



Jan Postma is geen kleintje. Toen hij voor zichzelf een motor zou gaan bouwen stond één ding voor hem als een paal boven water: het moest beslist geen kleintje worden. Van in het vooronder aan het eind van de overstock voorvork tot achterin waar megabreed rubber rolt was het uitgangspunt: vet, vetter, vetst. Het resultaat is een longbike die voor menigeen een maatje te groot is en die in Friesland inmiddels bekend staat als de GrutteManneMotor.

Zoals zovelen is ook Jan (35) begonnen op een brommer, een buikschuiver die hij wat sneller gemaakt had met een opgevoerde carburateur. Zijn Zündapp snerpte naar de 100 km per uur. Aan motorrijden dacht hij toen nog helemaal niet. Dat gebeurde pas veel later toen het Harleyvirus zijn familie in de greep kreeg. Het virus heette Sebo en ging stappen met zijn zus. En het was zelfs behoorlijk hardnekkig want Sebo werd uiteindelijk zijn zwager. Flink aangestoken ging Jan op zoek naar een motor en zijn eersteling werd een Yamaha Wild Star, die voor weinig te koop stond. Maar Sebo reed op een Harley en als ze er samen op uit trokken bleek Jan zijn Ster ineens zo Wild

niet meer. "Ik heb de uitlaat doorboord tot het een gatenkaas was, maar klinken als een Harley... neueueh, niet echt." Toen het virus zijn zuster in de greep kreeg, werd er in huize Postma behalve Jan echter nog iemand aangestoken, pa Postma, beter bekend als Hendrik van de Poco Poco hippie-bike. Die met flower power spuitwerk overdekte motor die in Bigtwin 211 te zien was. Ja precies, die van de viagra... Op zoek naar het juiste medicijn om het virus te bestrijden stapte Hendrik bij de Harleydealer binnen en - twee weten meer dan één - Jan ging met hem mee. Op 31 december 2000 kocht pa een Fat Boy en voelde zich meteen een stuk beter. Jan, die zag hoe de 'ouwe' opleefde,

De GrutteManneMotor

Vette Evo-longbike van Jan Postma

Technische gegevens

Algemeen	Merk: Harley-Davidson Type: ooit een Softail Bouwer: Mutha Choppers Et Jan Jaar: 2002/2003
Motorblok	Type: Evo Ontsteking: H-D Carburateur: S&S Super E Luchtfilters: Kuryakin Koppeling: H-D Versnellingsbak: H-D Secundaire aandrijving: ketting Uitlaten: Hookers Demper: dempers?
Frame	Type: H-D Softail Balhoofdhoek: vergroot Achtervork: VG Frames/Mutha Chops Schokdemper: H-D Wielbasis: 2.80 meter
Voortrein	Voorvork: Tolle 18 inch over Spatbord: achter Mutha Choppers Stuur: breed Koppelingshandel: OMP Remhandel: OMP Gashandel: OMP Kilometerteller: neueueh Koplamp: OMP
Rijwielgedeelte	Voorwielen: 19 inch Achterwiel: Simon Poelma rvs 16 inch Achterband: Avon 300 Remschijven: voor 2 kleine Remklauwen voor: JPM Remschijf en -klauw achter: Tolle sprocketbrake Rem-schakelset: OMP Benzinetank: Mutha Choppers Olietank: H-D Zadel: Simon Elektriciteit: weinig Spuitwerk: frame Anton Hoekstra, tank Airbrush Marum Laswerk: Steven Roosier
Dank aan	Steven van Mutha Choppers

bedacht zich niet langer en op 3 januari 2001 kocht hij de motor waarop hij zijn oog had laten vallen, die andere Fat Boy.

