

Ustvarjanje identitete po vzornikih in prostočasne dejavnosti - avtomobilski dirkači, fantje delavskega razreda v Helsinkih

Identity construction through role models and leisure practices: the case of street racing, working class boys of Helsinki

Heli Vaaranen

Povzetek

Heli Vaaranen, licentiate of social sciences, Phd candidate, University of Helsinki, PI 18, 00014 Helsinki, Finland

Kulturo v njenem širšem smislu vidim - po vzoru del birminghamskega Centra za študije sodobne kulture, ki segajo v 70. in 80. leta preteklega stoletja - kot orodje odpora. Po Bourdieu (1986) je kultura orodje prevlade. Članek se ukvarja z vprašanjem, kakšno vlogo ima kultura pri konstrukciji in reprodukciji identitete. Delo izhaja iz etnografskega raziskovanja subkulturne scene avtomobilskih dirkačev¹, članov helsinškega dirkalnega kluba. Ker so prostočasne dejavnosti fantov - pripadnikov delavskega razreda, zajetih v raziskavo

¹ Besedna zveza avtomobilski dirkači, uporabljena na tem mestu in v nadaljevanju, je prosti prevod angleškega izraza "street racers" in poimenuje skupino, kulturo ali način življenja mladih fantov delavskega razreda, katerih skupna značilnost je hitra vožnja z avtomobili po ulicah Helsinkov ter okolici.

- uporniške oz. odklonske, svojo kulturo uporabljajo za gradnjo identitete pa tudi za poustvarjanje tradicionalne finske avtomobilsko usmerjene moškosti. Te vrste gradnja identitete je posebej pomembna za tiste mlade, katerih izbire in dejanja ne ustrezajo pričakovanjem glavnega družbenega toka. Z ustvarjanjem identitete znotraj avtomobilsko usmerjene kulture in z reproduciranjem tradicionalne moškosti ti mladi dosegajo občutek lastne vrednosti. Kljub temu, da živijo tvegano, izražajo nacionalizem, razizem in odklonilen odnos do zdravja ter varnosti. Ti fantje so deležni spoštovanja svojih vrstnikov, medtem ko znotraj širše družbe - tekmovalno usmerjene in k uspehu naravnane - ne morejo postati njeni spoštovani člani.

Ključne besede:

Abstract

Culture has been largely seen as a tool of resistance following the works of the Centre of Contemporary Cultural Studies in Birmingham in the 1970s and 1980s. Alternatively, culture has been seen as a tool of domination by, e.g., Bourdieu 1986. This is an attempt towards exploring how culture serves the construction and reproduction of identity. My work is based on ethnographic field work among the subcultural scene of street racing in Helsinki, and a group of Helsinki street racers immersed in a "Cruising Club". While these investigated working class boys' leisure practices are simultaneously resistant and subordinate, they use their culture for identity construction and the reproduction of a traditional, Finnish car-oriented masculinity. This "identity work" becomes especially important for youth whose choices and actions do not fit the main stream's

expectations. Through identity construction within the car-oriented culture, and through the reproduction of a traditional masculinity, these youth come to possess a sense of self-worth even when expressing recklessness, nationalism, racism and a disregard of health and safety. These boys are seen as dignified by their peers, although the success-oriented, competitive society at large never would give them that appreciation.

Key words:

Namen in metoda dela

Sprašuješ neumna vprašanja (Mika, 20 let).

V obdobju svojega etnografskega raziskovanja sem vsak petek in soboto zvečer, jeseni, pozimi in pomladi v letih 1999 in 2000 preživela na ulicah Helsinkov. Družila sem se z nekaterimi, ali kar vsemi fanti iz dirkalnega kluba, ki so bili tedaj stari od 20 – 24 let. Z vsakim od njih sem posebej opravila intervju, opravljala pa sem še skupinske intervjuje v navzočnosti njihovih deklet. Sprva so bili intervjuji bolj ali manj neuspešni. Večina fantov iz dirkalnega kluba je namreč preprosto zavrnila snemani pogovor, pa tudi ko sem diktafon umaknila, jim je bilo neprijetno govoriti. Poleg tega njihov urnik takih nemotenih pogovorov ne bi dopustil, saj so bili kar naprej zaposleni s tem, da so nekomu od svojih prijateljev morali priskočiti na pomoč. Tako je kasneje postala moja glavna raziskovalna metoda opazovanje z udeležbo.

