taas hankkivat ensimmäisen moottoripyöränsä

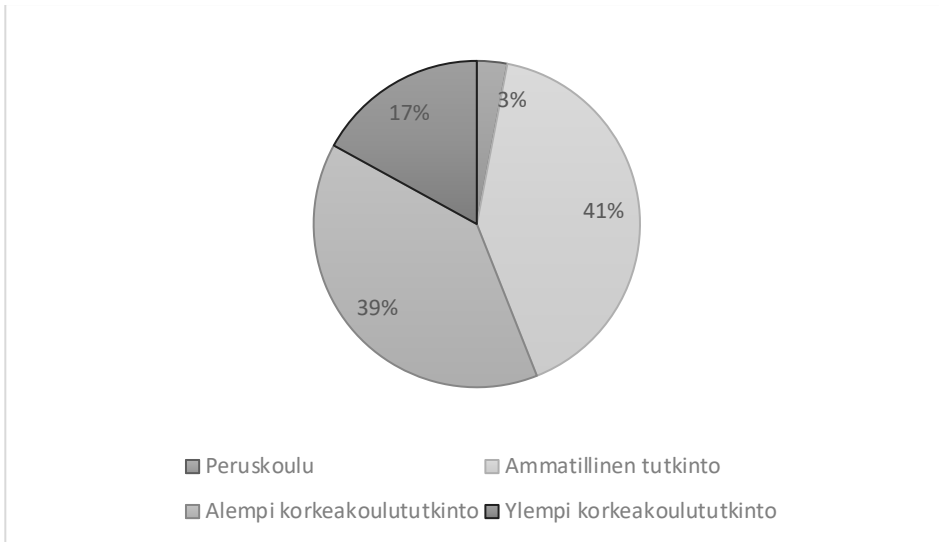
useimmiten 30-vuotiaana. Tilastojen valossa naismotoristit ovat hieman miespuolisia harrastajia nuorempia, heidän keski-ikänsä on 45 vuotta, kun miehillä se on 47 vuotta. Moottoripyöräharrastus on erityisen suosittua 50–59-vuotiaiden miesten keskuudessa, naisilla suurin harrastajien ikäluokka on 45–49-vuotiaat. (jpsnews.fi 28.5.2015)

Omassa tutkimuskyselyssäni vastaajien suurin ikäluokka on 45–54-vuotiaat, joita vastaajista on 32 %. Ikäluokan suurta kokoa tutkimuksessani, kuten myös aiemmassa Bisnoden tutkimuksessa, selittää todennäköisesti se, että tuossa ikävaiheessa lapset ovat kasvaneet ja kenties ”lentäneet pesästä” ja taloudellinen tilanne on jo yleensä parempi. Tähän viittasi myös eräs vastaajista: *Haaveeni hautautui lähes 20 vuodeksi kunnes lapset aikuistui ja minä ”varastuin” tarpeeksi ajokorttia, pyörää ja varusteita varten. (Nainen, 45–54)*



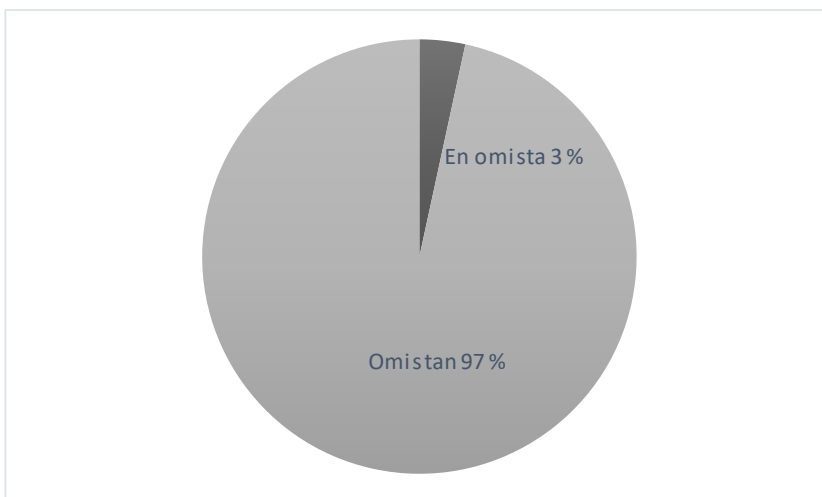
Kuva 5. Tutkimuskyselyyn vastanneiden naisten ikäjakauma (n=500)

Tutkimukseeni osallistuneet moottoripyöräilyä harrastavat naiset ovat enemmistöltään korkeakoulutettuja, vastaajista yli puolet eli 56 % on suorittanut alemman tai ylemmän korkeakoulututkinnon.



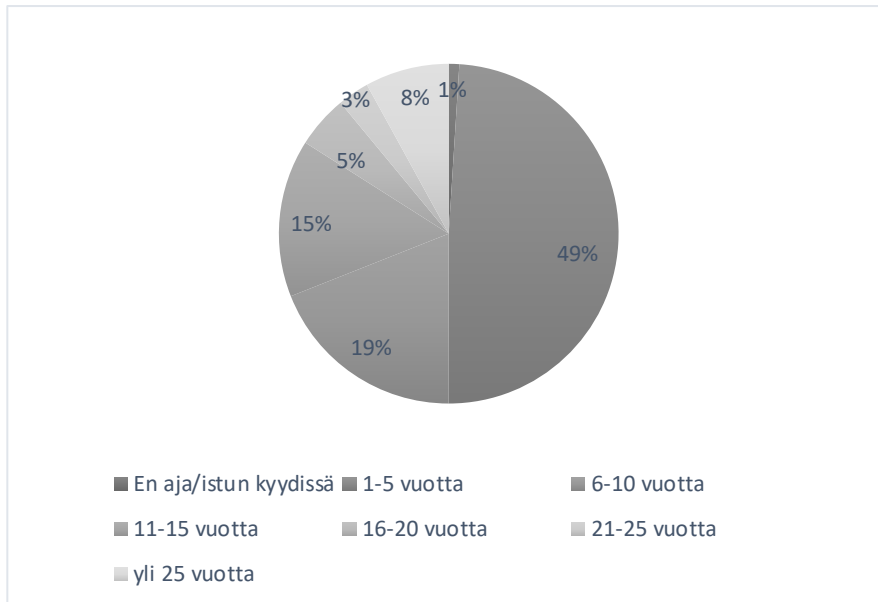
Kuva 6. Kyselyyn vastanneiden naisharrastajien koulutustausta (n=499)

Lähes kaikki, eli 97 % tutkimuskyselyyn vastanneista omistaa moottoripyörän. Tämä kertoo vastaajien sitoutumisesta harrastukseen sekä sen vakavuudesta, sillä moottoripyörän hankkiminen ja vakuuttaminen on Suomessa suhteellisen kallista, kuten myös usean vastaajan mainitsema polttoaine. Lisäkustannuksia muodostuu vielä varusteista ja huolloista sekä monelle kaupunkiasujalle myös moottoripyörän talvisäilytyksestä. Vastaajista 67 naista ilmoitti omistavansa kaksi tai useampia moottoripyöriä, enimmillään omistuksessa oli 7 moottoripyörää.



Kuva 7. Moottoripyörän omistavien naisten määrä kyselyn vastaajista (n= 500)

Lähes puolella vastaajista on ajokokemusta 1–5 vuoden ajan. Heidän joukossaan on myös hyvin kauan moottoripyörällä ajaneita, 10 % vastaajista on ajokokemusta yli 20 vuoden ajalta. Naiset kertoivat käyttävänsä moottoripyörää vaihtelevasti erilaisiin vapaa-ajan reissuihin, työ-, loma- ja virkistysmatkoihin, kauppareissuille, moottoriurheiluun, hupiajeluun tai yksinkertaisesti vain paikasta toiseen siirtymiseen.

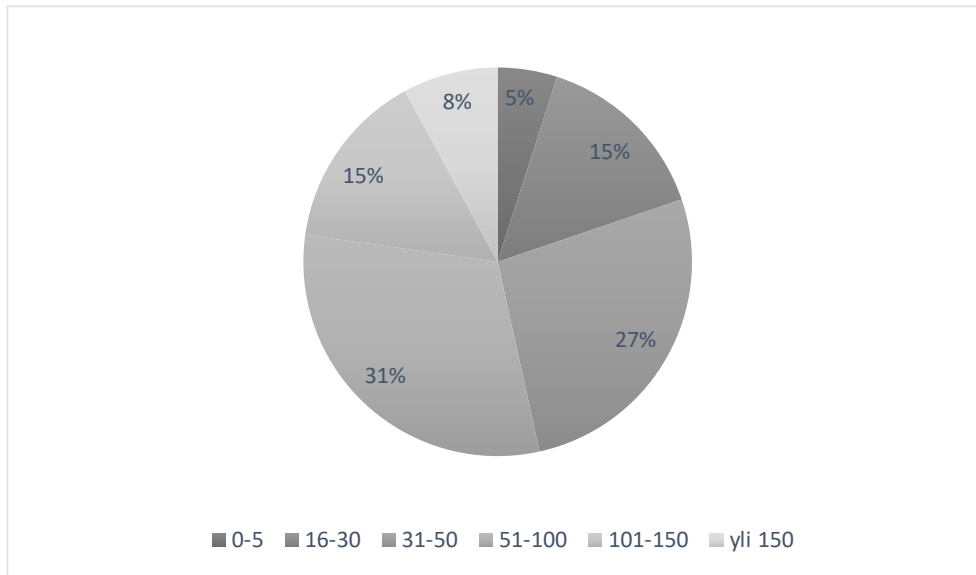


Kuva 8. Vastaajien ajokokemuksen määrä vuosina (n=501)

Maija kertoi haastattelussa moottoripyörän käyttämisestä näin:

*Minulla ei ollut vuosiin käytössäni autoa, joten hoidin tuolloin kauden aikana työmatkoja, juoksevia asioita ja kauppareissuja motolla. Miesvoittoisessa yrityksessä, jossa työskentelin pitkään, harrastukseeni suhtauduttiin todella positiivisesti. Kollegat olivat ”ylpeitä” markkinoinnin HD-daamista ja esittelivät parkissa ollutta moottoripyörääni asiakkaille. Moottoritien pätkällä olen varmasti herättänyt myös hilpeyttä kauppa-bravuurini kera – kuljetin wc-paperipakkaukset ”tarakalla”. Kerran matkalaukunkin. Eikös ne laukkupyörät ole nyt muotia? (Maija)*

Vuosittain kertyvien ajopäivien määrässä oli vaihtelua vain muutamasta päivästä aina yli 150 ajopäivään. Suurimmalla osalla vastaajista ajopäiviä kertyy vuodessa 51–100, mikä ainakin näin Pohjois-Suomen olosuhteissa on hyvin realistinen määrä. Enemmistö naisista ajaa suhteellisen paljon, eli aikaa harrastukselle on löytynyt elämän mahdollisista kiireistä ja haasteista huolimatta.



Kuva 9. Vuosittaisten ajopäivien määrä (n=489)



## 5 Moottoripyöräharrastuksen merkitysten verkko

Moottoripyöräilyä harrastavien naisten määrän on tilastojen perusteella havaittu olevan kasvussa jo useamman vuoden ajan. Miksi sitten yhä useampi nainen ryhtyy harrastamaan moottoripyöräilyä eikä jotakin naiselle ”sopivampaa”? Martin, Schouten & McAlexander (2006: 174, 190) esittävät mielenkiintoisia ajatuksia: onko kysymyksessä naisen sukupuoliroolileikki tai -kokeilu vai haluaako hän kenties lähteä ”lomalle” omasta sukupuolestaan, sukupuolituristiksi? Eivätkö naiset enää tyydy perinteiseen rooliinsa kotilieden lämmittäjänä tai moottoripyöräilevän puolison ”matkatavarana”? Joka tapauksessa, tätä on vaikea mitenkään ryhtyä järjellä perustelevaan, kuten totesimme yhteen ääneen haastateltavieni kanssa. Tarkastelen tässä luvussa myös sitä, minkälaisia merkityksiä naiset harrastukselleen antavat, miten erilaiset rituaalit kuuluvat harrastukseen ja millaisia vaikutuksia sillä on naisten kokonaisvaltaiselle hyvinvoinnille.

### 5.1 ”Moottoripyörällä on suorastaan mystinen vetovoima”

Kuten johdannossa kerroin, sain oman ensikosketukseni moottoripyöriin jo varhaislapsuudessa. Olen aina ollut kiinnostunut teknisistä laitteista, kuten moottoripyöristä ja epäilen että minulla on, kuten muutama kyselyyni vastannut nainen totesi myös itsellään olevan, hieman bensaa suonissa. Tie harrastuksen aloittamiseen oli pitkä, mutta aloittamisen kynnykseni matala puolisoiltani saadun vahvan tuen ja kannustuksen myötä. Hän ei epäillyt hetkeäkään etteikö minusta moottoripyöräilijää tulisi. Moottoripyörällä on suorastaan mystinen vetovoima, kuten eräs vastaajistakin totesi.

Carol J. Auster (2001: 283) kertoo AMA:n yhdysvaltalaisille naismotoristeille tekemästä tutkimuksesta, jossa selvitettiin muun muassa naisten syitä moottoripyöräharrastuksen aloittamiselle. Tutkimus osoitettiin AMA:n jäsenrekisteristä valituille 1200 naiselle, joista 502 vastasi siihen. Keskeisinä perusteina aloittamiselle naiset nimesivät seuraavat viisi aihealuetta:

1. vapaus ja itsenäisyys
2. ulkoilmaelämä, puhdas ilma ja luonto
3. hauskuus ja mielihyvän tunne

4. perhe ja yhdessäolo ystävien kanssa
5. uusien ihmisten tapaaminen

Stereotyyppisesti maskuliiniseksi mielletyn harrastuksen, kuten moottoripyöräilyn aloittaneen naisen taustalla saattaa Austerin (2001: 284) mukaan olla monia eri tekijöitä, jotka vaikuttavat harrastuksen aloittamiseen. Näitä ovat esimerkiksi lapsuudenkodissa tapahtunut harrastukselle altistuminen, ympäristöstä saatu rohkaisu ja kannustus sekä sopivan roolimallin olemassaolo. Carol J. Auster havaitsi eroja olevan myös sukupolvien välillä. Kun vanhemmilla naisilla harrastuksen aloittamisen motivaattorina toimi usein lähipiiri, nuoremmilla naisilla katsottiin yleisesti olevan huomattavasti laajemmat mahdollisuudet valita ja aloittaa haluamansa harrastus, eikä siihen vaikuttanut niinkään se, oliko lähipiirissä muita moottoripyöräharrastajia.

