



INTERNATIONAL JOURNAL OF HUMANITIES AND EDUCATION (IJHE),
VOLUME 5, ISSUE 11, P. 846 – 867.

ULUSLARARASI BEŞERİ BİLİMLER VE EĞİTİM DERGİSİ (IJHE), CİLT 5,
SAYI 11, S. 846 – 867.

Bir Alt Kültür Olarak Kayseri'deki Motorcular¹

Merve ÖZTAŞ² & Gökhan AKYÜREK³ & Kübra Nur KAYMAKÇI⁴ & Rabia Aycan

ALTINIŞIK⁵

Özet

Bu çalışmada bir alt kültür olan motorcuların Kayseri örneği üzerinden yaşam tarzlarını ve bu doğrultudaki etkileşimlerini ele alarak motorcuların dünyasına temas etmek amaçlanmıştır. Motorcuların toplum içerisinde nasıl bir kimliğe sahip oldukları, yaşam tarzlarının nasıl olduğu, kendi çevreleri ve diğer gruplarla olan ilişkilerini nasıl yürüttükleri, kendi grupları içindeki düzenin nasıl olduğu, grup içerisinde hiyerarşinin nasıl olduğu, motora yükledikleri anlamı ve bunu ne üzerine kurdukları, aidiyet duygularının nasıl olduğu, ekonomik ve sosyokültürel açıdan farklılıklarının ve benzerliklerinin neler olduğu çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Bu anlamda motorcuların, gerek bireysel gerekse grup içerisindeki iletişim ve etkileşimlerin nasıl olduğu, grup içindeki kurallarının neler olduğu, motosiklet üzerinden hayatlarının nasıl şekillendiği ve motorun benliklerinin oluşumuna etkisi, trafikte diğer araçlar ve sürücülerle etkileşimlerinin ve farklılıklarının neler olduğu, derinlemesine sohbet ve gözlem yoluyla anlamaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Alt Kültür, Kimlik, Yaşam Tarzı, Motorcular, Hiyerarşi.

Motorists in Kayseri as a Subculture

Abstract

In this study a sub-culture of the motorcycles from Kayseri addressing lifestyles and interactions in this direction to the world of motorcycles intended to contact. What kind of identity the motorcycles have in the society, how they lifestyles are, how they conduct their relations with their own environment and other groups, how is the scheme within their own groups, whether there is a hierarchy in the group, what they mean to the engine and what they build on it, how the formation of a sense of belonging, socio-economic point of whether their differences and similarities is the basis of our work. In this sense, how communication and interactions within individual and group are what are the rules within the group, how it shaped their lives on motorcycle engines and its influence on the formation of the self, interactions with other vehicles and drivers in traffic and the diversity of what happened, it has been studied in-depth understanding through conversation and observation.

Keywords: Subculture, Identity, Lifestyle, Motorcycles, Hierarchy.

Giriş

Kayseri sahası içerisinde, yaşam tarzı, ilgi alanı bakımından toplumda farklılık arz eden bir alt kültür örneği olarak ele alınan motorcuların, motor ile bağı ve buna bağlı olarak motorcuların ne zaman ve nasıl ortaya çıktıkları ve hangi koşullarda değiştiği ve geliştiğini günümüz tarihinde ne şekil aldığı incelenmiştir. Motorcular, motosiklete yükledikleri anlamlar doğrultusunda toplum içerisinde farklılıklarını ortaya koyduklarından dolayı bir alt kültür örneğini ifade etmektedir. Motosiklet tasarım itibarıyla diğer motorlu taşıtlardan farklı olduğu

¹ Erciyes Üniversitesi Edebiyat Fakültesi 2. Dil ve Kültür Çalışmaları Öğrenci Sempozyumu'nda sunulmuş bildiridir.

² Erciyes Üniversitesi Sosyoloji Bölümü 4. Sınıf Öğrencisi oztasmervee@gmail.com

³ Erciyes Üniversitesi Sosyoloji Bölümü 4. Sınıf Öğrencisi gokhanakyurek43@gmail.com

⁴ Erciyes Üniversitesi Sosyoloji Bölümü 4. Sınıf Öğrencisi kaymakcikubra9@gmail.com

⁵ Erciyes Üniversitesi Sosyoloji Bölümü 4. Sınıf Öğrencisi rabiaaycannaltnisik@gmail.com

için sürücüsünün de aracın da farklılığı gözler önüne sererek her zaman dikkat çekmiştir (Alford&Ferriss, 2015: 78). Norton, Triumph, Vincent gibi efsane motor yapımcılarının 20 yy'da ortaya çıkmasıyla birlikte motor kullanımı büyük ölçüde artmıştır. Motor yukarıda bahsedildiği gibi salt ulaşım aracı olarak görülmemiştir büründüğü şekil itibariyle gerek toplumdaki diğer bireyler gerekse motor kullanıcıları tarafından farklı bir yere konulmuştur (Kula, 2006: 32). Motorcular, motoru kendi dünyalarının oluşumunda o dünyaya ait parça olarak benimsedikleri bir araç olarak görmektedirler. Bunun yanı sıra motorun sadece bir kişiye hizmet ediyor olması bu nedenle motorcunun motorla kurduğu bağı kuvvetlendirmesine hatta onun üzerindeyken kendisini özgür hissediyor olması motorun motorcuda kendi kimliğini oluşturmasına olanak sağlar. Motor motorcularda davranışlarından giyim tarzlarına varıncaya dek kendilerine özgü bir kimlik kazandırmıştır. Dünya tarihine bakıldığında motorun piyasaya ilk sürüldüğü zamanlarda motorcular takım elbise giymekteydiler daha sonraki zamanlarda ise soğuk ve rüzgârdan korunmak amacıyla motorcular deri ceket, deri bot, deri pantolonu tercih etmişlerdir. Buna bakarak denilebilir ki motorcuların simgesi haline gelen hatta üniformaları olarak özümstedikleri deri ceketin, deri botun, deri pantolonun bugün motorcuların ruhunu yansıtmaları motorcularla özdeşleşmesi o zamanki ısınma ihtiyacından doğmuştur (Kula, 2006: 34). Siyah derinin askeri geleneklerle bağlantılı olması, motorcuların da güçlü, tehlikeli, hakimiyet ve iktidar kavramlarıyla özdeşleşerek kendi dünyalarını bu şekilde oluşturmalarını sağlamıştır. Motorcular bu ruhu ilk yansıttıkları zaman diğer insanlar tarafından asiliğin, sıra dışılığın isyanın ve özgürlüğün timsali olarak gözükmekteydiler. Motorun ilk dönemlerinde Amerika'da yaygınlık kazanması motorun bir ulaşım aracı olmasından daha çok o dönem içerisinde yaygınlık kazanan marjinal grupların farklılıklarını, aykırılıklarını dışa vurduğu gözlenmektedir. Daha sonraki dönemlerde motorcuların sayısının artması ve bununla beraber toplumunda bu kesime alışması motorcuların davranışlarının da topluma daha uyumlu olmasına sebebiyet vermiştir. Toplumla daha uyumlu olması onları marjinal olmaktan bir adım geriye itmiştir (Alford&Ferriss, 2015: 76-79). Yukarıda bahsedildiği gibi motorun ve motorcunun tarih içindeki doğuşu ve doğuşundan sonraki değişiminin kısa bir değerlendirmesini yapılmıştır, çalışmanın esas amacı olan Kayseri'deki motorcuların yaşam tarzlarına derinlemesine inerek günümüzde Kayseri toplumu içerisinde yaşayan bireyler olarak motoru hangi amaçlar doğrultusunda kendileriyle özdeşlendiklerini ele alınmıştır. Bir alt kültür olarak incelenen Kayseri'deki motorcular alt kültürün anlamında içerdiği üzere, içerisinde yaşanılan toplumun, kültürü ve düzeni içerisinde çeşitli niteliklerde farklılık gösteren, kendilerine ait normları, değeri ve davranışları olan, bu doğrultuda bir yaşam tarzı ve dünya görüşü benimsemiş olan sosyal bir grubu ifade eder (Zencirkıran, 2015: 73).

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışık, R., A.

Motorculuk kültürünün Türkiye'deki yansımalarına bakıldığında her ne kadar trafikte dört tekerlekli araç kullanıcıları tarafından yolda kolay ilerleyebildikleri, diğer araçlara göre park sorununun çok az olması, yakıt tüketiminin az olması ve motosikleti yanlış kullanan kesim yüzünden tehlikeli gözükmeleri nedenlerinden ötürü belli bir kitle tarafından hoş karşılanmasa da gerçek anlamda motorcular kendilerini çevre dostu, alçak gönüllü, yardım sever olarak nitelendirmektedir. (<https://eksisozluk.com/turkiyede-motosiklet-kullanmak--2717286>, [Erişim Tarihi 15.07.2011](#)) Trafikteki dört teker-iki teker ayrımı da motorcularda bir dayanışma ruhunu kuvvetlendirmekte ve motorcu kimliğini oluşturmaktadır. Dolayısıyla motorculuk kültürünü paylaşmak ve yaşatmak adına motorcuların çeşitli grupları bulunmaktadır. Bu bağlamda Kayseri'de bulunan motorcu gruplarıyla görüşmeler yapılarak, grup kurallarının olarak oluşumu, grup içerisindeki hiyerarşinin oluşumu ve motora olan aidiyetlik duygularının oluşumu incelenerek konunun özü anlatılmaya çalışılmıştır.

