

Motorfietskultuur in Suid-Afrika: Van leefwyse tot leefstyl

Danie Jordaan

Danie Jordaan (postuum), Skool vir Taal, Media en Kultuur, Nelson Mandela Metropolitaanse Universiteit

Motorcycles highlight the essential and significant tacit dimension of our lives, revealing to us the limits of language in expressing what's most important to us. Like conveying the taste of wine to a teetotaler, or the experience of sex to a virgin, language experiences its limits in trying to describe what it's like to ride on a motorcycle. (Why motorcycle studies?, *International Journal of Motorcycle Studies*, Maart 2005)

Opsomming

In hierdie artikel speur ek die evolusie van die Suid-Afrikaanse motorfietsryer oor 'n tydperk van meer as drie dekades na deur te fokus op persoonlike ervaring asook bemarkingstrategieë en mediaverteenwoordiging. Hierdie evolusie toon 'n sterk ooreenkoms met 'n wêreldwye tendens en opvallende ooreenkomste met ontwikkelinge in Amerika, Kanada, Engeland en Australië. Die ontstaan van motorfietsry as 'n duidelik definieerbare subkultuur kan herlei word na die Amerikaanse skollieryers van die vroeë 1950's, en meer spesifiek na die historiese gebeure in die dorp Hollister in Kalifornië in 1947. Deur die aanwending van 'n eklektiese benadering gebaseer op 'n etnografiese navorsingsontwerp asook insigte vanuit literatuur- en bemarkingstudie, beredeneer hierdie artikel die evolusie van die motorfietsryer van sosiaal-wanaangepaste persoon van die vyftiger-, sestiger- en sewentigerjare van die vorige eeu na hoër-middelklas-ikoon van avontuur en vryheid aan die begin van die nuwe millennium. Hierdie verandering in die beeld van die tipiese motorfietsryer kan toegeskryf word aan 'n verskeidenheid politieke, ekonomiese en sosiale faktore. Die artikel sluit ook voorlopige opmerkings oor die verhouding tussen motorfietsseienaar, motorfietsryer en identiteitskonstruksie binne 'n materialistiese paradigma in.

Trefwoorde: motorfiets; materiële kultuur; identiteitskonstruksie; avontuurryers; *bikers*; bemarking; motorfietsklubs; ontstaansgeskiedenis; skollieryer; ikonografie

Abstract

Motorbike culture in South Africa: Bikers and motorbike riders

In this article I trace the evolution of the South African motorcyclist over a period of more than three decades, drawing on personal experience as well as research on marketing and media representation. This evolution closely follows a global trend and striking similarities with phenomena in the United States, Canada, the United Kingdom and Australia are apparent. The origin of biking as a clearly definable subculture can be traced to that of the American “outlaw biker” of the early 1950s, and a specific historical event that occurred in the town of Hollister, California, in 1947. Using an eclectic approach that draws on ethnography as well as literary and marketing studies, this paper argues that the evolution of the biker from social misfit of the fifties, sixties and seventies of the previous century to upper-middle-class icon of adventure and freedom at the start of the new millennium can be attributed to a number of political, economic and social factors. It also provides some provisional remarks on the relationship between motorcycle ownership, motorcycling and identity construction within a material culture paradigm.

Key words: motorbike; materialism; identity construction; adventure riders; bikers; marketing; motorbike clubs; historical origin; outlaw biker; iconography

1. Agtergrond en teoretiese oriëntering

Die vryskutjoernalis Hunter S. Thompson se opspraakwekkende boek *Hell's Angels: A strange and terrible saga* (1967) is waarskynlik die wêreld se eerste omvattende beskrywing van motorfietskultuur. Thompson het byna twee jaar lank geleef en gery saam met die *outlaw*-legende Sonny Barger, leier van die Oakland Hell's Angels.¹ Die gewildheid van Thompson se boek hou verband met die berugtheid van die Hell's Angels, maar is eweneens te danke aan Thompson se “gonzo”-skryfstyl. Gonzo-joernalistiek word gekenmerk deur subjektiewe verslaggewing vanuit 'n eerstepersoonsperspektief, waar die verteller dikwels deel is van dit waaroor berig word. Dit is dikwels sensasioneel, en het as vertrekpunt die aanname dat objektiewe verslaggewing 'n illusie is. Feit en fiksie word dus vermeng ten einde die waarheid te lieg. In 'n spesiale tema-uitgawe van *International Journal of Motorcycle Studies* (Julie 2005) is daar konsensus onder die skrywers dat Hunter se boek ernstige leemtes het. Veral Gary Kieffner (2005), een van die deelnemers aan die debat oor Thompson, opper sterk kritiek en kom tot die gevolgtrekking dat Thompson se boek so van “fabrications en vicious embellishments” deurtrek is dat dit die boek “almost irrelevant to the historical and social scientific study of motorcycle clubs” maak.

Vandag is dit inderdaad moeilik om tussen feit en fiksie in Thompson se boek te onderskei, deels as gevolg van Thompson se gonzo-joernalistiek, deels omdat mediaberiggewing uit dié tydperk sodanig deur vooroordeel gekompromitteer is dat argiefstudies ewe min feitelikheid kan waarborg, en laastens omdat die Hell's Angels toe op paradoksale wyse 'n konstruk van

hul eie mitologie was, en dit vandag nog is, deurdat hul selfbeeld in 'n groot mate op mediaberiggewing en uitbeeldings in films soos *The Wild One* (1953) gesteun het, en nog steun.²

Hoe dit ook al sy, die breë publiek se beskouing van die hedendaagse motorfietsryer setel nog in 'n groot mate onwillekeurig in die mite van die *outlaw biker*, wat op sy beurt onlosmaaklik verbind is met die mitologie van die Hell's Angel, wat in talle fliëks verewig is. Die konsep van die *outlaw biker* is egter nie slegs beperk tot die media en die populêre verbeelding nie; dit word inderdaad ook omskryf in opleidingsdokumentasie van Amerikaanse wetstoepassingsinstansies en is onderliggend aan kontroversiële wetgewing wat in 2008 in Suid-Australië voorgelê is.³

Die impak van die Angels en ander bekende Amerikaanse *outlaw*-klubs, soos die Pagans, Boozefighters en Outlaws, se organiseringstruktuur, gedragskodes en ikonografie op die ontwikkeling van soortgelyke motorfietssubkulture wêreldwyd is welbekend. 'n Deeglike kennis van die Amerikaanse *outlaw*-motorfietskultuur is dus 'n voorvereiste vir 'n verkenning van eietydse Suid-Afrikaanse motorfietskultuur.

Thompson se boek was die voorloper van verskeie artikels en boeke oor motorfietsse en motorfietsklubs, maar dit is eers teen die middel-1980's dat hierdie tipe studie wetenskaplike geloofwaardigheid verkry het deur die werk van kulturele en sosiologiese antropoloë, en later deur die werk van navorsers op die terrein van kultuur- en mediastudies.

Hoewel kulturele antropologie reeds in die vroeë 1960's 'n soort self-bewuste etnografie beoefen het, vind mens eers in die 1980's dat die inherent subjektiewe aard van die etnografiese metode onder die loep kom. Self-bewuste etnografie erken die effek van die ondersoek op die ondersoeker, indirek. 'n Voorbeeld hiervan word verskaf deur Claude Lévi-Strauss se *Tristes Tropiques* (1955), waarin hy prosa, filosofiese meditasie en etnografiese ontleding afwissel op 'n wyse wat dit byna 'n reisroman maak. Waar die etnograaf aanvanklik objektiwiteit en neutraliteit in die soeke na "wetenskaplikheid" nagestreef het, het die besef nou posgevat (onder meer as gevolg van insigte uit literêre teorie en spesifiek die poststrukturalisme) dat waarneming en beskrywing inherent op die *interpretasie* van dit wat ondersoek/beskryf word, berus. "Tradisionele" etnografiese veldwerk het gepoog om antropologiese verskynsels te bestudeer deurdat die navorser 'n lang tydperk saamleef met die groep wat bestudeer word. Ten einde wetenskaplike objektiwiteit te bewerkstellig, is die ideaal van die (sogenaamde) akkurate, oplettende, onopvallende, afstandelike, etiese en regverdigde navorser nagestreef. In 1993 publiseer Fine 'n artikel getiteld "Ten lies of ethnography" in *Journal of Contemporary Ethnography* waarin hy drie etiese dilemmas van die etnografie uiteensit onder die groeperings klassieke deugde, tegniese vaardighede en die etnografiese self. Met hierdie artikel wys hy daarop dat die strewe na onder meer akkuraatheid, oplettendheid, onopvallendheid, afstandelikheid, etiek en regverdigheid (onbevooroordeeldheid) nooit werklik in etnografiese studie bereik kan word nie. Daarmee ontken hy egter nie die groot waarde van etnografiese studie nie: "Ethnographers cannot help but lie, but in lying, we reveal truths that escape those who are not so bold" (Fine 1993:291).

Insigte uit die resepsieteorie, dekonstruksie en konstruktivisme wat daarop gedui het dat neutrale en objektiewe beskrywing nie moontlik is nie, en dat elke ondersoek van 'n teks (in die Barthiaanse sin) neerkom op 'n mate van konstruksie, het reeds in die laat 1970's wyd veld gewen. Op veral die gebied van kultuur- en mediastudies is die etnografiese metode beïnvloed deur bogenoemde insigte en is individue, groepe en kulturele artefakte toenemend as "tekste" benader. So 'n "tekstuele" benadering veronderstel noukeurige waarneming (*close reading*) van die teks, verrekening van die konteks van die teks, en die aanbied van 'n interpretasie wat rasioneel verdedigbaar is. Dit kan gebeur slegs as die ondersoeker self-bewus is, dit wil sê erken dat hy/sy nooit volkome afstandelik en onopvallend kan wees nie, maar as waarnemer onvermydelik 'n invloed het op dit wat waargeneem word; verder moet die konteks van die fenomeen (sosiaal, ekonomies, polities, teologies, histories ensovoorts), asook intertekstualiteit (Kristeva) verreken word.

Die verrekening van 'n intertekstuele bewussyn wat in die ondersoeker self setel, en wat medebepalend is vir die betekenis wat die ondersoeker uiteindelik aan die teks heg (konstrueer), is van besondere belang vir die studie van motorfietsklubs, juis omdat die ikonografie en mitologie van die motorfietsryer so wyd en diep in die sosiale bewussyn van die mens van die 21ste eeu ingebed is.

Daniel Wolf, professor in antropologie aan die University of Prince Edward Island (Kanada), publiseer in 1991 'n etnografiese studie van 'n Kanadese motorfietsklub onder die titel *The rebels: A brotherhood of outlaws*. Deur middel van self-bewuste deelnemende beskrywing gee Wolf 'n sistematiese, gestruktureerde beskrywing en interpretasie van die aantrekkingskrag van die motorfietsleefwyse, die konsep van die *outlaw*, identiteitsvorming, groepsosialisering, die rites van lidmaatskapverwerping en die ikonografie van die klubkleure (*patch*), die dinamika van *outlaw*-seks en -gender, en die rol van die klubkroeg en ritte (*runs*).