Harrastavan läheisen kautta nainen saattaa altistumisen lisäksi saada myös realistisemmän kuvan siitä, mitä moottoripyörällä ajaminen vaatii ja mitä se todella on. Läheiset saattavat myös yrittää estää harrastuksen aloittamisen. Patricia Gagné ja D. Mark Austin (2010) mainitsevat tutkimuksessaan niin kutsutun patriarkaalisen kontrollin, jota on naista kohtaan saattanut pyrkiä käyttämään joko hänen puolisonsa, vanhempansa tai muu läheisensä ja tällä tavoin yrittää vaikuttaa moottoripyöräharrastuksen aloittamiseen. Patriarkaaliseen kontrolliin pyrkivien mielestä nainen, erityisesti sellainen, jolla on lapsia, ei voi aloittaa vaarallista harrastusta. Naisen ei tule ajaa moottoripyörällä, koska tuolloin hän altistuu vaaralle. Naisen täytyy tietää oma paikkansa ja kunnioittaa sitä. Moni Gagnén ja Austinin tutkimukseen osallistunut nainen kertoikin aloittaneensa moottoripyöräharrastuksen vasta avioeron jälkeen, tai vasta siinä vaiheessa, kun lapset olivat aikuistuneet. Joissakin kulttuureissa naisten itsenäistä liikkumista ylipäätään on rajoitettu. Esimerkiksi Saudi-Arabiassa naiset saivat luvan ajaa autolla vuonna 2017, mutta edelleenkään he eivät saa ajaa polkupyörällä ilman miestänsä (Muilu 27.9.2017). Iranissa eivät iranilaiset naiset saa ajaa julkisesti moottoripyörällä (Mäki 20.12.2018). Samankaltaisia kokemuksia löytyi myös suomalaisnaisilta:

*Entinen puoliso ei tukenut naisten moottoriharrastuksia, vaikka itse harrasti.  
Ensin erosin omasta aloitteestani ja sitten tilalle hankinkin oman pyörän.  
(Nainen, 35–44)*

Victor Turnerin (1969: 204) mukaan rituaalien emotionaalisesti tyydyttävien osuus on, että hetken ajan on sallittua käyttäytyä lieoitellusti tai normaalisti kielletyllä tavalla. Vaikkei moottoripyöräilyä ole naisilta kielletty, harrastamiseen saattaa kuitenkin liittyä jollakin tavalla kielletyn hedelmän nauttimisen tai rajojen rikkomisen kaltainen tunne. Sekä isäni että veljeni ajavat moottoripyörillä, mutta äidilleni minun moottoripyöräharrastukseni on kauhistus. Ajamiseen saattaa tämän vuoksi liittyä jonkinlaista patriarkaalisen kontrollin uhmaamista ja siitä seuraavaa tyydytyksen tunnetta, mutta ei kuitenkaan sillä tavalla, että olisin valmis vaarantamaan itseni. Korostan äidilleni aina sitä, että ajan turvallisesti, nopeusrajoitusten puitteissa ja puolisoni ajaa usein omalla moottoripyörällään kanssani. Tunnistan omat rajani, tärkeimpänä sen etten ole kuolematon. Olen ylpeä siitä, että olen nainen, joka osaa ajaa moottoripyörällä ja pystyy toimimaan roolimallina omalle tyttärelleen sekä tyttärentyttäreilleen.

Tutkimuskyselyni vastauksissa suomalaisnaiset kertoivat lapsuudenperheissään olleista mopoista ja moottoripyöristä sekä istumisesta isän, isoisän tai veljen kyydissä. Kuten Carol J. Austerin (2001: 288) tutkimuksessa, naisten roolimallina on toiminut todennäköisemmin mies kuin nainen. Monille innoittajana ja mentorina oli toiminut poikaystävä tai puoliso, jopa oma äiti, mutta innoittaja oli saattanut löytyä myös televisiosta. Naiset mainitsivat ratamoottoripyöräilijät Jarno Saarinen ja Valentino Rossi sekä 1990-luvulla televisiossa esitetyn piirrossarjan Prätkähiiret (Biker Mice from Mars), josta eräs vastaaja kertoi näin: *...Prätkähiiri-lastenohjelman myötä olin jo 6-vuotiaana varma, että isona omistan moottoripyörän.* Noora kertoi oman kiinnostuksensa syntymisestä näin:

*Varmaan jollain tavalla on aina tuommoset vähä vauhikkaammat jutut kiinnostanut, että ihan penskana on rymytty moottorikelekköjen kans. Ja oli meillä joku laitton jarruton mopo mummulassa pienenä, jolla ajeltiin menemään, mutta sitte oli tosi monta vuotta, että ei mittään ja nykyisen mieheni kanssa sitte, kun alettiin yksin, hän harrastaa ratamoottoripyöräilyä niin sieltä se sitten jotenki pikku hiljaa heräs itelleki semmonen, että viitsi määki haluan moottoripyörän ja kortin ja sieltä se sitte oikeestaan lähti. (Noora)*

Helena kertoi istuneensa lapsena aika paljon moottoripyöräilevän isänsä kyydissä. Tullessaan ajokortti-ikään hän oli miettinyt, että ajaisiko samalla myös moottoripyöräkortin. Se oli kuitenkin jäänyt, koska *ympäriltä tuli aika paljon lannistusta, että se on aika vaikeaa ja että pääsisinkö naisena käsittelykokeesta edes läpi*. Helena kertoi ymmärtäneensä, ettei asioita sanottu välttämättä mitenkään pahantahtoisesti, mutta jättäneensä asian kuitenkin hautumaan, koska oli epäillyt itseään arkuutensa ja uusiin asioihin liittyvän jännittämistäipumuksen vuoksi. Tavattuään moottoripyöräilyä harrastavan puolisonsa asia oli tullut uudelleen ajankohtaiseksi ja Helena suoritti moottoripyöräkortin puolison opetusluvalla opettamana.

*Mutta sittenkin se oli ehkä vaan sisäistä puhetta itselleen, että onnistuisinko mä sitten ja olisiko se liian vaikeata. Kyllähän minusta oli siihen, koko ajan piti vaan valaa sitä luottoa itseensä. Ihan ensimmäisellä yrityksellä meni se käsittelykoe läpi, onneksi nyt on sitten puoliso myös mukana valamassa uskoa, että kyllä minä osaan. (Helena)*

Muutaman naisen innoittajana oli toiminut toinen naismotoristi. Eräs vastaaja kertoi nähneensä *yhen todella coolin naisen*, joka ajoi itse ja todenneensa haluavansa itekin olla tuollainen. Vuoden kuluttua hänellä oli kortti ja oma moottoripyörä. Moottoripyöräharrastus on voinut myös olla jotakin, joka on naisen ns. oma juttu.

*Äitini ajoi kortin +40 v ja kun erosin exästä, ajattelin että moottoripyörä voisi olla mun juttu. Iso identiteettikriisi 28-vuotiaana ja kortin ajo oli itselle ensimmäinen juttu pitkästä ajasta, jota tein itseäni varten. Ei ollut mitään ajokokemusta mistään ja osakseen muiden epäilyt onnistumisestani oli voimaannuttavia. (Nainen, 25–34)*

Monille suomalaisnaisille moottoripyörällä ajaminen on siis pitkäaikainen haave, jonka toteuttamista lykätään erinäisistä syistä, vaikka ajokortti saattaisi jo olla olemassa. Ennen 1.10.1990 myönnettyyn B-ajokorttiin sisältyy automaattisesti oikeus ajaa moottoripyörällä, näin myös minulla, mutta ajokortin saamisen jälkeen meni vuosikymmeniä, että ajoin ainoastaan autolla. Ajan ja rahan puute on tyypillinen syy

harrastuksen aloittamisen lykkääntymiseen, mutta kun sopiva hetki tulee, palataan toteuttamattomien haaveiden pariin (kuva 10).



Kuva 10. Minä ja moottoripyöräni Honda VT600 Shadow Lumijoen Varjakassa elokuussa 2022. (kuva: Marko Tolonen)

*Saan toteuttaa nuoruuden haavettani, tunnen erottuvani ”massasta”, olen itsenäinen ja vapaa, pystyn sellaiseen, mitä moni ei uskalla. (Nainen, 55–64)*

*Halusin jo teininä moottoripyörää. Minä en sitä silloin saanut. Sitten tuli opiskelu ja lasten syntymät. Lopulta lapset kasvoivat ja mieheni palasi nuoruutensa harrastuksen pariin ja osti pyörän. En ole koskaan halunnut istua kyydissä, joten sitten ostettiin minulle oma. (Nainen, 65–74)*

Haastateltavani Kaisa kertoi halunneensa aina ajaa moottoripyörällä, mutta ei ollut uskaltanut koska ei ollut ajanut mopollakaan teininä. Hänestä olisi ollut ehkä siistiä ajaa itsekin, muttei hän kuitenkaan ollut uskaltanut. Moottoripyöräharrastuksen aloittaminen

sai hänen kohdallaan kimmokkeen kariutuneesta seurustelusuhteesta, jossa Kaisalla oli ollut tarkoitus olla vain tarakkaharakkana miehen kyydissä.

*Meillä oli yhteiset tulevaisuudensuunnitelmat ja siihen liittyi hyvin pitkälti se, että ois yhdessä ajeltu ja reissattu moottoripyörällä. Siitä se ajatus tai se siemen lähti itämään sitte. Siinä on sellaista omien rajojen rikkomista mitä on muutenkin nyt tässä iässä, mä oon 43, on tullut viime vuosina sitä omien rajojen hakemista ja itsensä ylittämistä. Moottoripyöräily on myös osa sitä, että hei mää pystyn, mut se miten se lähti aluksi jotenkin siitä suhteesta, että me tehdään sitä yhdessä et mulla oli tavallaan se tuki ja turva siinä, että yhdessä tehdään ja että mää tosiaan olen vain kyydissä että ei mulla alun perin ollu ajatuskaan että mä olisin ite ajanu korttia. (Kaisa)*

Kaisan tyttärellä oli myös tärkeä rooli äitinsä moottoripyöräharrastuksen aloittamisessa:

*Nythän mää oon saanu innostumaan mun 13-vuotiaan tyttären siihen kans, mulla on tarakkaharukka tai tirppa niinku sanon, tirppa mieluummin kun on niin nuori vielä. Tytär mua itse asiassa kannusti kun mää mietin että uskallanko mennä että tietysti sää äiti meet ja ajat sen kortin kun mää vähän siinä että uskaltaisinko, oiskohan musta siihen, tytär sanoi että varmasti on. (Kaisa)*

Maija kertoi kiinnostuneensa moottoripyöristä hengailtuaan erään moottoripyöräkerhon tiloissa 1990-luvun alkupuolella. Hän oli kuunnellut tarinoita tien päältä ja ollut itsekin mukana retkillä, jolloin vapauden tunne oli vienyt hänet mennessään. Maija oli kuitenkin oivaltanut kaipaavansa retkilleen omilla ehdoillaan eikä halunnut leimautua sellaiseksi naiseksi, joka hengaa tallilla vain miesten vuoksi tai heitä varten. Muutettuaan takaisin kotipaikkakunnalleen hän meni autokouluun suorittamaan moottoripyöräkortin.

*Hurauttelin käsittelykokeen ja inssin amiskundien kanssa 27-vuotiaana, mutta kukaan ei muistanut kertoa, että autokoulun kevarilla ajatulla kortilla ei ollut kahteen vuoteen asiaa kuutioltaan isomman moottoripyörän selkään. (Maija)*

Riikan oli omalla tavallaan tuupannut moottoripyörän päälle hänen edesmennyt anoppinsa, jolta hän sai perinnöksi pienen summan rahaa. Riikalle moottoripyörä oli ollut jonkinlainen ikuisuushaave, moottoripyörät olivat kiehtoneet häntä ihan lapsuudesta saakka. Nelikymppisenä Riikka päätti tehdä haaveestaan totta. Kun hän kertoi puolisolleen mihin aikoi perintörahan käyttää, oli puoliso todennut, että äitinsä olisi varmasti ollut ensimmäisenä Riikalla kyydissä ja että anoppi olisi ollut hyvin tyytyväinen minin ratkaisuun.

*Se oli just semmoinen persoona, pieni kuningataräidin näköinen englantilaisrouva. Mä olisin kuvitellut, että Lydia olisi varmaan ollu kyyvissä saman tien. Siinä mielessä tuntuu jotenkin, että itse asiassa Lydia olisi tosi mielissään, että se mitä hän mulle jätti, tällaisen pienen huvittelurahan, et se meni moottoripyörään, Lydia olisi tykännyt. Mun mies ei ois tullu moottoripyörän kyytiin kilon palasinakaan. Hän ei ajanu ees polkupyörää.  
(Riikka)*

Jos jo lapsuudessa tapahtuneen altistumisen, halun rikkoa rajojaan ja elämänmittaisen haaveen lisäksi kuvailtaisiin yhdellä sanalla sitä, miksi suomalaisnainen aloittaa moottoripyöräharrastuksen, tuo sana olisi aineistoni pohjalta ehdottomasti *vapaus*. Ajamisen tuoma vapauden tunne, tietynlaisista elämäntilanteista johtuva vapauden kaipuu sekä vapaus mennä minne ja milloin haluaa, halu olla ehdottoman vapaa aivan kaikesta nousi selvästi esille tutkimuskyselyni vastauksissa. Eräs vastaajista kiteytti tämän todella osuvasti: *pärrä merkitsee minulle vapautta: hyppään mopolle ja lähden seikkailulle, vaikka marjaan kaverin kanssa tai juomaan kahvit hevon kuuseen*. Martin, Schouten & McAlexander (2006: 184–185) toteavat tutkimuksessaan, että tapoja, joilla vapautta kuvataan, on kuitenkin katsottava jonkinlaisen feministisen linssin läpi, sillä naiset kohtaavat yhteiskunnassa erilaisia rajoituksia kuin miehet. Vapaudella voi olla myös erilaisia merkityksiä naisille. Moni edellä mainitussa tutkimuksessa mukana ollut nainen kertoi elämänsä olevan monimutkaista ja vaativaa sekä heillä olevan laajoja kotiin ja perheeseen liittyviä velvoitteita, jotka rajoittivat heidän ajankäyttöään. Moottoripyöräharrastus antoi naisille mahdollisuuden rauhoittumiseen ja elämästä nauttimiseen, ja he kuvasivat harrastuksen kautta kokemaansa vapauden tunnetta

hienovaraisesti erilaisten miellyttävien aistikokemusten kautta, kuten kukkien ja puiden tuoksu ja vastaleikattu ruoho tai vertasivat sitä perhosen lentoon. Näin kuvaili kokemustaan eräs kyselyni vastaajista:

*Tuntee ilman, tuulen, sateen...hiki valuu pitkin selkäpiitä kuumana kesäpäivänä liikennevaloissa, tuuli painaa pahasti sivuun kunnes tulee metsäkohta, vesisade kastelee pahimmassa tapauksessa alushousutkin, ja sitten ne nappisäät kun ei vaan haluaisi ajaa kotiin vaan jatkaa loputtomiin. Haistaa ympäristön, maataloustuoksut, kun aito paska kärventää nenäkarvat ja ei tiedä oksentaako vai? Ja kohta vastaniitetyn heinän tai rypsipellon tuoksu, seuraavana jo savun tuoksu, kun joku lämmittää saunaa...grilliherkutkin tuoksuvat ohi ajaessa... Ja oma vapaus, päättää milloin ja minne ajaa. Pihasta kun lähtee, niin jo ekan kurvin jälkeen on typerä hymy naamalla ja velatkin tuntuvat saatavilta...Ei sitä voi kuvailla jos ei ole itse ajanut. (Nainen, 55–64)*

