

REPORTAGE: JAPAN

Kawai (schattig),
kakkoii (cool),
en bovenal **stoer**



Vrouwen en motorrijden, het is geen evidente combinatie in het traditionele Japan. Toch ontmoette ik er heel wat straffe motorvrouwen, tijdens een anderhalve maand durende rondreis. Echte baanbrekers, die bakens verzetten op hun Kawasaki's en Harley's. Ik sprokkelde hun verhalen en genoot intussen samen met reismaatje Gaea van hun hartelijkheid en gastvrijheid.



TEKST: **Trui Hanouille**
FOTO'S: **Trui Hanouille en Gaea Schoeters**

Ze spreekt luid. Ze lacht luid. Haar bevelen zijn kort. Haar haar is kort, wit-blauw. Ze wordt rustig van zicht op zee. En van haar Harley. Ze is beleefd als we sashimi het lekkerste van de Japanse keuken vinden (“dat is geen koken”). Ze eert haar dode katten met een begrafenis, inclusief crematiekistje. Maakt foto's en filmpjes van elke motard die vertrekt. Ze is overal tegelijk en niets is te veel gevraagd. Als ik haar vraag om een half uur te poseren aan de zeerand met haar Harley – tijdens de drukste avond van het guesthouse – aarzelt ze niet. Haar Harley is volledig ingebouwd door planten in de entree. Zelfs niet zeker dat-ie start. Ik krijg haar volle aandacht, ontspannen, terwijl ik weet dat achter ons de keuken, de bar en het guesthouse in de soep draaien. Meet Satomi Oba.

Ik met spleetogen

“Ze lijkt wel een Japanse versie van jou!” Maanden eerder, op tienduizend kilometer daarvandaan, schoot ik in een lach. Mariko, voorzitter van de Women's International Motorcycle Association (WIMA) Japans, had een foto in het bericht geplakt ten bewijze. En warempel, ik zag mezelf met spleetogen. We bleken zelfs hetzelfde geboortjaar te hebben. Maar haar leven had ik gelukkig niet geleid.

Mijn reismaatje Gaea Schoeters en ik reisden anderhalve maand rond in Japan, per Yamaha Tracer 9 GT, een dikke sport-toermotor die ons ter beschikking was gesteld door de firma (haar reisverhaal kan je lezen in het aprilnummer van M&T). Ikzelf was niet alleen gekomen om te reizen maar ook om verhalen te sprokkelen voor mijn boek ‘Baanbrekers’ over vrouwen die bakens verzetten met een voertuig, wereldwijd. In Japan ontmoette ik een visser en een riksjaatrekker, en jawel, ook straffe motorvrouwen.

Cooler dief

Aan de oostkant van het schiereiland Noto, in de prefectuur Ishikawa, aan een weids stuk zee, ligt een herberg voor motorrijders waar WIMA Japan een weekend doorbrengt en wij eregasten zijn. We rijden de parkeerplaats op, zwieren de helmen af, en daar staat ze, de beroemde Satomi. In plaats van buigen en knikken, krijgen we een stevige omhelzing. We begrijpen geen woord, maar de hartelijkheid is er niet minder om. Bagage afladen, rondleiding in het pension, ijskoffies. En dan meteen ons gesprek aan een houten tafel buiten met de zee als ruisend decor. Ex-clubvoorzitster Keiko, die halftijds in Engeland woont, is onze tolk. Satomi vertelt gretig en begeistert, Keiko kan het radde tempo amper volgen. Geregeld liggen we plat van het lachen, soms staat het huilen ons nabij.

“Ik moet 14 of 15 geweest zijn. Mijn broer reed met de motor van een vriend. Dat zag er megacool uit. Ik keek aandachtig toe hoe hij het deed. Als je de sleutel omdraaide en kickte, dan startte de motor. Simpel, toch? Dus op een dag pikte ik de motor en reed ermee weg. En voordat mijn broer thuiskwam, zette ik de motor netjes terug.” Een doldrieste tiener die helmloos door een buitenwijk scheurt in een gillende eerste versnelling, zo stel ik het me voor. “Ik had geen idee hoe ik moest schakelen, maar gaandeweg kreeg ik het door. En remmen, dat kende ik van mijn fiets. Het was echt geweldig. En dus stal ik het motortje opnieuw en opnieuw en opnieuw. Maar op een dag stelde mijn broer vast dat de tank bijna leeg was. Hij had meteen door wie de schuldige was. Ik kreeg een pak rammel.”

