

Projectbike als visitekaartje Mutha Choppers De Wâlden dreamfyts

Over hoe een motor uit Amerika via een bajesklant in Denemarken en een omweg door Duitsland aankomt in Fryslân om daar in het Wonseradeel een Zweedse make-over te ondergaan en van een slap gebakje een echte eyecatcher wordt die uiteindelijk terechtkomt in De Wâlden.

Dat is in een notendop het verhaal van de 'dreamfyts' van Wolter, die het niet bij dromen alleen liet maar na veel geduld zijn droom werkelijkheid zag worden.

Lang heeft het niet geduurd, maar ergens aan het eind van de vorige eeuw stond er een authorized Harley-Davidson dealer in het Friese Vrouwenparochie. Opgezet door de Blümers brothers die zich vooral bezig hielden met de zakelijke kant en de import van gebruikte Harleys. Om het technische contact met de klanten te verzorgen, trokken ze vriend Steven Rosier aan. Die gaf er graag een goede baan als automonteur voor op om eindelijk fulltime met zijn passie aan de slag te kunnen: motoren en in het bijzonder Harleys, en nog specifiek, het bouwen en verbouwen ervan. Voor zichzelf had hij toen al een hardtail Zweedse longbike gebouwd. Een fraaie fiets die nog steeds overal waar hij komt de aandacht trekt.

Geel, groen en rood

Zo ook van Wolter Jager (34): "Ik reed toen al wel motor en als ik in die tijd een ritje maakte ging ik vaak even kijken bij de Harleydealer in Vrouwenparochie. Een Harley-Davidson was toch wel mijn droom en vanaf de allereerste keer dat ik 'm zag was die chopper van Steven helemaal mijn droommotor." Hoewel Wolter voorzichtig zijn kansen

peilde, het was echt uitgesloten dat Steven zijn eigenhandig gebouwde motor zou verkopen. Dus bleef Wolter voorlopig dromen en tokkelde verder op zijn tot hardtail omgebouwde Yamaha Virago, met het gele frame, het groene blok en het rode zadel. "Die was toen ik 'm kocht nog helemaal origineel, maar ik heb 'm volledig gesloopt en met een hardtailframe en een hele bult onderdelen van de Vehikelbeurs weer opgebouwd tot chopper. Met een prismatankje, een tillerbar en een lange springer voorvork. Daar heb ik jaren op gereden, gewoon met het Viragokenteken. Ik heb hem nog steeds, ja, vooral om sentimentele redenen. Eens per jaar pak ik 'm nog wel eens voor een ritje." Het was niet zijn eerste motor, want daarvoor, kort na het behalen van zijn rijbewijs had hij al eens een Suzuki GS750, geloof het of niet, een metamorfose tot chopper laten ondergaan. "Ik had 'm verlaagd en er een klein tankje en een apchenger opgezet. Ja, toen liep ik eigenlijk al te dromen over een Harleychopper."

Op een goede dag

Op een goede dag liep hij weer eens binnen bij

H-D Friesland en komt oog in oog te staan met een sjompige Shovelhead in een hardtailframe, een onaantrekkelijk ding dat echter voor een heel aantrekkelijk bedrag te koop stond. Steven vertelt: "Die motor hadden we in Duitsland gevonden waar hij via kennissen werd aangeboden door een Deense vrouw. Haar man zat in de bak en er moest snel geld op de plank komen. De prijs was ernaar en eerlijk gezegd had ikzelf wel interesse in die Shovel." Steven houdt van bouwen, zijn eigen motor was af, daar wilde hij niets meer aan doen, maar hij had wel zat ideeën voor een nieuw project. "Die vrouw wist echter niet waar het kenteken was en die kerel van haar was dus tijdelijk een paar jaar even niet aanspreekbaar..." Maar Wolter had zijn zinnen gezet op de motor van die bajesklant, hij had de poen klaarliggen en zodra na een half jaar de behoefte aan oren kennelijk zo groot was geworden dat dat kenteken toch nog boven water kwam, kon hij de motor dan toch kopen. Eigenlijk was het een hopeloos barrel en Steven had er inmiddels al heel concrete ideeën over hoe het nieuwe project er uit zou moeten gaan zien. Er zou nog heel veel aan moeten gebeuren, zeker voordat Wolter een prijs-