Myös William E. Thompsonin (2010) naismotoristitutkimuksessa kysymykseen moottoripyöräharrastuksen aloittamisen perimmäisestä syystä tuli yksisanainen vastaus:

*When the author asked one woman rider her primary motivation for riding, she simply turned, lifted up her t-shirt, and revealed a one-word tattoo in red, white, and blue ink across her lower back that read: FREEDOM.*

## **5.2 ”Omaa aikaa ja rauhaa”**

Oma aika on naiselle liminaalitila, jossa hänen ei tarvitse olla kenenkään äiti tai vaimo, eikä minkään ammatin edustaja. Tutkimuskyselyni avoimissa vastauksissa moni naisista korosti moottoripyöräharrastuksensa olevan itselleen henkireikä ja mahdollisuus tehdä jotakin täysin omaa sekä päästä pakoon joskus ahdistavalta ja ankealta tuntuvasta normaalielämästä. Eräs 42 vuotta moottoripyöräilyä harrastanut nainen totesi tutkimuskyselyn vastauksessaan olevansa *tavallisessa elämässä kohta eläköityvä varhaiskasvattaja päiväkodissa, mutta tien päällä iätön ja sukupuoleton, olen motoristi.*



Iina Rytikangas (2008: 42–43) on todennut, että voidakseen olla onnellinen ja saadakseen tuloksia työelämässä, ihmisen on huolehdittava seuraavien elementtien tasapainosta elämässään: perhe, työ, sosiaalinen elämä ja oma aika. Voidakseen henkisesti hyvin ihminen tarvitsee tasapuolisesti näitä kaikkia osa-alueita. Oma aika on sitä aikaa, jolloin ihminen tekee sellaisia asioita, jotka tekevät hänet onnelliseksi. Tätä ei tule hänelle kukaan tarjoamaan, vaan hänen on otettava ja järjestettävä se itse. Tutkija Eija Erosen (2020: 341–343) mukaan oma aika voidaan ymmärtää kokonaisvaltaisena irtautumisena muusta arkielämästä ja sen ottamisesta voi muodostua naiselle jopa henkireikä. Oma aika on voimaantumisen ja palautumisen lähde, jonka vaikutukset heijastuvat myönteisesti hänen hyvinvointiinsa.

Suvi Sikstus (2011) nostaa aikuisten ratsastusharrastusta käsittelevässä pro gradussaan esiin ajatuksen harrastuksesta ihmisen niin kutsuttuna omana tilana, jossa hänen on mahdollista olla kuin kotonaan, mutta samalla irti työn tai arjen vaatimuksista. Harrastuksesta muodostuu ihmiselle työn vastapaino ja elämän rikastuttaja. Moottoripyöräharrastus toimii tutkimukseni mukaan naisten elämässä työn ja arjen tasapainottajana antaen mahdollisuuden omaan aikaan ja tilaan arjen keskellä.

*Tien päällä unohtuvat työasiat, eikä kanssamotoristien kanssa tarvitse niistä jutella. Arvot, ammatit ja arkivoitit väännöt nousevat harvoin esiin. (Nainen, 45–54)*

*Minulla on pieni lapsi, joka on määritellyt elämäni ja suurelta osin myös minua viimeisen vuoden. Moottoripyöräharrastus on osa omaa identiteettiäni, josta haluan pitää kiinni. Se on mahdollisuus ottaa omaa tilaa ja aikaa perhearjessa, johon olisi muuten helppo hukuttaa koko minuus. (Nainen, 25–34)*

*Moottoripyörällä ajaminen vaatii aivan eritasoisia keskittymistä kuin autolla ajaminen. Teen kolmivuorotyötä erikoissairaanhoidon vuodeosastolla, joten työ käy välillä psyykkisesti raskaaksi. Työmatkan kulkeminen pyörällä auttaa jättämään työasiat töihin. (Nainen, 25–34)*

Moottoripyörällä ajaminen on mitä suurimmassa määrin oman ajan ja tilan ottamista, sillä harrastaminen tapahtuu kodin seinien ulkopuolella. Haastateltavani Noora muisteli ajamistaan mahdollisuutena olla hetkinen omassa rauhassa.

*Siis jotenki semmonen ehkä tietynlainen vapaus, vapauden tunne ja silloin kun ajoin pyörällä oli elämäntilanne semmoinen ehkä hirveän jotenki hektinen ja hirveästi tapahtu koko ajan, siinä sai olla hetken rauhassa, kun lähti ajelemaan. (Noora)*

Naisen elämään kuuluu usein myös perheen vuoksi tapahtuva ajankäytön priorisointi, jonka vuoksi aina ei ole mahdollista harrastaa moottoripyöräilyä siinä määrin kuin haluaisi.

*Pidän itseäni motoristina, vaikka joudun priorisoimaan aikani ja rahani toisinaan. Aika on suurin ongelmani, jos ei 24/7 valvottavalle aikuiselle lapselle hoitajaa ole, en aja ainakaan mp:llä. Mp:llä ajaessani aika on minun, en ole muita varten, mä pystyn ja osaan. (Nainen, 45–54)*

Monet naiset kertovat harrastuksen myötä myös tutustuneensa puolisoonsa aivan uudella tavalla huolimatta siitä, että takana saattoi olla pitkä parisuhde. Eräs tutkimuskyselyyni vastanneista naisista totesi harrastuksen myötä oppineensa puolisonsa kanssa paljon toisistaan siihen nähden, että yhdessä oli oltu jo 10 vuoden ajan. Naisten moottoripyöräharrastukseen liittyvässä yhdysvaltalais tutkimuksessa nostettiin esille myös eräänlainen romantiikka-aspekti. Yhdessä puolison kanssa omilla pyörillä ajeleminen voi toimia parisuhdeterapiana, kun saadaan viettää kahdestaan yhteistä aikaa. Tätä voidaan kutsua jopa *tyhjän pesän simulaatioksi*, kun äiti voi hetken ajaksi lakata olemasta äiti, ja olla yksinkertaisesti vain vaimo ja rakastaja. (Martin, Schouten & McAlexander 2006: 187.)

Moottoripyöräily voi siis olla samalla sekä parisuhdeaikaa että omaa aikaa, erityisesti jos yhdessä ajelevilla puolisoilla ei ole puheyhteyttä. Minulla ei ole kypäräpuhelinta, puolisolllani sellainen on. Nauroin makeasti lukiessani erästä vastausta, joka olisi voinut olla minun itseni kirjoittama:

*Meillä ei tarkoituksella ole puheyhteyttä kun ajetaan, jolloin oot omassa rauhassa kypäräsi sisällä prätjän kyydissä, keskittyy paremmin omaan ajamiseen, seuraat myös peilejä jos takana ajava mies haluaa kääntyä reitillä, voit vaikka laulaa ajaessa ilman että ukko kuulee – ympäristö kyllä kuulee. (Nainen, 35–44)*

Helena kanssa haastattelun aikana tulivat puheeksi kypäräpuhelimet, opetusluvalla korttia suoritettaessa ne kun ovat pakollisia. Niiden tarpeellisuus oli tullut konkreettisesti esille läheltä piti-tilanteessa, kun hirvi oli juossut metsästä hänen moottoripyöränsä eteen. Kypäräpuhelimien kautta Helena oli ehtinyt varoittaa puolisoaan. Tuolloin mieleeni tuli hieman epäonneakin sisältänyt ajoreissumme puolisoni kanssa, jolloin kypäräpuhelimista olisi ollut hyötyä. Kirjoitin reissusta päiväkirjaan näin:

*Tulipa koettua mopouran jännittävin päivä. Miten voikin kaikki sattua samalle päivälle! Ekaksi eksyttiin ukon kanssa toisistamme ja ajoin yksin motarille. Kun löydettiin toisemme matka jatkui kunnes mulla loppui bensa. Mies tietysti oli omansa tankannut, joten näppärästi kävi hakemassa bensaa mulle. Sitten ajettiin huoltikselle, juotiin kahvit ja laitettiin lisää bensaa mun mopon tankkiin. Kotiin ajeltiin maisemareittiä pitkin. Pysähdyin levähdyspaikalle ihailemaan maisemaa ja nousin mopon päältä, mutta siinä vaiheessa maa petti mopon seisontatuen alta ja pyörä nurin. Onneksi oli tuo kanaemo mukana auttamassa. (15.5.2022)*

Omaan aikaan ja tilaan kiinnittyvät monenlaiset mielihyvän, nautinnon ja itsensä voittamisen kokemukset, joita naiset tutkimuskyselyni vastauksissa kuvailivat flow-tilana ja eräänlaisena mindfullnessina. Moottoripyörällä ajamista kuvailtiin niin voimauttavaksi, että se riittää lataamaan ihmisen akut. Flow-tila on unkarilaisen Mihaly Csikszentmihalyin (1991: 178–179) mukaan nautinnollinen tila, joka syntyy ihmisen uppoutuessa intensiivisesti tekemiseensä ja unohtaessa täysin kaiken muun ympärillä olevan. Se on voimakas tila ja silloin millään muulla kuin itse tekemisellä ei ole merkitystä. Moottoripyöräharrastus on ilon ja endorfiinin tuoja, vastapaino arjelle ja työlle sekä sellainen hetki, jolloin todella tunnet olevasti elossa, erityisesti kun selviää harrastuksen mukanaan tuomista haasteista.

### 5.3 ”Kyllä nämä vuodet ovat osoittaneet, että vakavissaan ollaan”

Puolalaisyntyisen sosiologi Zygmunt Baumanin (1997: 275–277) mukaan ihmiset liittävät toimintaansa merkityksiä, jotka auttavat heitä ymmärtämään sitä minkä vuoksi he toimivat kuten toimivat (vrt. Geertz 1973). Ihmiset saattavat liittää henkilöstä riippuen samaan toimintaan hyvin erilaisia merkityksiä. Merkitykset kertovat myös henkilön motivaatiosta sekä motivoituneisuudesta toiminnan jatkamiseen. Suuri osa toimintaamme on joko perinteistä tai kumpuaa tunteistamme, näitä määräävät tekijät, joita ihminen ei pysty valvomaan sen enempää kuin luonnonilmiöitäkään. Merkitysten kautta voidaan avata osaltaan myös sitä, minkälaiset asiat ovat ylipäänsä mielekkäitä sekä tärkeitä ja mitä arvostetaan elämässä.

Jari Metsämuurosen (1995:17) mukaan harrastus on löyhästi määriteltynä helppo mieltää vapaa-ajan aktiivisuudeksi, vaikka sitä ei voida kahlita vain vapauden, vapaa-ajan ja aktiivisuuden ulottuvuuksiin. Harrastuksen voidaan katsoa olevan enemmän osa elämää kuten työnteko. Se voi olla omistautumista ja itsensä toteuttamista sekä persoonallisuutta ilmentävä ja kenties jopa määrittelevä tekijä. Harrastuksen kautta on mahdollista liittyä erilaisiin yhteisöihin ja ryhmiin ja sitä kautta vahvistaa omaa identiteettiä. Harrastus saattaa muodostua naisen elämälle syvällisiä merkityksiä luovaksi tekijäksi, kuten sanomalehti Kalevan 19.2.2022 julkaisemassa maksansiirron saaneesta moottoripyöräharrastajasta Merja Männistöstä kertovassa artikkelissa voidaan havaita. Männistö kertoo maksansiirtoa odotellessaan ajatelleensa koko ajan, että kunpa pääsisi vielä moottoripyörän kyytiin. Lääkäriin soittaessa ja kertoessa että *nyt löytyi sinun näköinen maksa*, totesi Männistö miettineensä, että olikohan maksa jonkun motoristin. (Harju 2022: 38–40.) Merkityksen syvyys kuvastuu hyvin myös tämän naisen vastauksessa:

*Jos joku sanoisi, etten voisi enää ajaa/olla edes motskarın kyydissä, niin kyllä menisi hetkeksi elämältä pohja. Harrastus tuo minulle vapautta, tunne-elämyksiä mm. tuoksut, maisemat, tuuli takkia vasten tuntuu ihan erilaiselta pyörän kyydissä kuin esim. auton kyydissä. Toisaalta jo ihan kaupan pihalla, kun joku starttaa pyörää ja se hörähtää käyntiin, tunnen kuinka sydämeni pamppaa sen mäntien tahdissa. Se bensan tuoksu, moottorin matala mörinä ja kiiltävä kromi, ai että...ei sitä voi korvata mikään. Lisäksi se oma pyörä*

*tuntuu ystävältä. Saan ihan älyttömästi voimaa ja jaksamista ajamisesta. Edellä mainitut tunne-elämykset sekä se ajankulu, kun pyörää korjailee, ovat tärkeitä hetkiä. (Nainen, 18–24)*

Vapaa-aikaa tutkinut yhdysvaltalainen sosiologi Robert A. Stebbins (1992: 3) on jakanut harrastamisen vakavaan tai vakavasti otettavaan, päämäärätietoiseen harrastamiseen (serious leisure) ja rentoon vapaa-ajan harrastamiseen (casual leisure). Vakava harrastaminen on tietoon, taitoon tai kokemukseen, jopa kaikkiin edellä mainittuihin perustuvaa syvällistä toimintaa. Tällaiset harrastukset tarjoavat paljon haasteita, mutta samalla ne tuottavat syvää tyydytystä ja saattavat muodostua harrastajalleen jopa elämäntavaksi.

Tutkimuksessani mukana olleiden naisten suhtautumisen vakavuutta moottoripyöräharrastustansa kohtaan kuvaa hyvin se, kuinka paljon vaivaa moni heistä on joko joutunut tai ollut valmis näkemään pystyäkseen aloittamaan harrastuksen. Naiset kertoivat muun muassa vaikeuksista löytää sellainen autokoulu, joka olisi ottanut heidät oppilaikseen, naiseen oli saatettu autokoulussa ajoharjoituksen aikana suhtautua vähättelevästi tai jättää hänen kokemattomuutensa huomioimatta, vaikka monet naisharrastajat eivät ennen moottoripyöräkortin suorittamista olleet koskaan ajaneet edes mopolla, eikä osalla ei ollut minkäänlaista ajokorttia.