Nooit meer slapen

Satomi wordt kok, trouwt en krijgt kinderen. En gaat door een diep dal als haar echtgenoot van de ene dag op de andere verdwijnt. Weg. Opgelost in rook. En dat is



niet eens het echte probleem. Manlief blijkt massief veel schulden te hebben gemaakt. Daar staat ze: dertig jaar, drie jonge kinderen en een torenhoge schuldenlast waar ze de rest van haar leven moet aan afbetalen. En dan doet ze iets wat weinigen haar zullen nadoen: ze betaalt de schulden op tien jaar af.

Ze slaapt amper, doet vijf jobs tegelijk. En haar plan lukt. Op haar veertigste kan ze écht beginnen leven. Eerste stap: de aankoop van een motor, een tweedehands 400 cc Kawasaki Vulcan, een Harley-lookalike. Ze werkt keihard verder als kok. De Kawasaki ruilt ze een decennium later voor de real deal: een gloednieuwe Harley Softail Classic FLSTC, 1.584 cc, bouwjaar 2010. Nog tien jaar later voegt ze nog een lichte offroad, een Yamaha Serow 250 cc, en een scootertje met cultallures, een Honda Super Cub 125 cc, aan haar garage toe.

Peace Riders Marine Base

Zodra haar kinderen het huis uit zijn, wil ze weg uit de stad, naar de zee die haar als kind al zo aantrok, die van het schiereiland Noto met zijn ongerepte kusten. Er wonen alleen oude mensen, er is niets, niemand begrijpt wat de vreemde vrouw daar komt zoeken. Zij wel: tijdens motorritten heeft ze gemerkt dat niet alleen de wegen en

het landschap goddelijk zijn, maar ook dat het te ver is voor een daguitstap vanuit de nabijgelegen steden. Een overnachtingsplaats met maaltijden voor motards zou hier perfect passen. Satomi stelt zich een nieuw doel. In 2016 vindt ze na jaren zoeken haar droom: een afgeleefde, zestig jaar oude herberg op een sublieme locatie met open zicht op zee. Na vier maand renovatie is de Peace Riders Marine Base een feit, gebouwd op de helft van de geschatte tijd, want de onvermoeibare duivel-doet-al helpt natuurlijk mee met de werken.

Taaie tante met vette Harley

Het guesthouse is van meet af aan een succes. Het is het hele jaar open, zomer en winter. Tijdens de week komen vooral plaatselijke bewoners over de vloer voor eten en drinken, in de weekends zijn het groepen motorrijders. Inmiddels komen ze uit het hele land naar het guesthouse van de energieke, taaie tante. Meer nog: ze komen overvliegen voor een kattenbegrafenis.

Satomi wordt weggeroepen want het is 'full house' in het pension. De avond valt en het wordt übergezellig rond de barbecue, met boeiende discussies over vrouw-zijn in Japan, gelach en gegibber, en groepsfoto's. Met Sonoko, een fervente endurorijdster, smeden we al

plannen voor een volgende Japanreis, over pistes en de allerkleinste wegen.

Als Gaea en ik de dag nadien toeterend wegrijden, is het al tegen de middag. Nu worden wij op onze beurt op video vereeuwigd worden door een springerige overlever met wit-blauw haar.