Kültür ve Alt Kültür Üzerine

Kültür; kapsamlı, belirsiz ve karmakarışık bir kavramdır. Kültürün çok sayıda tanımı yapılmıştır. Kültürün çetrefilli, karmaşık bir yapısının olması ve içinde bulunulan zamana ve topluma göre farklılık göstermesi, insanların anlam dünyasında gerek soyut gerekse somut olarak yer edinmesi nedenlerinden ötürü kültür hakkında genel, uzlaşmış bir tanımdan söz etmek mümkün değildir. Williams'a göre (1993), kültür belirli insan gruplarının yaşam şeklini, manevi birikimlerini ifade etmektedir. Onun için kültür, sosyolojik ve antropolojik anlamıyla hem yaşam tarzını hem de sanatsal ve entelektüel etkinlikleri anlamak adına içinde bir anlamlandırma sistemi barındırır. Williams için kültür (1993: 9-12), en önemli, en karmaşık ve zorluklarla karşılaşan birkaç kavramdan biridir ve bize içinde bulunduğumuz, gerçekleştirdiğimiz toplumsal faaliyetleri anlama pratiklerini sunmaktadır. Williams'ın düşünceleri doğrultusunda anlaşılabilceği gibi her toplumun kendine özgü bir kültürü vardır. Bununla birlikte her birey ait olduğu kültürü hem hayat tarzına göre anlamlandırır hem de kültürünü anlamlandırdığı şekilde bir hayat tarzına sahiptir. Eagleton insanın, kültürünün ürünü olmasını ise şöyle ifade etmiştir:

(...)Kurallara uyma, ne anarşi ne de otokraziyle ilgilidir. Kültürler gibi kurallar da ne tümüyle rastlantısaldır ne de kesin olarak belirlenmiştir; başka bir deyişle, her ikisi de özgürlük düşüncesini içerir. Kültürel göreneklerden tümüyle muaf biri, bunlara köle olan birinden daha özgür değildir. Öyleyse kültür düşüncesi, ikili bir redde işaret eder: Bir yandan organik determinizmin, diğer yandan da tinin özerkliğinin reddi. (Eagleton, 2011, s.13)

Eagleton' un söylediği gibi toplumsal hayat içerisinde belirsizlik önemli bir noktadır. Hem davranışlar hem de düşünce biçimleri içinde bulunulan zamanda kendiliğinden oluşur. Bu nedenle belirli davranışın benimsenmesi dayatıcı kuralların olmasından kaynaklandığı anlamına gelmeyebilir. Birey ait olduğu kültürden kopuk olsa bile ait olduğu kültürden etkilenmesi kaçınılmazdır. İnsanların birbirleriyle ve çevreleriyle olan etkileşimleri sonucunda

ilişkiler ağı ortaya çıkar. Bu ilişkiler ağı toplumsal yapıyı meydana getirir. Toplumsal yapının en önemli bileşenlerinden biri ise kültürdür. Toplumun en küçük birimi olan insanların kendileri arasında kurduğu bu etkileşim örüntülerinde farklılıklar ortaya çıkabilir. Bu farklılıklar kimi zaman etnik kökenden, kimi zaman kimlik anlayışından, kimi zaman hayat görüşünden kaynaklanan farklılıklardır. Bu farklılıklar insanlar tarafından belli gruplarda toplanarak yeni bir örgütlenme ve etkileşim alanı oluştururlar. Yukarıda belirtilen toplumsal yapının en önemli bileşenlerinden olan kültür, o toplum içerisinde yaşayan bireylerin ortak değerleri, davranışları ve normlarıyla hâkim bir kültür oluşturur. Bu hâkim kültür içerisinde ortaya çıkan kimi zaman etnik kökenden, kimi zaman kimlik anlayışından, kimi zaman hayat görüşünden kaynaklanan örgütlenme, etkileşim alanı ve farklılıklar ise alt kültür gruplarını oluşturur.(Zencirkıran, 2015: 73) Marshall'a göre alt kültür,

Geniş ve genel bir kapsamda kullanılan alt kültür kavramının özünde fikir, alt kültürlerin üyelerinin gerçekleşmesi engellenmiş olan özlemleri ya da kendilerinden daha geniş sınırları olan toplumdaki konumlarının muğlaklığından kaynaklanan problemlere kolektif bir çözüm olarak ya da problemlerin halledilmesi şeklinde oluşmasıdır. Alt kültürler daha geniş nitelikteki kültürden ayrıdır. Yalnız o kültürün sembolleri, değerleri ve inançlarını ödünç alırlar. (ve genellikle çarpıtır, abartır veya tersine çevirirler.) (Marshall, 1999, s.16).

Marshall'ın tanımına göre alt kültür, bireylerin toplumda hâkim kültür çerçevesinde, kısıtlanmaları sonucunda kendilerini belirtmek için buldukları bir yoldur. Bununla birlikte alt kültürler ait olduğu kültürün hem içinde olup hem de kendilerini kültürden ayırırlar. Kültürün bir dalı olarak alt kültürde anlamı gereği farklı bakış açılarıyla beraber hep bir tartışma alanı olmuştur. Dick Hebdige'nin *Alt kültür-Tarzın Anlamı* (2004) kitabı alt kültür kavramı hakkında temel çalışmalardan biridir. Hebdige'ye göre alt kültür sırlarla dolu bir kavramdır. Alt kültür gruplarının hâkim kültürden ayrıldığı noktada nesnelere, sembollere yükledikleri anlamlar ile bir başkaldırı durumu içerisine girdikleri, toplumun doğal işleyişine karşı bir meydan okuma halinde oldukları düşünülmektedir. Alt kültürde nesnelere "tarz" anlamı yüklenmesi alt kültürün tanımlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Alt kültürde "tarz" bir "reddiye" şeklini belirtir. Alt kültür grupları bir toplumun hâkim kültüründen farklı olarak kendi tarzlarıyla, benimsemiş oldukları yaşam şeklini gözler önüne sermektedir. Bir anlamda toplumun hâkim kültürüne karşı bir başkaldırıyı ifade etmektedir. İçinde bulunduğu hâkim kültürden tamamen kopuk ve bağımsız olmayıp belirli açılardan farklılık gösteren yani tamamen içinde bulunduğu kültüre karşı bir duruş sergilemeyerek uyumlu bir kültürel yapı oluştururlar. Bu nitelikleri ile karşı kültürden farklılaşırlar, çünkü karşı kültür, hakim kültüre tamamen zıt bir oluşumdur. Marshall'ın tanımına göre karşı kültür,

Karşı kültür içinde yaşadıkları toplumun egemen kültürüyle özellikle doğrudan bir karşıtlık içinde olur. O toplumun en önemli değer ve normlarını reddedebilir, bunun tam zıttı olan değer ve normları benimseyebilir, karşı bir konuma yerleşebilirler. Merkezden bağımsız olarak kendilerine tamamen yeni bir kimlik ve hayat görüşü benimseyebilirler. Genel olarak yanlış giden bir düzene kendi doğruları üzerinden yaklaşarak yıkma çabası gösterirler.1968'de görülen gençlik çatışmalarıyla özdeşleştirilen öğrenci ve hippy kültürleri için kullanılmıştır. (Marshall, 1999, s.388).

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışık, R., A.

Alt kültür grupları yerleşik kültüre karşıt olduğunda karşıt kültür olarak adlandırılır. Alt kültür gruplarının kendi değer ve normlarını oluştururken egemen kültürden farklılıklarının olabileceği gibi alt kültür grupları, egemen kültürle etkileşim içinde de olabilir. Yani alt kültür egemen kültürün içerisinde olup bazı yönlerden farklılık gösterir. Karşıt kültür grupları ise topluma hep bir başkaldırı içerisindedir.

Motorcuların bu toplumsal yapı içerisinde ait olduğu kültürel alan içinde hangi konumda yer aldığı önemli bir noktadır. Bazı motorcu grupları hâkim kültüre, asilikleriyle toplumsal hayatta suç çetesi haline gelmeleriyle, insanlar tarafından tehlike simgesi olarak görülmüştür. Amerika’da ortaya çıkan belirli grupların o dönemin Amerika’sında oluşan düzene karşıt bir cephede yer alması, bunu inanış şekillerine, giyim tarzlarına, fikirlerine yansıtmasıyla Amerika’nın egemen kültürüne karşıt bir kültür tarzı oluşturulmak istemeleri, motorun da bu serüvenin içine katılmasıyla karşıt kültür grubunun parçası olarak görülmüştür. Cehennem Melekleri ve Tedleri buna örnek olarak gösterilebilir (Alford&Ferriss, 2015: 89). Bazı motorcu grupları ise egemen kültürden kendi oluşturdukları değerler, davranışlar ve normlarla farklılık göstermelerine rağmen toplum ile uyum halinde yaşayarak bu farklılıklar ile toplumun bir parçası olarak alt kültür özelliği gösterirler. Çalışmada bir alt kültür olarak ele alınan motorcuların Kayseri’deki hâkim kültürü tamamen reddetmeyip kendilerine ait değer, davranış ve normlarıyla toplumdaki diğer kesimlerden ayrılarak hâkim kültürün bir parçası olup toplumda uyum içerisinde yaşamlarını sürdürürler. Alt kültür olarak ele alınmasının nedeni ise; motosiklete yükledikleri “tarz” anlamında hâkim kültüre bir başkaldırılarını söz konusudur.