“Delo na obrobju” oz terensko delo, pri katerem je poudarek na raziskovalčevi udeležbi v življenju raziskovanih oseb, so definirali številni avtorji. Opredelitve najdemo v zborniku Jeffa Ferrella in Marka S. Hammsa *Etnografija z obrobja*² (1998). Avtorji opisujejo terensko delo, ki vključuje osebno tveganje in ga vidijo kot možnost za sodelovanje v odklonskih ali drugih vrst proučevanih aktivnostih

² V angleščini: “Ethnography at the Edge”.

in kot pridobivanje izkušenj v neposrednem dogajanju Navdušena nad "delom na obrobju", sem izpeljala raziskavo na zbirnih točkah, kjer se shajajo raziskovani mladi, in pa v avtomobilih, v katerih sem se vozila skupaj s fanti iz dirkalnega kluba. V tem času, jeseni, pozimi in pomladi v letih 1999 in 2000, sem prek osmih članov dirkalnega kluba stopila v stik s približno petdesetimi mladimi avtomobilskimi dirkači.

Poleg izjemnih izkušenj avtomobilskega dirkanja in kršenja prometnih pravil, smo mnoge od naših noči preživeli na bencinskih črpalkah ob slabi kavi ter premišljevanju, kje so sedaj prej načrtovane avtomobilske dirke. Mladi, ki sem jih preučevala, so namreč pogosto menjavali načrte, pogosto pa so se tudi vozili v druga mesta in kraje, ven iz Helsinkov. Močno me je motivirala urbana antropologija Mitchella Duneierja (1999), delo z naslovom "Sidewalk" in njegova metoda, "analitična etnografija".

Svoje terenske izkušnje ter razgovore v avtomobilih sem si zapisovala v dnevnik. Kasneje sem zapiske dopolnila z dogodki, zapisanimi po spominu. Ko sem namreč vsakokrat naslednji dan preverjala zapiske, sem odkrila mnogo pomanjkljivih povezav in manko tehničnih podrobnosti ter jih zapolnila s podatki, ki sem jih dobila s telefonskimi pogovori oz. izmenjavo SMS sporočil z enim od fantov (po imenu Nipe) iz avtomobilskega kluba. Ulica, kjer živim, bližnja bencinska postaja in parkirni prostori Helsinkov so kraji, ki jih avtomobilski dirkači mnogokrat uporabljajo in so bili zame opazovalno mesto. Tako zbrane podatke sem nato primerjala s svojimi zgodnejšimi deli o avtomobilskih dirkačih v južnem delu Finske (1998) - terensko delo in etnografski podatki, zbrani v letih 1996-1998. V svojem dnevniku sem torej zbirala spomine fantov, ki so mi jih povedali trezni ali pijani, spoznala pa sem se tudi z nekaterimi od njihovih družin.

Postajati neviden: ozadje skromnih pričakovanj fantov od prihodnosti v postmoderni družbi blaginje

*V šoli so me klicali alkoholik. Včasih sem veliko pil
(Kallu, 23 let).*

Mlade iz srednjega razreda najdemo v visokošolskih izobraževalnih programih približno štirikrat pogosteje kot mlade iz družin delavskega razreda. Presenetljivo je, da se to vse od leta 1970 ni spremenilo (Nevala, 1999). Fantje iz moje študije so dokončali devet razredov osnovne šole in enega do tri razrede poklicne šole, nekateri od njih pa so se zaposlili že takoj po osnovni šoli. Njihove poklicne vloge so torej vzpostavljene. Delajo kot pomivalci oken, kamionisti, taksisti ali gradbeni delavci.