De aardbeving

Drie maanden later, op 1 januari 2024 om 16 uur, wordt het noordwesten van het schiereiland Noto getroffen door een aardbeving met een sterkte van 7,6 op de schaal van Richter. Met ontzetting staar ik naar de kaart met de aanduiding van het zwaarst getroffen gebied: een dik rood kruis staat boven op de Peace Riders Marine Base. Ik krijg een bericht van Keiko, dat Satomi ongedeerd is, en geëvacueerd naar een naburige stad. Ze stuurt een foto van de weg waarop wij samen hebben gereden: asfalt met gapende scheuren, omgevallen masten, auto's op een hoop neergekwakt. Een dag later post Satomi zelf foto's van de schade aan het guesthouse. Een ravage van gebroken huisraad en kapotte steigers, maar haar kant van het schiereiland is relatief ongeschonden gebleven. Geen vijftig kilometer daar vandaan, aan de overzijde, liep het goed mis:



241 mensen dood, meer dan duizend gewond, drie stadjes van de kaart geveegd.

In geen tijd organiseert Satomi voedselbedelingen voor de slachtoffers, motorrijders springen bij en de Peace Riders Marine Base wordt voor twee maanden een hulpcentrum dat draait op vrijwilligers.

On-Japans

De Peace Riders Marine Base is niet het enige motorpension ofte 'rider house' in Japan, maar het zijn er niet zoveel. Rider houses bevinden zich op het platteland, meestal in oude huizen met tatamimatten en futonbedden. Ze bieden avondeten en ontbijt, hebben grote garages om motoren te parkeren en vaak zelfs gereedschap ter beschikking. En ze worden gerund door motorrijders: no-nonsense, joviale, warme lieden, die on-Japans hard kunnen lachen.

Halfweg tussen Kyoto en Kanazawa overnachten we in het prachtige traditionele Rider & Guest House Bekotei, in de prefectuur Fukui. Vorig jaar nog herbergden ze hier een (Japanse) reiziger met een ezel, maar meestal zijn de gasten motards.

Naast onze gastheer Hideshi en zijn vrouw Narumi, is er nog Namie, een motorrijdster. Geen van de drie spreekt Engels dus gaat alles via de vertaalapp. Het moet gezegd, het is onvoorstelbaar hoe dat onze reis door Japan heeft gefaciliteerd. Voor een babbeltje met een hoogbejaard vrouwtje onderweg, die – we zijn in Japan – vlotjes haar smartphone hanteert. Voor wegwijzers, menukaarten, en zelfs handgeschreven teksten. Alles openbaart zich via de app. Met wat geduld voeren we ook die avond in Bekotei interessante lange gesprekken, inclusief grappen en grollen.

Langzame racer

“Ik was echt heel langzaam.” Het gezelschap rond onze tafel proest het uit. Aan het begin van haar carrière als motorracer was Tomoko Igata kennelijk ontielig traag, zo traag dat ze uit het raceteam dreigde geflikerd te worden. Het is bijna niet voor te stellen dat deze professionele snelheidsduivel ooit langzaam reed. Maar de jonge Tomoko was vastberaden en leerde snel. Op

Rider houses in Japan bevinden zich op het platteland, meestal in oude huizen met tatamimatten en futonbedden.





“Als ik mannen dreigde in te halen, dan schopten ze, of duwden met hun elleboog. Ik duwde terug.”



dag twee in Japan, weken voor we Satomi zien, heb ik een afspraak met de motorracepionier in een deftige wijk van Tokio. Met veel weidse gebaren doet de guitige verteller alles uit de doeken.

Tien jaar stond Tomoko als racer aan de top. En net in het jaar dat zij en Mari, haar acht jaar oudere zus, coach en rolmodel, voor het eerst tegen elkaar zouden racen, crashte Mari tegen een muur. De motor brak haar heup. Mari herstelde, maar niet zoveel later, in 2004, ontwikkelde ze een auto-immuunziekte die de spieren verzwakt, myasthenia gravis. Daarnaast kreeg ze epilepsie en postoperatieve pijnen, ging herhaaldelijk in en uit ziekenhuizen, en is nu thuis, omzeggens bedlegerig. Ze is 66 jaar.