Motorcular Üzerine

Motosiklet kişinin bireysel kimliğiyle birlikte motorcu gruplarının olmasıyla da grup kimliğini de beslemektedir. Motosiklet sahibi diğer araç sahiplerinin olamayacağı şekilde motosikletiyle bütünleşir. Motosikletin tek kişinin hizmetinde olması, motosiklet sahibinin aracın modeli ve görünüşüyle kişiliğini yansıtması, kişinin kimliğinin inşasında önemli rol oynar (Alford&Ferriss, 2015: 79). Şöyle ki insan sosyal bir varlıktır, bir yere ait olmak, kendini tanımlamak ister. Motorcular bu arayışı daha farklı bir biçimde motosiklet üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu doğrultuda çeşitli gruplara katılma istemi duyulur çünkü insanın benzerleriyle etkileşim halinde olma, bir yere ait olma, güç, güvenlik sağlama, sosyal kimlik edinip statü kazanma gibi gereksinimleri vardır. Birey bir gruba dâhil olarak o grubun sosyal kimliğiyle kendi bireysel kimliğini özdeşleştirerek bu doyumunu sağlayabilmektedir (Zencirkıran, 2015: 116-120). Motorcu grupları da bu hissiyatlara cevap veren gruplardır. Ortak ilgi alanını paylaşan, giyim tarzlarından düşünce yapılarına varana dek benzer olmaları, grup aidiyetliklerini güçlendirmektedir, benlikleri ve kimlikleri bu düşünceler doğrultusunda

oluşmaktadır. Ancak motorcu grupları da kendi sosyal kimliklerini oluştururken her zaman ‘‘ötekine’’ ihtiyaç duyar, ötekiyle bu kimlik inşası gerçekleşir. Bu noktada Mead’in ‘‘genelleşmiş öteki’’ ve Cooley’in ‘‘ayna benlik’’ kavramlarını açıklamak faydalı olacaktır. Genelleşmiş öteki, kendini ait olunan grubun gözünden değerlendirmektir böylece grup bağlılığı ve aidiyet oluşup artar ve davranışlar o grubun gerektirdiği şekilde olur. Ayna benlik ise nasıl davranılması gerektiğini diğer insanlara bakarak oluşturmaktır (Ritzer&Stepnisky, 2013: 53-118). Bu şekilde kimlik, sosyal kimlik oluşur. Yani gerek grup kimliğinin gerekse şahsi kimliğin oluşumunda her zaman ötekisinin etkisi mevcuttur. Motorcu grupları da kendi kimliklerini çalışmada belirtildiği gibi kendilerini ve gruplarını diğerleriyle kıyaslayarak belli etmektedirler.

Grupların kendi kimliklerini oluştururken diğer gruplardan farklarını ortaya koymaları, kendi kimliklerinin toplumda ifade edilebilmesi açısından gereklidir. Motosiklet seçimi bireyin hem birey olarak hem de bir grubun ferdi olarak kimliğinin oturmasını sağlar. Motosiklet odaklı çok sayıda grup oluşturabilir. Harley sahipleri, Honda sürücüleri gibi marka odaklı gruplar, koleksiyonculuk veya yarış odaklı gruplar, gezi amaçlı gruplar, spor motosikletler veya scooter gibi belirli bir tipe özel gruplar (Vespa, Lambretta gibi) buna örnek olabilir. Kulüpler, ulusal (Amerikan Motosiklet Derneği-AMA), bölgesel (Avrupa Motosiklet Dernekleri Federasyonu -FEMA), uluslararası (Uluslararası Motosiklet Federasyonu-FIM) gibi niteliklerdeki oluşumlar olabilir. Ayrıca Motosiklet Hakları Örgütleri (MRO) gibi oluşumlar motosiklet sürücülerinin kendi hususi politik gündemlerine yoğunlaşabilirler (Alford&Ferriss, 2015: 80).

Her grubun kendine has özellikleri mevcuttur. Gruplar üyelerinde belirledikleri kurallara göre bazı özellikler (motosikletin markası, tipi, motorlunun kıyafetleri, cinsiyeti gibi) arayabilir (Alford&Ferriss, 2015: 80). Örneğin *Motosiklet*'de de belirtildiği gibi bir motor grubu olan Rockçılar, işçilere ait giyimleri ve davranışlarıyla, metal çivilerle bezenmiş deri kıyafetleri, kot pantolonları ve çizmeleriyle ‘‘yer çekimine meydan okuyan’’ kabarık saçlarıyla adeta herkese devrilmez ve asi tavırlarını haykırmaktaydılar (Alford&Ferriss, 2015: 93). Zamanla kulüplerde sahibinin karakterini yansıtmak için motosikletlerin modifiye edilmesi bir kural haline almıştır. Böylece modifiye edilen motosikletler kişiselleştirilmiştir (Alford&Ferriss, 2015: 109). Motosiklet gruplarına mensup olan üyeler hâkim kültürden kendilerine has özellikleriyle pek çok yönden ayrılır fakat bu ayrışmalar onların kötü olduğuna yönelik olan algıyı meşru kılmamalıdır. Ancak toplumdaki genel kanı motosikletlilerin aykırı insanlar olduğu yönündedir. Bunda ABD'deki Cehennem Melekleri grubunun çete işlevi görmesi önemli rol oynar. Ayrıca Japonya'daki Bosozoku grubu da, işlek caddelerde bile yasal hız sınırını aşırı derecede aşması ve medyanın bazı olayların faili olarak bu grubu hedef

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

göstermesi beraberinde kamuoyu da onları sadece trafik kurallarını ihlal eden asi gençler olarak görmelerinin yanı sıra onlara suç çetesi gözüyle bakmıştır (Alford&Ferris, 2015: 89).

Motosiklet üretiminde uzun zaman Batı ülkeleri başrol olmuştur. Motosiklet her zaman popüler kültürün bir parçası olmuştur ve özellikle Batı ülkelerindeki insanlar motosiklete bu pencereden bakar ve motosikletin başkaldırının, maskülenliğin, marjinalliğin bir simgesi olarak kabul ederler. Batı ülkeleri dışındaysa genelde motosiklet kolay ve ucuz bir ulaşım aracı niteliği görür (Alford&Ferriss, 2015: 242). Motosiklet bir ulaşım aracı olmasının yanı sıra aynı zamanda bir eğlence aracı işlevi de görür. "...motosiklet sürmek, vücudumuzun adrenalin salgılamasını sağladığı gibi sizi işe de götürebilir." (Alford&Ferriss, 2015: 246). Bu yüzden motorcular motosiklete daha derin bir anlam yükler.

Yöntem

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Nitel araştırma yöntemi yorumlayıcı yaklaşıma dayanır ve nitel araştırma yönteminde toplumsal eylemlerin arka planındaki sebepler ve aktörlerin bakış açıları anlaşılmasına çalışılır. (Suğur, 2015: 22). Nitel çalışmalarda sosyal gerçekliğin nasıl oluştuğunu anlamak için toplumsal olguların derinlemesine betimlenmesi önemlidir. Bu noktada insanlar en iyi kendi ortamlarında anlaşılacağı için nitel araştırmalarda bağlam önemlidir. (Neuman, 2014: 234). Nitel çalışmalarda, temel araştırma problemine ilişkin bilgi sahibi ve deneyimi olan kişiler örnekleme dâhil edilmektedir. Bu nedenle nitel araştırmalarda rastlantısal olmayan örneklem seçilir. (Kümbetoğlu, 2015: 97). Sosyal bilim araştırmalarında örneklem, araştırmanın seyri açısından önemli bir araştırma adımı olarak görülmektedir. Niceliksel araştırmalarda rastlantısal örneklem üzerinden bir araştırma süreci gerçekleşirken, nitel araştırmalarda evrenin farklı algılanması ve küçük gruplarla, derinlemesine yapılacak bir araştırma modeli söz konusu olduğundan rastlantısal olmayan örneklem seçimi uygun olmaktadır. Niteliksel araştırmalarda esas amaç incelenen sahanın, sosyal gerçekliğinin genel niteliklerini ortaya koymak değildir. Bu yüzden genellemelere varacak bir örneklemden çok, veri derleyebileceği örnekler üzerinden gitmektedir. Bu nedenle rastlantısal olmayan örneklem kullanılmasının amacı bir açıklama biçimi ortaya koymak değil, anlamaya yönelik bir veri sağlamaktır. (Kümbetoğlu, 2015: 96-97). Bu doğrultuda çalışma içerisinde incelenen grubun homojen bir yapıya sahip olması sebebiyle derinlemesine ayrıntılı bir görüşme hedeflenmiştir ve çalışma içerisinde amaçsal örneklem ve kartopu örneklem biçimi kullanılmıştır. Amaçsal örneklem, araştırmanın amacı doğrultusunda görüşme yapılacak kişileri belirli kriter ve özelliklerine göre sınıflandırmalar yaparak belirlenen amaca yönelik görüşmelerin yapılmasıdır. Ele alınan teorik yaklaşıma göre belli kişisel tercihleri içinde barındırır. Kartopu örneklem ise araştırma yapılacak saha içerisinde araştırmacıların görüşme yapılacak kişilerle bağlantısını zayıf olması, sahaya çok

hakim olamaması veya saha içerisinde araştırmacıların yapacakları birebir görüşmelerde yaşayacakları tehlikelerden dolayı kaynak bir kişi yardımıyla görüşmecilerle bağlantı kurularak araştırma süreci içerisinde kurulan bağlantıların kartopu gibi büyüyerek ilerlemesiyle tek bir kaynaktan hareketle birçok görüşmeciye ulaşıldığı bir örneklem biçimidir. Yönlendiren kişilerin birbirine benzer özelliklere sahip olan kişilerle bağlantısı olduğu düşünülürse veri elde etme açısından birbirine benzer veriler ortaya çıkacağından verilerin doğunluğa ulaşması belirli riskler taşımaktadır. (Kümbetoğlu, 2015: 99). Bu nedenle yarı-yapılandırılmış gözlem formu kullanılmıştır. Veriler analiz edilirken, veriden metne doğru alan notlarının çözümlenmesi, kategorileştirme ve temaların araştırılması, verilerden oluşturulan metni parçalara bölerek kodlarla işaretlemek ve çerçeveyi oluşturma basamaklarından yararlanılmıştır. (Fielding, aktaran Kümbetoğlu, 2015: 152). Verilerin analizinde betimsel analiz, sistematik analiz ve yorumlama yaklaşımları kullanılmıştır. Betimsel analiz gereği verilerin çözümlenmesinde görüşmelerin özgünlüğünün dışına çıkmayarak doğrudan alıntılarla sembolik tanımlamalara ve benzetmelere dayalı bir analiz yapılmıştır. Sistematik analize göre ise betimsel analize ek olarak verilerden hareketle anlama ve yorumlamaya dayalı olarak, önceki okumalardan hareketle veriler temelinde kıyaslamalar yapıp zıt noktalar saptanıp benzerlikler belirlenmiştir. Yorumlama yaklaşımı ise betimsel ve sistematik analiz neticesinde kategorileştirilen verilerin tanımlanması ve farklı bakış açılarıyla çeşitli boyutların değerlendirilmesini içermektedir. (Kümbetoğlu, 2015: 154). Çalışmada betimsel analiz, sistematik analiz ve yorumlayıcı yaklaşım kullanılarak motorcular kendi özgünlükleri içerisinde değerlendirilmiştir. Bununla beraber objektif olarak çıkarsamalar yapıp motorcu kulüpleri ve gruplarıyla ilgili elde edilen veriler temelinde ilişkilerin tanımlanması, karşıt noktalar belirlenip karşılaştırmaların yapılması ve benzer noktaların saptanmasıyla araştırılan sosyal gerçeğin anlaşılıp yorumlanması amaçlanmıştır.

