

Was macht man, wenn man mit über 1,90 Meter Körpergröße mit demselben Dirtbike fahren möchte, das für einen 20 bis 25 Zentimeter kleineren Menschen gebaut wurde? Im Fahrradbereich sind unterschiedliche Rahmengrößen normal, bei Dirtbikes nicht. Gerrit Gaastra hat sich sein ganz eigenes Projekt für große Kerle zusammengestellt.

Was tun, wenn man sich auch mit einer Körpergröße, die über der eines Durchschnitts-Japaners und -Europäers liegt, auf seinem Motocross- oder Enduro-Motorrad wohlfühlen möchte? Damit muss sich, wie einige von uns, auch Gerrit Gaastra herumschlagen. Der gebürtige Holländer ist 1,92 Meter groß, hat dabei aber sehr lange Beine. „Eine Schrittlänge von 97 Zentimetern!“ Klar, dass er Schwierigkeiten mit einem Serien-Dirtbike hat. Aus diesem Grund hat er sich auf der Basis einer Husqvarna FC 350 seine ganz persönliche Cross-Country-Maschine zusammengestellt, mit der er in der IGE-Meisterschaft antritt.

Gut, große Fahrer gibt es einige und Teile zum Aufpolstern gibt es auch auf dem Markt. Dennoch fanden wir Gerrits Motorrad so speziell, dass wir es etwas genauer betrachten wollten. Um zu erklären, weshalb, müssen wir etwas ausschweifen und euch Gerrit zunächst genauer vorstellen.

Die Wurzeln von Gerrit liegen im Fahrradbereich. Seine Eltern hatten die Fahrrad-Marke Koga Miata gegründet und geführt, waren aber auch Giant-Importeur für Europa. Somit saß Gerrit schon früh auf Zweirädern und Mountainbikes im Speziellen. „Seit 1982 fahre ich Mountainbike. Damals wussten viele noch nicht einmal, was das ist und dass es das gibt.“ Doch auch für Motorräder entwickelte er früh eine große Leidenschaft, dem Opa sei Dank, der begeistert an Motorrädern schraubte und sie fuhr. „Schon mit sechs Jahren lernte ich Mofa fahren und schraubte auch selbst an ihnen und den Motoren herum.“ Mit 17 Jahren kaufte sich Gerrit dann seine erste Honda XR und fuhr erste Offroad-Rits durch die Heimat.

1986 wanderte er dann nach Kanada aus und fuhr dort zunächst sehr viel Offroad-Motorrad. „Dabei habe ich festgestellt, dass man sehr fit sein muss. Also habe ich mir von meinen Eltern ein Mountainbike nach Kanada schicken lassen, da viele der anderen Jungs hier mit dem MTB ihre Kondition trainierten.“ Nach ein paar Jahren fuhr Gerrit dann nur noch Mountainbike-Rennen und kein Motorrad mehr. Das ging bis 1992 so. In der Zeit bestritt er sogar Rennen der Downhill-Weltmeisterschaft.

1994 kehrte er dann zurück nach Europa und es verschlug ihn nach Bonn, wo er seine eigene Radmarke „idworx“ gründete, mit der er bis heute edle und technisch raffinierte Fahrräder baut, zum Beispiel Tourenräder, die einen Lenkanschlag haben, damit die Lenkerenden nicht das Oberrohr beschädigen. Solche Details zeigen, aus welchem Zeug Gerrit gestrickt ist. „Ich liebe es, Dinge zu modifizieren! Natürlich kann man sich auch an etwas gewöhnen, wie zum Beispiel einen niedrigen Lenker. Aber ich passe lieber die Dinge an mich an und bin dabei sehr detailverliebt.“ Daneben arbeitet er als Berater für Marken wie Schwalbe, Bulls und mehr.

Vor einigen Jahren hat ihn das Motorradfieber wieder gepackt und seitdem ist er sehr aktiv bei den IGE-Rennen unterwegs. Er ist bei der Interessengemeinschaft Enduro nicht nur Teilnehmer, sondern auch Hauptsponsor und stiftet jedes Jahr eines seiner hochwertigen idworx-Mountainbikes als Hauptpreis der Serie.