■ Wolter met klompen op z'n dreamfyts

winnaar zou hebben die in de buurt zou komen van die van Steven, zijn droommotor. Wat hij wilde was dus een Zweedse stijl longbike, zo laag en kaal mogelijk en met een flinke overstock vork. Maar hij had het eigenlijk veel te druk met W&A Interieurbouw, het bedrijf dat hij samen met zijn beste motormaat Age was begonnen. Hij miste dus de tijd, maar ook de specifieke metaalbewerking-kennis om zijn chopper echt af te maken; zijn specialiteit is houtbewerking. Ongeveer tezelfdertijd liep de Friese authorized dealer op zijn eind, Steven kwam tijdelijk zonder werk thuis te zitten en ontwikkelde zijn plannen voor een eigen Harleyshop, die hij uiteindelijk ook zou realiseren. En op een goede dag liep Wolter eens binnen in de nieuwe werkplaats, de Deense chopper kwam natuurlijk ter sprake, en het gebrek aan tijd en de stortvloed aan ideeën van Steven. Uiteindelijk kwamen ze tot een gezamenlijk plan: besloten werd dat Steven de motor zou verbouwen, weliswaar in overleg met Wolter, maar vooral ook met zoveel mogelijk de vrije hand. De projectbike moest het visitekaartje worden van zijn frisgestarte eigen zaak, Mutha Choppers Bolsward.

Leeslamp op deathrow

Allereerst werd het om z'n stijfheid nou niet bepaald geroemde Uncle Buntframe aangepakt: het balhoofd werd geraked en gestretched, dus hoger en meer onderuitgezet en met vier buizen verstevigd. De voorvork kreeg 22 inch overstock binnenpoten. En eigenlijk zijn die poten de enige nieuwe onderdelen, want om het project low budget te houden werden er voor de rest alleen gebruikte onderdelen in verwerkt. Oh ja, behalve het contactslotje dan, want ook dat is nieuw. Omdat Steven's eerste zorg was om zijn chopperzaak op de rails te zetten vond de verbouwing zoveel mogelijk in de vrije uurtjes plaats. Wolter moest dus wel geduld hebben en uiteindelijk verstreken er twee jaar tussen koop en eerste rit. Maar het was het waard, Steven had zo de tijd voor een aantal experimenten waarvan sommige erg goed zijn uitgepakt. Hij bedacht bijvoorbeeld een goedwerkende oplossing om de remlei-



■ 'Open voorspatbord' van 8 mm rondstaal



■ Shovelblok hangt in een versterkt Uncle Bunt frame

ding door de balhoofdplaten en de binnenpoten te laten lopen. Hij maakte ook een prototype, maar dat staat nu ergens werkeloos in de hoek, omdat er een bedrijf bleek te zijn dat tegelijkertijd met eenzelfde gepatenteerde versie op de markt kwam. Daarom bedacht Steven een andere innovatieve oplossing: de leiding voor de linker remschijf loopt nu door de holle steekas van het voorwiel! Maar de hele fiets heeft details die inmiddels stijlkenmerken van Mutha Choppers zijn geworden. Het geruwd leren zadel in kleur bijvoorbeeld, maar vooral ook opgelaste details in 'rond 8' staal dat steeds weer terugkomt. Als 'zadelomlijsting', in de bescherming om de belt, op de tank en op het achterspatbord, aan de bevestiging daarvan en in de nummerplaatouder, de motormount, koppelingstang en de koplamp-oophanging. En daar zit dan een koplamp aangeschroefd die, sorry jongens, de modderklodder op het vlaggenschip is: zo'n lullig plastic geval van vijf euro uit de bak van de fietsenmaker. Een knullig ding dat "net zoveel licht geeft als een leeslamp op deathrow, hahaha" aldus Steven, die er hartelijk om

kan lachen. Neemt niet weg dat er een erg mooie chopper groeide rond het origineel gebleven 1200cc Shovelheadblok. Dat vond de bedenker/bouwer zelf natuurlijk ook, hetgeen ooit toen het project eindelijk de voltooiing naderde de volgende dialoog opleverde. Het was op een feestje, in het holst van de nacht en na een mooie zoi bier dat Wolter, die met de auto was gekomen, zich liet ontvallen dat "het wachten hem zwaar begon te vallen en dat hij zo langzamerhand wel erg veel zin had om eindelijk eens op 'zijn' chopper te rijden." Waarop Steven, die zelf nog steeds veel interesse had in het nieuwe project, in de binnenzak graaide, het kentekenbewijs en de sleuteltjes van zijn eigen Zweed aan Wolter gaf, met de woorden: "Asjeblijft, neem jij die van mij maar, dan kan je eindelijk rijden op je droommotor. Doe ons nog een rondje bier en geef mij die hardtail van jouw en we lullen nergens meer over..." Desondanks, het antwoord was een beslist: "No deal." En toch, iedere keer weer als Wolter langs gaat bij Mutha, komt die vraag weer boven: "Wolst 'm nog net kwijt?"