V etosu fantov delavskega razreda sem začutila "ohromele ambicije" - občutek, da od življenja ne gre preveč pričakovati, da bi potem ne bil razočaran. Ameriške sanje, npr. o posedovanju lastne avtomehanične delavnice, je na Finskem težko uresničiti. Število zasebnih podjetnikov na Finskem je med najnižjimi v zahodnem svetu (GEM, 2000). Navkljub vključenosti v globalni trg, obseg lokalnega trga na Finskem še vedno omejuje rast finskih podjetij, službe so težko dostopne in s tem so tudi možnost za uresničitev "sanj o slavi" skrajno omejene.

A znotraj dirkalnega kluba je "sanje o slavi" mogoče do določene mere izpolniti. Medsebojno znotrajskupinsko tekmovanje omogoča pridobivanje položaja junaka, zgube, vdanega prijatelja, dobrega fanta, upornika ali vodje. Klub je mesto druženja tudi z drugimi mladimi moškimi in to brez grožnje homofobičnih občutkov. Klub torej na ta način omogoča mladim prehod v hierarhije odraslih moških (Tiger in Fox, 1972).

Kaj lahko pričakuje delavska mladina

Starejši tipi me silijo, da na delu pijem. Ne morem reči ne, saj sem vendar novinec, kaj si bodo le mislili o meni ...
(Hume, 24 let)

Čeprav se mladi iz družin delavskega razreda na splošno bolje znajdejo v informacijski dobi kot njihovi starši, še vseeno ne izrabljajo izobraževalnih ponudb države blaginje. Staršem preostane le to, da prepuščajo odločitev svojim potomcem, ali kot pravi finski pregovor: *Na tem svetu je prostor za vsakogar.*

A vse do leta 2001 ni vsakdo našel svojega prostora v družbi.

Stopnja nezaposlenosti med finsko mladino presega 20% in je med najvišjimi v Evropski uniji. Pretežno na sodobni tehnologiji temelječa delovna mesta, kot jih ponuja npr. Nokia ter druge, prvenstveno komunikacijske firme, nagrajujejo vedenjske norme srednjega razreda in višjo izobrazbo. Neizobraženi mladi ter starejši ljudje pa trpijo nezaposlenost, ki postopno narašča proti osrednjim ter severnim delom države. V območju Helsinkov je dostopnost delovnih mest za te mlade vendarle zadovoljiva, nekateri od njih lahko celo izbirajo, kje bodo delali. A vseeno, kot je razvidno tudi iz Humove izjave, obzorje pričakovanj teh fantov ožijo nefunkcionalnosti njihovih delovnih prostorov.

Pomanjkanje podpore malim podjetjem na Finskem je le eden od razlogov za omejeno družbeno mobilnost in omejene ambicije; odsotnost storitvenega sektorja pa je drugi razlog. Fantje, ki jih zanimajo avtomobili in si želijo imeti svoje lastne popravilnice, končajo kot delavci na gradbiščih, v avtobusnih podjetjih ali pri komunalni. Vse to lažje razumemo, če na stvar pogledamo z zgodovinskega vidika. Nekoč so ljudje živeli ločeno drug od drugega in so si večino stvari, ki so jih potrebovali, uredili sami. Redko naseljeni kraji namreč niso podjetnikom v storitvenem sektorju ponujali veliko priložnosti (Kuisma 1999; s. 52). Četudi so se te razmere trajno spremenile, pa se je življenjska navada "Naredi sam" ohranila.

Praktično usmerjena družinska podpora

Družina je vredna en drek (Marko, 23 let).

Medtem ko mnogi mladi avtomobilski dirkači in njihovi starši drug z drugim grobo komunicirajo, tudi s komentarji, kot je zgornji, ali kot je oče rekel svojemu sinu "Sedaj imam svoje lastno življenje," pa med njimi vseeno vlada vzajemna skrb in si pomagajo pri praktičnih stvareh, kot so selitve, posojanje denarja, posojanje avtomobila, nudenje prevoza, drug drugemu preskrbijo steklenico žgane pijače ter se vabijo na večerje. Posebno matere pripravijo občasne skupne večerje ob koncih tedna in tudi med tednom, kadar so njihovi sinovi na odpustu s služenja vojaškega roka. Za protiuslugo pa so fantje svojim staršem vozniki, kadar se ti odločijo,

pogosto vsak posebej, preživeti noč v mestu.