De pionier en de volgeling

Tijdens haar raceperiode crashte Mari geregeld (zoals iedereen) waarbij niet alleen haar lijf, maar ook haar hoofd geraakt werd. In de jaren 80 was de kwaliteit van de helmen nog belabberd. “Haar hoofd werd geraakt als een speelbal, zoals haar naam ‘Mari’ waarvan de klank hetzelfde is als ‘bal’ in het Japans”, vertelde Tomo. De zussen hebben nooit tegen elkaar kunnen racen.

“Het is nochtans door mijn zus dat ik ben begonnen met motorrijden. Ze werkte bij Honda en ontdekte daar het Blue Helmet-raceteam. Ze wou meedoen, maar het team wilde geen vrouwen. Twee jaar lang ging ze er elk weekend langs, en op een dag gaf de teamleider haar een kans. En ze haalde toch wel het podium zeker, vóór een hele rij mannen! Mari werd een van de eerste racende vrouwen in Japan. Mijn zus is de echte pionier, ik ben de volgeling”, zegt Tomo met een knipoog. Op haar zestienste leert ze op haar beurt motorrijden, enkele jaren later begint ze te racen, met Mari als coach.

Vuile truken

In 1985, op haar twintigste, begint Tomoko professioneel te racen. Het trage is er inmiddels helemaal uit. Ze is goed geworden, zeer goed. Niet onbelangrijk: de voornaamste motorraces op circuit in Japan zijn gemengd, vrouwen en mannen samen. Tomoko maakt haar Grand Prix-debuut in 1992 en zorgt meteen voor een mediasensatie met

een 20ste plaats op een verraderlijk nat parcours. In het 125cc-wereldkampioenschap van 1994 haalt ze een podiumplaats, en in 1995, tijdens de Grand Prix van Tsjechië, finisht ze als 7de, de beste plaats uit haar carrière. Tomoko is tot op heden de enige Japanse die ooit deelnam aan een wereldkampioenschap. De huidige Japanse top drie van vrouwelijke racers is het nog steeds niet gelukt.

“In die tijd was het ongebruikelijk voor een vrouw om te racen. Mijn zus en ik kregen veel aandacht. Maar dat had ook een ranzig kantje. Niemand wil een race verliezen, en al helemaal niet van een vrouw. Als ik mannen dreigde in te halen, dan schopten ze, of duwden met hun elleboog, zo.” Tomo doet het voor. “Ik duwde terug, hoor, ik liet me niet doen.”

Beauty riding

In haar raceperiode woont ze enkele jaren in Duitsland en in België, in Aalst notabene. Ze stopt met racen in 1998 en legt zich vanaf dan volledig toe op de motorrijdschool voor vrouwen van haar zus Mari. Als ze er begint les te geven, realiseert ze zich dat vrouwen op een andere manier moeten rijden dan mannen. De gemiddelde Japanse vrouw is 158 cm lang en weegt 53 kg. “Vrouwen kunnen niet vertrouwen op spierkracht, maar moeten gebruikmaken van evenwichtstechnieken, van souplesse, van precieze beheersing en van een zuivere rijstijl”, zegt Tomo. De Igata’s noemen het ‘beauty riding, ageless women style’.

Toegegeven, als ik de folder van Team Mari in handen krijg met als hoofdkleur roze en als meest prominent woord ‘beauty’, denk ik niet in de eerste plaats aan stoere motorrijdsters, maar aan babydolls en Hello Kitty en make-upstasjes en kunstnagels. Maar die paar keren dat we samen rijden met Japanse WIMA’s en hun kunde gadeslaan, maken me nieuwsgierig. Mocht ik in Japan wonen, dan zou ik niet aarzelden om bij Team Mari in de leer te gaan. Ongetwijfeld zou ik ondanks mijn honderdduizenden kilometer ervaring in een hele rij landen, beschamend middelmatig scoren en voor de tenderste Japanse de duimen moeten leggen.

Team Mari zag inmiddels meer dan vijftienduizend vrouwen passeren, waarvan een kleine duizend voor



Pionier Mari Igata, zus van Tomo, in 1982.