Barbara Joans, direkteur van die Merritt Museum van Antropologie aan Merritt College, Kalifornië, lewer 'n soortgelyk gebalanseerde etnografiese studie onder die (enigins misleidende) titel *Bike lust: Harleys, women, and American society* (2001). In haar ondersoek spits sy haar veral toe op die rol van die vrou in die Amerikaanse motorfietsklub.

Vanuit die terrein van mediastudies lewer Ross Fuglsang (1997), medeprofessor en voorsitter van die Departement Massakommunikasie van die Morningside College in Iowa met sy proefskrif "Motorcycle menace: Media genres and the construction of a deviant culture" waardevolle insigte oor die rol wat die media gespeel het (en steeds speel) in die skep van persepsies oor motorfietsryers en motorfietsklubs. Sy navorsing is gebaseer op 'n vergelykende ontleding van 'n wye verskeidenheid Amerikaanse mediatekste vanaf die 1950's tot die vroeë 1990's wat koerante, tydskrifte, spotprente, strokiesverhale (*comics*) en webblaaie insluit. Fuglsang (1997:3) som die doel van sy ondersoek soos volg op:

The study considers how, and to what extent, the media act as instruments of social control, and how changes in definitions of deviance reflect changes in the media's perceptions of deviant behaviour and the outlaw myth. It is an

opportunity to examine larger aspects of America's perceptions of deviance and the myth of the motorcycle outlaw.

'n Opvallende leemte in Fuglsang se studie is dat hy glad nie film- en videotekste ontleed nie. Ek het reeds verwys na Thompson (1967) se oortuiging dat die Hell's Angels se selfbeeld op paradoksale wyse 'n Hollywoodkonstruk was. Polhemus (2001a) wys daarop dat die gebeure te Hollister, Kalifornië, tydens die 4 Julie-feesvieringe nie op sigself die oorsaak van 'n "volskaalse morele paniek" (2001:49) in Amerika was nie, maar dat daaropvolgende sensasionale mediaberigte die wêreldlike katalisator vir die paniek was, 'n standpunt wat ook deur Phillips (2005) gehuldig word.⁴

Tydens die naweek van 4 Julie (herdenking van onafhanklikheid in Amerika) het ongeveer 4 000 motorfietsryers in Hollister saamgetrek. Tydens die saamtrek oor drie dae het grootskaalse drankmisbruik, intimidering van plaaslike inwoners, roekelose gejaag met motorfietsse en die kwaadwillige beskadiging van eiendom daartoe gelei het dat 50 mense in die plaaslike hospitaal behandel moes word, meesal vir ligte beserings (Thompson 1967; Polhemus 2001). Die 29 lede van die Hollister-polisiemag (Phillips 2005 voer aan dat ses lede van die plaaslike polisie departement bygestaan is deur 40 lede van die California Highway Patrol), het sake redelik gou onder beheer gehad; daar was beperkte inhegtenisnemings en boetes, wat hoogstens gelei het tot 90 dae tronkstraf, in die meeste gevalle weens openbare onsedelikheid en blootstelling. In die pers is die gebeure egter as 'n volskaalse oproer ("riot") voorgehou. *Life*-tydskrifplaas op 21 Julie 1947 'n berig ("Cyclists' holiday") en foto's (onder andere van 'n bierpens-skollie wat wydsbeen agteroor op sy Harley-Davidson-motorfiets in 'n bierbottel-besaaide straat lê) wat die begin van 'n "volskaalse morele paniek" sou inlui (Polhemus 2001:49 verwys na hierdie artikel).

Die plasing van die berig en foto's het die American Motorcycle Association (AMA), wat die byeenkoms geborg het, genoop om hom in die openbaar van die gebeure te distansieer deur die wangedrag toe te skryf aan een persent van alle motorfietsryers op die saamtrek (persverklaring aangehaal in Polhemus 2001:50). Die AMA het verder aangekondig dat hy sulke "hoodlums and troublemakers" vanuit die vereniging sou skors ("outlaw"). *Outlaw* is dus aanvanklik as 'n werkwoord gebruik, maar die woord *outlaw* as selfstandige naamwoord het gou oorheers en het in die verbeelding van die publiek die konnotasie van die rower in die Wilde Weste opgeroep. Die een-persent-etiket het vinnig prestige-waarde verkry onder motorfietsklubs wat doelbewus 'n alternatiewe leefwyse nagevolg het. Vandag nog verskyn die "1 percenter"-kenteken op die kleure van motorfietsklubs wat hulself as hardekern beskou.

Eietydse Hell's Angels noem hulself egter "eighty-one percenters" en die syfer 81 word op die klubkleure aangebring.⁵ Dié syfers dui onderskeidelik die agtste en eerste letters van die alfabet aan, dus H en A vir "Hell's Angels". Vandag is daar geakkrediteerde takke van die internasionale Hell's Angels in Johannesburg, Kaapstad en Durban, en alhoewel die berugte kenteken wat 'n gehelmde skedel met vlerke uitbeeld, steeds deur alle lede gedra word, bestaan die skollieryer van die 1960's en 1970's hoofsaaklik as deel van die ryk Angelmitologie wat voortleef in die stereotipe *biker* wat deur die media verewig is:

Bikers. The word inspires a welter of memories, sensory impressions, biases and, possibly, fear. Denim and leather. Tattoos, beards and lank, greasy hair. A throaty rumble on an otherwise empty street. [...] It is odd that the biker's cliché image, wrong or right, has changed so little since Hollister in 1947 and Brando's portrayal of Johnny, the brooding leader of the pack. The attitude and the peaked hat, black leather jacket, heavy boots and denim jeans are staples of biker chic. Not even Japan's domination of the recreational motorcycle market in the 1970s and 1980s, the "You meet the nicest people on a Honda" sloganeering of the 1960s, [...] or the Harley-Davidson Motor Company's economic renaissance and its wooing of rich urban bikers [...] have completely dispelled the bad biker image. (Fuglsang 1997:1)

Volgens Polhemus (2001:49) is Laslo Benedict se film *The Wild One* (1953), met Marlon Brando en Lee Marvin in die hoofrolle, "one of the most socioculturally influential films of all time" en het dit 'n dramatiese rol gespeel in die vorming van die ikonografie van die motorfietsryer. Hy wys verder daarop dat die AMA se verdoeming van die gebeure te Hollister en die *outlawing* van motorfietsryers wat nie die AMA se gedragskode onderskryf nie, op dramatiese wyse geboemerang het. Deurdat die AMA die Booze Fighters en ander groepe geëtiketteer het as "outlaw motorcycle gangs" het dit juis aan hierdie groepe 'n mitologiese status verleen waardeur dié "troublemakers and hooligans" omvorm is tot moderne, geïndustrialiseerde, "righteous outlaws" wat, in plaas van perde, kragtige motorfietsse gery het. In hierdie verband wys hy op die toe reeds sterk gevestigde romantiek van die *outlaw* van die Wilde Weste-flik. Dié romantiese uitbeelding van die argetipiese "goeie skurk" in die Western het onvermydelik daartoe gelei dat rowers soos Jesse James, Billy the Kid, Bonny en Clyde, Butch Cassidy en The Sundance Kid, en Derringer, om die bekendstes te noem, tot mitologiese helde omvorm is.

Vandag is Sonny Barger, eerste president van die Oakland tak van die Hell's Angels, 'n lewende voorbeeld van die *outlaw* wat die grense van konvensionele moraliteit oorskry het. As *bad ass* wat aan brandstigting, sabotasie (hy het 'n mededinger-bende se klubhuis opgeblaas), dwelmshandel en verskeie sake van aanranding skuldig bevind is en verskeie jare tronkstraf uitgedien het, is hy tans in die motorfietswêreld 'n mitologiese figuur wie se roem dié van die ou *outlaws* vandie Wilde Weste ewenaar.

Grondige kennis van die Amerikaanse *outlaw*-motorfietskultuur is 'n voorvereiste vir 'n verkenning van eietydse Suid-Afrikaanse motorfietskultuur. Soos in Kanada, Europa, die Verenigde Koninkryk en Australië het die konsep van die *outlaw biker* ook in Suid-Afrika aanklank gevind en gedurende die 1960's gelei tot die ontstaan van die Johannesburgse Hell's Angels, 'n nie-geakkrediteerde weergawe van die Amerikaanse motorfietsklub. Die Johannesburgse Hell's Angels het hulself openlik "skolliebikers" genoem in navolging van die sogenaamde *outlaw bikers* en het doelbewus 'n beeld van geweld, drankmisbruik en seksuele losbandigheid gekweek (Hells Angels SA-webwerf s.j.). Die webwerwe van die onderskeie "charters" in Suid-Afrika verswyg tans hierdie geskiedenis en gee baie beperkte inligting oor die klub.

Selfs die inwoners van plattelandse dorpie gedurende die 1960's en 1970's was welbekend met die benaming Hell's Angel, en hoewel motorfietsse selde in die dorpie gesien is, het die jeug die *ducktail*-styl tot die ontsteltenis van baie ouers nagevolg. Dit was ook die tydperk van die Beatniks en die Rockers en ek onthou nog goed hoe my ouer susters en hul vriende die (gemedieerde) beeld van die man met lang, agteroorgekamde hare, "stove pipe"-jeans en swart leerbaadjie stillettjies bewonder het.

Dié nabootsing van die Amerikaanse *outlaw biker* was (en is steeds) 'n wêreldwye verskynsel wat grootliks aan die impak van die massamedia, spesifiek film en video, toegeskryf word (Polhemus 2001; Simon 2001; Brown 2001; Fuglsang 1997; Joans 2001; Phillips 2005; Reynolds 2001).

Hoewel daar nie eenstemmigheid onder navorsers is oor die sosiologiese "oorsaak" van die verskynsel van die *outlaw biker* nie, word algemeen aanvaar dat die gebeure te Hollister die historiese ontstaanspunt van dié konsep verteenwoordig.

2. Die bestudering van die motorfietskultuur in Suid-Afrika

In Suid-Afrika is daar tot op hede min navorsing oor motorfietskultuur gedoen. Daar is wel aanverwante studies oor bemerking gedoen, onder meer 'n ongepubliseerde MBA-verhandeling deur Gouws (2004). Die enigste plaaslike akademiese artikel oor motorfietskultuur waarvan ek bewus is, is dié van J. Scheepers wat in 1998 tydens 'n kongres by die Universiteit van die Wes-Kaap aangebied en in die referaatbundel opgeneem is.