Tako individualizacijo posebno jasno kažejo primeri, ko oddidejo matere in hčere ali pa očetje in sinovi skupaj v nočno življenje, da bi si našli spolne partnerje. Starši se potemtakem na istem polju potegujejo za isti cilj kot njihovi otroci. Z individualizacijo se starši distancirajo od vsakodnevne skrbi za svoje otroke, hkrati pa postanejo nekdo, na kogar se lahko otroci zanesejo pri povsem praktičnih zadevah.

Biti neviden: podrejen položaj na delu

Za te ljudi sem le zrak (Jokke, 22 let).

Znotraj helsinškega vsakodnevnega vrveža fantje, ki divjajo z avtomobili, čez dan ostajajo neopaženi. Ko razvažajo proizvode v trgovine s hrano, jim stranke in nadrejeni ne namenijo niti pozdrava niti jim ne pogledajo v oči ali pokimajo. Do fantov se vedejo, kot da so zrak, tudi na hodnikih pisarn, kamor ti dostavljajo pakete, zanje se skorajda ne zmenijo niti njihovi nadzorniki. Čez dan fantje skorajda ne nadzorujejo svojega časa oziroma tega, kaj bodo delali. Nemoč v delovnem okolju in sovražnost ter nezanimanje, ki ga čutijo od okolice, povzročajo, da se zaprejo vase, skoraj onemijo. V petek zvečer pa vsi znani obrazi z delovnega mesta in njim podobni, ki se čez teden niso zmenili za fante, dobijo za to povračilo v obliki neprespance noči ali za nameček še “po nesreči” razbit avtomobil.

Morda čustvena izkušnja z delovnega mesta pogojuje ranljivo “dnevno” identiteto fantov. S popuščanjem skupnostnih vezi v urbanizaciji in z dvigom visoke tehnologije v kulturo dela, se je status polkvalificiranega ali kvalificiranega fizičnega delavca v zadnjih desetletjih v družbi dramatično znižal. Kadar fante povprašam po njihovem delu, postanejo še bolj tihi, kot so že sicer, ali pa govorijo o svojih službah, kot bi šlo za prostitucijo, saj “Gre samo za denar.” Paul Willis, ki je leta 1977 jezen zapisal, da bi “večino ročnih del lahko opravili 12-letniki”, je v takem delu videl grožnjo za izgubo dostojanstva in trošenje intelektualnega kapitala. Za razliko od Willisa sama poskušam sprejeti izbiro mladega človeka za fizično delo, delo na prostem ter nepripravljenost za študij in potemtakem

izbiro relativne svobode z vožnjo taksija ali kurirskega kombija; celo izbiro relativne svobode dela, kot je nameščanje pisoarjev v narodni operi, na katere odru je mogoče tudi zadremati³.

Sprašujem se, in hkrati o tem dvomim, ali je bil kateri od teh fantov pripravljen na obrobni status zaradi svojega dela ali na to, da bo "postal neviden". O tem razmišljam, ko na gradbišču blizu svojega doma pogosto gledam skupino mladih moških ali enega samega, ki se med delom izmuzne in se pred ostalimi potihem skrrije v ozko ulico, da bi tam popil steklenico piva. To stori s tresočimi rokami, kot bi se želel umiriti od učinkov hudega mačka.