Tüm bunlar ışığında Kayseri sahası içerisinde bulunan iki motosiklet kulübü ve bir motosiklet grubu ile görüşmeler yapılmıştır. Motorculara, ortak arkadaş vasıtasıyla ulaşılmıştır. Toplamda 6 görüşme yapılmıştır. Bu görüşmeler, her grubun ya da kulübün bir araya geldiği kendi toplanma yerlerinde gerçekeşmiştir ve haftada bir olan toplantılarına da gidilip gözlem yapılmıştır. Toplu görüşmeler 3 saat civarı, diğer görüşmeler ise yaklaşık 1 saat sürmüştür. Çalışmada, motorcuların gerçeek isimleri kullanılmamıştır. Temsili isimler kullanılmıştır. Görüşmecilerin rızasıyla ses kayıtları alınmıştır. Gözlem notları oluşturulmuştur.

Bulgular ve Tartışma

Bir alt kültür örneği olarak ele alınan motorcular bu iki tekere yükledikleri anlam çerçevesinde ilgi alanı olarak ortak bir paydaya sahiptirler. Motorcular, motoru kendilerinin ayrılmaz bir parçası, onlara zevk veren vazgeçilmez bir hobi, kimliklerini bu iki teker üzerine

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

kurdukları bir tutku olarak ifade etmektedirler. Bu doğrultuda motosiklet motorcuların yaşam tarzlarını her yönüyle etkilemektedir. Ferdi'ye motorunun onun için ne anlama geldiğini sorulduğunda onun *bebeği* olduğu cevabının alınmasından da anlaşıldığı gibi motosiklet motorcular için bir nesnenin çok ötesindedir. Görüşmeler ışığında motorcuların boş zaman kavramlarının olmadığı, hayatlarının tam anlamıyla bu araç üzerine kurulu olduğu görülmektedir. Motosiklet motorcudada; sürücünün yaşı, ekonomik durumu fark etmeksizin kendi tarzı ve isteğiyle kendine özgün bir hayat kurmasını sağlamaktadır.

Motorcular bireysel takılabilecekleri gibi motorcu gruplarına veya motorcu kulüplerine de üye olabilirler. Motorcuların herhangi bir motorcu topluluğuna üye olmak istemesinin sebebi ise giyim tarzından, müzik dinleme şeklinden (genellikle rap müzik tercih ederler), renk seçimlerinden motora dair her şeye kadar ortak ilgi alanını paylaşan insanlarla birlikte motorcu ruhunu, grup ruhuyla daha coşkulu bir şekilde yaşama istençleridir. Bu noktada motorcu kulüpleri ve motorcu grupları arasında ayırım bulunmaktadır. Hem motorcu gruplarında hem de motorcu kulüplerinde hiyerarşi mevcuttur. Fakat gruptaki hiyerarşi sadece sürüşlerde olurken, kulüplerdeki hiyerarşi kulüp içinde her anlamda mevcuttur, ast üst ilişkisi kulüplerde belirleyici rol oynamaktadır. Şöyle ki yapılan gözlemler neticesinde grup içerisinde herkesin birbirine saygı duyduğu, samimi bir ortam vardır, hatta toplantı sırasında yaşı küçük üyelerden biri kaptanın kucağına oturup kaptana sarılarak sevgisini göstermiştir. Grup içerisindeki hiyerarşinin ise toplu sürüşlerde gruptaki mevkilere göre en önde kaptan olmak ve kaptanın motosikletinin önüne geçmemek kaydıyla oluştuğu görülmektedir. Kulüplerde ise ortam daha resmidir ve hiyerarşi daha gözle görülür boyuttadır. Örneğin; kulüplerde başkanın yanında bacak bacak üstüne atma, başkan çayını yudumlamadan diğer üyelerin çaylarını yudumlaması saygısızlık olarak görülmektedir. Kulüplere ve gruplara üye olan herkesin 'kardeş' unvanını almasına rağmen gruplarla karşılaştırıldığında kulüplerin daha katı kuralları ve yaptırımları olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Ayrıca kulüpler Motosiklet Federasyonuna bağlı olduğu için federasyondan maddi destek almaktadır, kendi aralarında da aidat toplamaktadırlar. Gruplar ise federasyona bağlı değildir ve sadece aidat toplayarak giderlerini karşılamaktadırlar. Kazım'ın dediğine göre "Biz motorcu grupları olarak Motosiklet Federasyonuna kayıtlı olmadığımız için motor federasyonunun düzenlediği etkinliklere ve toplantılara davet almıyoruz. Biz daha çok bireysel çabalarımızla ve yardımlaşmamızla grubun varlığını sürdürüyoruz." Pars Chopper yelekli Kazım'ın da ifade ettiği gibi, federasyona bağlı olmayan gruplar resmi olmayıp, tüzüklerini kendileri belirlemekte ve giderlerini verdikleri aidatla karşılamaktadırlar.

Motorcu kulüpleri RC (Riding Club), MC (Motorcycle Club), MK (Motor Kulüpleri) ve dernekler olmak üzere dörde ayrılır. RC 'ler MC'lerde ki gibi kardeşlik esasına dayanmaz,

başvuran katılır, kulüp içi kuralları bulunmaz. MC'ler dünya çapındaki gruplardır, grup içinde devamlı bir hiyerarşi vardır, kuralları ve yaptırımları mevcuttur. MK'ler sadece sürüş anlamında hiyerarşiye sahiptirler. Kuralları ve yaptırımları yüzeyseldir ve Türkiye çapında oluşan gruplardır. Dernekler ise resmi kuruluşlardır, tüzükleri, yönetmelikleri mevcuttur, bir genel kurul tarafından yönetilmektedirler. Kayseri Motosiklet Kulübündeki (Kaymok) üyeleri oluşumlarında hiyerarşi olmadığını, hiyerarşiden ziyade disiplinleri olduğunu ifade etmektedirler. Dernek üyelerinin kendilerini temsil eden deri kıyafetleri bulunmamaktadır, sürüş sırasında koruyucu ekipmanlarını giyinmektedirler bunu da motorun yaşam tarzlarını o kadar etkilememesine bağlamaktadırlar. Dernek üyeleri kendilerini sivil toplum kuruluşlarına benzetmektedirler. Bunların dışında da *freebiker* yani bir gruba dâhil olmadan bireysel takılanlar vardır.

MC'lere üye olabilmek için öncelikle tüm "gerçek" üyelerin onayından geçilmesi gerekmektedir. Gerçek üyelerin hepsinin onayından geçildiği takdirde aday aday *prospect* yani "çaylak" adını alır. Daha sonra uzun bir dönem sonunda prospect MC kurallarına uygun görüldüğünde *member* yani gerçek üye olur. Prospectmember olduğunda ise kardeşliğini kanıtlamış olur. Orhan'ın ifadesiyle,

Rütbe istemek egodur. Zaten bu yelegi taşımak bile başlı başına bir gurur kaynağı. Burda önemli olan güven, şu an prospectim. Zaten ben ne zaman hak edersem bana memberlığı verirler. Tabiki de istiyorum ama illa rütbem olsun diye değil, kardeşliğimi daha da kanıtlamış olacağım için istiyorum, kardeşliğimin göstergesi olarak memberlığın patchlerini taşımış olacağım.

Orhan'ın dediğinden de anlaşıldığı gibi, kulüp içindeki rütbelere kardeşliğin göstergesidir. Kardeşlik rütbeyle kanıtlanan bir şey olduğundan dolayı üyeler için rütbe almak oldukça önemlidir.

Motosiklet kulüpleri veya motosiklet gruplarında kendilerine ait, kendi kimliklerini yansıttıkları, kendilerini temsil eden *vest* denilen kolsuz, deri yelek veya ceketleri vardır. Grubu ya da kulübü tanıtmak için bu yeleklerin üzerinde *patch* denilen yamalar bulunur. Bu yamalarda kulübün veya grubun ismi, logosu, bulunduğu bölgenin ismi bulunur. Bu yamalar kulüp veya gruptaki mevkiye göre artar. Örneğin, *Pars Chopper* motosiklet grubunda rütbesi olanların yeleklerinde meslekleri de yazmaktadır. Gerek kulüp üyeleri gerekse grup üyeleri için kendilerini temsil eden yelek veya ceket bir kıyafet olmanın çok ötesinde üyelerin ayrılmaz bir parçaları haline almıştır. Anatolians Soldiers MC yelekli Orhan'ın ifadesiyle; "Sadece evdeyken çıkarırım. Bu yelek her kardeş için çok önemlidir. Birinin bunu üzerimden alması için beni öldürmesi gerekir." Yelek ve üzerindeki patchleri kazanmak için ciddi bir emek ve zaman harcanmaktadır. Patchler güvenin ve kardeşliğin kanıtlanmasının zaferi olduğu ve bunların canlı bir temsili olmasından dolayı motorcular için yelekleri kimliklerinin en büyük göstergelerinden biridir. Motorcuların kimliğinin oluşumunda siyahın farklı bir

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

anlamı bulunur. Bunda deri kıyafetlerin genel olarak siyah üretilmesinin ve motorcuların da deri kıyafetleri sıkça tercih etmesinin ve de siyah renginin algılanış biçiminin etkisi vardır.