Die Scheepers-artikel ondersoek "the nature of the relationship between the motorcycle and the biker. [...]. Of interest is the object of the bike and what it symbolises." Voorts is die doel om "the biker culture as a 'death culture', imperial nostalgia and the interplay between nature and technology, and the relation between bikers and others" te ondersoek (1998:20). Ongelukkig het die skrywer duidelik slegs 'n tweedehandse, oppervlakkige kennis van motorfietskultuur en verval die artikel in psigologiese dwaalspraak oor doodsverlange, eenwording met die masjien en die paradoks van 'n soeke na 'n natuurlike staat deur middel van tegnologiese, met bewerings dat "[t]he self-sacrificial act of the dying biker, killed by his machine, and therefore by technology, enables the biker to become one with the machine" (20). Die skrywer maak verder gewag van sogenaamde "gewilde" selfmoordritte in Kaapstad (duidelik 'n *urban myth*), en interpreteer die *patches* van die klubs as satanies-geïnspireerd: "The satanic imagery on biker badges show a certain disillusionment with conventional religions like Christianity" (21).

Dieselfde akademiese sensasionalisme kom voor in die beskrywing van *biker*-ikonografie waar die artikelskrywer kettings, lapelwapens en "medaljes" interpreteer as "a substitute for the jewelry, trophies and crests of a bygone age" (21). Sy gaan voort: "One is reminded that the imperial inclination to accumulate wealth is being extended to the body, which becomes an object and the symbol of the biker's identity" (21). Hierdie uitspraak is gekoppel aan foto's van *bikers* wat op 'n *rally* hul boeppense uitstal! Die volgende "logiese" stap vir die

skrywer is om *rallies* as “an extension of the colonial need to explore” en as “imperialist nostalgia” te verklaar (21). Die grofste geval vandwaalspraakkom egter voor waar die skrywer die rol van die motorfiets bespreek:

The bike, as a machine, plays many roles in the life of a biker; that of mother (soothing, humming, pacifying and transporting the biker around); God and King (worshipped by the biker, and is religiously washed and anointed); companion (interaction with the bike prevents time spent in a human relationship); sexual partner (is caressed, rubbed, ridden, squeezed and for which gifts are bought); child (cared for, fed and pampered) and phallus of the biker (acts as a prosthesis, as an extension of the phallus of the biker, the bigger the bike, the sexier he is, the bigger his phallus is). (21)

Dit sou maklik wees om die ernstige leemtes en wanpersepsies waarvan bogenoemde artikel getuig, toe te skryf aan die feit dat die skrywer kennelik ’n buitestander is wat ’n sosiale verskynsel vanuit ’n vooropgestelde postkoloniale, psigologiese raamwerk waarneem en verklaar. Dit is egter inderdaad nie maklik om eerstehandse navorsing oor motorfietskultuur te doen nie, soos Drewery (2003:26) dit duidelik uitspel:

At the beginning of this research project I made a direct approach to motorcycle clubs for information about their background and membership. I contacted the Director of the Australian Bureau of Criminal Intelligence, for the addresses of outlaw club clubhouses.

However, due to legal constraints he was unable to give me the information. I next approached the editor of *Live to Ride* magazine, an Australian magazine that caters to Outlaw clubs. The editor was very supportive and suggested I write a letter to the magazine in which I requested information from the clubs. This was duly done but I soon realized that I had adopted a very naïve approach to finding information about a closed culture of which I was not a member. Assuming that members of such cultures will have respect for academic status and reveal everything about their culture is a mistake made by many researchers. I received a total of three replies, none of which was from a club. Two replies were from individuals containing some very useful information, and the other was a threatening letter written in red ink suggesting I cease my research forthwith.

Drewery wys egter in sy artikel dat dit nogtans moontlik is om as akademiese buitestander akkuraat waar te neem en te interpreteer, en lewer inderdaad een van die insiggewendste ontledings van die ikonografie van *biker patches* waarvan ek bewus is.

Terug na Scheepers se artikel: binne die konteks van ’n reeds sterk-gevestigde raamwerk vir die bestudering van materiële kultuur is haar skeefgetrekte beskrywing en interpretasie van die *outlaw biker* in Suid-Afrika onverskoonbaar.

In 1996 is die eerste uitgawe van *Journal of Material Culture* gepubliseer. In die redakteursbrief word die volgende rasionaal vir die tydskrif verskaf:

The common focus of this interdisciplinary research is on the ways in which artefacts are implicated in the construction, maintenance and transformation of social identities.

The study of material culture may be most broadly defined as the investigation of the relationship between people and things irrespective of time and space. The perspective adopted may be global or local, concerned with the past or the present, or the mediation between the two. Defined in this manner, the potential range of contemporary disciplines involved in some way or other in studying material culture is effectively as wide as the human and cultural sciences themselves. (Anon. 1996:1, 5)

Selfs vroeër het studies oor “material culture” reeds ’n gewilde interdissiplinêre studieterrein geword. Daniel Miller, professor in Antropologie aan die University College of London, se *Car cultures* (1991) het internasionale bekendheid verwerf en word beskou as een van die eerste boeke wat ’n gedetailleerde etnografiese en historiese blik op die motor as een van die bekendste en belangrikste uitdrukkings van materiële kultuur werp.

Hoewel kultuurstudies, en spesifiek studies oor materiële kultuur, nie naastenby so gewild in die Suid-Afrikaanse akademiese gemeenskap is nie, is dit besig om veld te wen en in 2007 het die akademiese tydskrif *Critical Arts* ’n uitnodiging vir bydraes tot ’n spesiale tema-uitgawe, “Cultural economy in contemporary South Africa: Consumption, commodities and media” uitgestuur. Die eerste uitgawe van 2010 is dan ook aan hierdie onderwerp gewy.

My eie belangstelling in en navorsing oor motorfietskultuur word in die volgende afdeling toegelig.

3. Persoonlike betrokkenheid by en navorsingbenadering tot motorfietskultuur

My eie navorsing fokus op identiteitskepping binne die konteks van ’n motorfietskultuur en steun op ’n eklektiese benadering wat teoretiese elemente van literatuurstudie, kultuurstudie, kommunikasiekunde en etnografie bevat. Anders as navorsers soos Joans en Wolf, akademici wat motorfietsryers geword het ten einde toegang te verkry tot die groepe wat hulle bestudeer het, is ek reeds vanaf 15-jarige ouderdom ’n motorfietsryer. My akademiese belangstelling in die motorfietsklub as kultuurverskynsel het eers in 2003 posgevat nadat ek in 2000 met kanker gediagnoseer is en ek (in ’n mate fatalisties) besluit het om weer ’n motorfiets te koop en aktief te ry. Ek was sedert 1984 ’n *sleepper*, ’n bekende term in motorfietsbemarking vir daardie lede van die *baby boomer*-geslag wat in die laat 1970’s en vroeë 1980’s weens gesinsverpligtinge opgehou ry het en eers weer in hul middeljare aktiewe motorfietsryers word.⁶ Sedertdien het ek vyf motorfietse besit, die laaste vier van hulle groot-kapasiteit BMW Gelande Strasse-dubbeldoelmodelle, en meer as 170 000 km afgelê. Met my terugkeer

tot aktiewe motorfietsry het ek aanvanklik gesteun op my *biker*-ervaring uit die 1970's, wat uit die bywoon van *rallies* in die styl van die *outlaw*-klub was. My leerbaadjie en -broek het natuurlik lankal nie meer gepas nie, en ek moes nuwe 'n uitrusting aankoop en "inbreek" (nuwe uitrusting etiketteer jou duidelik as 'n *newby* of *wannabe* by gevestigde motorfietsryers).

In Desember 2003 het ek my eerste *rally* ná 'n afwesigheid van 21 jaar bygewoon, naamlik die Lion Rally te Cradock. Die vorige een wat ek bygewoon het, was die Buffalovan 1979 te Port Elizabeth, wat destyds as gevolg van die wye mediadekking van voorvalle van dronkenskap, openbare onsedelikheid, roekelose jaagtogte en enkele voorvalle van geweld 'n redelike opskudding veroorsaak het en daartoe gelei het dat die byeenkoms vir etlike jare in Port Elizabeth verbied is. In 1979 was ek as 23-jarige student redelik geïntimideer deur die sterk skollie-element by die *rally*, asook die gepaardgaande hardhandige polisieoptrede. My eerste indrukke van die Lion Rally is gekleur deur my 1979-ervaring, en versterk deurdat die ikonografie van die *outlaw* steeds sterk teenwoordig was. 'n Duidelike verskil was egter die opsigtelike afwesigheid van vuurwapens onder die *rally*-gangers. Hoewel kernelemente van die *outlaw rally* teenwoordig was (luide musiek, alkoholmisbruik, 'n mate van ontbloting in die vorm van *rally*-gangers wat *brown eye* "gegooi" het, *flashing* deur vroulike deelnemers, asook die immergroen *wet T-shirt*-kompetisie vir vroulike deelnemers), was dit opvallend hoe toeganklik en vriendelik die lede van die verskillende klubs was. Op daardie stadium was ek nie lid van enige klub nie, maar die feit dat ek nie 'n *patch* gedra het nie, het my (anders as wat ek verwag het) geensins geïsoleer nie en ek is betrek by die bekende gesprekke oor motorfietsse, onderdele, *customising*, die vriendelike stryery oor *brands*, ry-ervarings en -vernuf, alles aangehelp deur die gees van *Wein, Weib und Gesang* wat geheers het.

Nuut, en irriterend, was die deurnag-toerejaag (*revving*) van motorfietsenjins teen maksimum omwenteling, iets wat die enjins van die 1970's nie kon deurstaan het nie. Vir my, as iemand met 'n sterk liefde vir meganika (ek het my eerste motorfiets self opgebou uit onderdele van 'n aantal afgeskryfdes), was die brutale verkragting van sulke gevorderde tegnologie eenvoudig sinloos. Vandag kom *revving*, *burnouts* en *doughnuts* steeds wyd voor by *rallies*, hoewel veral *revving* soms polemie uitlok in die briewerubrieke van motorfietsydskrifte soos *Bike SA*, *Top Bike* en *Two Wheels*, asook op die webwerwe van klubs buite die kader van die *outlaw*.

Die grootste verskil tussen die 1979- en 2003-*rally* was egter die ingesteldheid van die polisie, verkeerspolisie en die algemene publiek. Waar die 1979-*rally* gekenmerk is deur wedersydse minagting tussen die deelnemers en die polisie/verkeerspolisie, en gelei het tot openlike wedersydse uittarting, wat soms tot fisieke geweld en arrestasies oorgegaan het, het die polisie en verkeerspolisie op Cradock 'n lae profiel gehandhaaf en 'n ondersteunende rol gespeel. 'n Gedeelte van 'n straat is afgesper, omheining is aangebring om toeskouers te beskerm, en *rally*-gangers is toegelaat om na hartelus te *drag*, *wheelie*, *burnout* en *doughnut*. Verder is verkeerswette nie streng toegepas nie; so was daar byvoorbeeld tydens die naweek geen teken van 'n spoedlokval in die hele dorp nie.