Tomoko is tot op heden de enige Japanse die ooit deelnam aan een wereldkampioenschap.

de specifieke circuitlessen. Tomo leidt ook de racers op. Een ervan, Shizuka Fujiwara, is 15 jaar oud en een aanstormend talent. “Behalve de technische kant is er ook de mentale kant van het racen”, zegt hij. “Je moet heel zelfverzekerd en koelbloedig zijn. Ik ben ijskoud als ik race. Iedereen mag doodvallen, als ik maar win. Maar de meeste vrouwelijke racers moeten dat aanleren, zoals Shizuka. Die is te zacht. Haar killer attitude, daar moeten we nog aan werken.”

Tomoko wordt Tomo

Tomoko heeft zich nooit thuis gevoeld in haar vrouwenlichaam. Maar ze kon het gevoel nooit plaatsen. Pas door een tv-uitzending twintig jaar geleden realiseerde ze zich dat ze genderdysforie heeft, en dat ze niet de enige op de wereld is. “Een gespecialiseerde dokter bevestigde mijn vermoeden. In mijn familie was niemand echt verbaasd, en tot mijn grote opluchting vonden ze het helemaal oké.” Ook in Team Mari heeft niemand er een probleem mee. En voor nieuwe klanten van de school is er een brief die samen met alle administratie wordt opgestuurd. Tot nu was iedereen altijd zeer begrijpend.

Dus Tomoko wordt Tomo, de man die ze altijd al is geweest, alleen in een vrouwenlichaam. Door de hormonenbehandeling krijgt Tomo een diepere stem en veel meer spiermassa. Hij laat zijn borsten verwijderen en is erg trots dat hij nu zijn blote bast kan tonen, maar zijn baarmoeder en eierstokken zitten er nog. Die laten weghalen is een zware operatie die hem meteen twee à drie maanden buitenspel zet en waar hij niet bepaald om zit te springen.

Japanse legende

Er is hem ook iets beginnen te dagen: “Mocht ik die transitie tijdens mijn racecarrière gedaan hebben, dan zouden mijn resultaten nog beter geweest zijn.” Om de motor onder controle te houden, om te remmen, om de



Yumiko Kawasaki – 1 m 60, frêle, gemanicurd – stapt resoluut met de 247 kg zware kolos naar de overkant.

machine razendsnel te flippen van het ene oor op het andere, miste Tomoko de pure fysieke kracht van haar mannelijke concurrenten. Maar het feit dat ze met haar tenger postuur en de spiermassa van een vrouw toch aan een (gemengde) GP kon deelnemen, zegt genoeg over haar talent en kunde.

In 2016 wordt een belangrijke internationale onderscheiding toegekend aan Tomo(ko) als pionier van het motorrijden voor vrouwen in Japan: de Women Legend Award van de FIM, de belangrijkste internationale motorsportorganisatie. Hij is tevens de eerste in Japan die deze prijs ontvangt, en zal geëerd worden tijdens de FIM Gala-ceremonie in Berlijn.

In eerste instantie aarzelt Tomo om de prijs op te halen. De prijs is voor vrouwen bedoeld en dat is hij niet meer. Maar vanuit de organisatie luidt het: “Ongeacht uw gender nu, behaalde u destijds als vrouw geweldige resultaten in de zeer competitieve racewereld, toen vrouwelijke racers alleen maar nadelen hadden, dus moeten we u hoog in het vaandel dragen.”

Kawasaki, de vrouw

En dan is er nog Yumiko Kawasaki. Zij was het die de Yamaha-motoren voor ons regelde. Zij haalde ons ‘s

nachts op bij aankomst, bracht ons naar ons pension, ontving ons na onze terugkeer in Tokio. En last but not least, zij bracht ons de allerlaatste middag eerst naar de vrouwelijke rixsjatrekker in het centrum van Tokio, om vervolgens meteen door te rijden naar het vliegveld. We hebben het over vele uren en kilometers geduldig wachten, rijden, mailen, bellen, regelen. Bovendien kookte ze een geweldig ontbijt, speelde piano voor ons in het Yamaha-hotel, en regelde dat haar zoon tolkte bij Tomo’s en haar eigen interview.

