

# 'Fixies': Hip of Handig?

AUTEUR Samuel Johns

FOTOGRAFIE EN ILLUSTRATIES Samuel Johns en Maarten Mieras

VERTALING Marloes Wevers, Michiel van Meeteren en Peter Pelzer

**Stedelijke fietsplannen als Vélib' in Parijs en Boris Bikes in Londen zijn een teken dat de tweewieler voet aan de grond krijgt in het stedelijke vervoer. Sommige subculturen blijven echter in duister gehuld en dat geldt met name voor de 'fixie'-cultuur waarin baanfietsen centraal staan.**

Om bij de basis te beginnen: 'Fixed wheel bikes', of 'fixies' zoals ze doorgaans worden genoemd, worden van origine gebruikt in de baanwielersport. Typisch is dat ze maar één versnelling hebben en dat de trapas statisch verbonden is aan het tandwiel dat de ketting aandrijft, waardoor de trappers tijdens het rijden constant in beweging zijn. De continue trapbeweging verhoogt de cadans en de souplesse van de beenbeweging, waardoor fiets en fietser een eenheid vormen. De relatie tussen de berijder en de fixie is zo sterk, zo intiem, dat er een hybride ontstaat en dat er zich een gevoel van verbondenheid met de weg ontwikkelt. In navolging van Mikula wordt onder hybriditeit "een flexibele combinatie van processen" verstaan, "die zowel voortkomen uit, als beperkt worden door complexe krachtverhoudingen." Een geïnterviewde fixierijder legde uit: "Als ik fiets (...) is er niets dat mij en de straat van elkaar scheidt."

Blijkbaar zit er meer achter de fixie dan je op het eerste gezicht zou vermoeden. Hoewel de fixie als minimalistische machine geprezen wordt om zijn eenvoudige, esthetisch pure uitstraling, blijkt de complexiteit ervan pas als je je verdiept in de technieken en vaardigheden die nodig zijn om hem te kunnen berijden. Hierin wordt de paradox van de fixie wellicht het best duidelijk

*"Het grappige is dat de fixie de eenvoudigste en tegelijkertijd de moeilijkste is van alle fietsen",*

aldus een geïnterviewde. Je hebt zelfvertrouwen nodig om deze simpele, maar niet simplistische, fiets te kunnen berijden en dat zelfvertrouwen komt voort uit controle. Door de nauwe verbondenheid van de mens-fiets-hybride wordt de afstand tussen de fietser en de fiets verkleind, wat controle lastiger maakt. Sur place is een techniek die fietsers gebruiken om zonder af te stappen vrijwel geheel stil te blijven staan (zie figuur 1). Door hun lichaam en fiets minimaal heen en weer te bewegen houden ze balans. Aanvankelijk is het een moeilijke techniek om je eigen te maken, maar als je het eenmaal onder de knie hebt, ziet het er bedrieglijk eenvoudig uit. De lichaamsbewegingen die hiervoor nodig zijn, tonen hoe nauw de fiets en de berijder via de pedalen met elkaar verbonden zijn. Het is een uitstekende illustratie van wat Justin Spinney het 'geprothetiseerde' lichaam noemt. Deze verbinte-



Figuur 1: De sur place in 3 stadia.

nis bestaat uiteraard continu, of men nu sur place halt houdt voor een stoplicht of van een heuvel afrijdt. Op een fixie loopt dit vloeiend in elkaar over. Hoewel de fiets dus mechanisch gefixeerd is, is de techniek verre van statisch. Door de eenheid van fietser en fiets ervaart men het fietsen als een organische ontmoeting met de stad. Dit onderschrijft wellicht Michel Foucaults stelling dat we "het tijdperk van ruimte en gelijktijdigheid" zijn binnengetreden, dat ruimtelijke gevoeligheid vraagt op het micro- en macroniveau.

## Het dualisme tussen lichaam en fiets, techniek en technologie, vervaagt.

### Fixamotosis

Fixies werden lange tijd uitsluitend gebruikt door fietskoeriers, met name in Noord-Amerika, maar rond de eeuwwisseling verschenen ze wereldwijd in grote getale op het stedelijk toneel. De wegen en verkeersdrukte in veel Europese steden trekken fixierijders aan, waardoor het nu meer dan ooit legitiem is om stil te staan bij de opkomst van de fixies. Zoals gezegd heeft men zich zelden verdiept in de diversiteit van fietstypen, merken en technieken die binnen deze subcultuur een rol spelen. Het onderzoeken van de fixiecultuur van jonge trendy fietsers in de grote stad is daarom van belang.