Oor 'n tydperk van sewe jaar kon ek die omvang van bogenoemde veranderings in die motorfietskultuur in Suid-Afrika, en die houding van die breë publiek jeens motorfietsryers, beleef. Gedurende hierdie tydperk was daar ook ongekende groei in die motorfiets- en verwante bedrywe wat sigbare verandering op 'n byna jaarlikse grondslag in die motorfietsgemeenskap tot gevolg gehad het, en steeds het.

Die mees opvallende veranderings is die volgende:

- 'n Opmerklike verandering in die demografie van die Suid-Afrikaanse *biker*.
- Die ontwikkeling van 'n nuwe leefstylkultuur wat direk teenoor die meer tradisionele *biker*-leefwyse staan.
- 'n Verandering in die breë publiek se persepsies oor en houdings jeens motorfietsryers.
- 'n Positiewe verandering in wetstoepassing / gesindheid van polisiëringsagentskappe.
- Die ontwikkeling van 'n winsgewende randbedryf rondom motorfietsbyeenkomste en -toere.

Een van die onveranderlikes is egter die ikonografie van die oorgrote meerderheid Suid-Afrikaanse klubs, wat in terme van ontwerp en simboliek steeds terugryp na dié van die eerste *outlaw*-klubs in Amerika.

My breë doelwit met hierdie artikel is om 'n (redelik) akkurate oorsig van bogenoemde veranderinge te gee. Binne die perke van een navorsingsartikel is dit egter nie moontlik om op gemotiveerde wyse te probeer verklaar presies watter kragte tot dié veranderings bygedra het nie.

4. Beperkinge van die oorsig

Om bogenoemde doelwit te bereik maak my navorsing staat op etnografiese beskrywing vanuit die oogpunt van eie deelname in motorfietsaktiwiteite, insluitend die kritiese lees van Suid-Afrikaanse motorfietsydskrifte en klubwebwerwe en 'n ontleding van tendense in bemarkingstrategieë deur korporatiewe rolspelers.

Geeneen van bogenoemde benaderingswyse kan as eksak beskou word nie, gevolglik is my doelwit om 'n "saamgestelde" beeld van motorfietskultuur in die land te vorm op so 'n wyse dat die verskillende dimensies "regstellings" lewer wat daartoe kan bydra dat moontlike vooroordeel/eensydige beklemtoning en gevolglike skeeftrekking van data en die interpretasie daarvan in 'n mate vermy kan word. Nogtans moet ek dit duidelik stel dat ek geensins onder die illusie verkeer dat 'n totaal objektiewe beskrywing moontlik is nie. Selfs waar dit kom by 'n metode soos inhoudsontleding van die media, is ek maar te bewus daarvan dat iemand dit op 'n keer beskryf het as 'n kwasiwetenskaplike metode waar jy dinge tel wat jy dink jy sien.

5. Die ontstaan van Suid-Afrikaanse *biker*-klubs

Die oudste *biker*-klubs in Suid-Afrika dateer uit die laat 1950's en vroeë 1960's, en die invloed van die Amerikaanse *outlaw*-klubs en die Britse Rockers is duidelik waarneembaar in die motorfietsse, kleredrag en sosiale struktuur van die klubs. Die bekendste van dié klubs wat vandag nog bestaan, is die Nomads van Kaapstad (bekend vir die jaarlikse Buffalo Rally), die Hell's Angels (takke in Johannesburg, Kaapstad, en Durban) en die HA-“ondersteunersklub” die Red Devils (takke in Port Elizabeth, die Wes- en Oos-Rand, Lydenburg en Witbank). Die klubs het oorwegend uit wit mans en hul vroulike metgeselle bestaan. Oor die algemeen was die vroue nie lede, of ten minste nie volle lede, van die klubs nie. Sommige klubs, soos die Suid-Afrikaanse tak van die Hell's Angels (eers baie jare later erken en in 1993 geakkrediteer deur HA in Amerika), het die metgeselle as “eiendom” van die klubs geëtiketteer.

Oor die algemeen het motorfietsryers, en *bikers* in die besonder, 'n negatiewe beeld gehad. *Bikers* is as skollies uit die laer sosio-ekonomiese klasse beskou (van die “onderdorp” of “verkeerde kant van die spoorlyn”). Die beeld van die skollieryer is aktief uitgebou deur byvoorbeeld lede van die Hell's Angels SA, soos aangeteken in die geskiedenisgedeelte van die webwerf. Hierdie “geskiedenis” verskyn nie tans op die webwerf nie, omdat dit nie in ooreenstemming met die huidige internasionale beeld van die Hell's Angels as 'n wettige korporasie met 'n geregistreerde handelsmerk is nie. Die HA-ikonografie van die gevleuelde skedel met “rocker” (genoem na die onderste, geboë balke van 'n outydse wiegstoel) van die *outlaw biker* bly egter die inspirasie vir die oorgrote meerderheid motorfietsklubs. In hierdie opsig is Scheepers (1998) se verwysing na motorfietsklubs as aanhangers van 'n “death culture” oppervlakkig gesien korrek, maar die bewering dat die ikonografie satanies geïnspireer is en op 'n ontugtering met konvensionele godsdienste soos die Christendom dui, berus op onkunde.

In hierdie opsig het ek reeds verwys na Drewery (2003:26) se navorsing oor *biker*-embleme waarin hy die sterk ooreenkomste tussen die kentekens wat vlieëniers uit die Tweede Wêreldoorlog op hul vliegtuie aangebring het en die embleme van die *outlaw bikers* uitwys. Die dominante elemente van hierdie embleme openbaar 'n dualiteit betreffende dood en lewe, en vind vergestaltung in afbeeldings van (half-) naakte vrouefigure (die bekendste hiervan is moontlik dié van die ligte bomwerper *Memphis Belle*) en doodsbeendere. Binne die konteks van die daaglikse doodsgevaar waarin vlieëniers hulle bevind het, is 'n sterk fatalistiese ondertoon in die ikonografie onvermybaar. Dat die emblematiek deur teruggekeerde soldate in die VSA uitgebou is, is ewe onvermydelik. Die teruggekeerde GI het dit naamlik moeilik gevind om by 'n drasties veranderde samelewing aan te pas, en het 'n heenkome probeer vind buite die hoofstroomsamelewing waarby hy nie weer kon inskakel nie. Vandag is ons met posttraumatiese stressindroom bekend; in die 1950's was daar bitter min ingryping om getraumatiseerde soldate weer by 'n vredestrydse samelewing in te skakel. Verskeie skrywers verbind dus die ontstaan van motorfietsklubs met die onvermoë van teruggekeerde soldate om by 'n vredestrydse samelewing in te skakel, en die soeke na lewensin in 'n broederskap gebore uit 'n gedeelde ervaring van geweld, dood en adrenalien.

Hoewel Scheepers (1998) vlugtig noem dat Christelike motorfietsklubs in Suid-Afrika nie die doodshoof in hul klub-embleme gebruik nie, voer sy aan dat *biker*-ikonografie grotendeels satanies geïnspireer is. 'n Deegliker ontleding van die vier SA Christelike motorfietsklubs se embleme wys duidelike ooreenkomste met die konvensionele *outlaw*-uitleg bestaande uit 'n boonste balk, onderste balk, hoofmotief en sogenaamde vierde element, naamlik MC. Die tipografie waarvolgens *biker*-ikonografie "satanies geïnspireer" is, is soortgelyk aan dié van verskeie Suid-Afrikaanse Christelike motorfietsklubs. Die Christelike klubs se embleme bevat nie die doodshoof nie, maar die dualiteit lewe:dood kom wel voor. In hierdie verband verwys ek vlugtig na die CMA (Christian Motorcycle Association) en Bikers Church. Hul klubkleure herinner aan die Middeleeuse heraldiek waarin *memento mori* sterk figureer, maar dit is beslis nie satanies nie.

6. Tipes motorfietsklubs in Suid-Afrika

Daar bestaan drie hooftipes klubs in Suid-Afrika, naamlik *biker*-klubs (na die voorbeeld van die Amerikaanse *outlaw*-klubs en die klubs wat hul ikonografie naboots), klubs wat rondom 'n sekere handelsmerk gevorm is (byvoorbeeld BMW en Harley-Davidson), en 'n nuwe verskynsel soos Wild Dogs Adventure Riding, wat bestaan uit 'n los groepering van avontuurryers in 'n forum met 9 715 lede (WDAR s.j.) en wat moeilik is om te tipeer. Hierdie groep se lede beplan ritte en ander aktiwiteite, en "vergader" nie in klubhuise nie, maar virtueel in die kuberruimte van hul webwerf. Fisies maak hul wel gereeld met mekaar kontak, hoofsaaklik op byeenkomste (*bashes*), en lang of kort avontuurritte wat dit enige lid vry staan om te organiseer. Wild Dog-lede het dikwels ook ander klubverbintenisse, en mens kry "Willehonde" wat lede van gevestigde tradisionele klubs asook handelsmerkgroepe is. So kry jy lede van Ulysses, CMA en BMW, asook ryers sonder enige klubverbintenis op Wild Dogs se avontuurritte en byeenkomste. Op 'n onverklaarbare wyse (gegewe die losse skakeling van lede) heers 'n sterk groepsbewussyn en 'n gesindheid van broederskap onder die lede. Hierdie tipe "klub" (by gebrek aan 'n beter woord) is 'n onlangse verskynsel en moet nog nagevors word.



Figuur 1. Avontuurryersaamtrek 2007, Nieuwoudtville. Foto deur skrywer.

Daar bestaan natuurlik ook verskeie sportklubs wat sekere dissiplines in motorfiets sport bevorder, soos motocross, enduro, baanresiesensovoorts. Dié soorte sportklubs word nie in hierdie artikel beskryf nie, omdat ek dit nie as deel van Suid-Afrika se motorfietskultuur beskou nie. Dit beteken natuurlik nie dat sport nie 'n kultuurverskynsel is nie, maar ek sluit sportklubs uit op grond van die verskil tussen die kompetisie-element van die sportklubs en die “spel”-element van motorfietsklubs. (Sien in hierdie verband die insiggewende artikel deur Dant 1998.)

Daar is duidelike verskille tussen die klubs wat hulself as *biker*-klubs beskou en die klubs wat rondom 'n sekere handelsmerk gevorm is. *Bikers* verwys dikwels neerhalend na hierdie klubs as sou hulle nie die ryk tradisies van motorfietsry ken of respekteer nie. 'n Woordelike aanhaling uit 'n brief deur “Head Bush Scum” (2007) illustreer dit miskien die beste:

Not Just Harley Riders

After a spate of letters about Harley riders not returning greeting waves, not riding their bikes enough, trailering them all over the place, wearing funny clothes, being too many, herewith the turn of BMW riders:

Has anyone noticed the number of BMW GS650s and 1150s that have flooded the roads lately? It seems that the new yuppie must-have item is a BMW bike. This is not the problem though, what is, are they carry their counterparts in BMW cars attitude with them. When driving through the middle of the cars on a backed-up highway, I always move over to allow faster, or more agile bikes past, as my full-fairing Goldwing is a bit bulky.