Nun sind wir bei Gerrits 2018er-Projektbike angekommen. „Bei Fahrrädern ist es völlig normal, dass es die Modelle in unterschiedlichen Rahmengrößen gibt. Bei Motorrädern ist das nicht der Fall. Ein zierliches Mädchen mit 1,55 Metern muss mit dem gleichen Motorrad klarkommen wie ich mit über 1,90 Meter Größe. Bei Fahrrädern spielt die Ergonomie eine riesige Rolle und bei den Bike-Fittings, die ambitionierte Radsportler regelmäßig vornehmen lassen, erzeugt jeder Millimeter und jedes halbe Grad, die die eigene Position verändern, einen riesigen Unterschied. Ich verstehe nicht, weshalb solche Dinge wie Hebelverhältnisse zwischen Fahrer und Maschine beim Motorrad so außer Acht gelassen werden.“

In Gerrits Augen sollte es mindestens drei verfügbare Rahmengrößen bei Motorrädern geben, etwa S, M und L. Ein heutiges Serienmotorrad entspräche da wohl der Größe M. „Als junger Fahrer habe ich die Motorräder auch so genommen, wie sie gekommen sind. Doch als ich vor ein

THINK BIG

PROJEKT-BIKE FÜR
LANGE
LULATSCHEN





01



03



04

paar Jahren wieder angefangen habe, musste ich feststellen, dass es mir deutlich schwerer fiel, aus dem Sitzen aufzustehen, obwohl ich körperlich sehr fit bin.“ Also hat er, wie bei der Entwicklung seiner Fahrräder, angefangen zu tüfteln und zu modifizieren. Als erste Konsequenz wurde eine hohe Sitzbank montiert. Dann folgten tiefere Fußrasten. Da er aber weder eine Sitzbank fand, die hoch genug war, noch Fußrasten, die tief genug saßen, wurde er selbst tätig. Die Basis seiner Sitzbank ist ein hoher Sitzbankschaum aus dem Husqvarna-Zubehör, den er aber zusätzlich noch einmal aufpolstern ließ, wodurch die Sitzbank nun 40 Millimeter höher ist als das Original. Mit den Ingenieuren und Konstrukteuren seiner Fahrradmarke entwarf und baute Gerrit Fußrasten, die 30 Millimeter tiefer sitzen. Insgesamt hat er so also schon mal sieben Zentimeter gewonnen, ohne dabei den Schwerpunkt weit nach oben zu verschieben, was dem Handling schlecht tun würde.

Damit die Ergonomie auch an der Front passt, hat er ebenfalls in Eigenregie Verlängerungen und gleichzeitig Erhöhungen für die Lenkerklammern entwickelt. Eine weitere wichtige Maßnahme für Gerrit war der Einbau einer Rekluse-Kupplung, die es ihm ermöglicht, die Hinterbremse links an den Lenker zu legen, da die Kupplungsarmatur nun überflüssig geworden ist. Das gibt mir viel mehr Sicherheit bei langen Abfahrten, da ich immer bequem mit der Hand an die Hinterbremse komme. Auch beim Anbremsen vor Kurven kann ich die Hinterbremse so besser bedienen, da ich mein Gewicht nun weit hinten lassen kann und dennoch die Bremse erreiche.“

Da das Leben keine Einbahnstraße ist, schaut sich Gerrit aber auch bei Motorrädern interessante Details für die Entwicklung seiner Fahrräder ab. So ließ er sich für den IGE-Hauptpreis, das idworx-MTB „Rockn Rohler“, von den unterschiedlichen Radgrößen eines Offroad-Motorrads inspirieren. Vorne sitzt ein 29-Zoll-Laufrad mit mittelbreitem Reifen für direkte Lenkung, hinten steckt



ein 27.5-Zoll-Rad mit fettem Plus-Reifen für Traktion und Komfort.“ Ach ja, an seinem Motorrad hat er dafür breitere Felgen verbaut, was mehr Stabilität bei weichen Mousse gibt. „Das kenne ich wiederum aus dem Fahrradbereich, wo guter Grip gefragt ist, ohne zu großen Rollwiderstand zu haben. Ich finde es immer wieder spannend, wie man von der einen Sache für die andere lernen kann und anders herum.“