Het broedhok

Op één van de eerste ritjes die ze samen maken neemt Sebo Jan mee naar Mutha Choppers in Bolsward, gewoon om even te kijken en een bakkie te doen. Toen bleek dat de nagenoeg originele Fat Boy van een eigenbouwtekenteken was voorzien, was het hek van de dam: "Daar kun je van maken wat je maar wilt," sprak chopperbouwer Steven Rosier veelbetekenend. In het speciaal door Mutha daarvoor ingerichte cataloguskamer-tje, het zogenaamde 'broedhok', brak het brainstormen los. Met als consequentie dat de Fat Boy die winter de werkplaats niet meer uit is gekomen. Mutha Choppers biedt de mogelijkheid om een stuk van de werkplaats te huren, zodat de zelfbouwer daar aan het werk kan, met gebruik van alle gereedschap en faciliteiten. Daarnaast is Steven altijd in de buurt om advies te geven, mee te denken en die klussen te doen die men zelf niet kan. Fijn laswerk bijvoorbeeld. Samen werd een plan opgesteld, met als uitgangspunt dat het een motor op maat moest worden. Wat 'groter' dus. "Een lange, Zweedse stijl vork heb ik altijd mooi gevonden," vertelt Jan. "Dus we zijn begonnen met het zetten van 18 inch overstock binnenpoten in de Tolle voorvork." Jan had ze eigenlijk nog wel langer gewild, maar Steven raadde dat af: "Probeer dit eerst maar eens en bovendien past deze lengte beter bij de verhouding van de rest van de motor." Het balhoofd werd door Steven onderuit gezet zodat de motor horizontaal bleef staan. Behalve een grote motor wilde Jan ook een sobere motor, dus alle overbodige dingen zoals knipperbolletjes, dekseltjes, controlelampjes en

kilometerteller verdwenen in de tweedehandsbak. Overbodige steuntjes werden weggeslepen en nieuwe beugeltjes werden opgelast. Twee 7 gallon tankhelften werden door Steven verzaagd en verlast tot een dikke 14 liter brandstofcel. Toen de motor montageklaar was, kon het plaatwerk naar de spuitser. Jan heeft, net als Hendrik en Sebo, de Formule 1 racerij als hobby en is daarnaast supporter van The Big Red Machine. Er kwam in feite dus maar één kleur in aanmerking voor zijn eigen grote machine, Ferrarirood.

Bruut bandje

Jan kon eindelijk chopperrijden en deed dat ook. Tot die dag waarop in de Bigtwin de nieuwe 300 brede achterband van Metzeler werd aangekondigd. "Toen ik de foto's van die vette band zag, wilde ik die er per se in." De inkt van die advertentie was nog maar nauwelijks droog of Steven kreeg van Jan de concrete vraag zo'n Fat Tire te monteren. Prima, natuurlijk, geen probleem, was het antwoord, ook al was er toen nog geen conversiekit beschikbaar om zo'n dik wiel in een Softail achterbrug te plaatsen. Bij Simon Poelma, de wielenspecialist in Uithuizen, werd het 300mm brede, 35mm hoge en 16" in diameter vette rubber besteld met de vraag om het om een passend wiel te leggen. Prima, natuurlijk, geen probleem was ook daar het antwoord. Simon maakt naven, spaken en velgen op maat en vlecht op verzoek elk mogelijk wiel, zelfs de in dit geval noodzakelijke naaf met 80 spaken-uit-het-midden in een 11 inch (275 mm!) brede velg, alles in gepolijst rvs. Vervolgens kreeg Guus van VG Frames, Enschede de vraag om een passende achterbrug te

maken voor het 'vliegtuigwiel' en het softailframe. Wederom was het antwoord: prima, natuurlijk, geen probleem en VG zaagde en boog en laste en leverde een extreme achterbrug op maat. In Bolsward werden de dozen uitgepakt en Steven sneed een passend spatbord en laste dat op de kenmerkende Muthamanier met sierlijke 'rond 8' stalen beugeltjes op de achterbrug. Ook maakte hij zelf een conversiekit om de achterbrug en de aandrijving in het frame en aan de versnellingsbak te plaatsen. Het resultaat, een vette motor met een bruut bandje,