Nine times out of ten, these BMW riders never wave or pip hooters to say thanks. I have thought long and hard about this and have narrowed it down to three possibilities.

1. They cannot see property due to those new coloured poofy jackets dazzling their eyes.
2. They don't want to be associated with bikers in dirty denim colours with skulls on giving them a bad name.
3. They haven't learned to take their hands off the handlebars when riding.
4. Whatever the case may be, get some bloody manners!

6.1 Biker-klubs

Die groep wat bekend staan as *biker*-klubs het, soos reeds genoem, sy herkoms in die voorbeeld van die Amerikaanse *outlaw clubs* wat in die 1950's en 1960's ontstaan en wêreldwyd uitgekring het. Harrison (s.j.) skryf byvoorbeeld oor *biker*-klubs in Korea, en daar is vertakkings van die Amerikaanse Mongols, Hell's Angels en ander klubs in Australië, Nederland, België en Duitsland.

Die Amerikaanse gesindikeerde klubs, veral die Hell's Angels, word vandag steeds verkeerdelik as kriminele klubs (*gangs*) getipeer, sowel in die VSA as in Australië en elders. Skrywers ingestel op sensasie probeer die "kriminaliteit" van die *biker* sensasionaliseer, soos in Sher en Marsden (2009) se boek *Angels of death: Inside the biker's empire of crime*. In hierdie boek probeer die skrywers om die Hell's Angels as 'n internasionale kriminele sindikaat voor te stel, maar hulle slaag slegs daarin om enkele kriminele aktiwiteite van individuele lede aan te dui aan die hand van "gevallestudies" uit hoofsaaklik Australië en Nederland.

Suid-Afrikaanse *biker*-klubs het gedurende die 1950's en 1960's hoofsaaklik in die suide van Johannesburg en in Port Elizabeth, Kaapstad en Durban ontstaan en lede het dikwels na hulself verwys as skollieryers (die ekwivalent van die Amerikaanse *outlaw riders*). In die vroeë 1970's was daar egter 'n dramatiese afname in motorfietsverkope, en klubs het minder geword. Bydraende faktore vir hierdie tendens was die beskikbaarheid van goedkoper motors, 'n verslegting van die beeld van die *biker* as skollieryer, en negatiewe televisiepublisiteit, veral rondom die katastrofiese Buffalo Rally in Port Elizabeth (1979). Skielik het die skollieryer sy romantiek verloor.

Gedurende die laat 1970's, met die opbloei in die Suid-Afrikaanse ekonomie en goedkoop Japannese fietse beskikbaar, het die mark egter baie sterk gegroei en is tientalle nuwe klubs geskep, met lede uit 'n meer welvarende sektor van die bevolking. Opvallend was dat die demografie steeds oorweldigend wit was. Dit beteken nie dat daar nie swart *biker*-klubs bestaan het nie. Tans word daar vanuit die geleedere van sulke klubs geïnteressant dat daar

reeds in die vroeë jare swart *biker*-klubs bestaan het, maar dat hulle onder apartheid “onsigbaar” vir wittes was. Teen die middel-1990’s was daar ’n merkbare groei in swart klubs, veral aan die Wes-Rand, met die Soweto-klub die Eagles vandag seker een van die sterkstes.⁷ Hierdie ryers verkies swaar toerfietse en vinnige Japannese superfietse, in teenstelling met die avontuurryer-klubs, wat dubbeldoelfietse verkies.



Figuur 2. *Dag Jol* van die Suspect-klub. Lede van die Soweto Eagles en die Tigers.

Foto: *Bike SA*, 2007.

Daar bestaan geen amptelike register van *biker*-klubs in Suid-Afrika nie, ten spyte daarvan dat *Bike SA* ’n sogenaamde “registrasiediens” bied.⁸ Die diens bied die geleentheid vir voornemende klubs om hul naam en embleem in die tydskrif te plaas, en bestaande klubs het dan die geleentheid om beswaar aan te teken as die voorgestelde naam en/of embleem dieselfde as, of soortgelyk aan, hulle s’n is. Feitelik is daar soveel klubs wat gestig en weer ontbind word dat ’n register wat ’n databasis van geregistreerde klubs veronderstel nie ’n werklikheid kan word nie. Dit is dus moeilik om te bepaal hoeveel klubs tans aktief is, en die enigste manier om by ’n benaderde getal uit te kom, is om klubbywoning op die groot byeenkomste (*rallies*) te tel. Die Rhino Rally (aangebied deur *Bike SA*) is Suid-Afrika se grootste saamtrek, en die gemiddelde jaarlikse klubbywoning is ongeveer 100 klubs. *Bike SA* maak nie bywoningsyfers bekend nie, en hierdie getal is bereken deur klub-embleme op die byeenkoms te fotografeer en te tel. Hoe dit ook al sy, *biker*-klubs vorm die oorgrote meerderheid klubs in Suid-Afrika.

Die klubs wissel in grootte vanaf wat mens “vriendeklubs” kan noem (enigiets van twee tot meer as tien lede) en ’n meerderheid klubs met 20 tot ongeveer 40 lede, tot groot, gevestigde klubs soos die Nomads, Hell’s Angels, Red Devils, Ulysses en ander. ’n Voorbeeld van wat ek “vriendeklubs” noem, blyk uit die volgende “aansoek” vir die stig van so ’n klub wat in *Bike SA* geplaas is:

Boer Seuns Dwayne and I want to start my own bike club, this is my bike club logo and with any questions or interests



and quarries according my club you can contact me on 0820846553 or on email at paulkruger@intro-man.co.za

Die groter klubs het gewoonlik 'n vaste struktuur met 'n duidelike hiërargie geskoei op die voorbeeld van die Amerikaanse *outlaw*-klubs. Dit is interessant dat hierdie struktuur ook by klubs wat hulself nie as *biker*-klubsbeskou nie, voorkom.

6.2 Handelsnaam-klubs

Die handelsnaam-klubs het 'n vaste struktuur, met voorsitter, sekretariaat, lede in beheer van ritte, ensovoorts, maar hulle lede is baie losser gegroepeer rondom een handelsmerk, teenoor die *biker*-klubs wat nie 'n spesifieke handelsmerklojaliteit het nie, maar absolute toewyding teenoor die klub en medelede vereis.

Die groot handelsnaam-klubs is tans BMW Motorrad, met vyf takke in Suid-Afrika, en Harley-Davidson. Hierdie klubs reël jaarliks verskeie ritte en byeenkomste waaraan lede van regoor die land deelneem. Die grootste (en eerste) groep wat dit gedoen het, is BMW Motorrad (sedert 1982, toe die eerste klub gestig is). Sedert 2000 het BMW Klub Sentraal die jaarlikse byeenkoms van al vyf die klubs gereël, maar in 2004 het BMW Motorrad SA die reëlings oorgeneem en groot borgskappe toegestaan. In dieselfde jaar is die gewilde Great African Challenge vir dubbeldoelmotorfietsse aangebied waartydens 'n beperkte getal (600) fietse oor drie dae meegeding het met avontuurry of roetes wat drie moelikheidheidsgraderings het. Hoewel dit 'n *challenge* genoem word, kompeteer lede nie teen mekaar nie, maar eerder teen hul eie vermoë op die roete van hul keuse (groen, oranje of rooi).

KTM het gou die GS Challenge-konsep oorgeneem as die KTM Rally Raid, maar sedert 2008 is borgskap sterk afgeskaal en dit word tans privaat georganiseer deur Alfie Cox ('n

voormalige Dakar-kampioen) en deelname word tot 100 fietse beperk. BMW Motorrad het in dieselfde jaar ook afstand gedoen van die Great African Challenge en BMW Klubs Afrika reël sedertdien die jaarlikse Eco 1000-rit (beperk tot 600 fietse) asook die jaarlikse saamtrek vir padfietse en dubbeldoelfietse.

Die BMW- en KTM-handelsmerk-klubs is geraak deur die onlangse wêreldressie wat die vervaardigers gedwing het om hul amptelike byeenkomste, wat soveel as R1 miljoen⁹ per byeenkoms in terme van subsidie kon kos, af te skaal. Die saamtrekke is besonder deeglik georganiseer met uitstekende logistieke ondersteuning, wat mediese helikopters, ambulanse, logistieke-ondersteuningsvoertuie en hotel-gehalte spyseniering ingesluit het. Anders as 'n rally, wat hoofsaaklik op vermaak ingestel is, het die BMW-byeenkomste gefokus op daaglikse begeleide ritte in die omgewing: verskeie roetes, wat vooraf verken en gekarteer is, is aangebied.

Volgens bronne by BMW Motorrad SA borg hulle nie meer die jaarlikse avontuurry-saamtrekke en -byeenkomste op dieselfde vlak as vroeër nie, omdat dit in ooreenstemming is met hul filosofie om die mark te ontwikkel totdat dit selfstandig en volhoubaar is (Barnes 2007). Dit is ook waarom die drie Lifestyle Centres in Midrand, Durban en Kaapstad, wat gemik was op die werf van nuwe motorfietsryers asook *sleepers*, onlangs uitgefaseer is.

7. Die sogenaamde “ryk ryers”

Die “ryk ryers” kom sedert die 1990's voor by al drie tipes motorfietsklubs wat hier genoem is, maar veral by die klubs wat rondom handelsmerke gevorm is, en die Wild Dog-forum se ryers. Die benaming *rubi* (van *rich urban biker*) of “ryk ryer” word gebruik om diegene aan te dui wat nie die voorkoms van hardeknern-*bikers* in die tradisie van die *outlaws* nastreef nie en wat duur motorfietse ry.

Teen die vroeë 1990's sien ons 'n nuwe geslag motorfietsentoesias na vore tree met die toetrede van *sleepers* in hul middeljare, plus 'n nuwe geslag yuppies wat motorfietsry as vryetydbesteding, statussimbool en die nuwe *cool* beskou. Dit is geen toeval dat die avontuurmotormark, avontuursport en die hernude lus vir waaghalsige avonture wat deel van die TV-dieet geword het, nuwe lewe in hierdie segment geblaas het nie. Intussen het die ou, gevestigde *biker*-klubs bly voortbestaan, en 'n duidelike afkeer van die ryk stedelike ryer is by hul lede waarneembaar.

