

Vrrroooooooooom

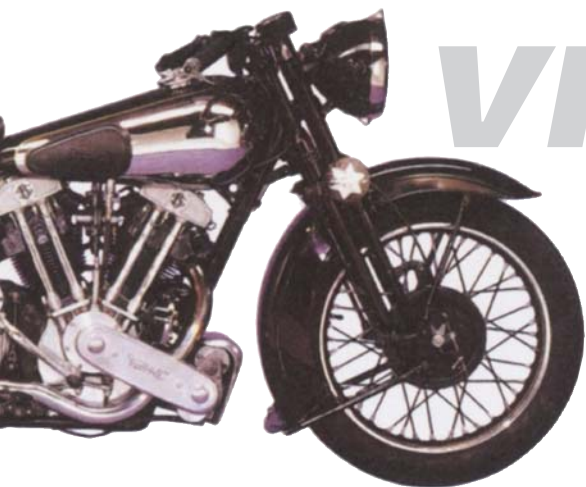


motorcykler og design

Indledning

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

1



vrroooooooooom

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

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

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

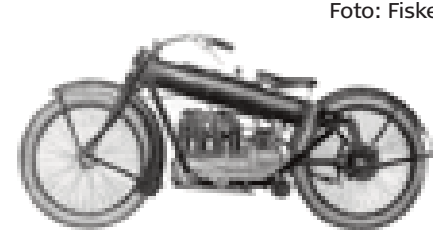
Den unge Ernesto Guevara skriver i *Diarios de Motocicleta – Notas de Viaje (The Motorcycle Diaries)* om sin rejse i 1952 på motorcykel gennem et fattigt og undertrykt Latinamerika, hvor hans politiske bevidsthed vokser, og han gradvist transformeres til „El Che” – den cubanske revolutionshelt. Med inspiration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

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

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



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



Motorcyklens design

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

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

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

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

Bauhaus og BMW

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

Den danske Nimbus

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

Motorcyklen styles med aerodynamiske former

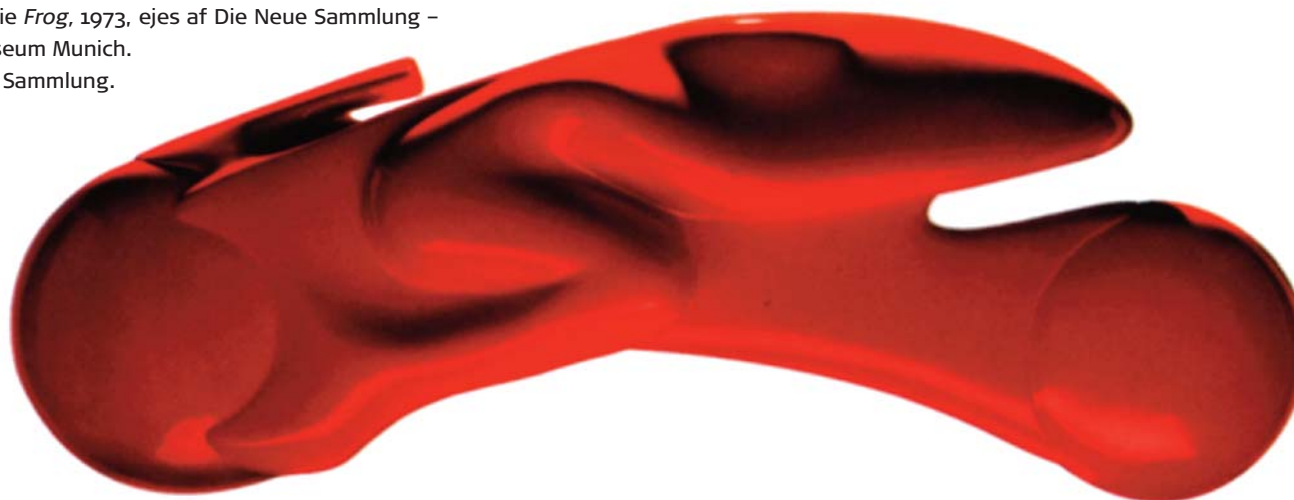
I tiden omkring Wall Street-krakket i USA i 1929 slog den amerikanske styling igennem. Man fik svært ved at sælge nye tekniske produkter til forbrugerne. Reklametegnerne begyndte at overføre deres elegante streger til selve produkterne, som alle blev strømlinede for at understrege, at de var fulde af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

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

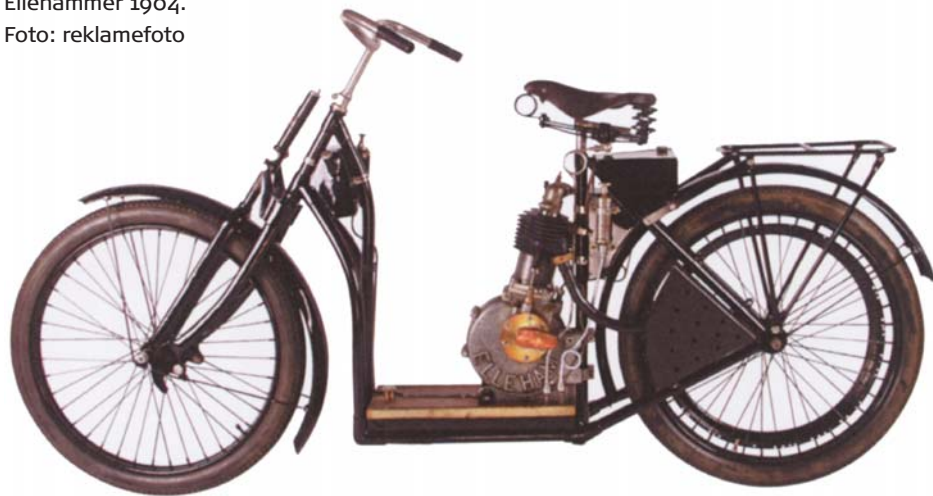
Fra transportmiddel til rebelsk symbol

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

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



Ellehammer 1904.
Foto: reklamefoto



Ellehammers motorcykel som forløber for Vespa'en

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

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

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



De store amerikanske flydere

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

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



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



Philippe Starcks motorcykel

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

Motorcykeldesign fra 1990'erne til i dag

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