Pars Chopper Motorcu Grubu kendilerini motosikletli üye sayısı bağlamında Türkiye'nin en büyük motosiklet grubu olarak nitelendirmektedir. Anatolians Soldiers MC de üye sayısı olarak kendilerini Türkiye'nin en büyük kulübü olarak nitelendirmektedirler. Kaymok ise Kayseri'deki tek resmi motor kulübü olduğu için kendilerini diğer motorcu topluluklarından üstün görmektedir. Kulüp veya grup fark etmeksizin hepsi kendi topluluklarının en iyisi, en güvenlisi olduğunu düşünmektedirler. Kaymok üyelerinden Mükremin derneklerinin diğer oluşumlardan üstünlüğünü şu sözlerle anlatmaktadır,

Kaymok Kayseri'de ki ilk ve tek resmi kulüp. Tüzüğü, yönetmeliği var. Diğerleri tamamen fan kulübü. Motosiklet seven aynı tip motorları olan birkaç arkadaşın bir araya gelip kurdukları tamamen gayri resmi oluşumlar. Biz resmi olduğumuz için çatı kulübüz diğer grupların hepsiyle diyalogumuz var. Mesele geçen Anatolians Soldiers diye bir grup ziyaretimize geldi. Güzel bir etkinlik. Kayseri Trafik Şube Müdürlüğüyle bir projemiz vardı, motosiklet kullanıcılarına güvenli sürüş eğitimi konulu. Şu an onun teorik eğitimi başladı. Şu an kulüp üyelerine güvenli sürüş eğitimi aldırıyoruz. Mesela ilk toplantıya chopper kulüplerinden biri de geldi.

Mükremin'in ifadelerinden anlaşıldığı üzere, Kaymok'un resmi bir kuruluş olmasından dolayı üyeler kendi oluşumlarını diğer kulüp ve gruplardan üstün görmektedir ayrıca resmi olmalarından dolayı diğer gruplarla olan etkileşimlerinde çatı işlevi gördüklerini düşünmektedirler. Bununla birlikte diğer resmi kurumlarla ilişkileri olduğu, projeler yürüttükleri için kendilerini diğer gruplardan ayırmaktadırlar. Pars Chopper yekeklisi Kudret gruplarının büyüklüğünü şu sözlerle ifade etmektedir

Diğer motorcu gruplarıyla aramızda bir fark görmüyorum Pars Chopper Kayseri'nin en büyüğü, bunun herkes farkında. Bir kişinin bizim gruba girmesi görüldüğü gibi kolay değil, bu yekeği taşıyabilmek yeni bir üyenin 3-4 ayını alıyor. Yeni üyeyi sadece benim sevmem yetmez. Tüm grup üyeleriyle anlaşması, dostluğun ne olduğunu iyi bilmesi lazım. Ayrıca burada illegal işler asla olmaz.

Anatolians Soldiers MC yekeklisi Ferdi ise kulüplerinin büyüklüğünü şöyle ifade etmektedir;

Türkiye'nin en büyük kulübüyüz. Bizi çekemeyen gruplar var. Birçok şehirde kulübümüzün oluşumu var. Türkiye'de ne kadar Anatolians Soldiers MC varsa, ne kadar üye varsa, bizim o kadar kardeşimiz, o kadar evimiz var demektir.

Ferdi ve Kudret'in ifadelerinden de anlaşıldığı üzere üyelerin buldukları motorcu topluluğuna oldukça bağlı oldukları, grup aidiyetliklerinin oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Pars Chopper yekeklisi Levent ise grup aidiyetini şöyle ifade etmektedir;

Gruba gireli 3 yıl oldu, kendimi burayla öylesine özdeşleştirdim ki normalde amcam, dayım filan bana şunu yapacaksın dese yapmam ama gruba girdim gireli buraya ait olduğumu ispatlamak için her işi yaptım, severek ve isteyerek. Buradakiler benim akrabamdan da öteleyer.

Levent'in söylediklerinden de anlaşıldığı gibi üyelerin gruba olan bağları yüksek olup üyeler gerektiğinde kendi kişiliklerinden bile taviz verebilmektedirler. Üyelerin, grup aidiyetlikleri ve gruba olan sevgileri yüksek olduğu için üyeler, kendi motorcu topluluklarının en iyisi olduğunu düşünmektedirler. Bunu yaparken de kendilerini diğerleriyle kıyaslamaktadırlar.

Görüşmeler ışığında Anatolians Soldiers MC üyeleri, onların en güçlü ve en büyük kulüp olmalarından dolayı onları *çekemeyen* grup veya kulüpler olduğunu hatta bazı gruplardaki üyelerin Anatolians Soldiers MC üyelerini tek gördüğünde seyir halindeyken sıkıştırmaya çalıştıklarını ve bu yüzden kavgalar çıkabildiğini belirtmektedirler. Pars Chopper yekleklilerinden Cavit ise diğer gruplarla etkileşimlerini şu şekilde açıklamaktadır; ‘‘Bizim diğer gruplarla etkileşime girme gibi bir çabamız yok. Saygı duyana saygı duyarız. Onun dışında cenazeleri olduğunda sosyal mecralardan baş sağlığı dileriz veya ziyaret ederiz.’’ Bu ifadelerden de anlaşıldığı gibi motorcu kulüpleri veya grupları arasındaki etkileşimler herkesin kendi oluşumunu üstün görmesinden dolayı gizli bir rekabete dayanmaktadır. Her ne kadar diğerleriyle bir etkileşimde olmadıklarını söyleseler de başka grup veya kulüplerden de haberdar olduklarını gözlemlenmektedir. Katılan toplantılardan da diğer kulüp veya gruplar hakkında bilgi edinmek mümkün olmuştur. Örneğin; görüşmenin olduğu bir toplantıda başka bir grubun uyuşturucu işine bulaştığını ve bu yüzden de bir grupla aralarının bozulduğu öğrenilmiştir. Gruplar arası etkileşimler açısından değerlendirildiğinde ise saygı sınırları çerçevesinde, çok samimi ilişkiler kurulmadığı gibi grup veya kulüplerarası çekişmeler olduğundan dolayı kavgaların da çıkabildiği sonuçları çıkarılmaktadır.

Motorcunun, motorcu ruhunu yaşayabilmesi için illa motorcu gruplarına üye olması gerekmemektedir. Motorcu gruplarına üye olmak veya bireysel olmak tamamen kişinin tercihine bağlıdır. Kaymok üyesi Bertuğ’a grupların varlığının önemini sorduğumuzda,

Motor sürmek çok keyifli bir hobi olduğu için bunu bu keyfi başkalarının da yaşamasını isteriz ve diğer motorcularda aynı hazzı aldığı için bu keyfi paylaşmayı severiz. Toplu sürüşlerdeki bir etken de şu; motor normal araç gibi değil, Allah korusun kimsenin olmadığı bir yerde kaza yapsa şarampole yuvarlansa kimsenin ruhu duymaz. Onun için uzun yola çıktığımızda en az 3-4 kişiyle gitme zorunluluğumuz var. Can güvenliğinden dolayı grup halindeki sürüşleri daha çok tercih ediyoruz. Yine can güvenliği için motorlarımıza GPS taktırdık. Herhangi bir kaza durumunda sistem algılıyor ve yönlendirdiğimiz telefon numaralarına ya da 112’ye yönlendiriyor.

Bertuğ’un da ifade ettiği gibi motorcular için bu hobiyi birlikte gerçekleştirmek daha zevkli olmaktadır. Diğer önemli bir nokta ise motosikletin küçük bir araç olmasından dolayı insanların olmadığı yerlerde tek başına sürüş yapmak kaza durumunda can güvenliğini tehlikeye sokacağı için bu sürüşleri topluca yapılması –araçlarına GPS taktırmalarına rağmen- hayati önem arz edebilmektedir. Pars Chopper yeklekli Cemal’e neden bir gruba katılma ihtiyacı duyduğu sorulduğunda,

Buradaki ortam çok farklı, çok güzel. Burada sadece motordan konuşmuyoruz. 3-4 ay önce dedem vefat etti. Aynı gününe dışarıda duruyoruz. Bir baktım karşıdan 40 tane motor mahalleye giriyor. Tüm mahalleli cama çıkmış. Nasıl duygulandım anlatamam. Benim dışarıda da arkadaşlarım var ama buradakiler farklı. Bu birliğimizin, beraberliğimizin benim kimliğimin nereye ait olduğunun göstergesi. Bu duyguyu hiçbir yerde bulamam. Buradan nasıl vazgeçebilirim ki?

Yine Pars Chopper yeklekli Kudret’in ifadeleri ise şu şekildedir;

3 yıl önce Pars Chopper’la tanıştım. Aradığım ortamı bulduğumu grupla tanışır tanışmaz fark ettim. Bu yeleği taşımak bana muhteşem bir haz veriyor. Biz motor grubu olmaktan çok bir aileyiz. Birbirimizin ailelerini de tanıyoruz ve görüşüyoruz.

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

Cemal ve Kudret'in ifadelerinden de anlaşıldığı gibi görüşmelerden edinilen izlenimler neticesinde grup içi ilişkilerin sadece motora olan tutkuları üzerine kurulu olmadığı, grup içi dayanışmanın yüksek olduğu bu yüzden üyelerin birbirine oldukça bağlı oldukları ve grup ruhunu derinlerde yaşadıkları görülmektedir. Pars Chopper grubunda üyeler ailece görüşmekte olup sürüşlerde *artçılar* motorcuların eşleri veya sevgililerinden olmaktadır ve etkinliklerde aileleri de bulunmaktadır. Bu etkileşimler sayesinde grup birliği güç kazanmaktadır. Yaşları, meslekleri farklı olan bu insan toplulukları motosiklet hobisiyle bir araya gelmiş olup bu tutkularını grupla bireysel olarak yaşadıklarından daha coşkulu bir şekilde yaşamaktadırlar.