Die verskynsel van avontuurryer en die veranderde beeld van die *rubi*-padfietstryer, asook die positiewe mediadekking van ritte waarby beroendes betrokke is, het veel daartoe bygedra om die beeld van die motorfietsryer as skollie te transformeer na dié van manmoedige avonturier.

In 2003 het die akteurs Ewan McGregor en Charley Boorman 'n motorfietstog vanaf die noorde van Skotland na New York onderneem. Die tog deur van die onherbergsaamste landskappe van Europa en Asië is per video gedek deur 'n ondersteuningspan en van 18 Oktober 2004 tot 1 Februarie 2005 op BBC 2 in die minireeks *Long way around* gebeeldsend.

Die reeks is ook in Suid-Afrika uitgesaai en was besonder gewild. Naas 'n DVD-weergawe het McGregor en Boorman (2004) ook 'n boek met dieselfde titel gepubliseer. In 2007 het hulle 'n soortgelyke tog onderneem, hierdie keer van noord na suid. Hierdie tog is weer eens as 'n minireeks op BBC 2 gebeeldsend vanaf 28 Oktober tot 2 Desember 2007 onder die ietwat verbeeldinglose titel *Long way down*. Die tog het in Kaapstad geëindig en groepe motorfietsryers het van oor die hele land afgesit om hul helde se aankoms persoonlik te beleef. Suid-Afrikaanse mediadekking was uitvoerig.

In 2008 het beroemde motorfietsryers weer die verbeelding aangegryp. Koning Abdullah II van Jordanië het in Februarie 2008 saam met tien lyfwagte 'n rit op Harley-Davidsons onderneem vanaf Port Elizabeth deur die Tuinroete. Prinse William en Harry van Brittanje het in dieselfde jaar saam met 98 ander ryers 'n avontuurrit vanaf Port Elizabeth na Lesotho onderneem. Die rit het £1,5 miljoen vir liefdadigheid opgelewer en die logistiek en roete is deur 'n onderneming in Port Elizabeth, Red Cherry Adventures, behartig. Beriggewing in die Britse pers was oordrewe, soos die volgende aanhaling uit die *Telegraph* van 3 November 2008 getuig:

The epic trip will combine three of their greatest passions: Africa, motorbikes and charity work. Prince William and Prince Harry are to embark on one of the world's most arduous motorcycle rides to raise money for orphans and Aids victims. The event this year is not for the faint-hearted: the ride is almost entirely "off road" in temperatures up to 104F (40C). Hazards include bandits, erratic drivers and poisonous snakes. (Alson 2008)

In werklikheid was dit 'n maklike roete wat deur enige avontuurryer met 'n minimum van ervaring voltooï sou kon word en nie werklik boendoery nie, soos blyk uit die feit dat 98 persone betaal het vir die voorreg om saam met die prinse te ry. Deur identifisering met hierdie avonturiers op een van die wêreld se "mees inspanningsvolle" ritte (!) word die publiek se houding verander en kry al hoe meer mense die begeerte om mee te doen. Baie vind egter spoedig uit dat avontuurry nie glansryk is nie, dat dit gevaarlik en uitputtend kan wees en duur is – daarvan getuig die groot getalle avontuurfietse op die tweedehandse mark, dikwels met baie lae kilometerlesings vir die betrokke jaarmodel. Avontuurry het meer te make met die persoonlikheid van die ryer as met die motorfiets – 'n siening wat gedeel word deur 'n skrywer in 'n motorbylae van *Die Burger* (Anon. 2008) wat aanvoer dat die tipe voertuig wat gebruik word deur mense wat 'n vals buitluglewe najaag, uitruilbaar is. Inderdaad was hierdie uitruilbaarheid een van BMW Motorrad SA se kernveronderstellings met die beplanning van hul bemarkingstrategie (Barnes 2007).

Wat ook al die rede is vir die groot toename in die aantal mense wat viertrekvoertuie, sweeftuie, dubbeldoelmotorfietse, duur toerfietse en dies meer koop en vir 'n tyd gebruik, dit het bygedra tot die ontstaan van 'n winsgewende randbedryf wat gastehuse en maatskappye wat spesialiseer in die aanbied van avontuurgeleenthede en -togte insluit.

Avontuurryers, hardekerne of *faux*, kan nou Afrika per motorfiets verken as betalende lede van "ekspedisies" oor die ganse Afrika. Hierdie "ekspedisies" word haarfyn beplan, en al die

logistiek word voorsien deur die betrokke sake-onderneming, wat dikwels geakkrediteer is by die groot handelsmerke. So was die akkreditasie van geloofwaardige toermaatskappye wat in avontuurlyk spesialiseer, een van BMW Motorrad SA se strategieë wat geïdentifiseer is om verkope van BMW se GS-modelle te stimuleer (Barnes 2007).

Die houding van die bestuur van verblyfplekke en oorde in Suid-Afrika het ook dramaties verander, en die nuwe generasie rubi's word nou met ope arms ontvang,¹⁰ in teenstelling met summere wegwysings wat vroeër dikwels die lot van *bikers* was.

8. Leefstyl versus leefwyse

Ek meen die kernverskil tussen *bikers* en motorfietsryers is tweërlei: eerstens lê die verskil in gesindheid en tweedens daarin of die betrokke ryer motorfietsryer as 'n leefwyse of 'n lewenstyl beskou. Die oorspronklike *outlaw*-klubs het ontstaan as 'n rebellering teen die establishment, en hierdie rebellering het neergekom op 'n ander wyse van leef: die gesin is vervang deur die klub, wat die hoogste lojaliteit vereis; die motorfiets en motorfietsryer is 'n onverhandelbare deel van elke dag se bestaan; en 'n streng kode wat optrede reguleer, word afgedwing. *Biker*-wees is dus 'n leefwyse.

In Suid-Afrika is die element van rebellering tans nie so sentraal nie, behalwe moontlik onder jong ryers. *Biker*-klubs het wel 'n hegte struktuur as die motorfietsverenigings, het dikwels 'n eie klubhuis waar daar vergader word, en uiterlik (in die sin van kleredrag en optrede) boots hulle die *outlaws* van ouds na. 'n Kode reguleer wel gedrag, maar word nie so streng afgedwing nie, hoewel dit van klub tot klub kan verskil. Die motorfiets is wel die enigste vervoermiddel van sommige lede en word dus daagliks gery; daarteenoor is daar heelwat lede wat slegs oor naweke of tydens beplande ritte ry. *Bikers* beskou hulself as eg; daarteenoor word motorfietsryers dikwels met agterdog bejeën en as *posers* uitgekryt.

Dit lei nogal tot 'n effense weerstand tussen die twee groepe; die *bikers* noem die motorfietsryers op 'n redelik neerhalende manier *motorcyclists* en beskuldig hulle daarvan dat hulle nie die ryk *biker*-tradisie van broederskap ken of respekteer nie. In Suid-Afrika word die term *motorfietsryer* (*motorcyclist*) hoofsaaklik deur *bikers* gebruik om op neerhalende wyse te verwys na ryers wat nie die tradisie van die *outlaw* nastreef nie. Onder die rubi's self is daar diegene wat na hulself verwys as *bikers*, ongeag voorkoms, én diegene wat aanstoot neem en daarop aandring dat hul motorfietsryers of motorfietsentoesiaste is.

Daar is egter wel goeie rede om te vermoed dat 'n groot gedeelte van die motorfietsryers wel eerder die produk van slim bemerking is wat hulle oortuig het om 'n sekere lewenstyl aan te neem, eerder as dat hulle uit voorkeur of 'n werklike liefde vir die buitelewe en avontuurlus ry. Die volgende aanhaling uit *Die Burger* se *Motorbylaag* som dié nuwe geslag ryk ryers goed op:

In fact, most owners of a 1200 Adventure have parted with their money for the same reason that people buy Prados and Land Cruiser station wagons. That is, to draw attention as much to their wealth as to their faux outdoor lifestyle. (Anon. 2008:2)

Die huidige wêreldwye ekonomiese insinking plaas nou weer druk op motorfietsverkope en mens kan verwag dat die getal rubi'sen *faux* avontuurryers sal afneem. Volgens ingeligte bronne by BMW is verkope tans stabiel, maar Harley-Davidson en KTM lys tans nie maandelikse verkoopsyfers van Harley-Davidson in die Association of Motorcycle Importers and Distributors (AMID s.j.) nie.

9. Motorfietssegmente

Soveel fietse, soveel segmente! Dit sou onmoontlik wees om motorfietskultuur in Suid-Afrika per marksegment binne die bestek van 'n enkele artikel te bespreek, dus bepaal ek my kortliks by twee segmente.

Padmotorfietse is op teepad-ry toegespits en die gewildste motorfietse is die vinnige Japannese en Italiaanse fietse met 'n enjinkapasiteit van ongeveer 1 000 cc. Die sogenaamde Amerikaanse *cruiser*, by uitstek vergestalt deur Harley-Davidson, het in Suid-Afrika nie soveel aftrek as hierdie superfietse, of die dubbeldoelfiets, wat op teepad asook op gruis kan ry nie.

Dubbeldoelfietse dateer terug tot BMW se 1980 R800 GS, 'n motorfiets wat as 'n tydelike maatreël ingestel is om swak marktoestande te oorleef terwyl nuwe modelle ontwikkel word (Holmstrom en Nelson 2002). Na meer as 30 jaar is die GS-modelle steeds BMW se topverkopers, en het al die groot vervaardigers variante op dié styl. Ongetwyfeld het veldrenne soos die Dakar en Baja 1000 met hul wêreldwye televisiedekking, en die televisiereekse oor Ewan McGregor en Charlie Boorman se twee epiese wêreldreise, die ontwikkeling van hierdie segment aansienlik bevorder.

10. Identiteitsvorming

10.1 Teoretiese beginsel

Die individuele en sosiale identiteit van die motorfietsryer en *biker* berus in 'n groot mate op 'n kombinasie van binêre opposisionering in die Saussuriaanse sin en op betekenisvorming gegrond in onderlinge ooreenkoms en verwantskap. So berus motorfietsryers se identiteit op 'n teenstelling met dit wat hulle nié is nie, naamlik motorbestuurders. Teenstellings soos hierdie, hoewel dit duidelik subjektiewe konstruksies is en paradigmatis nie bevrage teken word nie, vorm die boustene van die motorfietsryer se identiteit. Hierby is sterk waardeoordele (en -vooroordele) betrokke. In die omgangstaal van motorfietsryers word daar algemeen na motoriste verwys as *cage drivers*. Hierdie negatiewe benaming is 'n belangrike

identiteitsvormer wat op binêre opposisies steun. Die motoris is in die eerste plek 'n gevangene (wat in 'n hok verkeer) terwyl die motorfietsryer vry is. Hierdie negatiewe benaming werk ook die negatiewe stereotipering van die motorfietsryer as 'n aap, wat dateer uit die *Life*-tydskrif (Anon. 1947:31), teen. Die motoris is nou die gevange aap in 'n hok, terwyl die motorfietsryer met die vryheid van die perderuiter geskakel word (Phillips 2005).¹¹

Identiteit is egter veel meer kompleks as teenstelling. Benewens binêre teenoormekaarstelling moet ooreenkoms en verwantskap ook in berekening gebring word. Vir 'n buitestander is die terme *motorfietsryer* en *biker* heel moontlik uitruilbaar. Binne motorfietskultuur is daar weliswaar ooreenkomste, en dus 'n verwantskap tussen motorfietsryers en *bikers*, maar daar is wesenlike verskille wat verband hou met waarde-oordele waarmee rekening gehou moet word.