*Kortin ajoa suunnitellessa soitin paikalliseen autokouluun. Eivät ottaneet minua oppilaaksi sukupuoleni vuoksi, koska eivät halunneet naista kaatamaan heidän uusia Kawasakejaan. Myös, jos A:n ajo ei olisi HETI onnistunut, olisi täytynyt ajaa A2. Minulla ei ollut yhtään kokemusta alla, onneksi en mennyt tuonne tunneille enempää mieltäni pahoittamaan. (Nainen, 25–34)*

*Huonoin kokemus on ehdottomasti ajoharjoittelun aloitus x-koulussa. Opet vaihtu joka kerta, pyörä oli liian korkea ja ärhäkkä (pelkäsin kuollakseni sitä), ketään ei kiinnostanut jutella mun kanssa mun peloista (olin kaatunut aiemmin keväällä kokeillessani ajaa ekaa kertaa omalla pyörällä ja murtanu samalla pari kylkiluuta). Tulin yks kerta kotiin itkien ja sanoin miehelle, ettei*

*musta taida tullakaan motoristia. No siinä asiaa hetken märehdittyäni tutkin muita kouluja ja päädyin vaihtamaan toiseen. Mikä oli aivan loistava päätös. Siellä oli huippuope, kuunteli, neuvoi, tsemppasi, valoi muhun uskoa ja hänen avustuksellaan läpäisin sekä kässärin että inssin laakista. (Nainen, 35–44)*

Naisharrastajien kertomuksista pystyy lukemaan suoranaista asennevammaisuutta. Heitä on saatettu pitää asiaansa ymmärtämättöminä ja yrittää myydä heille sellaisia varaosia tai huoltoja, joita heidän moottoripyöränsä eivät olisi tarvinneet tai vaihtoehtoisesti jättää jopa tarvittavat huollot tekemättä. He ovat voineet myös saada alentuvaa ja seksististä kohtelua moottoripyöräliikkeissä, eikä heidän ole uskottu tietävän moottoripyörästä mitään.

*En osaa itse huoltaa pyörääni eikä se kiinnosta minua. En huolla itse autoanikaan. Maksan ammattilaiselle, että he hoitavat asian. Odotan, että saan ennakoivaa palvelua. Olen kertonut, etten ymmärrä asiasta paljon ja siksi tarvitsen apua. Pyörän huollossa sanottiin aina, että kaikki ok. Ajat niin vähän, ei tarvetta taaskaan tehdä mitään. Kerran vaihdettiin takapyörä. Tanko ravisti ja pyörä ravisti koko ajan pahemmin. Muutimme ja vein pyörän uudessa kaupungissa huoltoon. Ketjut meinasi tippua kun oli niin löysällä ja rattaat kuluneet, etupyörä niin vanha että kovettunut vaaralliseksi ja tangossa joku tiivistejuttu, että öljyt valui hukkaan ja jousto hukassa. Onneksi ei ollut sattunut mitään. Olisi voinut käydä pahasti! (Nainen, 45–54)*

*Motskakaupoilla ollessani, liikkeessä ei oltu edes kysytty budjettiani kun jo erään pyörän kohdalla myyjä tuumasi ”joo tässä on tällainen pyörä mutta taitaa olla liian kallis”. Olen muutamassa liikkeessä kokenut tämän saman ja väheksyntää sukupuolen takia. (Nainen, 35–44)*

Helena kertoi myös kokemuksestaan naisena alan liikkeissä:

*Joo se on kyllä mielenkiintoinen ilmiö auto- ja moottoripyöräkaupalla, tuntuu että joko ei huomioida ollenkaan, että ihan rauhassa saat siellä pyöriä tai sitten puhutaan automaattisesti miehelle, jos oot miehen kanssa. ”Mitäs*

*on tultu katselemaan” vaikei oltas tultu katselemaan miehelle yhtään mitään. (Helena)*

Harrastuksen merkityksellisyyttä ja suhtautumisen vakavuutta kuvastaa myös se, kuinka paljon uusia asioita naiset ovat valmiita opettelemaan harrastuksensa vuoksi, tarkoittaen muutakin kuin pelkkää ajokortin suorittamista. Kaisa kertoi haastattelussa opetelleensa edellistalvena rakentamaan omaa pyöräänsä katsomalla ensin opetusvideoita Youtubesta.

*Mää oon teknisellä alalla mutta en oo ikinä rassannut mitään. Mää vaihdoin etulyhdyn, sitte määhän myös kevensin perää ja siellä tein ihan elämäni ensimmäiset sähköliitokset, Youtubesta ja netistä ja joka paikasta keräsin tietoa ja se oli se talven projekti. Talvella alotin pikkuhiljaa tilaamaan osia ja miettimään että uskaltaisinkohan. Mää muistan sen kun aloin irrottaa esimerkiksi sitä perää niin että määhän en tiedä, että uskallanko ees, määhän oon hullu, mitä oon tekemässä, että enhän määhän saa tätä enää kasaan. Ei niinku soitellen sotaan eikä siten, että puran tämän tästä ja katotaan sitte että ku on kasa tavaraa tossa että saako sitä takasi. Kyllä määhän tein tosi systemaattisesti, et otin valokuvatkin mitä oon missäkin vaiheessa irrottanut, että varmasti osaan sitte laittaa takasin että ei mee niin että mä Euro Motor Centerille meen semmosen kasan kanssa että! (Kaisa)*

Noora, jolla ei tällä hetkellä ollut omaa moottoripyörää, ja jonka harrastus oli lapsen syntymisen vuoksi ollut tauolla, totesi että ... jos saa ens kesänä sen pyörän hommattua, niin määhän haluan oppia sitä itse laittamaan ja huoltamaan että siitä tulis enemmän semmonen oma juttu, että ei olis miehestä riippuvainen. Samansuuntaisia ajatuksia oli myös kyselyyni vastanneella naisella, joka kertoi halustaan oppia seuraavasti:

*Haluan sotkea itse käteni öljyyn ja oppia, kun jotain pitää korjata, jotta olisin mahdollisimman vähän riippuvainen toisten avusta. Haluan myös tuntea koneen toiminnan, jotta tiedän mitä minun ja asfaltin välissä on. (Nainen, 25–34)*

Moottoripyöräharrastuksen aloittaminen on tavallaan vielä suurempi kapinoinnin symboli naiselle kuin miehelle. Kuten Catherine Roster (2007: 447) tutkimuksessaan toteaa, naisen

täytyy ylittää monenlaisia hänen sukupuoleensa liitettäviä esteitä sekä fyysisellä, sosiaalisella että kulttuurisella tasolla. Moottoripyöräharrastus on naisille selvästi siis myös haasteiden voittamista. Niillä on naisen itsenäisyyteen ja onnistumisen tunteeseen vaikuttavia merkityksiä, jotka syvenevät harrastuksen jatkumisen myötä ja kannustavat jatkamaan harrastusta edelleen. Moottoripyöräily on vakava, mutta ei vakavamielinen harrastus, jossa sen vakavuutta kuvastaa naisten halu panostaa siihen ajallisesti mutta myös taloudellisesti hankkimalla laadukkaat ja turvalliset varusteet sekä mieluisat moottoripyörät. Rahaa käytetään myös reissaamiseen moottoripyörillä ulkomaita myöten. Vakavaa, suorastaan intohimoista suhtautumista kuvaa hyvin myös erään naisen kommentti: *Missä muussa harrastuksessa on aina joko hiton kylmä, tuskasen kuuma, märkää ja vetoisaa, perse puutunut tai jotain paikkaa särkee?* Näistä huolimatta naisilla on kuitenkin halu harrastaa.

#### **5.4 ”Vaikka ajat yksin kuitenkin olet vahvasti osa ryhmää”**

Kuten Hanna Autio (2006: 6) toteaa, osalla motoristeista harrastukseen liittyy voimakas sosiaalinen aspekti, joka ilmenee esimerkiksi moottoripyöräkerhon jäsenyytenä, yhteisinä ajeluinä, osallistumisena kokoontumisajoihin sekä erilaisena vapaa-ajanviettona toisten moottoripyöräilijöiden kanssa. Moottoripyöräilyn voidaan perustellusti sanoa olevan näille ihmisille elämäntapa, ja harrastuksen toimivan selkeästi ihmisiä yhteen kokoavana asiana.

Jälkiteollisessa yhteiskunnassa erilaiset harrastusryhmät ja yhteisömuodot ovat voineet tietyissä olosuhteissa korvata tai täydentää perinteisempiä yhteenkuulumisen muotoja, kuten naapuruus-, sukulaisuus- ja ammattiryhmät. Esimerkiksi harrasteajoneuvojen omistajien keskuudessa voi kehittyä merkityksellisiä yhteisöjä. Tällaiset toimintaan perustuvat vapaaehtoiset yhteisöt voivat antaa yksilöille mahdollisuuden kokea kollektiivisen yhteisöllisyyden ja yhteenkuulumisen tunteen ilman rajoittavia normatiivisia säännöksiä. (Austin 2009: 72.)

Suomessa järjestetään vuosittain kymmeniä erilaisia moottoripyöräralleja ja kokoontumisajoja, joista ainoastaan kaksi, Harley-Davidson, Buell tai Indian -merkkisillä moottoripyörillä ajavien Ripsiralli, sekä jo vuodesta 1977 saakka järjestetty,



moottoripyörämerkkiin sitomaton Akkaralli on suunnattu ainoastaan naismotoristeille. Akkarallin järjestelyvastuussa vuonna 2020 ollut Tiina Fält kertoo:

*On tärkeää, että naismotoristeille on oma ralli. Mukana on kaikenikäisiä naismotoristeja, osa on ajanut jo kymmeniä vuosia ja toiset vasta aloittelevat harrastuksen parissa. Naisten kesken voi turvallisesti kysyä ihan mitä vain ilman, että kukaan dissaa kysyjää. Osa ”ropaa” omaa pyöräänsä ja voivat kysyttäessä näyttää ihan kädestä pitäen, miten esimerkiksi joitain huolto- tai korjaustoimenpiteitä voi tehdä. (Kyllönen 2020.)*

Moottoripyöräralleja ja kokoontumisajoja voidaan tarkastella rituaalin käsitteen kautta sosiaalisen elämän merkityksellisinä rakenteina, jotka ovat tärkeitä yhteisöllisyyden lähteitä motoristeille. Tapahtumiin sisältyy yhdysvaltalaisen sosiologi Randall Collinsin muotoileman vuorovaikutusrituaalin kaltaisia ainesosia. Rituaalin komponentteihin kuuluu hänen mukaansa vähintään kaksi samaan paikkaan kokoontunutta henkilöä, jotka aistivat rajat osallistujien ja ei-osallistujien välillä sekä keskittyminen yhteiseen toimintaan tai esineeseen, jonka kautta he tiedostavat keskinäisen huomionsa. Tästä seuraa yhteisöllistä innostusta ja Collinsin termein tunne-energiaa, jota yksilöiden välinen vuorovaikutus kehittää. Rituaalinomainen toiminta alkaa siitä, kun osallistujat ajavat moottoripyörillään tuttuun kokoontumispaikkaan ja suorittavat mahdollisen rekisteröitymisen sekä majoittautuvat alueelle, irrotten näin normaalista arkielämästään. (Austin 2009: 73.)

Tutkimuskyselyni vastauksista käy ilmi, että monen moottoripyöräilyä harrastavan naisen sosiaalinen elämä pyörii enemmän tai vähemmän moottoripyörrien ympärillä. Harrastuksen kautta syntyy mahdollisuus tutustua uusiin ihmisiin tai yleensä olla yhdessä ystäviensä tai oman motoristiyhteisönsä kanssa.

*Ensimmäinen akkaralli oli huikea kokemus. Lähdin akkaralliin yksin, koska en tuntenut vielä montakaan naismotoristia. Minut otettiin avosylin vastaan, vaikka olinkin nuorin osallistuja. Sain siltä reissulta paljon ystäviä ja seuraavana vuonna olinkin jo järjestämässä tapahtumaa näiden ystävien kanssa. (Nainen, 25–34)*

*Kyselin naismotoristien fb-ryhmässä ajoseuraa viikonlopulle. Loppujen lopuksi meitä lähti päivän reissulle lähes 20 toisilleen tuntematonta naista. Ihan huikeaa yhteisöllisyyttä täysin tuntemattomien, mutta saman harrastuksen jakavien kesken. (Nainen, 25–34)*

Naismotoristien fb-ryhmästä on muodostunut kanava, josta voi hankkia tietoa harrastuksen aloittamiseen liittyen tai kuten edellä, etsiä ajoseuraa. Ryhmään kuuluvilla on ollut myös mahdollisuus hankkia ryhmän logolla varustettuja tarroja ja hihamerkkejä (kuva 11.), joiden avulla voi kertoa olevansa sekä ryhmän jäsen että harrastavansa moottoripyöräilyä. Kypäraan tai tuulisuojaan liimattu tarra tai ajotakin hihaan ommeltu merkki toimii eräänlaisena ”salaisena tervehdyksenä”, jonka avulla voi tunnistaa sen kantajan olevan samaisen ryhmän jäsen, kuuluvan samaan harrastajien sisarkuntaan.



Kuva 11. Naismotoristit-logolla varustettuja tarroja sekä hihamerkki (kuva: Tiina Tolonen)

Kaikki eivät kuitenkaan ole kiinnostuneita minkäänlaisesta ryhmätoiminnasta. Moottoripyöräharrastusta kuvattiin sellaisena harrastuksena mitä voi tehdä yksin, täydellisenä tapana olla yksin ja täysin itsensä kanssa. Olen itse introvertti ja moottoripyöräily on minulle harrastus, jossa pystyn tarvittaessa määrittelemään oman sosiaalisuuteni rajat. Voin ajella yksin, puolisoni kanssa tai halutessani mennä isomman porukan mukaan.

Vaihdoin moottoripyöräni samanmerkkiseen, mutta isompitehoiseen heinäkuussa 2022, ja olin tietysti innokas esittelemään sitä muille motoristeille. Lähdin puolisoni mukana paikallisen aluekerhon kokoontumiseen, ja automaattisesti ajattelin sen kiinnostavan siellä muitakin paikalle saapuneita. Laitoin moottoripyöräni parkkiin ja odotin varsinaista yleisöryntäystä, mutta toisin kävi. Pyöräni kohdalle pysähtyi ainoastaan yksi mieshenkilö, joka lakonisesti totesi vaimonsakin joskus halunneen ajaa moottoripyörällä. Pettymys oli kova, sillä kaikenlainen osallistuminen on minulle ollut aina haasteellista ujouteni vuoksi. Odotukseni olivat ehkä ylimitoitettuja, sillä kuten myöhemmin huomasin, vanhat tutut kerääntyvät mielellään yhteen omiksi porukoikseen juttelemaan keskenään. Paikalla oli sekä naisia että miehiä omien moottoripyöriensä kanssa, joten en kokenut ulkopuoliseksi jäämisen johtuvan sukupuolestani vaan ainoastaan siitä, etten tuntenut entuudestaan ketään. Olin todennäköisesti myös arvioinut täysin väärin muiden kiinnostuksen omaa moottoripyörääni kohtaan, joka taas minulle toimii väylänä uusiin ihmisiin ja toisiin harrastajiin tutustumiseen.