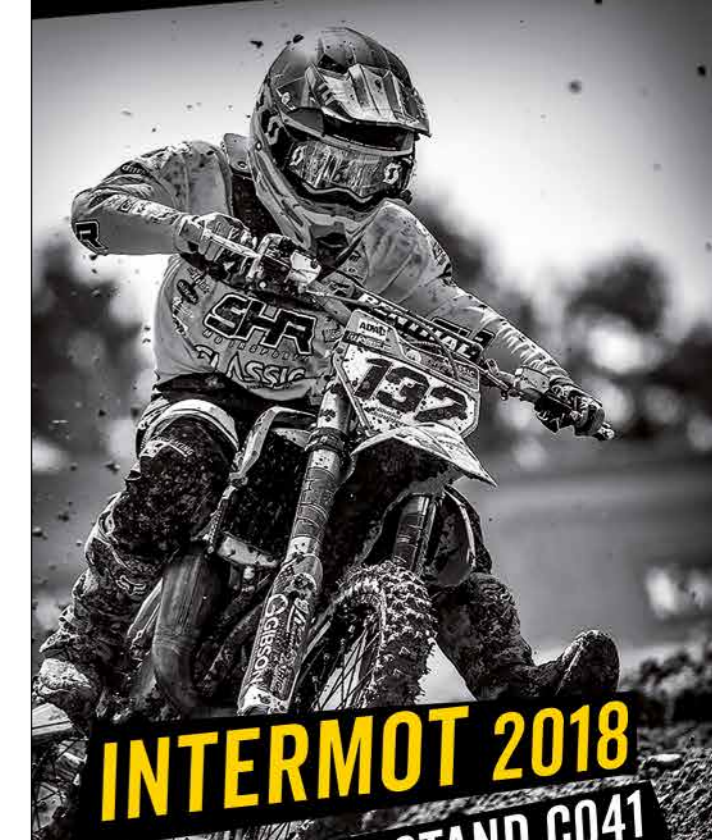
Darüber hinaus sind viele nützliche Teile verbaut und Modifikationen vorgenommen worden, etwa ein großer Acerbis-Tank, ein Fastway-Umlenkungsschutz, eine ORS-Fahrwerksabstimmung und einiges mehr. Spricht Gerrit doch einfach mal bei einem IGE-Rennen an, er freut sich, euch mehr zu seinem Motorrad erzählen zu können. Zudem könnt ihr die Dirt Dox-Teile, aber auch Parts von Fastway über seinen Online-Shop www.speedbasic.eu erwerben. ☺

01 Gerrit in Action auf seinem Bike für Big Boys. 02 Gerrit (rechts) mit IGE-Vorstand Roland Günster. 03 & 04 Wenn es die Teile nicht auf dem Markt gibt, dann muss man halt selbst ran. In Eigenregie hat Gerrit eine Kleinserie sowohl der Vorbauverlängerung (oben) als auch der deutlich tiefer sitzenden Fußrasten (unten) mit seiner Eigenmarke Dirt Dox entwickelt und produziert.

DIE „MATERIALLISTE“

- Dirt Dox-Vorbauverlängerung
- Dirt Dox-Fußrasten (-30 mm)
- Erhöhte Sitzbank (+40 mm)
- Großer 12-Liter-Tank
- Rekluse-Automatik-Kupplung
- Hinterbremsebedienungs am Lenker
- Fastway-Linkage-Guard
- 150 Gramm Extra-Gewicht am Schwungrad für sanfte und lineare Leistungsentfaltung
- Motor getunt von John Volleberg: deutlich mehr Drehmoment von 50,5 Nm, trotzdem 56,4 PS am Hinterrad.
- Enduro-Einlass-Nockenwelle im MX-Motor
- Fahrwerk-Custom-Setting von ORS
- Übersetzung 12:51: erster Gang ist somit nicht mehr nötig, wodurch man nicht aus Versehen in den Leerlauf schaltet
- Breitere Felgen vorne und hinten, hinten plus 12 mm, vorne plus 7 mm
- Backyard-Design-Custom-Dekor-Kit für Speedbasics

#START WINNING **G**



INTERMOT 2018
HALLE 06.1 • STAND C041

GIBSON® MX 4.1/2

@GIBSONTYRETECH

#ULTIMATESUPERGRIP

#BOWTIE #NOEXCUSES

#WHEREYOURLIMIT

#STARTWINNING

GIBSON
TYRE TECH

GIBSONTYRETECH.COM

niemann+frey