Glede na opisano ozadje vidim dirkanje z avtomobili in s tem vznemirjanje javnosti kot nujnost, da bi akterji ohranili svoje duševno zdravje. Medtem ko je identiteta mladih avtomobilskih dirkačev podprta in povezana z avtomobilskim dirkanjem, pa v dnevni svetlobi ta identiteta preprosto izgine. Le kaj bi lahko čez dan zaščitilo električarja ali vodovodarja pred okoljem belih ovratnikov, kjer ljudi, kot je sam, gladko prezrejo? Ti mladi se pripadnikom skupine belih ovratnikov oddolžijo za prezrtost na primer tako, da svoje nadrejene ter nadzornike ozmerjajo za njihovimi hrbti. Še več ugodja pa lahko ti mladi doživijo v komunikaciji znotraj svojega razreda. Vozniki, tehniki, rokodelci in raznašalci se, ko se med delovnim časom srečujejo, med seboj pozdravljajo, se šalijo in si izmenjujejo prijazne besede kot izraze solidarnosti.

Zavzetje ulice: čas obračuna in zahteva po spoštovanju

Ponoči pa naj se vsi jebejo (Nipe, 20 let).

Ob vikendih ponoči avtomobilski dirkač ustvarja kontrast z delovnim dnem. Sedi v močnem avtomobilu, obkrožen je z lokalnimi prijatelji in prijetnimi mladimi ženskami. Razkazuje svoje vozniške veščine, ki jih mnogi želijo videti. Njegova javna podoba (ponoči) je kolaž imitacij reli dirke skozi mesto, ponosnega prikazovanja

³ Ta opazka je osnovana na pripovedi Huma, ko je pripovedoval o svojem delu v narodni operi, leta 2000.

izurjenosti in učinkov, ki jih ustvarja okrog sebe: besa policije, radovednežev na oknih in ostalega prometa na cesti. Tako vedenje me spominja na iskanje sovražnih odzivov okolja v Camusovem *Tujcu* (1949).

Z glasnim govorjenjem in hrupno vožnjo, agresivnimi telesnimi gestami in občasnim glasnim petjem pivskih pesmi, se mladi podajo na ulice, kjer zahtevajo, naj se jih vidi in sliši ter naj se jih spoštuje. Tehnološki pripomočki poudarijo vidik ekshibicionizma, primer za to je povzročanje hrupa (Stella, 1994). Na primer, po mnenju fantov iz dirkalnega kluba, naj bi bil motor čim bolj glasen, prav tako zvočniki. Fantje poslušajo in zbirajo plošče, ki imajo kar najbolj poudarjene base ter močne, čutne ritme. Z glasbeno opremo, ki napolnjuje prtlačnik, fantje javno razkazujejo svoje zasebno premoženje: plače, ki jih služijo in pa kazni, ki jih plačujejo za udeležbo v prometu. O tem, da si nekdo namerava kupiti nov avto, priča njegova trgovska aktivnost: prodaja namreč glasbeno opremo. Fantje veliko investirajo v glasbeno opremo avtomobila, če si le lahko to privoščijo. Njihovi avtomobili so namenoma na zunaj skromni, da bi tatovi ne posumili, kako draga oprema se skriva v njihovi notranjosti.

S tako velikim vlaganjem v glasbeno opremo lahko mladi možje dosežejo posebne vrste udeleženost v prometu, sliši in zazna se jih lahko namreč kar nekaj ulic naokrog. Dodatni basovski zvočniki ("sub wooferji") pojačajo nizke zvoke tehna in Europop glasbe, ki jo poslušajo. Basovski toni so uglašeni na najvišjo stopnjo in jih lahko razumemo kot simbole neutrudne in trajajoče seksualne energije fantov. Na področju glasbene opreme si ni mogoče zamisliti, da bi nekdo lahko pretiraval. Eden od fantov je imel v svojem avtu devet velikih zvočnikov in dva dodatna basovska zvočnika, kar je vzelo toliko prostora, da v avto ni bilo moč stlačiti niti palete piva; to je moral nekdo na zadnjih sedežih držati v naročju. Koliko glasbene opreme bo v avtu, je le stvar domišljije in finančnega stanja mladega ljubitelja glasbe. Včasih fantje glasbo tako pojačajo, da je mogoče videti, kako se armatura na prtlačniku trese.