Bir motosikletlinin gerçek bir motorcu olabilmesi için motosikletin ve motosiklet sürmenin ona zevk vermesi, onda bir tutku oluşturması gerekmektedir. Motosiklet, motorcuların bireysel kimliklerini ve grup kimliklerini oluşturup şekillendirmektedir. Bu parça motorcuların anlam dünyasında önemli bir yere sahip olup, anlam dünyalarını beslemektedir. Motorculara, motosikletin onlar için ne anlam ifade ettiği sorulduğunda genel olarak vazgeçemeyecekleri bir parçaları olduğu, motorun onlara haz verdiği, motorun üzerindeyken birçok şey keşfettikleri cevapları alınmıştır. Anatolians Soldiers yelekli Orhan'ın ifadeleriyle; "Chopper seviyorum, aheste sürmeyi seviyorum. Yolda birbirini tanımayan iki chopper birbirini gördüğünde bir süre sonra yan yana sürmeye başlarlar." Buradan da anlaşıldığı gibi motor sevgisi motor üzerindeki kişiler birbirini tanımasa, çok zıt karakterlerde olabilseler bile bu tutku onları bir araya getirebilmektedir. Görüşülen motorcuların önemli bir kısmı motosikletlerini modifiye ederek araçları üzerinde kendi kişiliklerini yansıtmaktadırlar. Motosiklet modifiyesi grenaj ve motor modifikasyonu olmak üzere iki şekilde yapılmaktadır. Motor modifikasyonunda aracın hızlı gitmesini sağlamak ve motorunu güçlendirmek için, egzoz ve hava filtresinin değişimi gibi işlemler bulunur. Grenaj modifikasyonunda ise daha çok şekille ilgilidir, araca sakal denilen parçalar eklenip motorun yere daha yakın görünmesi sağlanır veya kesip şekil verme, boyama gibi işlemler bulunur. Berkan'ın ifadeleriyle; "Bizim motorların orijinal hali *cruiser*'dir. Biz onu chopper haline getiririz. Modifiye ederiz yani. Chopper kesip biçmek demektir. Kendi zevkimize, hayalimize göre ortaya bize benzer bir parça çıkartırız." Motorda kendi düşüncelerini, zevklerini yansıttıklarından dolayı kimlikleri onunla bütünleşmektedir. Bu sayede motorlarına daha çok bağlanmaktadırlar. Kudret'e motorla olan bağı sorulduğunda,

Motor sevdam 17 yaşlarımda bir arkadaşımın motoruna binmemle başladı. Bu olaydan birkaç ay sonra ilk motorumu aldım. Daha sonra tam alışma sürecindeyken benim gibi motor tutkunu olan bir arkadaşımı elim bir kaza sonucunda kaybettim. Birkaç yıl motora binemedim. Sonra motor kullanmayı ne kadar özlediğimi, motorla kendimi ne kadar özdeşleştirdiğimi fark ettim. Ve tekrar motor kullanmaya başladım. Bu parçadan nasıl vazgeçebilirim ki artık?

Kudret'in hikâyesinden ise yaşananların motor tutkusuna ayrı bir anlam yüklediği sonucu çıkarılabilir. Anatolians Soldiers MC yelekli Orhan ise motosikletine çok bağlı olmasına, onu her şeyi olarak görmesine rağmen istediği gibi süremediğini şu sözlerle ifade etmektedir; "Motor özgürlüktür diyorlar ya, yok öyle bir şey bu yakıt fiyatları yüzünden istediğimiz her yere motorla gidemiyoruz, öğrenciyiz neticesinde yetmiyor." Orhan'ın da dediği gibi yakıt fiyatları motorcuların şikâyet ettiği bir konudur. Motosiklet sahiplerinin meslekleri farklı olmasına karşın belli bir ekonomik düzeye sahip olmaları gerekmektedir. Çünkü motosiklet pahalı ve masraflı bir araçtır. Bu durum doğal olarak motorcuların motor sürüşlerini ve motorla etkileşimlerini kısıtlamaktadır. Kaymok üyesi Mükremin motora yükledikleri anlamı şöyle anlatmaktadır,

Motosiklete binen insanların emin olun %90'ı özgürlüğüne düşkün insanlardır. Bunu sosyal yaşantılarından da bizzat görebilirsiniz. Belli kalıplara girebilecek insanlar değildirler. Motosiklet biz de özgürlüğün adıdır, sembolüdür. Tek kişilik olduğu için araba gibi düşünülmez. Motoruma atlarım giderim demek arabama atlarım giderim demekle aynı değil. Arabaya arkadaşlarını, aileni alabilirsin ama motor öyle değil en fazla bir kişi alabilirsin. Biz de genelde motorumuza tek bineriz. Diğerleri araçları sadece ulaşım ihtiyacını karşılamak için kullanır. Ama motor öyle değil. Motoru biz hazzı, adrenalini, özgürlüğü yaşamak için kullanırız.

Mükremin'in de söylediği gibi, motorun tek kişinin hizmetinde olması motoru kişisel yapmaktadır. Böylelikle de motor ulaşım ihtiyacını gidermesinin yanı sıra motorcunun ruhunun tamamlayıcısı işlevini de sağlamaktadır.

Motosiklet bir objedir, ulaşım ihtiyacını gideren bir vasıta. Fakat motosiklet denilince insanların aklına gelen ilk şey motorun bir ulaşım aracı olması değildir. İlgisi olmayan insanlar için toplumda eskiden beri süregelen algıyı oluşturan motorcuların etkisi ile örneğin, motorcuların asiliğin rengi olan siyah renginde kendilerini belli etmeleri ve bunu hayatlarında da her alanda göstermeleri -mesela Anatolians Soldiers MC'de toplantıların yapıldığı yerin duvarları siyahtır- ve genelinin de amiyane tabirle ağır jargon rap müzik dinlemesi, aşırı hız yapmaları *serseri işi* olarak gözükmektedir. İlgisi olan ise bu objeye hayrandır. Motorcu motoruyla kendini ne kadar özdeşleştirirse, motorunu ne kadar kişiselleştirirse yani motoruna kendinden ne kadar bir şeyler katarsa ona olan bağlılığı artar. Örneğin, motorda ikinci bir kişinin oturması gereken yeri kesip modifiye ederek motoru tek kişilik hale getirip tamamen bireyselleştirmek. Veya motosikletin kaportası sayılan, motorcuların deyimiyle motorun elbisesi, makyajı olarak nitelendirilen, motorun organlarının gözükmemesini engelleyen kaplama olan *grenaj* motorcunun zevki ve isteği doğrultusunda boyanarak motorcu onu kendine özgü hale getirir. Grenajı olmayan motor ise *naked bike* olarak adlandırılır yani motorcu için grenajsız bir motor çıplaktır. Tüm bunlara bakıldığında insanların motosiklet algısında onun öncelikli olarak bir araç olarak görülmemesinin nedeni motosikletin özellikleridir. Örneğin; silindirik hacme (cc) sahip olması, diğer araçların motor hacminin motosikletin cc'sinden büyük olması, ağırlık ve teker farkından dolayı diğer araçlardan daha fazla hız yapabilmesi ve motosikletin neredeyse herkesçe kabul görmüş olan benzersiz tasarımıdır. Motorcu bu tasarım

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

harikasını kendi tarzıyla harmanlayarak ortaya çıkardığı parçada kendi benliğini bulur ve ona daha çok bağlanır. Motorun tasarımının güzelliği motorcunun bu objeye deyim yerindeyse tapmasına sebep olur. Motora yüklenen bu anlamdan, motorcuların bu nesneyi kendilerinden de üstün görmesinden, hayatlarının tam merkezine oturtmasından da anlaşılacağı gibi, bu bağlanma çoğu motorcuda motosiklet fetişi olduğunu gösterir. Kenan bu durumu şöyle ifade etmektedir,

Fetiş deyince insanın aklına farklı şeyler geliyor, o yüzden motosiklet fetişim var diyemez çoğu ama herkeste sevdiği bir şeye karşı fetiş vardır, mesela ayakkabı, kitap. Bizde böyleyiz belki daha fazladır ama öyle seviyoruz bu parçayı işte.

Kenan'ın da dediği gibi insanların ilgilendikleri şeylere, objelere karşı az çok fetişleri vardır fakat bu saplantı boyutunda olduğunu göstermez.

Motor sevgisi, görüşülen motorcularda genel olarak aileden veya bir yakının özendirmesinden başlamıştır. Motorcular da bu sevgiyi çevrelerindeki insanlara aşlamaya çalışmaktadır. Örneğin; Pars Chopper grubu yekeklilerinden Azalettin, Mehmet ve Süleyman 3 kardeşidir. Azaletin'in gruba girmesi ve ardından kardeşlerini özendirmesiyle onlarda sırasıyla gruba dâhil olmuşlardır. Pars Chopper grubunun kaptanı motor sevdasının nereden geldiğini ve çevresini nasıl özendirdiğini şöyle anlatmaktadır,

45 yaşındayım. Kendimi bildim bileli evimizde motor vardır. Dedemden babama babamdan bana geçmiş. Şimdi iki tane kızım var. Hafta sonlarında onları motorla gezdiriyorum ki şimdiden alışsınlar. Aslında her insanın hayali motor sürmektir. Kimisi cesaret eder kimisi edemez. Biz o cesaret edenlerdeniz. Bakın bize her yaştan, her meslekten insan var burada. Eğer sizde bir gün cesaret ederseniz sizi de bekleriz.