Introvertiksi tunnustautunut Helena totesi ajamisestaan seuraavasti:

*Ei se ole varsinaisesti joukkuelaji ja vaikka ajaa miehen kanssa yhdessäkin, niin kumminkin se on sitä yksilösuorittamista tavallaan, vaikka samaan suuntaan mentäisiin. Se on semmoinen oma juttu mistä tykkään nyt ja kaikki ajatukset, kaikki semmoiset stressaavat asiat saa pois päästä, kun pääsee vaan kaikessa rauhassa ajelemaan eikä tarvitse puhua kenellekään. Muuta kun olla vaan oma itsensä ja sen pyörän kanssa eikä mitään muuta. (Helena)*

Riikka tykkäsi ajella enimmäkseen yksin ja totesi, että *ihmisille on tervettä olla itsensä kanssa, kaikki ei voi olla sosiaalista, kaikki ei voi olla, että aina pitää nojata johonkin toiseen*. Maija kertoi haastattelussaan hurahtaneensa täysin harrastukseensa ja rakastaneensa yksin ajelemista sekä harrastavansa pääasiassa itseksensä:

*Ajoin monta kesää yksin pitkin Lappia, ei minulla mitään kummallisia varusteita ollut. Avokypärä, farkut, nahkatakki ja aurinkolasit. Kolmekymppisen seikkailumieli ja terve kroppa. Kyytiin on harvempi vongannut, enkä ole koskaan ketään ottanutkaan, en miestä enkä naista.*

*Koko aikana olen käynyt ani harvoin kokoontumisajoissa. Erityisesti olen vältellyt merkkikohtaisia kokoontumisajoja, kansainvälisiä Super Rallyja lukuun ottamatta. Vaikka rakastan harrastustani, sen jotkut sivutuotteet ovat minulle liikaa. Prosenttikerhot eivät saa millään muotoa kunnioitustani. en kaipaa myöskään moottoripyöräkerhon jäsenyyttä. En sellaistaakaan, jossa olisi vain naisia. Liivitouhu on minusta jossain määrin jopa huvittavaa ja päälle liimattua pätemistä. Harvoin olen nähnyt aitoa veljeyttä tai sisaruutta näissä kuvioissa. Hierarkia ei liity harrastukseeni. (Maija)*

Kysyin haastateltaviltani, tunsivatko he muita tai oliko heillä lähipiirissään ketään moottoripyöräilyä harrastavia naisia. Riikka kertoi tuntevansa jonkun, joka oli ostanut moottoripyörän mutta ei ollut ajanut sillä. Noora kertoi yhdellä työkaverillaan ja yhdellä harrastuskaverillaan olevan moottoripyörät. Kaisan serkulla oli moottoripyöräkortti ja pyöräkin oli ollut joskus, mutta hän oli siitä luopunut. Uudellamaalla asuva Maija kertoi, että kun hän oli aloitellut harrastustaan lähes 30 vuotta sitten, ei naismotoristeja juurikaan ollut näkynyt, mutta nykyisin hän ajeli sekä naisten että miesten kanssa. Maijan sanoin, *vaikka edelleen pidän yksin ajamisesta, seurakin kelpaa.* Helena ei taas tuntenut ketään:

*En tunne ketään muita naismotoristeja, että ehkä sekin sitten on varmaan osaltaan vaikuttanut, että ei ole ollut ketään sellaista esikuvaa ns. tai ketään moottoripyöräilevää naista, että olisi tullut ikinä sitä, että kyllähän naisetkin voi tätä tehdä. Mä liityin Naismotoristit-ryhmään silloin kun rupesin ajokorttia ajamaan, niin siinä oikeastaan konkretisoitu, että kyllä nykyään niitä naismotoristeja on vaikka tuntuu että ei ole, kun ei omassa lähipiirissä ole ketään tai ei mitään tutun tuttuakaan ole ja naista joka ajaisi niin kyllä niitä on vaikka niitä ei itse vaan tiedäkään. (Helena)*

Moottoripyöräilyä harrastava nainen löytää todennäköisesti toisen naisharrastajan tai ajoseuraa helpommin eteläisessä Suomessa, jossa ajokausi on pitempi ja kuten media-aineistoni perusteella saatoin havaita, monenlaista, myös vapaamuotoisempaa toimintaa huomattavasti enemmän tarjolla. Haastateltavani ovat kaikki Naismotoristit-ryhmän jäseniä Facebookissa, mutta eivät hirveän aktiivisia. Riikka totesi jäsenyydestään seuraavasti:

*Kattelen näkykö jottain mielenkiintoista, lurkkailen. Mä en oo aktiivisesti ollu mukana missään ryhmätoiminnassa niin oikeestaan on aika sattumaa, että törmää johonki naismotoristiin niinku sinuun tässä. Onko se kerhoontuminen vähän enemmän semmoinen miesten juttu enemmän että tosiaan nää facen ryhmät, jotka yrittää näitä ryhmäajoja ja muita pitää kesällä, mutta en mä oon nyt saanut lähdettyä koskaan mukaan ryhmäajeluille naismotoristiryhmän kanssa se jotenkin ei ole ollut mun juttu.*  
(Riikka)

Naisille moottoripyöräharrastus on luultavasti paljon muuta kuin haastateltavani Riikan sanoin *kerhoontumista*, vaikka Suomessa toimiikin valtakunnallisen naisten moottoripyöräkerhon lisäksi useita joko tiettyyn moottoripyörämerkkiin keskittyneitä tai alueellisia naisten moottoripyöräkerhoja. Erilaisiin sosiaalisen median ryhmiin on myös voitu liittyä harrastusta aloittaessa, kun on haettu tietoa esimerkiksi itselle sopivasta moottoripyörästä tai kysely varusteista ja jääty sitten jäseniksi ryhmään Riikan tavoin *lurkkailemaan* ilman aikomustakaan olla sen aktiivisempi.

Pitkät perinteet omistava Akkaralli kertoo eräänlaisen ”communitasin” (vrt. Turner) muodostumisesta suomalaisten naismotoristien joukossa. Korona-aika lienee muuttanut aikaisemmin kenties kiinteämpää yhteisyyttä, kun konkreettinen yhdessäolo vaihtui peruttujen kokoontumisajojen ja -rallien vuoksi enemmän yksin tai vain ystävän kanssa ajelemiseen. On mielenkiintoista seurata mihin suuntaan osallistuminen ja osallisuus tulevana vuosina kehittyä ja säilyykö isojen tapahtumien suosio edelleen, vai syntyykö enemmän uusia, pienempiä tapahtumia? Sosiaalisen median ryhmät, kuten Naismotoristit Facebookissa, luovat omalla tavallaan myös yhteisöllisyyttä ja yhteenkuuluvuutta. Voit ajella yksin ja silti tuntea olevasi osa jotakin suurempaa kokonaisuutta, kuten tekemiäni haastattelujen jälkeen oivalsin.

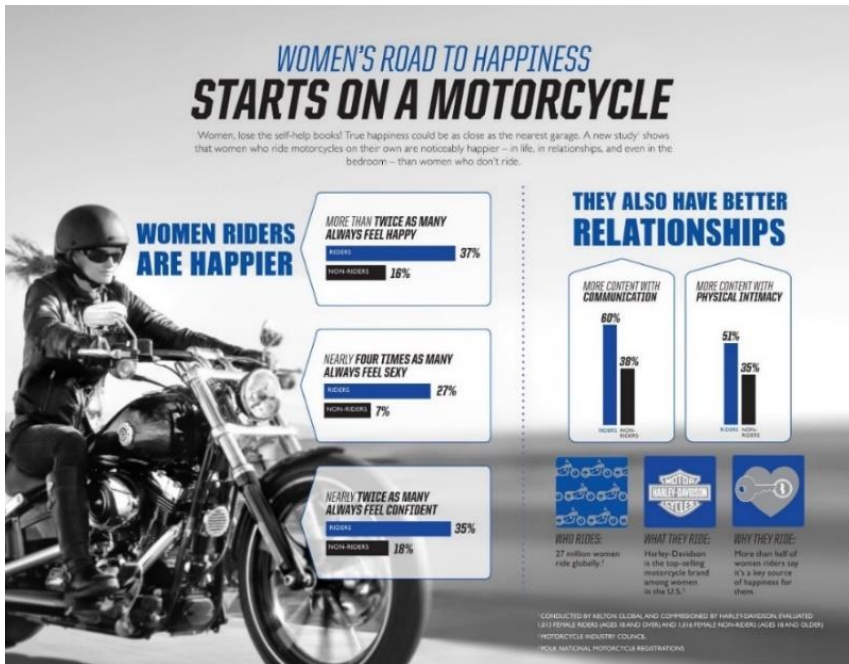
## **5.5 ”Kuin tauti, joka parantaa”**

Hyvinvoinnilla tarkoitetaan sosiologi Erik Allardtin mukaan yksilön kokemuksia ja tunteita omasta elämästään ja sen mielekkyydestä. Ihmisen hyvinvointi on kokonaisvaltainen ilmiö, johon liittyy useita eri osatekijöitä. Hyvinvointiin käsitteenä

sisältyvät esimerkiksi yhteisyyssuhteet sekä erilaiset itsensä toteuttamisen muodot, mahdollisuus harrastuksiin sekä vapaa-ajan toimintaan. (Allardt 1976: 9–10.)

Ihmisen hyvinvointi koostuu maailman terveysjärjestö WHO:n mukaan fyysisestä, psyykkisestä ja sosiaalisesta ulottuvuudesta. Fyysinen hyvinvointi tarkoittaa yksilön kokemus omasta fyysisestä terveydestään ja psyykinen taas kokemusta mielenterveydestä. Sosiaalista hyvinvointia ihmisen elämälle taas luovat esimerkiksi ystävyyssuhteet, perhe ja erilaiset yhteisöt ja osaksi tätä katsotaan kuuluvan myös tyytyväisyys omaan elämään, uraan ja koulutukseen sekä itsensä toteuttamisen mahdollisuudet. (Tiedenaiset 2021.)

Yhdysvaltalaisen moottoripyörävalmistaja Harley-Davidsonin vuonna 2013 teettämässä tutkimuksessa haastateltiin 1013 moottoripyöräilyä harrastavaa naista sekä 1016 ei-harrastajanaista. Tutkimustulosten mukaan moottoripyöräharrastus paransi selvästi naisten omanarvontuntoa, yli puolet piti moottoripyöräänsä tärkeimpänä onnellisuuden tuottajana ja peräti 74 % koki elämänsä muuttuneen paremmaksi sen jälkeen, kun he alkoivat ajaa moottoripyörällä (kuva 12). Yli puolet tässä tutkimuksessa haastatelluista harrastajista kertoi moottoripyöräilyn saavan heidät tuntemaan itsensä vapaiksi ja itsenäisiksi. Harley-Davidson -yhtiön mukaan moottoripyörällä ajaminen on vapauden ja itseilmaisun perimmäinen muoto, joten on loogista, että naismotoristit ovat onnellisempia ja yleisesti ottaen tyytyväisempiä elämiinsä. (Fleming 2013.)



Kuva 12. Infograafi Harley-Davidsonin teettämän tutkimuksen tuloksista

Hyvinvointi eri muodoissaan nousi esille hyvin monissa tutkimuskyselyni avoimissa vastauksissa, erityisesti psyykkisen hyvinvoinnin osalta. Moottoripyöräharrastuksen vaikutusta kuvattiin muun muassa terapeuttiseksi, itsetuntoa kohottavaksi, mielenvireyttä ja henkistä hyvinvointia lisääväksi, stressitasoja laskevaksi ja stressiä purkavaksi, voimaannuttavaksi, elämykselliseksi ja palauttavaksi huolten hävittäjäksi. Moottoripyörästä oli monelle muodostunut myös selviämiskeino, kun ajaessa ei pysty kelaamaan päässään ongelmia, vaikeuksia tai paha mieltä vaan on keskityttävä kokonaisvaltaisesti siihen juuri siihen hetkeen ja tekemiseen.

*Selvisin miehen pettämisestä, alkoholismista ja avioerosta moottoripyöräilyn ansiosta. En olis jaksanu jollen ois päässy pyörän selkään. (Nainen, 45–54)*

*Moottoripyörällä ajo on terapeuttista ja todella koen, että auttaa mm. masentuneisuuden ja ahdistushäiriön kanssa. Se on mieluinen harrastus, minkä avulla saa harhautettua negatiivisia ajatuksia. Adhd:n osalta se tarjoaa enemmän virikkeitä ajaessa kuin auto, joten sitä on ”helpompi” ajaa. Se on siis tärkeää, koska sillä on positiivinen vaikutus hyvinvointiini. (Nainen, 25–34)*

*Kun vuosi sitten sairastuin syvästi masennukseen, moottoripyöräily oli yksi pelastavista keinoista päästä tuhoisan vaiheen yli ja löytää jotain elämisen arvoista. Se vei hetkeksi pois pahasta ja antoi tekemistä, jonka aikana tuulettaa pää taas oikeille raiteille. (Nainen, 25–34)*

Naiset kertoivat harrastuksen auttaneen myös korona-ajasta selviämisestä, kun tuntui ettei mihinkään pysty menemään ja kaikki tekeminen rajoittuu vain pieneen piiriin. Moottoripyörällä oli mahdollista lähteä ajelemaan ja näkemään maisemia ainaisen kotona oleskelun sijasta.

Rituaalit vahvistavat ihmisen identiteettiä, tässä tapauksessa motoristi-identiteettiä. Thomas Hylland Eriksenin (2004:282) mukaan rituaali oikeuttaa valtaa ja on tärkeä ideologian välittäjä, mutta toisaalta taas tarjoaa osallistujilleen voimakkaita tunne-elämyksiä. Tunne-elämys, erityisesti elossa olemisen, pärjäämisen ja selviämisen tunne moottoripyörän kanssa toimiessa korostui sekä tutkimukseni taustaksi lukemissani media-aineistoissa, omissa kokemuksissani että tutkimuskyselyni avoimissa vastauksissa. Ilman sitä, että on itse koskaan ajanut moottoripyörällä, tätä on vaikea ymmärtää.

Lähiomaiseni sairastuttua vakavasti keväällä 2022 moottoripyöräharrastuksesta tuli yhtäkkiä minulle paljon merkityksellisempi. Huomasin ajoreissujen (kuva 13.) jälkeen olevani huomattavasti selväjärkisempi, kun olin saanut hetkisen olla täysin irrallaan arkipäivästä, omassa tilassani ja jonkinlaisessa täydellisen huolettomuuden kuplassa. Jo lähtörituaalia suoritettaessa eli ajovaatteisiin pukeuduttaessa koko vartaloon levisi kihelmöivä jännityksen ja odotuksen tunne, aivan kuin olisin ollut lentokentällä matkalla viikoksi etelään. Päiväkirjamerkintäni heinäkuulta 2022 kertoo puolison kanssa tehdystä päiväreissusta rantatietä pitkin Raaheen ja sieltä Vihannin kautta takaisin kotiin. Sen aikana toivoin monta kertaa, että pystyisin jotenkin taltioimaan kaiken sen kauneuden ja ne tuoksut, mitä matkalla kohtasin.