■ Door Steven aangepaste Mustang tank



■ Zadelkje is in het spatbord verzonken



■ Wolter loopt vaak op z'n speciale chopperklompen

Wowie wietsheeee!

Wolter is, en terecht, heel wijs met zijn Zweed. Eigenlijk wil hij in de toekomst nog maar één ding veranderen, de koppeling moet dan een suicide clutch worden. Iedere dag dat het mooi weer is pakt hij de chopper en knapt er dan ook mee naar zijn werk. Hij gaat vaak uit rijden met de vriendenclub die zich sinds 1992 Motorclub De Walden noemt.

Er is inmiddels heel wat water onder de brug door sinds hij als klein jochie door de straat croste op de van JLO motorblokjes voorziene autopeds die zijn oudere broer in elkaar knutselde. En sinds de dagen van de tot een chopper ge-mecanode GS750 en de vermomde Virago. Eindelijk heeft hij nu zijn eigen droommotor, een echt mooie longbike, goed van verhoudingen en met subtile details. Een geslaagd project dat ook werkelijk low budget is gebleven. Dat blijkt ook weer eens als hij de door clubmaat Gerard fraai beschilderde Harley-Davidson Chopperklomp op de kickstarter zet en de motor aanschopt: de vette verbrandingsklappen uit de

uitlaatbochten ketsen zo meedogenloos terug van de straatstenen dat horen en zien je vergaat. De open pijpen zijn ook een tweedehands setje waar de roestige einden vanaf zijn geflext, maar waar nooit dempers aan zijn geschroefd. "Man, wat een lekkere vette herrie!", doe ik mijn best om boven het mitrailleurvuur uit te schreeuwen.

"Maaah wassikwopwij wowie wietsheeee," blaft Wolter onverstaanbaar in mijn richting, en pas nadat hij op de kill switch heeft gedrukt hoor ik wat-ie wilde zeggen: "Maar als ik erop rij, hoor ik niets meer." En hij meent het, ongelogen waar! Nou ja, dat moet dan het resultaat zijn van jarenlang met je kop boven de houtbewerkingmachines hangen, denk ik in 'stille'.

Héééé De Walden en omgeving, van Kollumerland tot Dantumadeel en van Achtkarspelen tot diep in Tytsjerksteradiel en omstreken denkt daar vast héééé anders over. Maar man, wat klinkt dat gaaf die felpetterende klappen uit zo'n ongedempte 1200! Vetgaa!

Technische gegevens

Algemeen	Merk: Harley-Davidson Type: hardtail Shovelhead Bouwer: Mutha Choppers Bolsward
Motor	Motorblok: 1200 cc Shovelhead Ontsteking: punten Carburateur: dubbele Dell Orto Luchtfilter: turbo Aircleaner Koppeling: Barnett Versnellingsbak: H-D 4-bak Primaire aandrijving: Beltdrive Beltcover: Mutha Choppers Secundaire aandrijving: ketting Uitlaatbochten: yesss Dempers: alleen in de voorvork...
Frame	Frame: Mutha Hardtail Balhoofdhoek: 48 graden Balhoofdplaten: verstelbaar Wielbasis: 2400 mm Voorvork: Toile 20 inch overstock Spatbord: Mutha Choppers Stuur: Gerrit Koppelingshandel: old style Remhandel: new style Toeren-/kilometerteller: Wouter Koplamp: Gazelle met 12 volt blakertje enzo...
Wielen en remmen	Wielen: voor 21 inch, achter 16 inch Remschijven: 3 maal 10 inch Remklauwen voor en achter: Jay Brake Rem-schakelset: Jay Brake (NB: leiding remolie door steekas voorwiel!)
Overig	Benzinetank: Mustang by Mutha Olietank: Hex Zadel/kontje: Leermakker Elektriciteit: Mutha Spuutwerk: Bruinsma Kloostertille Kleur: Nightfire Red Laswerk: Steven Rosier, Mutha Choppers Details: hele motor afgewerkt met 8mm rondstaal Geestelijke bijstand: Steven Rosier