Na sceni avtomobilskih dirkačev poteka stalna tekma glede glasbene opreme. To tekmo motivira želja fantov, da bi bili boljši od kolega, ki se lahko postavi z manj basovskimi ritmi.

Fantje lahko svoj ugled torej poudarijo z materialnimi dobrinami,

zgoščenkami in sredstvi, s katerimi jih lahko glasno predvajajo. Vrednost glasbene opreme pogosto preseže vrednost samega avtomobila. Čeprav si ti fantje pridobivajo ugled prek glasbene opreme, gre pri tem še vedno za ugled, kupljen z denarjem in torej tak, ki ga zlahka izgubijo. Bolj trajna pa je pozicija, ki si jo nekdo pridobi s svojimi voznškimi veščinami ali če je sposoben z lastnimi rokami predelati avto.

Tovrsten način razmišljanja (mentaliteta o "času obračuna") ni značilen le za voznje ob koncih tedna v Ameriki, od koder ta kultura izvira, pač pa je značilen tudi za pripadnike evropskih mladinskih scen. Mladina z obrobja si po tej poti jemlje delež javne pozornosti.

Tudi na Finskem avtomobilski dirkači hočejo svoj delež slave. Bleščeči avtomobili bi sicer bolj pritegnili pozornost, a v danih okoliščinah sta luknja v izpuhu ter glasna glasba prav tako v redu. Sprva je videti, da glasna glasba onemogoči vsakršno komunikacijo znotraj drvečih avtomobilov. A če si stvar ogledamo pobliže, vidimo, da je glasnost glasbe pomembno sredstvo komunikacije med cesto in pločnikom. Poleg tega, da prebujša okolico, je hrup tudi prikrito povabilo mladim ženskam. Sramežljive mlade ženske ne gledajo za avtomobili, ki vozijo mimo, razen če se avtomatično ne ozrejo zaradi preglasne glasbe. A v načelu želijo dajati vtis nezainteresiranosti. Dekleta, ki bi se rada šla peljat, neprikrito gledajo v smeri avtomobilov in njihovih voznikov. Pripravljenost, da bi se z njimi seznanile, kažejo s hihitanjem in čutno, a brez ciljno hojo po pločniku ali kar po cesti. Aktivna mlada dekleta dobijo priložnost za vožnjo, a tudi tista bolj sramežljiva fante zelo zanimajo. Že samo trzljaj na njenem obrazu je za fanta dovolj, da se odloči za poskus zblizevanja ali pa dekleta s tem vsaj spodbudi njegov komentar, ki ga slišijo vsi, kadar so na ogledu za dekleti. Kako čedno je neko dekleta, ali je nova v mestu in ali s kom hodi, vse to so vprašanja, ki jih v mislih fantov ne more utišati niti najbolj glasna glasba. Ne glede na to, da imajo morda doma stalna dekleta.

Razprava: oblikovanje identitete prek “nadomestnih zmagovalcev”

Voziš kot Vatanen (Kikka, 19 let).

V petdesetih letih je bilo dirkanje z avtomobilom na Finskem domena bogatejših moških, takih, ki so si lahko avtomobile privoščili in jih potem na dirki tudi izgubili. V šestdesetih, ko so avtomobili postali pogostejši, je “leteči Finec” (to ime je dobitnik zlate medalje, Paavo Nurmi, dobil kot vzdevek poročevalcev v tujih medijih) Timo Makinen, zmagoval na tekmovanjih, kot je npr. prvenstvo v reliju v Monte Carlu, s svojim skromnim fiatom mini. Odtlej so finski šampijoni uspešno nastopali na mednarodnih arenah leto za letom, dirko za dirko (Nylund, 1999).