Yumiko is niet de eerste de beste: ze reed onder andere de Baja 1000-rally in Mexico, is motorjournaliste, rijinstructeur, richtte Mama’s Club op, een club voor motorrijdende moeders, en runt die nog steeds. En ja, ze rijdt tegenwoordig alleen nog met Kawasaki’s.

Frêle Japanse ment kolos

De garagepoort wordt opengerold. Drie kraaknette covers hangen over drie motoren, meticuleus naast elkaar geparkeerd. De wielen verraden de types: noppen, baan, race. Een voor een worden ze omzichtig onthuld. Knalgroen is de hoofdkleur, uiteraard, en ze zijn net als Yumiko zelf om door een ringetje te halen. De vetste is de Kawasaki ZRX1200R (2004), een retro 70’s



Japan is vermoedelijk het enige land ter wereld met een motorclub voor moeders.

sportmonster. De tweede is een Kawasaki Z650 (2018), een moderne middenklasse naked, en de derde een Kawasaki 250TR (2007), een kleine enduro met vintage-look die me aan mijn Yamaha XT500 uit de jaren 70 doet denken.

Maar dan wil ik haar met de dikke ZRX1200R op de foto, aan de overkant van de drukke straat. “No problem”, zegt ze, en begint fluks aan de manoeuvres. Met haar 1 meter 60, frêle, gemanicurd, stapt ze resoluut met de 247 kg zware kolos naar de overkant. Geen gepuf, gewiebel of gesleur, geen aarzeling. Gewoon, zoals ik mijn fiets hanteer. Voor een stukje bergop zet ze de motor kort aan. Donkere, diepe roffel. “Waar precies moet je hem hebben?” vraagt ze. Ik wijs, kadreer, zij schikt alsof het niets is. Het is niet voor het eerst dat we een tengere Japanse vlotjes met haar motor zien wandelen, maar deze is next level.

Motorclub voor moeders

Op onze eerste rijdag, toen ze met ons meereed van het Tokyo Office van Yamaha naar het Yamaha Corporate Museum in Hamamatsu, was het ons al opgevallen hoe goed ze reed. Vooruitziend, precies, en erg snel. Natuurlijk, bedenk ik, als je de Baja reed en rijinstructeur bent, dan weet je wat je doet.

Zelfs zwanger reed ze nog een hele tijd door. Passies gaan voor, en die kleine kon zo alvast wennen aan het motorgebrom. Maar in 1989, nadat de baby ten tonele was verschenen, kreeg ze scheve blikken. Vrouwen horen bij hun kinderen te zijn en al helemaal geen idiote risico's te nemen. Zelfs korte uitstapjes behoorden tot het verleden. Tot ze het beu was en Mama's Club op poten zette, die inmiddels 1.600 leden telt. Voor zover ik kan nagaan is Japan het enige land met een motorclub voor moeders. “Maar wat is er dan zo specifiek aan?” vraag ik haar. “Moeders die motorrijden krijgen flinke tegenwind, en dan is het goed dat we elkaar kunnen steunen. Maar vrouwen gaan zelf ook gebukt onder schuldgevoel. Ze willen



gelijkgestemden vinden. Bij ons kunnen ze ook rijcursussen volgen om opnieuw op te stappen als ze al jaren niet meer gereden hebben. En elk jaar organiseren we familie-weekends. Ook dat vinden onze clubleden erg tof.”

Vijf keer Japan

Willen we terug naar Japan? En of! Hier zijn vijf solide redenen. Een: ik weet nog een aantal rider houses liggen. Twee: Sonoko kan ons offroad Japan tonen. Drie: ik krijg mijn sashimi goed, zeer goed zelfs, maar niet zo exquisiet als in Japan. Vier: ik wil nog meer Satomi's, Tomo's, Yumiko's, Mariko's, Keiko's en Namie's ontmoeten. En vijf: zou zo'n Honda Cub-scootertje geen spannend idee zijn? Of zo'n Yamaha Serow? ➡