Hierdie verskille vorm deel van die kultuurverskille wat voorkom tussen daardie klubs wat as losser verenigings funksioneer en dié waar die klem op noue sosiale interaksie val en die klub byna soos 'n uitgebreide gesin funksioneer. Laasgenoemde *biker*-klubsplaas sterk klem op lojaliteit, daar is 'n sterk bewussyn van gedragskodes, en die struktuur is hiërargies.

10.2 Ikonografie

In verskeie opsigte toon *biker*-klubs in Suid-Afrika steeds sterk ooreenkomste met die *outlaw*-klubs van weleer. Dit is merkbaar in die ikonografie van die leerbaadjie, jeans, moulose denimbaadjie met *patch* en die versameling van *rally badges* wat oral aangebring word. Die meeste *biker*-klubs het 'n hiërargiese struktuur met 'n president, visepresident, tesourier, *route captain* en *sergeant-at-arms*. Die belangrikste verskil tussen hulle en die oorspronklike *outlaw*-klubs is dat die lede meestal vaste betrekings beklee en dat die oorgrote meerderheid klubs 'n sterk sosiale verantwoordelikeheidsin het en beduidend veel doen om geld vir liefdadigheid in te samel. Van kriminaliteit is hier weinig sprake, in teenstelling met die enkele *outlaw*-klubs wat nog as kriminele bendes beskou word. In die VSA is daar tans slegs drie klubs wat deur die polisiëringsagentskappe as *motorcycle gangs* geklassifiseer word, met as bekendstes die Hell's Angels (met 'n geraamde inkomste van meer as \$1 miljard per jaar), die Mongols en die Outlaws.

Die woord *ikonografie* word in hierdie artikel in die antropologiese sin gebruik en nie in die konteks van kunsgeskiedenis waar dit 'n ander betekenis het nie. Ikonografie is 'n sleutelbegrip in terme van visuele kommunikasie en identiteitsvorming. In die konteks van hierdie artikel verwys dit na die kleredrag, kentekens en voorwerpe waardeur motorfietsryers sowel verskil as ooreenkoms kommunikeer en dus 'n "visuele" identiteit skep.

In 1968 het die Hell's Angels 'n ingelyfde maatskappy geword en in 1972 het hulle patentreg op die naam Hell's Angels en op die doodshoof-embleem verkry. Die HA beskerm hul patentreg streng en dit is byvoorbeeld nie moontlik om embleme en foto's van hul webwerf af te laai nie; verskeie aanhanger-produkte kan egter van die klub gekoop word. Op die internasionale Hell's Angels-webwerf verskyn die volgende waarskuwing:

HAMC has copyrighted the name Hell's Angels (in any form of spelling) in the US and internationally along with variations of the "Deathhead" insignia of the HAMC. These trademarks and copyright are aggressively protected by HAMC, Inc.

Die verskil tussen motorfietsverenigings en *biker*-klubs kan moontlik opgesom word in die paradoks van die *biker*, wat hom toelaat "to flaunt a lack of concern with the constraints of society, while adhering to a *de rigueur* code of dress and behavior" (Philips 2005:1).

Die *biker* dra graag sy leerbaadjie, met klub-kenteken, asook 'n moulose denimbaadjie met metaal- en lapkentekens wat oor die jare op saamtrekke vergaar is, om sy minagting van algemene norme vir klere in die samelewing uit te daag en terselfdertyd te voldoen aan 'n streng alternatiewe kode wat hom identifiseer as behorende tot 'n groep. Onderliggend hieraan is 'n rebelsheid, gewaan of eg, wat teruggevoer kan word na die eerste *outlaw*-klubs in die VSA.

Die avontuurryer rebelleer nie teen iets nie, en dra dus nie, soos die *biker*, doelbewus 'n sekere tipe kleredrag nie. Hoewel avontuurryers wel aan hul kleredrag uitgeken kan word, is dit praktiese oorwegings wat dit bepaal. Hul dra beskermende klere, stewels en harnasse, met 'n minimum van kentekens. Heel dikwels dra hulle egter handelsnaamklere en -bybehore van hul gunsteling-vervaardiger, waardeur hulle dus as 'n spesifieke subgroep uitgeken word.



Figuur 3. Avontuurryer: "Rot"-*biker*, Cradock 2003. Foto deur skrywer.

10.3 Identiteit en die doelbewuste bemarking van 'n motorfietsleefstyl teenoor 'n -leefwyse

Die vestiging van motorfietsry as 'n leefstyl was nie 'n toevallige sosiale ontwikkeling nie, en BMW Motorrad SA was in 1996 die eerste doelbewuste argitek vir die vestiging van

leefstylbemarking vir motorfietse in Suid-Afrika (Barnes 2007). Daar kan duidelike fases in hul bemarkingsveldtog in Suid-Afrika onderskei word. Hoewel Harley-Davidson, KTM en Honda soortgelyke strategieë suksesvol toepas, bied ek slegs 'n brokkie eerstehandse ervaring aan.¹²

In 2003 het ek byna elke GS-ryer in Port Elizabeth geken, want ons was 'n relatief klein groep ryers wat gereeld lang ritte saam afgelê het. So het ek byvoorbeeld in 2003 saam met 22 ander klublede oor vyf dae byna 4 000 km op 'n tog deur Namakwaland en die Weskus afgelê.

Vandag ken ek nie 'n tiende van die eenaars van GS-motorfietse in Port Elizabeth nie. Met die opkoms van die rubi'shet motorfietskultuur in Suid-Afrika wesenlik verander in die sin dat daar nou duidelik twee "identiteite" binne die motorfietsgemeenskap bestaan. Die meeste *bikers* beskou die motorfietsryer as iemand wat die kernwaardes van die ware ryer verwerp, naamlik 'n sterk gevoel van eenheid, onderlinge lojaliteit, en streng onderwerping aan 'n ongeskrewe gedragskode. Die motorfietsryer is in die oë van die *biker* 'n materialis wat die motorfiets as statussimbool en identiteitskruk gebruik; daarteenoor is die *biker* se motorfiets vir hom nie soseer 'n toebehoorsel tot 'n lewensstyl nie, maar die onmisbare gereedskapstuk of instrument (*tool*) waarsonder sy lewenswyse nie moontlik is nie.

Die *biker* sien homself as lid van 'n "broederskap" van motorfietsryers; daarteenoor word die motorfietsleefstyl, wat deur veral BMW- en Harley-Davidson-ryers aangehang word, as 'n modegier beskou. As sodanig is die motorfiets uitruilbaar met enige van die ander "rykmanspeelgoed" van die tyd: jetski's, vierwielfietse, luukse viertrekvoertuie, lugballonne, sweeftuie, e.d.m.

Die meeste eietydse toetreders tot die motorfietslewenstyl ken nie die *biker*-tradisies nie, en steur hulle ook nie daaraan indien hulle wel daarvan bewus sou word nie. Ek baseer hierdie siening op my persoonlike ervaring vanaf veral 2004 tot die hede; en talle gesprekke met *bikers*, asook briewe en kommentaar in plaaslike motorfietstydskrifte, bevestig dit.

11. Ten slotte

Die kultuur van Suid-Afrikaanse motorfietsryers is 'n boeiende studie, en in die lig van onlangse insigte oor materiële kultuur bied 'n ondersoek daarvan ryk navorsing op die terrein van visuele antropologie, sosiologie en mediastudies. Suid-Afrika het 'n ryk motorfietskultuur wat nog baie navorsing verg om uit die verf te kom, en indien dit nie gou gedoen word nie, sal 'n hele stuk kultuurgeskiedenis vir ons verlore raak.

Gedurende die afgelope ongeveer 15 jaar het daar omvattende veranderinge in die samestelling van die motorfietsentoesias-gemeenskap plaasgevind, en waar *bikers* eers as uitvaagsels gesien is, genereer die motorfietsgemeenskap vandag 'n beduidende inkomste, nie slegs in die direkte verkoop van motorfietse en bybehore nie, maar in terme van spandeerkrag binne die konteks van toerisme. Dit het gelei tot die vestiging van 'n nuwe randbedryf van

ondernemings wat spesialiseer op die gebied van logistieke ondersteuning tydens groot saamtrekke, die reël van boetiek-ekspedisies vir avontuurryers, padfietstoere en -aktiwiteite wat gemik is op liefdadigheid, soos dié deur glanspersoonlikhede, asook verskeie toere deur gewone lede van die publiek (byvoorbeeld 'n onlangse rit van tien vroue van Johannesburg na Kaapstad ten bate van kankerbestryding).

Die sterk groei van die avontuursegment, hier te lande en internasionaal, skep die vraag of dit 'n kunsmatige behoefte by mense is, gedryf deur slim bemarking, en of daar werklik 'n begeerte onder mense groei om nie meer blote toeskouers en verbruikers te wees nie, maar outentiek betrokke te raak, self te doen en eerstehands te ervaar. Hierdie vraag kan nie nou beantwoord word nie en verg verdere navorsing.

Bibliografie

- Alford, S. 2005. Why motorcycle studies? *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(1).
- Alson, A. 2008. Prince William and Prince Harry make their motorcycle trek into Africa. *The Telegraph*, 3 November. (3 November 2011 geraadpleeg).
- Anon. 1996. Redakteursbrief. *Journal of Material Culture*, 1(1):1–5.
- . 2008. In the saddle: BMW R 1200 GS- the Swiss Army knife of Bikedom. *Die Burger, Motorbylae* (in Engels). 24 April, bl. 2.
- . 1947. Cyclist's holiday. *Life Magazine*. 31 Julie.
- AMID (Association of Motorcycle Importers and Distributors). s.j. (23 Oktober 2011 geraadpleeg).
- Barger, S.R. 2000. *Hell's Angel: The life and times of Sonny Barger and the Hell's Angels motorcycle club*. New York: Morrow William & Co.
- Barnes, R. 2007. Persoonlike mededeling deur die Bemerkingsbestuurder van BMW Motorrad SA. April, Victoria-Wes.
- Brodman, B. 2008. The motorcyclist as revolutionary: Looking for Mr. Guevara. *International Journal of Motorcycle Studies*, 4(1).
- Brown, R. 2001. *On 2 wheels: An encyclopedia of motorcycles and motorcycling*. Londen: Southwater.
- Coffey, M.K. en J.S. Packer. 2007. The art of motorcycle (image) maintenance. *International Journal of Motorcycle Studies*, 3(2).