*Onkohan mesiangervot ikinä tuoksuneet näin hyvältä? Tuli mieleen lapsuus, Sippalankujan varressa ojissa niitä kasvoi paljon. Avokypärän hyviä puolia on juuri tämmöset elämykset, mutta nuo naamaan lentävät ötökät käy kipiää.*



*Poskeen tuli varmasti mustelma. Tuntuu tosiaan, että on lomalla kun on vain t-paita ajotakin alla. (11.7.2022)*

Matkalla sattui jännittävä tapahtuma, kun jouduimme pysähtymään tietyön vuoksi paikoillemme, ja taakse kertyi pitkä letka autoja. Olin jonon keulassa, alla uusi kiiltävä öljyä tihkuva asfaltti. Pelkäsin kovasti töppääväni jotenkin, vähintään sammuttavani tai kaatavani pyörän, ja että autoista naurettaisiin minulle kun kyseessä on nainen moottoripyörän kanssa. Selvisin kuitenkin tilanteesta ongelmitta, ja loppumatkan ajoinkin suorastaan ”rinta kaarella kuin toripulu”. Kotiin palattua koko olemukseni oli rentoutunut ja tunsin valtavaa ylpeyttä itsestäni sekä voimaantumista. Ilman tämän kaltaisia pieniä irtautumisia olisin jäänyt helposti kotiin murehtimaan, jolla olisi taas ollut vaikutuksia hyvinvointiini aivan kokonaisvaltaisesti. Ajoreissun pystyin jopa näkemään hieman valoa tunnelin päässä. Samankaltaisia havaintoja löytyi myös aineistostani:

*Ajoreissun jälkeen mitkään maailman murheet ei tunnu enää miltään. Saan olla omien ajatusteni kanssa, tai vielä parempaa - ajattelematta mitään keskittyessäni kurvailemaan mutkateillä. (Nainen, 45–54)*

*Se on elämän sokeri ja suola. Se saa unohtamaan arjen huolet ja murheet ja elämä saa taas valoa. (Nainen, 35–44)*



Kuva 13. Taukopaikalla syyskuussa 2022 (kuva: Tiina Tolonen)

Helenan kanssa pääsin jakamaan kokemuksen lähiomaisen sairastumisesta. Hänen läheisensä oli sairastunut ja nukkunut pois jo ennen kuin Helena sai moottoripyöräkortin. Näin jälkikäteen ajateltuna hän oli sitä mieltä, että moottoripyörästä olisi ollut apua tuolloin ja siitä tulee varmasti olemaan vielä tulevaisuudessakin. Helena kertoi edelleen elämässään olevan paljon asioita ja tilanteita, mitkä herättävät ajatuksia että olisipa äiti auttamassa ja läsnä, jakamassa tätä kaikkea.

*Se on ollut semmoinen iso asia elämässä, mikä vaikka se tavallaan onkin jo päättynyt, niin kyllä se kumminkin vielä vieläkin, siitä on pari vuotta aikaa, kun äiti kuoli, niin se vieläkin välillä ajatuksissa on se. Moottoripyörä on semmoinen asia mikä nyt jollain tavalla auttaa käsittelemään niitä tunteita, kun niitä edelleen välillä tulee, pystyy irrottautumaan. (Helena)*

Helena kertoi ajamisen vaikutuksen psyykkiseen hyvinvointiinsa näkyvän erityisesti mielen puhdistumisena.

*Kun on vähän tämmöinen yliajattelijainen ihminen, että tosi monesti kaikki vähän jää pienesti ahdistamaan mieltä, niin on sen huomannut, että siitä on iso apu siihen, jos tuntuu että ajatukset rullaa ja ei saa rauhaa niin kyllä se siihen auttaa että puhistuu oikein se mieli. Huomaa, että ajaminen on itelle semmoisia ainoita asioita, missä oikeasti pystyy tavallaan sammuttamaan ne aivot hetkeksi, että kyllä siitä sellainen apu on elämässä. Mulle se suurin merkitys on, että sillä saa kaikki nämä stressit ja ajatukset nollattua päästä. (Helena)*

Moottoripyöräharrastus on auttanut naisia raskaissa kokemuksissa ja elämäntilanteissa, jotka käynnistävät jonkinlaisen muutoksen tai siirtymävaiheen ihmisen koko elämässä. Moottoripyörä on tarjonnut tuolloin mahdollisuuden paeta normaalielämää ja raskaita hetkiä, olla vapaa, mutta kuitenkin samanaikaisesti säilyttää kontrolli. Riikka kertoi puolisonsa sairastumisesta:

*Mies oli sairaalassa, mun piti se sinne aina välillä jättää, niin sitten lähdin sairaalasta, kun olin mennyt moottoripyörällä sinne ja ajoin jonnekin Raaheen ihan vaan tuulettaan nuppia sen verran että kävin vähän*

*kurvailemassa rantatietä ja söin jäätelön siellä ja ajoin takaisin. Kyllä se ehdottomasti oli semmoinen, että ei voinut mennä kotia vellomaan enempää. Sillä oli semmoinen vapauttava rooli, että on pakko päästää irti ja keskittyä siihen ajamiseen. (Riikka)*

Eräs vastaajista kertoo moottoripyöräharrastuksestaan olleen apuna lapsensa kuolemasta selviämässä, kun ”...17-vuotias tyttäreni kuoli auto-onnettomuudessa, meni se syksy ja talvi sumussa. Mutta kun keväällä pääsi pyörän selkään, niin jotenkin alkoi tuntua jälleen, edes vähän, elävänsä.” (Nainen, 55–64).

Suomalaisnaiset kuvasivat moottoripyöräharrastustaan hyvin usein sanoilla *tuulettuminen/tuuliterapia/kypäräterapia*. Maailman meno ja omat murheet jäävät unholaan ajamisesta nauttiessa. Naiset kertoivat harrastuksen tuovan iloa, hyvän olon ja vapauden tunnetta, jota moni kertoo kaipaavansa talvikaudella, kun ei pääse ajamaan.

*En aja talvikuukausina (marras-helmikuussa) ja huomaan silloin muuttuvani samaan aikaan voimattomaksi ja levottomaksi. Keväälläkin voi olla vaikka viikko, etten koske pyörään (en aja esim. lumisateessa tai miinuskeillä) mutta kun pyörä on pihassa, on sieluni rauhallisempi koska on mahdollisuus lähteä. (Nainen, 45–54)*

*Moottoripyöräily on iso osa identiteettiäni ja talven aikana olen huomannut, kuinka kaipaen sitä lohduttavaa ja vapauttavaa tunnetta kun tuntee tuulen kasvoilla ja kehossa ja tuntee moottorin murinan takaliston alla. Ajaessa pitää niin keskittyä, että huolet, murheet ja ahdistus katoaa. Hymy nousee kasvoille ja keho rentoutuu. (Nainen, 45–54)*

*Koko talven täriseä kotona ja odotan, että lumet sulavat ja että öisin ei enään olisi pakkasta. Kun vihdoinkin pääsee ajamaan, ei pysy naama enää perus lukemilla, suunpielet pysyvät korvien korkeudella ja sydän laukkaa kuin hevonen. Vapauden tunne, mikä tulee moottoripyörällä ajelusta on sanoinkuvaamatonta, kaikki, jotka ovat kokeilleet, tietävät sen. Vaikka onkin kallis harrastus, on se sen arvoista, mielellään kitsastelee muitten asioiden*

*kanssa, että pääsee kesäisin kurvailemaan pienillä teillä taajamissa ja kylillä. (Nainen, 25–34)*

Fyysisen hyvinvoinnin osalta omasta kunnosta huolehtiminen on tullut monille tärkeäksi moottoripyöräharrastuksen jatkumisen mahdollistamiseksi. Tutkimuskyselyssä naiset kertovat kuntoilun olevan merkityksellistä erityisesti siksi, että jaksaa lähteä pitkillekin pyöräreissuille ja pystyy jatkamaan harrastustaan mahdollisimman pitkään. Varusteiden kallis hinta motivoi myös kunnossa pysymiseen, naiset pitivät hyvänä tavoitteena mahtua joka kevät samoihin varusteisiin. Moottoripyörä ei myöskään anna anteeksi sohvalle löhöilyä talven aikana vaan vahvan keskivartalon avulla sen hallitseminen onnistuu paremmin ja ajoasennon pystyy pitämään hyvänä selän rasittumatta.

*Täytän ensi kuussa 64 vuotta eli vanhuuseläkeikä edessä. Ja tallissa kesää odottaa BMW GS650 katuenduro... ja sitten kun jalka ei enää nouse tuon korkean pyörän satulan yli, on jemmassa sitä aikaa odottamassa Kawasaki Zephyr 750. Eli kyllä tuo harrastus kun aikanaan otti valtaansa, lienee jatkuvan niin kauan kun jalka satulan yli nousee. Ja eikös meille ikääntyville immeisille suositella tasapainon harjoittelua ja ylläpitoa, niin motskarihan on erinomainen väline tuon toiminnon ylläpitoon. (Nainen, 55–64)*

Moottoripyöräharrastuksella on kaiken edellä kerrotun perustella selvästi kokonaisvaltainen vaikutus naisen hyvinvoinnille. Harrastuksen avulla on päästy yli raskaista elämänvaiheista, saatu voimaa ja jaksamista sekä pysytty kiinni arkipäivässä. Tutkimuskyselyn vastauksissa korostui erityisesti psyykinen hyvinvointi ja moottoripyöräilyn rooli huolien ja murheiden poisviemisessä sekä mielen rauhoittumisessa. Naiset tiedostavat harrastuksensa haasteet ja vaarallisuuden, mutta sen tuoma ilo ja siitä saatava energia menee kaiken edelle.

Martin, Schouten & McAlexander (2006: 185–186, 188) havaitsivat tutkimuksessaan moottoripyöräharrastuksen tärkeimmän hyödyn naisille olevan heidän itseluottamuksensa kasvamisen, mutta moottoripyörän hallitsemisen vahvistavan naisia myös muilla tavoilla. Harrastus tarjoaa ihanteellisen vastapainon kaikille elämän sellaisille osa-alueille, joissa he ovat vain naisia tai äitejä ja kertoo, että he ovat

muutakin kuin roolinsa ja velvollisuutensa puolisoina tai vanhempina. Perinteisten roolien rajat saattavat jossain vaiheessa naisen elämää tuntua sitä hiertäviltä. Rajat ovat sekä emotionaalisia että sosiaalisia ja niitä pitävät yllä toisaalta naisten omat epäilykset ja määrittelyt itsestään, mutta myös erilaiset sosiaaliset normit ja paineet. Martin, Schouten & McAlexander toteavat myös, että omalla moottoripyörällään ajavalla naisella on myös enemmän vapautta määritellä esimerkiksi seksuaalista identiteettiään kuin miehen selän takana istuvalla *tarakkaharakalla*, jonka heteroseksuaalisuudesta tuskin kukaan esittää vastaväitteitä. Se on naiselle valtava voimanlähde, kun hän pystyy olemaan objektin sijasta toimijan roolissa.

Aiwa Romyn ja Mayukh Dewanin (2021: 10–11) tutkimuksen mukaan kuka tahansa nainen voi ajaa moottoripyörällä ja itse asiassa, Romy ja Dewan esittävät, että moottoripyörällä ajaminen symboloi virkistymistä, vapautta ja itsenäisyyttä sukupuolesta (sex/gender) riippumatta. Moottoripyörän omistaminen ja sillä ajaminen tuo tyytyväisyyttä, puhuttiinpa sitten miehistä tai naisista ja missä päin maailmaa tahansa.

Moottoripyöräily on harrastus, joka kaikilla tavoin antaa enemmän kuin ottaa. Vaikka fyysisesti väsyisitkin, piristyt henkisesti. Se saattaa muodostua jopa elämäntavaksi. Kannattaa kuitenkin pitää mielessä asia, jonka myös eräs tutkimuskyselyn vastaajista toi esille: *Suomessa moottoripyöräkausi on vain puolet vuodesta, joten ei sen varaan kannata elämänsä tai koko hyvinvointiaan rakentaa, mutta kuten kaikki harrastukset, se tuo elämään parhaimmillaan iloa ja kehittymistä niin teknisesti kuin henkisesti.*

## 6 Yhteenveto

*Olisin varmaan vain jotenkin puolikas siitä ihmisenä mitä nyt olen, koska olen harrastuksen kautta saanut niin paljon voimauttavia kokemuksia. (Nainen, 35–44)*

Kulttuuriantropologian pro gradu -tutkielmassani selvitin suomalaisnaisten moottoripyöräharrastuksen lähtökohtia ja sen naisten elämään tuomia merkityksiä. Lähtökohtana tutkimukselleni on oma moottoripyöräharrastukseni sekä kokemukseni sen parissa.

Aavistin jo tutkimussuunnitelmaa kirjoittaessani olevani jonkin suuremman äärellä, koska en onnistunut löytämään aiheeseen liittyvää aikaisempaa tutkimusta Suomesta. Moottoripyöräharrastukseen liittyvää tutkimusta oli tehty pääasiassa miehisestä näkökulmasta ja moottoripyöräkerhoihin liittyen. Oman harrastukseni myötä olin kuitenkin havainnut, että naismotoristeja Suomesta nykyisin löytyy jo melkoisesti, mutta he olivat kuitenkin vielä jollakin tavalla täysin tuntemattomia uutisoinnin lisääntymisestä huolimatta. Moottoripyöräilyn suosio harrastuksena on kasvanut erityisesti naisten keskuudessa, ja se on selvästi myös menettänyt aiempaa kapinallista luonnettaan. Tuntuu siltä, että nykyään lähes jokainen tuntee jonkun, joka ajaa moottoripyörällä ja se joku voi olla oma äiti, muu sukulainen, työkaveri tai naapurin rouva.

Tutkimusta oli mahdotonta tehdä, ellei hakenut ensin hieman perspektiiviä moottoripyöräilyn historiasta. Moottoripyörät tulivat markkinoille 1900-luvun alussa, jolloin ne autoja edullisempina yleistyivät nopeasti koko perheen kulkuvälineinä ja ovat sellaisia edelleen muualla kuin läntisessä maailmassa. Barbara Joansin (2003: 160) mukaan Yhdysvalloissa aina 1940-luvun loppupuolelle saakka oli yleistä, että miehet sekä naiset ajoivat moottoripyörillä. Kuten tutkimukseni taustamateriaaliksi keräämäni media-aineisto kertoo, on naisia nähty myös Suomessa moottoripyörän ohjaimissa ainakin jo lähes sadan vuoden ajan.