Mestni fantje še vedno sanjajo o zmagi in vožnji, ki bi jim prinesla slavo, četudi imajo njihovi podeželski vrstniki prednost v tem, da lažje posedujejo stare ali predelane terenske avtomobile, take, ki bi ne prešli tehničnih pregledov, pač pa jih njihovi lastniki lahko uporabljajo za zabavo in urjenje kar po poljih. Fantom v mestih je urbanizacija ta hobi otežila. Finci v mestih običajno nimajo ob hiše prizidanih garaž. Fantje so torej odvisni drug od drugega glede ureditve kluba, odvisni pa so tudi od organiziranih reli prog za mestno mladino. Po pripovedovanju dirkačev samih je v južni Finski premalo takih prog, predrage so za uporabo ali pa so odprte ob neprimernem času. Dirkanje z avtomobili tako ostajajo le sanje, izživete na cestah ali celo zgolj v domišljiji.

Tako lahko fantje iz delavskega razreda simbolično pošljejo v svet svoje idole, naj drugim pokažejo, naj druge premagajo. Obetavni začetniki ali uveljavljeni šampijoni tako postanejo tisti, ki zmagujejo namesto njih in katerih naloga je, da prinašajo domov nadomestne zmage.

Iz govorjenja ter vedenja fantov je očitno, da se na trenutke čutijo eno s svojimi idoli. To pa je mogoče na ta način, da imajo podobne lastnosti, ki naj bi oblikovale tradicionalno finsko moškost. Idolizirani zmagovalci in svetovni prvaki živijo v legendah, zgodbah, barskih ter gostilniških klepetih, šalah in dovtipih, ki si jih izmenjujejo avtomobilsko usmerjeni moški vseh starosti. Jezikovne strukture, ki

jih uporabljajo, gradijo ter tudi ohranjajo ideal moškosti.

Poistenje s svojim idolom je razvidno iz komentarjev kot so:

- *Vozim tako dobro kot Räikkönen.*
- *Močan sem kot Häkkinen.*
- *Vztrajen sem kot Vatanen. Moja želja po vožnji je goreča in pripravljen sem se preizkusiti z drugimi kot Tommi Mäkinen.*
- *Jaz se ne predam, kot se ne predajo tekmovalci na dirkah.*
- *Sem drzen in nadarjen in lahko da bom umrl slaven, tako kot Toivonen.*
- *Zmožen sem samokontrole, sem nadarjen in ne zapravljam časa z govorjenjem.*
- *Svojo možatost izražam z dejanji, prav tako kot Timo Mäkinen, veliki mož v malem avtu.*

Vsi ti komentarji so zbrani na sceni avtomobilskih dirkačev v letih 1996 – 2000. Fantje so bili trezni ali pa zelo pijani, ko so izgovarjali zgornje stavke.

Za razliko od mnogih športov in hobijev je avtomobilsko dirkanje nekaj, kar lahko mladi počnejo sami, za kar ne potrebujejo drugega kot avtomobil. S pomočjo manjše skupine ljudi ni težko preurediti avta, posebej še, če ti ljudje prihajajo iz družin, v katerih se goji večšina "Naredi sam". Mogoče je tudi dozoreti v obetavnega tekmovalca in oblikovati skupino sorodnikov ter ostalih navdušencev oz. ljudi, ki podpirajo ta hobi. Postati uspešen v tekmovanju z avtomobilom je priložnost, ki si jo fantje, ki dirkajo po mestu, skrivaj želijo. Tudi po zapravljeni mladosti se lahko ti fantje z udeležbo na enem od tekmovanj, ki potekajo po državi, še vedno izkažejo ter uveljavijo kot vozniki, ki jih bodo drugi resno jemali. Poudarjanje voznških sposobnosti med mladimi delavci ter moškimi s finskega podeželja vedno znova ustvarja tako sanje kot tudi čez noč nastale zvezde motošporta⁴.