Kaptan'ında anlattıklarından da anlaşıldığı gibi, Kaptan bu aile geleneğini sürdürmeye çalışmaktadır, bu sevgiyi herkese aşlamak istemektedir ve motor sürmeyi bir cesaret olarak görmektedir. Kaymok üyesi Mükremin'in öyküsü ise şu şekildedir,

Bizim aslında sülale motosikletçi. Ben aslen Tokat Zileliyim. Tokat'ta da bağ kültürü Kayseri'deki gibi fazladır. Bağa motosikletle gidilir. Sepetli motorlar vardı eskiden. Benimde ilğim buradan başladı. Mahalle de trafiğe kapalıydı, ortaokuldaydım o zaman rahatça sürerdik. Bizimkiler ulaşım aracı olarak kullanırdı. Benim hobim bu yani işin zevk kısmı. 88 de babamın motoruyla başladım kullanmaya. Daha sonra üniversitedeyken alacaktım ama annem izin vermedi o zamanlar. Babamın motoru 65 model Rus motoruydu. Kayseri'ye getirdim, revizyon yapılacak.

Buradan da anlaşılacağı gibi, motorcuların motora olan tutkuları aileden veya çevrelerinden gelmektedir. Fakat motosikletin ulaşım işlevi de görmesinden ötürü, edindiğimiz izlenimler sonucunda da motorculara bu hobi çevrelerinden aşlanmış olup motorcular, motorcu kimliklerini kendi motorlarıyla, araç üzerine kurdukları anlama oluşturmuşlardır.

Motosiklet trafikte az yer kaplaması, diğer araçlara göre birçok faydasının bulunmasına rağmen insanlar tarafından tehlikeli görülmektedir. Bazı motorcu gruplarının yarattığı algıyla beraber motorcular da insanlar tarafından tehlikeli görülmektedir. Ferdi bu durumu şu şekilde ifade etmektedir,

İnsanlar yanlış biliyor. Önyargılı davranıyorlar. Motor tehlikeli değildir. Tehlikeli olan üstündeki olabilir. 4 tekerli daha tehlikelidir. Motorumun bakımını yaparsam motorum bana çok iyi bakar. İnsanlar bizi yanlış biliyor. Biz zincirle adam dövmüyoruz ki. MC'nin dünyadaki örneklerine baktığımızda silah kaçakçılığı, uyuşturucu satıcılığı gibi olayları vardır ama Anatolians MC'nin illegal işlerle işi olmaz, Türk örf ve ananelerine uyarlanmıştır. Amacımız kardeşlik. Biz sosyal sorumluluk faaliyetlerine de katılıyoruz.

Ferdi'nin de belirttiği gibi motorcu kulüpleri veya gruplarına karşı toplumda bir önyargı mevcuttur. Bu toplulukların yabancı ülkelerde olduğu gibi çok aykırı bir oluşumları olduğu düşünülmektedir. Bertuğ'un düşünceleri ise şöyle,

Bizim gruba girmek için kişinin, illegal bir suçu olmaması, herhangi bir suç örgütüne üyeliğinin bulunmaması gerekiyor. Bununla ilgili sabıka kaydı veya dilekçe alıyoruz. Bunları inceleyen bir departmanımız var. Onlar inceleyip onaylıyor. Giriş ücreti 50 lira ve her ay 40 lira aidat var. Derneğin aidatı. Onun harici tüzük ve iç yönetmelikte yazan kurallardan sorumluyuz. Kurallara uymayan, kulübün genel havasına aykırı davranışlarda disipline gidiyor. Amerika'da çok fazla illegal işlere bulaşan, mafyalaşan motorcu grupları var. Ama Türkiye'de böyle değil. Gayri resmi, eğitim seviyesi düşük oluşumlar buna neden olabilir. Kask takılmaması yüzünden oluşan kazalarında bunda etkisi var. Şu da var ki bazı gençler gecenin köründe racinge binip egzozu patlatıp çok hızlı kullanıyor. Bilinçsiz, suursuz, cahilane davranışlar bunlar. Bu imajın yıkılması için resmi olunması gerekiyor. Tüzlüklere uyulması gerekiyor. Artı bir sürüşte ekipmanların tam olması lazım.

Bertuğ toplumdaki bu önyargıyı kulüplerin resmi olmamasına bağlamaktadır ve ona göre kurallara uymayan motosikletlerin bulunması toplumdaki bu algıyı güçlendirmektedir. Çünkü Kaymok'un kuralları gereğince de kulübe bu algıyı oluşturacak nitelikteki kişiler alınmamaktadır. Fakat yine Kaymok üyelerinin ifadelerine bakıldığında, trafik kurallarına uymak ana şart olmasına rağmen radar ve polis olmadığında hız yapabildiklerini belirtmektedirler. Kudret ise çevreden aldığı tepkileri şöyle yorumlamaktadır,

Bana göre evine dönebilen her motorcu kahramandır. Bizi gün içinde sadece motor kullanıyor olarak düşünmek büyük saçmalık. Ailelerimiz, çevremiz bizim motora olan aşkımızı benimsediler tepkilerle de karşılaşıyoruz ama destekliyorlar da. Kayseri'de 4 teker şoförleri 2 tekere karşı çok saygısız ve bilinçsiz. Bizde 4 tekerlekli araçta kullanıyoruz bu arada. Mesela adamın altında 10 bin liralık şahin var, sanki yol kendisininmiş gibi sahipleniyor, yol vermiyor. Oysaki benim altımdaki motorun fiyatı onu üçe katlar. Saçma değil mi? Bana kalırsa herkes 4 teker ehliyeti almadan önce en az 3 ay motor kullanmalı. Bu sayede belki empati kurup bize saygı duymayı öğrenirler. Bunun için bakanlığa dilekçe bile yazıldı ama tınlamadılar.

Kudretin ifadelerinden de anlaşılabilceği gibi 4 tekerli araçlar ve 2 tekerli araç sürücüləri arasında bir rekabet durumu mevcuttur. Motorcularından da büyük bir kısmının 4 tekerli araç kullanmasına karşın bazı bilinçsiz, onlara saygı duymadıklarını düşündükleri kişilerce bu durum trafikte onlar için sorun yaratır hale gelmektedir. Fakat bu durum görüşülen bazı motorcularında itiraf ettiği gibi aşırı hız yapma, 4 tekerli araçların aynasını kırma gibi tepkilerinden dolayı da karşılıklı olduğu düşünülmektedir. Mükremin motosikletin diğer araçlardan farkını şöyle açıklamaktadır,

Motosiklet diğer araçlar gibi değil, mesela ben spor arabalar hariç arabasını ballandıra ballandıra anlatan kimseyi görmedim. Ama motor öyle değil. Araçlar bedeni, motosiklet ruhu taşır. Piyasada motor sayısı az olduğu için sendeki motor benim ilgimi çekebilir. Motorunu anlatmak her motorcunun çok sevdiği bir şeydir. Bizim kulübün genel felsefesinde hız yoktur. Genelde elit bir tabakadan oluşuyor. Bizim motorlarımızın çoğu tur motoru, uzun yol için uygun. Birkaç arkadaşta büyük hız motorları var. Hız tutkusu çok farklı. Motosiklet 3 saniyede 100 kmye çıkıyor, birçok spor araba 7 saniyede 100 kmye çıkarken motor 7 saniyede 200 kmye çıkıyor. O aradaki ivme insandaki adrenalın hormonunu aşırı derecede etkiliyor. Yani insana müthiş bir haz veriyor. Ondan dolayı hız tutkunu gençler, özellikle gençler diyorum çünkü arkasına dönüp baktığında ya ben bu

hızla giderken acaba motoru durdurabilecek miyim demeyip daha çok anı yaşamayı seven insanların tercih ettiği bir kategori racing. Bizim arkadaşların çoğu 40 yaş üstü, daha akli başında, olgunlaşmışlar. Böyle olunca da hız tutkunu yok. Biz genelde 110-120 de gideriz. Hem motosikletin hem de gördüğümüz yerlerin keyfini çıkarırız.

Buradan da anlaşılacağı gibi, motorcular, motor ve 4 tekerli araçların özelliklerini karşılaştırırken sürücülerini de karşılandırmaktadırlar. Motorcular üyesi oldukları toplulukları üstün görürken genel olarak motorcuları da üstün görmekte dirler. Yani denilenebilir ki kulüp, grup, motorun tipi fark etmeksizin tüm motorcuların ortak noktası motosiklet olduğundan kendi aralarındaki tüm kıyaslamalara rağmen diğer araçlara ve sürücülere karşı motor üzerinden bir grup ruhu oluşturmaktadırlar.

Motorculuk kültürünün yaygınlaşmasıyla toplum bu kültüre giderek alışmaktadır. Motorcu gruplarının bazı uygulamaları ve anlayışları onlara yönelik bakışın değişmeye başlamasında etkili bir rol oynamaktadır. Görüşülen kulüp veya gruplar huzurevi, şehit aileleri, çocuk hastaneleri ziyaretleri, gazi veya şehit çocuklarını motorla gezdirme, güvenli sürüş eğitimi gibi etkinlikler düzenlemekte ve motorcular üzerine olan önyargıyı kırmaya çalışmaktadırlar. Yaptıkları etkinlikler ulusal ve yerel basına yansımaktadır. Bu sayede farkındalık yaratıp motorcular üzerine olan kalıp yargıların yıkılmasını sağlamaktadırlar. Görüşüğümüz üyelerden bazıları da eskiye göre daha az tepkiyle karşılandııklarını, insanların artık onlara alıştııklarını belirtmektedirler.