Critical Arts. A Journal of South-North Cultural and Media Studies. 2010. Spesiale uitgawe: Cultural Economy, 24(1).

Dant, T. 1998. Playing with things: Objects and subjects in windsurfing. *Journal of Material Culture*, 3(1):77–95.

Drewery, G. 2003. Skulls, wings & outlaws – Motorcycle club insignia & cultural identity. *Inter-Cultural Studies*, 3(2):25–35.

Fine, G.A. 1993. Ten lies of ethnography. *Journal of Contemporary Ethnography*, 22(3):267–94.

Fuglsang, R.S. 1997. Motorcycle menace: Media genres and the construction of a deviant culture. Ongepubliseerde PhD-tesis, Universiteit van Iowa.

Gouws, A. 2004. An investigation into the promotional activities employed by the motorcycle businesses in the Nelson Mandela Metropolitan area. Ongepubliseerde MBA-verhandeling, Port Elizabeth Technikon.

Harrison, J.S. 2006. Korean motorcycle culture. *Ruminations in Korea*. (Webwerf onbereikbaar ten tye van publikasie.)

“Head Bush Scum”. 2007. Not just Harley riders. *Bike SA*. Oktober, bl. 112.

Hells Angels. s.j. Amptelike webwerf. (15 Oktober 2007 geraadpleeg).

Hells Angels (SA). s.j. Amptelike webwerf. (15 Oktober 2007 geraadpleeg).

Holmstrom, D. en B.J. Nelson. 2002. *BMW motorcycles*. St Paul: MBI Publishing Company.

Hutch, R. 2007. Speed masters throttle up: Space, time and the shared journeys of recreational motorcyclists. *International Journal of Motorcycle Studies*, 3(2)..

Joans, B. 2001. *Bike lust. Harleys, women, and American society*. Wisconsin: University of Wisconsin Press.

—. 2005. Glib with guts and gore: I come to bury HT, not to praise him: The legend of Hunter Thompson. *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(2).

Kieffner, G.L. 2005. Myth, reality, and revenge in Hunter S. Thompson's Hell's Angels. *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(2).

Lévi-Strauss, C. 1955 [1965]. *Tristes Tropiques*. Vertaal deur J. Russel as *World on the wane*. New York: Atheneum.

MacKinney, L. 2008. "Mmmm, he's good-bad, but he's not evil": The Shangri-Las, "Leader of the pack", and the cultural context of the motorcycle rider. *International Journal of Motorcycle Studies*, 4(1).

- McBee, R.D. 2005. A "Potential common front": Hunter Thompson, the Hell's Angels, and race in 1960s America. *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(2).
- McGregor, E. en C. Boorman. 2004. *Long way around*. Londen: Little, Brown.
- McBee, R.D. 2005. A "Potential common front": Hunter Thompson, the Hell's Angels, and race in 1960s America. *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(2).
- Miller, D. 2001. *Car cultures*. Oxford: Berg Publishers.
- Phillips, L. 2005. Blue jeans, black leather jackets, and a sneer: The iconography of the 1950s biker and its translation abroad. *The International Journal of Motorcycle Studies*, 1(1).
- Polhemus, T. 2001. The art of the motorcycle: Outlaws, animals, and sex machines. In Polhemus (red.) 2001.
- Polhemus, T. (red.). 2001. *The art of the motorcycle*. New York: Guggenheim Museum Publications.
- Price-Davies, E. 2011. Adventure motorcycling: The tourist gaze. *International Journal of Motorcycle Studies*, 7(1).
- Reynolds, T. 2001. *Wild ride: How outlaw motorcycle myth conquered America*. New York: TV Books.
- Rooney, F. 1951. Cyclist's raid. *Harper's Magazine*, 10 Januarie, ble. 34–44.
- Scheepers, J. 1998. The ritual of the ride: A Saturday in the Western Cape. *Inter Action 6. Proceedings of the Fourth Postgraduate Conference*. Bellville: Universiteit van die Wes-Kaap Drukkery.
- Sher, J. en M. Marsden. 2009. *Angels of death. Inside the biker gang's evil empire*. New York: Avalon.
- Simon, A. 2001. Freedom or death: Notes on the motorcycle in film and video. In Polhemus (red.) 2001.
- Sutherland, K.G. 2005. Forty years later: Hunter S. Thompson's Hell's Angels. *International Journal of Motorcycle Studies*, 1(2).
- The wild one*. s.j.
- Thompson, H.S. 1967. *Hell's Angels. A strange and terrible saga*. New York: Random House.
- WDAR (Wild Dog Adventure Riding). s.j. Amptelike webwerf.
<http://www.wilddog.za.net/forum/index.php>

Wolf, D.R. 1991. *The rebels: A brotherhood of outlaw bikers*. Toronto: University of Toronto Press

Eindnotas

¹ In 2000 publiseer die 61-jarige Ralph "Sonny" Barger 'n biografie van sy veelbewoë lewe as *outlaw*-biker. Ten spyte van louwarm resensies word dit 'n blitsverkoper en in 2001 word dit in sagteband uitgegee. In sy latere jare het Barger ikoonstatus verkry, en verskeie boeke geskryf, en met televisie-optredes en tydskrif-onderhoude wêreldwyd bekendheid verwerf.

² Sien in hierdie verband onder andere Fuglsang (1997), Polhemus (2001), Simon (2001) en Phillips (2005).

³ Hierdie persepsie van die motorfietsryer as *outlaw* en krimineel is nie beperk tot die populêre verbeelding nie, maar word aktief gepropageer deur onder andere opleidingsmateriaal wat so onlangs as 2000 deur polisiedepartemente in die VSA voorsien is. Die stereotipering van die hedendaagse motorfietsryer as krimineel is ook onderliggend aan kontroversiële wetgewing wat in 2008 in Suid-Australië in die parlement ter tafel gelê is en wat in die omgang as die *bikie*-wet bekendstaan.

⁴ Phillips (2005) stel dit kategories: "Despite the mythical status of the event for bikers, neither Hollister nor the Hollister biker created the kind of panic that *The wild one* did, except in retrospect." Sy ontwikkel 'n oortuigende argument dat die morele paniek wat volg op die gebeure te Hollister, en veral die daaropvolgende mediaberiggewing, toegeskryf kan word aan komplekse sosiale verandering in Amerika (en elders) tydens die 1950's en die 1960's, met spesifieke verwysing na die kulturele dinamika van die Koue Oorlog. Volgens haar is die mediatekste nie die oorsaak van die paniek nie, maar simptome van 'n nasionale paranoia. In hierdie verband verwys sy na die impak van Edgar J. Hoover se stellings oor die verband tussen afwykende gedrag deur die jeug (*juvenile delinquency*) en kommunisme, en die ontwikkeling van 'n "cottage industry" rondom die skryf van kriminologiese en sosiologiese handboeke, selfhelpboeke vir ouers, vertalings van tekste oor bende-argot en -rituele, *JD*-romans en -flics en die verskyning van *juvenile delinquency* in selfs die Gallup nasionale meningsopnames as synde een van die belangrikste probleme wat Amerika in die gesig staar.

⁵ Sien die amptelike internasionale webwerf van die Hell's Angels.

⁶ Sedert 2007 doen ek navorsing oor die bemarkingstrategieë van die groot motorfietshandelsname in Suid-Afrika. As aktiewe deelnemer aan BMW Motorrad SA se motorfietsaamtrekke en die jaarlikse Gelande Strasse-avontuurmotorfiets-uitdaagrees het Rob Barnes, hoof van bemarking van BMW Motorrad SA, my toegang verleen tot hul bemarkingsdata. Deon Meyer, tot einde 2007 hoof van spesiale projekte by BMW Motorrad SA, en wie ek ontmoet het deur my betrokkenheid as manuskripleser by Afrikaanse

uitgewers, het ook waardevolle inligting aan my verskaf oor spesifiek die BMW Great African GS Challenge, sy breinkind. Hiermee my dank en erkentlikheid aan beide.

⁷ Sedertdien het verskeie “swart *biker*-klubs” ontstaan, en bemarkers is gretig om handel te dryf. So het Harley-Davidson SA ’n nuwe motorfiets aan die Soweto Eagles geskenk, en het die September 2007-uitgawe van *Top Bike* eksklusief swart modelle gebruik om motorfietskleding en –bybehore te adverteer (ble. 80–91). Opvallend was dat die advertensies op die padmotorfietssegment gerig is. Tot op hede is daar minder as een persent swart deelnemers by avontuurryersaamtrekke.

⁸ *Bike SA* has been adopted over the years as the unofficial “register” of clubs, with proposed clubs writing in to state their intended name and other details and asking for any objections.

And, since *Bike SA* has a huge circulation, this has worked quite well, with few duplications of names. There are, however, still odd problems with new clubs using colours or patches similar to other clubs and then having to go through the expense of changing. Solutions include clubs sending in their intended colours with their notices for publication, for perusal by other clubs, who can object/discuss if there are any issues.

Send to smalls@bikesa.net.

The message about your club can be something like this -

Idiots Who Rev Bikes At Rallies In The Middle Of The Night MCC:
We intend to start a club with the name Idiots Who Rev Bikes At Rallies In The Middle Of The Night. Only social misfits, please or people with no sense of reason or logic or consideration for fellow bikers. Must have thick ears to withstand a taai klap when revving next to the tent of a big oke with a hangover. Please let us know if there is another club using that name.

Thanks, (Name and e-mail/phone numbers.) *Bike SA*, Desember 2007

⁹ Die 2007 GS Uitdaag-byeenkoms het altesaam R3,45 miljoen gekos. Hiervan het BMW Motorrad R1 miljoen betaal; die res is verhaal uit inskryfgeld (R2 500 per inskrywing) en borgskappe. (Persoonlike mededeling deur Deon Meyer, organiseerder.)

¹⁰ Sien Price-Davies (2011) se artikel waarin hy onder andere kommentaar op die “gebrek” aan swart avontuurryers in die VSA, Europa en die VK lewer.

¹¹ Sien “Why motorcycle studies”, die redakteursbrief in die eerste uitgawe (Alford 2005) van *International Journal of Motorcycle Studies*, waarin onder ander verwys word na ’n nostalgiese begeerte na die vryheid van die perderuiter wat verewig is in die mitologie van die Wilde Weste.

¹² Ek het wel sedert 2003 hierdie verskynsel nagevors en beskik oor data in die vorm van inhoudsontledings van advertensies in die motorfietstydskrifte *Bike SA*, *Top Bike* en *Two Wheels*. Ek het ook die voordeel van eerstehandse waarneming deur die bywoon van etlike saamtrekke wat deur vervaardigers aangebied is.