Moottoripyörä on muuttunut yhteiskunnallisen kehityksen myötä toiminnallisesta kulkuvälineestä ensin jonkinlaiseksi alakulttuurin symboliksi ja sittemmin myös statusesineeksi. Hollywoodin moottoripyöräelokuvat tekivät niistä vapauden, yksilöllisyyden ja kapinahengen kuvajaisia, jotka liitettiin tietynlaiseen maskuliiniseen

elämäntyyliin ja yhteiskunnan normien ulkopuolella elämiseen. Tätä kautta ovat syntyneet myös suuren yleisön mielikuvat moottoripyöräharrastajista. Mikä siis saa naisen harrastamaan moottoripyöräilyä, kun se erityisesti sukupuolen näkökulmasta riitelee naiselle ajateltua roolia vastaan? Minkälainen merkitys harrastuksella on naisen elämälle?

- Kiinnostus moottoripyöriä kohtaan on saattanut syntyä jo lapsuudessa, mutta harrastuksen aloittaminen lykkääntyy usein siihen asti että se on taloudellisesti mahdollista tai että se sopii muuten elämäntilanteeseen. Moni nainen aloittaa harrastuksen isän, veljen, puolison tai muun sukulaisen esimerkin innoittamana ja näin toteuttaa ikaikaisen haaveensa. Harrastuksen aloittamisen taustalla voi olla myös suuri elämänmuutos tai tarve tehdä jotakin vain itselleen.
- Naiset suhtautuvat harrastukseensa vakavasti ja ovat valmiita panostamaan siihen sekä ajallisesti että rahallisesti. Moni on myös kiinnostunut moottoripyöränsä tekniikasta. Naiset kokevat, että ei ole sukupuolesta kiinni voiko ajaa moottoripyörällä, vaikka ovatkin saattaneet sukupuolensa vuoksi joutua näkemään monenlaista vaivaa harrastuksen aloittamiseksi.
- Tärkeä motivaattori harrastukselle on vapauden tunne: moottoripyörällä ajaessaan on mahdollista siirtyä tilaan, jossa ei tarvitse olla kenenkään äiti tai vaimo eikä minkään ammattikunnan edustaja. Moottoripyörän avulla pystyy irtautumaan arkirutiineista. Harrastuksen kautta on mahdollista saada omaa aikaa ja rauhaa.
- Harrastuksen vaikutukset näkyvät erityisesti naisen kokonaisvaltaisessa hyvinvoinnissa: sen avulla pystyy irtautumaan elämän huolista ja haasteista, se nostaa ja ruokkii naisen itsetuntoa, tuo onnellisuutta, auttaa stressin purkamisessa ja on elämyksellinen sekä palauttava. Harrastus on tuonut heille voimaa ja jaksamista sekä mielenrauhaa.

Monet naisharrastajat kertoivat saaneensa kosketuksen moottoripyöriin lapsuudenkodeissaan. He ovat päässeet näkemään läheltä, jopa kokemaan vauhdin hurman ja se on jättänyt mieliin kytämään ajatuksen siitä, että joskus ajaisi aivan itse. Altistus harrastukselle oli tullut isän, isoisän, veljen tai muun sukulaisen, joskus jopa äidin kautta. Monet kertoivat aina pitäneensä moottoripyörästä ja olisivat halunneet ajaa jo nuorina, mutta tuolloin eivät olleet sitä jostain syystä päässeet tekemään. Aikojen ja asenteiden muuttumisen voi selvästi nähdä naisharrastajien määrän kasvussa. Moottoripyöräilystä on voinut muodostua myöhemmin naisen oman perheen harrastus, jossa kaikki ovat mukana

lapsia myöten. Naisen moottoripyöräharrastuksen aloittamiseen saattaa myös liittyä suuri elämänmuutos, avioero tai läheisen kuolema. Aloittaminen on ollut jonkinlainen nivelvaihe elämässä, jolloin on samanaikaisesti haluttu irtautua entisestä, mutta myös saada jotain sellaista, jonka avulla pysytään elämässä kiinni.

Tutkimukseeni osallistuneet naiset kertoivat halustaan osoittaa, että ei ole millään tavalla sukupuolesta kiinni voiko ajaa moottoripyörällä. Moni heistä oli joutunut kokemaan erilaisia vastoinkäymisiä, ja myös näkemään paljon vaivaa sen eteen, että ovat yleensä pystyneet aloittamaan harrastuksen. Kun moottoripyöräharrastuksen kanssa on lopulta päässyt alkuun, siitä on tullut jotakin josta ei haluta kovin helposti luopua, vaan siihen voidaan panostaa taloudellisesti ja jopa yrittää priorisoida omaa ajankäyttöään sillä tavalla, että olisi mahdollisimman paljon aikaa ajamiselle. Harrastuksesta tulee vakava, mutta ei vakavamielinen.

Tutkimukseni osoittaa, että moottoripyörä symboloi naiselle vapautta. Sen avulla on helppo ottaa äkkilähtö arkipäivästä, kun kaipaa tuuletusta ajatuksilleen tai on vain tarve olla yksin. Sen avulla pystyy siirtymään tilaan, jossa on irti elämän huolista ja haasteista. Moottoripyörä on mukavaa vastapainoa työelämälle, se voi myös olla henkilökohtainen haaste, tapa näyttää itselleen tai pelkästään ikaikainen haave. Moottoripyöräharrastus voi tuoda naisen elämään myös uudenlaista sisältöä esimerkiksi erilaisten yhteisöjen kautta. Moni tutkimukseen osallistunut kertoi osallistumisestaan kokoontumisajoihin tai muihin moottoripyöriin liittyviin tapahtumiin. Tätä kautta oli mahdollisuus myös tutustua uusiin ihmisiin.

Naiset kokevat moottoripyöräharrastuksen pitävän yllä ja jopa kasvattavan sekä parantavan heidän fyysistä ja psyykkistä hyvinvointiaan. Harrastus tuo heille onnellisuutta, auttaa stressin purkamisessa ja pelkojen sekä epävarmuuden poistamisessa, saa tuntemaan itsensä nuoreksi ja yksinkertaisesti, pitää ihmisen järjissään. Moottoripyörällä ajamista verrattiin jopa meditointiin sekä mindfulnessiin. Moottoripyöräharrastus myös nostaa ja ruokkii naisharrastajan itsetuntoa. Eräs tutkimukseeni osallistuneista kirjoitti tuntevansa itsensä ”kovaksi mimmiksi”, vaikka olikin oikeasti ihan tavallinen ”nössö”. Naisia ilahduttaa myös stereotyyppisten odotusten ja ajatusten rikkominen sen suhteen, mitä



nainen voi tehdä ja mistä pitää. Ja kuten Riikka totesi haastattelussaan: *Ihminen saa tehdä omaksi mielihyväkseen asioita, kaiken ei tarvitse olla järjellä perusteltua.*

Pro gradu -tutkimukseni myötä opin, että toinen moottoripyöräilyä harrastava nainen voi löytyä mistä tahansa. Haastateltavistani olisin tuskin arvannut että he ovat moottoripyöräharrastajia, jos he olisivat tulleet minua kadulla vastaan. Haastattelun lomassa käydyt keskustelut hämmensivät minua välillä todella paljon ja tuntui kuin olisin puhunut itseni kanssa. Samaten niissä koetut tunteet olivat suorastaan käsin kosketeltavia ja pystyin toteamaan, että moottoripyöräharrastus on naisharrastajalle todella hyvin merkityksellinen. Haastattelut loivat myös yhteenkuuluvuuden tunnetta ja niiden aikana syntyi jopa ajatus yhteisajelun järjestämisestä gradun juhlistamiseksi.

Arkipäivässä moottoripyöräharrastukseni ei erityisesti korostu. Ehkä juuri sen vuoksi koen suurinta tyydytystä silloin, kun harrastukseni paljastuu siitä tietämättömälle. Se on uskomattoman voimauttava tunne, kun pystyy yllättämään työkaverin tai puolitutun paljastumalla *prätäkämimmiksi*. Tunnen olevani tavallaan eräänlainen Clark Kent, normaalisti olen tuiki tavallinen kirjastonhoitaja, mutta kun pukeudun ajokamppeisiin, minusta tulee supersankaritar. Pystyn myös hyvin samaistumaan erään yhdysvaltalaisnaisen William E. Thompsonin (2010) tutkimuksessa antamaan vastaukseen: *I don't know what I am—biker, motorcyclist, or whatever. As far as I'm concerned I'm just a wife and grandmother who rides motorcycles. I'll say this though, I'm not a “chick,” or anybody's “old lady.”*

Pro gradu -tutkielmastani muodostui juuri niin mielenkiintoinen, mukaansa tempaava ja tunteita ruokkiva matka, kuin mitä arvelin aloittaessani sen olevan. Toivon, että tämä on vain päänavaus moottoripyöräilyä harrastaviin naisiin liittyvälle tutkimukselle täällä Suomessa, muualta maailmasta tutkimuksia jo löytyy.

Moottoripyöräharrastus on todella tauti, joka parantaa, ja ikävät asiat jäävät tien päälle.

## **Lähteet**

### **Tutkimusaineisto**

Tolonen, Tiina (2022) Kenttätyöpäiväkirja, ajokausi kesä 2022

Webropol-kysely, avoinna 15. – 31.3.2022

### **Arkistot**

Traficom. Ajoneuvokanta 30.6.2021. Yksityishaltijoiden liikennekäytössä oleva moottoripyörät merkeittäin käyttövoiman, haltijan sukupuolen ja iän mukaan.

### **Tutkimushaastattelut**

Kaisa, haastattelu 8.9.2022.

Noora, haastattelu 4.10.2022.

Helena, haastattelu 19.10.2022.

Riikka, haastattelu 20.10.2022.

Maija, sähköpostihaastattelu 3.9.2022.

## Media-aineisto

Vantaalainen Pirjo, 56, johtaa prätkäviestin Suomen läpi – Naismotoristi on edelleen ihmetyksen aihe. *Vantaan Sanomat* 16.5.2019.

Viiden lapsen äiti rikkoo rajoja myös motoristina – ”Tavoitteeni on ajaa Route 66 päästä päähän”. *Päivän lehti* 26.4.2020.

Pia, Anne ja Maarit kertovat mikä vetää naisen prätkän selkään – ”Ilmoitin miehelle, että minä en kyydissä istu”. *Helsingin Uutiset* 7.8.2017.

Naisten kiinnostus moottoripyöräilyyn kasvaa – ”Se on se vapaus”. *Maaseudun Tulevaisuus* 1.5.2021.

Harras hetki: Kun Sonja Hellén-Nieminen ajaa moottoripyörällä mutkaisia teitä, hänen päänsä tyhjenee. *Kirkko ja kaupunki* 25.5.2020.

”Rakastuin hurinaan ja pärinään” – Tämän takia viisikymppinen Pirjo innostui vasta aikuisena moottoripyöräilystä. *Seura* 18.10.2020.

Endurokonkari Mami Jäntti, 63, ajoi vaativan Päijänteen ympäriajon vanhimpänä naisena ikinä. *Keskisuomalainen*-lehden podcast 28.4.2021.

Prätkäimmi suosittaa moottoripyöräilyä ihan tavallisille naisille. *Sanomalehti Kaleva* 31.1.2003.

Nainen ei ole enää vain tarakkaharakka – pariskunnat ajavat yhä useammin kimpassa omilla moottoripyörillään. *Yle* 23.4.2019.

Naismotoristien määrä kasvaa – Rita Lönn toteutti teinivuosiansa haaveen: ”Että tuuli suhisisi korvissa ja olisi voimaa alla”. *Yle* 25.6.2018.

Kuukauden nainen: Vauhtia ja vapautta. *Kaupunkimedia Aamuset* 24.4.2013.

## Painamattomat lähteet

- American Anthropological Association (AAA) Principles of Professional Responsibility. Viitattu 9.2.2023. <https://www.americananthro.org/ethics-and-methods>
- Assmuth, L. & Tapaninen, A-M. (2004) Antropologian naisongelma. Suomen antropologisen seuran julkaisuja. Viitattu 21.9.2022. <http://hdl.handle.net/10138/17796>
- Auster, C. (2001) Transcending potential antecedent leisure constraints: The case of women motorcycle operators. *Journal of Leisure Research*. Viitattu 28.3.2022. DOI: 10.1080/00222216.2001.11949942
- Austin, M. (2009) Ritual and Boundary Distinction in a Recreational Community: A Case Study of Motorcycle Rallies and Riders. *Qualitative Sociology Review*, 5(2). Viitattu 22.12.2022. <https://www.proquest.com/scholarly-journals/ritual-boundary-distinction-recreational/docview/1002332266/se-2>
- Austin, D.M. and Gagné, P. (2008) "Community in a mobile subculture: the world of the touring motorcyclist", Denzin, N.K. (Ed.) *Studies in Symbolic Interaction (Studies in Symbolic Interaction, Vol. 30)*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, pp. 411-437. Viitattu 20.4.2022. [https://doi.org/10.1016/S0163-2396\(08\)30021-0](https://doi.org/10.1016/S0163-2396(08)30021-0)
- Eronen, E. M. (2020) "Kaikki jäi pois" – oma aika äitien vertaisryhmässä. *Janus Sosiaalipolitiikan ja sosiaalityön tutkimuksen aikakauslehti*, 28(4), 341–356. Viitattu 25.9.2022. <https://doi.org/10.30668/janus.66701>
- Gagné, P. & Austin, D.M. (2010) Playing with the guys: women's negotiation of gendered leisure and space. *International Journal of Motorcycle Studies*. Volume 6, Issue 2: Fall 2010. Viitattu 8.3.2022. [https://web.archive.org/web/20180424013326/http://ijms.nova.edu/Fall2010/IJMS\\_Artcl.GagneAustin.html](https://web.archive.org/web/20180424013326/http://ijms.nova.edu/Fall2010/IJMS_Artcl.GagneAustin.html)
- Fleming, C. (27.12.2013) Harley-Davidson study: Women who ride are happier, more fulfilled. *Los Angeles Times*. Viitattu 8.2.2022. <https://www.latimes.com/business/autos/la-fi-mo-autos-study-women-who-ride-are-happier-more-fulfilled-20131223-story.html>

- Hakola, R. (18.6.2014) Naismotoristit nauttivat vauhdin ja vapauden huumasta. *Yhteishyvä-lehti*. Viitattu 20.4.2022. <https://yhteishyva.fi/liikenne/naismotoristit-nauttivat-vauhdin-ja-vapauden-hurma/article-358533>
- Hautanen, L. (29.7.2020) Naisporukassa ajaminen on voimauttavaa. *Pointti-lehti*. Viitattu 20.4.2022. <https://pointti.fi/teema/lbc-pohjanmaa/>
- Heikkonen, T. & Kähkönen, S. (31.5.2021) Moottoripyöräkorttien suosio on räjähtänyt käsiin: osasyynä korona ja vapauden tunteen saaminen. Viitattu 8.2.2022. Yle Uutiset | yle.fi. <https://yle.fi/uutiset/3-11955763>
- Juhila, K. (2021) Teemoittelu. Teoksessa Vuori, J. (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Viitattu 8.5.2022. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus>
- Kallinen, T. & Kinnunen, T. (2021) Etnografia. Teoksessa Vuori, J. (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Viitattu 8.5.2022. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus>
- Kinnarinen, K. (2000) Mies, talli ja moottoripyörä: etnografinen tutkimus Misfit MC:stä ja bikerkulttuurin eetoksesta. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Humanistinen tiedekunta, uskontotiede humanistisen tiedekunnan pääaineena. Viitattu 15.12.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe20051972>
- Kontinen, T., Houni, P., Karsten, H., & Toivanen, H. (2013) Liminaalitalan käsite työn muutosten jäsentäjänä. Viitattu 16.1.2023. *Aikuiskasvatus*, 33(4), 252–264. <https://doi.org/10.33336/aik.94057>
- Kupiainen, M. (2019) Osaamisen sukupuoli. Miten asiantuntijuus rakentuu sukupuolta ja osaamista koskevista diskursseista. Väitöskirja. Turun yliopisto, Humanistinen tiedekunta, sukupuolentutkimus. Viitattu 9.2.2023. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-29-7682-9>
- Kyllönen, E. (9.5.2021) Naismotoristit osa 4: Onko tarvetta erillisille naismotoristiryhmille? *Motouutiset.fi* Viitattu 18.3.2022.