Fixies werden voor het eerst geproduceerd in de jaren tachtig van de negentiende eeuw als alternatief voor de onstabiele véloupédés en werden aanvankelijk veiligheidsfietsen genoemd. Ironisch wellicht, aangezien de fixies nu algemeen in verband worden gebracht met een tegendraadse en riskante fietsstijl. Ze werden uitsluitend in wielerveden gebruikt en waren ontworpen met het oog op snelheid: licht, gefixeerde trapas en zonder rem.



Figuur 2: Woordenwolk van associates met fixie.

Tegenwoordig roept het noemen van een fixie uiteenlopende associaties op, van de fiets die Chris Hoy berijdt om met meer dan tachtig kilometer per uur over wielerveden te cirkelen, tot fietskoeriers die deze eenvoudige fietsen gebruiken voor snelle en efficiënte verplaatsing door dichtgeslachte steden. Meer recent echter wordt de fixie gebruikt door hipsters; stedelijke jongeren die constant op zoek zijn naar het nieuwste en het coolste. De opkomst van deze stedelijke trend kan in heel Europa worden opgemerkt en met name in Londen, Parijs en

Barcelona. De plotselinge populariteit kan deels worden verklaard door de algemenere retrotrend. In mijn eigen onderzoek kwam naar voren dat meer dan de helft van de ondervraagde fixierijders in Oxford (n=60) hun fiets minder dan twee jaar geleden heeft aangeschaft of gebouwd. Dit versterkt het vermoeden dat het om een hype gaat, deels veroorzaakt door de modieuze aantrekkingskracht van deze fietsen, maar ook door hun functionaliteit en vereiste rijstijl. Belangwekkend is het feit dat er een netwerk van fixierijders is ontstaan, waar vooral enthousiastelingen, die hun eigen fixies bouwen en aanpassen, deel van uitmaken. Dit is in strijd met het idee van een mainstream trend. Bovendien weerspiegelt de fixie een meer algemeen maatschappelijk verlangen naar eenvoud in een wereld die neigt naar overdaad. De intentie om het beste van beide werelden te combineren, authenticiteit en moderne technologie, wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door het gebruik van een retro leren Brooks zadel.

### Hip of Handig?

De sterke verbinding tussen lichaam en fiets maakt de fixie tot een bijzonder soort fiets, maar het is en blijft een fiets. Dit komt naar voren in de woordenwolk in figuur 2 die de frequentie afbeeldt van verschillende associaties van berijders met hun fixie. 'Fiets' speelt hier een belangrijke rol, maar ook andere associaties zoals 'plezier', 'stijl', en 'praktisch gemak' komen vaak voor.

Hier zou de analyse kunnen eindigen, door te besluiten dat fixies voor verschillende gebruikers een verschillende betekenis hebben. Maar in hoeverre verdragen die betekenissen elkaar? Eerder is al besproken dat bij de fixie het dualisme tussen lichaam en fiets, techniek en technologie, vervaagt. Dit geldt eveneens voor de tegenstelling tussen vorm en functie. Die twee kanten worden door de rijders zelf ook onderkend. Zo stelt een respondent dat: "ze er mooi uitzien, modieus en zichtbaar, maar ze gaan nog snel ook...". Zelfs esthetisch worden vorm en functie verenigd. Zoals een berijder die aangeeft dat zijn limoengroene fiets in een "stijlvolle en zichtbare kleur gespoten is".

Als we het dualisme tussen vorm en functie analytisch uit elkaar trekken, wordt de relatie tussen de twee beter zichtbaar. De esthetische puurheid van de fixie trekt aandacht door zijn strakke lijnen en minimalistische uitvoering, vaak nog versterkt door de felle kleuren. De aantrekkingskracht van eenvoud heeft betrekking op emoties van nostalgie, maar ook trots en een soort slagvaardigheid, bijvoorbeeld als je 'versnellingsfietsen' met gemak inhaalt. Deze politiek van trots wordt vaak benadrukt door berijders, bijvoorbeeld in hun gewoonte om de fixie zo opvallend mogelijk te parkeren. De enkele versnelling en een statisch verbonden trapas die de aandrijving regelt, geven een gevoel van eenvoud dat fietsers aantrekt die er vervolgens niet meer los van komen. Meerdere respondenten bevestigden dat ze zelfvertrouwen ontleenden aan het beheersen van de fixie. De directe verbinding tussen fiets en been, die continu cirkels draait en waarbij beheersing een grote rol speelt, zorgt er op den duur voor dat je een fietsstijl ontwikkelt die door anderen als gevaarlijk gezien wordt. De vereenzelviging tussen mens en fiets wordt door de berijders echter gezien als een functioneel voordeel, dat juist een verantwoorde rijstijl aanmoedigt, doordat je lichaam directer controle uitoefent over de machine.



