På 1910-talet var motorcykeln ett sportfordon för förmögna Stockholmspojkar, vid andra världskriget var den ett fortskaffningsmedel för arbetarklassmän. Under 1950-talet styrde skinnknuttarna sina bågar med spättorna på bönpallen och på 1970-talet kom chopper-klubbarna. Idag är det främst medelålders medelklassmän som är ute och åker – förutom medlemmarna i mer eller mindre kriminella motorcykelklubbar som Hells Angels eller Bandidos. Så kan man sammanfatta innehållet i Lars Lagergrens avhandling *Svensk motorcykelkultur*. Det är naturligtvis en förenklad bild av motorcykelns drygt 100-åriga svenska historia. Den bortser till exempel från att många kvinnor kör motorcykel och att det finns många olika former av motorcykelåkande.

DRÖMMEN OM EN SJÄLVGÅENDE VAGN

Motorcykelns historia hänger, liksom bilens, samman med drömmen om att skapa ett självgående fordon. Tidigt experimenterade man med vagnar som sattes i rörelse med hjälp av segel eller drogs av fjäderdrivna urverk. När flyttbara motorer utvecklades – ångmaskiner och senare förbränningsmotorer – försökte man med varierad framgång att montera dessa på cyklar och vagnar.

I Frankrike patenterade Pierre Michaux 1869 en ångmaskinsdriven cykel som dock aldrig blev någon framgång.

Den första motorcykeln som drevs med en förbränningsmotor konstruerades av tysken Gottlieb Daimler 1885. Daimler och kollegan Wilhelm Maybach hade åren innan tagit fram den lätta bensindrivna förbränningsmotorn som de senare även monterade på en vagn och en båt. Daimlers motorcykel utgör startpunkten för det moderna motorfordonets utveckling.

1894 startade tyskarna Heinrich Hildebrand och Alois Wolfmüller en serietillverkning av motorcyklar. Året därpå började flera företag i Frankrike tillverka trehjuliga motorcyklar med motorer från företaget De Dion. 1898 startade greve Jules Albert de Dion, tillsammans med ingenjören Georges Bouton, egen tillverkning av trehjulingar under namnet De Dion-Bouton. Det var först då som motorcyklar började synas på gatorna.

Utmärkande för de första åren var experiment med olika konstruktioner. Motorerna flyttades runt och antalet hjul på både bilar och motorcyklar varierade. Vid sekelskiftet hade motorcykeln fått sin grundform, ett tvåhjuligt fordon med motorn placerad ungefär i mitten av ramen.

MOTORCYKELNS GULDÅLDER

Intresset för motorcyklar steg under 1910-talet. Antalet fordon ökade och det fanns ett stort antal tillverkare i Europa och USA. Under första världskriget användes den främst militärt men på 1920-talet inleddes motorcykelns guldålder. Tekniska nyheter vid denna tid var gashandtag, trumbroms på bakhjulet, fotväxel och elektrisk belysning. Under 1920-talet ersattes även sidventilmotorn av motorer med toppventiler och något senare kom den överliggande kamaxeln. Från att ha varit en statussymbol och ett sportredskap för rika män och deras söner blev motorcykeln nu även ett transportmedel för tjänstemän



Fler och fler kvinnor kör motorcykel. Annette Hansen, 51-årig sexbarnsmamma, tog MC-kort när barnen flyttade hemifrån och det fanns lite »tid över». Det brukar bli närmare 1 200 motorcykelmil för Annette varje säsong.

och arbetare. Motorcykel med eller utan sidovagn blev ett billigt alternativ till bilen.

JAPAN TAR ÖVER

Storbritannien, Tyskland och USA var före och efter andra världskriget världsledande vad gäller tillverkning av motorcyklar. I 1950-talets Sverige var engelska märken som BSA, Norton, Triumph och Royal Enfield vanliga. Från och med 1960-talet övertogs rollen av japanska tillverkare som Honda, Kawasaki, Yamaha och Suzuki. Vissa märken som till exempel amerikanska Harley-Davidson har överlevt tack vare sin kultstatus. Det har blivit en livsstil bland framförallt män att äga och vårda en HD.