<https://www.motouutiset.fi/fi/moottoripyorat/motoristit/10538/Naismotoristit-osa-4-Onko-erillisille-naismotoristiryhmille-tarvetta.htm>

Kyllönen, E. (11.6.2020) Akkaralli järjestettiin 44. kerran Asikkalassa. *Motouutiset.fi*  
Viitattu 17.11.2022.

<https://www.motouutiset.fi/fi/moottoripyorat/matkalla/9544/Akkaralli-jarjestettiin-44-kerran-Asikkalassa.htm>

Lehmusvesi, J. (15.4.2022) Pääministeri Sanna Marinin nahkatakki sai sosiaalisen median riemastumaan eikä ihme: Musta nahka on läpi historiansa edustanut seksiä, vaaraa ja kapinaa. *Helsingin Sanomat*. Viitattu 7.2.2023. <https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000008755100.html>

Martin, D., Schouten, J.W. & McAlexander, J.H. (2006) Claiming the Throttle: Multiple Femininities in a Hyper-Masculine Subculture. *Consumption, Markets and Culture*, 9:3, 171-205. Viitattu 30.12.2022. DOI: 10.1080/10253860600772206

Maxwell, A.H. (2009) "Bikers" vs. motorcyclists. *Anthropology Newsletter*, March 2009. Viitattu 2.11.2022. <https://anthrosource.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/an.1999.40.3.18>

Meyer, P. (2009) We're just women who like to ride: An ethnographic journey on a woman's motorcycle. Doctor of Philosophy. Dissertation. South Illinois University Carbondale. Viitattu 10.2.2022. <https://opensiuc.lib.siu.edu/dissertations/21/>

Miyuake, E. (2015) Deleuzian motorcycle: Towards a theory of motorcycles and the other. *International Journal of Motorcycle Studies*. Volume 11, Issue 1: Spring 2015. Viitattu 12.5.2022. <https://motorcyclestudies.org/volume-11-issue-1-spring-2015/deleuzian-motorcycle-towards-a-theory-of-motorcycles-and-the-other/>

Muilu, H. (2017) Saudinaiset pääsivät autonrattiin – mutta näitä kymmentä asiaa he eivät vielä kukaan saa tehdä. Viitattu 10.2.2023. <https://yle.fi/a/3-9854175>

Mäki, E. (20.12.2018) Iranilainen naismotoristi rikkoi rajoja ajamalla maapallon ympäri moottoripyörällä. *Motouutiset.fi*. Viitattu 10.2.2023.

<https://www.motouutiset.fi/fi/moottoripyorat/motoristit/7675/Iranilainen-naismotoristirikkoirajoja-ajamalla-maapallon-ympäri-moottoripyörällä.htm>

Mäki, E. (15.2.2020) WRWR: motoristinaisten maailman suurimmaksi paisunut moottoripyöräviesti päätöksessä – tänään on isot bileet Lontoossa. *Motouutiset.fi*. Viitattu 27.10.2022. <https://www.motouutiset.fi/fi/moottoripyorat/uutiset/9191/WRWR-motoristinaisten-maailman-suurimmaksi-paisunut-moottoripyoräviesti-päätöksessä-tänään-on-isot-bileet-Lontoossa.htm>

Nainen ja hotelli. *Suomen hotelli-ravintola-kahvilalehti*. 1.11.1931. Viitattu 22.11.2022. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/972680?page=1>

Nainen liikkuu ja liikennöi. *Eeva-lehti* 1.2.1937. Viitattu 20.9.2022. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/titles/1235-1857?year=1937>

Nainen tunkeutumassa miehen työmaille. *Toverikuntalehti* 1.10.1926. Viitattu 20.9.2022. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/946403?page=1>

Nisula, T. Johdatus kulttuuri – ja sosiaali antropologiaan. Rituaalit ja uskonto. Viitattu 18.5.2022. <http://www.uta.fi/avoinyliopisto/arkisto/sosiaali antropologia/uskonto.html>

Paavilainen, J. (2016) Ikuinen matka vanhasta uuteen. Bikeryhteisön rituaalit 7XSF -kiertueella. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Käytännöllisen teologian laitos. Viitattu 8.2.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:hulib-201603091279>

Pinch, P. & Reimer, S. (2012) Moto-mobilities. Geographies of the motorcycle and the motorcyclist. *Mobilities*, 7:3, 439-457. Viitattu 2.11.2022. DOI: 10.1080/17450101.2012.659466

Romy, A. & Dewan, M. (2021) The Bikerni: an ethnographic study on women motorcyclists in modern India. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 19:6, 868–883. Viitattu 10.2.2022. DOI: 10.1080/14766825.2020.1849242

Roster, C.A. (2007) "Girl Power" and Participation in Macho Recreation: The Case of Female Harley Riders, *Leisure Sciences*, 29:5, 443-461, DOI: 10.1080/01490400701544626

Ryynänen, T. & Heinonen, V. (2015) Kulutuksen ja moottoripyöräilyn alakulttuurit sekä jalostuva keskiluokkaisuus. Tapauksena elokuva Villit karjut. *Lähikuva*, 4/2015, 7–23. Viitattu 27.10.2022. <https://journal.fi/lahikuva/article/view/121237/72089>

Selvitys: Naisten uusi kolmenkymppin villitys – moottoripyörä. Viitattu 23.11.2022. <https://jpnews.fi/muut/selvitys-naisten-uusi-kolmenkymppin-villitys-moottoripyora/>

Shane-Nichols, A.J. (2020) A qualitative exploration of female Harley-Davidson apparel wearer's symbolic expression of identities through dress. Doctor of Philosophy. Iowa State University. doi: 10.31274 / etd-20200624-8

Sikstus, S. (2011) Ratsastusharrastuksen merkitykset ja yhteisöllisyyden muodot. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Valtiotieteellinen tiedekunta, Sosiaalitieteiden laitos. Viitattu 28.10.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:hulib-201703271720>

Simola, A. (24.11.2017) Tehyn uusi puheenjohtaja Millariikka Rytönen ei aio alkaa lakkokenraaliksi – ”Mutta joskus asioita on pakko vauhdittaa” Viitattu 28.10.2022. *Lapin Kansa*. <https://www.lapinkansa.fi/tehyn-uusi-puheenjohtaja-millariikka-rytonen-ei-a/104005>

*Study: Women have a powerful option to find happiness in 2014. New data reveals female motorcycle riders feel happier, more confident and sexier than woman who don't ride.* (julkaisuaika tuntematon). Viitattu 10.2.2022. Cision PR Newswire <https://www.prnewswire.com/news-releases/study-women-have-a-powerful-option-to-find-happiness-in-2014-237490101.html>

Suomen Moottorilehti 5/1926. Viitattu 20.9.2022. <https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/1103810?page=32>

Thompson, W.E. (2012) Don't Call Me "Biker Chick": Women Motorcyclists Redefining Deviant Identity. *Deviant Behavior*, 33:1, 58-71, DOI: 10.1080/01639625.2010.548292



- Tiedenaiset (2021) Mitä on kokonaisvaltainen hyvinvointi? Viitattu 8.9.2022.  
<https://www.tuumakustannus.fi/artikkelit/kokonaisvaltainen-hyvinvointi>
- Tossavainen, J. (2007) Lonely rider?: miehet ainokaisina ratsastusta harrastamassa. Pro gradu -tutkielma. Itä-Suomen yliopisto, Yhteiskunta- ja aluetieteiden tiedekunta, sosiologia. Viitattu 21.9.2022. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:joy-20080021>
- Turner, V. (1979) Frame, Flow and Reflection: Ritual and Drama as Public Liminality. *Japanese Journal of Religious Studies*, 6(4), 465–499. Viitattu 20.4.2022.  
<https://www.jstor.org/stable/30233019>
- Turner, V. (1986) The Anthropology of Performance. Viitattu 20.4.2022.  
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1079.9871&rep=rep1&type=pdf>
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK) Hyvä tieteellinen käytäntö. Viitattu 9.2.2023.  
<https://tenk.fi/fi/tiedevilppi/hyva-tieteellinen-kaytanta-htk>
- Vehkalahti, K. (2019) Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Viitattu 8.5.2022. DOI: 10.31885/9789515149817

### **Painetut lähteet**

- Allardt, E. (1976) Hyvinvoinnin ulottuvuuksia. Helsinki: Wsoy
- Anttila, P. (1996) Tutkimisen taito ja tiedonhankinta. Taito-, taide- ja muotoilualojen tutkimuksen työvälineet. Helsinki: Akatiimi.
- Aromaa, J. & Tiili, M-L. (2018) Empatia ja ruumiillinen tieto etnografisessa tutkimuksessa. Teoksessa Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Juvenes Print.
- Autio, H. (2006) Motoristielämäntapa, elämäntapamotoristi: moottoripyöräkerho myöhäismodernina heimona. Turun yliopisto.
- Baumann, Z. (1997) Sosiologinen ajattelu. Tampere: Vastapaino.

- Butler, J. (2006) *Hankala sukupuoli*. Helsinki: Gaudeamus.
- Csikszentmihalyi, M. (1991) *Flow: The psychology of optimal experience*. New York: HarperCollins.
- Enges, P. & Mahlamäki, T. & Virtanen, T.J. (2017) *Arki, pyhä ja juhla*. Teoksessa: *Askel kulttuurien tutkimukseen*. Turku: Painosalama.
- Eriksen Hylland, T. (2004) *Toista maata? Johdatus antropologiaan*. Helsinki: Gaudeamus.
- Fingerroos, O. & Jouhki, J. (2018) *Etnologinen kenttätyö ja tutkimus: Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkitapauksia*. Teoksessa Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Juvenes Print.
- Geertz, C. (1973) *The Interpretation of cultures*. London: Fontana Press.
- Douglas, M. (2000) *Puhtaus ja vaara. Rituaalisen rajanvedon analyysi*. Tampere: Vastapaino.
- Genep, A. (1960) *The rites of passage*. Chicago: University of Chicago Press: Routledge & Kegan Paul
- Glamser, F. D. (2003) *Women motorcyclists: Childhood foundations and adult pathways*. *Free Inquiry in Creative Sociology*, 31(2), 183-194.
- Harju, A. (2022) *Yhtä äkkiä olinkin monisairas*. Sanomalehti Kaleva 19.2.2022. Oulu: Kaleva365Oy
- Hirsjärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara, P. (1997) *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Kirjayhtymä.
- Hyypä, M. (1995) *Sukupuolten kirjo: seksi, aivot, roolit*. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (2018) *Etnografian ulottuvuuden ja mahdollisuudet*. Teoksessa Hämeenaho, P. & Koskinen-Koivisto, E. (toim.) *Moniulotteinen etnografia*. Helsinki: Juvenes Print.

- Joans, B. (2003) *Women who ride. The bitch in the back is dead.* Teoksessa Bolin, A. & Granskog, J. (toim.) *Athletic intruders. Ethnographic research on women, culture and exercise.* Albany: State University of New York Press.
- Kauppinen-Toropainen, K. (1987) *Ainokaiset työyhteisössä: haastattelututkimus työn sukupuolenmukaisen eriytymisen vaikutuksista työtyytyväisyyteen, psyykkiseen uupumukseen ja stressiin.* Helsinki: Työterveyslaitos.
- Kinnunen, T. (2001) *Pyhät bodarit. Yhteisöllisyys ja omi täydellisessä ruumiissa.* Helsinki: Gaudeamus.
- Kiviniemi, K. (2010) *Laadullinen tutkimus prosessina.* Teoksessa Aaltola, J. & Valli, R. (toim.) *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II.* Jyväskylä: PS-kustannus.
- Kross, E. (2022) *Sisäinen hälinä.* Hämeenlinna: Karisto.
- Lagergren, L. (1999) *Svensk motorcykelkultur.* Eslöv: Östlings bokförlag.
- Liljeström, M. (1996) *Sukupuolijärjestelmä.* Teoksessa: Koivunen, A. & Liljeström, M. (toim.) *Avainsanat. 10 askelta feministiseen tutkimukseen.* Jyväskylä: Vastapaino.
- Metsämuuronen, J. (1995) *Harrastukset ja omaehtoinen oppiminen: sitoutuminen, motivaatio ja coping: teoreettinen tausta, rakenneanalyysi ja sitoutuminen.* Väitöskirja. Helsinki: Helsingin yliopiston opettajankoulutuslaitos.
- Ojala, H., Palmu, T. & Saarinen, J. (2009) *Paikalla pysyvää ja liikkeessä olevaa.* Teoksessa: Ojala, H., Palmu, T. & Saarinen, J. (toim.) *Sukupuoli ja toimijuus koulutuksessa.* Tampere: Vastapaino.
- Ruohonen, I. & Laitila, T. (1994) *Tulkintojen ja symbolien ytimessä: geertziläinen näkökulma kulttuureihin.* Teoksessa: Nisula, T. (toim.) *Näköaloja kulttuureihin – antropologian historiaa ja nykysuuntauksia.* Tampere: Tammerpaino.
- Rytikangas, I. (1998) *Tehokas ajankäyttö: Vähemmän stressiä, enemmän tuloksia.* Helsinki: Kauppakamari.

Schultz, E. & Lavenda, R. (2011) *Cultural Anthropology: A Perspective on the Human Condition*. New York: Oxford University Press.

Stebbins, Robert A. (1992) *Amateurs, Professionals and Serious Leisure*. Montreal: McGill-Queen's University Press.

Turner, V. (2007) *Rituaali. Rakenne ja communitas*. Helsinki: Summa.

Vilkka, H. (2021) *Tutki ja kehitä*. Jyväskylä: PS-kustannus.