### Subcultuur

Zowel voor fietskoeriers als gewone stadsrijders zijn fixies een manier om identiteit te benadrukken en versterken. Een voorbeeld hiervan is de 'CREATE' fixie waarvan het stalen stuur zonder tape leidt tot minder comfort en dus de pure connectie tussen fiets en fietser benadrukt. In mijn onderzoek in Oxford kwam naar voren dat deze subcultuur de neiging heeft zich te uiten door stijl en niet zozeer door expliciete ideologische stellingnames. Het gaat echter niet louter om esthetiek. In een stad wordt de ruimte op de weg geclaimd door verschillende gebruikers, zoals voetgangers, fietsers, bussen en auto's. De fixierijder ziet deze competitie als een uitdaging waarin barrières geslecht moeten worden en ruimtelijke problemen opgelost. Een fixie brengt een straat tot leven, maar draagt ook een impliciete politieke boodschap uit, die er in essentie op neerkomt dat fietsen superieur zijn. Dit resulteert in een tegenstrijdige positie. Aan de ene kant kan de fixie beschouwd worden als een uiting van ongebonden individualisme en vrijheid, terwijl aan de andere kant de fixie-subcultuur in belangrijke mate gedefinieerd wordt door een gedeelde identiteit en interesse die leidt tot een gemeenschap.

## **De fixie wordt gebruikt door hipsters, stedelijke jongeren die constant op zoek zijn naar het nieuwste en het coolste.**

Rest nog de beginvraag: zijn fixies hip of handig? Historisch gezien komen fixies voort uit een traditie van wielerveden en gemarginaliseerde groepen als fietskoeriers waarin een gefixeerde versnelling vooral handig was. De recente opkomst in steden laat zien dat er ook een andere rol voor fixies is weggelegd. Fietsers genieten van het continue rondjes trappen, typerend voor de fixie. Trendgevoelige jongeren, aangetrokken door de robuuste esthetiek en het minimalistische ontwerp,

knutselen enthousiast aan hun fixie.

Of het nou pragmatisch gebruik op een basaal type betreft, of een fixie zonder rem met heldere kleuren; functie en vorm zijn verweven en het is haast onmogelijk de één van de ander te scheiden. Maar als ik dan toch moet kiezen, is het voor vorm, omdat er steeds meer visueel aantrekkelijke en in het oog springende fixies in steden zichtbaar zijn. De fixierijder drijft op een constante stroom van energie: aandacht.

**Samuel Johns ([samuel.johns@hertford.ox.ac.uk](mailto:samuel.johns@hertford.ox.ac.uk)) studeert geografie aan de Universiteit van Oxford. Dit artikel is gebaseerd op zijn congrespaper op het 7e Cycling en Society symposium: 'Fixamotosis: a fashionable or functional fixture? Investigating the relations between body, technology and space' (2010).**

### Literatuurselectie

- Adey, P. (2010) *Mobility*. Londen: Routledge.
- Böhm, S., C. Jones, C. Land & M. Paterson (eds.) (2006) *Against automobility*. Oxford: Blackwell.
- Foucault, M. (1986) *Of other spaces*. In: *Diacritics* 16 (Spring), pp. 22-27.
- Johns, S. (2010) *Fixamotosis: a fashionable or functional fixture? Investigating the relations between body, technology and space*. 7th Cycling and Society Symposium. Oxford, 6 september 2010 <<http://www.tsu.ox.ac.uk/events/100906/#abs07>> Laatste bezocht: november 2010.
- Kuehne, D. (2009) *Sex and the iWorld: rethinking relationships beyond an age of individualism*. Grand Rapids: Baker Academic.
- Mikula, M. (2008) *Key concepts in cultural studies*. New York: Palgrave Macmillan.
- Spinney, J. (2006) *A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux*. In: *Environment and Planning D: Society and Space* 24(5), 705-732.
- Spinney, J. (2008) *Cycling the city: Movement, meaning & practice*. Royal Holloway University of London: ongepubliceerde PhD-thesis.
- Whatmore, S. (2002) *Hybrid geographies: Natures, cultures, spaces*. Londen: Sage.