A čeprav je želja postati slaven med avtomobilskimi dirkači nekaj pogostega, se nanjo hkrati gleda kot na vnaprej izgubljene

⁴ Kimi Räikkönen je finski novinec, ki je zmagal na mednarodni tekmi Formule I leta 2001. Zgodba o njem pravi, da v svoji hiši ni imel niti napeljane vode v stranišče, dokler ni iznenada uspel na Formuli I, kar mu je čez noč prineslo slavo in bogastvo.

sanje. Ker se fantje zavedajo krhkosti domišljije, v dosego svojega cilja vlagajo malo truda. Zapreke so socialne narave. Poleg večše vožnje, uspešnosti v reli dirkah, bi življenje tekmovalca zahtevalo družbene stike in komunikacijo s popolnimi neznanci, možnimi sponzorji, podporniki, oboževalci, predstavniki medijev. Na ta način se avtomobilski dirkači niso pripravljani ali sposobni potruditi. Namesto tega se odločijo, da se bodo igrali z avtomobili in s svojimi prijatelji. Odločijo se, da bodo prespali jutra, ko bi lahko vozili na uradnemu reliju ali ga vsaj šli gledat. Ne morejo zbrati skupine štirih med njimi, ki bi oblikovali tekmovalno ekipo, posebej še zato ne, ker jih skrbi, kakšne stroške bi jim to prineslo. A ko so sanje o tekmovanju podkrepjene z alkoholom in skupino provokativnih kolegov v avtu, se fantje izživijo v dirkanju po mestu.

V procesu "maščevanja" fantov iz delavskega razreda je njihov skromni trud le majhen korak v smeri socialne mobilnosti, saj s tem trdom narašča tveganje, da bodo marginalizirani zaradi reproduciranja problematične moške identitete. Izbira tradicionalne identitete (o kateri je Thomas Ziehe 1993. leta govoril kot o identitetnem konzervativizmu) namesto ustvarjanja nove, le krepí njihov mirujoči razredni položaj. A ta tradicionalna moškost ponuja pozitivno diferenciacijo od ostalih mladinskih scen, kot so "bele čepice" - študentje, "sisiji" - homoseksualci in "menedžerji" - akademiki ali zaposleni kot poslovneži. Hkrati jim opisani položaj daje tako moralno jasnost glede nejasnih stvari, da v tej luči postane privlačna ter samoopravičujoča izbira.

Literatura

Arenius, Pia & Autio, Erkki (2000): *Global Entrepreneurship Monitor*. 2000 Executive Report. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

Bourdieu, Pierre (1986): "The Forms of Capital" in Richardson, John G. (ed.) (1986): *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. New York: Greenwood.

Camus, Albert (1949/1995): *Sivullinen. (The Outsider)*. Helsinki: Otava.

Duneier, Mitchell (1999): *Sidewalk*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

Ferrell, Jeff & Hamm, Mark S. (1998): *Ethnography at the Edge. Crime, Deviance, and Field Research*. Boston: Northeastern University Press.

Kuisma, Markku (1999): "Euroopan metsäaitta ja nopea sopeutuja" teoksessa *Suomi*. Outo, pohjoinen maa? Porvoo: PK-kustannus, WSOY.

Nevala, Arto (1999): *Korkeakoulutuksen kasvu, lohkoutuminen ja eriarvoisuus Suomessa*. Joensuu: Joensuun yliopisto.

Nylund, Juha (1999): *Suomalaisen ralliautoilun historia. (The History of Rally Racing in Finland)*. Helsinki: Alfamer.

Stella, Simonetta Piccone (1994): "Rebels Without a Cause. Male Youth in Italy around 1960" in *History Workshop no 38*, 1994.

Tiger, Lionel & Fox, Robin (1972): *The Imperial Animal*. New York: Delta.

Vaaranen, Heli (1998): *Kun ratti lähtee käsistä. Tutkielma autoiluorten kaahailusta Etelä-Suomessa 1990-luvulla. (Loosing the Touch of The Wheel. A Study of Car-Oriented Youth's Street Racing in Southern Finland, in the 1990s)*. Helsinki: Terveys Ry.

Willis, Paul (1977): *Learning to Labour: Why Working Class Kids Get Working Class Jobs?* Farnborough: Saxon House.

Ziehe, Thomas (1994): "From Living Standard to Life Style" in *Young 2:2*, 1994.

Prevedla Špela Razpotnik.

Izvirni znanstveni članek, prejet januarja 2002.