Een virtuele afspraak

Zo'n vliegtuigwiel in je motor, hoe rijdt dat, zul je je afvragen. Nou, ik weet het niet. Het miezerige weer, de modder op de plattelandsweggetjes, die voor mij bijna een maatje te grote motor, maar vooral dat voorwiel dat zonder bracket ("neuh, niet nodig, vind ik niet mooi") nogal losjes in de overstockvork zwabbert en die kreunende balhoofdplaten maakten dat ik de uitdaging (nog) maar niet ben aangegaan. Maar als ik even later achter Jan aan door het Skarsterlân gas om bij Goiangaryp, net voorbij Ballingbuer op de Swettepoelsterdyk (jaja, als reporter kom je nog eens ergens) wat foto's te schieten, hebben we de gang er goed in. "Ach, je moet 'm een beetje de bocht in dwingen, maar het rijdt heel best." Jan maakt jaarlijks zo'n 10.000 km en samen met Sebo en Hendrik rijdt hij ieder jaar naar een Formule 1 wedstrijd ergens in Europa. Ook zijn ze in 2003 naar de HOG Rally in Barcelona gereden. "Ja, die trip was een hoogtepunt dat nogal met een sisser afliep. Een fantastische rit, maar helaas moest ik terug met het vliegtuig. Ik wilde 's morgens starten voor de terugreis en toen kwam het blok vast te zitten. Bleek dat een losgeraakt bevestigingsboutje

van de carburateur naar binnen was gezogen, waardoor de zuiger klemde. Gelukkig kon mijn motor met Harley-Davidson Benelux terug op transport naar Nederland. Voor een paar honderd euro, echt een superservice! En het regende de hele weg terug." Zijn dikke motor bevat hem dus blijkbaar goed. Betekent het dan dat Jan nu voorlopig is uitgebouwd? "Nee, integendeel, mijn vriendin Suzanne rijdt nu ook Harley en voor haar ben ik een FLH Shovelhead aan het verbouwen." Hij laat wat plaatjes zien van dat totaal andere project en ook dat mag er zeker wezen. We maken vast een virtuele afspraak voor een volgende Bigtwin bike-feature. Ook moet ik nu toch echt eens een keertje bij Sebo langs, de man die de Postma's heeft opgezadeld, of eigenlijk verrijkt met het zelfbouwvirus en die voor zichzelf een fraaie, snel ogende Pro Street FXR heeft gebouwd en nu werkt aan een hele sluwe hardtail Shovelhead bobber.

Overtreffende trap

Jan heeft een stacaravanpark met recreatiehaven in Ter Horne en heeft dus het hele stille winterseizoen lang genoeg tijd over om andere dingen te doen. Sleutelen bijvoorbeeld en voor zichzelf heeft hij al weer een volgend chopperproject in gedachten. "Als je aan het bouwen bent krijg je zoveel nieuwe ideeën en ik heb nog een blanco kenteken liggen. Ik wil iets nog veel extremer bouwen dan die grote rooie machine. Een fiks zelfbouwframe met een high neck en een langere vork en een balhoofd dat... Maar schrijf dat nog maar niet op, dat wil ik nog even voor mezelf houden, anders gaat misschien een ander met het idee aan de haal." Moet het een beetje een big bike in de stijl van Orange County Choppers worden, probeer ik. "Nee nee, daar ben ik niet zo kapot van, die mannen die pakken bijna alles zo uit het rek... Nee, voor de vol-



■ OMP koplamp prijkt tussen de balhoofdplaten



■ VG zaagde, boog en laste een extreme achterbrug op maat

gende chop wil ik veel zelf maken en hij moet zo groot mogelijk worden. Met een big block, een érg brede belt en wat is ook al weer de wettelijke maximale wielbasis? Vier meter?"

Aha, het virus heerst nog steeds volop, wat heet? We hebben het hier zelfs over de overtreffende trap van groot. Ik houd hem in de gaten en jullie op de hoogte. Get ready voor de Grutte Grutte-ManneMotor!