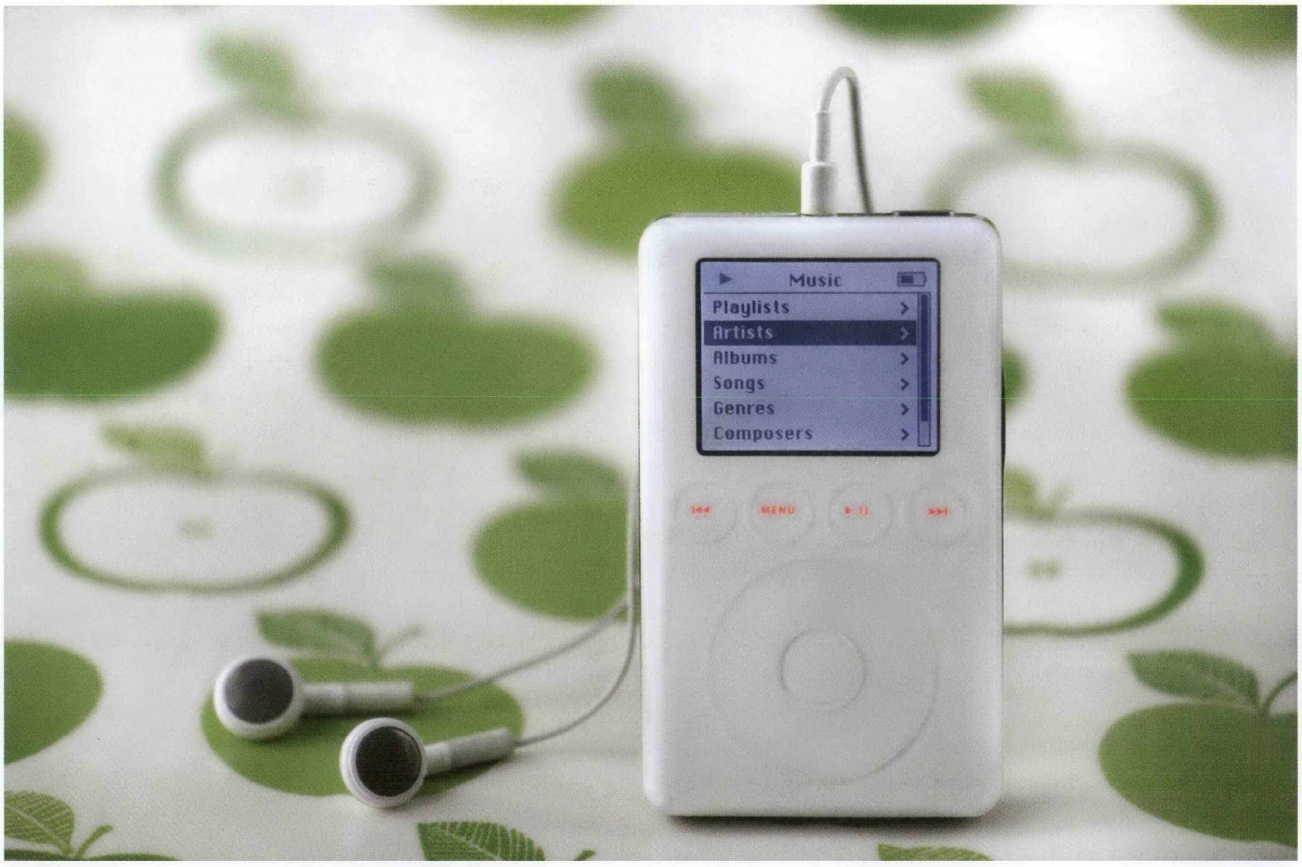
MOTORCYKLAR I SVERIGE

1895 importerades de första motorcyklarna till Sverige. De var av märket Hildebrand & Wolfmüller. Mellan åren 1895 och 1900 importerades också några enstaka De Dion-maskiner. Strax efter sekelskiftet började bland annat Husqvarna, Rex och Söderbloms i Eskilstuna att tillverka motorcyklar. I likhet med i andra länder ökade efterfrågan på motorcyklar under 1910-talet och växte sedan ytterligare under 1920-talet. 1924 fanns omkring 21 000 motorcyklar i landet och 1929 cirka 54 000.

Vid mitten av 1930-talet lanserades framgångsrikt den lätta motorcykeln med en maxvikt på 45 kg. 1927 fanns cirka 6 000 och 1939 var omkring 75 000 av Sveriges totalt 110 000 motorcyklar så kallade lättviktare.

Efterfrågan på motorcyklar var fortsatt stor i Sverige efter andra världskriget. Men i början av 1950-talet mattades intresset något, bland annat på grund av konkurrens från svensktillverkade och importerade småbilar – och kanske i viss mån även från det nya fordonet mopeden. 1955 var 282 000 motorcyklar i bruk, 1959 hade antalet sjunkit till 190 000. Under 1960-talet fortsatte minskningen och under 1970-talet låg antalet runt 50 000. Sedan dess har intresset ökat och i maj 2011 fanns 301 052 motorcyklar i trafik Sverige.

Någon betydande motorcykeltillverkning finns idag inte kvar i Sverige. 1977 förvärvade Electrolux Husqvarna och 1986 såldes motorcykeldivisionen till italienska Caviga. Sedan 1989 tillverkar Husaberg Motor – grundat av konstruktörer från Husqvarna – ett mindre antal specialmotorcyklar för motorsporter som enduro och motocross. Husaberg ägs sedan 1995 av österrikiska KTM.



Mp3-spelaren iPod Classic, lanserad av Apple 2001. Det året erbjöd Apple »1 000 låtar i din ficka». Två år senare presenterades iTune Music Store med 200 000 låtar, samtidigt med den tredje generationens iPod, som hade plats för 7 500 låtar. Tre av fyra mp3-spelare var iPod 2009. Fram till 2011 hade 300 miljoner exemplar sålts.