

“HET WAS GEEN E NIEUWWE

Een hagelnieuwe R1200RT, in 'Fluidgrau Metallic' en zoals het een goede BMW betaamt meer dan rijkelijk behangen met de nodige originele Beierse accessoires. Daar mag je best trots op zijn, ondanks dat je aan de machine an sich verder eigenlijk niets bijzonders ziet. En precies dat laatste maakt dat Bert Pot, die sinds een bedrijfsongeval in 2006 zijn linkerhand mist, zo trots is op zijn machine. "Hij oogt gewoon als een normale motor, dat maakt hem zo speciaal!"

| Tekst: Twan Hulshof; Foto's: www.jaccovandekuijen.nl |

“Van kleins af aan heb ik al iets met motoren, er kon er niet één langs rijden zonder dat ik mijn hoofd even draaide. Toen ik achttien werd ben ik ook meteen met zo'n L-bordje gaan rondtoeren, dat mocht toen nog. Van een MT-5 naar een XR500, dat was echt geweldig, ik wist niet wat me overkwam. Met de komst van kinderen heeft het motorrijden even een tijdje op een laag pitje gestaan, maar na de geboorte van mijn jongste zoon moest en zou het weer gebeuren. Het budget was natuurlijk beperkt en toen heb ik maar een heel oud brik gekocht, een Honda CB750 K2 uit 1975. Die heb ik toen in de loop der jaren weer helemaal in oude staat hersteld. Ik was echt gek met die fiets, maar toch was mijn echte droommotor altijd al een GoldWing. Ik heb altijd gezegd: als ik het me ooit kan veroorloven, dan komt er eentje. Tot in 2006 dat ongeval gebeurde. Ik had meteen in de gaten dat het met een pleister niet meer goed zou komen, dat het serieus was. En één van de eerste dingen die ik me realiseerde was dat ik waarschijnlijk nooit meer in staat zou zijn een motor te bedienen. Mijn vrouw en familie wisten hoe belangrijk dat voor me was en zijn toen direct gaan zoeken naar mogelijkheden. Zo kwamen ze op de site terecht van de MMvG (Motor Mobiliteit voor Gehandicapten, red.) en al toen ik uit de eerste operatie kwam zeiden ze 'jij gaat weer motorrijden'. We wisten nog niet hoe, maar wel dat de mogelijkheid er was. Toen heb ik ook meteen tegen mezelf gezegd 'dat wordt mijn doel!'. Dat maakt het leven toch weer geslaagd, want je mist in principe wel vrij veel. Ik was linkshandig, mocht heel

graag aan motorfietsen sleutelen, maar kan nu niet alles meer. En dat wat ik wel zelf doe, duurt tien keer zo lang als voorheen. Maar dat vind ik niet erg, de voldoening die het nu geeft wanneer je het zelf hebt geklaard, is namelijk ook tien keer zo groot. Maar goed, toen het weer een beetje ging heb ik meteen contact opgenomen met de MMvG, kijken wat de mogelijkheden waren. Daar kreeg ik eerst een intake-gesprek met vertegenwoordigers van verschillende partijen. Het heeft namelijk best wat voeten in de aarde. Er is iemand voor de technische aanpassing aan de motor, maar ook een rijsschool met aangepaste motoren, want je moet opnieuw examens doen, het CBR was aanwezig en nog een specialist voor het maken van de speciale prothese. Om een lang verhaal kort te maken, in november 2006 gebeurde het ongeluk, in juni 2007 reed ik alweer op de motor, een Honda CBF1000. Deze had ik op m'n verjaardag van mijn vrouw gekregen. De eerste keer weer rijden voelde toen heel raar. Niet alleen omdat ik nu moest koppelen met mijn duim, dat wende wel snel, maar vooral omdat ik weer kón rijden. Toen heb ik wel een klein traantje weggepikt, ja. Met die CBF heb ik ruim 30.000 hele mooie kilometers gemaakt, onder meer op vakantie >



INDE, MAAR EEN STABT”





Het gaas bij de luchtinlaten fabriceerde Bert zelf. Het was wel wat "gedoe", maar het resultaat mag er zijn.

dat ook het uiterlijk van de motor belangrijk is en probeert de aanpassing zo te maken dat de essentie van de motorfiets behouden blijft. De kracht van een goede aanpassing is dan ook dat 'ie niet opvalt. En dat is op deze fiets helemaal gelukt. Voor mij is het ook meer dan alleen maar een motor, hij heeft ook een soort symbolische waarde, staat voor een nieuw begin. Dat is ook mijn motto: 'This is not the end, it's a new start!' <

Wil je graag meer informatie over het motorrijden met een handicap, kijk dan eens op de site van Bert Pot (www.1-handed.com) of die van de MMvG (www.mmvg.nl).

Na twintig jaar Honda is het nu een BMW die het hart van Bert heeft gestolen. En de merkbeleving gaat meteen diep: hoeveel mensen ken jij met een Beiers logo op hun prothese? Naast het oog wilde ook het oor wat, een Akrapovic-demper om precies te zijn (boven). De reusachtige topkoffer komt van een BMW K1600GTL.

in de Oostenrijkse Alpen. Het rijden ging zelfs zo goed dat ik mijn grenzen wat wilde verleggen. Ik had al verschillende grote toermotoren gezien en dat leek me wel wat. Je bent alleen wel beperkt in je keuze, de aanpassing moet immers wel technisch haalbaar zijn. Ik had mijn oog laten vallen op een RT, waarbij Rob Jansen, die de technische aanpassing doet, het in eerste instantie niet echt zag zitten. Naast de koppeling moesten namelijk ook verschillende elektronische regelunits, bijvoorbeeld de bediening van de richtingaanwijzers en het ESA, van de linker- naar de rechterkant

verhuizen. Alleen zit je op de BMW met het CAN-bus systeem, je kunt niet zomaar functies verwijderen of toevoegen, want dan slaat de hele computer op hol en dan heb je echt een probleem. Het heeft dus behoorlijk wat kopzorgen gekost, maar uiteindelijk is Rob er toch uitgekomen. En hij heeft een fantastische job gedaan. Hij weet namelijk als geen ander

MEER ZIEN?

Is je nieuwsgierigheid gewekt na het zien van deze foto's? Surf dan naar www.motoplus.nl (onder Tips & More) voor nog meer foto's van deze bijzondere motorfiets. Hier vind je trouwens ook foto's van alle andere machines die inmiddels in deze rubriek hebben gestaan. Heb je zelf een bijzondere machine staan of een motor met een apart verhaal of gewoon een alledaags stalen ros waar je trots op bent, stuur dan even een mailtje met foto naar mail@motoplus.nl o.v.v. 'Mijn Trots' om je aan te melden.



De koppeling en een paar knopjes van de linker naar de rechter stuurheft, hoe moeilijk kan dat zijn? Heel moeilijk dus!