Sonuç

Yapılan çalışma süresince edinilen temel bulgulardan hareketle motorcuların motora yükledikleri anlam, buldukları topluluğa olan bağlılıkları ve motorlarını diğer araçlarla, motorcuları diğer sürücülerle, ait oldukları motorcu topluluğunu diğer motorcu topluluklarıyla mukayese etmeleri çalışmada önemli bir yer tutmaktadır. Motorcular için motosikletleri benliklerini oluşturan anlam dünyalarını besleyen, farklılıklarını, bireyselliklerini temsil eden onunla bütünleştikleri bir parçayı ifade etmektedir. Bundan dolayı motorcular için motosikletlerinin manevi değeri yüksektir. Motor başkası için cansız bir nesneyken motorcular için bir ruh taşır. Bu yüzden motorcular, hayatlarının vazgeçilmezi saydıkları, bağımlısı oldukları bu objeye belki birçok şeyden belki her şeyden daha çok değer vermektedirler. Bir topluluğa üye olma nedenleri ise motorcu ruhunu taşıyan diğer insanlarla bu tutkularını daha kuvvetli bir şekilde gerçekleştirmeleridir. Bu noktada motor onları bir araya getiren bir araç olup grup aidiyetleri kimi zaman motor sevgisinin önüne geçebilmektedir. Motorcuların buldukları topluluklara olan grup aidiyetleri oldukça yüksektir ve bu da kendilerini diğer oluşumlardan üstün görmelerine hatta en büyük olduklarını düşünmelerine neden olmaktadır. Önceden de belirtildiği gibi motorcu topluluklarının hepsinde, o grubun özelliğine göre değişmekle birlikte bir hiyerarşi mevcuttur.

Yazılı ve sözlü kurallarla oluşumlardaki hiyerarşik düzen değişmektedir. Her oluşumun tüzüğü ve kurallarıyla aralarına alacakları üyenin seçimi ve herhangi bir durumda üyeye yönelik olan yaptırımları farklıdır. Motorcu ruhu, motorcuları edinilen izlenimler doğrultusunda iki teker ve dört teker, iki teker sürücüsü ve dört teker sürücüsü kıyaslamalarına itmektedir. Böyle bir karşılaştırma yoluna gitmelerinin nedeni de araçlarına ve gruplarına olan aidiyetliklerinin yanı sıra toplumun ve diğer araç sürücülerinin motorculara yönelik olan kalıp yargılarıdır. Motorcular toplumda aykırı, tehlikeli tipler olarak görülmekte olup bazı bilinçsiz motosikletliler de toplumun ön yargısını güçlendirmektedir. İki teker, dört teker fark etmeksizin belli bir kesimin trafikte saygı sınırlarını aşmaları iki teker ve dört teker arasında saklı bir rekabet ortamının meydana gelmesine sebebiyet vermektedir. Çeşitli motorcu grupları, motorcu kulüpleri ve motorcu dernekleri tüzüklerinde yer alan kurallar ve beraberinde gelen yaptırımlarıyla motorcuların kurallara daha çok uymasını sağlamak ve motorcu topluluklarının katıldıkları, hazırladıkları etkinliklerde motorculara yönelik algıyı dağıtmaktadır. Bununla birlikte motorcu grupları, motorcu kulüpleri ve motorcu dernekleri motorcu kültürünü yaymakta ve toplum da bu kültüre alışmaktadır.

Sonuç olarak motosikletin bireyselliği temsil etmesi, motor üzerinden bir kimlik oluşumu sergilenmesi, motorcunun gruplara katılarak sosyal kimlik edinmesi ve bunu kendilerini toplumdaki yerleşik kültürden ayırarak motosiklet üzerinden tanımlayarak gerçekleştirmesi aslında insanın kendisini ifade etmesinin, sunmasının, göstermesinin, belli etmesinin bir yoludur.

Kaynakça

ALFORD, S. ve FERRİSS, S. (2015), *Motosiklet*. (L. Göktem, çev.), İstanbul: Optimist.

EAGLETON, T. (2011), *Kültür Yorumları*. (Ö. Çelik, çev.), İstanbul: Ayrıntı.

HEPDİGE, D. (2004), *Alt Kültür-Tarzın Anlamı*, İstanbul: Babil.

İcemanr, ‘‘Türkiye’de Motosiklet Kullanmak’’ (Erişim Tarihi: 15.07.2011)
<https://eksisozluk.com/turkiyede-motosiklet-kullanmak--2717286>

KULA, M. (2006), *Türk Moda Giyim Endüstrisinde Deri Tasarımların Gelişim ve Değişim Parametreleri Üzerine Bir Araştırma*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

KÜMBETOĞLU, B. (2015), *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma*. İstanbul: Bağlam Yayınları

MARSHALL, G. (2014), *Sosyoloji Sözlüğü*. (O. Akınhay, D. Kömürcü, .ev.), Ankara: Korza.

Öztaş, M. & Akyürek, G. & Kaymakçı, K., N. & Altınışik, R., A.

NEUMAN, W. L. (2014), *Toplumsal Araştırma Yöntemleri Nitel ve Nicel Yaklaşımlar 1.*, (S.

Özge, çev.), Ankara: Yayınodası

RİTZER, G. ve STEPNIŠKY, J. (2013), *Çağdaş Sosyoloji Kuramları ve Klasik Kökleri.* (E.

Howison, çev.), Ankara: De ki.

SUĞUR, N. (Ed.) (2015), *Sosyolojiye Giriş.* Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

WILLIAM, R. (1993), *Kültür*, (E. Başer, çev.), İstanbul: İletişim.

ZENCİRKIRAN, M. (2015), *Sosyoloji.* Bursa: DORA

Extended Abstract

In this study, motorcyclists in Kayseri are considered as a subculture example. Subculture refers to social groups that have established their own rules, norms and values and adopt a lifestyle and worldview in this direction. Subcultural groups, impose meaning on symbols and objects to distinguish themselves from the dominant culture and express themselves. Motorcyclists also refer to a subculture group with the meaning they place on motorcycles and adopting their own rules, norms and values.

Based on the basic findings obtained in this study, the meaning that the bikers load on the engine, their loyalty to their community and their comparison with other vehicles, bikers with other drivers and biker community to which they belong with other biker communities have an important place. Motorcycles are not just a means of transportation for motorcyclists. Motorcyclists reveal their differences and individuality with motorcycles. So for motorcyclists, motorcycles are a valuable and indispensable part of their lives. Motorcycles create a passion for motorcyclists by giving them pleasure and adrenaline. Therefore, motorcycles affect every aspect of motorcyclists lives. Unlike other vehicle owners, the reason why motorcycle attaches such a deep meaning to the motorcycle is the design of the motorcycle. In other words, the fact that the motorcycle appeals to one person and is designed as a two-wheeled vehicle provides the motorcycle with such deep meanings. Thus, motorcyclists are more connected to their motorcycles and show their personality on motorcycles. At this point, they are modifying their motorcycles to show their individuality or revealing their motorcyclist identity by wearing leather clothes as required by their motorcyclist identity. For motorcyclists, their motorcycles are individual, but they do not experience this passion alone. Motorcyclists share their passion for motorcycles with other motorcyclists who are just like them. In this direction, motorcyclists who share the same hobby constitute biker communities. In other words, the reason why motorcyclists are members of a community is to realize these passions more strongly with other people carrying the motorcyclist spirit. Because man is a social being and man wants to define himself, to belong to a place. So he would like to join various groups. Because people need to get together with their peers and communicate with their peers, provide strength, security and acquire social identity and gain status. Motorcyclist communities are also groups that provide these needs for motorcyclists. The fact that they share similar interests from clothing styles to thinking structures reinforces group belongingness and their identity and identity are formed in line with these thoughts.

Along with these many motorcyclists community was formed. There are various motorcycle-related communities. These may vary depending on the model, brand, etc. of motorcycles. However, the main distinction is in the form of motorcycle groups and motorcycle clubs,

which are important in the study. For example, each community has hierarchy, but is more visible in clubs. There are also similarities between motorcycle clubs and groups. The members of motorcycle clubs or groups are given the title of 'brother'. However, there is a hierarchical order among the members. Their position in the group changes as members go through various tests and gain confidence in other members of the group. Each motorcycle group or motorcycle club has their own sleeveless leather vest or jacket, called vest, which reflects their identity. To promote the group or club, these vests have patches called patches. These patches include the name of the club or group, the logo, the name of the area where it is located. These patches may increase depending on the position in the motorcycle club or motorcycle group.

Motorcyclists in the world and ergo contrary in Turkey is regarded as rebellious people. This perception was supported by the behavior of motorists. For example, according to the findings, motorcyclists break the mirrors of some 4-wheeler vehicles and clashes can occur between motorcyclist clubs or motorcyclist groups. Every motorcyclist group or every motorcyclist club considers their formation to be the biggest, the best. In this context, the motorcyclists commitment to the formations they belong to is very high and even assimilates other members of their formations as individuals from their families.

The motorcyclist spirit drives the motorcyclists to the comparison of two-wheel and four-wheel, two-wheel drive and four-wheel drive based on the impressions obtained. The reason for such a comparison is because of their loyalty to their vehicles and groups as well as the stereotypes of society and other vehicle drivers towards motorcyclists. Motorcyclists are contrary to society, they are considered dangerous types, and some unconscious motorcyclists strengthen the prejudice of society. The fact that a certain segment, regardless of two-wheel or four-wheel, exceeds the limits of traffic in traffic leads to a hidden competition between two-wheel and four-wheel. The various motorcyclist groups, motorcyclist clubs and motorcyclist associations ensure that motorcyclists comply more closely with the rules and the accompanying sanctions and distribute the perception of motorcyclists in the events they participate and prepare. However, motorcyclist groups, motorcyclist clubs and motorcyclist associations are spreading motorcyclist culture and society is getting used to this culture.

As a result, the study showed that; motorcycle representing individuality, exhibiting an identity formation on the engine, acquiring social identity by joining the groups and realizing this by identifying themselves on motorcycles by separating themselves from the established culture in the society, of the offer, the show, it is a way to make certain. In this direction, motorcyclists have acquired their own values, behaviors and norms as they are included in the definition of subculture and differentiated themselves from established culture. However,

despite their differences from the dominant culture, they did not show a completely opposite formation to the dominant culture. In addition, the perception of motorcyclist is beginning to change, because motorcyclist groups or motorcyclist clubs are involved in social responsibility projects, and interest in motorcyclists is growing rapidly and the number of motorcyclists is increasing. This allows other people to sympathize with motorcyclists and gradually change the perception of motorcyclists in society.